SCHAEFFLER

Geschäftsbericht 2013 | Mobilität für morgen

Wesentliche Eckdaten

Nr. 001

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | | Veränderung |
|---|------------|------------|-------|-------------|
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | |
| Umsatzerlöse | 11.205 | 11.125 | 0,7 | % |
| EBITDA | 1.634 | 2.031 | -19,5 | % |
| • in % vom Umsatz | 14,6 | 18,3 | -3,7 | %-Pkt. |
| Angepasstes EBITDA 1) | 2.062 | 2.031 | 1,5 | % |
| • in % vom Umsatz | 18,4 | 18,3 | 0,1 | %-Pkt. |
| EBIT | 982 | 1.413 | -30,5 | % |
| • in % vom Umsatz | 8,8 | 12,7 | -3,9 | %-Pkt. |
| Angepasstes EBIT ²⁾ | 1.410 | 1.413 | -0,2 | % |
| • in % vom Umsatz | 12,6 | 12,7 | -0,1 | %-Pkt. |
| Konzernergebnis 3) | 865 | 870 | -5 | Mio. EUR |
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 | | Veränderung |
| Bilanz | | | | |
| Bilanzsumme | 13.427 | 13.546 | -0,9 | % |
| Eigenkapital 4) | 2.491 | 2.108 | 383 | Mio. EUR |
| • in % der Bilanzsumme | 18,6 | 15,6 | 3,0 | %-Pkt. |
| Netto-Finanzschulden 5) | 5.447 | 6.505 | -16,3 | % |
| • Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA ⁶⁾ | 2,6 | 3,2 | | |
| Investitionen 7) | 573 | 827 | -254 | Mio. EUR |
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | | Veränderung |
| Kapitalflussrechnung | | | | |
| Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit | 1.183 | 1.213 | -30 | Mio. EUR |
| Free Cash Flow | 629 | 381 | 248 | Mio. EUR |
| Mitarbeiter | | | | |
| | | | | |
| Anzahl der Mitarbeiter | 78.559 | 76.099 | 3,2 | % |

Angepasstes EBITDA – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR und Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR).
 Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1).

Automotive

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | | Veränderung |
|---------------------|-------|-------|-------|-------------|
| Umsatzerlöse | 8.165 | 7.658 | 6,6 | |
| EBIT | 736 | 997 | -26,2 | |
| • in % vom Umsatz | 9,0 | 13,0 | -4,0 | %-Pkt. |
| Angepasstes EBIT 8) | 1.131 | 997 | 13,4 | % |
| • in % vom Umsatz | 13,9 | 13,0 | 0,9 | %-Pkt. |

Industrie

| industric | | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------------|
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | | Veränderung |
| Umsatzerlöse | 3.040 | 3.406 | -10,7 | % |
| EBIT | 246 | 416 | -40,9 | |
| • in % vom Umsatz | 8,1 | 12,2 | -4,1 | %-Pkt |
| Angepasstes EBIT 9) | 280 | 416 | -32,8 | |
| • in % vom Umsatz | 9,2 | 12,2 | -3,0 | %-Pkt. |

Vorjahreswerte gemäß der 2013 ausgewiesenen Segmentstruktur.

³⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen; Vorjahreswert im Rahmen der Erstanwendung des Nettozinsansatzes von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

Inkl. nicht beherrschender Anteile; Vorjahreswert im Rahmen der Erstanwendung des Nettozinsansatzes von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz 1.4.

⁵⁾ Darstellung ohne Gesellschafterdarlehen.

³⁷ Darstellung omne Gesenschaftertranzen.
⁶⁰ Angepasster Verschuldungsgrad 2013 – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1). Nicht angepasster Verschuldungsgrad bei 3,3.
⁷¹ Bilanzzugänge.

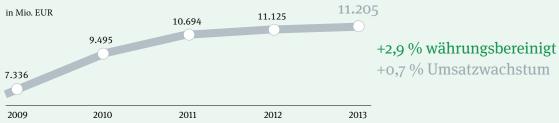
Vorjahreswerte gemäß der 2013 ausgewiesenen Segmentstruktur.

8) Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR und Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 14,7 Mio. EUR).

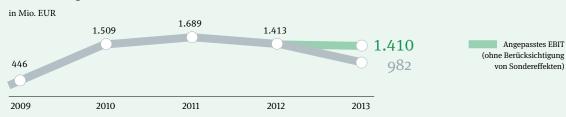
⁹⁾ Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekt (Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 33,5 Mio. EUR).

2013 in Zahlen





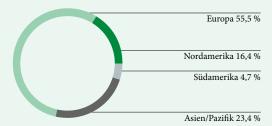
Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)



Umsatzerlöse 2013 nach Regionen

in Prozent nach Marktsicht

Struktur gültig bis 31. Dezember 2013



Neue Struktur ab 01. Januar 2014



Mitarbeiter 2013 nach Regionen

Stichtagszahlen in Prozent

Struktur gültig bis 31. Dezember 2013



Neue Struktur ab 01. Januar 2014



¹⁾ inkl. Deutschland, Mittlerer Osten, Afrika, Russland und Indien

Schaeffler auf einen Blick

Highlights Geschäftsjahr 2013

Wachstumsstrategie fortgesetzt:

Umsatz währungsbereinigt +2,9 % gegenüber Vorjahr

Ergebnisqualität gehalten:

Angepasste EBIT-Marge bei 12,6 % vom Umsatz (Vj.: 12,7 %)

Starker Free Cash Flow:

629 Mio. EUR Free Cash Flow 2013 nach 381 Mio. EUR im Vorjahr

Kapitalstruktur verbessert:

Bruttoverschuldung um 1,1 Mrd. EUR auf 6,2 Mrd. EUR reduziert

Unternehmensprofil

Die Schaeffler Gruppe zählt zu den weltweit führenden Anbietern von technologisch hochentwickelten Komponenten und Systemen, die für ihre Kunden mit hoher Wertschöpfung verbunden sind. Das Unternehmen vertreibt seine Produkte und Leistungen an eine Vielzahl von Automobilherstellern und Industriekunden. Schaeffler steht für globale Kundennähe, ausgeprägte Innovationskraft und höchste Qualität in allen Prozessen und Produkten.

Die Schaeffler Gruppe steuert ihr Geschäft über eine mehrdimensionale Matrix, die zwei Sparten, diverse Funktionen und vier Regionen umfasst.



Neue Struktur ab 01. Januar 2014; vereinfachte Darstellung zu Illustrationszwecken.

Geschäftsbericht 2013 Schaeffler AG

Umweltfreundliche Antriebe – Konzepte für die automobile Zukunft **Seite 20**



Interurbane Mobilität – Fortschrittliche Lösungen sichern die Mobilität von morgen **Seite 36**

Urbane Mobilität – Mobilitätswandel in Megacities **Seite 28**





Energiekette – Die Experten für die Energie der Zukunft **Seite 44**

Inhalt 7

Inhalt

| U2 | Wesentliche Eckdaten | | Konzernabschluss |
|-----|--|-----|--|
| 08 | Wichtige Ereignisse 2013 | | |
| 10 | Grußwort der Gesellschafter | 130 | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung |
| 12 | Vorwort des Vorstandsvorsitzenden | 131 | Konzern-Gesamtergebnisrechnung |
| 16 | Der Vorstand | 132 | Konzern-Bilanz |
| | | 133 | Konzern-Kapitalflussrechnung |
| | Mobilität für morgen | 134 | Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung |
| | Modificat far morgen | 135 | Konzern-Segmentberichterstattung |
| 20 | Umweltfreundliche Antriebe | | Konzernanhang |
| 28 | Urbane Mobilität | | Ronzemannang |
| 36 | Interurbane Mobilität | | |
| 44 | Energiekette | 138 | Allgemeine Erläuterungen |
| | | 156 | Grundlagen der Konsolidierung |
| 52 | Schaeffler-Anleihen | 159 | Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- |
| | | | und Verlustrechnung |
| | Konzernlagebericht | 166 | Erläuterungen zur Konzern-Bilanz |
| | Konzermagebericht | 212 | Sonstige Angaben |
| | | 226 | Mitglieder des Aufsichtsrats |
| 56 | Grundlagen des Konzerns | 227 | Mitglieder des Executive Board |
| 56 | Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur | | |
| 75 | Konzernsteuerung | 228 | Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers |
| 78 | Mitarbeiter | | |
| 80 | Nachhaltigkeit und gesellschaftliche | 230 | Bericht des Aufsichtsrats |
| | Verantwortung | | |
| 84 | Wirtschaftsbericht | | Weitere Angaben |
| 84 | Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene | | Weltere Aligabeli |
| | Rahmenbedingungen | | |
| 86 | Geschäftsverlauf | 238 | Finanzglossar |
| 88 | Ertragslage | 242 | Allgemeines Glossar |
| 88 | Ertragslage der Schaeffler Gruppe | 245 | Tabellenverzeichnis |
| 93 | Sparte Automotive | 248 | Stichwortverzeichnis |
| 95 | Sparte Industrie | 250 | Impressum |
| 98 | Finanz- und Vermögenslage der | 252 | Quartalsübersicht |
| | Schaeffler Gruppe | 253 | Mehrjahresübersicht |
| 98 | Cash Flow | 254 | Finanzkalender 2014 |
| 100 | Kapitalstruktur | 255 | Kontaktdaten |
| 102 | Vermögensstruktur | | |
| 104 | Investitionen | | |
| 106 | Finanzierungsmaßnahmen | | |
| 108 | Liquidität | | |
| 109 | Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2013 | | |
| 111 | Nachtragsbericht | | |
| 112 | Chancen- und Risikobericht | | |
| 125 | Prognosebericht | | |

Wichtige Ereignisse 2013

Q1

Januar - Detroit, USA

Die Zukunft effizienter gestalten – Schaeffler auf der NAIAS 2013



Als Veranstaltungssponsor und Aussteller war Schaeffler das achte Jahr in Folge mit einem eigenen Stand auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit vertreten. Schaeffler stellte verschiedene Komponenten und Systeme vor, die im "rollenden Entwicklungsträger" und Demonstrationsfahrzeug Efficient Future Mobility North America gebündelt sind. Die gezeigten Lösungen berücksichtigten die marktspezifischen Anforderungen und Kundenwünsche in Nordamerika wie z. B. Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler.

Februar - Herzogenaurach, Deutschland

Schaeffler passt Kreditkonditionen an

Am 21. Februar 2013 gab die Schaeffler AG bekannt, eine Konditionenanpassung (Repricing) und eine vollständige Rückführung der Tranchen B2 EUR und B2 USD durch die Aufnahme neuer Kredittranchen anzustreben. Die Konditionen der neuen Tranchen C EUR und C USD konnten aufgrund der günstigen Marktkonditionen und des nachhaltig guten operativen Geschäfts deutlich reduziert werden. Zudem konnten die Kredittranchen C EUR und C USD im Vergleich zu den vorherigen Kredittranchen B2 EUR und B2 USD im Volumen erhöht und die daraus entstandenen zusätzlichen Mittel in Höhe von rd. 253 Mio. EUR zur Teiltilgung der mit kürzerer Laufzeit ausgestatteten Tranche A eingesetzt werden.

März - Schweinfurt, Deutschland

Globales Distribution Partner Konzept – mehr Kompetenz und Sicherheit für Schaeffler-Kunden

Schaeffler entwickelte mit dem Distribution Partner Konzept sein Vertriebspartnernetzwerk kontinuierlich weiter. Durch die Fokussierung auf ausgewählte Vertriebspartner können Endkunden weltweit mit gleich hoher Kompetenz und optimaler Versorgungsstrategie betreut werden. Gleichzeitig wurde mit diesem Schritt der weltweite Handel von Plagiaten erschwert und damit sichergestellt, dass Endkunden Originalware nur über autorisierte Vertriebskanäle erhalten.

Q2

April - Shanghai, China

Mit innovativen Technologien für moderne Mobilität in China



Die Aufmerksamkeit der Autowelt richtete sich vom 21. bis 29. April 2013 auf China, wo die Auto Shanghai ihre Tore geöffnet hatte. Für Schaeffler ist die Automesse ein wichtiger Marktplatz in Asien: Es wurden nicht nur erfolgreiche Technologien und Produkte gezeigt, sondern auch vermittelt, wie die Schaeffler-Ingenieure die automobile Zukunft mitgestalten und warum Schaeffler globaler Kompetenzpartner für eine efficient future mobility ist.

April - Hannover, Deutschland

HMI 2013 – Innovative Lager-Komponenten, Module und Systeme



Effiziente und leistungsstarke Wälz- und Gleitlagerkomponenten, innovative Module sowie umfassende Lagerungs- und Linearführungssysteme standen im Zentrum der Präsentation von Schaeffler auf der Hannover Messe 2013. Im Fokus dabei stets: verbesserte Energieeffizienz und höhere Leistungsdichte bei mehr Wirtschaftlichkeit.

April – Herzogenaurach, Deutschland

Schaeffler AG platziert Anleihen im Gegenwert von rd. 1,25 Mrd. Euro

Die Schaeffler AG hat am 23. April Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. EUR erfolgreich platziert. Die Anleihen waren mehrfach überzeichnet. Das Emissionsvolumen wurde von ursprünglich 1 Mrd. EUR um rd. 250 Mio. EUR aufgestockt. Platziert wurden jeweils eine Euro- und eine Dollar-Tranche.

Wichtige Ereignisse 9

Q3

Juli - Herzogenaurach, Deutschland

Schaeffler Academy in Herzogenaurach eröffnet



Schaeffler hat ein neues Weiterbildungszentrum für sein internes Trainingsangebot, die Schaeffler Academy, offiziell eröffnet. Auf knapp 1.300 Quadratmetern bietet die Schaeffler Academy Platz für rd. 200 Schulungsteilnehmer pro Tag.

September - Frankfurt, Deutschland

IAA 2013 – Der Antrieb für das Stadtauto von morgen



Einer der Höhepunkte auf dem Schaeffler Messestand anlässlich der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt war der elektrische Radnabenantrieb Schaeffler E-Wheel Drive. Gezeigt wird der innovative Elektroantrieb in einem in Kooperation mit Ford realisierten Entwicklungsfahrzeug auf Basis eines Ford Fiesta, einem typischen B-Segment-Fahrzeug.

September - Herzogenaurach, Deutschland

Schaeffler reduziert Verschuldung

Schaeffler hat am 17. September die Platzierung von 1,95 % der Continental AG Aktien erfolgreich abgeschlossen. Dabei wurden rd. 476 Mio. EUR erlöst. Zusammen mit einer Sondertilgung von 325 Mio. EUR aus frei verfügbaren Mitteln führte das Unternehmen damit seine Verschuldung um 801 Mio. EUR zurück.

Q4

Oktober - Hockenheim, Deutschland

Schaeffler-Audi zum zweiten Mal DTM-Champion



Mit 142 Punkten wird Mike Rockenfeller DTM-Champion 2013, der zweite Sieg nach dem ersten Titel im Jahr 2011. Seit vielen Jahren engagiert sich Schaeffler in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM), seit drei Jahren mit einem eigens gestylten gelbgrünen DTM-Audi und dem Team Phoenix.

Oktober - Herzogenaurach, Deutschland

Führungswechsel bei Schaeffler

Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG beschloss einen Führungswechsel. Der bisherige Vorstandsvorsitzende, Dr. Jürgen M. Geißinger, verließ das Unternehmen zum 04. Oktober 2013. Finanzvorstand Klaus Rosenfeld übernahm interimistisch zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben den Vorstandsvorsitz der Schaeffler AG.

November - Tokio, Japan

Schaeffler auf der Tokyo Motor Show



Schaeffler zeigte auf der Tokyo Motor Show eine breite Palette von Technologien für die Optimierung von verbrennungsmotorischen Antriebssträngen sowie Hybridlösungen und Produkte für vollelektrische Mobilität. Höhepunkte unter den Exponaten auf dem Schaeffler-Stand waren unter anderem das elektromechanische Verstellsystem für Ventiltriebe UniAir, das "i-DCD"-Hybridsystem von Honda mit Schaefflers Doppelkupplungstechnologie und das 48-Volt-System für Hybrid-Einstiegsmodelle.

Grußwort der Gesellschafter



Georg F. W. Schaeffler | Maria-Elisabeth Schaeffler

Grußwort der Gesellschafter 11

Selu geelnte Donner und Kerren,

trotz erheblicher weltwirtschaftlicher Herausforderungen ist es der Schaeffler AG 2013 gelungen, die Gewinnmarge vor Steuern und Sondereffekten bei knapp 13 % zu halten. Dies liegt leicht über unserem Durchschnitt der letzten zehn Jahre und ist ein gutes Ergebnis angesichts des schwierigen Marktumfeldes, in dem wir uns befinden. Während der Umsatz unseres Automobilgeschäfts 2013 – wie schon in den Jahren zuvor – deutlich überdurchschnittlich gewachsen ist, konnte unser Industriegeschäft mit Ausnahme des Bereichs Luft- und Raumfahrt im Zuge der weltweiten Zurückhaltung bei Investitionen unsere Umsatzerwartungen nicht erfüllen.

Deutliche Fortschritte haben wir 2013 bei der Rückführung der Verschuldung der Schaeffler Gruppe erzielen können. Durch die Anleihebegebungen im April und den Verkauf weiterer Aktienanteile an der Continental AG ist unsere Kreditlast erheblich gesunken und die Finanzierungsbedingungen – insbesondere Zinsen und Fälligkeiten – konnten weiter zu unseren Gunsten verbessert werden. Als 46 %iger Anteilseigner bleiben wir unverändert der größte Ankeraktionär der Continental AG.

Unter der Führung von Klaus Rosenfeld, der im Oktober den Vorstandsvorsitz interimistisch übernommen hat, haben wir die Organisations- und Führungsstruktur der Schaeffler AG neu und zukunftsweisend ausgerichtet. Der eingeleitete Wandel in Bezug auf unsere Führungs- und Kommunikationskultur wird auch unter Klaus Deller, der zum 1. Juli 2014 den Vorstandsvorsitz übernimmt, fortgesetzt werden. Darüber hinaus werden wir unsere Technologieführerschaft bei Automobil- und Industrieanwendungen weiter ausbauen und unseren Wachstumskurs mit zusätzlichen Investitionen fortführen.

Sichtbares Zeichen für die konsequente Fortsetzung unserer seit über 60 Jahren verfolgten Globalisierungsstrategie ist der 2013 begonnene Aufbau eines neuen Produktionsstandorts in Russland. Gestartet in Europa in den frühen 50iger Jahren führte die von der Schaeffler AG eingeschlagene internationale Expansionsstrategie bereits 1958 zu einem Produktionsstandort in Brasilien, gefolgt von weiteren in den USA und Indien und schließlich 1995 in China.

In den kommenden Jahren wollen wir mit unseren Produkten und Lösungen wie auch mit Liefertreue und Qualität weltweit noch mehr Kunden überzeugen. Trotz der verhalten optimistischen Wachstumserwartungen und der vorhandenen strukturellen Unterschiede der Märkte, in denen wir operieren, sind wir überzeugt, dass uns dies gelingen wird. Wesentlich wird sein, die Marktentwicklungen und Kundenwünsche noch früher zu erkennen, um zukünftig besser auf Nachfrageschwankungen zu reagieren. Dabei können wir uns auf die hervorragenden Leistungen jedes Einzelnen unserer engagierten und motivierten Mitarbeiter verlassen. Es ist die Summe dieser Leistungen, die unseren Erfolg ausmacht und dafür danken wir unseren Mitarbeitern ganz herzlich.

Als ein von Innovationen und operativer Exzellenz geprägtes Technologieunternehmen ist es unser Anspruch, weiterhin stärker als der Markt zu wachsen und mit unseren Produkten und hochqualifizierten Arbeitsplätzen zum weltweiten Fortschritt und Wohlstand beizutragen. Unser gemeinsames Ziel muss es sein, noch höher in der globalen Spitzenliga der größten und erfolgreichsten Zulieferunternehmen zu rangieren.

Kleie-Uinsbell Stoeffler 1007 F.W. Schools

Wir freuen uns auf eine erfolgreiche Zukunft mit Ihnen.

Ihre

Maria-Elisabeth Schaeffler

Georg F. W. Schaeffler

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Klaus Rosenfeld

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden 13

Silv gulv te Dannen und Herren,

das Jahr 2013 war für die Schaeffler Gruppe ein ereignisreiches Jahr. In einem anspruchsvollen weltwirtschaftlichen Umfeld konnten wir uns dank der Qualität unseres Produkt- und Leistungsangebotes, unserer starken Marktstellung und unserer Position als Innovations- und Technologieführer gut behaupten. Es ist uns erneut gelungen, unser Geschäft weiter auszubauen, profitabel zu wachsen und – bereinigt um einmalige Sondereffekte – ein gutes operatives Ergebnis zu erzielen.

Wachstumsstrategie fortgesetzt - Ergebnisqualität gehalten

Auch im Jahr 2013 haben wir so unsere Wachstumsstrategie konsequent fortgesetzt. Während unser Automotive-Geschäft seinen Umsatz währungsbereinigt um 8,6 % steigern konnte und damit deutlich über Markt wuchs, ging der Umsatz in unserem Industriegeschäft währungsbereinigt um 8,1 % zurück. Insgesamt verzeichnete die Schaeffler Gruppe auf dieser Basis ein organisches Umsatzwachstum von 2,9 % p.a. Nach Berücksichtigung von gegenläufigen Währungseffekten lag das Wachstum bei 0,7 %. Bereinigt um einmalige Sondereffekte erwirtschafteten wir im Geschäftsjahr 2013 ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 1.410 Mio. EUR. Dieser Wert berücksichtigt nicht die im dritten Quartal letzten Jahres angekündigten Rückstellungen für Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR sowie Rückstellungen für ein drohendes Bußgeld in Höhe von rd. 380 Mio. EUR in Zusammenhang mit einem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission.

Bei moderaten Investitionen in Höhe von rd. 5,1 % des Umsatzes betrug der Free Cash Flow 629 Mio. EUR und lag dabei deutlich über dem Vorjahresniveau. Gleichzeitig konnten wir insbesondere aus den Erlösen aus dem Abverkauf von rd. 2 % Anteilen an der Continental AG im September 2013 unsere externe Nettoverschuldung um rd. 1 Mrd. EUR auf nunmehr 5,9 Mrd. EUR reduzieren. Der Verschuldungsgrad ging auf dieser Basis per 31. Dezember 2013 auf das rd. 2,6-fache des um Sondereffekte bereinigten EBITDA zurück. Im Vorjahr hatte dieser Wert noch 3,2 betragen. Auch wenn wir sicherlich mit dem Abbau der Verschuldung noch nicht am Ziel sind, zeigt diese Entwicklung, dass sich unsere Kapitalstruktur weiter verbessert hat.

Führungswechsel umgesetzt - Organisations- und Führungsstruktur neu ausgerichtet

Die Schaeffler Gruppe war im Jahre 2013 nicht nur einem anspruchsvollen geschäftlichen Umfeld ausgesetzt, sie musste zudem mit dem Austritt von Herrn Dr. Jürgen M. Geißinger als langjährigem Vorstandsvorsitzenden der Schaeffler Gruppe Anfang Oktober 2013 einen Führungswechsel bewältigen. Die durch diesen Führungswechsel entstandene Zäsur hat der Vorstand zum Anlass genommen, die Organisationsund Führungsstruktur der Schaeffler Gruppe neu auszurichten. Die Neuausrichtung basiert auf der Überzeugung, dass die Schaeffler Gruppe als global tätiges Technologieunternehmen mit überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten ihre bisher stark zentralisierte und auf Deutschland ausgerichtete Organisationstruktur stärker dezentralisieren, weltweit harmonisieren und global vernetzen muss.

Aufbauend auf den Vorarbeiten aus dem zu Beginn des Jahres 2012 gestarteten Programm "Konsequent Global" hat der Vorstand im Laufe des Jahres 2013 eine Zielstruktur entwickelt und verabschiedet, der eine durchgängige, mehrdimensionale Matrixorganisation zugrundeliegt. Die Matrixorganisation umfasst dabei drei Dimensionen: Sparten, Funktionen und Regionen. Sie wird primär nach Sparten gesteuert, die in diverse Unternehmens- und Geschäftsbereiche aufgeteilt sind und als Profit Center agieren.

Grundlage für die Matrixorganisation ist die Überzeugung, dass das Geschäftsmodell der Schaeffler Gruppe aufgrund des hochintegrierten Produktions- und Werkeverbundes nur mit starken Regionen und einem hohen Lokalisierungsgrad erfolgreich geführt und gesteuert werden kann.

Ohne Zweifel ist eine Organisationsstruktur, die drei Dimensionen abbildet, komplexer und anspruchsvoller als ein rein divisionales Konzept. Gleichwohl sind wir als Vorstand überzeugt, dass die o. g. Struktur am besten zu der strategischen Ausrichtung und den Bedürfnissen der Schaeffler Gruppe passt. Die Komplexität der Aufstellung wird dann beherrschbar, wenn in den Sparten, Funktionen und Regionen möglichst homogene und weltweit einheitliche Organisationsstrukturen geschaffen werden, bei der Verantwortlichkeiten klar zugeordnet werden können. Zugleich setzt die Struktur ein Führungsmodell voraus, dass über Ressort- und Landesgrenzen hinweg auf Transparenz, Vertrauen und Teamarbeit ausgerichtet ist und – wie bei Schaeffler seit Jahren erfolgreich praktiziert – auf eine intakte gemeinsame Unternehmenskultur als verbindendes Element aufsetzen kann.

Auf dieser Basis haben wir nach dem Führungswechsel Anfang Oktober 2013 mit Hochdruck begonnen, die Zielstruktur umzusetzen. Die entscheidende Voraussetzung dafür war neben den vom Aufsichtsrat verabschiedeten Veränderungen im Vorstand und seiner Ressorts die Neuausrichtung und Harmonisierung der regionalen Struktur der Schaeffler Gruppe. Dabei wurde, um der Marktposition und dem hohen Wachstumspotential in China als einem der wichtigsten Zukunftsmärkte der Schaeffler Gruppe gerecht zu werden, zunächst die Region "Greater China" etabliert. Daneben wurden die Regionen "North America" und "South America" zu einer neuen Region "Americas" zusammengefasst, während Korea, Japan und die Länder Südostasiens die neue Region "Asia/Pacific" formieren. Deutschland, Westeuropa und EMEA wurden zu einer Region "Europa" zusammengefasst, zu der auch Indien zählt. Alle vier Regionen werden zukünftig von regionalen CEOs geführt, die dem erweiterten Vorstand der Schaeffler Gruppe angehören und an den Vorstandsvorsitzenden berichten.

Programm "One Schaeffler" etabliert – Transparenz, Vertrauen und Teamarbeit

Neben den Strukturüberlegungen hat der Vorstand im November 2013 das Programm "One Schaeffler" gestartet, das – ausgehend von dem seit Jahren etablierten kontinuierlichen Verbesserungsprozess – die 20 weltweit wichtigsten Verbesserungsinitiativen umfasst. Die Verbesserungsinitiativen betreffen sowohl unsere Sparten sowie die Funktionen und die Regionen der Schaeffler Gruppe. Ein wesentliches gemeinsames Ziel der Initiativen ist es, Strukturen und Prozesse innerhalb der Schaeffler Gruppe zu standardisieren und stärker als bisher zu integrieren, um so interne Synergien zu heben und das Unternehmen noch effizienter aufzustellen. Um diesen Gedanken nach innen und nach außen mehr Geltung zu schaffen, nennen wir das Programm "One Schaeffler".

Die Verantwortung für die Umsetzung des Programms liegt direkt beim Vorstand. Bis Ende 2015 soll der wesentliche Teil der Initiativen umgesetzt sein. Zur Steuerung und Überwachung der Umsetzung des Programms haben wir ein Programm Office etabliert, dass den Vorstand und die Projektleiter der Initiativen bei der Konzeptions- und Umsetzungsarbeit unterstützt. Ganz bewusst setzen wir dabei auf unser eigenes Projektmanagement Know-how.

Integraler Bestandteil des Programms "One Schaeffler" ist der Ausbau und die Optimierung unseres Compliance Management Systems. In diesem Bereich wollen wir uns noch stärker als bisher an Best-Practise-Grundsätzen orientieren und im Unternehmen nachhaltig – wie im Bereich unseres Qualitätsmanagements – eine "Nullfehler-Kultur" verankern.

Zusammen mit dem Programm "One Schaeffler" haben wir begonnen, unsere Kommunikation sowohl intern als auch extern zu verbessern und transparenter zu gestalten. Dahinter steckt die Überzeugung des Vorstands, dass der sich aus dem Programm "One Schaeffler" ergebende Veränderungsprozess nur durch eine intensive kommunikative Begleitung gemeistert werden kann, die alle Führungsebenen einbezieht. Zugleich wollen wir auf allen Ebenen die bereichs- und länderübergreifende Zusammenarbeit stärken, enger zusammenrücken und besser als Team zusammenarbeiten. Dies wird nur gelingen, wenn wir – intern wie extern – Transparenz schaffen. Transparenz schafft Vertrauen. Und Vertrauen ist letztlich die Basis für gute und faire Zusammenarbeit. So steht unser Programm "One Schaeffler" nicht nur für 20 gruppenweite Verbesserungsinitiativen, sondern für einen Kulturwandel, der auf den Leitprinzipien "Transparenz, Vertrauen und Teamarbeit" aufbaut.

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden 15

Strategischen Fokus geschärft - Schaeffler gestaltet "Mobilität für morgen"

Neben der Neuausrichtung der Organisations- und Führungsstruktur und dem Programm "One Schaeffler" haben wir das Jahr 2013 genutzt, um den strategischen Fokus unserer Wachstumsstrategie zu schärfen. Ganz bewusst steht daher unser Geschäftsbericht unter dem Motto "Mobilität von morgen". Ausgehend von den großen Megatrends, die unser Geschäft bestimmen, fokussieren wir uns auf die Themenfelder "Umweltfreundliche Antriebe", "Urbane und Interurbane Mobilität" sowie "Energiekette". Wir wollen diese Fokusfelder durch eigene Forschung und Entwicklung aktiv mitgestalten und für unsere Kunden und Geschäftspartner als kompetenter Innovations- und Technologieführer ein attraktives Produktangebot zur Verfügung stellen.

Entscheidend ist dabei für uns, dass wir das Thema "Mobilität für morgen" als sparten- und regionenübergreifenden Auftrag verstehen. So nutzen wir nicht nur Synergien zwischen unseren Geschäftseinheiten, sondern fördern einen intensiven Know-how-Transfer zwischen unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen sowie den Sparten und Unternehmensbereichen der Schaeffler Gruppe auf Basis ihres weltweiten Produktions- und Werkeverbundes.

Starkes Fundament für zukünftiges Wachstum - Ehrgeizige Ziele für 2014

Meine Vorstandskollegen und ich sind überzeugt, dass wir mit den beschriebenen Maßnahmen und Schritten die Basis gelegt haben, um auch in Zukunft weiter profitabel wachsen zu können. Wir werden dabei die Schaeffler Gruppe in Zukunft noch stärker als bisher auf ihre Kunden ausrichten. Mit der Etablierung des Global Key Account Management-Ansatzes im Laufe des Jahres 2013 ist dafür sowohl in der Sparte Automotive als auch in der Sparte Industrie die entscheidende Basis gelegt, die wir im Interesse unserer Kunden und Geschäftspartner in den nächsten Jahren weiter ausbauen wollen.

Für das Jahr 2014 haben wir uns erneut anspruchsvolle Ziele gesetzt. Unseren Umsatz wollen wir gegenüber dem Jahr 2013 um 5 % bis 7 % p.a. steigern und unsere Ergebnismarge bei 12 % bis 13 % halten. Angesichts des sich leicht aufhellenden wirtschaftlichen Umfelds und der hohen Wachstumspotentiale planen wir, unsere Investitionen auf 6 % bis 8 % des Umsatzes zu steigern. Dabei wollen wir – wie in der Vergangenheit – einen nachhaltig positiven Free Cash Flow in dreistelliger Millionenhöhe erwirtschaften. Wir sind zuversichtlich, dass wir diese Ziele erreichen können. Wir vertrauen dabei nicht nur auf die starke Innovationskraft und die ausgeprägte Technologieführerschaft der Schaeffler Gruppe, sondern vor allem auf die Kompetenz und das Engagement unserer mittlerweile fast 80.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Erfolge und Weiterentwicklungsschritte des Jahres 2013 waren nur möglich aufgrund einer fairen, intensiven und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Gesellschaftern, Aufsichtsrat und Vorstand, unseren Führungskräften und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Mit Ihrem Einsatz tragen Sie tagtäglich dazu bei, dass die Schaeffler Gruppe nicht nur die Herausforderungen des Tagesgeschäftes meistert, sondern sich erfolgreich weiterentwickelt. Dafür möchte ich mich – auch im Namen meiner Vorstandskollegen – sehr herzlich bedanken. Ein besonderer Dank gilt dabei unseren Gesellschaftern und den Mitgliedern des Aufsichtsrates, die uns auch in diesem Jahr mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben.

Gemeinsam werden wir auch in Zukunft alles daran setzen, die sich uns bietenden Chancen entschlossen zu nutzen und so die Leistungsfähigkeit der Schaeffler Gruppe weiter zu verbessern.

Mit besten Grüßen

Ihr

Klaus Rosenfeld, Vorsitzender des Vorstands

Elaw Remplet



Kurt Mirlach, Vorstand Personal und Arbeitsdirektor Norbert Indlekofer, CEO Automotive Oliver Jung, Vorstand Produktion, Einkauf und Logistik Klaus Rosenfeld, Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Finanzen Der Vorstand 17

Der Vorstand



Prof. Dr. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie Robert Schullan, CEO Industrie Prof. Dr. Peter Pleus, CEO Automotive



Als global tätiges Technologieunternehmen wollen wir für unsere Automotive- und Industriekunden einen entscheidenden Beitrag leisten, um die "Mobilität für morgen" zukunftsorientiert zu gestalten.«

Klaus Rosenfeld, Vorstandsvorsitzender der Schaeffler AG

Mobilität für morgen

Mobil zu sein ist heute eine Selbstverständlichkeit – eine Selbstverständlichkeit, die uns einen hohen Preis abverlangt. Umweltbelastungen, Klimaerwärmung, Verkehrsinfarkt, Lärm, Schmutz, Unfälle und Endlichkeit der fossilen Brennstoffe sind die unabdingbaren Folgen unserer Mobilitätsansprüche.

Dass dies nicht so bleiben kann, ist uns allen klar. Aber was tun? Einerseits soll die Mobilität auch in der Zukunft gesichert sein, andererseits muss sie nachhaltiger werden, um Umwelt und Menschen zu schonen. Das sind die zentralen Herausforderungen. Die Antworten sind zum Beispiel die Entwicklung von alternativen, effizienten Antriebsformen oder der Ausbau von regenerativen Energiequellen in der Stromerzeugung. Es sind aber auch altbekannte Bewegungsarten wie beispielsweise Fahrradfahren, dessen moderne Version – das E-Bike – schon heute in Megacities wie Shanghai allgegenwärtig ist.

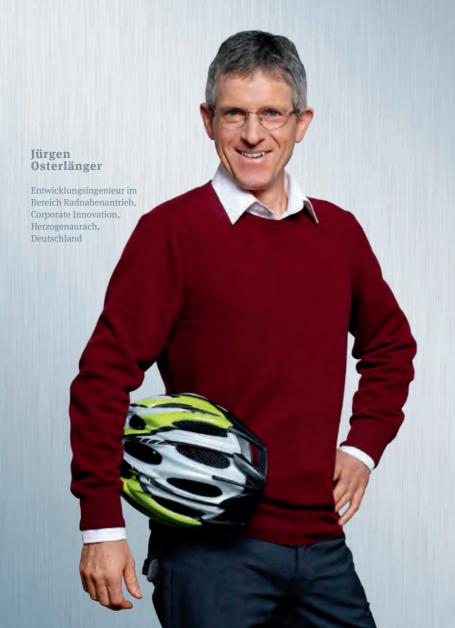
Zu allen Formen der Mobilität der Zukunft leistet Schaeffler einen entscheidenden Beitrag. Als internationaler Mobilitätszulieferer für unsere Kunden aus Automotive und Industrie bewältigen wir die Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität von morgen. Unsere Mitarbeiter sind es, die schon heute innovative Produkte für Hybrid- und Elektrofahrzeuge anbieten. Gleichzeitig arbeiten wir fortwährend daran, konventionelle automobile Motor- und Getriebelösungen sowie den Bereich der Lagertechnik bei Industrieanwendungen energieeffizienter zu machen. Unsere Forschungs- und Entwicklungsabteilungen sorgen dafür, dass wir der Gegenwart immer einen Schritt voraus sind. Egal ob für umweltfreundliche Antriebe, urbane Mobilität, den Bereich der interurbanen Mobilität oder die gesamte Energiekette – in all diesen Feldern gestalten wir von Schaeffler für unsere Kunden "Mobilität für morgen".

FOKUS

Umweltfreundliche Antriebe



Als begeisterter Elektromobilist ist emissionsfreies Autofahren für mich keine Utopie mehr. Dass man aber auch im Bereich der Antriebstechnik mit Verbrennungsmotor sehr viel für die Umwelt tun kann, beweisen unsere Innovationen rd. um die Automobiltechnik.«







Konzepte für die automobile Zukunft

Pioniere von gestern gegen Pioniere von heute – unter diesem Motto hätte die Silvretta E-Auto Rallye, die im Juli 2013 zum vierten Mal parallel zur bekannten Oldtimer-Rallye Silvretta Classic stattfand, stehen können. In das von historischen Fahrzeugen dominierte Starterfeld mischten sich insgesamt 23 Elektroautos.

Nicht Schnelligkeit war für die Elektroautos die Messlatte auf den drei Tagesetappen im Hochgebirge rd. um das Montafon in Österreich, sondern Effizienz. Wer am besten mit seinen Volt und Ampere haushalten konnte und mit genügend Reserven ans Ziel kam, der wurde gekürt. Erstmals mit von der Partie war das Ideenauto "Fiesta eWheelDrive", das von Schaeffler in Kooperation mit Ford aufgebaut wurde. Auch wenn der Prototyp mit dem hochinnovativen Radnabenantrieb noch nicht in Serie geht, so verheißt er doch gemeinsam mit seinen voll-elektrischen Kollegen, dass der Traum vom emissionsfreien Fahren deutlich näher rückt.

Die Silvretta E-Auto Rallye zeigte aber auch erneut, dass wir am Beginn eines neuen Automobilzeitalters stehen: Immer mehr Autos sollen immer weniger verbrauchen und müssen ressourcenschonender fahren. Diesel, Benziner, Gas, Hybridantrieb oder Elektromobil – was oder wer wird das Rennen machen? Das ist die Königsfrage in der Automobilindustrie. Eine eindeutige Antwort ist schwierig, denn noch verhindern die geringe Reichweite und teure Batterietechnologien die kosteneffiziente Serienproduktion von Elektrofahrzeugen und die Ladeinfrastruktur befindet sich erst im Aufbau.

Daher verfolgen die Hersteller eine Fächerstrategie, bei der in mehrere Richtungen geforscht, entwickelt und ausprobiert wird. Das Ziel ist die Entwicklung von energieeffizienten, emissionsarmen oder -freien, kurz von umweltfreundlichen und nachhaltigen Antrieben. Ein Ziel, bei dem die Automobilindustrie von innovativen und proaktiven Partnern wie Schaeffler wirkungsvoll unterstützt wird.

Die Summe macht's

Auch wenn Hybrid- und Elektroautos als echte Alternativen zum herkömmlichen Fahrzeug gelten, hat der Verbrennungsmotor nach Expertenmeinung noch lange nicht ausgedient. Hier sind die vielen kleinen Spritspar-Innovationen die versteckten Helden, die in Summe zu einer nennenswerten Kraftstoffersparnis gelangen – und damit den CO₂-Ausstoß deutlich verringern.

Zum Beispiel die Motor-Start-Stopp-Automatik, mit der inzwischen nahezu alle aktuellen Automodelle ausgerüstet werden und mit der sich immerhin rd. 5 % Sprit sparen lässt. Grund genug eigentlich, das System auch konsequent zu nutzen. Dennoch verzichtet manch genervter Autofahrer mit der Zeit auf den Energiesparer. Warum? Weil er jedes Mal spürt und hört, wenn der Motor mit einem herkömmlichen Anlasser konventionell gestartet wird. Anders mit Technologien wie dem permanent eingespurten Starter-Generator von Schaeffler – einer entscheidenden Weiterentwicklung der Start-Stopp-Automatik. Sein Vorteil: Mit ihm lässt sich der Motor in Sekundenbruchteilen höchst komfortabel anwerfen und beschleunigen.

Doch damit nicht genug. Leistungsstarke Architekturen lassen sich heute so gestalten, dass der Generator zum Starten, Antreiben und Rekupieren – sprich zur Energierückgewinnung – genutzt werden kann.

Energie sparen lässt sich auch mit dem Schaeffler-Thermomanagement-Modul. Den meisten ist gar nicht bekannt, dass mehr als ein Drittel der Energie, die im Umweltfreundliche Antriebe 23

Schaeffler Forum of Inspiration

Sich inspirieren lassen, das ist das Ziel der Veranstaltung "Forum of Inspiration". Hier haben Schaeffler-Mitarbeiter die Gelegenheit, Neues zu entdecken, mit Kollegen zu diskutieren, Ideen zu kreieren und vieles mehr. Diese "Marktplatz"-Veranstaltung findet jährlich wechselnd an unterschiedlichen Schaeffler-Standorten statt. 2013 war Herzogenaurach an der Reihe. Alle Fachabteilungen von Schaeffler haben hier die Gelegenheit, ihre neuesten Produkte und Ideen zu präsentieren und so den Austausch zwischen den Mitarbeitern auch standortübergreifend anzuregen und zu vertiefen.

Der "Inspiration Award" wurde in der Schaeffler-Lehrwerkstatt entwickelt und gefertigt. 2013 wurde er zum ersten Mal verliehen.

Als eines von vielen Produkten des Systemhauses Elektromobilität wurde die Funktion Hybridtrennkupplung vorgestellt.





Seit 2006 gibt es das "Forum of Inspiration" und das Interesse daran wächst von Mal zu Mal. Insgesamt 75 Stände boten Besuchern Einblicke in Neu- und Vorentwicklungen und zeigten neue Produkte und Ideen für zukünftige Technologien.







In einem "gläsernen
Konzeptmotorrad" für
kleine bis mittlere
Leistungsklassen
demonstrierte das
Schaeffler-Zweiradteam
neuentwickelte energieeffiziente Komponenten für
Motor, Getriebe und
Fahrwerk und berücksichtigte dabei insbesondere
die speziellen Anforderungen in den wachsenden
Zweiradmärkten in Asien
und Südamerika.





Wir sind bestens vorbereitet: Wenn moderne Batterien eine leistungsfähige Elektromobilität erlauben, wird Schaeffler die dazu passende, breit gefächerte, perfekte E-Peripherie bieten können.«

Prof. Dr. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie, Schaeffler AG

Motor in Form von Kraftstoff verbrannt wird, ungenutzt als Wärme in die Umgebung geht. Um diese Wärme doch zu nutzen – zum Beispiel zum schnelleren Erreichen der Arbeitstemperatur nach einem Kaltstart, ohne dass der Fahrer auf moderate Innentemperaturen verzichten muss – wird sie intelligent zwischen Motor, Getriebe und Innenraum verteilt. Genau diese Aufgabe übernimmt der Thermomanager. Er überwacht sehr genau, ob die verschiedenen Wasserkreisläufe zum Zeitpunkt x besser geschlossen oder geöffnet werden. Ergebnis: Spritverbrauch und somit CO₂-Emissionen werden um bis zu 4 % gesenkt.

Weitere der zahlreichen Beispiele von Spritspar-Innovationen sind wälzgelagerte Leichtbau-Ausgleichswellen, welche die innermotorische Reibung reduzieren und zugleich den Komfort bieten, den auch Downsizing ermöglicht.

Downsizing - die neue Bescheidenheit

Schließlich steckt das größte Sparpotenzial noch in den Verbrennungsmotoren selbst, weshalb gerade alle großen Hersteller neue Aggregate mit weniger Zylindern auf den Markt bringen, die immer weniger Sprit verbrauchen. Dieses Schrumpfen der Motoren bezeichnen Ingenieure als Downsizing.

Das heißt aber nicht, dass die Autofahrer künftig Verzicht üben müssen. Vielmehr werden die neuen Sparmotoren mithilfe von Turboladern und Kraftstoffdirekteinspritzung zu leistungsstarken Triebwerken getrimmt – und sind aufgrund von ausgeklügelten technischen Kniffen mindestens ein bisschen, manche sogar erheblich sparsamer als die Vorgängeraggregate. Eine wirksame Rolle hierbei spielt auch profunde Detailarbeit in puncto Reduzierung von Reibung und Widerständen im Antriebsstrang. Optimierte Bauteile und Oberflächenbeschichtungen, beispielsweise bei Wälzlagerungen für Turbolader oder Ausgleichswellen, leisten hier einen wesentlichen Beitrag. Seit 10 Jahren millionenfach bewährt haben sich die Triondur®-beschichteten Tassenstößel, die

im Ventiltrieb von Pkw-Motoren die Reibung reduzieren. Triondur® ist ein von Schaeffler entwickeltes Schichtsystem, das mit Hilfe einer Vakuumtechnik besonders umweltfreundlich im PVD- und PACVD-Verfahren hergestellt wird. Aufgrund der sehr hohen Härtewerte schon bei Schichtdicken von etwa 2 μm bietet Triondur® einen guten Verschleißschutz bei geringerer Reibung. Mit weiterentwickelten Triondur®-DLC-Schichtsystemen, die an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasst werden können, lässt sich die Reibung zwischen Nockenwelle und Tassenstößel um bis zu 50 % reduzieren.

Besondere Bedeutung für effizientes Downsizing hat der variable Ventiltrieb. Mit ihm arbeitet der Motor ideal angepasst auf die jeweilige Fahrsituation. Hier reicht die Bandbreite bei Schaeffler von schaltbaren Ventiltriebselementen über Nockenwellenversteller bis hin zum UniAir, mit dem die Schaeffler Gruppe das weltweit erste elektrohydraulische System zur vollvariablen Steuerung der Ventile in Verbrennungsmotoren auf den Markt gebracht hat. Damit wird der Motor bei unterschiedlichen Lasten immer mit einem optimalen Wirkungsgrad betrieben, spart in Kombination mit Downsizing bis zu 25 % Kraftstoff und wartet nebenbei noch mit einer Leistungssteigerung von bis zu 10 % auf – im unteren Drehzahlbereich sind es sogar bis zu 15 %.

Dass kompakte Triebwerke sparsam, leistungsstark und komfortabel zugleich sein können, ermöglichen Ausgleichswellen und Schwingungsdämpfer – etwa ein Zweimassenschwungrad mit Fliehkraftpendel – die für die notwendige Laufruhe auch in kleinen Motoren mit z. B. nur zwei oder drei Zylindern sorgen.

Vom Hybrid zum vollelektrischen Auto

Und in 20 Jahren? Wird sich der Elektroantrieb langfristig durchsetzen? Es spricht einiges dafür. Die elektrische Mobilitätsrevolution ist bereits in vollem Gange, sie vollzieht sich aber stufenweise – in Form von Hybridfahrzeugen. Und folgerichtig gilt der Hybridantrieb als Brückentechnologie auf dem Weg zum reinen Elektroauto.

Umweltfreundliche Antriebe 25

Die Schaeffler-Konzeptfahrzeuge

Mit den unterschiedlichen Konzeptfahrzeugen zeigt Schaeffler im Zusammenspiel zwischen Motor, Getriebe und Fahrwerk das breit gefächerte Spektrum moderner Automobilität und gibt einen Blick auf Teile des breiten Produktportfolios für die Zukunft der Mobilität.

Konzeptfahrzeug Efficient Future Mobility North America

Schaefflers Konzeptfahrzeug Efficient Future Mobility North America basiert auf einem Mid-Size-SUV und zeigt eine Reihe von für den nordamerikanischen Markt maßgeschneiderten Lösungen zur Optimierung des verbrennungsmotorischen Antriebsstrangs.



Das Fahrzeug zeigt Lösungen für eine Kraftstoffersparnis von bis zu 15 %.

Konzeptfahrzeug Efficient Future Mobility India

Bei dem in Indien entwickelten Fahrzeug handelt es sich um einen Versuchsträger auf Basis eines dort weit verbreiteten, kostengünstigen und manuell geschalteten Kleinwagens. Das Konzeptfahrzeug Efficient Future Mobility India ist ein Ergebnis der Forschungs- und Entwicklungsarbeit von Schaeffler zur Optimierung des Antriebsstrangs hinsichtlich der besonderen Fahrbedingungen sowie des Fahrverhaltens und der Marktgegebenheiten auf kostensensiblen Märkten.



Zu den hervorzuhebenden Produkten im Fahrzeug mit manuellem Schaltgetriebe gehört das Elektronische Kupplungsmanagement (EKM).

Konzeptfahrzeug Schaeffler ACTIVeDRIVE

Basis dieses Konzeptautos von Schaeffler ist ein Škoda Octavia Scout. Die eingebaute eAchse verbessert die Kraftübertragung beim Fahren auf Untergrund mit unterschiedlichen Reibwerten signifikant. Mit dem Schaeffler ACTIVeDRIVE ist Schaeffler Vorreiter für ein derartiges elektrisches Antriebskonzept.



Schaeffler ACTIVeDRIVE ist ein Elektrofahrzeug, bei dem an beiden Achsen die innovative eAchse zum Einsatz kommt.

Konzeptfahrzeug Porsche Cayenne CO₂ncept-10%

Hinter der Bezeichnung $\mathrm{CO_2}$ ncept-10% verbirgt sich ein $\mathrm{CO_2}$ -Demonstrationsfahrzeug auf Basis eines Porsche Cayenne mit V8-Motor. In diesem Fahrzeug kommen verschiedene neue und bewährte, optimierte Komponenten von Schaeffler in Antriebsstrang und Fahrwerk zum Einsatz, die den Kraftstoffverbrauch – im Vergleich zum Serienfahrzeug – signifikant senken. Unterm Strich erzielt das Konzeptfahrzeug eine Verbrauchsoptimierung von 10 %.



Mit dem ${\rm CO}_2$ ncept-10% gab Schaeffler einen Ausblick auf seriennahe Detaillösungen, mit denen sich eindrucksvolle Optimierungspotenziale im verbrennungsmotorischen Antriebsstrang erzielen lassen.

Ein Hybridfahrzeug kombiniert einen Verbrennungsmotor mit einem oder mehreren Elektromotoren und nutzt so die prinzipiellen Vorteile beider Systeme. Anfallende überschüssige Leistung des Verbrennungsmotors wird in elektrische Energie umgewandelt und in einer Batterie gespeichert, die bei Bedarf wiederum den Elektromotor speist. Bei gleicher Beschleunigung kann ein kleinerer Verbrennungsmotor verwendet (Downsizing) und durch Rekuperation Energie zurückgewonnen werden. Insbesondere im Stadtverkehr trägt diese Rückgewinnung der Bremsenergie zu einer deutlichen Verbrauchsverminderung bei. Das heißt, Hybridautos spielen vor allem im Großstadtverkehr ihre Stärke aus, auf Autobahnen bei konstantem Tempo ist der Vorteil hingegen geringer.

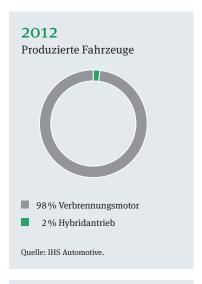
Eine Sonderform des Hybridantriebs sind Autos mit Reichweitenverlängerer (Range Extender). Sie werden von einem Elektromotor bewegt. Mit vollem Akku kommt man – abgasfrei und abhängig von der Größe der Batterie – inzwischen über weite Strecken. Danach springt ein kleiner Verbrenner an, der im Prinzip wie ein Fahrraddynamo funktioniert und den Akku wieder mit Strom auflädt. Vorteil: Reichweiten, wie wir sie bisher vom Autofahren kennen, sind möglich.

Zur Darstellung der unterschiedlichen Betriebsarten dient den Ingenieuren von Schaeffler ihr eigens für Laborzwecke entwickeltes Konzeptauto auf Basis eines Opel Corsa. Ein kompakter klassischer Benzinmotor dient dem Schaeffler Hybrid als Range Extender oder auch als alleiniger Antrieb. Ein zentraler Elektromotor an der Vorderachse sowie zwei Radnabenmotoren an der Hinterachse treiben die Hybrid-Studie dreifach mit je 50 kW (68 PS) an. Der Energiespeicher lässt sich dabei über Rekuperation, über den Range Extender sowie via Stromkabel von außen als Plug-In-Hybrid aufladen. Neben dem Range Extender unterscheidet man nach Leistungsanteil des elektrischen Antriebs an der Gesamtleistung vier weitere Arten von Hybridfahrzeugen – den Micro-Hybrid, den Mild-Hybrid, den Voll-Hybrid und schließlich den Plug-In-Hybrid.

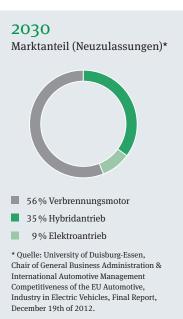
Der Weg ist bereitet

Auch wenn der reine Elektroantrieb noch Zeit benötigt, um die Straße nachhaltig zu erobern, so sind doch Beispiele wie der Hybridantrieb mit Range Extender eine sehr attraktive Übergangslösung. Dazu Schaeffler-Technologievorstand Prof. Dr. Peter Gutzmer: "Wenn moderne Batterien eine leistungsfähige Elektromobilität erlauben, wird Schaeffler die dazu passende, breit gefächerte, perfekte E-Peripherie bieten können." Immer mehr mechanische Aggregate lassen sich rein elektrisch oder kombiniert mit mechanischen oder hydraulischen Bauteilen viel präziser und intelligenter ersetzen. Das reicht von der Nockenwellenverstellung sowie der Trennkupplung und vielen anderen Komponenten über die eAchse bis hin zum Radnabenantrieb, der im reinen E-Fahrzeug "Fiesta eWheelDrive" von Schaeffler in Kooperation mit Ford eingebaut ist. Er schafft für in der Stadt genutzte Elektrofahrzeuge, wie sie in Ballungsräumen obligatorisch werden könnten, ungekannte Raumökonomie. Schaeffler ist bereit für die automobile Zukunft.

Produzierte Autos weltweit nach Antriebstechnik







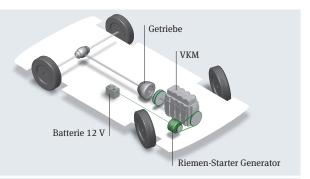
Umweltfreundliche Antriebe 27

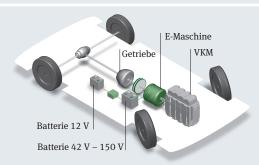
Hybridautos auf dem Vormarsch

Fahrzeuge mit kombiniertem Verbrennungs- und Elektromotor-Antrieb

Micro-Hybrid

Micro-Hybrid bezeichnet Fahrzeuge, die über eine Start-Stopp-Automatik verfügen und Bremsenergie durch Rekuperation zurückgewinnen.



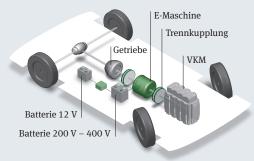


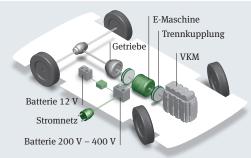
Mild-Hybrid

Zusätzlich zur Start-Stopp-Automatik unterstützt die elektrische Maschine im Mild-Hybrid die Verbrennungskraftmaschine (VKM) zur Leistungssteigerung (Boost-Funktion). Die Bremsenergie kann in einer Nutzbremse teilweise wiedergewonnen werden (Rekuperation) und dient zum Aufladen der Batterie.

Voll-Hybrid

Voll-Hybridfahrzeuge können wahlweise rein elektrisch, nur mit der Verbrennungskraftmaschine oder kombiniert angetrieben werden.



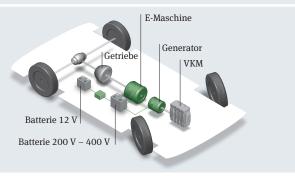


Plug-In-Hybrid

Während beim Mild- und Voll-Hybrid der Akku ausschließlich über die Bremsenergie oder die Verbrennungskraftmaschine aufgeladen wird, lässt sich der Akku bei einem Plug-In-Hybrid zusätzlich über das Stromnetz extern aufladen. Daher wird ein größerer Akku verwendet, mit dem deutlich längere Strecken im Elektrobetrieb zurückgelegt werden können.

Range Extender

Elektofahrzeuge mit Range Extender ("Reichweitenverlängerer") besitzen einen leistungsfähigen Elektroantrieb und ermöglichen rein elektrisches Fahren über eine vergleichsweise hohe Reichweite. Am häufigsten werden Verbrennungsmotoren als Range Extender eingesetzt, die einen Generator antreiben, der wiederum den Akku und Elektromotor mit Strom versorgt.



FOKUS

Urbane Mobilität



Egal ob E-Bike, Elektroroller oder E-Auto – wir arbeiten an den Mobilitätslösungen für morgen und sorgen dafür, dass sich die Menschen in Megacities wie Shanghai schon heute umweltbewusst fortbewegen können.«







Mobilitätswandel in Megacities

Nirgends macht sich der Mobilitätswandel so sehr bemerkbar wie in den Megastädten dieser Welt. Zugleich ist er auch nirgends so sehr vonnöten: Denn Städte wie Moskau, Tokio oder Shanghai werden täglich von einem Verkehrsinfarkt befallen, der schnelle und flexible Fortbewegung unmöglich macht. Der Trend geht deshalb hin zur Mikromobilität und bietet große Chancen für kleine Vehikel. Doch dazu muss sich auch das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern. Dass dieser Wandel bereits begonnen hat, zeigt ein Blick nach Shanghai: Fünf Schaeffler-Mitarbeiter aus der chinesischen Zentrale berichten von ihrem täglichen Weg zur Arbeit und verraten, warum sie sich schon heute für die Mobilitätslösungen von morgen entschieden haben.



Ich glaube, dass wir zunächst vor allem unsere Einstellung überdenken müssen.«

WANG Luyi, Managerin Unternehmenskommunikation, Schaeffler Greater China



Ich nutze die öffentlichen Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu fahren. Meistens bin ich mit der Metro unterwegs. Die Haltestellen sind günstig gelegen und ich muss nicht selbst fahren und mich auf den Verkehr konzentrieren. Trotzdem steige ich meistens schon zwei Haltestellen früher aus, weil die Wagen ständig überfüllt sind. Dann laufe ich lieber noch ein paar Kilometer bis zum Büro und entkomme dafür aber dem Gedränge.

Ist das denn nicht unbefriedigend?

Ja, auch wenn es durchaus Vorteile hat. Wie gesagt, ich würde auf keinen Fall selbst fahren wollen. Leider ist es von meiner Wohnung aus zu weit, um den ganzen Weg zu Fuß zu laufen. Ansonsten würde ich das wirklich gern machen.

Und wie soll der ideale Arbeitsweg zukünftig aussehen?

Ich könnte in die Nähe des Büros ziehen und meinen Arbeitsweg dann endlich zu Fuß zurücklegen. Ich habe gehört, dass dort ein Wohnkomplex entstehen soll, bei dem sogar bereits Ladestationen für Elektrofahrzeuge integriert werden sollen. Andererseits glaube ich, dass wir zunächst vor allem unsere Einstellung überdenken müssen. Wenn dieser Sinneswandel dann noch mit der Verbreitung von kleinen und wendigen Elektrofahrzeugen einhergeht, wären wir schon einen großen Schritt weiter.

Urbane Mobilität 31



Ich möchte nicht mehr auf meinen E-Scooter verzichten. Er ist leise, wartungsarm und verpestet die Luft nicht mit Abgasen.«

XU Na, Sekretärin, GB Supply Chain Management Industrie, Schaeffler Greater China



Ich komme mit meinem Elektroroller zur Arbeit. Als es vor ein paar Jahren um die Frage ging, ob ich mir ein Auto zulegen soll oder nicht, bin ich zeitgleich auf das große Angebot an E-Scootern gestoßen. Damit war meine Entscheidung klar. Man muss sich mal vor Augen führen, was einem alles erspart bleibt, wenn man einen E-Scooter fährt: Die Werkstattkosten sind zum Beispiel wesentlich geringer als bei einem Roller mit Verbrennungsmotor oder gar einem Auto, denn Öl- oder Zündkerzenwechsel entfallen ja komplett. Ich möchte jedenfalls nicht mehr auf meinen E-Scooter verzichten. Er ist leise, wartungsarm und verpestet die Luft nicht mit Abgasen.

Bei so viel Begeisterung folgt dann sicher irgendwann der Umstieg auf ein Elektroauto?

Wenn man sich die Straßen Shanghais anschaut, ist das vielleicht gar nicht so weit hergeholt. Elektroroller und -fahrräder dominieren das Straßenbild ja schon heute – so wie damals das gewöhnliche Fahrrad. Ob ich dann eine der ersten sein werde, die auf ein Elektroauto umsteigen, kann ich noch nicht sagen. Dann muss auch das Drumherum stimmen – das heißt wir brauchen dann auch eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur und Parkmöglichkeiten.

Die Shanghai Metro befördert jährlich mehr als zwei Milliarden Fahrgäste – und ist dementsprechend überfüllt, vor allem zu den Stoßzeiten.





Mit dem E-Bike kommt man schneller voran, verschwendet keine Zeit mit der Parkplatzsuche und tut außerdem noch was für seine Gesundheit.«

SONG Peng, Konstrukteur, Produktmanagement und -konstruktion Industrie, Schaeffler Greater China



Zur Arbeit komme ich mit meinem E-Bike, das ich mir erst vor kurzem neu zugelegt habe. Ich habe am Anfang nicht damit gerechnet – aber seit ich das E-Bike habe, lasse ich mein Auto stehen und nutze es eigentlich nur noch am Wochenende oder für längere Strecken außerhalb der Stadt. In meiner Abteilung habe ich mich vorher schon fast wie ein Außenseiter gefühlt, weil die meisten meiner Kollegen schon lange mit dem E-Bike zur Arbeit fahren. Jetzt weiß ich auch warum: Man kommt schneller voran, verschwendet keine Zeit mit der Parkplatzsuche und tut außerdem noch was für seine Gesundheit, allerdings ohne sich total verausgaben zu müssen.

Und wie ist das in puncto Bequemlichkeit?

Das E-Bike kommt mir in Sachen Bequemlichkeit und Komfort sogar noch entgegen: Ich verlasse meine Wohnung, fahre mit dem Fahrstuhl nach unten und los geht's. Bequemer geht es doch eigentlich gar nicht mehr. Früher musste ich in der Tiefgarage erst einmal ewig zu meinem Auto laufen und stand dann sogar schon beim Rausfahren in der ersten kleinen Schlange. Aber die Zeiten sind zum Glück vorbei.

Die Wahl des Fortbewegungsmittels kann in der morgendlichen Rush Hour entscheidend sein: Wer sich für den Elektroroller, das E-Bike oder das Fahrrad entscheidet, kommt in der Regel schneller voran.



Urbane Mobilität 33



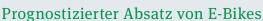
In dem E-Bike von smart kommt die Drehmoment-Sensor-Tretlagereinheit BBRTTS von Schaeffler zum Einsatz. Sie erkennt, wann und in welcher Intensität der Fahrer die Unterstützung des Motors benötigt, reagiert dementsprechend und beschert somit höchsten Fahrkomfort.

Wir denken schon jetzt an die Großstadt von morgen

Allein im vergangenen Jahr sind in China rd. 29 Mio. Elektrofahrräder verkauft worden. Sie stellen demnach schon heute die perfekte Lösung dar, um in Megacities wie Shanghai schnell und bequem von A nach B zu kommen. Mit den Innovationen im Bereich der Sensor-Tretlager trägt Schaeffler seinen Teil dazu bei, dass sich das E-Bike nicht nur in China, sondern auch in den USA und in Europa als Fortbewegungsmittel der Zukunft etabliert.

Die FAG-Sensor-Tretlager sind hochbelastbar und sorgen mit ihrer zuverlässigen und hochaufgelösten Signalverarbeitung für höchsten Fahrkomfort. Die Drehmoment-Sensor-Tretlagereinheit BBRTTS ermittelt das Gesamt-Drehmoment aus der Summe der Trittkraft von beiden Pedalen. Situationsabhängig erkennt die Lagereinheit den Wunsch des Fahrers nach Motorunterstützung und steuert die Leistungsabgabe dementsprechend. Das steigert nicht nur das Fahrvergnügen, sondern sorgt auch für maximale Effizienz, was wiederum zu einer Steigerung der Reichweite führt.

Wie alle Tretlager-Einheiten von FAG zeichnen sich auch die Sensor-Tretlager durch ihre Leichtlaufeigenschaften aus. Schaeffler setzt zudem FAG-Rillenkugellager der Generation C ein, die gegenüber bisherigen Modellen rd. 30 % weniger Reibung aufweisen.





Quelle: Pike Research (2012): Smart Transportation Systems. Executive Summary.

Der E-Bike-Markt boomt – vor allem in China: Allein von 2013 bis 2018 wird er weltweit jährlich um 7,4 % wachsen. Im Jahr 2018 wird der jährliche Absatz bei 47 Mio. liegen, Tendenz steigend.







Ich glaube, dass sich viele Leute von der Vorstellung lösen können, ein eigenes Auto besitzen zu müssen, wenn das Carsharing an Beliebtheit gewinnt und die Nutzung entsprechend einfach und unkompliziert bleibt.«

HE Xudong, Projektleiter, Systemhaus eMobility Automotive, Schaeffler Greater China



Ich bin früher immer mit meinem eigenen Auto zur Arbeit gefahren, nutze aber seit einiger Zeit ein Carsharing-Angebot. Die Flexibilität gefällt mir daran besonders gut. Wenn ich morgens lieber mal mit dem Rad fahren will, dann ist das auch kein Problem. Und ich habe nicht diese Belastung am Hals, weil es nicht mein eigenes Auto ist. Vielleicht werde ich meinen Wagen sogar verkaufen – ich habe inzwischen schon ein paar Mal mit dem Gedanken gespielt.

Glauben Sie, dass sich solche Nutzungskonzepte durchsetzen werden?

Ich würde es mir wünschen. Für Shanghai ist es noch ein ziemlich neues Konzept, aber mit Unterstützung der Medien wird es sich hoffentlich bald verbreiten. Ich habe auch schon angefangen, ein paar meiner Kollegen dafür zu begeistern. Und eigentlich sprechen ja auch alle Argumente dafür: Man spart Geld, bleibt flexibel und trägt seinen Teil dazu bei, dass die Straßen ein kleines bisschen weniger verstopft sind. Ich glaube, dass sich viele Leute von der Vorstellung lösen können, ein eigenes Auto besitzen zu müssen, wenn das Carsharing an Beliebtheit gewinnt und die Nutzung entsprechend einfach und unkompliziert bleibt.

Tägliche Staus erschweren das Vorankommen auf den Straßen Shanghais – vor allem für die Autofahrer.



Urbane Mobilität 35



Erst Innovationen wie der E-Wheel Drive ebnen den Weg zur vollständigen Elektromobilität. Ich bin optimistisch, dass auch ich irgendwann auf so ein Fahrzeug umsteigen werde.«

MA Weixin, Leiter Labor Zentraler Support, Schaeffler Greater China



Als ich in der Schaeffler-Zentrale in Shanghai angefangen habe, habe ich eine Fahrgemeinschaft ins Leben gerufen, um zur Arbeit zu kommen. Das war damals meine Idee gewesen, da ich zwar selbst ein Hybridauto fahre, es aber gerne noch effizienter nutzen wollte. Wenn ich während der Rush Hour im Stau stand, hatte ich oft ein schlechtes Gewissen, weil in den meisten Autos nur eine einzige Person sitzt und ohnehin noch immer viel zu viele Autos die Straßen verstopfen. Deshalb habe ich mich mit ein paar Kollegen zusammengetan und die Fahrgemeinschaft gegründet.

Was wäre der nächste Schritt, um die urbane Mobilität zu verbessern?

Ich arbeite im Bereich Automotive und interessiere mich auch persönlich für die Innovationen in diesem Bereich. Als ich mir in diesem Jahr auf der Automesse Shanghai die vielen Ansätze und Ideen aus dem Feld der Elektromobilität angeschaut habe, habe ich mich noch einmal bestätigt gefühlt. Eine Fahrgemeinschaft in einem Hybridauto ist bereits ein Schritt in die richtige Richtung – aber erst Innovationen wie der E-Wheel Drive ebnen den Weg zur vollständigen Elektromobilität. Ich bin optimistisch, dass auch ich irgendwann auf so ein Fahrzeug umsteigen werde. Unrealistisch ist das nicht, denn ich habe erst jetzt wieder gelesen, dass Shanghai eine der zwanzig Modellregionen für Elektromobilität in China ist.



Voll elektrisch in jede noch so kleine Parklücke

Der elektrische Radnabenantrieb sorgt mit seinen 40 kW für dynamischen Vortrieb. Die kompakte Bündelung der Antriebsmodule in der Felge schafft mehr Platz im Inneren des Fahrzeugs und vergrößert die Fahrzeugwendigkeit.



Bei Elektrofahrzeugen, die in Großstädten zukünftig obligatorisch werden könnten, schafft der Radnabenantrieb eine bisher ungekannte Raumökonomie – ein wichtiger Aspekt bei der Mobilität für morgen.

FOKUS

Interurbane Mobilität



In der interurbanen Mobilität tragen wir durch innovative Lagerlösungen unseren Teil dazu bei, dass moderne Transportmittel wie Flugzeuge oder Hochgeschwindigkeitszüge noch effizienter werden und schneller ihr Ziel erreichen.«







Fortschrittliche Lösungen sichern die Mobilität von morgen

Die Anforderungen in den Bereichen Fernverkehr und Logistik sind hoch: Es bedarf schneller Transportmittel, die flexible Nutzungsmöglichkeiten zulassen und zugleich die Umwelt nicht unnötig belasten. Doch ohne die entsprechenden technischen Innovationen kommt es zum Stillstand. Als internationaler Mobilitätszulieferer nimmt Schaeffler in der interurbanen Mobilität, also der Vernetzung globaler Zentren, eine Vorreiterrolle ein.

Die Zukunft bringt mehr Verkehr – und das nicht allein auf den Straßen. In den kommenden Jahrzehnten wird das weltweite Verkehrsaufkommen erheblich zunehmen. Denn die Globalisierung setzt sich fort – und zugleich wird ein hohes Maß an Flexibilität gefordert. Für Bahnund Luftfahrtunternehmen stellt die Bereitstellung modernster Mobilitätslösungen eine zentrale Herausforderung dar. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept beinhaltet

dabei vor allem eine ökologische Komponente. Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels steht die Verringerung des CO_2 -Ausstoßes im Vordergrund. Das heißt, dass der Transport von Personen und Waren so umweltverträglich wie möglich gestaltet werden muss. Eine technologische Antwort auf diese Anforderungen stellen beispielsweise ökoeffiziente Flugzeuge und Hochgeschwindigkeitszüge dar.



Interurbane Mobilität 39



Mithilfe des Prüfstands für Radsatzlager können alle wesentlichen Einflussgrößen im Voraus untersucht und getestet werden. Zudem lassen sich unterschiedliche Streckenprofile praxisnah simulieren.

Schaeffler als Entwicklungspartner im Hochgeschwindigkeitssektor

Die Schaeffler Gruppe hat sich in den vergangenen Jahren als zentraler Partner für die Entwicklung von Wälzlagerlösungen für den Güter- und Passagierverkehr, Hochgeschwindigkeitszüge und Loks etabliert. Das Branchenmanagement Bahn ist Entwicklungspartner und Zulieferer in zahlreichen Projekten für den Ausbau des Schienenverkehrs. Dies gilt für den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr und den Güterverkehr ebenso wie für den Nahverkehr in den wachsenden Megastädten. Beispiele sind gerade im Fernverkehr das High-Speed-Projekt CRH3 in China ebenso wie die Radsatzlager des in Russland eingesetzten Hochgeschwindigkeitszugs Velaro RUS. Auch im Siemens-Projekt DESIRO RUS, dessen Inbetriebnahme zu Beginn der Olympischen Winterspiele in Sotschi erfolgt ist, sind FAG-TAROL-Lager verbaut.



High-Speed-Rail-Anschluss (HSR)

Anteil der chinesischen Städte, die an das HSR-Netz angeschlossen sind:



Bis zum Jahr 2020 werden in China alle Städte an das wachsende HSR-Netz angeschlossen sein.

Quelle: Morgan Stanley Research (15. Mai 2011): China High-Speed Rail; On the Economic Fast Track.





Die Sicherstellung einer nachhaltigen Fernverkehrsmobilität stellt eine zentrale Herausforderung für Bahnund Luftfahrtunternehmen dar.«

Dr. Heinrich Schäperkötter, Leiter Innovationsstrategie Schaeffler

Prüfen der Extreme

Die Schaeffler Gruppe Industrie begegnet diesen Anforderungen mit den entsprechenden technischen Lösungen. So hat sich Schaeffler in den vergangenen Jahren als zentraler Partner für die Entwicklung von Wälzlagerlösungen für den Güter- und Passagierverkehr etabliert. Als Verbindung zwischen Radsatz und Drehgestellrahmen sind die Radsatzlager dabei extremen Belastungen ausgesetzt. Um die Zuverlässigkeit im täglichen Betrieb gewährleisten zu können und zugleich die Verschleißerscheinungen und den Wartungsaufwand zu minimieren, verfügt Schaeffler in Deutschland und China über akkreditierte Prüfzentren zur Beurteilung des Leistungsvermögens und zur Optimierung von Radsatzlagern für Bahnanwendungen.

Zu den wichtigsten Trends in der Schienenverkehrstechnik gehören im Personenverkehr die Hochgeschwindigkeit und im Güterverkehr das erhöhte Frachtvolumen. Um hier den sehr hohen Anforderungen gerecht zu werden, werden die Radsatzlager dort ganz besonders geprüft, bevor sie zum Einsatz kommen. So können auf den Prüfständen auch Extreme wie "high speed" oder "heavy haul" gefahren und getestet werden. Im Bereich "high speed" sind Tests mit Geschwindigkeiten von bis zu 600 Stundenkilometern möglich, wohingegen im Bereich "heavy haul" Radsatzlager geprüft werden, die im Güterverkehr mit einem Frachtvolumen unter extrem hoher Achslast von bis zu 40 Tonnen pro Achse fahren.

In erster Linie werden zweireihige Kegel- und Zylinderrollenlager in Originalgehäusen untersucht. Die Versuche simulieren eine Fahrstrecke über mindestens 600.000 Kilometern (bis einschließlich 200 km/h) beziehungsweise 800.000 Kilometern (Fahrgeschwindigkeit über 200 km/h) – das bedeutet eine Testdauer von bis zu 45 Wochen. Die Lasten basieren auf den Achslasten (Radiallast) und Seitenführungskräften (Axiallast) der

zukünftigen Anwendungen. Um die Fahrtwind-Kühlung der Radsatzlagergehäuse und damit der Lager und ihren Einfluss auf die Fettgebrauchsdauer zu berücksichtigen, sind die Prüfstände mit einer Fahrtwind-Simulationsanlage ausgestattet, die Windgeschwindigkeiten bis zu 35 m/s erzeugt.

Schaeffler verfügt über jahrzehntelange Erfahrung im Bereich Radsatzlagerprüfung. Erste Untersuchungen wurden vor rd. 50 Jahren in Schweinfurt durchgeführt. Seit mittlerweile zehn Jahren ist das Labor in Deutschland akkreditiert und vor sieben Jahren wurde die erste Prüfeinrichtung für Radsatzlager in China installiert. In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen in Anting, China und Schweinfurt befinden sich derzeit weitere Prüfstände für Bahn-Radsatzlager im Aufbau.

Alle Prüfstände ermöglichen Leistungsprüfungen entsprechend den Vorgaben der europäischen Norm EN 12082. Die gemäß dieser Norm durchgeführten Funktionsprüfungen dienen als Nachweis für die Einsatzfähigkeit der Radsatzlager im realen Fahrbetrieb. Der zusätzliche Kapazitätsaufbau in beiden Ländern verkürzt den Zeitaufwand für die Freigabe von Lagern. Kunde und Endkunde profitieren so von der Reduzierung der "Time-to-Market".

Frühwarnsystem auf der Schiene

Eine Innovation von Schaeffler für die Schienenverkehrstechnik ist das Drehgestell-Monitoringsystem TSS-P für den Personenverkehr. Das Basismodul beinhaltet Sensoren zur Überwachung von Temperatur, Beschleunigung und Drehzahl. Das System ermöglicht so die Zustandsüberwachung von Radsatzlager und Rad. Verschiedene Fahrereignisse, wie zum Beispiel unvorhersehbares Schlingern oder gar ein mögliches Entgleisen, können dadurch frühzeitig erkannt und verhindert werden. Dies ist ein zukunftsweisendes Entwicklungsprojekt, das in enger Zusammenarbeit mit Kunden in

Interurbane Mobilität 41



die Serienreife überführt wird und einen erheblichen Zusatznutzen für die Betreiber von Schienenfahrzeugen darstellt.

Präzisionskomponenten für die Luftfahrt

Aufgrund der weltweit wachsenden Mobilitätsnachfrage spielt neben der Bahn aber auch das Flugzeug eine immer wichtigere Rolle, und zwar sowohl im Personen- als auch im Frachtverkehr: vor allem bei der Überwindung großer Distanzen zwischen weit voneinander entfernt liegenden urbanen Räumen. Und da der weltweite Luftverkehr bis 2030 weiter ansteigen wird, ist es umso wichtiger, dass die Sicherheit gewährleistet werden kann. Schaeffler leistet auch hier einen entscheidenden Beitrag: Denn dank der Lagertechnologie von Schaeffler, die in nahezu allen modernen Passagierflugzeugen zum Einsatz kommt, gehören Verkehrsflugzeuge heute zu den sichersten Transportmitteln überhaupt. Schaeffler Aerospace hat sich zum weltweit führenden Anbieter und Entwicklungspartner für Spezial-Wälzlager in der Luftfahrtindustrie entwickelt. So stammen unter anderem auch die Lager

sowie weitere Präzisionskomponenten für die Antriebe des Airbus Großraumflugzeugs A380 von Schaeffler Aerospace.

Dabei sind die Wälzlagerungen in den Flugzeugantrieben permanent extremen Belastungen ausgesetzt. Hohe Schubkräfte sowie extreme Witterungsbedingungen bringen die Komponenten bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig gelten höchste Anforderungen an die Sicherheit. Aus diesem Grund wird im Bereich Aerospace ganz besonders viel Wert auf Forschung und Entwicklung gelegt – so auch in der Entwicklung der Werkstoffe. Darunter fallen unter anderem Spezial-Stähle, die in Kombination mit Keramik-Wälzkörpern selbst höchsten Belastungen und Drehzahlen standhalten.

Damit setzt Schaeffler weltweit die technologischen Standards in dem innovativen Bereich der interurbanen Mobilität – und erfüllt zugleich die höchsten Anforderungen an Sicherheit und Leistungsfähigkeit.



Prof. Dr. Andreas Knie

Prof. Dr. Andreas Knie ist Sozialwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin und Professor für Soziologie an der TU Berlin. Zudem ist er Experte für Verkehrspolitik und plädiert für eine Verkehrswende hin zu mehr Flexibilität und einem Ausbau des öffentlichen Angebots im Nah- und Fernverkehr.

"Nur wer sich bewegt, steigt auf"

Er kennt sich aus, wenn es um die Mobilität von morgen geht: Als Geschäftsführer des Berliner Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel plädiert Prof. Dr. Andreas Knie für eine Vernetzung der Verkehrsmittel – um so den Anforderungen an Schnelligkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit gerecht werden zu können. Wir haben ihn zum Gespräch am Flughafen Tegel in Berlin getroffen.

Die wachsenden Mobilitätsanforderungen verlangen nach neuen Lösungen. Wie kann die interurbane Mobilität – also die schnelle und flexible Verbindung urbaner Zentren – trotz wachsender Anforderungen auch zukünftig sichergestellt werden?

Prof. Dr. Andreas Knie: Zunächst einmal müssen wir uns grundsätzlich darüber klar werden, dass wir umdenken und unser Verhalten ändern müssen. Fortbewegen wollen und werden wir uns auch weiterhin. Aber Fortbewegung muss künftig einerseits viel nachhaltiger werden und gleichzeitig aber auch bezahlbar für alle Menschen sein. Ein Schritt dahin wäre zum Beispiel, uns von dem Eigentumsgedanken zu lösen – schließlich kaufen wir uns ja auch kein Flugzeug oder einen eigenen Zug, wenn wir weit entfernte Ziele erreichen möchten. Ein solches Verhalten beim Auto hieße, es nur noch zu nutzen, wenn wir es gerade brauchen – kaufen werden wir es deswegen aber nicht mehr.

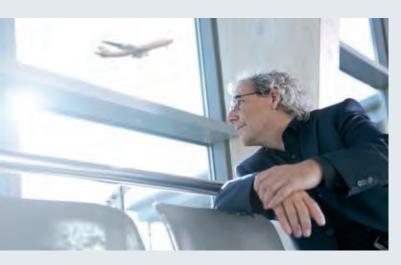
Wenn wir es schaffen, alle uns zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel effizient zu nutzen, kann eine Veränderung im Nutzungsverhalten trotz wachsender Anforderungen gelingen, auch bei der interurbanen Mobilität.

Zudem muss die Mobilität der Zukunft aber auch auf die postfossile Ebene übertragen werden – was bedeutet, dass die gegebenen Transportmittel zukünftig verstärkt mit erneuerbaren Energien betrieben werden müssen. Und das natürlich nicht nur innerhalb von Großstädten. Auch lange Strecken müssen zunehmend mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dabei wird vor allem der Zug eine zentrale Rolle spielen.

Wie lassen sich dabei die besonders hohen Anforderungen an Schnelligkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit erfüllen?

Prof. Dr. Andreas Knie: Hier spielt die Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle. Sie ist zugleich eine der größten Herausforderungen. Denn in den Städten leben ja immer mehr Menschen – und das bedeutet auch, dass es immer mehr Verkehrsmittel gibt, die immer mehr Platz benötigen. Allein schon aus diesem Grund wird sich unsere Vorstellung von Eigentum veränInterurbane Mobilität 43





dern müssen, was Transportmittel betrifft. Nutzen statt besitzen – so lautet die Lösung für alle Transportmittel, die auf den Straßen und an den Haltestellen und Bahnhöfen bereitstehen. Nur so bleibt man flexibel und wird sich nicht nur schnell, sondern vor allem auch nachhaltig fortbewegen können.

Was sind Ihrer Meinung nach die nachhaltigsten Verkehrsmittel und wie können diese besonders gefördert werden?

Prof. Dr. Andreas Knie: Das nachhaltigste Verkehrsmittel sind natürlich die eigenen Füße. An zweiter Stelle steht das Fahrrad. Darüber hinaus gehören selbstverständlich die öffentlichen Verkehrsmittel – also Busse und Bahnen – zu den nachhaltigsten Verkehrsmitteln. Die Bahn bietet die einzigartige Möglichkeit, auch große Strecken umweltschonend und schnell zurückzulegen. Zudem haben die öffentlichen Verkehrsmittel einfach eine höhere Effizienz – müssen aber zukünftig weiter an Qualität in ihrer Performance zulegen.

Flugzeuge gelten ja zumindest im Personenverkehr als die größten CO_2 -Verursacher pro Person. Zugleich wird der weltweite Flugverkehr bis zum Jahr 2030 weiter zunehmen. Tun Ihrer Meinung nach die Flugzeugbauer genug, um die CO_2 -Bilanz zu verbessern?

Prof. Dr. Andreas Knie: Der Flugverkehr nimmt nicht überall zu – der innerdeutsche Flugverkehr stagniert momentan und ist auch ein wenig zurückgegangen, was sicherlich auch mit umweltschonenden Alternativen wie der Bahn zu tun hat. Zudem unternehmen die Flugzeughersteller ja auch schon eine Menge. So werden zum Beispiel die Triebwerke immer besser und effizienter. Aus meiner Sicht müssen sie allerdings noch leiser werden – gerade aus der Sicht der Menschen, die in Flughafennähe wohnen.

Mit welchen Herausforderungen sehen wir uns bei der Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte konfrontiert?

Prof. Dr. Andreas Knie: Die größte Herausforderung besteht darin, die Mobilität der Menschen weiterhin zu garantieren – denn demokratische Gesellschaften sind teilhabende Gesellschaften, das heißt sie bewegen sich. Nur wer sich bewegt, steigt auf – das gilt noch immer.

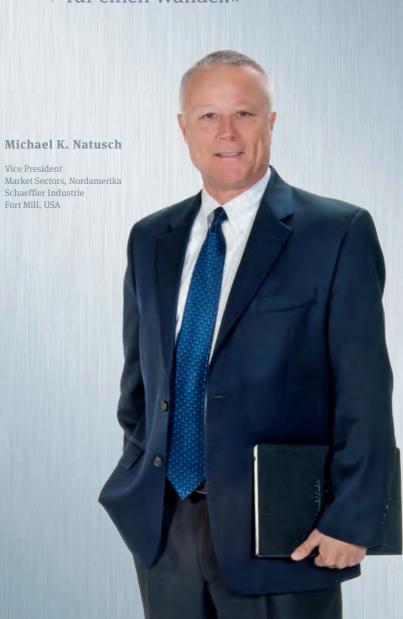
Deshalb dürfen wir nicht mehr ausschließlich auf fossile Kraftstoffe setzen, sondern müssen uns stattdessen verstärkt auf erneuerbare Energieformen konzentrieren. Diese sind bekanntlich nicht immer verfügbar – daher brauchen wir an dieser Stelle die Möglichkeit der Speicherung von Energie. Zudem benötigen wir zukünftig eine bessere digitale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsunternehmen. Was dabei herauskommen muss, ist eine Dienstleistung, die sich aus unterschiedlichen, vernetzten Verkehrsmitteln zusammensetzt und mit deren Hilfe der Kunde preiswert und schnell zum Ziel kommt. Die Bereitstellung solcher multimodalen Dienstleistungen ist eines der Schlüsselelemente der ganzen zukünftigen Verkehrsentwicklung. Denn die Transportmittel, die uns vernetzt dargeboten werden, müssen jederzeit und an jedem Ort verfügbar gemacht werden. Egal ob Auto, Fahrrad, Fernbus oder ICE - sie alle miteinander zu verknüpfen und einfach und unkompliziert nutzbar zu machen, das ist eine der zentralen Herausforderungen der Zukunft.

Herr Prof. Dr. Knie, wir bedanken uns für das Gespräch.

FOKUS

Energiekette

Weltweit ist Wasserkraft die am meisten genutzte erneuerbare Energiequelle. Als Entwicklungspartner der Energiewirtschaft unterstützen wir den Ausbau der regenerativen Energien und schaffen damit die Voraussetzungen für einen Wandel.«







Die Experten für die Energie der Zukunft

Vor dem Hintergrund schwindender Ressourcen und großer Klimaherausforderungen wächst der weltweite Bedarf an sauberer Energie. Ein globales Umdenken wird unausweichlich und alle Glieder der Energiekette – von der Gewinnung über Transport und der Umwandlung bis zur Nutzung der Energie – müssen optimiert werden. Den regenerativen Energiequellen kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Auch für Schaeffler stellen Wasser-, Wind- und Solarenergie zukunftsträchtige Wachstumsfelder dar, denn alle werden maßgeblich zur Energieversorgung von morgen beitragen.

Die Kraft des Wassers ist schon in der vorindustriellen Zeit erkannt und genutzt worden – doch wo sie ehemals eingesetzt wurde, um Mühlen und Sägewerke anzutreiben, dient sie heute zur Erzeugung von elektrischem Strom. Mit wachsendem Erfolg: Denn der Anteil der Wasserkraft an der weltweiten Stromerzeugung beträgt heute bereits rd. 15 %. Damit ist sie schon jetzt die wichtigste aller erneuerbaren Energiequellen.

Schaeffler ist seit vielen Jahren ein enger Entwicklungspartner und Zulieferer der klassischen Wasserkraft, bietet aber auch im Bereich der alternativen Wasserkraft spezielle Lösungen an. So konnte Schaeffler als strategischer Entwicklungspartner gemeinsam mit dem britischen Meerestechnik-Unternehmen Pelamis Wave Power einen entscheidenden Durchbruch bei der Entwicklung von Wellenkraftkonvertern erzielen, die zur Gewinnung erneuerbarer Energie aus dem Meer eingesetzt werden. Im Jahr 2004 baute Pelamis den ersten Offshore-Wellenenergiekonverter der Welt. Auf dieser Erfahrung aufbauend, wurde 2010 das Modell "P2" in Betrieb genommen.

Einer gigantischen Seeschlange ähnelnd, schwimmt der Pelamis-Wellenenergiekonverter auf der Wasseroberfläche, ist dabei aber fest im Meeresboden verankert. Der Konverter besteht aus mehreren, aneinander gekoppelten Stahlrohrsegmenten, die quer zum Wellenkamm ausgerichtet sind. Durch die natürliche Auf-und-ab-Bewegung der Wellen wird Strom erzeugt, der dann über ein Unterwasserkabel zum Festland geleitet wird.

In puncto Leistung und Wirtschaftlichkeit konnte die zweite Pelamis-Generation, die in den Gewässern vor den schottischen Orkney Inseln schwimmt, das Vorgängermodell noch einmal übertreffen. Ermöglicht wurde dieser Erfolg auch durch die erweiterten Leistungsgrenzen in der Lagerungs- und Dichtungstechnologie – denn die Lagereinheiten an den einzelnen Gelenkverbindungen sind permanent wechselnden Belastungen von bis zu mehreren hundert Tonnen ausgesetzt, denen sie zu jeder Zeit standhalten müssen.

Anders als bei der Seeschlange Pelamis befinden sich die innovativen Schaeffler-Lösungen aus dem Bereich der alternativen Wasserkraft manchmal auch komplett im Verborgenen: So arbeiten die Axialturbinen zur Nutzung von Strömungs- und Gezeitenenergie beispielsweise vollständig unter Wasser. Ähnlich wie der Luftstrom

Energiekette 47



Benannt nach der Plättchen-Seeschlange Pelamis platurus, ist auch der Wellenenergiekonverter darauf ausgelegt, permanent im Wasser zu verbleiben und selbst den extremsten Umweltbedingungen standzuhalten.

Stromgewinnung auf der Wellenfarm

Die Wasserkraft ist die wichtigste aller erneuerbaren Energiequellen. Doch jenseits der klassischen Wasserkraft lässt sich unter anderem auch aus Meereswellen Energie gewinnen. Dabei ist das Pelamis-System technisch bereits weit fortgeschritten – und dank der innovativen Lagerlösungen von Schaeffler ist es gelungen, vor der Küste Schottlands mit der Stromgewinnung zu beginnen.





In der letzten Phase legen die Experten noch einmal selbst Hand an, bevor der aufwendige Transport beginnen kann. Denn wenn die Seeschlange erst einmal schwimmt, ist jede Wartung mit einem größeren Aufwand verbunden.

Aus mehreren, miteinander verbundenen Stahlrohrsegmenten bestehend, schwimmt die Pelamis-Seeschlange auf der Meeresoberfläche. Durch die natürlichen Wellenbewegungen werden über hydraulische Zylinder und entsprechende Druckspeicher Hydraulikmotoren angetrieben, die wiederum mit Generatoren gekoppelt sind. Die einzelnen Segmente des Konverters werden durch reibungsmindernde Schaeffler-Lagereinheiten miteinander verbunden – bestehend aus einer Kombination von Radial- und Axialgelenklagern. An jeder dieser Gelenkverbindungen greifen Kräfte von bis zu mehreren hundert Tonnen, die von den Lagern aufgenommen werden müssen. Sie leisten einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg des Wellenkraftkonverters.





Bei der Entwicklung mediengeschmierter Wälzlager konnte Schaeffler auf die jahrzehntelange Erfahrung in der Werkstofftechnik sowie in der Oberflächenbeschichtung und Dichtungstechnik zurückgreifen.



Auch unter Wasser läuft es wie geschmiert

Metertief unter der Wasseroberfläche und dennoch robust, rost- und praktisch wartungsfrei: Die Entwicklung mediengeschmierter Wälzlager gehört zu den besonderen Innovationen der Schaeffler Sparte Industrie im Bereich der alternativen Wasserkraft. Auf den Einsatz von Öl und Fett kann dabei vollständig verzichtet werden, da das Wasser selbst die Schmierung des Lagers übernimmt. Beim Einsatz unter Wasser stellt dies einen bedeutenden ökologischen Vorteil dar.

bei einer Windkraftanlage sorgt hier die energiereiche Wasserströmung für die Bewegung des Rotors, wodurch dann wiederum Strom erzeugt wird.

Wartungsfrei auch unter Wasser

Doch egal ob auf dem Wasser liegend oder komplett unter Wasser: Die Umgebungsbedingungen stellen sowohl bei der Seeschlange als auch bei den Turbinen besondere Anforderungen an die Lagerlösung. Schaeffler entwickelt hierfür Wälzlager, die extrem robust sind. Diese Einheiten müssen absolut zuverlässig arbeiten, da sie metertief unter Wasser installiert werden und für eine Wartung praktisch unzugänglich sind. Bei dieser neuesten Wälzlager-Generation übernimmt das Wasser selbst die Schmierung des Lagers. Die Wälzlagerringe sind aus korrosionsfestem Stahl, die Wälzkörper aus Keramik. Die Käfige, die die Wälzkörper führen, bestehen aus einem wasserbeständigen Kunststoff. Zudem verzichtet Schaeffler auf schwere, reibungsintensive Dichtungen. Die mediengeschmierten Wälzlager eignen sich damit perfekt für den Einsatz im Wasser. Die ersten Prototypen dieser innovativen Wälzlager sind in verschiedenen Pilotprojekten – beispielsweise in Nordamerika – bereits im Praxistest.

Beweglichkeit für maximalen Wirkungsgrad

Neben dem Engagement in der Wasserkraft ist Schaeffler auch als Entwicklungspartner bei zahlreichen Projekten im Bereich Solar- und Windenergie tätig. Kraftwerke auf Basis konzentrierter Photovoltaik und Solarkraft arbeiten dann besonders effizient, wenn die Kollektoren permanent der Sonne nachgeführt werden. An dieser Stelle kommen die Wälz- und Gleitlager von Schaeffler ins Spiel. Entscheidend sind dabei vor allem die Präzision und Robustheit der Lagerung, denn diese beiden Faktoren tragen wesentlich dazu bei, den maximalen Wirkungsgrad der Anlage zu erreichen. Hohe Steifigkeit wird benötigt, um eine exakte Nachführung der Reflektoren und Kollektoren zu erreichen. Zugleich sind die Lager permanent den Witterungsbedingungen ausgesetzt und müssen dementsprechend robust sein. Je nach Kraftwerkstyp und individueller Konstruktion haben sich Drehverbindungen, Schrägrollenlager, Lauf- und Stützrollen, Spannlager-Gehäuseeinheiten sowie Gleitlagerbuchsen und Gelenklager bewährt.

Für derart präzise und langsame Schwenkbewegungen sind Gelenklager von Schaeffler optimal geeignet. "Bei den Lagern sind hohe Belastbarkeit, Langlebigkeit und Wartungsarmut gefordert, damit die Anlage während der gesamten Lebensdauer ihren maximalen WirkungsEnergiekette 49





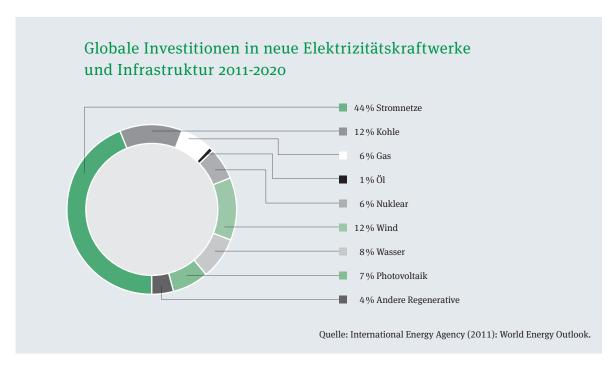
Bei den Lagern sind hohe Belastbarkeit, Langlebigkeit und Wartungsarmut gefordert, damit die Anlage während der gesamten Lebensdauer ihren maximalen Wirkungsgrad erreicht.«

Dr. Arndt Schweigert, Leiter Branchenmanagement Energieerzeugung (Wasserkraft und Solarenergie)



Über 1.200 Hydraulik-Gelenkköpfe sind in dem gigantischen Kraftwerkskomplex Andasol in Andalusien verbaut worden. Sie sorgen dafür, dass die Parabolrinnen kontinuierlich der Sonne nachgeführt werden. Ermöglicht wird diese gleichmäßige Schwenkbewegung jedoch erst durch die hochpräzisen Gelenklager von Schaeffler.





Mit insgesamt 31 % der globalen Investitionen in neue Elektrizitätskraftwerke und Infrastruktur von 2011-2020 wird auch zukünftig weltweit in die regenerativen Energien investiert werden. Einen Großteil der Investitionen wird jedoch die Infrastruktur betreffen – denn Energie, die in abgelegenen Regionen erzeugt wird, muss über weite Entfernungen zum Verbraucher gebracht werden. Dem Ausbau der Stromnetze kommt daher eine zentrale Bedeutung zu. In den dazu eingesetzten Baumaschinen werden auch Schaeffler-Lager verbaut.

grad erreicht", betont Dr. Arndt Schweigert, der bei der Schaeffler Sparte Industrie das Branchenmanagement Energieerzeugung (Wasserkraft und Solarenergie) leitet und spezielle Lager-Anwendungen wie diese entwickelt.

Mit dem neuen Linear-Aktor hat Schaeffler einen weiteren Schritt in Richtung Systemintegration getan. Die speziell für den rauen Einsatz in Solarkraftwerken entwickelte und konstruierte Baueinheit schafft Hubwege bis zu 1.000 Millimeter bei einer Hubgeschwindigkeit von fünf Millimetern pro Sekunde. Ob Sonne, Sand, Regen oder Sturm, der Linear-Aktor ist in jeder Umgebung extrem wartungsarm und garantiert eine Gebrauchsdauer von bis zu 25 Jahren. Möglich macht dies das gekapselte Gehäuse, dessen wenige Fügestellen bestens abgedichtet sind. Die Motor-Getriebeeinheit sowie die gesamte Antriebstechnik sind in diesem Gehäuse integriert.

Die neue Linear-Aktor-Baueinheit stellt zusammen mit den Wälzlagern für die jeweiligen Lagerstellen, der Gewindespindel und Spindelmutter sowie dem Schubrohr als mechatronisches Komplettsystem sicher, dass über die Genauigkeit der Achsen die Energieausbeute von Solarkraftwerken immer optimal ist.

Großlagerprüfstand ermöglicht und sichert die Qualität

Nicht zuletzt entwickelt und produziert die Schaeffler Gruppe Industrie auch bereits seit über 30 Jahren Lagerungen für Windenergieanlagen. Mit dem Großlagerprüfstand Astraios verfügt Schaeffler zudem über den modernsten, größten und leistungsfähigsten Großlagerprüfstand der Welt. Großlager von bis zu 15 Tonnen Gewicht und einem Außendurchmesser von bis zu 3,5 Metern, wie sie bei Windkraftanlagen zum Einsatz kommen, werden dort unter realistischen Bedingungen getestet. Das erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Wirtschaftlichkeit der Anlagen.

Ob Wellenkraftkonverter, Solarnachführsysteme oder Pendelrollenlager in Windkraftanlagen: Mit den innovativen Produkten und Lösungen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien ist Schaeffler bestens auf die Herausforderungen der Energiewende vorbereitet – und trägt mit seinem Know-how und Engagement entscheidend dazu bei, diesem Megatrend in Richtung Nachhaltigkeit zum ökonomischen Durchbruch zu verhelfen. "Den Bereich der regenerativen Energien sehen wir als ein strategisches Wachstumsfeld, das wir systematisch ausbauen werden", resümiert Robert Schullan, Mitglied des Vorstands und zuständig für die Sparte Industrie. "Die Lösungen der Schaeffler Gruppe haben dabei einen ganz wesentlichen Anteil an der Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit dieser neuen Technologien."

Energiekette 51





Den Bereich der regenerativen Energien sehen wir als ein strategisches Wachstumsfeld, das wir systematisch ausbauen werden.«

Robert Schullan, CEO Industrie, Schaeffler AG



Der Crystal Rig Windpark befindet sich etwa 40 Kilometer östlich von

Edinburgh und gehört mit 25 Windenergieanlagen zu den größten Onshore-Windparks in Schottland. Bereits seit über 30 Jahren entwickelt und produziert Schaeffler Lagerungen für On- und Offshore-Windenergieanlagen.

Schaeffler-Anleihen

Auf den internationalen Kapitalmärkten etabliert

Nach dem erfolgreichen Debüt der Schaeffler Gruppe an den internationalen Kapitalmärkten im Januar 2012 hat sich die Schaeffler Gruppe dank der operativen Stärke ihres Geschäfts zu einem begehrten und gut etablierten Marktteilnehmer entwickelt. Dazu hat vor allem auch die transparente Berichterstattung und die proaktive Investor Relations-Arbeit beigetragen.

Auf dieser Basis hat die Schaeffler Gruppe ihr Anleiheprogramm auch im Geschäftsjahr 2013 fortgesetzt. Im April 2013 hat sie erneut Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. EUR platziert. Angesichts der hohen Nachfrage wurde das Emissionsvolumen von ursprünglich 1 Mrd. EUR um rd. 250 Mio. EUR aufgestockt.

Platziert wurden jeweils eine Euro- und eine Dollar-Tranche. Die Euro-Tranche über insgesamt 600 Mio. EUR hat eine Laufzeit von fünf Jahren und wird mit 4,25 % verzinst. Die Dollar-Tranche über insgesamt 850 Mio. USD hat eine Laufzeit von acht Jahren und wird mit 4,75 % verzinst.

Zum 31. Dezember 2013 setzten sich die Anleihen der Schaeffler Gruppe wie folgt zusammen:

| | | | | | | Nr. 002 |
|--------------|---------|--------------------------|--------|------------|--------------------------|---------------------------------------|
| ISIN | Währung | Nominal- wert in Mio. | Kupon | Fälligkeit | Emissions- preis in % | Kurs in % ¹⁾ 31.12.2013 |
| XS0741938624 | EUR | 800 | 7,75 % | 15.02.2017 | 98,981 | 116,06 |
| US806261AC75 | USD | 600 | 7,75 % | 15.02.2017 | 98,981 | 114,69 |
| XS0801261156 | EUR | 326 | 6,75 % | 01.07.2017 | 98,981 | 108,17 |
| XS0923613060 | EUR | 600 | 4,25 % | 15.05.2018 | 100,000 | 104,25 |
| XS0741939788 | EUR | 400 | 8,75 % | 15.02.2019 | 100,000 | 113,91 |
| US806261AA10 | USD | 500 | 8,50 % | 15.02.2019 | 100,000 | 112,94 |
| US806261AE32 | USD | 850 | 4,75 % | 15.05.2021 | 100,000 | 100,38 |

 $^{1)}$ Quelle: Bloomberg.

Alle Schaeffler-Anleihen wurden von der Schaeffler Finance B.V. begeben und von der Schaeffler AG sowie ausgewählten Tochtergesellschaften der Schaeffler AG garantiert. Die Anleihe XSo8o1261156 wurde als einzige Anleihe in den geregelten Markt der Luxemburger Wertpapierbörse eingeführt. Die übrigen Schaeffler-Anleihen werden im Euro MTF Segment der Luxemburger Wertpapierbörse geführt.

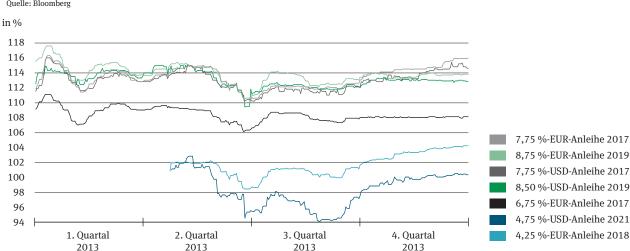
Schaeffler-Anleihen mit positiver Entwicklung

Das Jahr 2013 war von einer starken Belebung insbesondere der europäischen Kapitalmärkte gekennzeichnet. Vor allem am Markt für Hochzinsanleihen (High Yield Bonds) sind die Emissionsvolumina deutlich angestiegen. Europäische Unternehmen platzierten 2013 laut Moody's mit einem Gesamtvolumen von fast 70 Mrd. EUR doppelt so viele Hochzinsanleihen wie im Jahr zuvor. In den USA lag das Emissionsvolumen im Berichtsjahr bei 315 Mrd. EUR.

Schaeffler-Anleihen 53

Der Index iTraxx Europe Crossover, ein Maßstab für die Kreditrisikoprämien von europäischen Unternehmensanleihen unterhalb des Investmentgrades, sank von 01. Januar bis 31. Dezember 2013 von 482 Basispunkten um 195 Basispunkte bzw. 40 % auf 287 Basispunkte. Die Anleihen der Schaeffler Gruppe entwickelten sich seit ihren Emissionen in diesem Umfeld ebenfalls positiv. Den besten Kursverlauf im Jahr 2013 verzeichnete die mit 7,75 % verzinste EUR-Anleihe (ISIN: XS0741938624) mit einer Laufzeit bis 2017. Sie stieg zum 31. Dezember 2013 auf einen Kurs von 116,06 %.





Rating verbessert

Seit Januar 2012 verfügt die Schaeffler Gruppe über Ratings der beiden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's. In Folge der im Jahr 2013 erfolgreich umgesetzten Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Verschuldung und zur Verbesserung der Finanzierungskonditionen haben beide Ratingagenturen die Bonitätsbeurteilungen der Schaeffler Gruppe angehoben. Moody's beurteilt die Schaeffler Gruppe seit dem 19. September 2013 mit einem Rating von "Ba3" und einem stabilen Ausblick (zuvor "B1" und "positiv"). Standard & Poor's stufte das Rating der Schaeffler Gruppe am 01. Oktober 2013 von "B+" auf "BB-" hoch. Der Ausblick bleibt unverändert stabil. Die Anleihen der Schaeffler Finance B.V. werden ebenfalls besser beurteilt und wurden von Moody's auf "Ba2" (zuvor "Ba3") und von Standard & Poor's auf "BB-" (zuvor "B+") hochgestuft.

Die folgende Tabelle zeigt die aktuellen Ratings der Schaeffler Gruppe:

Nr. 003

| | | | 31.12.2013 |
|-------------------|-------------|----------|------------|
| | Unternehmen | | Anleihen |
| Ratingagentur | Rating | Ausblick | Rating |
| Moody's | Ba3 | stabil | Ba2 |
| Standard & Poor's | BB- | stabil | BB- |

55

Konzernlagebericht

| 1 | Grundlagen des Konzerns | 56 |
|----|--|-----|
| 1. | 1.1 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur | _ |
| | <u> </u> | 56 |
| | 1.2 Konzernsteuerung | 75 |
| | 1.3 Mitarbeiter | 78 |
| | 1.4 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung | 80 |
| 2. | Wirtschaftsbericht | 84 |
| | 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen | 84 |
| | 2.2 Geschäftsverlauf | 86 |
| | 2.3 Ertragslage | 88 |
| | Ertragslage der Schaeffler Gruppe | 88 |
| | Sparte Automotive | 93 |
| | Sparte Industrie | 95 |
| | 2.4 Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe | 98 |
| | Cash Flow | 98 |
| | Kapitalstruktur | 100 |
| | Vermögensstruktur | 102 |
| | Investitionen | 104 |
| | Finanzierungsmaßnahmen | 106 |
| | Liquidität | 108 |
| | 2.5 Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2013 | 109 |
| 3. | Nachtragsbericht | 111 |
| 4. | Chancen- und Risikobericht | 112 |
| 5. | Prognosebericht | 125 |

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Dieser Lagebericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Lageberichts beruhen. Solche Aussagen beziehen sich auf Zeiträume in der Zukunft oder sind durch Begriffe wie "erwarten", "vorhersagen", "beabsichtigen", "prognostizieren", "planen", "schätzen" oder "rechnen mit" gekennzeichnet. Zukunftsgerichtete Aussagen sind mit Risiken und Unsicherheiten verbunden. Eine Vielzahl dieser Risiken und Unsicherheiten wird von Faktoren bestimmt, die nicht dem Einfluss der Schaeffler Gruppe unterliegen. Die tatsächlichen Ergebnisse können daher erheblich von den beschriebenen abweichen.

Grundlagen des Konzerns

1.1 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Geschäftstätigkeit im Überblick

Die Schaeffler Gruppe zählt mit ihren Produktmarken INA, LuK und FAG zu den weltweit führenden Anbietern von technologisch hochentwickelten Komponenten und Systemen, die für ihre Kunden mit hoher Wertschöpfung verbunden sind. Das Unternehmen vertreibt seine Produkte und Leistungen an eine Vielzahl von Automobilherstellern und Industriekunden. Von Anfang an setzte die Schaeffler Gruppe auf Pioniergeist und innovative Produkte. Unter der Marke INA werden seit mehr als 60 Jahren Wälzlager, Gleitlager und Linearführungen für den Maschinenbau sowie Motorenelemente für die Automobilindustrie entwickelt und produziert. 1949 entwickelte Dr.-Ing. E. h. Georg Schaeffler das käfiggeführte Nadellager. Die neue Lagerbauart machte zahlreiche industrielle Anwendungen leistungsfähiger und ist noch heute eine der führenden und meist verwendeten Lösungen im Wälzlagerbereich. Die über 120 Jahre alte Traditionsmarke FAG ist eine weltweit renommierte Marke für Anwendungen im Maschinenbau, in der Automobilindustrie sowie in der Luft- und Raumfahrt. Die Erfindung der Kugelmühle durch Friedrich Fischer legte den Grundstein für FAG und für die gesamte moderne Wälzlagerindustrie. Am Beginn der Marke LuK stand die Einführung der ersten Tellerfederkupplung in Europa 1965. Seit über 40 Jahren liefert LuK Systeme und Komponenten für den Antriebsstrang von Fahrzeugen an Kunden in aller Welt. Mit der Marke LuK ist die Schaeffler Gruppe heute einer der führenden Anbieter im Bereich der modernen Kupplungs- und Getriebetechnologien.

Die Schaeffler Gruppe ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Sie ist mit rd. 79.000 Mitarbeitern eines der weltweit größten Technologieunternehmen in Familienbesitz. Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschaftete das Unternehmen einen Konzernumsatz von 11.205 Mio. EUR. Davon entfielen 8.165 Mio. EUR oder rd. 73 % auf die Sparte Automotive und 3.040 Mio. EUR oder rd. 27 % auf die Sparte Industrie. Das Geschäft der Schaeffler Gruppe ist dabei zunehmend globaler geworden. So entfielen im Geschäftsjahr 2013 rd. 23 % des Umsatzes auf China und andere schnell wachsende Märkte in der Region Asien/Pazifik. Weltweit ist die Schaeffler Gruppe in 49 Ländern an 168 Standorten mit Produktionsstandorten, Forschungsund Entwicklungseinrichtungen, Vertriebsstellen und Lagerhäusern vertreten. Die operative Basis der Schaeffler Gruppe bilden 73 Produktionsstandorte. Die Schaeffler-Werke werden weltweit nach einheitlichen Verfahren und Prinzipien gesteuert. Die hohe Leistungs- und Anpassungsfähigkeit der Produktionsstandorte ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren der Schaeffler Gruppe.

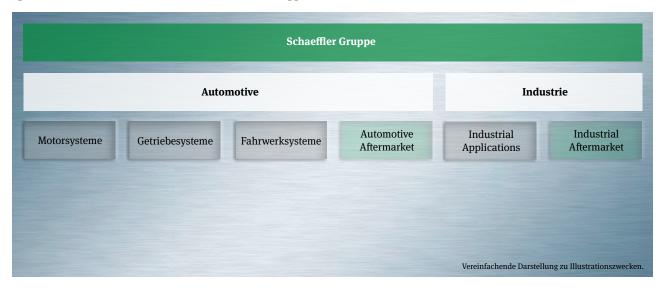
Die Schaeffler Gruppe verfolgt seit Jahren eine Wachstumsstrategie mit dem Ziel profitabel über dem Markt zu wachsen. Kern dieser Wachstumsstrategie sind Qualität, Innovation und Technologieführerschaft sowohl im Kundengeschäft als auch bei den internen Prozessen.

57

Organisationsstruktur

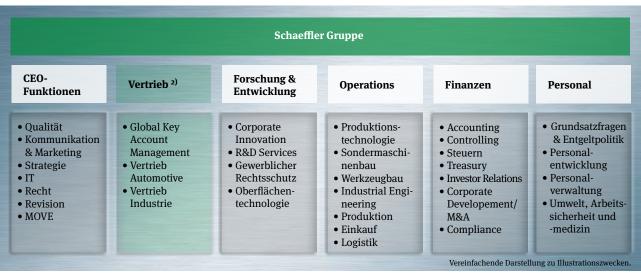
Die Schaeffler Gruppe hat im Laufe des vierten Quartals 2013 ihre Organisation angepasst und zum 01. Januar 2014 eine neue Organisations- und Führungsstruktur verabschiedet, die Sparten, Funktionen und Regionen umfasst. Auf dieser Basis teilt die Schaeffler Gruppe ihr Geschäft in die zwei Sparten Automotive und Industrie, die sich jeweils in mehrere Unternehmensbereiche gliedern. Die Sparten umfassen dabei sowohl das Erstausrüstungsgeschäft (OEM-Geschäft) als auch das Aftermarket-Geschäft, das in beiden Sparten gemeinsam 23 % des Gesamtumsatzes ausmacht.

Sparten und Unternehmensbereiche der Schaeffler Gruppe



Neben den beiden Sparten und ihren sechs Unternehmensbereichen umfasst das Organisationsmodell der Schaeffler Gruppe die fünf Funktionen Forschung und Entwicklung, Operations, Finanzen, Personal sowie die CEO-Funktionen. Die Funktion Vertrieb ist als Teil der Sparten direkt Schaeffler Automotive und Schaeffler Industrie zugeordnet.

Funktionen und Funktionsbereiche der Schaeffler Gruppe 1)



¹⁾ Neue Struktur ab 01. Januar 2014; ohne explizite Nennung der Divisionalen Partner.

Das Geschäft der Schaeffler Gruppe wird primär nach Sparten und Unternehmensbereichen gesteuert, die als Profit-Center fungieren. Die Funktionen werden als Cost-Center abgebildet. Neben den Sparten und den Funktionen teilt die Schaeffler Gruppe ihr Geschäft in Länder und Regionen auf, die von einem regionalen CEO (Chief Executive Officer; ab 01. März 2014 auch für die Region Europa) geführt werden. Die regionale Ausrichtung folgt dem hochintegrierten Geschäftsmodell, der ausgeprägten Wertschöpfungstiefe sowie der Überzeugung, dass sich die Wachstumsstrategie der Schaeffler Gruppe letztlich nur mit einem hohen Lokalisierungsgrad und starken Regionen und Funktionen umsetzen lässt.

Zum 01. Januar 2014 wurde die regionale Aufstellung der Schaeffler Gruppe neu ausgerichtet. Angesichts seiner wachsenden weltwirtschaftlichen Bedeutung wurde China als eigenständige Region "Greater China" etabliert. Zugleich wurden Korea, Japan und die Länder Südostasiens in einer neuen Region "Asien/Pazifik" zusammengefasst. Indien wird Bestandteil der neu geschaffenen Region "Europa", die neben Deutschland auch den Mittleren Osten, Afrika und Russland umfasst. Darüber hinaus wurden die bisherigen Regionen Nord- und Südamerika zu einer Region "Americas" zusammengefasst. Ab dem 01. Januar 2014 gliedert die Schaeffler Gruppe auf dieser Basis ihre Geschäftsaktivitäten in die vier Regionen Europa, Americas, Asien/Pazifik und Greater China, die wiederum in diverse Subregionen und Länder unterteilt werden.

²⁾ Der Vertrieb ist direkt den Sparten Automotive und Industrie zugeteilt.

Regionen und Subregionen der Schaeffler Gruppe 1)



¹⁾ Neue Struktur ab 01. Januar 2014.

Führungsstruktur

Die Schaeffler Gruppe wird durch den Vorstand der Schaeffler AG geführt. Ausgehend von der neuen Organisationsstruktur gehören dem Vorstand neben dem Vorsitzenden (Group CEO) die Vorstände der Sparten und der Funktionen an. Der Schaeffler-Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung, legt die Ziele und die strategische Ausrichtung fest und steuert die Umsetzung der Wachstumsstrategie. Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG bestellt, berät und überwacht den Vorstand.

Die Zusammensetzung des Vorstands hat sich im Laufe des Jahres 2013 verändert:

- Ende September 2013 verließ Dr. Gerhard Schuff, Bereichsvorstand Einkauf der Schaeffler AG, das Unternehmen in den Ruhestand. Seine Aufgaben übernahm Oliver Jung, der bis dahin als Bereichsvorstand Operations weltweit und Entwicklung Produktionsverfahren verantwortete. Herr Jung wurde mit Wirkung zum 01. Oktober 2013 in den Vorstand der Schaeffler AG berufen und verantwortet die neu geschaffene Funktion Operations (Produktion, Einkauf und Logistik).
- Am 04. Oktober 2013 verließ der bisherige Vorstandsvorsitzende, Dr. Jürgen M. Geißinger, das Unternehmen. Gleichzeitig übernahm Klaus Rosenfeld zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben als Vorstand Finanzen den Vorstandsvorsitz der Schaeffler AG.
- Zum Jahresende 2013 verließ Wolfgang Dangel, Zentralvorstand Automotive, die Schaeffler Gruppe, um sich neuen beruflichen Aufgaben zu widmen. Norbert Indlekofer und Prof. Dr. Peter Pleus wurden mit Wirkung zum 01. Januar 2014 in den Vorstand der Schaeffler AG berufen, um zukünftig gemeinsam die Sparte Automotive zu führen. Norbert Indlekofer ist für die Bereiche Getriebesysteme und Automotive Aftermarket verantwortlich. Er übernahm zudem die Verantwortung für die Forschung und Entwicklung innerhalb der Sparte Automotive. Prof. Dr. Peter Pleus führt die beiden Unternehmensbereiche Motor- und Fahrwerksysteme. Darüber hinaus verantwortet er das Global Key Account Management.

Im Zuge der Neuausrichtung des Vorstands wurde das bisher praktizierte Bereichsvorstandsmodell Ende 2013 abgeschafft. Ab 01. Januar 2014 reflektiert die Zusammensetzung des Vorstands damit die organisatorische Gliederung der Schaeffler Gruppe nach Sparten und Funktionen. Um innerhalb der mehrdimensionalen Matrixorganisation der Schaeffler Gruppe auch den Regionen ausreichend Geltung zu verschaffen, wurden für die vier neu definierten Regionen jeweils regionale CEOs etabliert, die regelmäßig an den Vorstandssitzungen teilnehmen und zusammen mit den Sparten- und Funktionsvorständen den Erweiterten Vorstand der Schaeffler Gruppe bilden.

Führungsstruktur der Schaeffler Gruppe 1)

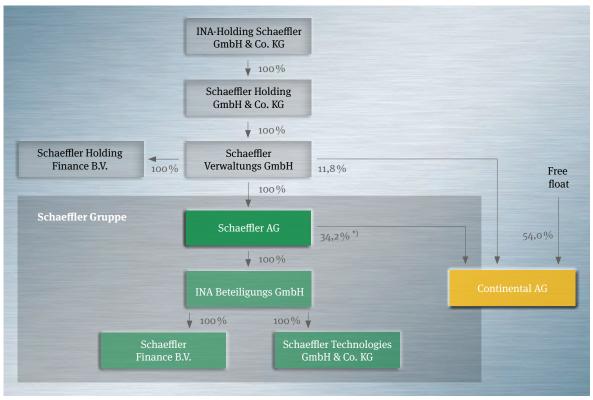


¹⁾ Neue Führungstruktur ab 01. Januar 2014.

Konzernstruktur

Die Schaeffler Gruppe umfasst die Schaeffler AG, eine Aktiengesellschaft des deutschen Rechts, als Muttergesellschaft und 158 Tochtergesellschaften. Die Konzernzentrale ist in Herzogenaurach, Deutschland. Die Schaeffler AG ist ein 100 %-iges Tochterunternehmen der Schaeffler Verwaltungs GmbH und mittelbare Tochtergesellschaft der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG. Anteilseigner der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG sind Maria-Elisabeth Schaeffler und Georg F. W. Schaeffler. Die Schaeffler AG hält über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG einen Anteil von 34,2 % an der Continental AG. Weitere 11,8 % werden von der Schaeffler Verwaltungs GmbH gehalten.

Vereinfachte Darstellung Konzernstruktur der IHO Gruppe zum 31. Dezember 2013



^{*)} Die Schaeffler AG hält die Anteile an der Continental AG über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, die gemäß der at Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird.

Sparten und Unternehmensbereiche

Die Schaeffler Gruppe vertreibt ihre Produkte und Leistungen an eine Vielzahl von Automobilund Industriekunden und teilt ihr Geschäft in zwei Sparten: Automotive und Industrie.

Mit der Sparte Automotive, die im Geschäftsjahr 2013 über 60.000 Produkte wie z. B. Kupplungssysteme, Getriebekomponenten, Torsionsdämpfer, Ventiltriebsysteme, Nockenwellenversteller und Elektroantriebe an ca. 7.500 Kunden weltweit lieferte, erwirtschaftete die Gruppe rd. 73 % ihres Umsatzes. Die von der Sparte Automotive produzierten Fahrzeugkomponenten, -module und -systeme werden hauptsächlich für spezielle Kundenanwendungen entwickelt und ermöglichen es Automobilherstellern an aktuellen Themen, wie beispielsweise verringertem Kraftstoffverbrauch und reduzierten ${\rm CO_2}$ -Emissionen, zu partizipieren. Als Partner nahezu aller Automobilhersteller und einer der führenden Automobilzulieferer weltweit bietet die Schaeffler Gruppe ausgeprägte Fachkompetenz für den kompletten Antriebsstrang. Ihre Expertise erstreckt sich dabei auf Produkte und Anwendungen für Motor, Getriebe und Fahrwerk in Pkw und Nutzfahrzeugen.

Die Sparte Industrie lieferte im Geschäftsjahr 2013 über 90.000 Produkte wie z.B. Wälz- und Gleitlager, Lineartechnik, Instandhaltungsprodukte, Monitoringsysteme und Direktantriebstechnik an ca. 15.000 Kunden aus etwa 60 verschiedenen Industriebranchen. Mit der Sparte Industrie erwirtschaftete die Gruppe rd. 27 % ihres Umsatzes. In enger Zusammenarbeit mit

ihren Kunden entwickelt die Sparte Industrie kundenspezifische Lagerlösungen für zahlreiche maßgeschneiderte Anwendungen.

Das Produktportfolio reicht von Hochgeschwindigkeits-Hochpräzisionslagern mit wenigen Millimetern Durchmesser (z. B. für Dentalbohrer oder Werkzeugmaschinen) bis hin zu Großlagern mit einem Durchmesser von über drei Metern (z. B. für Tunnelbohrmaschinen oder Windkraft-anlagen). Die von dieser Sparte hergestellten Lager und damit verwandten Produkte kommen u. a. im Bereich Antriebstechnik, bei Produktionsmaschinen und Windkraftanlagen sowie in der Schwerindustrie zum Einsatz. Im Bereich Luft- und Raumfahrt ist die Schaeffler Gruppe ein führender Hersteller von Hochpräzisionslagern für Triebwerke von Flugzeugen und Hubschraubern sowie für Raumfahrtanwendungen.

Die Schaeffler Gruppe vervollständigt ihr Geschäft mit einem umfassenden Aftermarket-Angebot für ihre beiden Sparten. Das Schaeffler Aftermarket Geschäft verantwortet das weltweite Ersatzteilgeschäft der Schaeffler-Produkte. Die Produktpalette umfasst ca. 40.000 unterschiedliche Produkte und deckt Einsatzbereiche bei Kupplungs- und Ausrücksystemen, Motoren- und Getriebeanwendungen sowie Fahrwerkanwendungen ab. Darüber hinaus bietet der Schaeffler Automotive Aftermarket umfassende Serviceleistungen für Werkstätten und Handel an. Dazu zählen unter anderem "RepXpert", ein Onlineportal für Kfz-Werkstätten und Autohäuser sowie "Partslife", ein Recyclingsystem für den freien Kfz-Teilemarkt. Der Industrial Aftermarket der Schaeffler Gruppe verantwortet das Ersatzteil- und Servicegeschäft mit Endkunden und Vertriebspartnern in allen wichtigen Industriesektoren. Oberstes Ziel ist es, die Kunden zuverlässig mit qualitativ hochwertigen Produkten, Anwendungslösungen und Serviceleistungen zu versorgen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden rd. 23 % des Gesamtumsatzes der Gruppe im Aftermarket-Geschäft erzielt.

Funktionen

Für den Geschäftserfolg der Schaeffler Gruppe sind die Technologiekompetenzen, insbesondere die Funktionen Forschung und Entwicklung (F&E) und Operations, von entscheidender Bedeutung.

Forschung und Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2013 konnte die Schaeffler Gruppe die Funktion Forschung und Entwicklung (F&E) und damit die Grundlage für erfolgsversprechende Innovationen und langfristige Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken. Zum Ende des Berichtsjahres 2013 waren weltweit rd. 6.000 F&E-Mitarbeiter in 16 F&E-Zentren beschäftigt. Schaeffler ist weltweit präsent, um die regionalen Bedürfnisse der verschiedenen Märkte und Kunden zu erfüllen. Die strategische Sicherung des geistigen Eigentums und die Stärkung der Innovationskraft lassen sich u.a. an über 2.500 internen Erfindungsmeldungen im Jahr 2013 demonstrieren. Schaeffler erwartet damit wiederholt eine Spitzenposition unter den Top 5 der innovativsten Unternehmen Deutschlands. Im Bereich Forschung und Entwicklung lag der Fokus der Aktivitäten der Schaeffler Gruppe auf folgenden Schwerpunkten:

- Optimierung der F&E-Organisation,
- Stärkung der internen und externen Netzwerke,
- Ausbau der Systemkompetenz und
- Angebot von regionalen Komplettlösungen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Globalisierung und Marktveränderungen wurde die F&E-Organisation in Deutschland neu aufgestellt. Die drei wichtigsten Handlungsfelder waren dabei die Stärkung des Innovationsmanagements, die Optimierung der F&E-Ressourcen sowie Effizienzsteigerungen. Mit der neuen Aufstellung des F&E-Bereichs wird das Ziel verfolgt, die Komplexität der Organisation durch klare Verantwortlichkeiten und Standardisierungen zu reduzieren, um die erfolgreiche globale Zusammenarbeit innerhalb des F&E-Bereichs weiter auszubauen.

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden seit Jahresbeginn 2014 durch jeweils einen Hauptverantwortlichen für die beiden Sparten Automotive und Industrie geleitet. Die weltweiten Trends, von der Reduzierung der Emissionen bis hin zum autonomen Fahren, erfordern zunehmend Lösungen, die konzeptionell aus ganzheitlichen Systembetrachtungen abgeleitet und mit hoher Detailkompetenz als Komponente entwickelt werden. Besonders die umweltrelevanten Trends haben eine enorm hohe Bedeutung, da es neben den Markterwartungen auch klare Zielvorgaben der Gesetzgeber gibt. Daher geht Schaeffler dazu über, Fahrzeugkonzepte und Antriebsstränge ganzheitlich zu entwickeln und als Plattformen global einzusetzen. Um die Technologieführerschaft zu sichern, wurde mit der neuen F&E-Automotive-Organisation die Systemkompetenz weiter ausgebaut. Ein Fokus der neuen F&E-Industrie-Organisation ist die Bündelung der Wälzlagerentwicklung in einem neu geschaffenen Bereich. Dieser beschäftigt sich u. a. mit der Weiterentwicklung vorhandener Produkte in Baukästen, die weltweit zur effizienten Kundenberatung beitragen.

Die Sicherung des langfristigen und profitablen Wachstums ist eines der grundlegenden Ziele von Schaeffler. Die Voraussetzung hierfür ist die F&E-Arbeit, um das Produktportfolio innovativ und wettbewerbsfähig zu gestalten. Daher werden bestehende Geschäftsfelder gestärkt und die Erschließung neuer Felder vorangetrieben. In diesem Zuge wurde eine zentrale Innovationsabteilung geschaffen, in der bereichsübergreifend Produkt- und Technologie-Innovationen gefördert werden. Im Rahmen des "Forum of Inspiration" hatten zur Jahresmitte 2013 alle Fachabteilungen die Gelegenheit, ihre neuesten Produkte und Ideen zu präsentieren und so den Austausch zwischen den Mitarbeitern auch standortübergreifend anzuregen und zu vertiefen. Erstmalig wurde auf der Veranstaltung der "Inspiration Award" an Mitarbeiter verliehen und somit herausragende Innovationen gewürdigt.

Ein wichtiger Aspekt liegt auf der kontinuierlichen Optimierung des internen und externen Netzwerkes, da ein konsequenter Wissensaustausch Basis für den weltweiten Erfolg der F&E-Aktivitäten ist. Die wesentlichen Ziele der Kooperation mit externen Partnern liegen sowohl in der Nutzung des Potentials für gemeinsame Entwicklungsprojekte als auch in der Rekrutierung von Nachwuchskräften.

Das externe Netzwerk wurde beispielsweise durch die im Februar 2013 abgehaltenen "Schaeffler Innovation Days" in Pune, Indien, gefördert, bei denen den Kunden der Sparten Automotive und Industrie zahlreiche Neuentwicklungen vorgestellt wurden. Die Veranstaltung bildete den Rahmen zum Erfahrungsaustausch, zur Identifikation von Trends und zur gemeinsamen Diskussion von Produktideen.

Forschung und Entwicklung in der Sparte Automotive

Die Zukunft der Mobilität erfordert mehr denn je, den Fokus auf langfristige Entwicklungen zu legen. Die wichtigsten Trends für die Mobilität der Zukunft sind

- gesellschaftliche Entwicklungen (z.B. Urbanisierung),
- weltweit steigendes Umweltbewusstsein und
- technologischer Wandel (z.B. Elektromobilität).

Im Geschäftsjahr 2013 wurden erneut Innovationen von Schaeffler durch Auszeichnungen prämiert. Eine von vielen Auszeichnungen ist der "Global Innovation Award". Schaeffler erhielt den Preis im Rahmen des "Nissan Global Supplier Award" für die hocheffiziente Kette eines stufenlosen Getriebes und wurde in diesem Zusammenhang für die exzellente technische Entwicklung gewürdigt.

Weltweit wird eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gefordert. Die strengsten Grenzwerte werden in Europa verlangt. Um die Gesetzesvorgaben zu erfüllen, ist die Elektrifizierung des Antriebsstranges ein elementarer Branchentrend. Dieser Trend wird in unterschiedlicher Intensität ablaufen. Bisherige klassisch mechanische oder hydraulische Komponenten werden verstärkt durch elektrifizierte Lösungen ersetzt. Andere Systeme wie Start-Stopp oder die Boost-Funktion werden beim klassischen Verbrennungsmotor weitere Effizienzpotentiale erschließen. Für diese elektrifizierten Systeme und Mild-Hybride erwartet die Schaeffler Gruppe große Steigerungsraten. Der ausschließlich batterieunterstützte elektrische Antrieb oder die Brennstoffzellen-Technologie werden hingegen noch mehr Zeit benötigen. Die Technologien dienen als wichtige Versuchsträger, um wertvolle Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen zu sammeln. Der Verbrennungsmotor hat somit insgesamt immer noch ein hohes Optimierungspotential und wird in den nächsten Jahren weiterhin eine dominierende Rolle einnehmen.

Unter dem Motto "Efficient Future Mobility" positionierte sich Schaeffler auf dem Markt von der Optimierung des Antriebsstranges mit Verbrennungsmotor (1) über Hybridlösungen (2) bis hin zur reinen Elektromobilität (3). Mit dem breit gefächerten Produktspektrum, das regelmäßig durch innovative Lösungen ergänzt wird, gehörte Schaeffler auch 2013 zu den wichtigsten Partnern der Automobilindustrie. Dabei war es das Ziel, die regionalen Bedürfnisse in einem globalen Entwicklungsnetzwerk zu bedienen und weltweit maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden von Schaeffler bereitzustellen – streng nach dem Leitbild "In der Region – Für die Region".

(1) Verbrennungsmotorischer Antrieb

Entsprechend der dominierenden Bedeutung des verbrennungsmotorischen Antriebsstranges wurden durch akribische Detailarbeit beachtliche Potenziale zur Verringerung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen erschlossen. Zu den Technologien gehören u.a. elektromechanische und elektrohydraulische Verstellsysteme für den Ventiltrieb oder automatisierte Getriebesysteme.

Schaeffler präsentierte auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit, USA, ein Konzept für das Demonstrationsfahrzeug "Efficient Future Mobility North America", wodurch ein maßgeblicher Beitrag bei der Einhaltung künftiger Verbrauchsvorschriften geleistet werden soll. Die Innovationen berücksichtigen mit einer Effizienzsteigerung von bis zu 15 % die marktspezifischen Anforderungen in Nordamerika und ermöglichen bereits die Einhaltung des CAFE-Standards (CAFE: Corporate Average Fuel Economy) für das Jahr 2020 ohne

Hybridisierung. Zu den integrierten Lösungen zählen u. a. ein optimiertes Start-Stopp-System, ein Thermomanagement-Modul sowie ein Allrad-Trennkupplungssystem zur Minimierung der Reibungsverluste.

Bei den "Schaeffler Innovation Days" in Pune, Indien, wurde das Konzeptfahrzeug "Efficient Future Mobility India" vorgestellt. Darin wird eine Auswahl von Technologien vereint, die auf die speziellen Bedingungen kostensensibler Märkte ausgelegt sind. Im Zusammenspiel wird eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 7 % bei gleichzeitig verbessertem Fahrkomfort erzielt.

Schaeffler wurde mit dem kraftstoffsparenden Drehmomentwandler mit Fliehkraftpendel als Finalist für den Automotive News PACE Award 2014 (PACE: Premier Automotive Suppliers' Contribution to Excellence) nominiert. Der am Schaeffler-Standort LuK USA LLC in Wooster, Ohio, entwickelte integrierte Drehmomentwandler stellt einen völlig neuen Ansatz im System Drehmomentwandler/Kupplung dar, bei dem die Kupplungsfunktion direkt in die Turbine des Drehmomentwandlers integriert ist.

(2) 48V-Technologie/Hybridisierung

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstranges bietet Schaeffler eine Vielzahl von Systemen, die für Hybrid-Fahrzeuge mit einem leistungsfähigen Niedervoltnetz geeignet sind. Die Verwendung einer 48V-Lösung ermöglicht bereits Leistungen bis 12 kW. Damit besitzt die Einstiegshybridisierung schon die wesentlichen Vorteile eines Hybrid-Fahrzeugs, d. h. eine signifikante Verringerung der CO₂-Emissionen zu wirtschaftlich interessanten Konditionen.

Auf der Internationalen Automobilausstellung IAA in Frankfurt am Main stand das Exponat "System 48 Volt" im Fokus. Den Einstieg in die Antriebsstrang-Elektrifizierung bilden Motor-Start-Stopp-Systeme. Ein Entwicklungsziel ist, die installierte elektrische Leistung effizient zu nutzen. So sind eine Lastpunktanhebung des Verbrennungsmotors für den Betrieb im idealen Arbeitsfenster sowie der bedarfsgerechte Betrieb der Nebenaggregate, regeneratives Bremsen, Boosten und Segeln unumgänglich, um zukünftige Emissions-Vorschriften zu erfüllen. Folgende Lösungen optimieren moderne Motor-Start-Stopp-Systeme:

- permanent eingespurter Starter,
- Riemenstartergenerator,
- elektrischer Nockenwellenversteller,
- Druckspeicherventil und
- berührungslose Sensoren für manuelle Schaltgetriebe.

Zudem verringert das Schaeffler 48V-Antriebsmodul mit einer maximalen Leistung von 12~kW die CO_2 -Emissionen. Dabei handelt es sich um einen kompakt gebauten elektrischen Antrieb inklusive Kupplung und Planetengetriebe. Mit dem 48V-Bordnetz lassen sich außerdem weitere leistungsstarke Innovationen integrieren, wie z. B. Aktoren, mit denen sich die Wanksteifigkeit und die Bodenfreiheit regeln lassen, was sich positiv auf die Aerodynamik und damit den Kraftstoffverbrauch auswirkt.

Das Schaeffler-Hybridmodul ermöglicht als Voll-Hybrid-Variante eine deutliche Kraftstoffersparnis. Mit der elektrischen Achse bietet Schaeffler eine fortschrittliche und leistungsfähige Lösung für Allrad-Hybridfahrzeuge. Die Spitze markiert eine mehrgängige elektrische Antriebsachse mit zwei Elektromaschinen.

Auf der Tokyo Motor Show wurde unter Führung von Honda, das zunächst für den japanischen Markt entwickelte, hybridisierte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe vorgestellt. Dieses System feierte sein Seriendebüt im Honda Fit Hybrid, welcher auf einer neuen Hybrid-Elektro-Fahrzeug-Plattform basiert.

(3) Elektromobilität

Im Zusammenhang mit der reinen Elektromobilität beschäftigte sich Schaeffler mit verschiedenen Lösungen für die Mobilität der Zukunft. Im Fokus lag die Konzeptstudie "eSolutions", bei der u. a. der Radnabenantrieb E-Wheel Drive präsentiert wurde. Bei dieser Technologie sind sämtliche, für Antrieb, Verzögerung und Fahrsicherheit notwendige Bauelemente wie Elektromotor, Leistungselektronik und Controller, Bremse sowie Kühlung innerhalb der Felge integriert. Teil des strategischen Konzepts der Schaeffler Gruppe für den Aufbau des Bereichs Elektromobilität ist das F&E-Zentrum in Anting, China. Dort beteiligen sich rd. 30 Ingenieure als Dienstleister für die Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG an der Forschung, Entwicklung und Prüfung neuer Systeme der nächsten Generation.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde außerdem das Ideenauto "Fiesta eWheelDrive" mit Radnabenantrieb in Kooperation mit Ford aufgebaut. Im Rahmen eines Fachkongresses sowie einer Fahrpräsentation auf der Teststrecke im belgischen Lommel wurden die Möglichkeiten für diese potentielle Zukunftstechnologie demonstriert. Hochintegrierte Radnabenantriebe bieten neben einer perfekten Raumnutzung auch deutliche Vorteile in puncto Manövrierbarkeit, Fahrdynamik sowie aktiver Sicherheit. Der Schaeffler Radnabenantrieb E-Wheel Drive ist Teil eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderten Forschungsprojekts "MEHREN" (Multimotor Elektrofahrzeug mit höchster Raum- und Energieeffizienz und kompromissloser Fahrsicherheit), welches mit Industriepartnern und Hochschulen bearbeitet wird.

Forschung und Entwicklung in der Sparte Industrie

Im Geschäftsjahr 2013 wurde Schaeffler u. a. von Gildemeister als "Lieferant des Jahres" für das Jahr 2012 ausgezeichnet. Nachdem Schaeffler bereits 2011 diesen Award in der Kategorie "Qualität" erhielt, spiegelt die übergreifende Auszeichnung die breit angelegten Kompetenzen wider. Neben der hohen Qualität würdigt der Award insbesondere auch die Innovationsfähigkeit und Liefertreue.

Für die Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit zahlreicher industrieller Anwendungen sind Wälz- und Gleitlager auch zukünftig von entscheidender Bedeutung, deren konsequente Weiterentwicklung erhebliches Effizienzpotential bietet. Die Entwicklungstätigkeiten konzentrieren sich u. a. auf die Optimierung von Wälzlagerkomponenten und deren Standardisierung in Konfiguratoren und Baukästen (1). Weiterhin bietet die Schaeffler Gruppe durch ihre ausgewiesene Mechanik- und Mechatronikkompetenz verschiedene Modullösungen bis hin zu kompletten Systempartnerschaften (2). Für Schaeffler besteht der Anspruch, Markt- und Technologieführer für Lager und gelagerte Systeme zu sein, eine optimale Lösung für alle relevanten Marktsegmente anzubieten und kundenorientierte Produkte sowie weltweite Dienstleistungen (3) zu gewährleisten.

67

(1) Komponenten

Lagerkomponenten bieten weiterhin das Potential, die Leistung und Effizienz signifikant zu steigern und dabei die Lebenszykluskosten zu reduzieren. Auf der Hannover Messe wurden innovative leistungs- und reibungsoptimierte Lagerungen präsentiert.

Erstmals wurde ein Zylinderrollenlager mit Käfig und optimierter Kontaktgeometrie vorgestellt. Das axiale Reibmoment wird gegenüber Lagern ohne optimierte Kontaktgeometrie um bis zu 50 % reduziert. Die zulässige Axiallast kann damit bis zu 60 % der Radiallast betragen. Eine weitere Neuheit ist das Kugellager mit reibungsoptimierter ELS-Dichtung (ELS: Efficient Lip Seal). Diese reduziert mit zunehmender Drehzahl die Reibwerte um rd. 30 % und damit die Verlustleistung gegenüber konventionellen Lagern bei gleichzeitig verbesserter Dichtwirkung deutlich. Mit dem neuen Spannlager, das mit einer berührungslosen Scheibendichtung ausgestattet ist, bietet Schaeffler ab sofort eine innovative Lösung zur Reibungsreduzierung um durchschnittlich rd. 50 %.

Aus dem "X-life-Programm" wurden Premiumprodukte mit hoher Leistungsdichte vorgestellt, die bei gleichen Betriebsbedingungen eine erheblich längere Gebrauchsdauer garantieren. Modernste Fertigungstechniken ermöglichen über die gesamte Kontaktfläche zwischen Wälzkörper und Laufbahn eine bessere und gleichmäßigere Oberfläche.

Im Kompetenzzentrum Oberflächentechnik wurde ein modularer Systembaukasten entwickelt, der mit etwa 20 validierten Beschichtungslösungen für jedes Anforderungsfeld die richtige Lösung bietet. Das größte Beschichtungsvolumen entfällt bei Schaeffler gegenwärtig auf die Automobiltechnik. Die Rahmenbedingungen der Luftfahrt – vor allem die Forderung nach Kerosineffizienz und Geräuschminimierung – machen den Einsatz von Beschichtungen aber auch in der Triebwerksmechanik immer interessanter. Neueste Entwicklungen von Schaeffler Aerospace basieren auf einer Beschichtungstechnologie, bei der bestimmte Funktionsflächen der Lagerringe und/oder der Wälzkörper mit einer DLC-Schicht (DLC: Diamond-like Carbon) von 0,5 bis 2 µm überzogen werden. Diese Triondur® C genannte Beschichtung reduziert die Reibung signifikant und ist äußerst resistent gegen abrasiven Verschleiß.

(2) Modul- und Systemkompetenz

Die Magnetlagertechnologie gewinnt als Alternative zu konventionellen Lagerungen für spezifische Anwendungen an Bedeutung. Dies gilt vor allem für mittlere bis große Industrieanlagen mit sehr hohen Drehzahlen und einem Wellengewicht von bis zu mehreren Tonnen. Bei einer aktiven elektromagnetischen Lagerung wird die Welle durch ein magnetisches Feld zum Schweben gebracht und kann praktisch reibungsfrei in Rotation versetzt werden. Mit dem "FAG Active Magnetic Bearing" hat Schaeffler auf der Hannover Messe eine standardisierte, systemübergreifende Kompletteinheit vorgestellt. Die Entwicklung wurde in Kooperation mit externen Partnern durchgeführt. Im Geschäftsjahr 2013 wurde zudem mit der Hochschule Zittau/Görlitz eine Forschungskooperation vereinbart. Erstes gemeinsames Projekt der beiden Partner ist der Aufbau einer Versuchsanlage, die Langzeittests unter annähernd realen Bedingungen ermöglicht.

Im Servicebereich wurde ein neuartiges Condition-Monitoring-System vorgestellt, das Schmierstoff- und Schwingungsdiagnose mit Nachschmiereinheiten intelligent vernetzt und so eine Rundum-Überwachung von Wälzlagern ermöglicht. Vor allem schwer zugängliche oder ausfallkritische Anlagen werden rundum überwacht und stets optimal mit Fett versorgt.

(3) Visualisierung des Produktportfolios anhand von Demonstratoren

Auf den "Schaeffler Innovation Days" in Pune, Indien, präsentierte Schaeffler als Weltpremiere ein konzeptionelles Zweiradmodell der kleinen und mittleren Leistungsklasse mit zahlreichen neu entwickelten Komponenten für Motor, Getriebe und Fahrwerk für die wachsenden Märkte in Asien und Südamerika. Als einer der führenden Zulieferer für den globalen Zweiradmarkt versteht es die Schaeffler Gruppe, ihre langjährigen Erfahrungen aus der Automotive-Sparte synergetisch zu nutzen. In beiden Anwendungsbereichen sind die Optimierung des Verbrennungsprozesses und die mechanische Effizienz sowie die Elektrifizierung vorherrschende Trends. Dazu wurde das gläserne Showmodell u.a. mit reibungsarmen Radlagern ausgestattet, welche beidseitig über Lippendichtungen verfügen. Dies senkt die Reibwerte und verringert gleichzeitig den Staub- und Feuchtigkeitseintritt. Als weitere Neuerung wurde ein spanlos geformter Starterfreilauf von Grund auf mit dem Ziel der Leistungsverdichtung und Gewichtsreduzierung entwickelt.

Auf der Werkzeugmaschinen-Weltausstellung (EMO) in Hannover zeigte Schaeffler mit der "Gläsernen Werkzeugmaschine" ein weiteres Highlight. Zahlreiche innovative Lösungen für Vorschub- und Hauptspindel, Rundtisch und Linearachsen demonstrieren die umfassende Kompetenz für leistungsstarke und effiziente Werkzeugmaschinen. Damit unterstreicht die Schaeffler Gruppe ihre Strategie, durch ein Höchstmaß an Kundennähe und Systemverständnis Lösungen zu erarbeiten, die den Kunden im Wettbewerb stärken. Vorgestellt wurde u. a. ein lagerintegriertes Absolut-Winkelmesssystem mit induktiver Wirkungsweise, das eine hohe Messgeschwindigkeit und -genauigkeit mit einer Bauraumreduzierung sowie einer ausgewiesenen Robustheit vereint.

Operations

Die Funktion Operations umfasst die Bereiche Produktion, Einkauf und Logistik.

Produktion

Zum 31. Dezember 2013 war die Schaeffler Gruppe mit 73 Produktionsstandorten weltweit vertreten. Das Produktionsvolumen im Geschäftsjahr 2013 konnte im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des starken Automotive-Geschäfts um 7,8 % gesteigert werden.

Ein entwickeltes Referenzmodell für alle Produktionswerke stellt eine kontinuierlich positive Entwicklung der Kostenstrukturen, der Qualität und der Liefertreue für die Schaeffler-Kunden sicher. Anhand einer festgelegten Organisationsstruktur werden somit die Gruppenprozesse auf globaler Ebene für die Werke zugänglich gemacht.

Die operative Exzellenz der Schaeffler Gruppe wurde einmal mehr durch zahlreiche Awards, wie z.B. die Auszeichnung Certificate of Achievement in Quality Performance von Toyota in Japan bestätigt. Mit diesem Preis werden Lieferanten bedacht, die höchste Standards in puncto Qualität und Lieferung erfüllen.

Im Geschäftsjahr 2013 konnten diverse Produktionsjubiläen gefeiert werden. So lief am Standort Bühl das millionste Fliehkraftpendel vom Band. Während im Jahr des Serienanlaufes 2010 26.000 Stück produziert wurden, konnte Schaeffler nach einem rasanten Anstieg im Geschäftsjahr 2012 bereits 400.000 Fliehkraftpendel absetzen. Um den Wettbewerbsvorsprung zu erhalten, wird die Technologie durch Weiterentwicklungen konsequent vorangetrieben.

1. Grundlagen des Konzerns



Weiterhin konnte am einzigen Produktionsstandort auf dem afrikanischen Kontinent, in Port Elizabeth, Südafrika, das 50-jährige Jubiläum des Standorts gefeiert werden. Das Werk in Port Elizabeth beliefert lokale und internationale Erstausrüster sowie das Aftermarket-Geschäft und andere Schaeffler-Standorte mit 1,2 Millionen Kupplungen jährlich.

Gemäß dem Schaeffler-Prinzip "In der Region – Für die Region" wurde im Geschäftsjahr 2013 die kundenorientierte Lokalisierungsstrategie fortgeführt, um den regionalen Bedürfnissen der Kunden nachzukommen.

Schaeffler unterhält neben Fertigungsstätten in Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien weitere bedeutende Produktionsstandorte in Mittel- und Osteuropa. Insgesamt ist Schaeffler mit 44 Produktionsstandorten und neun regionalen Forschungs- und Entwicklungszentren in dieser Region präsent. Der regionale Hauptsitz befindet sich in Herzogenaurach, Deutschland.

Der Ausbau der Produktionskapazitäten in den bestehenden mittel- und osteuropäischen Werken wurde auch im Berichtsjahr 2013 konsequent fortgesetzt. Der Schwerpunkt in den deutschen Produktionsstätten lag weiterhin in der Integration neuer Produktanläufe sowie der technischen Optimierung der Fertigungskapazitäten, um die Effizienz und Flexibilität der Schaeffler Gruppe weiterhin auf hohem Niveau zu halten. Zur Schaffung wettbewerbsfähiger Kapazitäten sowie zur Optimierung von Organisations- und Kostenstrukturen wurden im dritten Quartal 2013 Personalstrukturmaßnahmen an den Produktionsstandorten Wuppertal und Schweinfurt beschlossen. Um die Sicherung der Standorte zu gewährleisten, erfolgt der Abbau von Überkapazitäten nach Möglichkeit durch sozialverträgliche Maßnahmen.

In der Wachstumsregion Russland, die Schaeffler unter der Region Europa führt, wurde mit einem Werksneubau in Uljanowsk begonnen. Die Investitionshöhe dieses Projektes beläuft sich auf rd. 40 Mio. EUR. In den nächsten vier bis fünf Jahren sollen dort rd. 250 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Produktionsstätte wird hauptsächlich Produkte für die Automobilbranche, aber auch Komponenten für die Bahnindustrie fertigen und vorrangig den lokalen Markt bedienen.

In der Region Asien/Pazifik werden die asiatischen Geschäftstätigkeiten aus dem im Jahr 2007 etablierten regionalen Hauptsitz in Shanghai geführt. Mit eigenen Niederlassungen ist die Schaeffler Gruppe in China, Taiwan, Korea, Japan, auf den Philippinen, in Malaysia, Vietnam, Thailand, Singapur, Indonesien, Indien und Australien flächendeckend in der Region vertreten. Die Sparten Automotive und Industrie werden mit derzeit 15 Produktionsstandorten gezielt unterstützt. Zusätzlich stellen drei regionale Forschungs- und Entwicklungszentren sicher, dass die asiatischen Kunden vor Ort schnell und anwendungsgezielt bedient werden können.

Um dem schnell wachsenden Bedarf des chinesischen und asiatisch-pazifischen Marktes gerecht zu werden, befindet sich derzeit ein weiteres Werk in Nanjing, China, im Aufbau. Das Produktionsspektrum in diesem Werk wird sich hauptsächlich auf die Sparte Industrie der Schaeffler Gruppe beziehen.

Die Schaeffler Group USA Inc. hat ihren regionalen Hauptsitz in Fort Mill, South Carolina. Neben insgesamt fünf Produktionsstandorten in South Carolina gibt es drei weitere Standorte in den USA (Ohio, Connecticut und Missouri) sowie jeweils zwei in Kanada und Mexiko. Drei regionale Forschungs- und Entwicklungszentren unterstützen, die Kundenanforderungen in den USA zu erfüllen.

71

Im Jahr 1953 wurde in Stratford, Kanada, das erste Werk in Nordamerika gegründet. Seitdem wurde kontinuierlich in den Aufbau weiterer Technologien und Standorte investiert. Heute produzieren die Standorte mit über 7.000 Mitarbeitern eine Vielzahl an Produkten für die Automobilindustrie sowie Luft- und Raumfahrt. Die Haupttechnologien der Standorte sind Dreh- und Schleifoperationen sowie Wärmebehandlungs- und Montageprozesse.

Schaeffler ist seit über fünf Jahrzehnten neben mehreren Vertriebsstandorten mit zwei Produktionsstandorten und einem Forschungs- und Entwicklungszentrum in Südamerika (in den Ländern Argentinien, Brasilien, Chile, Kolumbien und Venezuela) vertreten. In Brasilien ist die Schaeffler Gruppe bereits seit 1958 vertreten. Der regionale Hauptsitz befindet sich in Sorocaba, Brasilien.

An den zwei Produktionsstandorten und dem F&E-Zentrum in Sorocaba sind rd. 4.200 Mitarbeiter beschäftigt. Das Produktportfolio mit den drei Produktmarken INA, LuK und FAG umfasst eine Vielzahl an Motoren- und Antriebskomponenten für die Automobilindustrie wie z.B. Kupplungen und Kupplungszubehör, Riementriebkomponenten und Ventilspielausgleichselemente sowie Radlager und Radlagersätze. Hinzu kommen Produkte für die Schwerindustrie, Bahn sowie Luft- und Raumfahrt. Die beiden Standorte sind auf Dreh- und Schleifverfahren, Stanzen, Wärmebehandlung, Laserschweißen, Kunststoff-Spritzguss sowie Montageprozesse spezialisiert.

Einkauf

Der Einkauf ist strukturiert in den Einkauf der Sparten Automotive und Industrie, den Zentraleinkauf für Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie den Stabsbereich für Strategie und Lieferantennetzwerke. Zusätzlich wird die globale Ausrichtung des Einkaufs unterstützt durch die Einkaufsorganisation der Regionen Asien/Pazifik, Nordamerika und Südamerika.

Die drei wesentlichen Ziele im Einkauf sind Qualität, Kosten und Versorgung und haben auch im Jahr 2013 ihre Gültigkeit behalten:

- Verbesserung der Zulieferqualität durch intensive Zusammenarbeit mit den Lieferanten
- Sicherstellung wettbewerbsfähiger Beschaffungskosten
- Optimierung der Supply Chain zur Erhöhung der Versorgungssicherheit durch verbesserte logistische Anbindungen.

Das Gesamteinkaufsvolumen lag 2013 mit 6,6 Mrd. EUR (Vj.: 6,4 Mrd. EUR) auf dem Niveau des Vorjahres und unterteilte sich in den Produktionsmaterialeinkauf (Rohmaterial und Komponenten) mit 3,8 Mrd. EUR (Vj.: 3,6 Mrd. EUR) sowie den Allgemeinen Einkauf (im Wesentlichen Investitionen, Werkzeuge, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Dienstleistungen) mit 2,8 Mrd. EUR (Vj.: 2,8 Mrd. EUR). Im Verlauf des Jahres 2013 hat sich der Bedarf an Produktionsmaterial sowohl bei den Rohmaterialien als auch bei Komponenten im Vergleich zu 2012 um 5,5 % erhöht. Die weltweite Versorgung der Werke der Schaeffler Gruppe konnte 2013 sichergestellt werden

Der Anspruch der Kunden nach lokalen Versorgungsquellen spiegelt sich in der Lieferantenstruktur der Schaeffler Gruppe wider. Im Geschäftsjahr 2013 wurden Waren und Dienstleistungen von rd. 30.000 Lieferanten aus 76 Ländern bezogen. Der volumenmäßig größte Anteil entfällt dabei auf Europa, jedoch mit abnehmender Tendenz zu Gunsten der asiatischen

Märkte, in denen weiterhin "Best Cost Sourcing"-Aktivitäten vorangetrieben werden. Ziel dieser Aktivitäten ist es, zu optimalen Kosten unter Berücksichtigung der Qualität und Liefertreue einzukaufen.

Bei Schaeffler als Unternehmen mit hoher Wertschöpfungstiefe spielen Rohmaterialien wie Stahl als Flach- oder Stabstahl, Eisen- und Aluminiumguss sowie Nichteisen-Metalle (NE-Metalle) im Produktionsmaterial eine bedeutende Rolle. Direkt oder indirekt sind die bei Schaeffler verwendeten Produktionsmaterialien im Wesentlichen abhängig von der Preisentwicklung bei Stahlschrott, Kokskohle und Eisenerz sowie von NE-Metallen.

Bei allen Vormaterialien für die Stahlerzeugung lagen die Preise 2013 leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Zur Sicherstellung des Unternehmenswachstums wurden die Einkaufsstrategien der Sparten turnusmäßig überprüft. Im Rahmen von fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppen wurden verschiedene Einkaufsprojekte identifiziert und erfolgreich umgesetzt. Im Fokus standen dabei einmal mehr die Wachstumsmärkte (Asien/Pazifik und Nordamerika) und die Entwicklung der lokalen Lieferantenbasis. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll die zukünftige Materialversorgung der Werke zu wettbewerbsfähigen Preisen, die weiterhin hohe Qualität sowie die Liefertermintreue sicherstellen. Durch das interdisziplinäre Zusammenspiel aller Funktionen, vor allem in den Bereichen Produktion, Qualität und Logistik, wird den regionalen und lokalen Anforderungen Rechnung getragen.

Unternehmensweit wurde mit der Überarbeitung von Richtlinien und Prozessen im Rahmen der Business Process Management Initiative begonnen. Diese Aktivitäten verfolgen das Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Prozesslandschaft, die Transparenz in den Beschaffungsprozessen zu erhöhen und die weltweite Standardisierung der Prozesse voranzutreiben.

Im Geschäftsjahr 2013 kam es zu keinen nennenswerten Insolvenzen der Zuliefererbasis. Durch den Ausbau der Instrumente zur präventiven Risikoerfassung wurde die Wahrscheinlichkeit von Versorgungsausfällen 2013 weiter verringert. Durch eine Potentialanalyse werden Lieferanten bei der Erstevaluierung einer Risikoeinschätzung hinsichtlich Technologie, Qualität, Prozessen und Wirtschaftlichkeit unterzogen. Darüber hinaus erfolgt zusätzlich eine systematische und kontinuierliche Prüfung der Serienlieferanten auf deren Bonität.

Die Analyse der Lieferkette hat durch die erhöhte Sensibilität der Kunden der Schaeffler Gruppe im Bereich der Nachhaltigkeit im Geschäftsjahr 2013 an Bedeutung gewonnen. Schaeffler erfüllte aufgrund der indirekten durch die Kunden verursachten Involvierung die Anforderungen des Dodd Frank Act 1502 (Conflict Minerals). Mittels der Definition und Etablierung eines entsprechenden Prozesses und der Abfrage von potentiell betroffenen Lieferanten war die Schaeffler Gruppe in der Lage, die entsprechenden Informationen über Herkunft dieser Mineralien den Kunden bereit zu stellen. Die konsequente nachhaltige Unternehmenspolitik bei Schaeffler wird zukünftig auch die Einbindung und Weiterentwicklung der globalen Lieferketten in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Aspekte beinhalten. Zur aktiven Unterstützung der Nachhaltigkeitsanstrengungen sind Abfragen bezüglich der Umweltmanagementsysteme bereits heute Bestandteil der Lieferantenbewertung von Schaeffler.

Seit vier Jahren bilden Continental und Schaeffler eine Einkaufskooperation. Zum zweiten gemeinsamen "Premium Supplier Day" wurden 41 Lieferanten aus zwölf Ländern eingeladen, die zahlreiche Continental- und Schaeffler-Standorte weltweit beliefern. Durch die enge Zusammenarbeit mit den gemeinsamen Premium-Lieferanten werden die hohen Anforderungen beider

Unternehmen in Bezug auf die Lieferantenbasis erfüllt. In zahlreichen regionenübergreifenden Projekten und Programmen wurden gemeinsame Synergien der beiden Unternehmen genutzt und die Materialkosten weiter optimiert. Auch 2013 wurde das in der Einkaufskooperation gesetzte Kostenziel erfüllt.

Logistik

Logistik wurde als Bereich mit globaler Zuständigkeit neu strukturiert und ist zum 31. Dezember 2013 beim Vorstand Operations angesiedelt. Damit wird die strategische Bedeutung der Funktion mit Blick auf die Zufriedenheit der Kunden der Schaeffler Gruppe hinsichtlich Verfügbarkeit von Materialien, Liefertreue, Flexibilität und Reaktionsschnelligkeit der Supply Chain unterstrichen.

Aus dem weltweiten Schaeffler Produktionsverbund mit 73 Standorten beliefert Schaeffler seine Kunden täglich an mehreren Tausend Anlieferpunkten. Im Rahmen neuer Logistikkonzepte wird daran gearbeitet, die Materialversorgung über die gesamte Prozesskette vom Lieferanten, über die Fertigungsbereiche bis zum Kunden zu optimieren. Dabei gilt es die logistischen Herausforderungen der unterschiedlichen Geschäftsarten zu berücksichtigen und in maßgeschneiderten Supply Chain Lösungen abzubilden. So wickelt die Schaeffler Gruppe ihr Großseriengeschäft hauptsächlich über JIT Belieferung (JIT: just in time) mit Direktabholung durch die Kunden ab. Zur optimalen Versorgung der Aftermarket Kunden hält Schaeffler definierte Artikelspektren in speziell darauf ausgerichteten Distributionszentren vorrätig, mit denen sowohl Verfügbarkeit als auch eine schnelle Belieferung nach Eingang des Kundenauftrages sichergestellt werden können. Im Geschäft mit Großlagern kommen komplexe logistische Lösungen, zum Teil mit Sondertransporten direkt zum Kunden, zum Einsatz.

Speziell mit Blick auf die Anforderungen der Industrial Aftermarket Kunden wurde beschlossen, die Distributionsstruktur in Europa zu optimieren. Mit dem Projekt "Europäisches Distributionszentrum" (EDZ) wird in den kommenden Jahren schrittweise ein leistungsfähiges logistisches Netzwerk auf Basis von vier Standorten etabliert. Ziel ist es, eine verbesserte Marktversorgung und eine optimierte Lieferperformance zu erreichen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit dieses Geschäfts zu leisten.

Ein besonderes Augenmerk wird ebenfalls auf die Integration der Lieferanten in den Fertigungsprozess gelegt. Weltweite Standardisierung, z.B. durch die Anwendung des ASN-Prozesses (ASN: Advance Shipping Notice) und die Gestaltung der Wertströme nach Lean Prinzipien bilden die Basis für die fokussierte Weiterentwicklung der logistischen Abläufe. Hierbei kommen zunehmend auch Konsignationslagerlösungen zum Einsatz, mit dem Ziel einer möglichst schlanken und bedarfsgerechten Versorgung der Fertigungsbereiche.

Neben der Umsetzung passgenauer Logistiklösungen für die unterschiedlichen Geschäfte der Schaeffler Gruppe nutzt das Unternehmen konsequent Synergiepotentiale, z.B. durch die spartenübergreifende Bündelung von Transportvolumen in Land-, See- und Luftfrachten. Im Jahr 2013 wurden so mehr als 180.000 Tonnen Seefracht konsolidiert über die Spediteure abgewickelt. Dabei werden innerhalb der Schaeffler Gruppe auch Materialien der Lieferanten in die Transportinfrastruktur integriert und dadurch zusätzliches Kostenoptimierungspotential realisiert.

Das globale Logistiknetzwerk stellt darüber hinaus besondere Anforderungen an das Management von Importen und Exporten. Ein Expertenteam stellt hier eine ordnungsgemäße Zollabwicklung unter der bestmöglichen Ausnutzung von Zollvereinbarungen und Handelsabkommen sicher.

Logistisch zunehmend an Bedeutung gewinnt das Leergut-Management. Das bereits seit mehreren Jahren etablierte Versorgungssystem mit Mehrwegbehältern für Großkunden in den Sparten Automotive und Industrie wird derzeit um eigene Behälterkreisläufe zur Anbindung der Lieferanten erweitert. Dieses Vorgehen senkt Kosten und verringert den Einsatz von Einwegverpackungsmaterial im Sinne des Umweltschutzes.

Regionen

Die Schaeffler Gruppe verfügt über eine starke globale Präsenz und gliedert ihre Kernmärkte in die vier Regionen Europa, Asien/Pazifik, Nordamerika und Südamerika (Stand zum 31. Dezember 2013). Neben den Kernmärkten Europa (55,5 % des Umsatzes 2013, wobei 24,9 % auf Deutschland entfielen) und Nordamerika (16,4 % des Umsatzes 2013) gewinnt das Geschäft in der Region Asien/Pazifik, auf die insgesamt 23,4 % des Umsatzes 2013 entfielen, zunehmend an Bedeutung. Entsprechend ihrem Leitbild "In der Region – Für die Region" hat die Schaeffler Gruppe einen weltweit integrierten Entwicklungs- und Produktionsverbund mit einer starken regionalen Verankerung etabliert. Zum 31. Dezember 2013 verfügte die Gruppe über 44 Produktionsstandorte in Europa, zwölf in Nordamerika, zwei in Südamerika und 15 in der Region Asien/Pazifik. Nahezu alle Produktionsstätten der Schaeffler Gruppe arbeiten unter Anwendung der gleichen hohen Qualitäts- und Umweltstandards und sind nach internationalen Richtlinien zertifiziert.

Die seit 01. Januar 2014 gültige regionale Struktur der Schaeffler Gruppe ist im Abschnitt "Organisationsstruktur" erläutert. Eine Weltkarte mit den Produktionsstandorten und den F&E-Zentren der Schaeffler Gruppe ist auf Seite 69 dargestellt.

1.2 Konzernsteuerung

Die Schaeffler Gruppe verfolgt seit Jahren eine Strategie des profitablen Wachstums. Basis dieser Wachstumsstrategie sind Qualität, Innovation und Technologieführerschaft. Schaeffler steuert sein Geschäft über eine mehrdimensionale Matrix, die zwei Sparten (Automotive und Industrie mit mehreren Unternehmensbereichen), diverse Funktionen (Finanzen, Personal etc.) und vier Regionen umfasst. Primäre Steuerungseinheit sind die Sparten mit ihren Unternehmensbereichen, die als Profit Center geführt werden und weltweite Geschäfts- und Ergebnisverantwortung haben. Die Funktionen übernehmen Governance- und Serviceaufgaben und werden als Cost Center geführt. Die Regionen CEOs sind für die Führung und Abwicklung des Geschäfts in den vier Schaeffler-Regionen zuständig. Dabei gilt der Grundsatz "global vor lokal". Für die Regionen wird eine separate regionale Ergebnisrechnung als Profit Center erstellt, die die legalen Einheiten der jeweiligen Regionen zusammenführt.

Das unternehmensinterne Steuerungssystem von Schaeffler besteht im Wesentlichen aus der operativen Jahresplanung, der unterjährigen Kontrolle und Steuerung, den regelmäßig stattfindenden Vorstandssitzungen und Management Meetings sowie den Berichterstattungen an den Aufsichtsrat der Schaeffler AG. Hier werden die Geschäftsentwicklung einschließlich Zielerreichung sowie der Ausblick auf das Gesamtjahr und eventuell zu ergreifende Maßnahmen erörtert.

Die unterjährige Kontrolle und Steuerung des Unternehmens wird anhand eines umfassenden Systems standardisierter Berichte zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage monatlich durchgeführt. Diese beinhalten beispielsweise operative Kennzahlen zu Umsatz, Entwicklung der Herstellungskosten und der Kosten der Funktionsbereiche (Overhead-Kosten), Investitionsauszahlungen (Capex) und Nettoumlaufvermögen (Working Capital), eine detaillierte Berichterstattung zum Konzern- und Finanzergebnis sowie zu weiteren ausgewählten Finanzposten. Die dazu verwendeten Kennzahlen werden konzernweit einheitlich ermittelt.

Finanzielle Steuerungskennzahlen

Bei den finanziellen Steuerungskennzahlen liegt der Fokus auf der kontinuierlichen Überwachung und Optimierung von:

- Umsatzerlösen
- Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)
- Investitionsauszahlungen (Capex; Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)
- Free Cash Flow

Die Schaeffler Gruppe verwendet diese Steuerungskennzahlen, um den wirtschaftlichen Erfolg ihrer Geschäftsaktivitäten zu messen. Nachfolgend werden diese Kennzahlen im Detail erläutert.

Umsatzerlöse

Das Umsatzwachstum ist ein wichtiger Faktor für die langfristige Steigerung des Unternehmenswertes. Das Unternehmen strebt danach, das durchschnittliche Umsatzwachstum im jeweiligen Markt zu übertreffen. Zur kontinuierlichen Überprüfung dieses Ziels erstellt Schaeffler detaillierte Analysen hinsichtlich Umsatzentwicklung pro Sparte und Region.

Nr. 004

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|--------------|--------|--------|--------------------|
| Umsatzerlöse | 11.205 | 11.125 | 0,7 |

Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)

Die Ergebnisrechnung bei Schaeffler ist mehrstufig, d. h. beginnend mit den Umsatzerlösen werden die Umsatzkosten abgezogen und ergeben das Bruttoergebnis vom Umsatz. Nach Abzug der Kosten für Forschung und Entwicklung, Vertrieb und Verwaltung und unter Berücksichtigung der sonstigen Erträge sowie der sonstigen Aufwendungen ergibt sich das Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT).

Nr. 005

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|--|-------|-------|--------------------|
| Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | 982 | 1.413 | -30,5 |
| Angepasstes EBIT | 1.410 | 1.413 | -0,2 |

Die Anpassungen beziehen sich vollständig auf die im Geschäftsbericht 2013 genannten Aufwendungen aus Sondereffekten. Bei diesen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2013 handelt es sich um die bilanzielle Vorsorge in einem laufenden EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR sowie Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR.

Investitionsauszahlungen (Capex)

Die Investitionsauszahlungen werden in der Kapitalflussrechnung ausgewiesen. Die Kennzahl beinhaltet die getätigten Auszahlungen der Periode sowohl für Sachanlagen (z.B. Maschinen, Gebäude) in Höhe von 554 Mio. EUR (Vj.: 825 Mio. EUR) als auch für immaterielle Vermögenswerte (z.B. Software-Lizenzen) in Höhe von 18 Mio. EUR (Vj.: 35 Mio. EUR).

Nr. 006

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|---|------|------|--------------------|
| Investitionsauszahlung (Capex; Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) | 572 | 860 | -33,5 |

77

Free Cash Flow

Die Schaeffler Gruppe nutzt die Kennzahl Free Cash Flow, um die Finanzmittelveränderung nach Abzug aller Ein- und Auszahlungen, die zur Erhaltung oder Erweiterung des Unternehmens getätigt wurden, zu ermitteln. Den Free Cash Flow ermittelt Schaeffler mittels der Kapitalflussrechnung auf Basis des Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.183 Mio. EUR (Vj.: 1.213 Mio. EUR) und des Cash Flow aus Investitionstätigkeit in Höhe von -554 Mio. EUR (Vj.: -832 Mio. EUR).

Nr. 007

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|----------------|------|------|--------------------|
| Free Cash Flow | 629 | 381 | 65,1 |

Die Erläuterung zur Entwicklung der dargestellten finanziellen Steuerungskennzahlen im Geschäftsjahr 2013 erfolgt im "Wirtschaftsbericht".

Neben den genannten Hauptsteuerungskennzahlen werden zusätzlich unterstützende Kennzahlen, die der positiven Beeinflussung der Leistungsindikatoren dienen, regelmäßig ermittelt.

Ab 2014 werden die wesentlichen finanziellen Steuerungskennzahlen um "Verschuldungsgrad" und "Return on Capital Employed (ROCE)" erweitert.

Nicht-finanzielle Kennzahlen der Schaeffler Gruppe

Angaben zu nicht-finanziellen Performance-Kennzahlen sind in den Kapiteln "Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung" sowie "Mitarbeiter" zu finden.

1.3 Mitarbeiter

Für die Schaeffler Gruppe sind qualifizierte Fach- und Führungskräfte ein wesentlicher Faktor für langfristigen Erfolg. Ziel der Personalarbeit der Schaeffler Gruppe ist es, die besten Mitarbeiter zu finden, zu fördern und langfristig an das Unternehmen zu binden, um so die Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten.

Im Geschäftsjahr 2013 waren im Durchschnitt 77.359 Mitarbeiter (Vj.: 75.893) in der Schaeffler Gruppe beschäftigt. Die Mitarbeiterzahl zum Stichtag 31. Dezember 2013 lag bei 78.559 und damit um 3,2 % über dem Vorjahreswert von 76.099. Neueinstellungen erfolgten gegenüber dem 31. Dezember 2012 insbesondere in der Fertigung und den fertigungsnahen Bereichen, vor allem in den Regionen Asien/Pazifik, Nordamerika und Europa, hier speziell in Mitteleuropa.

Nr. 008

| Anzahl der Mitarbeiter $^{1)}$ | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in% |
|--------------------------------|------------|------------|--------------------|
| Europa | 52.746 | 51.847 | 1,7 |
| Asien/Pazifik | 13.667 | 12.664 | 7,9 |
| Nordamerika | 7.907 | 7.246 | 9,1 |
| Südamerika | 4.239 | 4.342 | -2,4 |
| Schaeffler Gruppe | 78.559 | 76.099 | 3,2 |

 $^{^{1)}\,}Stichtagszahlen\,zum\,31.\,Dezember;\,dargestellt\,in\,der\,bis\,zum\,31.\,Dezember\,2013\,geltenden\,regionalen\,Struktur.$

Auszubildende

Am Ende des Geschäftsjahres 2013 standen in der Schaeffler Gruppe 2.602 Auszubildende (entspricht 3,3 % der Belegschaft) in einem Ausbildungsverhältnis (Vj.: 2.414 oder 3,2 % der Belegschaft). Die Zahl der Auszubildenden hat sich im Jahresverlauf um 7,8 % erhöht. Ziele der Ausbildung bei der Schaeffler Gruppe sind neben der Vermittlung der Qualifikationen eines spezifischen Berufsbildes auch die Förderung von Selbstständigkeit im Denken und Handeln, Kreativität sowie ein gestärktes Umwelt- und Verantwortungsbewusstsein.

Betriebszugehörigkeit

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Belegschaft innerhalb der Schaeffler Gruppe lag 2013 bei 10,9 Jahren (Vj.: 10,7 Jahren). Die Betriebszugehörigkeit ist eine signifikante Kennzahl im Hinblick auf die Mitarbeiterbindung an das Unternehmen und verdeutlicht die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen.

Die weltweite Fluktuationsrate innerhalb der Schaeffler Gruppe lag 2013 bei 2,9 % (Vj.: 2,6 %).

Erhöhung der Anzahl der Mitarbeiter weltweit um 3,2 %

Krankenstand

Das Schaeffler-Gesundheitsmanagement verfolgt das Ziel, betriebliche Strukturen zu schaffen, die nachhaltig das Wohlbefinden, die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit und die Zufriedenheit der Mitarbeiter der Schaeffler Gruppe im Berufs- und Privatleben sichern und fördern. Der weltweite Krankenstand in der Schaeffler Gruppe ist 2013 um 0,1 %-Punkte gestiegen und lag bei 3,3 %, (Vj.: 3,2 %), variierte jedoch stark nach Region.

Mitarbeiterqualifikation und Weiterbildung

Ziel der Personalentwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten der Schaeffler Gruppe ist es, die Mitarbeiter so zu fördern und zu qualifizieren, dass sie den komplexen Herausforderungen des Arbeitsumfeldes jederzeit gewachsen sind.

Im Jahr 2013 fanden in Deutschland 4.373 Weiterbildungsveranstaltungen (Vj.: 4.192) statt. Die Zahl der Präsenzveranstaltungen ist im Vergleich zum Vorjahr um 357 gesunken. Im Gegenzug wurden rd. 500 Online-Trainings mit insgesamt 20.800 Teilnehmern durchgeführt. Damit folgt auch die Schaeffler Gruppe dem Trend, ihren Mitarbeitern Weiterbildungen zeit- und ortsunabhängig zu ermöglichen.

Die Zahl der Teilnahmen an Weiterbildungsveranstaltungen in Deutschland erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 14.310 auf 52.256. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der im Geschäftsjahr 2013 für alle Mitarbeiter verpflichtenden Compliance-Schulung.

Nr. 009

| Anzahl Deutschland ¹⁾ | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in% |
|----------------------------------|------------|------------|--------------------|
| Weiterbildungsveranstaltungen | 4.373 | 4.192 | 4,3 |
| Teilnehmer | 52.256 | 37.946 | 37,7 |

¹⁾ Stichtagszahlen zum 31. Dezember.

Das Weiterbildungsangebot bei Schaeffler wird zukünftig weltweit unter dem Dach der Schaeffler Academy gebündelt. Im Jahr 2013 wurde die Schaeffler Academy bereits in fünf Ländern etabliert. Deutschland, Brasilien, Rumänien, Frankreich und die USA nutzen seitdem gemeinsame IT-Standards, wodurch das Weiterbildungsangebot für alle Mitarbeiter transparent dargestellt werden kann. Die Schaeffler Academy bietet neben Standardqualifikationen auch maßgeschneiderte, spezifische und übergreifende Qualifizierungen an. In Herzogenaurach hat die Schaeffler Gruppe im Juli 2013 ein neues Weiterbildungszentrum für ihr internes Trainingsangebot eröffnet. Auf knapp 1.300 Quadratmetern bietet die Schaeffler Academy an diesem Standort Platz für bis zu 200 Schulungsteilnehmer am Tag.

1.4 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung

Nachhaltigkeit

Für eine nachhaltige Entwicklung der Schaeffler Gruppe werden verschiedene Indikatoren als wesentlich erachtet. Viele der Indikatoren sind in internationalen Standards abgebildet, die je nach Herkunft und Schwerpunkt unterschiedliche Ziele verfolgen, wie z.B. das der Energieeffizienz.

Für Schaeffler stellt die Nachhaltigkeit dabei kein für sich alleinstehendes Thema dar. Die Belange des nachhaltigen Wirtschaftens müssen vielmehr ihre Aufnahme in die täglichen Abläufe finden. Das Bekenntnis zum nachhaltigen Wirtschaften ist von jeher in den Führungsleitsätzen des Unternehmens verankert. Den darin formulierten Anspruch "Vorbildliches Handeln auf der Basis eines ethisch eindeutigen Werteverständnisses entscheidet über unseren Erfolg" in die Tat umzusetzen, bedeutet, Risiken zu erkennen, Sachverhalte zu analysieren und zu bewerten sowie anschließend eine der Situation angepasste Entscheidung zu treffen.

Wesentliche Säulen einer nachhaltigen Entwicklung sind der Umwelt- und Arbeitsschutz. Aufbauend auf den Grundaussagen des weltweit gültigen Unternehmenskodex hat Schaeffler vor vielen Jahren eine gruppenweite Umwelt- und Arbeitsschutzpolitik verabschiedet. Sie wird regelmäßig evaluiert und in ihren Grundaussagen an die aktuellen Anforderungen angepasst. Diese weltweit gültige Politik ist die Basis für jedes weitere Handeln im Bereich Umwelt- und Arbeitsschutz. In allen Ländern gibt es Standards, die zusätzlich zur übergeordneten Politik landesspezifische Erweiterungen beschreiben. Bei der Umsetzung geht Schaeffler zum Teil deutlich über die gesetzlichen Verpflichtungen der Länder hinaus. Beispielhaft kann hierzu das Werk in Yinchuan, China, aufgeführt werden. Dieser Standort wurde als erster chinesischer Standort überhaupt nach den Kriterien der europäischen EMAS validiert und in das Standortregister der Europäischen Gemeinschaft eingetragen. Um dies gewährleisten zu können, musste u. a. ein von der Deutschen Akkreditierungs- und Zulassungsgesellschaft für Umweltgutachter mbH (DAU) zugelassener chinesischer Gutachter das Audit begleiten und die Richtigkeit und Einhaltung aller Gesetze und Regeln bestätigen.

Nahezu alle Produktionsstandorte werden weltweit nach denselben Standards EMAS und ISO 14001 im Umweltschutz und OHSAS 18001 im Arbeitsschutz validiert und zertifiziert. Vor mehr als 15 Jahren begann der Aufbau des Umwelt- und Arbeitsschutz-Managementsystems am Stammsitz der Schaeffler Gruppe in Herzogenaurach. Das seit vielen Jahren stabile und erfolgreiche Environment-Health-Safety Managementsystem (EHS) wurde im Mai 2013 um die Belange der Energieeffizienz auf der Basis der ISO 50001 ergänzt. Auch hier wurden im Geschäftsjahr 2013 bereits erste, erfolgreiche Zertifizierungen durchgeführt.

Die durch unabhängige Gutachter erreichten Validierungen nach EMAS außerhalb Europas genießen im internationalen Vergleich einen sehr hohen Stellenwert. Diese erfolgreich bestandenen Überprüfungen attestieren nahezu allen Standorten von Schaeffler im Umweltund Arbeitsschutz einen weltweit einheitlichen Standard auf höchstem Niveau.

Die an jedem Standort tätigen Experten für Umwelt- und Arbeitsschutz sind in ihrer Region über einen Regionalkoordinator miteinander vernetzt. Regelmäßiger Ergebnisabgleich, ein stetiger Informationsaustausch und gegenseitige Unterstützung tragen in jeder Region zur Sicherung der hohen Standards bei. Die Regionalkoordinatoren wiederum stehen in enger Verbindung mit den strategischen Fachabteilungen im Competence Center Umwelt- und Arbeitsschutz (CC

EHS), deren Spezialisten für die weltweiten Strategien verantwortlich sind und somit fachlich die gesamte Organisation innerhalb des EHS-Managementsystems führen. Diese Matrixorganisation aus strategischer und operativer Verantwortung setzt die weltweit nahezu identischen Standards im Umwelt- und Arbeitsschutz maßgeblich um.

Umweltschutz

Allgemein

Ein wichtiger Baustein des nachhaltigen Wirtschaftens ist der Umweltschutz. Die nachhaltige Reduzierung von Kraftstoffverbräuchen und ${\rm CO_2}$ -Emissionen sind die bestimmenden Themen in der Kraftfahrzeugindustrie. Der Spannungsbogen für die Entwickler reicht hier von der Weiterentwicklung und Verbesserung des Verbrennungsmotors, über die Optimierung des klassischen Antriebstranges bis hin zur Entwicklung ganz neuer Technologien wie z. B. der Elektromobilität.

Der weltweit stetig steigende Bedarf an Energie verlangt nach neuen, intelligenten Lösungen zur weiteren Reduzierung von Verlusten in der Lagertechnik ebenso wie nach neuen Entwicklungen bei leistungsfähigen Direktantrieben. Auch auf diesem Sektor ist die Reduzierung von Ressourcenverbräuchen und damit die Reduzierung von CO₂-Emissionen die Herausforderung der Gegenwart und der Zukunft. Schaeffler leistet hier mit einer Vielzahl an neuesten Innovationen einen großen Beitrag für die Kunden.

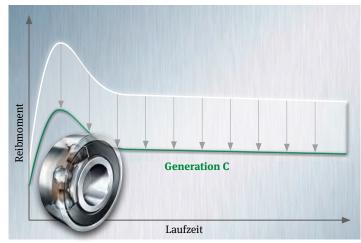
Als Beispiel wäre hier ein Kugellager der neuesten Baureihe "Generation C" zu nennen:

Produktvorteile:

- Verbesserte Laufbahn-Schmiegung
- Verbesserte Oberflächengüte
- Verbesserte Werkstoffe
- Höhere Rundheit der Kugeln
- Kunststoffkäfige mit minimierter Reibung
- Ausgewählte Spezialfette

Kundenvorteile:

- Weniger Energieverbrauch
- Geringere Wärmeentwicklung
- Hohe Fett-Gebrauchsdauer
- Hohe Lager-Gebrauchsdauer
- Höhere Drehzahlen
- Geringere Lärmentwicklung
- Geringere Gesamtkosten



Rillenkugellager Generation C: Benchmark in Energieeffizienz.

Generation C: Die technische Weiterentwicklung des Rillenkugellagers – Generation C – weist gegenüber der Vorgänger-Generation im Ergebnis deutlich geringere reibungsbedingte Leistungsverluste auf. Daneben haben verbesserte Werkstoffe und Oberflächengüte, nochmals gesteigerte Präzision bei den Kugeln, Kunststoffkäfige mit geändertem Design und daraus resultierende minimierte Reibung sowie die Verwendung von ausgewählten Spezialfetten zu dieser Verbesserung beigetragen. Die Vorteile für Kunden der Schaeffler Gruppe liegen in einem geringeren Energieverbrauch, einer deutlich verlängerten Gebrauchsdauer und einer

reduzierten Geräuschentwicklung durch den ruhigeren Lauf des Lagers. Im Ergebnis führen diese Vorteile zu einer Reduzierung der Gesamtkosten über die Lebensdauer dieses Rillenkugellagers.

Neben den produktbezogenen Umweltschutzanforderungen liefert die ressourcenschonende und umweltfreundliche Produktion einen großen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung. Schaeffler stellt sich diesen Herausforderungen seit vielen Jahren mit großem Erfolg. Ein weltweit einheitliches Energie-, Umwelt- und Arbeitsschutz-Managementsystem regelt die wichtigsten Abläufe, legt Standards fest und definiert Abläufe und Prozesse. Das einheitliche Auditsystem auf Basis von EMAS, ISO 14001, OHSAS 18001 und ISO 50001 sichert das Verfahren durch regelmäßige, externe Überprüfungen ab. Die nachhaltige Unternehmensführung endet darüber hinaus nicht an den Grenzen der jeweiligen Schaeffler Standorte, sondern bezieht auch die Lieferkette mit ein (siehe Erläuterungen zum Supply Chain Management unter "Einkauf").

Kernindikatoren im Umweltschutz

Erfolg messbar machen bzw. Tendenzen frühzeitig erkennen, um rechtzeitig Maßnahmen zur Verbesserung einleiten zu können, ist ein ganz wesentlicher Teil des Schaeffler-Managementsystems. Umfangreiche Datenerhebungen und Auswertungen unterstützen hierbei die tägliche Arbeit.

Bei Schaeffler werden die CO_2 -Emissionen in zwei unterschiedlichen Kategorien – CO_2 aus Stromverbrauch und CO_2 aus Stromverbrauch bezogen auf die Wertschöpfung – erfasst und ausgewertet. Emissionen aus dem Stromverbrauch werden ermittelt auf Basis des jeweiligen, für nahezu jeden Standort unterschiedlichen, Strommix. Dieser Strommix gibt an, aus welchen Quellen, also unter Verwendung welcher Primärenergieträger, der gelieferte Strom erzeugt wird.

Soweit die physikalische Größe und Berechnung für die Bildung von CO_2 für den jeweiligen Energieträger bekannt ist, kann auf der Basis der individuellen Zusammensetzung des gelieferten Stroms die CO_2 -Äquivalenz errechnet werden.

Gesellschaftliche Verantwortung

Für den Vorstand und die Mitarbeiter der Schaeffler Gruppe ist soziales, sportliches und kulturelles Engagement eine elementare Verpflichtung und Teil der Firmenkultur. Auch im Geschäftsjahr 2013 wurden zahlreiche Projekte unterstützt.

Schaeffler Medical Centers in Indien und Sri Lanka

Seit 2012 hat der Schaeffler India Automotive Aftermarket fast 40 medizinische Checkups in "Schaeffler Medical Centers" zusammen mit Händlern vor Ort organisiert. Mit Hilfe dieser Aktion konnten sich insgesamt 3.680 Mechaniker durch ein professionelles Ärzte-Team untersuchen lassen. Dieses soziale Projekt wurde 2013 nun auch in Sri Lanka durchgeführt.

Schaeffler verleiht erstmals Umweltschutz-Awards

Eine sichere, gesundheits- und leistungsfördernde Arbeitsumgebung zu schaffen und Umweltschutz ernst zu nehmen, ist ein wichtiger Beitrag zum Fortbestand und Erfolg der Schaeffler Gruppe. Die beiden deutschen Standorte Herzogenaurach und Homburg sowie

Brasov, Rumänien und Momo, Italien sind die Gewinner des ersten Schaeffler Umweltschutz-Awards. Brasov erhielt einen Sonderpreis für die Gesamtleistung Umwelt und CSR (Corporate Social Responsibility). Die anderen drei Standorte siegten in der Kategorie "Gesamtentwicklung des Umweltschutzes am Standort, bezogen auf die Werksgröße": Herzogenaurach im Bereich "mehr als 2.000 Mitarbeiter", Homburg mit "500 bis 2.000 Mitarbeiter" und Momo mit "weniger als 500 Mitarbeiter".

Suchtprävention als Bestandteil der Ausbildung

Seit 18 Jahren sind Suchtpräventionsseminare ein fester Bestandteil der Ausbildung bei Schaeffler in Deutschland. Diese finden im ersten Ausbildungsjahr im Rahmen von Schulungen zur Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit statt. Neben den klassischen Themen wie Drogen, Rauchen und Alkohol beschäftigen sich die Auszubildenden auch mit aktuellen Themen wie Internet, Handy und Computerspielsucht, die ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen für Gesundheit, Familie und Sicherheit am Arbeitsplatz haben können. Die Aufklärung über Drogen bleibt jedoch der zentrale Schwerpunkt der Seminare. Neben der Anzahl neuer Drogen nimmt auch der Missbrauch von verschreibungspflichtigen Medikamenten stetig zu. Damit im entscheidenden Moment richtig gehandelt werden kann, müssen die Risiken bekannt sein.

Schaeffler fördert studentische Motorsport-Projekte

Seit 2006 ist die weltweit ausgetragene Formula Student ein Baustein des breiten Motorsport-Engagements von Schaeffler. Neben dem Team aus Schweinfurt, das in Eigenregie den Rennwagen MFSix entwickelt und gebaut hat, unterstützt der Technologiekonzern zwölf weitere studentische Rennställe in Deutschland. Aber auch Teams aus anderen Ländern profitieren vom Schaeffler-Engagement, u. a. Studenten der University of Akron, USA. Die Formula Student hat sich als Talentschmiede für angehende Ingenieure etabliert und schafft wertvolle Anknüpfungspunkte zwischen dem technischen Nachwuchs und Schaeffler.

Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nachdem sich die Weltkonjunktur 2012 unter dem Einfluss der Eurokrise spürbar abgeschwächt hatte, konnte sie sich im Laufe des Jahres 2013 wieder deutlich stabilisieren. Insgesamt lag das Wachstum der Weltwirtschaft bei 3,0 % (Quelle: Internationaler Währungsfonds, Januar 2014).

Maßgebliche Impulse für die weltweite Konjunktur im Jahr 2013 kamen gemäß des aktuellen Jahresgutachtens des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Eine expansive Geldpolitik und die gesunkene Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Eurokrise wirkten sich positiv auf die Konjunktur aus. In den Schwellenländern hingegen stieg die Produktion im Vergleich zu den Vorjahren weniger stark als in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Zuletzt wies der Außenhandel in diesen Ländern sogar eine rückläufige Tendenz auf. Viele Schwellenländer hatten darüber hinaus im Sommer 2013 starke Kapitalabflüsse und einen erheblichen Abwertungsdruck auf ihre Währungen zu verzeichnen, nachdem die US-amerikanische Notenbank angekündigt hatte, ihre expansive Geldpolitik zu drosseln.

Im Euroraum hatten sich die Stimmungsindikatoren im Lauf des Jahres 2013 weiter verbessert, da die Unsicherheit über den Verlauf der Eurokrise insgesamt leicht gesunken ist. Auch in den Krisenländern Griechenland, Spanien und Portugal hat sich die Stimmung der Konsumenten und Unternehmen zuletzt leicht aufgehellt. Trotz der leicht verbesserten Stimmungslage sank das Bruttoinlandsprodukt im Euroraum insgesamt um 0,4 %. In Deutschland hatte die Wirtschaft ein Wachstum von 0,5 % zu verzeichnen.

Mit einer Zuwachsrate von 1,9 % gewann die Konjunktur in den USA im Laufe des Jahres 2013 wieder an Schwung. Den größten Wachstumsbeitrag leisteten dabei die privaten Konsumausgaben, die trotz Steuererhöhungen und Kürzungen bei den Staatsausgaben deutlich anstiegen. Die expansive Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank wurde auch im Jahr 2013 beibehalten, die geplante Rückführung der Anleihekäufe wurde im Oktober vorerst zurückgestellt.

Die Region Südamerika wies im Jahr 2013 ein Wirtschaftswachstum von 2,6 % aus. In Brasilien, der größten Volkswirtschaft Südamerikas, gewann die Konjunktur nach einem schwachen Jahresbeginn an Fahrt. Das Bruttoinlandsprodukt in Brasilien stieg um 2,3 %.

Nach einem schwächeren Start im Geschäftsjahr 2013 hatte sich in China die Produktionstätigkeit im Verlauf des Jahres wieder erhöht. Insgesamt stieg dort das Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr um 7,7 %. In Indien legte die Wirtschaftsleistung im Jahr 2013 insgesamt um 4,4 % zu. Japan hatte ein Wirtschaftswachstum von 1,7 % zu verzeichnen. Das Wachstum wurde durch die Abwertung des Yen maßgeblich unterstützt.

Entwicklung Automobilproduktion

Die Automobilkonjunktur hat sich im Jahr 2013 insgesamt positiv entwickelt. Die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen stieg im Berichtsjahr 2013 um 3,1 % auf rd. 84 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2014). Getragen wurde das Wachstum vor allem von den USA (+7,1 %) und China (+12,9 %). Trotz einer im Vergleich zu den Vorjahren gedrosselten Wirtschaftsleistung lief die Automobilkonjunktur in China auf Hochtouren. In der Region Europa, die mit einem Umsatzanteil von fast 60 % die wichtigste Region für die Sparte Automotive darstellt, konnte sich die Pkw-Produktion im Verlauf des Jahres 2013 nach einem deutlichen Einbruch im Vorjahr stabilisieren. Insgesamt wurden 20,5 Millionen Einheiten hergestellt (-1,0 %). In Deutschland entwickelte sich die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit einem Plus von 1,0 % besser als in der Region Europa insgesamt. In Japan und Indien, neben China die beiden großen Automobilmärkte in der Region Asien/Pazifik, entwickelte sich die Produktion mit einem Minus von 3,7 % und 3,4 % rückläufig.

| Mr | $\Omega 1 \Omega$ |
|------|-------------------|
| INI. | 010 |

| Entwicklung der Automobilproduktion (in Stück) | 2013 | 2012 | Veränderung in % |
|--|------------|------------|---------------------|
| Europa | 20.468.226 | 20.678.055 | -1,0 |
| Nordamerika | 16.210.353 | 15.510.211 | 4,5 |
| Südamerika | 4.190.875 | 3.966.497 | 5,7 |
| Asien/Pazifik | 43.173.607 | 41.355.374 | 4,4 |
| Welt | 84.043.061 | 81.510.137 | 3,1 |

Quelle: IHS Global Insight (Januar 2014).

Entwicklung Maschinen- und Anlagenbau

Die Investitionsgüternachfrage ist im Jahr 2013 insgesamt nicht zufriedenstellend verlaufen. Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten über die weitere Konjunkturentwicklung waren viele Kunden bei der Bestellung von neuen Maschinen sehr zurückhaltend. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Oxford Economics waren insbesondere die Herstellung von Metallerzeugnissen und der Bau von Maschinen und Anlagen weltweit mit knapp 2 % von einem nur geringen Wachstum gekennzeichnet. Große Unterschiede gab es zwischen den Schwellenländern und den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Während die Schwellenländer ein Plus von rd. 4 % verzeichneten, stagnierte die Industrieproduktion in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften auf Vorjahresniveau. Im Euroraum war die Industriegüterproduktion um rd. 2 % zurückgegangen. Deutschland verzeichnete einen Rückgang von rd. 1 %. Die Industrieproduktion in den USA stieg um rd. 3 %. In China fiel das Wachstum im Jahr 2013 mit rd. 7 % schwächer aus als im Vorjahr.

2.2 Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der Schaeffler Gruppe war im Jahr 2013 einerseits von einer positiven Entwicklung der Automobilbranche und andererseits von einem schwierigen Marktumfeld im Industriebereich geprägt. Diese Entwicklungen spiegelten sich auch im unterschiedlichen Geschäftsverlauf der beiden Sparten wider. Während die Sparte Automotive ihren Umsatz um 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr steigerte, sank der Umsatz der Sparte Industrie um 10,7 %. Insgesamt konnte die Schaeffler Gruppe den Umsatz um 0,7 % auf 11.205 Mio. EUR steigern (Vj.: 11.125 Mio. EUR). Ohne negative Währungsumrechnungseffekte von 2,2 % hätte das operative Umsatzwachstum 2,9 % pro Jahr betragen.

Im Jahr 2013 konnte das Unternehmen ein EBIT von 982 Mio. EUR erwirtschaften. Dieser Betrag enthält Aufwendungen in Höhe von 48 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit Rückstellungen für Personalstrukturmaßnahmen stehen. Zusätzlich wurde das EBIT im vierten Quartal 2013 durch einen weiteren Sondereffekt im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren verringert. Dieses betrifft die Untersuchungen möglicher Kartellverstöße im Zusammenhang mit dem Verkauf von Wälzlagern für Automobil-Anwendungen in Europa. Die Schaeffler Gruppe erwartet für 2014 eine Entscheidung der Europäischen Union (EU) und geht aus heutiger Sicht davon aus, dass es zu einem Bußgeld kommen wird. Basierend auf eigenen Schätzungen wurde im vierten Quartal 2013 dafür eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von 380 Mio. EUR getroffen, welche die EBIT-Marge der Schaeffler Gruppe mit 3,4 %-Punkten belastet.

Ohne die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen und die bilanzielle Vorsorge im Zusammenhang mit dem laufenden EU-Kartellverfahren lag das angepasste EBIT mit 1.410 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau (Vj.: 1.413 Mio. EUR). Die angepasste EBIT-Marge betrug, ohne die oben genannten Effekte, dementsprechend 12,6 % (Vj.: 12,7 %).

Die Anpassungen beziehen sich vollständig auf die im Geschäftsbericht 2013 genannten Aufwendungen aus Sondereffekten. Bei diesen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2013 handelt es sich um die bilanzielle Vorsorge in einem laufenden EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR sowie Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR.

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2013 1.183 Mio. EUR (Vj.: 1.213 Mio. EUR). Die Schaeffler Gruppe erwirtschaftete einen positiven Free Cash Flow in Höhe von 629 Mio. EUR (Vj.: 381 Mio. EUR).

Ereignisse und Entwicklungen im Geschäftsjahr

Im Laufe des Jahres 2013 ist es der Schaeffler Gruppe in mehreren Refinanzierungsschritten gelungen, ihre Fremdkapitalkosten weiter zu senken. Darüber hinaus konnte die Verschuldung signifikant auf 6.190 Mio. EUR (Vj.: 7.261 Mio. EUR) reduziert werden. Im September 2013 veräußerte die Schaeffler Gruppe im Rahmen einer beschleunigten Platzierung 3,9 Millionen Aktien der Continental AG zu einem Preis von 122,50 Euro pro Aktie an eine breite internationale Investorenbasis. Der Anteil der Schaeffler Gruppe an der Continental AG beträgt zum 31. Dezember 2013 34,19 % der ausstehenden Aktien.

Mehrere personelle Veränderungen prägten das Jahr 2013. Am 01. Oktober wurde Oliver Jung, bislang Bereichsvorstand Operations weltweit und für Entwicklung Produktionsverfahren, durch den Aufsichtsrat in den Vorstand der Schaeffler AG berufen. In seiner neuen Funktion Vorstand Operations übernahm Oliver Jung zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben die

Verantwortung für die Bereiche Einkauf und Logistik. Dr. Gerhard Schuff, der den Bereich Einkauf bislang verantwortete, ging Ende September 2013 in den Ruhestand. Am 04. Oktober 2013 verließ der bisherige Vorstandsvorsitzende Dr. Jürgen M. Geißinger das Unternehmen. Klaus Rosenfeld, Vorstand Finanzen der Schaeffler AG, übernahm den Vorstandsvorsitz zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben. Zum Jahresende 2013 verließ Wolfgang Dangel, Zentralvorstand Automotive, die Schaeffler Gruppe, um sich neuen beruflichen Aufgaben zu widmen. Norbert Indlekofer und Prof. Dr. Peter Pleus wurden mit Wirkung zum 01. Januar 2014 in den Vorstand der Schaeffler AG berufen und führen seitdem gemeinsam die Sparte Automotive.

Geschäftsentwicklung im Vergleich zur Prognose für 2013

Für das Jahr 2013 prognostizierte die Schaeffler Gruppe im Konzernlagebericht 2012 eine Steigerung der Umsatzerlöse um rd. 4 %. Insbesondere für die Märkte der Sparte Industrie wichen die im Kapitel "Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen" geschilderten Rahmenbedingungen im Jahresverlauf deutlich von den Annahmen ab, die dieser Prognose zugrunde lagen. Bei der Erstellung der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 rechnete die Schaeffler Gruppe mit einem Wachstum des weltweiten Maschinenbaus in Höhe von 3 bis 4 %. Besonders aus den Schwellenländern (dazu zählen vor allem Brasilien, Russland, Indien und China) wurden bei einem erwarteten Wachstum des Maschinenbaus von rd. 8 % wesentliche Impulse erwartet. Wie eingangs im Kapitel "Gesamtwirtschaftliche Entwicklung" erläutert, haben sich diese Erwartungen mit einem Wachstum des Maschinenbaus von rd. 2 % weltweit und rd. 4 % in den Schwellenländern nicht erfüllt. Vor diesem Hintergrund aktualisierte die Schaeffler Gruppe bereits mit der Veröffentlichung der Halbjahres- und der Neunmonatsergebnisse 2013 den Ausblick auf ein Umsatzwachstum vor Berücksichtigung negativer Währungsumrechnungseffekte von 1-2 %.

Im Geschäftsjahr 2013 lag der Umsatz der Schaeffler Gruppe mit 11.205 Mio. EUR um 0,7 % über dem Vorjahresniveau. Ohne negative Währungsumrechnungseffekte von 2,2 %, die nicht in der ursprünglichen Prognose für 2013 berücksichtigt waren, erzielte das Unternehmen ein operatives Wachstum von 2,9 % und verfehlte damit trotz der schwierigen Rahmenbedingungen die im März 2013 getroffene Prognose um rd. 1 %-Punkt.

Gemäß der Prognose investierte die Schaeffler Gruppe im Geschäftsjahr 2013 mit 611 Mio. EUR rd. 5 % des Konzernumsatzes in Forschung und Entwicklung, um die Grundlage für erfolgsversprechende Innovationen und langfristige Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen hielt die Schaeffler Gruppe im Laufe des Jahres an dem Profitabilitätsziel einer EBIT-Marge von rd. 13 % fest. Ohne die Belastungen durch Aufwendungen für Rückstellungen im Zusammenhang mit Personalstrukturmaßnahmen und aus dem laufenden EU-Kartellverfahren von insgesamt 428 Mio. EUR erzielte die Schaeffler Gruppe ein angepasstes EBIT in Höhe von 1.410 Mio. EUR bzw. eine angepasste EBIT-Marge gemessen am Umsatz von 12,6 % und erreichte damit die ursprünglich für das Geschäftsjahr 2013 getroffene Prognose.

Die Prognose, Investitionen in Höhe von rd. 5–7 % des Umsatzes zu tätigen, wurde mit Capex (Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände) in Höhe von 572 Mio. EUR oder 5,1 % des Umsatzes erreicht.

Die Schaeffler Gruppe erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2013 einen Free Cash Flow in Höhe von 629 Mio. EUR und lag damit auf dem prognostizierten Zielwert.

2.3 Ertragslage

Ertragslage der Schaeffler Gruppe

2,2 % betrug das operative Wachstum 2,9 %.

Die Schaeffler Gruppe erwirtschaftete 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 11.205 Mio. EUR (Vj.: 11.125 Mio. EUR). Die beiden Sparten Automotive und Industrie verzeichneten im Berichtsjahr 2013 sehr unterschiedliche Entwicklungen. Während die Sparte Automotive insbesondere aufgrund neuer Kundenprojekte und Produktinnovationen in den Bereichen Ressourceneffizienz und Umwelttechnologien den Umsatz um 6,6 % und damit deutlich stärker als die weltweite Fahrzeugproduktion steigern konnte, lagen die Umsätze in der Sparte Industrie mit 3.040 Mio. EUR um 10,7 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vj.: 3.406 Mio. EUR). In der zweiten Jahreshälfte 2013 konnte der Umsatzrückgang der Sparte Industrie gegenüber dem Vorjahr zwar leicht gemindert werden, allerdings machte sich auf Gesamtjahressicht vor allem die fehlende Investitionsbereitschaft in einzelnen Ländern aufgrund wirtschaftlicher und politischer Unsicherheiten bemerkbar. Insgesamt verzeichnete die Schaeffler Gruppe im Berichtsjahr 2013 ein Wachstum von 0,7 %. Ohne negative Währungsumrechnungseffekte von

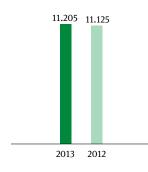
Nr. 011

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|--|--------|--------|--------------------|
| Umsatzerlöse | 11.205 | 11.125 | 0,7 |
| Umsatzkosten | -8.029 | -7.836 | 2,5 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 3.176 | 3.289 | -3,4 |
| Kosten der Funktionsbereiche 1) | -1.848 | -1.817 | 1,7 |
| Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | 982 | 1.413 | -30,5 |
| • in % vom Umsatz | 8,8 | 12,7 | - |
| Angepasstes EBIT ²⁾ | 1.410 | 1.413 | -0,2 |
| • in % vom Umsatz | 12,6 | 12,7 | - |
| Finanzergebnis ³⁾ | -442 | -680 | -35,0 |
| Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen | 801 | 554 | 44,6 |
| Ertragsteuern ³⁾ | -469 | -405 | 15,8 |
| Konzernergebnis ^{3) 4)} | 865 | 870 | -0,6 |

 $^{^{\}rm 1)}$ Vertrieb, Verwaltung sowie Forschung und Entwicklung.

Negative Effekte aus der Währungsumrechnung beeinflussten hauptsächlich den südamerikanischen Markt. Hier sanken die Umsatzerlöse trotz gestiegener Absatzzahlen um 6,2 %. Die Regionen Europa und Asien/Pazifik übertrafen, insbesondere aufgrund des positiv verlaufenen zweiten Halbjahres 2013, leicht das Umsatzniveau des Vorjahres. Hierbei konnte die negative Umsatzentwicklung der Sparte Industrie durch das überproportionale Umsatzwachstum der

Umsatz (Schaeffler Gruppe) in Mio. EUR



²⁾ Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR und Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR).

³⁾ Das Finanzergebnis der Vorjahresperiode wurde im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

⁴⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen.

Sparte Automotive in diesen beiden Regionen kompensiert werden. In der Region Nordamerika stiegen die Umsätze trotz negativer Währungsumrechnungseffekte um $4,2\,\%$ gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Umsatzkosten erhöhten sich im Berichtsjahr 2013 um 2,5 % auf 8.029 Mio. EUR (Vj.: 7.836 Mio. EUR) leicht überproportional zu den Umsatzerlösen, was im Wesentlichen auf das rückläufige Umsatzvolumen der Sparte Industrie zurückzuführen ist. Während die variablen Umsatzkosten proportional sanken, konnten Umsatzfixkosten noch nicht vollständig an das reduzierte Produktionsvolumen angepasst werden. Daraus resultierend verringerte sich das Bruttoergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 113 Mio. EUR auf 3.176 Mio. EUR (Vj.: 3.289 Mio. EUR). Gleichzeitig ging die Bruttomarge im Berichtsjahr auf 28,3 % (Vj.: 29,6 %) zurück. Während die Sparte Automotive die Bruttomarge nahezu auf dem hohen Niveau des Vorjahres 2012 halten konnte, wirkte sich der Rückgang des Umsatzvolumens und der damit verbundenen Fixkostenremanenz der Sparte Industrie deutlich negativ auf die Bruttomarge der Schaeffler Gruppe aus. Die Ergebnisbelastung durch die geringere Auslastung, vor allem an bestimmten Industriestandorten, konnte 2013 noch nicht in vollem Umfang durch Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wie Personal- und Produktionsanpassungen kompensiert werden. Im Rahmen von Personalstrukturmaßnahmen, die sowohl die Sparte Automotive als auch die Sparte Industrie betreffen, wurden an den Produktionsstandorten Schweinfurt und Wuppertal Kapazitätsanpassungen beschlossen und mit deren Umsetzung teilweise begonnen. Ziel dieser Maßnahmen ist die Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit, zukunftsweisender Technologien sowie die Optimierung von Organisations- und Kostenstrukturen. Die Umsatzkosten des Berichtsjahres 2013 enthielten daher 48 Mio. EUR an Personalaufwendungen aus Personalstrukturmaßnahmen. Ohne diese Aufwendungen lag die angepasste Bruttomarge im Berichtsjahr 2013 bei 28,8 % vom Umsatz.

Einen bedeutenden Faktor für den nachhaltigen Erfolg sowie das weitere Wachstum der Schaeffler Gruppe stellen zahlreiche Weiterentwicklungen von Produkten sowie Aktivitäten auf neuen Themenfeldern dar, die im Geschäftsjahr 2013 weiter vorangetrieben wurden. Die Schwerpunkte in der Forschung und Entwicklung lagen im Berichtszeitraum vor allem in den Bereichen der Elektromobilität und Hybridisierung von Fahrzeugen sowie auf dem Gebiet der Erneuerbaren Energien und der mechatronischen Produkte. Dies führte im Berichtsjahr 2013 zu einem Anstieg der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung um 3,0 % auf 611 Mio. EUR (Vj.: 593 Mio. EUR). Im Verhältnis zum Umsatz blieben die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung mit 5,5 % (Vj.: 5,3 %) stabil. Der größte Teil der Kosten für Forschung und Entwicklung entfiel dabei auf die Personalaufwendungen mit 67,6 % (Vj.: 68,6 %).

| Nr | Ω1 | 2 |
|----|----|---|

| Forschungs- und Entwicklungs-Kennzahlen | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Kosten der Forschung und Entwicklung (in Mio. EUR) | 384 | 467 | 495 | 593 | 611 |
| Kosten der Forschung und Entwicklung (in % der Umsatzerlöse) | 5,2 % | 4,9 % | 4,6 % | 5,3 % | 5,5 % |
| Anzahl der Mitarbeiter im Zentralbereich Forschung und Entwicklung ¹⁾ | 4.875 | 4.902 | 5.465 | 6.098 | 6.039 |

¹⁾ Durchschnittszahlen.

Die Kosten des Vertriebs stiegen im Jahr 2013 im Wesentlichen aufgrund von höheren variablen Fracht- und Logistikkosten um 0,3 % auf 761 Mio. EUR (Vj.: 759 Mio. EUR) an, was hauptsächlich auf die starke Geschäftsentwicklung der Sparte Automotive zurückzuführen war. Die Vertriebskosten der Sparte Industrie sanken nicht in gleichem Maße wie die Umsatzerlöse.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung verzeichneten, insbesondere durch einen Personalaufbau in den Zentralbereichen (vgl. Konzernanhang Tz. 3.4), einen leichten Anstieg um 2,4% auf 476 Mio. EUR (Vj.: 465 Mio. EUR).

Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich das Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) im Jahr 2013 um 431 Mio. EUR auf 982 Mio. EUR (Vj.: 1.413 Mio. EUR). Gleichzeitig ging die EBIT-Marge auf 8,8 % (Vj.: 12,7 %) zurück. Die Verminderung des EBIT ging mit dem Rückgang des Bruttoergebnisses einher. So spiegelten sich vor allem das niedrigere Umsatzvolumen der Sparte Industrie sowie die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR in der rückläufigen Entwicklung wider. Zusätzlich wurde das EBIT im vierten Quartal 2013 durch Sondereffekte belastet, die im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren stehen. Dieses betrifft die Untersuchungen möglicher Kartellverstöße im Zusammenhang mit dem Verkauf von Wälzlagern für Automobil-Anwendungen in Europa. Die Schaeffler Gruppe erwartet für 2014 eine Entscheidung der Europäischen Union und geht aus heutiger Sicht davon aus, dass es zu einem Bußgeld kommen wird. Basierend auf eigenen Schätzungen wurde im vierten Quartal 2013 dafür eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von 380 Mio. EUR getroffen.

Ohne die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen und für die bilanzielle Vorsorge im Zusammenhang mit dem laufenden EU-Kartellverfahren lag das angepasste EBIT bei 1.410 Mio. EUR und die angepasste EBIT-Marge dementsprechend bei 12,6 %.

Das Finanzergebnis der Schaeffler Gruppe verbesserte sich im Berichtsjahr 2013 um 238 Mio. EUR auf -442 Mio. EUR (Vj.: -680 Mio. EUR).

Im Finanzergebnis wurden neben Finanzerträgen in Höhe von 217 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR) Finanzaufwendungen in Höhe von 659 Mio. EUR (Vj.: 703 Mio. EUR) ausgewiesen.

Nr. 013

| | | | 2013 |
|---|-------------------------|--------------------|---------------------|
| in Mio. EUR | Finanzauf- wendungen | Finanz- erträge | Finanz- ergebnis |
| Zinsaufwendungen für Finanzschulden 1) | -465 | 0 | -465 |
| Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten | -99 | 114 | 15 |
| Effekte aus Fremdwährungsumrechnung | 0 | 88 | 88 |
| Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage | 2 | 0 | 2 |
| Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen | -50 | 0 | -50 |
| Sonstige Effekte | -47 | 15 | -32 |
| Summe | -659 | 217 | -442 |
| in Mio. EUR | Finanzauf- wendungen | Finanz- erträge | Finanz- ergebnis |
| Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾ | -523 | 0 | |
| | | Ü | -523 |
| Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten | -6 | 8 | -523 2 |
| | -6 -10 | | 2 |
| Derivaten | | 8 | 2 |
| Derivaten Effekte aus Fremdwährungsumrechnung | -10 | 8 3 | 2 -7 |
| Derivaten Effekte aus Fremdwährungsumrechnung Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage | -10 | 8 3 0 | 2 -7 -72 |

 $^{^{1)}}$ Inkl. Transaktionskosten.

Die Zinsaufwendungen für Finanzschulden betrugen 2013 465 Mio. EUR (Vj.: 523 Mio. EUR). Darin enthalten sind Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit der externen Konzernfinanzierung in Höhe von 388 Mio. EUR (Vj.: 453 Mio. EUR) sowie Aufwendungen in Höhe von 52 Mio. EUR (Vj.: 47 Mio. EUR) für Transaktionskosten. Darüber hinaus sind Zinsaufwendungen für Gesellschafterdarlehen gegenüber der Schaeffler Verwaltungs GmbH enthalten. Die geringeren Zinsaufwendungen gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf Nominalreduzierungen sowie Konditionsverbesserungen im Zusammenhang mit den durchgeführten Refinanzierungen zurückzuführen.

²⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

Aus Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten ergaben sich Erträge in Höhe von netto 15 Mio. EUR (Vj.: 2 Mio. EUR). Die wesentlichen Bestandteile sind positive Bewertungseffekte aus eingebetteten Derivaten sowie negative Bewertungseffekte aus Zinswährungsderivaten.

Aus der Fremdwährungsumrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergaben sich Erträge in Höhe von netto 88 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 7 Mio. EUR). Die Erträge resultierten im Wesentlichen aus der Umrechnung der in US-Dollar denominierten Finanzschulden in die Konzernberichtswährung Euro (vgl. Konzernanhang Tz. 1.3). Durch die Absicherung dieser Finanzschulden mit Zinswährungsderivaten entstehen gegenläufige Effekte, die unter "Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten" ausgewiesen werden.

Weitere Erträge in Höhe von 2 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 72 Mio. EUR) resultierten aus der Auflösung der Cash Flow Hedge Rücklage aus Zinssicherungsinstrumenten. Aufgrund des wirtschaftlichen Zusammenhangs mit den Zinsaufwendungen für Finanzschulden erfolgt der Ausweis der oben genannten Erträge ebenfalls unter den Zinsaufwendungen.

Aus Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen ergaben sich Nettozinsaufwendungen in Höhe von 50 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR). Ergänzende Erläuterungen zu den Pensionen sind im Konzernanhang unter Tz. 4.11 zu finden.

Sonstige Effekte ergaben im Saldo Aufwendungen in Höhe von 32 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen in Höhe von 801 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR) resultierte nahezu vollständig aus den über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteilen an der Continental AG. Darin enthalten ist ein Gewinn in Höhe von 187 Mio. EUR aus dem Verkauf von 1,95 % der Anteile der Schaeffler Gruppe an der Continental AG im dritten Quartal 2013.

Die Ertragsteuern stiegen im Berichtsjahr 2013 um 64 Mio. EUR auf 469 Mio. EUR (Vj.: 405 Mio. EUR). Dieser Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte überwiegend aus der Nichtaktivierung latenter Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung sowie aus periodenfremden Steueraufwand. Da die steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren das Vorsteuerergebnis wesentlich negativ beeinflusst haben, ergibt sich daraus eine signifikante Erhöhung der Steuerquote. Dies wurde allerdings teilweise durch das grundsätzlich nicht zu versteuernde erhöhte Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen ausgeglichen.

Das Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen betrug 865 Mio. EUR nach einem Konzernergebnis in Höhe von 870 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg ist auf die in 2013 getroffenen Maßnahmen im Rahmen der Refinanzierung zurückzuführen, die zu einem verbesserten Finanzergebnis führten. Darüber hinaus erhöhte sich das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen.

Sparte Automotive

Der Umsatz der Sparte Automotive stieg im Geschäftsjahr 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,6 % auf 8.165 Mio. EUR (Vj.: 7.658 Mio. EUR). Im vierten Quartal 2013 konnte die Sparte Automotive mit 7,0 % ein hohes Umsatzwachstum gegenüber dem Vorjahr erzielen und somit die hohen Wachstumsraten der ersten drei Quartale 2013 bestätigen. Gegenläufig wirkten sich im Geschäftsjahr 2013 negative Währungsumrechnungseffekte mit 2,0 % aus. Ohne die Berücksichtigung dieser Währungsumrechnungseffekte stieg der Umsatz der Sparte Automotive um 8,6 %.

Die Gesamtentwicklung ist insbesondere auf neue Kundenprojekte und damit verbundene Produktanläufe zurückzuführen. Wesentliche Wachstumstreiber, die die Sparte Automotive über Markt wachsen ließen, waren u. a. Produktinnovationen, die zur Optimierung des Antriebsstranges mit Verbrennungsmotoren beitragen und damit eine Reduktion der ${\rm CO}_2$ -Emissionen ermöglichen.

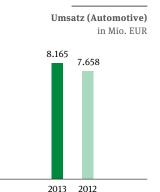
Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Umsatzwachstum erneut von den Regionen Asien/Pazifik (+12,1 %) und Nordamerika (+10,4 %) getragen. Die Umsätze in Europa (+4,6 %) entwickelten sich ebenfalls positiv. Der Umsatz in Südamerika (-3,9 %) fiel leicht gegenüber dem Vorjahr, da das sehr starke operative Wachstum durch negative Währungsumrechnungseffekte überlagert wurde. Im Vergleich zur regionalen Entwicklung der Produktionsstückzahlen für Pkw bis sechs Tonnen (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2014) entwickelten sich die Umsätze in allen Regionen deutlich positiver als der Markt.

Die bestehenden Serienliefer-Vereinbarungen mit den OEM-Fahrzeug-Herstellern der Sparte Automotive lasten in 2014 die bestehenden Produktions-Kapazitäten weitestgehend aus. Dies dokumentieren einerseits die kurzfristig eingebuchten verbindlichen Lieferabrufe der OEM-Kunden, andererseits die teilweise vereinbarten jährlichen Liefermengen-Bandbreiten. Dennoch besteht eine hohe Abhängigkeit von der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung der weltweiten Pkw- und Nutzfahrzeug-Märkte. Durch die sich weltweit im Einsatz befindlichen Pkws sowie die darin verbauten Komponenten lässt sich für das Aftermarket-Geschäft der Sparte Automotive in 2014 ebenfalls eine mit 2013 vergleichbare Auslastung prognostizieren.

Nr. 014

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|---------------------|--------|--------|--------------------|
| Umsatz | 8.165 | 7.658 | 6,6 |
| Umsatzkosten | -5.947 | -5.552 | 7,1 |
| Bruttoergebnis | 2.218 | 2.106 | 5,3 |
| EBIT | 736 | 997 | -26,2 |
| • in % vom Umsatz | 9,0 | 13,0 | - |
| Angepasstes EBIT 1) | 1.131 | 997 | 13,4 |
| • in % vom Umsatz | 13,8 | 13,0 | - |
| | | | |

Vorjahreswerte gemäß der 2013 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.



¹⁾ Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR und Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 14,7 Mio. EUR).

Die Bereiche Motorsysteme, Getriebesysteme und Fahrwerksysteme sowie das Automotive Aftermarket-Geschäft konnten im Geschäftsjahr 2013 ihre Umsatzerlöse jeweils steigern.

Das überproportionale Umsatzwachstum im Bereich Motorsysteme wurde durch die umsatzstarken Produktgruppen Nockenwellenversteller und Ventiltriebskomponenten – von mechanischen Ventilspielausgleichselementen bis hin zu vollvariablen Ventiltriebsystemen (z.B. UniAir) – getrieben.

Die Umsätze im Bereich Getriebesysteme stiegen primär durch die gute Entwicklung bei trockenen Doppelkupplungen an. Ferner konnten auch die umsatzstarken Produktgruppen stufenlose Getriebesysteme (CVT), Kegelrollenlager und Kupplungskomponenten einen signifikanten Anstieg des Umsatzes verzeichnen. Besonders hervorzuheben ist zudem die Entwicklung von Laschenketten für stufenlose CVT-Automatikgetriebe, die in Zusammenarbeit mit Subaru in Serie verbaut werden und nunmehr auch erstmals beim Getriebehersteller Jatco zum Einsatz kommen.

Das Umsatzwachstum im Bereich Fahrwerksysteme basierte insbesondere auf der guten Entwicklung bei Kugelgewindetrieben, wie sie bei elektromechanischen Servolenkungen und Fahrwerkslösungen (z.B. bei automatischen Parkbremsen) zur Anwendung kommen. Durch die langsame Erholung des Lkw-Marktes konnte auch die umsatzstarke Produktgruppe der Kegelrollenlager wieder ein Umsatzwachstum verzeichnen.

Die starke Entwicklung des Automotive Aftermarket-Geschäfts wurde in der zweiten Jahreshälfte 2013 nochmals bestätigt. Der deutliche Anstieg der Umsätze resultierte u. a. aus einem erhöhten Absatz an Service Kits für Zweimassenschwungräder, Kupplungen, Riemenspanner und Radlager.

Das mit dem Umsatzwachstum verbundene höhere Produktionsvolumen wirkte sich positiv auf das Bruttoergebnis aus. Die Kosten für Rohmaterialien lagen im Geschäftsjahr 2013 leicht unter der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Die Umsatzkosten erhöhten sich vom 01. Januar bis 31. Dezember 2013 um 7,1 % auf 5.947 Mio. EUR (Vj.: 5.552 Mio. EUR). Das Bruttoergebnis erhöhte sich infolge des Umsatzwachstums im Vergleich zum Vorjahr um 112 Mio. EUR auf 2.218 Mio. EUR (Vj.: 2.106 Mio. EUR).

Durch Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 14,7 Mio. EUR am Produktionsstandort Schweinfurt, die aus der geplanten Verlagerung der Radlager-Serienproduktion nach Kysuce, Slowakei und der Ausrücklager-Serienproduktion nach Skalica, Slowakei resultierten, wurde das Bruttoergebnis im zweiten Halbjahr 2013 negativ beeinflusst. Die Bruttomarge ging demzufolge im Geschäftsjahr 2013 leicht um 0,3 %-Punkte auf 27,2 % (Vj.: 27,5 %) zurück. Ohne die Aufwendungen aus Personalstrukturmaßnahmen in den Bereichen Rad- und Ausrücklager lag die angepasste Bruttomarge bei 27,3 %.

Zur Sicherung der zukünftigen Wachstumschancen der Sparte Automotive stiegen die Kosten für Forschung und Entwicklung im Geschäftsjahr 2013 von 429 Mio. EUR auf 456 Mio. EUR bzw. um 6,3 % an. Der Anstieg resultierte in erster Linie aus gestiegenen Personalkosten sowie Produktoffensiven im Bereich der Elektromobilität und Hybridisierung von Fahrzeugen.

Im vierten Quartal 2013 wurde das EBIT durch Sondereffekte, die im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren stehen, belastet. Dieses betrifft die Untersuchungen möglicher Kartellverstöße im Zusammenhang mit dem Verkauf von Wälzlagern für Automobil-Anwen-

dungen in Europa. Die Schaeffler Gruppe erwartet für 2014 eine Entscheidung der Europäischen Union. Aus heutiger Sicht wird erwartet, dass es zu einem Bußgeld kommen wird und somit wurde, basierend auf eigenen Schätzungen, eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von 380 Mio. EUR gebildet. Dadurch verringerte sich das EBIT der Sparte Automotive im Geschäftsjahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 261 Mio. EUR auf 736 Mio. EUR (Vj.: 997 Mio. EUR). Die EBIT-Marge fiel im Geschäftsjahr 2013 auf 9,0 % (Vj.: 13,0 %). Ohne die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in den Bereichen Rad- und Ausrücklager und die bilanzielle Vorsorge im Zusammenhang mit dem laufenden EU-Kartellverfahren lag die angepasste EBIT-Marge bei 13,8 %.

Sparte Industrie

Die Umsatzerlöse der Sparte Industrie lagen im Geschäftsjahr 2013 mit 3.040 Mio. EUR (Vj.: 3.406 Mio. EUR) bzw. einem Rückgang von 10,7 % deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2013 war der Umsatz mit nur geringfügigen Abweichungen in den einzelnen Quartalen stabil. Eine Trendwende im Umsatzverlauf war im Vergleich zum Vorjahr nicht festzustellen.

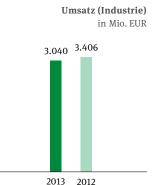
Die in vielen Ländern zu beobachtenden wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten verhinderten eine Konjunkturerholung und dämpften die Umsatzentwicklung. Zudem wirkten sich Währungsumrechnungseffekte in Höhe von 2,6 % negativ auf den Umsatz aus. Ohne diese Währungsumrechnungseffekte verzeichnete die Sparte Industrie einen Umsatzrückgang im einstelligen Prozentbereich (-8,1 %).

Mit Blick auf die Regionen lagen die Umsätze in Asien/Pazifik (-16,3 %) und in Südamerika (-13,6 %) stark unter dem Vorjahresniveau. Auch die Regionen Nordamerika (-9,3 %) und Europa (-8,0 %) mussten einen deutlichen Umsatzrückgang verzeichnen. Insbesondere die geringen Umsatzerlöse im Aftermarket-Geschäft und bei Produktionsmaschinen hatten maßgeblich zu dieser Entwicklung beigetragen. Die Auftragseingänge lagen im Jahr 2013 deutlich über dem Vorjahreswert und leicht über dem Umsatz des Geschäftsjahres 2013. Die positive Entwicklung der Auftragseingänge im letzten Quartal des Berichtsjahres weist auf ein moderates Wachstum der Umsatzerlöse im Jahr 2014 hin.

Nr. 015

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|--------------------------------|--------|--------|--------------------|
| Umsatz | 3.040 | 3.406 | -10,7 |
| Umsatzkosten | -2.082 | -2.223 | -6,3 |
| Bruttoergebnis | 958 | 1.183 | -19,0 |
| EBIT | 246 | 416 | -40,9 |
| • in % vom Umsatz | 8,1 | 12,2 | - |
| Angepasstes EBIT ¹⁾ | 280 | 416 | -32,8 |
| • in % vom Umsatz | 9,2 | 12,2 | - |

Vorjahreswerte gemäß der 2013 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.



¹⁾ Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekt (Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 33,5 Mio. EUR).

Das Industrie-Geschäft teilt sich auf in den Erstausrüstermarkt (Industrial Applications) sowie in das Aftermarket-Geschäft. In den sechs wichtigsten Branchen blieben die Umsätze mit Ausnahme der Branche Luft- und Raumfahrt deutlich hinter dem Vorjahr zurück.

- In der Branche Produktionsmaschinen lagen die Umsätze aller Teilbranchen wie Werkzeug-, Nahrungsmittel-, Druck- und Holzbearbeitungsmaschinen im Berichtszeitraum wesentlich unter den Vorjahreswerten. Die Teilbranche Werkzeugmaschinen konnte hohe Umsätze vor allem im Teilmarkt Ausrüstung für die Automobilbranche erzielen, in anderen Teilmärkten führte der anhaltende Investitionsstau bei den Maschinenherstellern nach den Rekordjahren 2011 und 2012 zu einem geringeren Umsatzniveau. Die Teilbranche Druckmaschinen war weiterhin von großen Strukturveränderungen mit sinkenden Umsätzen geprägt.
- Die Branche Antriebstechnik konnte die Umsätze im Geschäftsjahr 2013 zwar stabilisieren, blieb aber vor allem in den bedeutenden Regionen Europa und Asien/Pazifik weiterhin erheblich hinter den Umsätzen des Vorjahres zurück. Hohe Bestände bei den Kunden und die unsichere Konjunkturentwicklung in beiden Regionen verhinderten eine Umsatzerholung.
- Die Umsätze der Branche Erneuerbare Energien lagen im Berichtszeitraum nur leicht unter dem Vorjahreswert. Überkapazitäten, Preiswettbewerb, Unsicherheit der politischen Rahmenbedingungen und restriktive Finanzierungsbedingungen für neue Projekte belasteten die Branche. In der Region Europa mussten deutliche Umsatzrückgänge verzeichnet werden, die aber von höheren Umsätzen in den Regionen Nordamerika, Südamerika und Asien/Pazifik nahezu vollständig kompensiert wurden. Die Auftragseingänge lagen im gesamten Jahresverlauf über dem Umsatzniveau.
- In der Branche Luft- und Raumfahrt stiegen die Umsätze vor allem bei Triebwerkskomponenten für zivile Passagierflugzeuge. Verschärfte Umweltanforderungen und steigende Treibstoffkosten führten zu verstärkten Investitionen in neue Flugzeuge mit treibstoffsparenden und lärmreduzierten Triebwerken. Die Region Europa verzeichnete im Jahresvergleich einen deutlich steigenden Umsatz, im Gegenzug wirkten sich Kürzungen staatlicher Haushalte im Militärbereich, insbesondere in Nordamerika, dämpfend auf die Umsatzentwicklung aus.
- In der Branche Off-Highway Equipment konnte im vierten Quartal 2013 der zuvor stetig sinkende Umsatz stabilisert werden, blieb jedoch leicht hinter der Entwicklung des Vorjahres zurück. Vor allem der Markt für Baumaschinen zeigte eine stark rückläufige Umsatzentwicklung. In der Teilbranche Landmaschinen lagen die Umsätze im Geschäftsjahr 2013 leicht unter dem Vorjahreswert. In Asien/Pazifik belasteten hohe Bestände bei den Händlern die Umsatzerholung in den beiden Hauptbranchen.
- Die Umsätze in der Schwerindustrie als spätzyklischer Industriezweig mit typischem
 Projektcharakter waren nach steigenden Umsätzen im Jahresverlauf 2012 seit Ende des ersten
 Quartals 2013 stark rückläufig. Während die Umsätze der Teilbranche Metallerzeugung und
 -verarbeitung im Berichtsjahr noch leicht über dem Vorjahreszeitraum lagen, verzeichneten
 die weiteren Teilbranchen Bergbaumaschinen, Rohstoffgewinnung und -verarbeitung sowie
 Bohr- und Förderanlagen deutliche Umsatzrückgänge.

Der Umsatz im Industrie Aftermarket-Geschäft lag im Berichtsjahr stark unter dem Vorjahreswert. In allen Regionen führte die Unsicherheit über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung zu einem vorsichtigen Bestellverhalten der Händler und zu zweistelligen negativen Prozentabweichungen. In der Region Asien/Pazifik wirkte sich der weiterhin anhaltende Abbau von

Beständen in der gesamten Händlerkette umsatzdämpfend auf das Aftermarket-Geschäft aus, im Verlauf der Quartale 2013 war jedoch eine leichte Erholung der Umsatzentwicklung erkennbar.

Die Umsatzkosten verringerten sich im Geschäftsjahr 2013 um 6,3 % auf 2.082 Mio. EUR (Vj.: 2.223 Mio. EUR). Die aus dem Umsatzrückgang resultierende geringere Auslastung der Werke führte zu negativen Fixkosteneffekten, die nicht in vollem Umfang kompensiert werden konnten. Die Kosten für Rohmaterialien lagen im Berichtszeitraum 2013 leicht unter der Vergleichsperiode des Vorjahres. Personalaufwendungen im Rahmen von Personalstrukturmaßnahmen am Produktionsstandort Wuppertal belasteten das Bruttoergebnis. Die Auswirkungen der Wechselkursverluste und Preisrückgänge in einigen Märkten und Branchen auf den Umsatz konnten nicht vollständig in den Umsatzkosten kompensiert werden. Aufgrund dieser Effekte sind die Umsatzkosten, im Vergleich zu den Umsatzerlösen, nicht in gleichem Umfang gesunken. Die Bruttomarge verringerte sich um 3,2 %-Punkte auf 31,5 % (Vj.: 34,7 %). Ohne die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen im Werk Wuppertal lag die angepasste Bruttomarge bei 32,6 %.

Die Kosten für Forschung und Entwicklung verringerten sich im Geschäftsjahr 2013 von 164 Mio. EUR auf 155 Mio. EUR bzw. um 5,5 %. In der Sparte Industrie lag der Schwerpunkt der Forschung und Entwicklung auf Produkten für neue Geschäftsfelder, insbesondere auf erneuerbaren Energien und Elektromobilität sowie Magnetlagern.

Insgesamt verringerte sich das EBIT der Sparte Industrie im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 170 Mio. EUR bzw. 40,9 % auf 246 Mio. EUR (Vj.: 416 Mio. EUR). Die EBIT-Marge verringerte sich im Geschäftsjahr 2013 auf 8,1 % (Vj.: 12,2 %). Ohne die Aufwendungen aus Personalstrukturmaßnahmen im Werk Wuppertal lag die angepasste EBIT-Marge bei 9,2 %.

2.4 Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe

Cash Flow

Die Schaeffler Gruppe erwirtschaftete für das Gesamtjahr 2013 einen positiven Free Cash Flow in Höhe von 629 Mio. EUR (Vj.: 381 Mio. EUR).

Nr. 016

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
|---|------------|------------|--------------------|
| Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit | 1.183 | 1.213 | -2,5 |
| Cash Flow aus Investitionstätigkeit | -554 | -832 | -33,4 |
| Free Cash Flow | 629 | 381 | 65,1 |
| Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit | -738 | -341 | > 100 |
| | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in% |
| Finanzschulden | 6.190 | 7.261 | -14,8 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 300 | 433 | -30,7 |
| Netto-Finanzschulden | 5.890 | 6.828 | -13,7 |
| Gesellschafterdarlehen | 443 | 323 | 37,2 |
| Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen | 5.447 | 6.505 | -16,3 |

Der im Geschäftsjahr 2013 erwirtschaftete Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 1.183 Mio. EUR und lag damit um 30 Mio. EUR bzw. 2,5 % unter dem Vorjahreswert (Vj.: 1.213 Mio. EUR). Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf den Aufbau in den Vorratsbeständen und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf gestiegene Steuerzahlungen im Geschäftsjahr 2013 zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Ausschüttung der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG an die Schaeffler AG in Höhe von 162 Mio. EUR (Vj.: 80 Mio. EUR), aufgrund der Dividende der Continental AG, sowie der Aufbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2013 554 Mio. EUR gegenüber einem Mittelabfluss in Höhe von 832 Mio. EUR im Vorjahr. Die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betrugen 572 Mio. EUR und lagen deutlich unter dem Vorjahresvergleichswert von 860 Mio. EUR. Die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus der gezielten Anpassung der Investitionstätigkeit an die aktuelle Marktlage.

Der Free Cash Flow betrug im Geschäftsjahr 2013 629 Mio. EUR und verbesserte sich damit um 248 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreswert (Vj.: 381 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wurden vollständig durch den Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit lag 2013 bei 738 Mio. EUR (Vj.: 341 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte vor allem aus der Tilgung von Krediten. Die größten Auszahlungen stellten dabei die durch die INA Beteiligungsgesellschaft mbH erfolgten

Sondertilgungen aus frei verfügbaren Mitteln in Höhe von 412 Mio. EUR dar. Der Verkauf von 1,95 % der Aktien der Continental AG im September 2013 und die damit finanzierte Tilgung von Krediten wurde über die gemäß der at Equity Methode bilanzierten Beteiligung an der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG abgewickelt. Die im März 2013 durchgeführte Preisanpassung (Repricing) und vollständige Rückführung der Tranchen B2 EUR und B2 USD durch Aufnahme neuer Kredittranchen C EUR und C USD war überwiegend zahlungsunwirksam. Auch die im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Seniorkredite im April 2013 getätigten Finanztransaktionen – wie die Platzierung von Anleihen bei institutionellen Investoren und die Ablöse bestehender Kredite durch Abschluss neuer Kreditvereinbarungen – waren überwiegend zahlungsunwirksam. Lediglich die gezahlten Transaktionskosten für diese Maßnahmen wurden im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit berücksichtigt.

Die Netto-Finanzschulden (inklusive Gesellschafterdarlehen in Höhe von 443 Mio. EUR) verringerten sich zum 31. Dezember 2013 um 938 Mio. EUR auf 5.890 Mio. EUR (Vj.: 6.828 Mio. EUR). Die Reduzierung resultierte im Wesentlichen aus der Tilgung von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Dividende der Continental AG von 163 Mio. EUR, den Sondertilgungen aus frei verfügbaren Mitteln in Höhe von 412 Mio. EUR sowie der Tilgung aufgrund des Verkaufs von 1,95 % der Aktien der Continental AG in Höhe von 476 Mio. EUR.

Der Verschuldungsgrad, definiert als Verhältnis von Netto-Finanzschulden (ohne Gesellschafterdarlehen) zu angepasstem Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA), lag zum 31. Dezember 2013 bei 2,6. Ohne die Sondereffekte im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren und den Aufwendungen aus Personalstrukturmaßnahmen an den Standorten Schweinfurt und Wuppertal stieg das angepasste EBITDA um 1,5 % auf 2.062 Mio. EUR. Ohne die genannten Anpassungen betrug das EBITDA 1.634 Mio. EUR (Vj.: 2.031 Mio. EUR), der Verschuldungsgrad lag bei 3,3 (Vj.: 3,2).

Kapitalstruktur

Die Kapitalstruktur der Schaeffler Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2013 weiter verbessert werden. Diese Entwicklung ist insbesondere zurückzuführen auf eine Reduzierung der Finanzschulden sowie einer ergebnisbedingten Verbesserung des Eigenkapitals, was zu einer Erhöhung der Eigenkapitalquote führte.

Nr. 017

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in% |
|--|------------|------------|--------------------|
| Eigenkapital 1) | 2.491 | 2.108 | 18,2 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 1.516 | 1.553 | -2,4 |
| Rückstellungen | 96 | 75 | 28,0 |
| Finanzschulden | 5.965 | 7.140 | -16,5 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 340 | 267 | 27,3 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 162 | 237 | -31,6 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 5 | 3 | 66,7 |
| Passive latente Steuern | 154 | 119 | 29,4 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 8.238 | 9.394 | -12,3 |
| Rückstellungen | 599 | 223 | > 100 |
| Finanzschulden | 225 | 121 | 86,0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.014 | 794 | 27,7 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 155 | 232 | -33,2 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 419 | 401 | 4,5 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 286 | 273 | 4,8 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 2.698 | 2.044 | 32,0 |
| Bilanzsumme | 13.427 | 13.546 | -0,9 |

¹⁾ Das Eigenkapital der Vorjahresvergleichsperiode wurde im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

Das Eigenkapital der Schaeffler Gruppe (inkl. der Anteile anderer Gesellschafter an vollkonsolidierten Tochterunternehmen) erhöhte sich im Geschäftsjahr 2013 um 383 Mio. EUR auf 2.491 Mio. EUR (Vj.: 2.108 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2013 18,6 % (Vj.: 15,6 %).

Der Anstieg des Eigenkapitals ist insbesondere auf das positive Konzernergebnis von 872 Mio. EUR zurückzuführen.

Eigenkapitalminderungen aus der Dividendenausschüttung in Höhe von 250 Mio. EUR, die auf der Hauptversammlung am 20. März 2013 beschlossenen wurde, sowie weitere ergebnisneutrale Eigenkapitalreduzierungen von insgesamt 253 Mio. EUR konnten dabei überkompensiert werden. Die alleinige Anteilseignerin, die Schaeffler Verwaltungs GmbH, hat auf einen Dividendenauszahlungsanspruch in Höhe von 15 Mio. EUR verzichtet und insoweit eine Einlage

in das Eigenkapital der Schaeffler AG geleistet. Der restliche Dividendenanspruch in Höhe von 235 Mio. EUR erhöhte das Darlehen gegenüber der alleinigen Anteilseignerin und wird in den langfristigen Finanzschulden ausgewiesen (vgl. Konzernanhang Tz. 4.9 und 4.10).

Die ergebnisneutralen Verminderungen des Eigenkapitals um 253 Mio. EUR resultierten vor allem aus der Umrechnung des Reinvermögens ausländischer Konzerngesellschaften (-324 Mio. EUR) und aus der negativen Veränderung der Bewertung von Sicherungsinstrumenten (-4 Mio. EUR) sowie gegenläufig aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (85 Mio. EUR).

Aus der Bilanzierung von at Equity bewerteten Beteiligungen sind sonstige neutrale Effekte in Höhe von o Mio. EUR (Vj.: 15 Mio. EUR) im Eigenkapital enthalten.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.156 Mio. EUR auf 8.238 Mio. EUR (Vj.: 9.394 Mio. EUR). Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Reduzierung der langfristigen Finanzschulden um 1.175 Mio. EUR auf 5.965 Mio. EUR (Vj.: 7.140 Mio. EUR). Maßgeblich dafür waren Tilgungsleistungen, die im Zusammenhang mit der Dividende der Continental AG in Höhe von 163 Mio. EUR und den Erlösen aus der Veräußerung von Anteilen an der Continental AG in Höhe von 476 Mio. EUR stehen sowie aus frei verfügbaren Mitteln in Höhe von 412 Mio. EUR (vgl. "Finanzierungsmaßnahmen").

Die langfristigen Finanzschulden gegenüber der alleinigen Anteilseignerin, der Schaeffler Verwaltungs GmbH, reduzierten sich um 32 Mio. EUR auf 245 Mio. EUR (Vj.: 277 Mio. EUR).

Der Rückgang der langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten um 75 Mio. EUR auf 162 Mio. EUR (Vj.: 237 Mio. EUR) beruhte insbesondere auf der vorzeitigen Ablösung von bestehenden Zinsderivaten sowie auf Marktwertänderungen von Zinswährungsswaps.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich um 654 Mio. EUR auf 2.698 Mio. EUR (Vj.: 2.044 Mio. EUR) insbesondere aufgrund höherer Rückstellungen aus der getroffenen Risikovorsorge für die laufenden Untersuchungen der EU-Kartellbehörde sowie gestiegener Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Dieser Anstieg resultiert u. a. aus einer intensiven Investitionstätigkeit zum Jahresende bei gegenläufigen Währungsumrechnungseffekten. Der Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden gegenüber dem Vorjahr beinhaltete vor allem die Veränderung der Finanzschulden gegenüber der alleinigen Anteilseignerin, der Schaeffler Verwaltungs GmbH.

Zu den wesentlichen außerbilanziellen Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe gehören Verpflichtungen aus operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen und Eventualverbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungen. Die Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe aus operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen betrugen zum 31. Dezember 2013 106 Mio. EUR (Vj.: 101 Mio. EUR), Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen waren nicht wesentlich.

Die Eventualverbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungen beliefen sich zum 31. Dezember 2013 auf 19 Mio. EUR (Vj.: 37 Mio. EUR).

Vermögensstruktur

Die Bilanzsumme blieb mit 13.427 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr (Vj.: 13.546 Mio. EUR) im Wesentlichen unverändert.

Nr. 018

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in% |
|---|------------|------------|--------------------|
| | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 538 | 554 | -2,9 |
| Sachanlagen | 3.369 | 3.515 | -4,2 |
| Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen | 5.085 | 5.040 | 0,9 |
| Sonstige Finanzanlagen | 14 | 14 | 0,0 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte $^{1)}$ | 206 | 91 | > 100 |
| Sonstige Vermögenswerte ¹⁾ | 59 | 59 | 0,0 |
| Ertragsteuerforderungen | 12 | | -29,4 |
| Aktive latente Steuern | 230 | 364 | -36,8 |
| Langfristige Vermögenswerte | 9.513 | 9.654 | -1,5 |
| Vorräte | 1.536 | 1.495 | 2,7 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.676 | 1.626 | 3,1 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹⁾ | 119 | 106 | 12,3 |
| Sonstige Vermögenswerte ¹⁾ | 141 | 125 | 12,8 |
| Ertragsteuerforderungen | 142 | 107 | 32,7 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 300 | 433 | -30,7 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 3.914 | 3.892 | 0,6 |
| Bilanzsumme | 13.427 | 13.546 | -0,9 |

 $^{^{1)}}$ Die sonstigen finanziellen Vermögenswerten und sonstigen Vermögenswerte wurden im Geschäftsbericht 2012 unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Vergleichswerte wurden entsprechend angepasst.

Die immateriellen Vermögenswerte sanken gegenüber dem Vorjahr auf 538 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR). Die planmäßigen Abschreibungen von 34 Mio. EUR überwogen die Zugänge von 18 Mio. EUR, die insbesondere aus dem Erwerb von Software resultierten.

Die Sachanlagen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 146 Mio. EUR auf 3.369 Mio. EUR (Vj.: 3.515 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren insbesondere das im Jahresvergleich zu 2012 geringere Investitionsvolumen als Anpassung auf aktuelle Marktentwicklungen sowie negative Währungsumrechnungseffekte. Den Zugängen von 555 Mio. EUR standen planmäßige Abschreibungen von 613 Mio. EUR gegenüber.

Trotz der am 19. September 2013 abgeschlossenen Platzierung von 1,95 % der Aktien der Continental AG (3,9 Millionen Stück) sowie der im Zusammenhang mit der Dividende der Continental AG stehenden Ausschüttung in Höhe von 163 Mio. EUR (Vj.: 108 Mio. EUR) stieg der Buchwert der Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen um 45 Mio. EUR auf 5.085 Mio. EUR (Vj.: 5.040 Mio. EUR). Dieser Anstieg resultierte nahezu vollständig aus der at Equity Bewertung der über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteile an der Continental AG.

Die Schaeffler Beteiligungsholding hielt zum 31. Dezember 2013 34,19 % (Vj.: 36,14 %) der Anteile an der Continental AG, Hannover. Der Schaeffler AG stehen in Übereinstimmung mit den gesellschaftsvertraglichen Regelungen Gewinne und Verluste sowie Vermögenswerte und Schulden der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG vollständig zu. Der Marktwert der durch die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteile an der Continental AG betrug, auf der Basis eines Aktienkurses von 159,40 EUR pro Aktie (Vj.: 87,59 EUR pro Aktie), am 31. Dezember 2013 10.901 Mio. EUR (Vj.: 6.332 Mio. EUR).

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte enthalten die im Rahmen der 2012 und 2013 durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen eingeräumten Optionen zur vorzeitigen Rückzahlung von Bankverbindlichkeiten und Anleihen. Insbesondere Marktwertveränderungen der Finanzderivate haben zu einer Erhöhung um 115 Mio. EUR auf 206 Mio. EUR (Vj.: 91 Mio. EUR) geführt.

Die Vorräte erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 41 Mio. EUR bzw. 2,7 % auf 1.536 Mio. EUR (Vj.: 1.495 Mio. EUR). Wesentlich für die Veränderung waren einerseits höhere Bestände zur Sicherstellung der Versorgung verschiedener Automotive-Kunden und andererseits gegenläufige Währungsumrechnungseffekte.

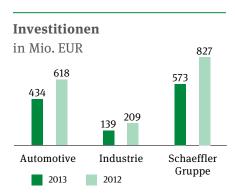
Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 50 Mio. EUR auf 1.676 Mio. EUR zum 31. Dezember 2013 (Vj.: 1.626 Mio. EUR) wurde vor allem durch ein stärkeres viertes Quartal 2013 im Vergleich zum Vorjahr verursacht, insbesondere mit europäischen und asiatischen Kunden, die oftmals längere Zahlungsziele haben. Negative Währungsumrechnungseffekte wirkten der Erhöhung entgegen.

Die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich um 13 Mio. EUR auf 119 Mio. EUR (Vj.: 106 Mio. EUR) insbesondere aufgrund positiver Marktwertänderungen der Finanzderivate. Der Anstieg der sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte um 16 Mio. EUR auf 141 Mio. EUR (Vj.: 125 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf höhere Forderungen aus Umsatzsteuererstattungen zurückzuführen.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente gingen um 133 Mio. EUR auf 300 Mio. EUR (Vj.: 433 Mio. EUR) zurück. Dem Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.183 Mio. EUR stand ein Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Höhe von 554 Mio. EUR gegenüber. Die Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 738 Mio. EUR sind im Wesentlichen auf die Tilgung von Krediten zurückzuführen.

Investitionen

Für die Schaeffler Gruppe als technologieorientiertes, wachstumsstarkes Unternehmen sind Investitionen ein wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie.



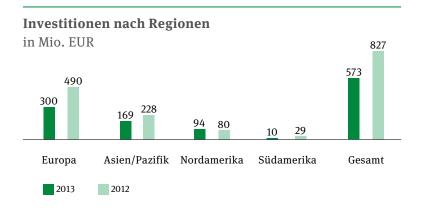
Im Berichtsjahr 2013 lagen die Investitionen mit 573 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 827 Mio. EUR. Diese Werte beinhalten die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten und dem Sachanlagevermögen. Sie werden in der Kapitalflussrechnung um zahlungsunwirksame Transaktionen und um Währungsumrechnungseffekte angepasst. Die Investitionsquote – gemessen am Konzernumsatz – lag mit 5,1 % unter dem Niveau des Vorjahres (7,4 %). Die Abschreibungsquote betrug im Geschäftsjahr 2013 5,8 %. Darüber

hinaus hatte die Schaeffler Gruppe zum 31. Dezember 2013 offene Investitionsverpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen für den Kauf von Sachanlagen in Höhe von 177 Mio. EUR (Vj.: 164 Mio. EUR).

Der Rückgang der Investitionen erfolgte in beiden Sparten nahezu im gleichen Verhältnis. In der Sparte Automotive wurden 434 Mio. EUR (Vj.: 618 Mio. EUR), in der Sparte Industrie 139 Mio. EUR (Vj.: 209 Mio. EUR) investiert.

Auch im Jahr 2013 lag der Fokus der Investitionsstrategie in der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Ausbau der Kapazitäten an Produktionsstandorten in den Wachstumsregionen der Schaeffler Gruppe. Zur Sicherung von zukünftigen Wachstum und einer kundennahen Präsenz wurde vorrangig in neue Produktanläufe, Kapazitätserweiterungen und Lokalisierungen investiert.

Im Geschäftsjahr wurden Investitionen in Ersatzanlagen, Rationalisierungen und Funktionserweiterungen in Höhe von 159 Mio. EUR vorgenommen, um weiterhin eine gute Lieferqualität und Liefertreue sicherzustellen. Technisch überholte Maschinenkonzepte konnten somit durch innovative und effizientere Anlagen im Wesentlichen in der Region Europa abgelöst werden. Weiterhin stand im Geschäftsjahr 2013 speziell die Überholung von IT-Lösungen und Lizenzen im Vordergrund. Ebenso dienten diese Investitionen zur Steigerung der Produktivität in den Werken.



105

Vom gesamten Investitionsvolumen in Höhe von 573 Mio. EUR entfielen auf die Region Europa 300 Mio. EUR, davon 170 Mio. EUR auf Deutschland. Zur Stärkung der Innovationskraft für neue Produkte und Technologien wurde vor allem in neue Maschinenkonzepte investiert. Diese sollen zu verbesserten Kostenstrukturen führen und so die Wettbewerbsfähigkeit der Schaeffler Gruppe sicherstellen.

In die Standorte der Region Asien/Pazifik wurden im Geschäftjahr 2013 169 Mio. EUR investiert, um den Anforderungen und der starken Nachfrage des asiatischen Marktes gerecht zu werden. Hauptanteil waren dabei Investitionen zum Aufbau von Fertigungskapazitäten zur Sicherstellung der bedarfsgerechten Lieferfähigkeit. Zudem wurde der lokale Wertschöpfungsanteil weiterhin gestärkt. Zusätzlich wurden in dieser Region 27 Mio. EUR in neue Grundstücke und Gebäude investiert - was einem Großteil innerhalb dieser Investitionsklasse entspricht - um auch zukünftig von dem Wachstumstrend dieser Region profitieren zu können. Der verbleibende Anteil der Investitionen in Grundstücke und Gebäude in Höhe von 24 Mio. EUR verteilte sich auf die übrigen Regionen mit Schwerpunkt Europa. Dabei standen Investitionen für Hallenneubauten in Skalica, Slowakei und Szombathely, Ungarn, in Höhe von 7 Mio. EUR im Vordergrund, um geplante Kapazitätserweiterungen und neue Produktanläufe termingerecht realisieren zu können. Die Investitionen in Maschinen und Anlagen stellten mit 376 Mio. EUR den Großteil des Investitionsvolumens dar. Von diesem Investitionsvolumen entfielen 64 %auf Anlagen von externen Anbietern und 36 % auf eigene Anlagen aus dem hausinternen Sondermaschinenbau. In diesem Betrag sind auch geplante Funktionserweiterungen und Rationalisierungen enthalten.

Gemäß der Investitionsstrategie der Schaeffler Gruppe "In der Region – Für die Region" wurde im Geschäftsjahr 2013 mit dem Bau von zwei Werken in Uljanowsk, Russland und Nanjing, China, begonnen.

Werksneubau in Uljanowsk (Russland) und Nanjing (China) gestartet

Finanzierungsmaßnahmen

Im Geschäftsjahr 2013 hat die Schaeffler Gruppe umfangreiche Maßnahmen zur Refinanzierung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten umgesetzt. Mit diesen Maßnahmen konnten die Finanzierungsquellen weiter diversifiziert, das Fälligkeitsprofil der Verschuldung zusätzlich gestreckt und die Finanzierungskosten weiter gesenkt werden.

Gegenüber dem Vorjahr konnte die Schaeffler Gruppe den Nominalwert ihrer Finanzschulden um 1,1 Mrd. EUR auf 6,3 Mrd. EUR reduzieren.

Zu den Refinanzierungsmaßnahmen im Einzelnen:

Erstes Quartal 2013

Am 21. Februar 2013 gab die Schaeffler AG bekannt, eine Konditionenanpassung (Repricing) und eine vollständige Rückführung der Tranchen B2 EUR und B2 USD durch die Aufnahme neuer Kredittranchen anzustreben. Die Konditionen der neuen Tranchen C EUR und C USD konnten aufgrund der günstigen Marktkonditionen und des nachhaltig guten operativen Geschäfts deutlich verbessert werden. Zudem konnten die Kredittranchen C EUR und C USD im Vergleich zu den vorherigen Kredittranchen B2 EUR und B2 USD im Volumen erhöht und die daraus entstandenen zusätzlichen Mittel in Höhe von rd. 253 Mio. EUR zur Teiltilgung der mit kürzerer Laufzeit ausgestatteten Tranche A eingesetzt werden. Die Transaktion wurde am 18. März 2013 abgeschlossen. Die Regelungen hinsichtlich Fälligkeit, Sicherheiten, Financial Covenants und sonstiger kreditvertraglicher Bedingungen wurden unverändert beibehalten.

Zweites Quartal 2013

Am 22. April 2013 gab die Schaeffler AG eine weitere Refinanzierung ihrer Verbindlichkeiten bekannt. Durch die Platzierung weiterer Hochzinsanleihen bei internationalen Investoren konnten rd. 1,25 Mrd. EUR erlöst werden. Platziert wurden jeweils eine EUR- und eine USD-Anleihe. Die EUR-Tranche über insgesamt 600 Mio. EUR hat eine Laufzeit von fünf Jahren und wird mit 4,25 % verzinst. Die USD-Tranche mit einem Volumen von 850 Mio. USD hat eine Laufzeit von acht Jahren und wird mit 4,75 % verzinst. Durch die Emissionserlöse wurde ein Teil der bestehenden Bankkredite vorzeitig getilgt. Die Tranche B1 mit einem Volumen von 504 Mio. EUR wurde hierbei vollständig abgelöst. Das verbleibende Kreditvolumen der Tranche A konnte zu günstigeren Konditionen durch eine neue Tranche D bei gleichzeitiger Laufzeitverlängerung refinanziert werden.

Im Mai leistete die Schaeffler Gruppe zudem eine Teiltilgung der Tranche D aus den erhaltenen Dividendenerlösen der Continental AG in Höhe von 163 Mio. EUR. Zusätzlich wurde eine freiwillige Tilgungszahlung in Höhe von 87 Mio. EUR aus eigenen Mitteln getätigt. Die Tranche D wurde damit insgesamt um 250 Mio. EUR zurückgeführt.

Drittes Quartal 2013

Zeitgleich mit den IHO-Gesellschaften (Schaeffler Verwaltungs GmbH) wurden am 19. September 2013 insgesamt 3,9 % der Anteile an der Continental AG erfolgreich veräußert. Davon entfielen 1,95 % bzw. 3,9 Millionen Stück Aktien auf die Schaeffler Gruppe, die zu einem Preis von 122,50 EUR pro Aktie veräußert wurden. Durch den Verkauf wurden 476 Mio. EUR erlöst. Zusammen mit einer Sondertilgung von 325 Mio. EUR aus frei verfügbaren Mitteln führte die Schaeffler Gruppe Kredittranchen in Höhe von 801 Mio. EUR zurück. Zum 30. September 2013

konnte die Schaeffler Gruppe gegenüber dem Halbjahr 2013 ihre langfristigen Finanzschulden von insgesamt 6,7 Mrd. EUR auf 5,8 Mrd. EUR reduzieren, was im Wesentlichen auf die zuvor beschriebenen Tilgungsleistungen zurückzuführen ist. Der Anteil der Schaeffler Gruppe zum 30. September 2013 an der Continental AG beträgt 34,19 % der ausstehenden Aktien.

Im Anschluss an diese Transaktion wurden die Bonitätsbeurteilungen der Schaeffler Gruppe von den beiden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's angehoben. Moody's beurteilt die Schaeffler Gruppe seit dem 19. September 2013 mit einem Rating von "Ba3" und einem stabilen Ausblick (zuvor "B1" und "positiv"). Die Anleihen der Schaeffler Finance B.V. werden ebenfalls besser beurteilt und wurden von Moody's auf "Ba2" hochgestuft (zuvor "Ba3"). Standard & Poor's stufte das Rating der Schaeffler Gruppe am 01. Oktober 2013 von "B+" auf "BB-" hoch. Der Ausblick bleibt unverändert stabil. Das Rating der Anleihen der Schaeffler Finance B.V. wurde ebenfalls angehoben und liegt nun bei "BB-" (zuvor "B+").

Viertes Quartal 2013

Am 20. November 2013 gab die Schaeffler Gruppe die vorzeitige Ablösung von Zinsderivaten zum aktuellen Marktwert bekannt. Die Derivate wurden im Jahr 2009 für das Zinssicherungsportfolio der Schaeffler Gruppe erworben. Zum Zeitpunkt der Ablösung belief sich der Marktwert der Derivate auf -81 Mio. EUR. Mit diesem Schritt wurde das Zinssicherungsportfolio der Schaeffler Gruppe an die aktuellen Anforderungen der Konzernfinanzierung angepasst. Die zukünftigen Zinsausgleichszahlungen reduzieren sich dadurch entsprechend.

Die einzelnen Kredittranchen des Syndicated Senior Term Loan and Revolving Credit Facilities Agreement (SFA) setzten sich zum 31. Dezember 2013 wie folgt zusammen:

| | | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | |
|------------------------------|--------------|------------|--|------------|------------|---------------------------------|------------------|------------|
| Tranche | Wäh- rung | | Nominalwert Buchwert in Mio. in Mio. EUR | | | Zinssat | Fälligkeit | |
| Senior Term Loan B1 | EUR | - | 504 | - | 501 | - | Euribor + 4,75 % | - |
| Senior Term Loan C 1) | EUR | 299 | 525 | 292 | 510 | Euribor + 3,75 % ²⁾ | Euribor + 5,00 % | 27.01.2017 |
| Senior Term Loan C 3) | USD | 1.699 | 1.500 | 1.213 | 1.120 | Libor + 3,25 % ⁴⁾ | Libor + 4,75 % | 27.01.2017 |
| Senior Term Loan D 5) | EUR | 730 | 2.446 | 713 | 2.410 | Euribor + 2,875 % ⁶⁾ | Euribor + 4,00 % | 30.06.2016 |
| Revolving Credit Facility 7) | EUR | 1.000 | 1.000 | -9 | -10 | Euribor + 2,875 % ⁶⁾ | Euribor + 4,00 % | 30.06.2016 |

¹⁾ Ab 18. März 2013, vormals Senior Term Loan B2 EUR.

²⁾ Euribor Floor in Höhe von 1,00 % (31. Dezember 2012: 1,50 %).

³⁾ Ab 18. März 2013, vormals Senior Term Loan B2 USD.

⁴⁾ Libor Floor in Höhe von 1,00 % (31. Dezember 2012: 1,25 %).

⁵⁾ Ab 22. April 2013, vormals Senior Term Loan A.

⁶⁾ Ab 21. November 2013 (31. Dezember 2012: 4,00 %).

⁷⁾ Zum 31. Dezember 2013 waren davon 49 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR) im Wesentlichen durch Avalkredite ausgenutzt.

Die über die Schaeffler Finance B.V., Barneveld, Niederlande, begebenen Anleihen setzen sich zum 31. Dezember 2013 wie folgt zusammen:

Nr. 020

| ISIN | Währung | Nominalwert in Mio. | Buchw | vert in Mio. EUR | Kupon | Fälligkeit |
|--------------|---------|---------------------|------------|------------------|--------|------------|
| | | 31.12.2013 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | | |
| XS0741938624 | EUR | 800 | 788 | 785 | 7,75 % | 15.02.2017 |
| US806261AC75 | USD | 600 | 428 | 446 | 7,75 % | 15.02.2017 |
| XS0801261156 | EUR | 326 | 323 | 322 | 6,75 % | 01.07.2017 |
| XS0923613060 | EUR | 600 | 595 | | 4,25 % | 15.05.2018 |
| XS0741939788 | EUR | 400 | 398 | 398 | 8,75 % | 15.02.2019 |
| US806261AA10 | USD | 500 | 361 | 378 | 8,50 % | 15.02.2019 |
| US806261AE32 | USD | 850 | 612 | | 4,75 % | 15.05.2021 |

Die Anleihe XSo801261156 wurde als einzige Anleihe in den geregelten Markt der Luxemburger Wertpapierbörse eingeführt. Die übrigen Schaeffler-Anleihen werden im Euro MTF Segment der Luxemburger Wertpapierbörse geführt.

Die bestehenden Kredit- und Anleiheverträge enthalten Auflagen, zu denen die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) zählt. Bei diesen Finanzkennzahlen handelt es sich u.a. um Senior Debt Leverage Cover, Senior Interest Cover und Capital Expenditure Cover. Die Einhaltung der Financial Covenants wird laufend überwacht und gesteuert sowie an die kreditgebenden Banken berichtet. Im Geschäftsjahr 2013 wurden die Financial Covenants entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen durchgängig eingehalten.

Liquidität

Zum 31. Dezember 2013 belief sich der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 300 Mio. EUR (Vj.: 433 Mio. EUR) und umfasste im Wesentlichen Bankguthaben. Davon entfielen 151 Mio. EUR auf Länder mit Devisenverkehrsbeschränkungen und anderen gesetzlichen Einschränkungen. Die Verfügbarkeit über diese Bestände durch die Schaeffler AG als Mutterunternehmen ist daher eingeschränkt. Ferner verfügt die Schaeffler Gruppe über eine revolvierende Betriebsmittellinie in Höhe von 1,0 Mrd. EUR (Vj.: 1,0 Mrd. EUR) von der zum 31. Dezember 2013 49 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR) im Wesentlichen durch Avalkredite ausgenutzt waren.

2.5 Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2013

Nachdem sich die Weltkonjunktur 2012 unter dem Einfluss der Eurokrise spürbar abgeschwächt hatte, konnte sie sich im Laufe des Jahres 2013 wieder deutlich stabilisieren. Insgesamt lag das Wachstum der Weltwirtschaft bei 3,0 % (Quelle: Internationaler Währungsfonds, Januar 2014). Maßgebliche Impulse kamen aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. In den Schwellenländern hingegen stieg die Produktion im Vergleich zu den Vorjahren weniger stark an. Im Euroraum haben sich die Stimmungsindikatoren im Laufe des Jahres 2013 weiter leicht verbessert, da die Unsicherheit über den Verlauf der Eurokrise insgesamt gesunken ist. Trotz leicht verbesserter Stimmungslage sank das Bruttoinlandsprodukt im Euroraum insgesamt um o,4 %. In Deutschland hatte die Wirtschaft ein Wachstum von o,5 % zu verzeichnen. Mit einer Zuwachsrate von 1,9 % gewann die Konjunktur in den USA im Laufe des Jahres 2013 wieder leicht an Schwung. Die Region Südamerika hatte im Jahr 2013 ein Wirtschaftswachstum von 2,6 % zu verzeichnen. Nach einem schwächeren Jahresbeginn hat sich im größten Schwellenland China die Produktionstätigkeit im Verlauf des Jahres 2013 wieder erhöht. Insgesamt stieg dort das Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr um 7,7 %. In Indien legte die Wirtschaftsleistung im Jahr 2013 insgesamt um 4,4 % zu. Japan hatte ein Wirtschaftswachstum von 1,7 % zu verzeichnen.

Die Schaeffler Gruppe als globales Technologieunternehmen hat sich in diesem Umfeld gut behauptet. Die Sparte Automotive konnte weiterhin stärker als der Markt wachsen, die Geschäfte der Sparte Industrie entwickelten sich dagegen nicht zufriedenstellend. Der Umsatz stieg gegenüber dem Vorjahr, trotz eines herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds, um 0,7 % auf 11.205 Mio. EUR an. Ohne negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2,2 % erwirtschaftete die Schaeffler Gruppe einen operativen Umsatzanstieg von 2,9 %.

Die Automobilkonjunktur ist im Jahr 2013 insgesamt erfreulich verlaufen. Die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen stieg im Jahr 2013 um 3,1 % auf rd. 84 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2014). Der Umsatz der Sparte Automotive stieg im Geschäftsjahr 2013 um 6,6 % auf 8.165 Mio. EUR (Vj.: 7.658 Mio. EUR) gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Gegenläufig wirkten sich negative Währungsumrechnungseffekte aus. Ohne die Berücksichtigung dieser negativen Effekte stieg der Umsatz in der Sparte Automotive um 8,6 % und damit deutlich positiver als der Markt. Im Geschäftsjahr 2013 wurde das Umsatzwachstum erneut von den Regionen Asien/Pazifik (+12,1 %) und Nordamerika (+10,4 %) getragen.

Die Investitionsgüternachfrage hat im Jahr 2013 insgesamt einen enttäuschenden Verlauf genommen. Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten über die weitere Konjunkturentwicklung waren viele Kunden bei der Bestellung von neuen Maschinen sehr zurückhaltend. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Oxford Economics waren insbesondere die Herstellung von Metallerzeugnissen und der Bau von Maschinen und Anlagen weltweit mit knapp 2 % von einem nur geringen Wachstum gekennzeichnet. Die Umsatzerlöse der Sparte Industrie lagen im Geschäftsjahr 2013 mit 3.040 Mio. EUR erwartungsgemäß deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vj.: 3.406 Mio. EUR). Seit dem ersten Quartal 2013 konnte sich der Umsatzverlauf zwar stabilisieren, die Nachfrage im Investitionsgütermarkt zeigte im Jahresverlauf 2013 aber keine klare Trendwende gegenüber dem Vorjahr.

Im Bruttoergebnis von 3.176 Mio. EUR (Vj.: 3.289 Mio. EUR) spiegeln sich die geringere Auslastung, vor allem an bestimmten Industriestandorten, wider. Eingeleitete Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, wie Personal- und Produktionsanpassungen, konnten dies noch nicht vollumfänglich kompensieren.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen um 3,0 % auf 611 Mio. EUR und lagen somit bei 5,5 % vom Umsatz. Die Schwerpunkte in der Forschung und Entwicklung lagen im Berichtszeitraum vor allem in den Bereichen der Elektromobilität und Hybridisierung von Fahrzeugen sowie auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien und der mechatronischen Produkte.

Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich das Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) im Jahr 2013 um 431 Mio. EUR auf 982 Mio. EUR (Vj.: 1.413 Mio. EUR). Gleichzeitig ging die EBIT-Marge auf 8,8 % (Vj.: 12,7 %) zurück. Die Verminderung des EBIT ging mit dem Rückgang des Bruttoergebnisses einher. So spiegeln sich vor allem das niedrigere Umsatzvolumen der Sparte Industrie sowie die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR in der rückläufigen Entwicklung wider. Zusätzlich wurde das EBIT im vierten Quartal 2013 durch einen Sondereffekt in Höhe von 380 Mio. EUR belastet, der im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren steht.

Ohne die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen und die bilanzielle Vorsorge im Zusammenhang mit dem laufenden EU-Kartellverfahren lag das angepasste EBIT mit 1.410 Mio. EUR nahezu auf Vorjahresniveau und die angepasste EBIT-Marge dementsprechend bei 12,6 %.

Das Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen betrug 865 Mio. EUR nach einem Konzernergebnis in Höhe von 870 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg ist auf die in 2013 getroffenen Maßnahmen im Rahmen der Refinanzierung zurückzuführen, die zu einem verbesserten Finanzergebnis führten. Darüber hinaus erhöhte sich das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen.

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit fiel um 2,5 % auf 1.183 Mio. EUR (Vj.: 1.213 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen lagen mit 18 Mio. EUR bzw. 554 Mio. EUR unter den Vorjahreswerten von 35 Mio. EUR bzw. 825 Mio. EUR. Diese Investitionen von insgesamt 572 Mio. EUR (Vj.: 860 Mio. EUR) führten zu einer Capex-Quote (Verhältnis: Auszahlungen für Investitionen zu den Umsatzerlösen) von 5,1 % (Vj.: 7,7 %).

Der Anstieg des Free Cash Flows um 65,1 % auf 629 Mio. EUR (Vj.: 381 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus einer von der Continental AG über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG erhaltenen Dividende von 162 Mio. EUR und einer gezielten Anpassung der Investitionstätigkeit an die aktuelle Marktlage.

Diese insgesamt positive Geschäftsentwicklung ist eine Bestätigung für das auf profitables Wachstum ausgerichtete Geschäftsmodell des Unternehmens. Schaeffler ist global präsent und insbesondere in den aufstrebenden Volkswirtschaften hervorragend positioniert. Zudem zeigt die gute Ergebnisentwicklung – vor allem in der Sparte Automotive –, dass das Unternehmen auf seinem Weg, die Effizienz und Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen, im Berichtsjahr 2013 weiter gut vorangekommen ist.

3.

Nachtragsbericht

Nach dem 31. Dezember 2013 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen wesentliche Einflüsse auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe erwarten werden.

4. Chancen- und Risikobericht

Die Schaeffler Gruppe ist einer Vielzahl von potenziellen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft negativ beeinflussen können. Um diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen, hat die Schaeffler Gruppe ein Risikomanagement-System eingerichtet, das der frühzeitigen Erkennung insbesondere von bestands- und entwicklungsgefährdenden Risiken dient.

Schaeffler definiert Risiken als mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer negativen Planabweichung führen können, während Chancen künftige Entwicklungen oder Ereignisse sind, die in einer positiven Planabweichung resultieren. Die unternehmerischen Chancen werden in einem regelmäßigen Prozess im Rahmen der Geschäftstätigkeit ermittelt.

Risikomanagement-System

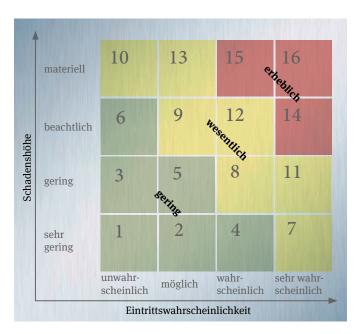
Die Verantwortung für das Risikomanagement-System liegt beim Vorstand der Schaeffler Gruppe. Der Vorstand informiert regelmäßig den Prüfungsausschuss sowie den Aufsichtsrat der Schaeffler AG und sorgt dafür, dass notwendige Maßnahmen zur Risikosteuerung verabschiedet werden. Ziel ist es, insbesondere bestands- und entwicklungsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und ihnen durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Die bewusste Auseinandersetzung mit den erkannten Risiken sowie die regelmäßige Beobachtung der risikotreibenden Faktoren soll das Risikobewusstsein schärfen und einen laufenden Verbesserungsprozess gewährleisten.

Die Details des Risikomanagement-Systems sind in der Risikomanagement-Richtlinie geregelt. Die vom Vorstand erlassene Risikomanagement-Richtlinie wurde innerhalb der Schaeffler Gruppe veröffentlicht und ist somit allen Mitarbeitern zugänglich. Darin enthalten sind die Prozessbeschreibung, die Zuordnung der Verantwortlichkeiten und die Struktur des Risikomanagement-Systems. Als weiterer Bestandteil ist konzernweit ein Katalog von Risikokategorien definiert, um sicherzustellen, dass alle Risiken entlang der Wertschöpfungskette beobachtet werden. Die identifizierten Risiken sind vorgegebenen Risikokategorien zuzuordnen. Dieser Katalog ist durch alle Risikoverantwortlichen vollständig zu prüfen, um eine einheitliche und systematische Risikoerfassung zu gewährleisten. Für eine vergleichbare Risikobewertung sind Bewertungsansätze für alle Risikokategorien vorgegeben. Der Vorstand hat das zentrale Risikomanagement mit der laufenden Überprüfung und Anpassung des Risikomanagement-Systems sowie der Umsetzung und Einhaltung der vorgegebenen konzerneinheitlichen Standards beauftragt. Die einzelnen Risikoverantwortlichen sind an die fachlichen Weisungen des zentralen Risikomanagements gebunden.

Das Risikomanagement-System besteht aus einem mehrstufigen Prozess über verschiedene Ebenen und Organisationseinheiten, um der Matrixstruktur der Schaeffler Gruppe gerecht zu werden. In einem Bottom-up-Prozess erfolgt auf Ebene der Tochtergesellschaften die Risikoidentifikation und -analyse. Darauf aufbauend folgt eine Top-down-Betrachtung durch die weltweit zuständigen Verantwortlichen in den Zentralbereichen und Sparten. Diese beurteilen die in den Tochtergesellschaften identifizierten Risiken unter Berücksichtigung aller Interdependenzen innerhalb der Schaeffler Gruppe. Die beschriebene Vorgehensweise stellt sicher, dass alle Verantwortlichkeiten der Schaeffler Gruppe innerhalb des Risikomanagement-Systems berücksichtigt werden.

Die Risikoidentifikation findet halbjährlich in allen unter Wesentlichkeitsgesichtspunkten ausgewählten Tochtergesellschaften der Schaeffler AG statt. Die Verantwortung für die Identifikation der Risiken liegt beim operativ verantwortlichen Management. Der maßgebliche Betrachtungszeitraum für die Risikoidentifikation ist mit dem Planungszeitraum von drei Jahren identisch. Die Auswahl der einbezogenen Tochtergesellschaften erfolgt anhand eines definierten Auswahlprozesses, der sich an Umsatz- und Ergebnisgrößen sowie geschäftsspezifischen Risikofaktoren orientiert. In Abhängigkeit des Geschäftsmodells der einzelnen Tochtergesellschaften kommen unterschiedliche Erfolgsgrößen zum Tragen. Dieser Auswahlprozess stellt sicher, dass alle unter Wesentlichkeitsgesichtspunkten relevanten Gesellschaften der Schaeffler Gruppe in das Risikomanagement einbezogen werden. Im Berichtsjahr 2013 wurden 64 von 159 Gesellschaften der Schaeffler Gruppe einbezogen. Diese decken 97 % des Umsatzes und 88 % des Konzernergebnisses der Schaeffler Gruppe ab. Im Rahmen des Risikomanagements werden ausschließlich Risiken betrachtet, die für die Schaeffler Gruppe als Ganzes wesentlich sind. Der Vorstand definiert einen Schwellenwert, aus dem sich ableiten lässt, ob die identifizierten Risiken als wesentlich einzustufen sind. Die Risiken sind dabei nach ihren monetären Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens zu bewerten. Bei der Risikobewertung wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Die höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit nach Berücksichtigung der bis zum Berichtsstichtag bereits eingeleiteten mindernden Maßnahmen stellen das verbleibende Nettorisiko dar. Die Berichterstattung an den Vorstand umfasst alle Nettorisiken, die den definierten Schwellenwert von einer Million Euro überschreiten.

In Abhängigkeit ihrer Wirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe wird das Risiko einer der vier klassen zugeordnet, während parallel die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt. Die Kombination aus höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit definiert die Risikoklasse. Die definierten 16 Risikoklassen werden in Abhängigkeit ihrer Wirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage als gering (Risikoklasse 1 bis 6), wesentlich (Risikoklasse 7 bis 13) und erheblich (Risikoklasse 14 bis 16) eingestuft. Die graphische Darstellung der Risikoklassen erfolgt anhand einer Risikomatrix.



Die berichteten Nettorisiken sind aktiv zu managen. Die Risikoverantwortlichen sind aufgefordert Maßnahmen einzuleiten, um die Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Alle Risiken, bei denen keine geeigneten Gegenmaßnahmen ergriffen werden können, sind als Geschäftsrisiken einzustufen. Die Steuerung von Risiken, die keinen wesentlichen Einfluss auf die Schaeffler Gruppe haben, obliegt dem operativ verantwortlichen Management. Risiken mit wesentlichem oder erheblichem ausmaß hingegen werden zentral durch den Vorstand der Schaeffler Gruppe gesteuert. Im Rahmen seines jeweiligen Verantwortungsbereichs beschließt der Vorstand die erforderlichen Maßnahmen und sorgt für deren kontinuierliche Umsetzung. Der aktuelle Stand wird regelmäßig an den Vorstand und die Aufsichtsgremien berichtet.

Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig die Risikosituation an den Vorstand und stellt so eine kontinuierliche Informationsversorgung über die aktuelle Risikosituation der Schaeffler Gruppe und deren Entwicklung im Zeitablauf sicher. Eine aggregierte Aufstellung der erfassten Chancen ist ebenfalls Bestandteil dieser Berichterstattung.

Der Vorstand der Schaeffler Gruppe hat, um sich von der Wirksamkeit des Risikomanagement-Systems zu überzeugen, die Interne Revision mit einer regelmäßigen Prüfung beauftragt. Hierfür wurde ein zweistufiges Verfahren entwickelt, das sowohl die konzeptionelle Basis als auch die operative Umsetzung beurteilt. Im ersten Schritt prüfte die Interne Revision im Geschäftsjahr 2012 die Konzeption, Eignung und Angemessenheit der Risikomanagement-Richtlinie als Fundament des Risikomanagement-Systems der Schaeffler Gruppe. Im zweiten Schritt folgt die Prüfung der operativen Umsetzung in ausgewählten Tochtergesellschaften der Schaeffler Gruppe. Die Anmerkungen der Internen Revision fließen in den laufenden Verbesserungsprozess des Risikomanagement-Systems ein.

Um der steigenden Komplexität des Risikomanagement-Systems zu begegnen und die Datensicherheit zu gewährleisten, erfolgte im Geschäftsjahr 2013 die Einführung eines Risikomanagement-Tools.

Internes Kontrollsystem

Parallel zum Risikomanagement-System existiert innerhalb der Schaeffler Gruppe ein standardisiertes Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems. Das Ziel des internen Kontrollsystems besteht in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess darin, die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und der damit verbundenen Berichterstattung sicherzustellen. Der Vorstand der Schaeffler AG trägt die Verantwortung für die Einrichtung und Fortentwicklung angemessener Kontrollen über die rechnungslegungsbezogene Berichterstattung.

Folgende wesentliche Maßnahmen des rechnungslegungsbezogenen Kontrollsystems sind in der Schaeffler Gruppe implementiert:

- Bilanzierungsrichtlinie, die konzerneinheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden regelt,
- in quartalsweise herausgegebenen Abschluss-Instruktionen werden Tochtergesellschaften der Schaeffler AG über Themen betreffend Abschlusserstellungsprozess und über abschlussrelevante Fristen informiert,
- kontinuierliche Weiterverbreitung der standardisierten Leistungen der internen Shared Services Organisation,
- umfangreiche systemgestützte Plausibilitätskontrollen,
- Aufgabenzuordnung bei der Erstellung der Konzernabschlüsse,
- Austausch mit den operativen Einheiten zu Themen der Rechnungslegung,
- $\bullet \ laufende \ inhaltliche \ Kontrollen \ (Vier-Augen-Prinzip) \ auf \ jeder \ Berichterstattung sebene \ und$
- Abstimmung der konsolidierten Quartals- und Jahresabschlussberichte auf Konzernebene.

Sowohl die standardisierten konzeptionellen und terminlichen Vorgaben als auch die Abstimmungen auf relevanten Konzernebenen sollen das Risiko mindern, dass der Jahres- und Konzernabschluss der Schaeffler AG nicht sachgerecht und nicht innerhalb der festgelegten Fristen aufgestellt und offengelegt wird. Bei einigen komplexen Themen, die weitgehende Spezialkenntnisse (wie beispielsweise zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen) erfordern, nutzt Schaeffler die Unterstützung externer Dienstleister.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde eine Selbstbewertung (Control-Self-Assessment) auf Ebene ausgewählter Einzelgesellschaften durchgeführt. Sowohl die Einhaltung bestehender Richtlinien als auch die Umsetzung von Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung und zur Risikominimierung werden von der Internen Revision begleitet, die ein weiteres Element im Kontrollsystem darstellt.

Mit diesen Maßnahmen sowie mit der laufenden Fortentwicklung soll das interne Kontroll- und Risikomanagement-System in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess mit hinreichender Sicherheit verhindern, dass Falschaussagen in der Rechnungslegung auftreten.

Risikomanagement

Der Vorstand unterteilt die Risiken in strategische, operative, rechtliche und finanzielle Risiken. Diese werden nach der Wesentlichkeit ihrer Wirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage in abnehmender Reihenfolge beschrieben.

Strategische Risiken

Zu den strategischen Risiken zählt die Schaeffler Gruppe insbesondere technologische Risiken, Risiken aus Marktveränderungen, Länderrisiken sowie aus strategischen Beteiligungen wie der Beteiligung an der Continental AG.

Technologische Risiken: Die Schaeffler Gruppe zeichnet sich durch eine sehr gute Wettbewerbsposition beim konventionellen Powertrain aus. Diese herausragende Stellung kann zum einen durch die Migration des konventionellen Powertrain in Elektromobilität und zum anderen durch das Auslaufen entscheidender Patente gefährdet werden. Mit der Gründung des Geschäftsfeldes Elektromobilität und dem damit angestrebten Aufbau eines entsprechenden Produktportfolios soll der Umsatzverlust beim konventionellen Powertrain kompensiert werden, kann dies nicht erreicht werden ist mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ertragslage der Schaeffler Gruppe zu rechnen.

Marktveränderungen: Entscheidungen im Rahmen der strategischen Ausrichtung des Unternehmens und des Produktportfolios bergen immer das Risiko, dass Markttrends und technologische Neuerungen nicht rechtzeitig erkannt bzw. falsch eingeschätzt werden.

Um dem vorzubeugen, werden umfassende Marktanalysen durchgeführt. Dabei werden Trends frühzeitig analysiert und bewertet sowie alternative Entwicklungsentscheidungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Produktportfolio und die strategische Ausrichtung des Unternehmens untersucht. Die Auswahl des zukünftigen Produktportfolios ist maßgeblich für den Erfolg der Schaeffler Gruppe, nicht berücksichtigte zukunftsweisende Entwicklungen können die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe wesentlich belasten.

Länderrisiken: Veränderungen hinsichtlich sozialer, politischer, rechtlicher und ökonomischer Stabilität in bestimmten Märkten könnten zu einer Einschränkung des laufenden Geschäfts bzw. der vorgesehenen Expansionen der Schaeffler Gruppe führen. Lokale Gesetzgebungen können das Verhalten der Verbraucher beeinflussen, was sich nachteilig auf die Nachfrage nach den Produkten der Schaeffler Gruppe auswirken könnte. In einigen Ländern besteht aufgrund der politischen Situation vor Ort ein Risiko.

Strategische Beteiligungen: Zur Umsetzung der Unternehmensstrategie geht die Schaeffler Gruppe strategische Beteiligungen ein. Mit der Beteiligung an der Continental AG wird eine gemeinsame Ebene für Zukunftsprojekte basierend auf der optimalen Ergänzung beider Portfolios geschaffen. Der Wert der Beteiligung an der Continental AG kann sich in Abhängigkeit von deren Geschäftsentwicklung negativ entwickeln.

117

Operative Risiken

Die nachfolgend aufgeführten Risiken gehören zu den wesentlichen operativen Risiken der Schaeffler Gruppe. Sofern die Verteilung der Risiken auf die Sparten nicht explizit beschrieben ist, beziehen sich die Angaben zu den Risiken auf die beiden Sparten der Schaeffler Gruppe.

Gewährleistungs- und Haftungsrisiken: In der Schaeffler Gruppe ist ein zertifiziertes Qualitätsmanagement-System im Einsatz, begleitet von weiteren qualitätsverbessernden Prozessen. Dennoch besteht das Risiko, dass Produkte mangelnder Qualität ausgeliefert werden und ein Produkthaftungsrisiko verursachen. Der Einsatz fehlerhafter Produkte kann beim Kunden zu Schäden, außerplanmäßigen Reparaturmaßnahmen oder Rückrufaktionen führen, die Haftungsansprüche oder Reputationsschäden auslösen können. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität zu vermehrten Gewährleistungs- und Haftungsrisiken durch die Kunden führen. Aktuelle Kundenreklamationen insbesondere in den Branchen Erneuerbare Energien, Bahn sowie Luft- und Raumfahrt können Schadensersatzzahlungen auslösen. Auf derartige Risiken reagiert die Schaeffler Gruppe mit strengen Qualitätssicherungsmaßnahmen und kontinuierlichen Prozessverbesserungen in der Produktion, um die Wahrscheinlichkeit des Eintretens von Gewährleistungs- und Haftungsrisiken gering zu halten. Das Eintreten einzelner Risiken kann sich wesentlich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe auswirken. Grundsätzlich sind Produkthaftungsrisiken versichert. Inwieweit die Versicherungen Leistungen zu erbringen haben, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

Produktionsrisiko: An verschiedenen Produktionsstandorten sind Maschinen nur einmal vorhanden. Der Ausfall einer solchen Engpassmaschine kann zu Versorgungsengpässen bei internen und externen Kunden führen. Entscheidend ist die Zeitspanne zwischen Ausfall einer Engpassmaschine bis zum Aufbau einer Alternativproduktion. Diese kann ein Werk der Schaeffler Gruppe mit vergleichbarer Produktionslinie aufbauen oder ein Alternativlieferant gewährleisten. Um die Eintrittswahrscheinlichkeit möglichst gering zu halten, wird dem Risiko durch eine intensive Instandhaltung begegnet. Sollte es dennoch zum Ausfall einer Engpassmaschine kommen, kann sich dies wesentlich auf die Ertragslage auswirken. Um den Schaden im Eintrittsfall zu minimieren, erfolgt die Suche nach Alternativlieferanten oder es werden Sicherheitsbestände aufgebaut.

Verlust von Marktanteilen: Die Schaeffler Gruppe ist in einem wettbewerbsintensiven und technologisch schnelllebigen Umfeld tätig. Dabei ist sie dem Risiko ausgesetzt, von bestehenden oder neuen Wettbewerbern verdrängt zu werden, eine Substitution der angebotenen Produkte durch Produktinnovationen zu erfahren oder durch neue technologische Funktionen ersetzt zu werden. Den daraus resultierenden Marktanteilsverlust schätzt die Sparte Automotive als deutlich höher ein. Zum Erhalt der Technologieführerschaft und für die Entwicklung neuer und verbesserter Produkte bedarf es nennenswerter Investitionen. Neben einer verschlechterten Ertragslage können auch die in den Kreditverträgen vereinbarten Finanzkennzahlen, wie z.B. der sogenannte Capex Covenant (vgl. Konzernanhang Tz. 4.10), Investitionsausgaben beschränken und damit die technologische Weiterentwicklung gefährden. Der Wettbewerb wird von Faktoren wie Preisanpassungen und Lieferbereitschaft mitbestimmt. Zu den Schlüsselkunden der Schaeffler Gruppe zählen insbesondere die namhaften Automobilhersteller und Zulieferer, die laufende Preisnachlässe sowohl im Angebotsprozess als auch während der Vertragslaufzeit erwarten. Damit die laufenden Preisanpassungen nicht in einem Margenrückgang münden, ist die Schaeffler Gruppe gezwungen, den Produktionsprozess laufend zu verbessern und Ausgaben zu reduzieren. In der Sparte Industrie und im Bereich Aftermarket ist neben dem Preis noch die Lieferfähigkeit entscheidend. Diese wird durch eine systematische Verbesserung der Produktions- und Absatzlogistik laufend gesteigert.

Die Schlüsselkunden der Schaeffler Gruppe haben einen nennenswerten Anteil an den Umsatzerlösen der Schaeffler Gruppe. Dennoch ist die Abhängigkeit von einzelnen Herstellern oder Zulieferern begrenzt, da die Schaeffler Gruppe mit unterschiedlichsten Produkten in verschiedenen Regionen und Anwendungsbereichen vertreten ist. In der Konsequenz können zwar einzelne Schaeffler-Produkte ausgetauscht werden, die Wahrscheinlichkeit einer vollständigen Beendigung der Geschäftsbeziehungen durch den Kunden ist jedoch gering und eine Beendigung nur durch einen langwierigen Prozess möglich.

Jedes der beschriebenen Risiken kann zu einem Verlust von Marktanteilen führen, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Die enge Zusammenarbeit mit den Schlüsselkunden der Schaeffler Gruppe in der Produktentwicklung sowie strikte Qualitätssicherungsmaßnahmen bei den Produkten reduzieren die Wahrscheinlichkeit der Substitution und sichern zugleich das Preisniveau.

Absatzrisiko: Die Nachfrage nach den Produkten der Schaeffler Gruppe wird maßgeblich durch die globalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Insbesondere die Nachfrage nach Produkten der Sparte Automotive und des Bereichs Automotive Aftermarket hängt zu einem nennenswerten Anteil von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab. Dies gilt auch für den Maschinenbau und die industriellen Wachstumsmärkte, wie z. B. Erneuerbare Energien. Darüber hinaus ist die Nachfrage zyklischen Schwankungen unterworfen. Die Automotive-Nachfrage unterliegt neben den globalen wirtschaftlichen Bedingungen noch weiteren Faktoren, wie z. B. Änderungen im Konsumverhalten, Spritpreisen und Zinsniveau. Die Nachfrage nach Industrieprodukten wird, bedingt durch die Vielzahl unterschiedlichster Geschäftsfelder, in denen die Schaeffler Gruppe tätig ist, von verschiedensten Faktoren beeinflusst. Erneuerbare Energien sind in starkem Umfang von der staatlichen Förderung abhängig. Der Absatz von Produktionsmaschinen ist wiederum abhängig von neuen Entwicklungen und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit zu investieren. Der Bereich Luft- und Raumfahrt profitiert von verschiedenen neuen technischen Entwicklungen. Für jede Branche können eigene Treiber identifiziert werden.

Dies kann einen wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage des Unternehmens haben. Die Verteilung des Umsatzes auf die beiden Sparten sowie die hohe Diversifizierung innerhalb der Sparten ermöglicht es, die Wahrscheinlichkeit eines Ertragsrückgangs für die gesamte Schaeffler Gruppe zu reduzieren.

Beschaffungsrisiken: Derartige Risiken entstehen zum einen aus Marktpreisschwankungen, zum anderen aus der fehlenden Verfügbarkeit von Rohstoffen in geeigneter Qualität und Menge. Zur Fertigung der Produkte benötigt die Schaeffler Gruppe große Mengen an Rohmaterialien und Komponenten – im Wesentlichen aus Stahlerzeugnissen. Gegen die Volatilität bei den Rohstoffpreisen sichert sich die Schaeffler Gruppe zudem durch den Abschluss von Tranchengeschäften für Energie sowie durch die Weitergabe der Preisschwankungen an die Kunden mittels Preis-Gleitklauseln ab. Derivative Finanzinstrumente zur Sicherung der Rohstoffpreise kommen grundsätzlich nicht zum Einsatz. Materialpreiserhöhungen können eine geringe Wirkung auf die Ertragslage haben.

Wirtschaftliche Überlegungen können insbesondere bei Komponenten und einigen Rohmaterialien dazu führen, dass sich die Schaeffler Gruppe auf einen einzelnen Lieferanten beschränkt. Das sogenannte Single Sourcing beinhaltet das Risiko, dass bei Ausfall eines Lieferanten kurzfristig keine alternativen Bezugsquellen bestehen. Dies kann mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe verbunden sein. Diesen Risiken wird mit einer systematischen Lieferantenauswahl und -bewertung begegnet, um die Wahrscheinlichkeit eines tatsächlichen Ausfalls gering zu halten.

Kontrahentenrisiko: Insbesondere Automobilhersteller zählen zu den Großkunden der Schaeffler Gruppe. Aus diesen Geschäftsbeziehungen resultiert eine Konzentration, die das Risiko der Werthaltigkeit der Forderungen aus Lieferung und Leistung beinhaltet. Diesem Risiko wird mit einer laufenden Überprüfung der Kreditwürdigkeit sowie der Zahlungshistorie der jeweiligen Kunden begegnet, ein Ausfall einzelner Kunden kann sich wesentlich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage auswirken. Weitere Maßnahmen sind u.a. ein konsequentes Mahnwesen sowie der Einsatz von Warenkreditversicherungen.

Risiken aus Produktpiraterie: Mit den Marken der Schaeffler Gruppe, INA, LuK und FAG, ist untrennbar ein hoher Qualitätsanspruch verbunden, weshalb diese zunehmend in den Fokus der Produktpiraterie geraten. Die Bekämpfung der Produktpiraterie hat bei Schaeffler einen hohen Stellenwert. Der Schutz des geistigen Eigentums erfolgt nicht nur über weltweite Patente und Schutzrechte, sondern auch durch aktive Maßnahmen gegen image- und umsatzschädigende Produktfälschungen. Aufgrund der Vielzahl der sichergestellten Plagiate ist mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage aus gefälschten Produkten zu rechnen.

Entwicklungsrisiken: Die Entwicklung und Markteinführung neuer Produkte ist mit dem Risiko verbunden, dass Termine, Qualität oder geplante Kosten nicht eingehalten werden können. Um dem entgegenzuwirken, hat die Schaeffler Gruppe ein konzerneinheitliches System zur Steuerung von Forschungs- und Entwicklungsprozessen implementiert. Mit Hilfe dieses Systems können die Entscheidungsträger effizient die relevanten Projekte überwachen und rechtzeitig negativen Entwicklungen entgegensteuern. Insbesondere in der Sparte Automotive können durch eine enge Zusammenarbeit mit den Schlüsselkunden der Schaeffler Gruppe im Bereich der kundenspezifischen Vor- und Weiterentwicklung die genannten Risiken weiter reduziert werden. Dennoch können sich im Entwicklungsprozess die Rahmenbedingungen ändern, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Rechtliche Risiken

Aus der Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe entstehen rechtliche Risiken, die z.B. aus der Nichtbeachtung von für die Geschäftstätigkeit relevanten Vorschriften resultieren können.

Kartellverfahren: Mehrere Kartellbehörden haben seit 2011 Untersuchungen wegen möglicher kartellrechtswidriger Absprachen gegen einige Hersteller von Wälz- und Gleitlagern insbesondere für die Automobilindustrie und die sonstige Industrie eingeleitet. Auch die Schaeffler AG bzw. Tochtergesellschaften sind von den Untersuchungen betroffen. Schaeffler kooperiert mit den zuständigen Behörden und unterstützt diese bei ihrer Arbeit. Die Untersuchungen der EU-Kartellbehörde haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr dahingehend konkretisiert, dass im Dezember 2013 hierfür eine ertragswirksame Risikovorsorge gebildet wurde (vgl. Konzernanhang Tz. 4.12). Mit Auswirkungen auf die Finanzlage ist zu rechnen.

Weiterhin besteht das Risiko, dass neben der EU-Kartellbehörde auch andere Kartellbehörden Bußgelder verhängen sowie dass Dritte Schadensersatzforderungen geltend machen könnten. So haben bereits verschiedene Kläger in den USA und Kanada Sammelklagen erhoben. Die Höhe möglicher Bußgelder oder Folgeansprüche ist ungewiss, könnte aber erheblich sein.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe erheblich beeinträchtigen und somit die Einhaltung der Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Finanzschulden des Unternehmens erschweren.

Rechtsstreitigkeiten: Gegen die Schaeffler Gruppe sind diverse Rechtsstreitigkeiten anhängig bzw. könnten anhängig werden. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um im Zusammenhang mit dem Geschäft stehende Rechtsstreitigkeiten. Dabei kann es auch zu ersatzzahlung aus Rechtsstreitigkeiten kommen. In diesen Fällen wird mit einer wesentlichen Wirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe gerechnet.

Finanzielle Risiken

Zu den finanziellen Risiken gehören insbesondere Liquiditätsrisiken, Kontrahenten- sowie Zinsund Wechselkursrisiken. Darüber hinaus sind Risiken aus Pensionszusagen enthalten.

- (1) Liquiditätsrisiken
- (2) Risiken aus Pensionszusagen
- (3) Marktrisiken (Zins-, Währungs- und sonstige Marktpreisrisiken)

(1) Liquiditätsrisiken

Das Risiko, dass die Schaeffler Gruppe ihre Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht erfüllen kann, wird als Liquiditätsrisiko bezeichnet. Dabei wird in der Schaeffler Gruppe zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Liquiditätsrisiken differenziert.

Liquiditätsrisiken können entstehen, wenn im Rahmen der Planung ein nicht ausreichender Finanzierungsbedarf ermittelt wird bzw. ein sich ergebender Finanzierungsbedarf nicht durch bestehende Eigen-/Fremdfinanzierung gedeckt werden kann. Der Finanzierungsbedarf der Schaeffler Gruppe war im Berichtsjahr durch die bestehenden Finanzierungsinstrumente sowie die durchgeführten Refinanzierungen durchgehend gedeckt.

Um unvorhergesehenen kurzfristigen oder auch mittelfristigen Liquiditätsbedarf möglichst zu vermeiden, erfolgt das Monitoring und die Steuerung des kurz- und mittelfristigen Liquiditätsrisikos anhand einer rollierenden Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von vier Wochen über 13 Wochen bis hin zu zwölf bzw. 18 Monaten. In diesem Zusammenhang werden kurzfristige Schwankungen des Cash Flow tagesgenau beobachtet und können über Kreditlinien ausgeglichen werden. Hierfür stehen der Schaeffler Gruppe eine revolvierende Kreditlinie (Revolving Credit Facility) in Höhe von 1.000 Mio. EUR sowie weitere bilaterale Kreditlinien einzelner Tochtergesellschaften zur Verfügung.

Die bestehenden Kredit- und Anleiheverträge enthalten Auflagen, zu denen die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) zählt (vgl. Konzernanhang Tz. 4.10). Den Kreditgebern steht bei Vorliegen bestimmter Bedingungen, u. a. im Fall der Nichteinhaltung der Financial Covenants, ein außerordentliches Kündigungsrecht zu, welches prinzipiell zur sofortigen Fälligstellung der Kredite berechtigen würde. Die Einhaltung der Financial Covenants wird laufend überwacht und gesteuert sowie an die kreditgebenden Banken berichtet. Sowohl im Geschäftsjahr 2013 als auch im Vorjahr wurden die Financial Covenants entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen durchgängig eingehalten. Die Schaeffler Gruppe geht davon aus, dass die Financial Covenants auch im Folgejahr eingehalten werden.

Jegliche Verletzung der Auflagen aus den Kreditverträgen sowie ein nicht über die bestehenden Kreditlinien abdeckbarer Liquiditätsbedarf können eine wesentliche Wirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe haben, dessen tatsächlicher Eintritt als gering eingeschätzt wird.

(2) Risiken aus Pensionszusagen

Vor allem in Deutschland, den USA und Großbritannien hat die Schaeffler Gruppe einen hohen Bestand an Pensionsverpflichtungen. In den angelsächsischen Ländern sind diese über Pensionsfonds finanziert. Die Ermittlung der Höhe der Pensionsverpflichtungen erfolgt anhand von versicherungsmathematischen Bewertungen, die auf Annahmen zu möglichen künftigen Ereignissen basieren, wie z. B. Abzinsungsfaktor, Anstieg von Gehältern und Pensionen oder die statistisch ermittelten Lebenserwartungen. Das Planvermögen kann in unterschiedliche Anlageklassen wie z. B. Aktien, festverzinslichen Wertpapieren oder Immobilien investiert werden, die entsprechenden Wertschwankungen ausgesetzt sind. Eine Veränderung der genannten Parameter kann einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe haben.

(3) Marktrisiken

Unter dem Begriff Marktrisiken werden die Risiken aus Währungsschwankungen und Zinsänderungen mit Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie den Wert der gehaltenen Finanzinstrumente subsummiert.

Währungsrisiken: Die Schaeffler Gruppe ist aufgrund ihrer Internationalität vielfältigen Währungsrisiken ausgesetzt. Potenzielle Kursschwankungen können zum einen einen wesentlichen Einfluss auf die Umsatzentwicklung, zum anderen auf die Entwicklung der Beschaffungskosten nehmen. Die größten operativen Währungsrisiken resultieren dabei aus Kursänderungen des US-Dollar und des Rumänischen Leu.

Währungsrisiken aus Finanzierungstätigkeiten resultieren aus Wechselkursänderungen des US-Dollar aufgrund einer in US-Dollar denominierten Kredittranche sowie in US-Dollar begebenen Anleihen.

Währungsrisiken im operativen sowie im finanziellen Bereich werden kontinuierlich überwacht und an den Vorstand Finanzen der Schaeffler Gruppe berichtet.

Aus der Umrechnung von ausländischen Konzerneinheiten in die Konzernberichtswährung Euro ergeben sich Translationsrisiken. Als Risiko werden dabei bilanzielle Währungsverluste definiert, die im Rahmen der Konzernkonsolidierung aufgrund der Umrechnung der Bilanzaktiva und -passiva sowie der Aufwendungen und Erträge entstehen können. Die größte Risikoposition besteht in diesem Bereich in US-Dollar. Diese Risikoposition wird durch eine Finanzierung in US-Dollar im Rahmen eines Net Investment Hedge reduziert.

Das Management der Währungsrisiken erfolgt zentral. Die konzernweiten Währungsrisiken werden aggregiert und durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften abgesichert. Als Sicherungsinstrumente werden Zinswährungsswaps, Devisentermingeschäfte sowie -optionen verwendet. Das Währungsrisiko, die Marktwerte der Währungsderivate sowie die Entwicklung an den Devisenmärkten werden im Rahmen des Risikomanagements kontinuierlich überwacht und gesteuert.

Zinsänderungsrisiken: Aufgrund der variabel verzinslichen Kredittranchen in Euro und US-Dollar besteht ein Zinsrisiko aus Schwankungen des Euribor sowie des USD-Libor. Dieses Zinsrisiko wird prinzipiell durch den Abschluss von Zinsswaps, Zinscaps und Zinswährungsswaps begrenzt. Das Zinsänderungsrisiko und die Entwicklung der Zinsmärkte werden laufend überwacht und dem Vorstand der Schaeffler Gruppe berichtet. Auch nach Ablauf von Zinssicherungsgeschäften kann eine Veränderung der Zinsen nur einen geringen Einfluss

auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe haben. Hier werden kontinuierlich die Zinsmärkte beobachtet und analysiert. Zur Reduzierung des Risikos werden in Abstimmung mit dem Vorstand Zinssicherungsgeschäfte eingesetzt.

Gesamtbeurteilung der Risikosituation der Schaeffler Gruppe

Die EU-Kartellbehörde wird voraussichtlich Anfang 2014 ein Bußgeld verhängen. Im Berichtsjahr 2013 hat sich mit der Ankündigung der Bußgeldforderung der EU-Kartellbehörden ein Risiko mit erheblichen Folgen auf die Ertragssituation konkretisiert. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass die Kartellbehörden auch in anderen Ländern Bußgelder verhängen und Dritte Schadensersatzforderungen geltend machen. Die ansonsten identifizierten Risiken der Schaeffler Gruppe sind im Vergleich zum Vorjahr weitgehend unverändert. Bestands- und entwicklungsgefährdende Risiken wurden nicht identifiziert. Allerdings könnten Risiken, die bisher als solche noch nicht erkannt oder als unwesentlich eingestuft wurden, ebenfalls negative Auswirkungen haben.

Chancenmanagement

Die Identifikation und Wahrnehmung von Chancen obliegt dem operativen Management. Diese werden in regelmäßig stattfindenden Strategietagungen mit dem Vorstand diskutiert und darauf basierend Strategien für die zukünftige Ausrichtung der Schaeffler Gruppe abgeleitet.

Eine aggregierte Sicht der in den Strategietagungen ermittelten Chancen ist Bestandteil der regelmäßigen Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat der Schaeffler AG. Die Dokumentation erfolgt ebenfalls über das Risikomanagement-Tool.

Die größten Potentiale der Schaeffler Gruppe liegen in den identifizierten strategischen Trends und in Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, die eine erhöhte Nachfrage nach Schaeffler-Produkten bedingen können.

Chancen im strategischen und operativen Bereich

Die Schaeffler Gruppe ist mit ihrem Produkt- und Leistungsangebot und ihrer weltweiten Präsenz gut positioniert, um an den erwarteten Megatrends der Zukunft zu partizipieren.

Die strategischen und operativen Chancen der Schaeffler Gruppe resultieren insbesondere aus den folgenden Faktoren:

Globale Präsenz: Durch die Verlagerung von Aktivitäten in lokale Märkte können mögliche Kostensenkungspotenziale realisiert und die Nähe zum Kunden verbessert werden. Darüber hinaus werden weltweit weitere Potenziale identifiziert und umgesetzt. Dies stärkt die Wettbewerbsposition auch gegenüber Wettbewerbern aus Niedriglohnländern.

Potenzial der Schwellenländer: Mit dem zunehmenden Wohlstand in den Schwellenländern bildet sich in diesen eine immer größer werdende Mittelschicht heraus. Die neu entstehende Käuferschicht kann die Nachfrage nach Automobilen und Industriegütern steigern. Die Schaeffler Gruppe liefert an alle namhaften Hersteller und Zulieferer, so dass grundsätzlich die Chance besteht, an der gestiegenen Nachfrage zu partizipieren.

Globale Trends: Steigende Anforderungen an die Automobilhersteller zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen sowie an die Sicherheit bieten Schaeffler die Chance, den Umsatz pro Fahrzeug zu steigern. Damit verbunden ist eine zunehmende Komplexität der Systeme, die es ermöglicht, eine Funktionserweiterung zu erfahren.

OEM-Trends: In den letzten Jahren haben die OEMs zunehmend globale Plattformen mit dem Ziel der Vereinheitlichung von Komponenten und Fahrzeugsystemen geschaffen, um durch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit Kosten zu sparen. Folglich suchen die OEMs Zulieferer, die weltweit standardisierte Komponenten zur Verfügung stellen können. Im Gegenzug wird die Anzahl der Lieferanten reduziert und auf wenige globale Lieferanten konzentriert. Von diesem Trend profitieren Zulieferer wie die Schaeffler Gruppe mit ihrer weltweiten Präsenz und der Fähigkeit, weltweit unter Einhaltung derselben Technologie- und Qualitätsstandards zu liefern.

Entwicklung des Fahrzeugbestands: Der absolute Fahrzeugbestand ist der Wachstumstreiber für den Bereich Automotive Aftermarket. Das Wachstum hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie dem Bedarf (bestimmt durch die gefahrenen Kilometer und die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands), der angebotenen Leistungen sowie den angebotenen Produkten. Neben dem Fahrzeugbestand ergeben sich zudem Chancen durch die Erhöhung des Produktanteils pro Fahrzeug (Content pro Fahrzeug).

Energiebedarf: Weltweit nimmt die Bevölkerung stetig zu. Das Wachstum konzentriert sich dabei auf Städte und stadtnahe Bereiche. In diesen Zentren wird folglich mit einem steigenden Energie- und Wasserverbrauch zu rechnen sein. Der steigende Energiebedarf, ebenso wie die eingeläutete Energiewende, führen zu einem unumgänglichen Bedarf an Energie aus erneuerbaren Quellen. Dazu zählen insbesondere Wind, Sonne und Wasser – alles Felder, auf denen die Schaeffler Gruppe heute tätig ist. Der kontinuierliche Ausbau der vorhandenen Kompetenzen auf diesen Geschäftsfeldern bietet weitere Wachstumschancen für die Zukunft.

Industrie 4.0: Mit dem Einzug des Internets der Dinge in die Fabrik wird eine vierte industrielle Revolution eingeläutet. Die Unternehmen werden zukünftig ihre Maschinen, Lagersysteme und Betriebsmittel weltweit vernetzen. Die Schaeffler Gruppe sieht ihre Chancen bei den mit Sensoren ausgestatteten Lagern an dieser Entwicklung zu partizipieren.

3D-Druck: Die Schaeffler Gruppe ist bereits Lieferant von Bauteilen für diese innovative Fertigungstechnologie. Die Chancen liegen darin, diese Technologie in der eigenen Entwicklung und Produktion einzusetzen.

 $\label{lem:Globalisierung:Die zunehmende Globalisierung ist untrennbar mit einem steigenden Luftverkehrsaufkommen verbunden. Dementsprechend wird ein stetiges Wachstum der Luftund Raumfahrt prognostiziert. Für diesen Bereich gewinnen Themen wie CO2-Reduzierung, Gewichtsreduzierung sowie die Optimierung des Treibstoffverbrauches zunehmend an Bedeutung. In diesen Entwicklungsfeldern ist die Schaeffler Gruppe bereits aktiv.$

Chancen im rechtlichen Bereich

Die rechtlichen Chancen der Schaeffler Gruppe resultieren insbesondere aus den folgenden Faktoren:

Emissionsnormen: Stetig steigende Anforderungen an die zu erfüllenden Abgasnormen (Euro-Norm, CAFE-Standard) verschärfen den Druck auf die OEMs, energieeffiziente Lösungen für den Fahrzeugantrieb – bestehend aus Verbrennungsmotor und Getriebe – zu nutzen. Als Entwicklungspartner kann die Schaeffler Gruppe mit ihrer Innovationskraft die Suche nach Lösungen unterstützen und damit Innovationen schaffen, die sich von den Herstellern in Marktyorteile umwandeln lassen.

Durchschnittlicher Flottenverbrauch: Neben den Emissionsnormen nimmt der staatliche Druck auf die OEMs im Hinblick auf die von ihnen produzierten Fahrzeuge zu, indem über den Fahrzeugmix ein bestimmter Flottenverbrauch zu erreichen ist. Dies unterstützt die notwendigen Entwicklungen zur Emissionsreduzierung ebenfalls, wovon vor allem technologieorientierte Zulieferer wie Schaeffler profitieren. Die Anforderungen vom Markt und der Gesetzgebung erfordern eine starke Entwicklungspartnerschaft zwischen Fahrzeughersteller und Lieferant.

Chancen im finanziellen Bereich

Die finanziellen Chancen der Schaeffler Gruppe resultieren insbesondere aus den folgenden Faktoren:

Rating: Die Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's vergeben seit Januar 2012 ein Unternehmensrating für die Schaeffler Gruppe sowie ein Anleihenrating (vgl. Erläuterungen unter "Finanzierungsmaßnahmen"). Eine Verbesserung der von Standard & Poor's und Moody's vergebenen Ratings kann zu günstigeren Finanzierungskonditionen führen und neue Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2013 verbesserte sich das Unternehmensrating von "B+" auf "BB-" mit stabilem Ausblick (Standard & Poor's) bzw. von "B1" auf "Ba3" mit stabilem Ausblick (Moody's). Das Anleihenrating wurde im Geschäftsjahr 2013 von "B+" auf "BB-" (Standard & Poor's) bzw. von "Ba3" auf "Ba2" (Moody's) hochgestuft.

Finanzmärkte: Günstige Zins- und Wechselkursentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis und die Ertragslage der Schaeffler Gruppe auswirken. Die Finanzmärkte werden laufend überwacht, um zeitnah auf positive Entwicklungen reagieren zu können.

5. Prognosebericht

Erwartete gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Für das kommende Jahr rechnen führende Wirtschaftsforschungsinstitute damit, dass die Weltwirtschaft moderat expandieren wird. Darauf basierend geht die Schaeffler Gruppe für das Jahr 2014 von einem Wachstum der Weltwirtschaft von rd. 3 % aus. In diesem positiven konjukturellen Umfeld erwartet die Schaeffler Gruppe weiterhin ein stabiles und profitables Wachstum.

Ausgehend von der Prognose des Analyseinstituts IHS Global Insight (Januar 2014), die aus den erwarteten Stückzahlen der Automobilhersteller hevorgeht, und eigenen Schätzungen erwartet die Schaeffler Gruppe für das Jahr 2014 eine Steigerung der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um rd. 3 bis 4 %. Die Schaeffler Gruppe rechnet damit, dass die Automobilproduktion in Westeuropa, nach Rückgängen in den beiden vorangegangenen Jahren, im Jahr 2014 wieder ein Wachstum aufweisen wird. Sowohl in Nordamerika als auch in Südamerika rechnet der Konzern mit einer Steigerung der Automobilproduktion um rd. 4 %. Die Pkw-Produktion in der Region Asien/Pazifik (Südostasien zusammen mit Japan, Korea und Australien) dürfte aufgrund von rückläufigen Produktionszahlen in Südkorea und Japan insgesamt um rd. 3 % zurückgehen. Wachstumstreiber für die globale Automobilproduktion wird, mit einem erwarteten Produktionswachstum von rd. 9 %, China sein.

| | Nr. 021 | |
|---|---------|--|
| Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (in % gegenüber dem Vorjahr) | 2014 | |
| Amerika | 4,2 | |
| • Nordamerika | 4,3 | |
| • Südamerika | 3,7 | |
| EMEA | 4,3 | |
| • Westeuropa | 2,4 | |
| • Deutschland | 0,8 | |
| • Indien | 5,6 | |
| Asien/Pazfik | -2,8 | |
| Greater China | 9,5 | |
| Welt | 3,9 | |

Quelle: IHS Global Insight (Januar 2014) und eigene Schätzung.

Diese Prognose bildet die Ausgangsbasis für die geplante Umsatzentwicklung der Sparte Automotive.

Für die Märkte der Sparte Industrie rechnet die Schaeffler Gruppe, basierend auf der Prognose des Marktforschungsunternehmens Oxford Economics (Prognose Winter 2013), mit einem Wachstum von rd. 5 bis 6 % im Geschäftsjahr 2014. Wesentliche Impulse werden erneut aus den Schwellenländern kommen, für die ein Wachstum von rd. 6 % prognostiziert wird. Für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften geht das Unternehmen von einem Zuwachs des Maschinenbaus von rd. 5 % aus. Aufgrund der Vielzahl der Märkte, in denen die Kunden der Sparte Industrie vertreten sind, werden jedoch zusätzlich zur Prognose von Oxford Economics für die Umsatzplanung der Sparte Industrie weitere branchenbezogene, heterogene Einflussfaktoren berücksichtigt.

Ausblick Schaeffler Gruppe

Die bestehenden Serienliefer-Vereinbarungen mit den OEM-Fahrzeug-Herstellern der Sparte Automotive lasten in 2014 die bestehenden Produktions-Kapazitäten weitestgehend aus. Dies wird einerseits durch die kurzfristig eingebuchten verbindlichen Lieferabrufe der OEM-Kunden, andererseits durch die teilweise vereinbarten jährlichen Liefermengen-Bandbreiten bestätigt. Durch die sich weltweit im Einsatz befindlichen Pkws sowie die darin verbauten Komponenten lässt sich für das Aftermarket-Geschäft der Sparte Automotive für 2014 ebenfalls eine mit 2013 vergleichbare Auslastung prognostizieren. Dank der etablierten Innovations- und Wachstumsstrategie und der starken Positionierung im Hinblick auf die Anforderungen an die Mobilität für morgen erwartet das Unternehmen, dass die Sparte Automotive im Jahr 2014 erneut stärker wachsen wird als die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

In der Sparte Industrie weist die positive Entwicklung der Auftragseingänge im vierten Quartal 2013 auf ein moderates Wachstum der Umsatzerlöse im Jahr 2014 hin.

Aufgrund der konsequenten Ausrichtung ihrer Geschäfte auf die globalen Wachstumsmärkte, der hervorragenden Positionierung in ihren Geschäftsfeldern und der Vielzahl von Produktneuanläufen, insbesondere in der Sparte Automotive, geht die Schaeffler Gruppe davon aus, im Jahr 2014 ein Umsatzwachstum von 5 bis 7 % zu erzielen. Diese Prognose basiert auf der Annahme, dass sich die Weltwirtschaft nicht entgegen den aktuellen Erwartungen entwickelt. Für die Berechnung der Prognose hat die Schaeffler Gruppe im Wesentlichen konstante Wechselkurse unterstellt.

Grundlage für das operative Wachstum bilden die Investitionen in neue Produkte und Produktionsstätten. Der regionale Fokus liegt dabei weiterhin auf den Wachstumsregionen Asien/Pazifik und Greater China. Die Schaeffler Gruppe plant für das Jahr 2014 mit einer Capex-Quote in Höhe von 6 bis 8 % des Umsatzes.

Aufgrund der erwarteten verbesserten Ergebnissituation in der Sparte Industrie und der stabilen Ergebnissituation in der Sparte Automotive geht das Unternehmen davon aus, auch im kommenden Jahr eine operative Ergebnis-Marge (EBIT-Marge) von 12 bis 13 % zu erwirtschaften.

Die Entwicklungstätigkeit wird der Konzern auf dem Niveau der vergangenen Jahre halten und plant auch im Jahr 2014 wieder rd. 5 % des Konzernumsatzes in die Forschung und Entwicklung neuer Produkte und Verfahren zu investieren.

Durch den at Equity Einbezug der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG in den Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe ist das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen durch die wirtschaftliche Entwicklung der Continental AG beeinflusst.

Erwartetes Umsatzwachstum für 2014 von 5 bis 7 %

Für das Jahr 2014 rechnet die Schaeffler Gruppe damit, einen positiven Free Cash Flow zu generieren. Aufgrund der geplanten deutlichen Steigerung der Ausgaben für Sachanlagen und der zu erwarteten Zahlung eines Bußgeldes im Zusammenhang mit den Untersuchungen der Europäischen Kommission wegen möglicher kartellrechtswidriger Absprachen geht das Unternehmen jedoch von einem deutlichen Rückgang des Free Cash Flow gegenüber 2013 aus.

Auch in den kommenden Geschäftsjahren hat die Schaeffler Gruppe eine positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung als Ziel. Aufgrund der starken regionalen Präsenz in den Wachstumsmärkten und -regionen, der bestehenden Technologieführerschaft, der herausragenden Qualität der Produkte, dem breiten und hochwertigen Produktangebot sowie der Innovationskraft der Schaeffler Gruppe ist das Unternehmen für die Zukunft sehr gut aufgestellt.

Herzogenaurach, den 10. März 2014

Der Vorstand

129

Konzernabschluss

| ι. | Konzern-Gewinn- und vertustrechnung | 130 |
|----|--|-----|
| 2. | Konzern-Gesamtergebnisrechnung | 13 |
| 3. | Konzern-Bilanz | 13 |
| 4. | Konzern-Kapitalflussrechnung | 13 |
| 5. | Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung | 13/ |
| 5. | Konzern-Segmentberichterstattung | 13 |

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| | | | | 1111 022 |
|---|--------------------|--------|--------|--------------------|
| in Mio. EUR | Konzern- anhang | 2013 | 2012 | Veränderung in% |
| Umsatzerlöse | 3.1 | 11.205 | 11.125 | 0,7 |
| Umsatzkosten | | -8.029 | -7.836 | 2,5 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | | 3.176 | 3.289 | -3,4 |
| Kosten der Forschung und Entwicklung | | -611 | -593 | 3,0 |
| Kosten des Vertriebs | | -761 | -759 | 0,3 |
| Kosten der allgemeinen Verwaltung | | -476 | -465 | 2,4 |
| Sonstige Erträge | 3.2 | 70 | 35 | 100 |
| Sonstige Aufwendungen | 3.3 | -416 | -94 | > 100 |
| Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | | 982 | 1.413 | -30,5 |
| Finanzerträge ¹⁾ | 3.5 | 217 | 23 | > 100 |
| Finanzaufwendungen ¹⁾ | 3.5 | -659 | -703 | -6,3 |
| Finanzergebnis ¹⁾ | 3.5 | -442 | -680 | -35,0 |
| Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen | 2.3, 3.6 | 801 | 554 | 44,6 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾ | | 1.341 | 1.287 | 4,2 |
| Ertragsteuern ¹⁾ | 3.7 | -469 | -405 | 15,8 |
| Konzernergebnis 1) | | 872 | 882 | -1,1 |
| Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Konzernergebnis ¹⁾ | | 865 | 870 | -0,6 |
| Den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Konzernergebnis | | 7 | 12 | -41,7 |
| | | | | |

¹⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Nr. 023

| | | 2012 | | | 2012 |
|----------------|---|---|---|--|--|
| | | | | | 2012 |
| vor Steuern | Steuern | nach Steuern | vor Steuern | Steuern -405 0 0 -51 0 1 -50 92 72 164 114 | nach Steuern |
| 1.341 | -469 | 872 | 1.287 | | 882 |
| -183 | 0 | -183 | -39 | 0 | -39 |
| 35 | 0 | 35 | 2 | 0 | 2 |
| -5 | 1 | -4 | 180 | -51 | 129 |
| -1 | 0 | -1 | 1 | 0 | 1 |
| -185 | 0 | -185 | -10 | 1 | -9 |
| -339 | 1 | -338 | 134 | -50 | 84 |
| 25 | -10 | 15 | -325 | 92 | -233 |
| 96 | -26 | 70 | -256 | 72 | -184 |
| 121 | -36 | 85 | -581 | 164 | -417 |
| -218 | -35 | -253 | -447 | 114 | -333 |
| 1.123 | -504 | 619 | 840 | -291 | 549 |
| 1.125 | -504 | 621 | 832 | -291 | 541 |
| -2 | 0 | -2 | 8 | 0 | 8 |
| 1.123 | -504 | 619 | 840 | -291 | 549 |
| | 1.341 -183 35 -5 -1 -185 -339 25 96 121 -218 1.123 | Steuern Steuern 1.341 -469 -183 0 35 0 -5 1 -1 0 -185 0 -339 1 25 -10 96 -26 121 -36 -218 -35 1.123 -504 -2 0 | Steuern Steuern Steuern 1.341 -469 872 -183 0 -183 35 0 35 -5 1 -4 -1 0 -1 -185 0 -185 -339 1 -338 25 -10 15 96 -26 70 121 -36 85 -218 -35 -253 1.123 -504 619 1.125 -504 621 -2 0 -2 | vor Steuern Steuern Steuern nach Steuern Steuern vor Steuern Steuern 1.341 -469 872 1.287 -183 0 -183 -39 35 0 35 2 -5 1 -4 180 -1 0 -1 1 -185 0 -185 -10 -339 1 -338 134 25 -10 15 -325 96 -26 70 -256 121 -36 85 -581 -218 -35 -253 -447 1.123 -504 619 840 1.125 -504 621 832 -2 0 -2 8 | vor Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern Steuern 1.341 -469 872 1.287 -405 -183 0 -183 -39 0 35 0 35 2 0 -5 1 -4 180 -51 -1 0 -1 1 0 -185 0 -185 -10 1 -339 1 -338 134 -50 25 -10 15 -325 92 96 -26 70 -256 72 121 -36 85 -581 164 -218 -35 -253 -447 114 1.123 -504 619 840 -291 1.125 -504 621 832 -291 -2 0 -2 8 0 |

 $^{^{1)} \,} Vorjahreswerte \, im \, Rahmen \, der \, Erstanwendung \, von \, IAS \, 19 \, (rev. \, 2011) \, angepasst, \, siehe \, Erläuterungen \, im \, Konzernanhang.$

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz. 2.2, Tz. 4.11 und Tz. 4.15.

3. Konzern-Bilanz

| | | | | NI. 024 |
|--|--------------------|------------|------------|---------------------|
| in Mio. EUR | Konzern- anhang | 31.12.2013 | 31.12.2012 | Veränderung in % |
| AKTIVA | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 4.1 | 538 | 554 | -2,9 |
| Sachanlagen | 4.2 | 3.369 | 3.515 | -4,2 |
| Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen | 4.3 | 5.085 | 5.040 | 0,9 |
| Sonstige Finanzanlagen | | 14 | 14 | 0,0 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 4.7 | 206 | 91 | > 100 |
| Sonstige Vermögenswerte | 4.7 | 59 | 59 | 0,0 |
| Ertragsteuerforderungen | 4.7 | 12 | 17 | -29,4 |
| Aktive latente Steuern | 4.4 | 230 | 364 | -36,8 |
| Langfristige Vermögenswerte | | 9.513 | 9.654 | -1,5 |
| Vorräte | 4.5 | 1.536 | 1.495 | 2,7 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 4.6 | 1.676 | 1.626 | 3,1 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 4.7 | 119 | 106 | 12,3 |
| Sonstige Vermögenswerte | 4.7 | 141 | 125 | 12,8 |
| Ertragsteuerforderungen | 4.7 | 142 | 107 | 32,7 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 4.8 | 300 | 433 | -30,7 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | 3.914 | 3.892 | 0,6 |
| Bilanzsumme | | 13.427 | 13.546 | -0,9 |
| PASSIVA | | | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 500 | 500 | 0,0 |
| Rücklagen 1) | | 2.643 | 2.027 | 30,4 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital ¹⁾ | | -709 | -479 | 48,0 |
| Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital | | 2.434 | 2.048 | 18,8 |
| Nicht beherrschende Anteile | | 57 | 60 | -5,0 |
| Eigenkapital | 4.9 | 2.491 | 2.108 | 18,2 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 4.11 | 1.516 | 1.553 | -2,4 |
| Rückstellungen 1) | 4.12 | 96 | 75 | 28,0 |
| Finanzschulden | 4.10 | 5.965 | 7.140 | -16,5 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 4.14 | 340 | 267 | 27,3 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 4.14 | 162 | 237 | -31,6 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 4.14 | 5 | 3 | 66,7 |
| Passive latente Steuern | 4.4 | 154 | 119 | 29,4 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | 8.238 | 9.394 | -12,3 |
| Rückstellungen | 4.12 | 599 | 223 | > 100 |
| Finanzschulden | 4.10 | 225 | 121 | 86,0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 4.13 | 1.014 | 794 | 27,7 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 4.14 | 155 | 232 | -33,2 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 4.14 | 419 | 401 | 4,5 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 4.14 | 286 | 273 | 4,8 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | 2.698 | 2.044 | 32,0 |
| Bilanzsumme | | 13.427 | 13.546 | -0,9 |
| 1) 77 - 1 | | | | |

 $^{^{1)}} Vorjahreswerte \ im \ Rahmen \ der \ Erstanwendung \ von \ IAS \ 19 \ (rev. \ 2011) \ angepasst, \ siehe \ Erl\"{a}uterungen \ im \ Konzernanhang \ unter \ Tz. \ 1.4.$

4.

Konzern-Kapitalflussrechnung

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | Veränderung in % |
|--|-------|----------|---------------------|
| Laufende Geschäftstätigkeit | | | |
| EBIT | 982 | 1.413 | -30,5 |
| Gezahlte Zinsen | -624 | -593 | 5,2 |
| Erhaltene Zinsen | 8 | 9 | -11,1 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -385 | -226 | 70,4 |
| Erhaltene Dividende | 163 | 81 | > 100 |
| Abschreibungen | 652 | 618 | 5,5 |
| Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Vermögenswerten | 1 | -1 | - |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge | -4 | -21 | -81,0 |
| Veränderungen der: | | | |
| • Vorräte | -101 | 55 | - |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -109 | -27 | > 100 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 230 | -52 | - |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | -45 | -45 | 0,0 |
| Sonstige Vermögenswerte, Schulden und Rückstellungen | 415 | 2 | > 100 |
| Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit 1) | 1.183 | 1.213 | -2,5 |
| Investitionstätigkeit | | <u>-</u> | |
| Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen | 15 | 29 | -48,3 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | -18 | -35 | -48,6 |
| Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen | -554 | -825 | -32,8 |
| Auszahlungen für sonstige Finanzanlagen | -4 | -3 | 33,3 |
| Sonstige Ein-/Auszahlungen der Investitionstätigkeit | 7 | 2 | > 100 |
| Cash Flow aus Investitionstätigkeit | -554 | -832 | -33,4 |
| Finanzierungstätigkeit | | | |
| Ausschüttung an nicht beherrschende Anteile | -1 | -1 | 0,0 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten | 27 | 395 | -93,2 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten | -649 | -449 | 44,5 |
| Sukzessive Erwerbe | 0 | -13 | -100 |
| An die Schaeffler Verwaltungs GmbH gezahlte Dividenden | 0 | -79 | -100 |
| Sonstige Ein-/Auszahlungen der Finanzierungstätigkeit ²⁾ | -115 | -194 | -40,7 |
| Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit | -738 | -341 | > 100 |
| Nettozunahme/-abnahme des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten | -109 | 40 | |
| Wechselkursbedingte Veränderung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten | -24 | -4 | > 100 |
| Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten am Periodenbeginn | 433 | 397 | 9,1 |
| Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten am 31. Dezember | 300 | 433 | -30,7 |

 $^{^{1)}\,}Ohne\,Zinszahlungen\,ergibt\,sich\,f\"{u}r\,den\,Zeitraum\,vom\,01.01.\cdot 31.12.2013\,ein\,Cash\,Flow\,aus\,laufender\,Gesch\"{a}ftst\"{a}tigkeit\,von\,1.807\,Mio.\,EUR\,(Vj.:\,1.806\,Mio.\,EUR).$

²⁾ Davon Auszahlungen an die Gesellschafterin Schaeffler Verwaltungs GmbH 85 Mio. EUR (Vj.: 227 Mio. EUR).

5. Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

| | | | | | | | | | NI. 026 |
|---|---------------------------|-----------|------------------------------|--|--|--|-------|--|---------|
| | Gezeichne- tes Kapital | Rücklagen | | Kumulie | ertes übriges Ei | genkapital ¹⁾ | Summe | Nicht beherr- schende Anteile | Gesamt |
| in Mio. EUR | | | Währungs- um- rechnung | Absiche- rung von Zahlungs- strömen | Zur Ver- äußerung verfügbare finanzielle Vermögens- werte | Anpassung von Pen- sionen und ähnlichen Verpflich- tungen | | | |
| Stand 01. Januar 2012 vor Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | 500 | 1.324 | 118 | -131 | 0 | -150 | 1.661 | 53 | 1.714 |
| Anpassungen IAS 19 (rev. 2011) | | -13 | | | | 13 | 0 | | 0 |
| Stand 01. Januar 2012 nach Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | 500 | 1.311 | 118 | -131 | 0 | -137 | 1.661 | 53 | 1.714 |
| Konzernergebnis | | 872 | | | | | 872 | 12 | 884 |
| Sonstiges Ergebnis | | | -43 | 129 | 2 | -420 | -332 | -4 | -336 |
| Anpassungen IAS 19 (rev. 2011) | | -2 | | | | 3 | 1 | | 1 |
| Konzerngesamtergebnis | 0 | 870 | -43 | 129 | 2 | -417 | 541 | 8 | 549 |
| Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden | | | | | | | | | |
| Einlage | | 131 | | | | | 131 | | 131 |
| Dividenden | | -300 | | | | | -300 | -1 | -301 |
| Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden | | -169 | | | | | -169 | -1 | -170 |
| Sonstige neutrale Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen | | 15 | | | | | 15 | | 15 |
| Stand 31. Dezember 2012 | 500 | 2.027 | 75 | -2 | 2 | -554 | 2.048 | 60 | 2.108 |
| Stand 01. Januar 2013 vor Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | 500 | 2.042 | 75 | -2 | 2 | -570 | 2.047 | 60 | 2.107 |
| Anpassungen IAS 19 (rev. 2011) | | -15 | | | | 16 | 1 | | 1 |
| Stand 01. Januar 2013 nach Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | 500 | 2.027 | 75 | -2 | 2 | -554 | 2.048 | 60 | 2.108 |
| Konzernergebnis | | 865 | | | | | 865 | 7 | 872 |
| Sonstiges Ergebnis | | | -324 | -4 | -1 | 85 | -244 | -9 | -253 |
| Konzerngesamtergebnis | 0 | 865 | -324 | -4 | 1 | 85 | 621 | -2 | 619 |
| Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden | | | | | | | | | |
| Dividenden | | -250 | | | | | -250 | -1 | -251 |
| Einlage | | 15 | | | | | 15 | | 15 |
| Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden | | -235 | | | | | -235 | -1 | -236 |
| Sonstige neutrale Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen | | -14 | | | | 14 | 0 | | 0 |
| | | -14 | | | | | | | |

 $^{^{1)}}$ Einschließlich der Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen.

Konzern-Segmentberichterstattung

(Bestandteil des Konzernanhangs)

Nr. 027

| | | Automotive | Industrie | | Sonstiges | | | Gesamt |
|--|-------------|------------|-------------|--------|-------------|-------------------|---------------|--------|
| | 01.0131.12. | | 01.0131.12. | | 01.0131.12. | | 01.01.–31.12. | |
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 |
| Umsatzerlöse | 8.165 | 7.658 | 3.040 | 3.406 | 0 | 61 1) | 11.205 | 11.125 |
| Umsatzkosten | -5.947 | -5.552 | -2.082 | -2.223 | 0 | -61 ²⁾ | -8.029 | -7.836 |
| Bruttoergebnis | 2.218 | 2.106 | 958 | 1.183 | 0 | 0 | 3.176 | 3.289 |
| EBIT | 736 | 997 | 246 | 416 | 0 | 0 | 982 | 1.413 |
| • in % vom Umsatz | 9,0 | 13,0 | 8,1 | 12,2 | - | | 8,8 | 12,7 |
| Abschreibungen | -459 | -432 | -193 | -186 | 0 | 0 | -652 | -618 |
| Vorräte ³⁾ | 912 | 851 | 624 | 644 | 0 | 0 | 1.536 | 1.495 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ³⁾ | 1.196 | 1.127 | 480 | 499 | 0 | 0 | 1.676 | 1.626 |
| Sachanlagen ³⁾ | 2.375 | 2.431 | 994 | 1.084 | 0 | 0 | 3.369 | 3.515 |
| Investitionen | 434 | 618 | 139 | 209 | 0 | 0 | 573 | 827 |

 $^{^{1)}\,\}mathrm{Sonstige},$ keinem Segment zuzu
ordnende Umsatzerlöse.

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz. 5.4.

²⁾ Sonstige, keinem Segment zuzuordnende Umsatzkosten.
3) Werte jeweils zum Stichtag 31. Dezember.

Konzernanhang

| 1. Allgemeine Erlauterungen | 138 |
|--|-----|
| 2. Grundlagen der Konsolidierung | 150 |
| 3. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 159 |
| 4. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz | 160 |
| 5. Sonstige Angaben | 212 |
| Mitglieder des Aufsichtsrats | 220 |
| Mitglieder des Executive Board | 22 |

1.

Allgemeine Erläuterungen

1.1 Berichterstattendes Unternehmen

Die Schaeffler AG, Herzogenaurach, ist eine in Deutschland ansässige Kapitalgesellschaft mit Sitz in der Industriestraße 1-3, 91074 Herzogenaurach. Die Gesellschaft wurde zum 29. September 2009 gegründet. Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Fürth eingetragen (HRB Nr. 13202). Der Konzernabschluss der Schaeffler AG zum 31. Dezember 2013 umfasst die Schaeffler AG und ihre Tochterunternehmen, Anteile an assoziierten Unternehmen sowie gemeinschaftlich geführten Unternehmen (gemeinsam als "Schaeffler" oder "Schaeffler Gruppe" bezeichnet). Schaeffler ist ein weltweit operierender Zulieferer der Automobilbranche und der verarbeitenden Industrie.

1.2 Allgemeine Grundlagen

Der Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe für das zum 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr ist freiwillig nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des europäischen Parlaments und des Rates über die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften, erstellt worden. Der Begriff IFRS umfasst alle gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), International Accounting Standards (IAS) sowie sämtliche Interpretationen und Änderungen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) und des ehemaligen Standing Interpretations Committee (SIC). Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden nach den gleichen Grundsätzen ermittelt.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses hat die Schaeffler Gruppe von dem Wahlrecht des § 315a Abs. 3 HGB Gebrauch gemacht, einen IFRS-Konzernabschluss aufzustellen.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde in Euro (EUR) aufgestellt, was sowohl der funktionalen Währung als auch der Darstellungswährung des Mutterunternehmens der Schaeffler Gruppe entspricht. Sofern nicht anders ausgewiesen, belaufen sich alle genannten Beträge auf Millionen Euro (Mio. EUR).

Die Gliederung der Bilanz erfolgt nach Fristigkeit. Schaeffler stuft Vermögenswerte als kurzfristig ein, wenn ihre Realisation innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag erwartet wird. Vorräte sind Bestandteil der kurzfristigen Vermögenswerte, auch wenn deren Realisierung nicht innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag erwartet wird. Gleichermaßen werden Schulden als kurzfristig eingestuft, wenn Schaeffler zu ihrer Tilgung innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag vertraglich verpflichtet ist.

Die Bilanzstichtage sämtlicher in diesen Konzernabschluss einbezogener Unternehmen stimmen mit dem Bilanzstichtag dieses Konzernabschlusses überein.

139

Durch die kaufmännische Rundung von Beträgen (in Millionen Euro) und Prozentangaben

Bewertungsgrundlagen

können Differenzen auftreten.

Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich auf Basis fortgeführter historischer Anschaffungs- und Herstellungskosten bewertet. Abweichend davon erfolgt die Bewertung der folgenden Vermögenswerte und Schulden zum beizulegenden Zeitwert:

- derivative Finanzinstrumente,
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente und
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Schätzunsicherheiten und Ermessensausübung des Managements

Bei der Erstellung von Abschlüssen im Einklang mit den IFRS muss das Management im Rahmen seines Ermessens sachgerechte Schätzungen durchführen und Annahmen aufstellen, welche die Anwendung von Bilanzierungsmethoden sowie die Höhe der berichteten Vermögenswerte und Schulden sowie Erträge und Aufwendungen beeinflussen. Die tatsächlich eintretenden Werte können von diesen Schätzungen abweichen.

Sowohl Schätzungen als auch die jeweils zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft. Änderungen von Schätzungen werden in der Periode erfasst, in welcher die Änderungen vorgenommen wurden, sowie in jeder Folgeperiode, welche ebenfalls von den Änderungen betroffen ist.

Die von Schätzunsicherheiten in Bezug auf Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden betroffenen Sachverhalte, mit den wesentlichsten Auswirkungen auf die Höhe der im Konzernabschluss angesetzten Beträge, sind:

- Ermittlung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen,
- Ermittlung des Abwertungsbedarfs bei Vorräten,
- Überprüfung von Geschäfts- oder Firmenwerten sowie langfristigen Vermögenswerten auf Wertminderung und Ermittlung des erzielbaren Betrags sowie der zugrunde liegenden Parameter (z.B. Diskontierungsfaktor),
- Bilanzierung von Leistungen an Arbeitnehmer einschließlich versicherungsmathematischer Parameter,
- Ansatz und Bewertung sonstiger Rückstellungen und
- Einschätzung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern.

Insbesondere den folgenden Sachverhalten liegen Ermessensentscheidungen des Managements zugrunde:

- Festlegung zahlungsmittelgenerierender Einheiten und
- $\bullet \ Klassifizierung \ von \ Leasing verh\"{a}ltnissen \ als \ Finanzierung sleasing \ oder \ Operating \ Leasing.$

Aus der Anpassung in der Vergangenheit getroffener Annahmen sowie aus der Beseitigung zuvor bestehender Unsicherheiten resultieren im Geschäftsjahr 2013 in Bezug auf die zuvor genannten Sachverhalte keine wesentlichen Effekte.

1.3 Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsgrundsätze

Die im Folgenden erläuterten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind auf alle im vorliegenden Konzernabschluss dargestellten Perioden und einheitlich von allen Unternehmen der Schaeffler Gruppe angewendet worden.

Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen sind Unternehmen, die von der Schaeffler AG mittel- oder unmittelbar beherrscht werden, wobei Beherrschung als die Möglichkeit definiert ist, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Aktivitäten einen Nutzen zu ziehen. Beherrschung ergibt sich im Regelfall aus dem Halten der Mehrheit von Stimmrechten. Dabei werden auch gegenwärtig ausübbare potenzielle Stimmrechte berücksichtigt. Unabhängig vom Stimmrechtsverhältnis umfasst der Konsolidierungskreis auch Gesellschaften, die gemäß den Bestimmungen des SIC 12 "Konsolidierung – Zweckgesellschaften" von Schaeffler beherrscht werden, beispielsweise in Fällen, in denen Schaeffler bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise die Mehrheit der mit der Zweckgesellschaft oder ihren Vermögenswerten verbundenen Residual- oder Eigentumsrisiken behält, um Nutzen aus ihrer Geschäftstätigkeit zu ziehen. Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss aufgenommen, zu dem Schaeffler die Beherrschung erlangt, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Verlust der Beherrschung eintritt.

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem Schaeffler über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist dabei definiert als die Möglichkeit, an den finanzund geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, ohne dieses zu beherrschen oder gemeinschaftlich zu führen. Soweit Schaeffler direkt oder indirekt zwischen 20 % und 50 % der Stimmrechte an einem Beteiligungsunternehmen hält, besteht die Vermutung, dass ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann. Bei einem direkt oder indirekt gehaltenen Stimmrechtsanteil von weniger als 20 % wird kein maßgeblicher Einfluss vermutet, es sei denn, dieser Einfluss kann eindeutig nachgewiesen werden.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden nach der at Equity Methode bilanziert und bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet. Weichen Rechnungslegungsgrundsätze dieser Unternehmen von denen der Schaeffler AG ab, werden diese entsprechend an die Bilanzierungsvorgaben der Schaeffler AG angepasst. Übersteigen die Anschaffungskosten den Anteil von Schaeffler am zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Reinvermögen des assoziierten Unternehmens, wird der Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Dieser aus dem Erwerb eines assoziierten Unternehmens resultierende Geschäfts- oder Firmenwert ist im Beteiligungsbuchwert des assoziierten Unternehmens enthalten und wird als Bestandteil der gesamten Beteiligung bei Vorliegen von objektiven Hinweisen auf Wertminderung überprüft. Der Buchwert der Anteile erhöht oder verringert sich nach dem erstmaligen Ansatz entsprechend dem Anteil des Anteilseigners am Periodenergebnis bzw. an den erfolgsneutralen Eigenkapitalveränderungen des Beteiligungsunternehmens – vom Zeitpunkt der erstmaligen maßgeblichen Einflussnahme bis zum Wegfallen dieses Einflusses. Wenn der Anteil von Schaeffler an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens dem Wert

des Beteiligungsanteils entspricht bzw. diesen übersteigt, wird der Anteil auf null reduziert. In der Folge werden keine weiteren Verlustanteile erfasst, es sei denn, Schaeffler ist eine rechtliche oder faktische Verpflichtung zur Übernahme von Zahlungen eingegangen oder hat Zahlungen für das assoziierte Unternehmen geleistet. Die beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze gelten ebenfalls für gemeinschaftlich geführte Unternehmen.

Salden und Transaktionen mit konsolidierten Tochterunternehmen sowie daraus entstandene Erträge und Aufwendungen werden im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses in voller Höhe eliminiert. Unrealisierte Gewinne auf Basis von Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden nach Maßgabe des Anteils der Schaeffler Gruppe gegen den Beteiligungsbuchwert der assoziierten Unternehmen eliminiert. Unrealisierte Verluste werden in gleicher Weise eliminiert, jedoch nur in dem Maße, in dem kein Anzeichen auf eine Wertminderung vorliegt. Latente Steuern auf temporäre Differenzen in Zusammenhang mit der Eliminierung solcher Salden und Transaktionen werden mit dem Steuersatz des empfangenden Unternehmens bewertet.

Fremdwährungsumrechnung

Transaktionen in Fremdwährungen

Einkäufe und Verkäufe in Fremdwährungen werden bei ihrer erstmaligen Erfassung mit dem zum Zeitpunkt der Transaktion geltenden Tageskurs umgerechnet. Die in Zusammenhang mit diesen Transaktionen stehenden Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden als monetäre Posten im Sinne des IAS 21 zum Bilanzstichtag bzw. zum Zeitpunkt ihrer Realisierung in die jeweilige funktionale Währung der betroffenen Konzerngesellschaft umgerechnet. Die aus diesen Umrechnungen entstandenen Fremdwährungsgewinne und -verluste werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Erfolgswirksame Währungsumrechnungseffekte werden in das operative und das finanzielle Ergebnis, jeweils saldiert entsprechend den ökonomischen Zusammenhängen, aufgegliedert. Kursgewinne und -verluste aus operativen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie die damit zusammenhängende Währungsabsicherung mittels Derivaten werden im Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) ausgewiesen. Kursgewinne und -verluste aus der Währungsumrechnung von finanziellen Vermögenswerten und -schulden und zur Absicherung gegen deren Wechselkursrisiko abgeschlossene Derivate werden im Finanzergebnis abgebildet.

Umrechnung von Jahresabschlüssen in fremder Währung

Die Darstellungswährung der Schaeffler Gruppe, wie auch die funktionale Währung der Schaeffler AG, ist der Euro. Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden zum Stichtagskurs, die Eigenkapitalien zu historischen Kursen und die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum gewogenen Durchschnittskurs der jeweiligen Periode umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen und bei Abgang der Tochtergesellschaft aus dem Konsolidierungskreis erfolgswirksam in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen, bei der Erstellung des Konzernabschlusses herangezogenen, Wechselkurse:

Nr. 028

| Währungen | | Stichtagskurs | | Durchschnittskurs | |
|-----------|-----|---------------|------------|-------------------|--------|
| 1 EUR in | | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 2013 | 2012 |
| USA | USD | 1,38 | 1,32 | 1,33 | 1,29 |
| Japan | JPY | 144,72 | 113,61 | 129,66 | 102,62 |
| Ungarn | HUF | 297,04 | 292,30 | 296,94 | 289,32 |
| Rumänien | RON | 4,47 | 4,44 | 4,42 | 4,46 |

Umsatzrealisierung und Umsatzkosten

Umsatzerlöse, die aus der Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe resultieren, werden zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung, abzüglich von Retouren sowie gewährten Preisnachlässen und Mengenrabatten auf Basis der allgemeinen Geschäftsbedingungen erfasst. Sonstige Erlöse, beispielsweise aus dem Verkauf von Anlagen sowie Mieteinnahmen, werden im Posten sonstige Erträge erfasst.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern werden dann erfasst, wenn basierend auf den Vereinbarungen mit dem jeweiligen Kunden,

- die maßgeblichen Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum der verkauften Güter verbunden sind, auf den Käufer übertragen wurden,
- es hinreichend wahrscheinlich ist, dass Schaeffler der wirtschaftliche Nutzen aus dem Verkauf zufließen wird,
- die mit dem Verkauf in Zusammenhang stehenden Kosten sowie die möglichen Rückgaben verlässlich bestimmt werden können,
- Schaeffler kein weiter bestehendes Verfügungsrecht in Bezug auf die Güter verbleibt und
- die Höhe der Erlöse verlässlich bestimmt werden kann.

In Abhängigkeit vom jeweiligen Kundenvertrag sowie der jeweiligen Bestellung stimmt der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung regelmäßig mit dem Zeitpunkt der Lieferung überein – jeweils unter der Voraussetzung, dass die oben erwähnten Kriterien erfüllt sind.

Die Umsatzkosten umfassen im Wesentlichen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse und Dienstleistungen bzw. die Anschaffungskosten der verkauften Handelswaren. Die Herstellungskosten beinhalten alle direkt dem Prozess der Herstellung von Erzeugnissen und Dienstleistungen zurechenbaren Einzelkosten sowie die zugerechneten produktionsbezogenen Gemeinkosten.

1. Allgemeine Erläuterungen 143

Forschungs- und Entwicklungskosten

Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Prototypen und Versuche.

Aufwendungen für Forschungsaktivitäten mit der Aussicht, zu neuen wissenschaftlichen oder technischen Erkenntnissen zu gelangen, werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Entwicklungsaktivitäten umfassen die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen auf einen Plan oder Entwurf für die Produktion von neuen oder beträchtlich verbesserten Materialien, Vorrichtungen, Produkten, Verfahren, Systemen oder Dienstleistungen. Unter der Annahme, dass die Entwicklungskosten verlässlich ermittelt werden können, dürfen sie nur dann als immaterielle Vermögenswerte angesetzt werden, wenn

- die technische Realisierbarkeit nachgewiesen werden kann,
- Schaeffler beabsichtigt, den immateriellen Vermögenswert fertig zu stellen und ihn zu nutzen oder zu verkaufen,
- Schaeffler fähig ist, den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen,
- ein künftiger ökonomischer Vorteil aus dem Verkauf bzw. der Nutzung des immateriellen Vermögenswerts nachgewiesen werden kann,
- adäquate technische, finanzielle und sonstige Ressourcen für den Abschluss der Entwicklung und den darauf folgenden Verkauf bzw. der Nutzung verfügbar sind und
- die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zurechenbaren Ausgaben verlässlich ermittelt werden können.

Die aktivierten Herstellungskosten umfassen die dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Kosten sowie entwicklungsbezogene Gemeinkosten. Aktivierte Entwicklungskosten werden zu fortgeführten Herstellungskosten, d. h. abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen und Wertminderungen, bewertet. Planmäßige Abschreibungen werden ab dem Zeitpunkt der Verwendungsfähigkeit des immateriellen Vermögenswerts linear über einen Zeitraum von sechs Jahren als Teil der Umsatzkosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, was der durchschnittlich erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauer entspricht. Im Gegensatz zu Aufwendungen im Rahmen der Entwicklung neuer oder erheblich verbesserter Produkte werden Kosten der Vorentwicklung bzw. Kosten zur Herstellung kundenspezifischer Applikationen (für Produktanpassungen bereits bestehender Produkte, ohne wesentliche Verbesserung) nicht aktiviert. Stattdessen werden derartige Kosten in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Geschäfts- oder Firmenwerte

Ein Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt sich als der Überschuss der Summe aus (1) dem beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung, (2) dem Betrag der nicht beherrschenden Anteile sowie (3) dem beizulegenden Zeitwert der im Falle eines sukzessiven Erwerbs zuvor vom Erwerber gehaltenen Eigenkapitalanteile am erworbenen Unternehmen über dem Saldo der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden. Die Bewertung von nicht beherrschenden Anteilen des erworbenen Unternehmens erfolgt zu dem entsprechenden Anteil des beizulegenden Zeitwerts des identifizierbaren Nettovermögens.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Sie unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden bei Vorliegen von objektiven Hinweisen, mindestens jedoch einmal jährlich, auf Wertminderung geprüft. Die Überprüfung auf Wertminderung erfolgt auf der Ebene einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder einer Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Die Überprüfung auf Wertminderung erfolgt aus dem Vergleich des Buchwerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet wurde, mit deren erzielbaren Betrag. Der erzielbare Betrag wird auf Basis von abgezinsten Zahlungsströmen (Discounted Cash Flow Methode) ermittelt und ist der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, und dem Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts ist vorzunehmen, wenn der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten den erzielbaren Betrag übersteigt. Auch wenn der erzielbare Betrag den Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet ist, in den künftigen Perioden übersteigt, dürfen keine Wertaufholungen auf wertberichtigte Geschäfts- oder Firmenwerte vorgenommen werden.

Die erwarteten Zahlungsströme basieren auf einer Drei-Jahres-Planung sowie einer Geschäftsprognose, welche regelmäßig vom Management der Schaeffler Gruppe überprüft wird. Der Mittelfristplanung liegen konkrete Prämissen zu volkswirtschaftlichen Indikatoren, externen Absatzmarkterwartungen und internen Bedarfs-/Projekteinschätzungen sowie Verkaufspreisen, Rohstoffpreisentwicklungen und Investitionsvolumen zugrunde. Für die über die Detailplanungsperiode hinausgehenden Cash Flow Prognosen werden Wachstumsraten zugrunde gelegt. Der Diskontierungszinssatz spiegelt die aktuellen Markterwartungen sowie spezifische Risiken wider.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte, einschließlich Software und Patente, werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, einschließlich Software und Entwicklungsprojekte, welche die Ansatzkriterien des IAS 38 erfüllen, zu Herstellungskosten aktiviert. Sollte die wirtschaftliche Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte bestimmbar sein, werden diese linear über ihre jeweilige wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen bei Software drei Jahre, bei aktivierten Entwicklungskosten sechs Jahre und bei Patenten zehn Jahre. Die Abschreibung beginnt, sobald sich der Vermögenswert an seinem Standort und in dem vom Management beabsichtigten betriebsbereiten Zustand befindet. Des Weiteren werden die sonstigen immateriellen Vermögenswerte im Fall des Vorliegens objektiver Hinweise auf Wertminderung überprüft. In der Schaeffler Gruppe existieren keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter wirtschaftlicher Nutzungsdauer.

Nachträgliche Aufwendungen werden nur dann aktiviert, wenn sie die Kriterien für den Ansatz als immaterielle Vermögenswerte erfüllen, d.h. es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen aus dem Vermögenswert zufließen wird und die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Vermögenswerts verlässlich ermittelt werden können. Sämtliche sonstige Aufwendungen, einschließlich Aufwendungen für selbst geschaffene Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Markennamen, werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der sie anfallen.

Der Ausweis des Abschreibungsaufwands eines immateriellen Vermögenswerts in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt im Funktionsbereich, in dem er eingesetzt wird.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen bewertet.

Die Anschaffungskosten einer Sachanlage umfassen sämtliche direkt dem Erwerb des Vermögenswerts zurechenbaren Kosten. Selbst erstellte Vermögenswerte werden erstmalig mit den direkt der Herstellung zurechenbaren Kosten bewertet, welche notwendig sind, um den Vermögenswert an seinen Standort und in betriebsbereiten Zustand zu bringen.

Gewinne oder Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen werden durch Vergleich der erhaltenen Gegenleistung mit dem Buchwert der Sachanlage bestimmt. Sie werden saldiert in den Posten sonstige Erträge bzw. sonstige Aufwendungen ausgewiesen.

Planmäßige Abschreibungen werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen 15 bis 25 Jahre bei Gebäuden und Außenanlagen, zwei bis zehn Jahre bei technischen Anlagen und Maschinen sowie drei bis acht Jahre bei sonstigen Anlagen. Im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen geleaste Vermögenswerte werden über den kürzeren der beiden Zeiträume – Laufzeit des Leasingverhältnisses oder wirtschaftliche Nutzungsdauer – abgeschrieben. Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. In Abhängigkeit vom Funktionsbereich wird der Abschreibungsaufwand entsprechend in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Die Abschreibungsmethoden werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Leasingverhältnisse

Leasingverhältnisse, bei denen Schaeffler im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übernimmt, werden als Finanzierungs-Leasingverhältnisse klassifiziert. In diesem Fall wird der geleaste Vermögenswert bei erstmaligem Ansatz in Höhe des niedrigeren Wertes aus beizulegendem Zeitwert und Barwert der Mindestleasingzahlungen bewertet. In gleicher Höhe wird eine Schuld passiviert. Im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen geleistete Mindestleasingzahlungen werden in Finanzierungskosten und Tilgungsanteil der Restschuld aufgeteilt. Die Finanzierungskosten sind dabei so über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu verteilen, dass über die Perioden eine konstante Verzinsung auf die verbliebene Schuld entsteht.

Leasingverhältnisse, bei denen das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand beim Leasinggeber verbleibt, werden als Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert. In diesem Fall werden Leasingzahlungen linear über die Laufzeit des Leasingvertrags erfolgswirksam erfasst.

Wertminderungen

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden am jeweiligen Bilanzstichtag sowie im Falle des Vorliegens objektiver Hinweise getrennt auf Wertminderung überprüft. Für die Analyse von Hinweisen auf das Vorliegen einer dauerhaften Wertminderung existieren konzernweite Richtwerte zur

Unterstützung bei der Ermittlung der relativen Höhe der Wertminderung (beispielsweise Einleitung eines gerichtlichen Mahnverfahrens, Zwangsvollstreckung). Diese werden von den Konzerngesellschaften im Rahmen der individuellen Gegebenheiten des Einzelfalls angewendet. Bei finanziellen Vermögenswerten mit Eigenkapitalcharakter gilt ein nachhaltiges oder wesentliches Absinken des beizulegenden Werts unter die Anschaffungskosten als objektiver Hinweis auf eine dauerhafte Wertminderung. Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf einen finanziellen Vermögenswert, der zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wird, ergibt sich als Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme, abgezinst mit dem zum Zeitpunkt des Erstansatzes ermittelten Effektivzinssatz (Discounted Cash Flow Methode). Eine Wertminderung eines zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerts wird unter Bezugnahme auf dessen beizulegenden Wert berechnet.

Sämtliche dauerhafte Wertminderungsaufwendungen werden erfolgswirksam erfasst. Der im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste kumulative Verlust eines zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerts ist bei dauerhafter Wertminderung aus dem Eigenkapital zu entfernen und erfolgswirksam zu erfassen.

Ein Wertminderungsaufwand wird rückgängig gemacht, wenn die Wertaufholung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden kann. Im Falle von finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sowie im Falle von gehaltenen Schuldinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert wurden, wird die Wertaufholung erfolgswirksam erfasst. Im Falle von gehaltenen Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert wurden, wird die Wertaufholung im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst.

Nicht-finanzielle Vermögenswerte

Die Werthaltigkeit eines Vermögenswerts wird durch den Vergleich des fortgeführten Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag des Vermögenswerts überprüft. Können einem Vermögenswert keine Mittelzuflüsse zugeordnet werden, die weitgehend von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte unabhängig sind, wird die Werthaltigkeitsüberprüfung nicht auf Ebene eines einzelnen Vermögenswerts, sondern auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Vermögenswert zugeordnet ist, durchgeführt. Eine zahlungsmittelgenerierende Einheit stellt die kleinste Einheit mit weitestgehend unabhängigen Mittelzuflüssen dar.

Für den Fall, dass sich Anhaltspunkte für eine Wertminderung ergeben, wird ein unterjähriger Wertminderungstest für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen durchgeführt. Die Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht nutzungsbereit sind, werden darüber hinaus zum Geschäftsjahresende auf Werthaltigkeit getestet.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Schaeffler ermittelt den erzielbaren Betrag zunächst unter der Wertkonzeption des Nutzungswertes. Dieser wird mit Hilfe des Discounted Cash Flow Verfahrens bestimmt. Für den Fall, dass der Nutzungswert den Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht übersteigt, erfolgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags im zweiten Schritt mittels des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten.

147

Eine Wertminderung wird erfasst, wenn der Buchwert eines Vermögenswerts bzw. seiner zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Wenn der Grund für eine bereits erfolgte Wertminderung entfallen ist (ausgenommen Geschäfts- oder Firmenwerte), erfolgt eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Ist der ermittelte Wertberichtigungsbedarf höher als der bestehende Geschäfts- oder Firmenwert, wird dieser zunächst vollständig abgeschrieben. Die verbleibende Wertminderung wird auf die übrigen Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verteilt.

Der Diskontierungszinssatz spiegelt die aktuellen Markterwartungen sowie die für den Vermögenswert bzw. für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit spezifischen Risiken wider.

Die Schaeffler Gruppe überprüft an jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung ihrer at Equity Beteiligungen vorliegen. Liegt ein Anhaltspunkt für eine mögliche Wertminderung einer at Equity Beteiligung vor, hat Schaeffler einen Werthaltigkeitstest der betreffenden at Equity Beteiligung durchzuführen. Ein Wertminderungsbedarf ist dann gegeben, wenn der Buchwert der at Equity Beteiligung über dem höheren Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Finanzinstrumente

Gemäß IAS 32 ist ein Finanzinstrument definiert als ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Sie umfassen (1) nicht-derivative Finanzinstrumente sowie (2) derivative Finanzinstrumente. Reguläre Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt. Die Fair-Value-Option wird in der Schaeffler Gruppe nicht angewandt. Eine Aufteilung der in der Schaeffler Gruppe vorhandenen Finanzinstrumente nach Klassen im Sinne des IFRS 7.6 ist aus Tz. 4.15 ersichtlich.

Nicht-derivative Finanzinstrumente

Nicht-derivative Finanzinstrumente umfassen Investitionen in Eigenkapital- und Schuldtitel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Kredite und Ausleihungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten. Nicht-derivative Finanzinstrumente werden bei erstmaligem Ansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Emission des Finanzinstruments zuzurechnen sind, werden nur dann mit dem anzusetzenden Buchwert berücksichtigt, wenn das entsprechende Finanzinstrument nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird. Die Folgebewertung ist abhängig von der Kategorisierung der Finanzinstrumente.

Schaeffler teilt Finanzinstrumente in die folgenden Kategorien im Sinne des IAS 39 ein:

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte: Mit Ausnahme von Beteiligungen an nach der at Equity Methode bilanzierten Unternehmen werden Investitionen von Schaeffler in Eigenkapitaltitel als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte klassifiziert. Diese werden nach dem erstmaligen Ansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei Wertänderungen – mit Ausnahme von Wertminderungen und Fremdwährungsdifferenzen auf als zur Veräußerung verfügbare monetäre Vermögenswerte – im sonstigen Ergebnis erfasst werden (einschließlich entsprechender latenter Steuern). Die beizulegenden Zeitwerte werden grundsätzlich von Marktpreisen abgeleitet, es sei denn, dass keine notierten Preise vorliegen bzw. der Markt nicht aktiv ist. In diesen Fällen werden die beizulegenden Zeitwerte mit Hilfe von anerkannten Bewertungsverfahren, wie beispielsweise der Discounted Cash Flow Methode, bestimmt. Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente, für die kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Wenn ein zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert ausgebucht wird, werden die zuvor im kumulierten übrigen Eigenkapital gebuchten Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst.

Im Falle eines länger anhaltenden oder signifikanten Rückgangs des beizulegenden Zeitwerts unter die Anschaffungskosten wird die damit als dauerhaft eingestufte Wertminderung sofort ergebniswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen: Kredite und Forderungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungsaufwendungen bewertet. Innerhalb dieser Kategorie werden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögensgegenstände zum Nominalwert bilanziert. Wertminderungsaufwendungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte werden erfolgswirksam als Wertberichtigung erfasst, falls die Forderungen nicht kreditversichert sind. Wertberichtigungen auf uneinbringliche Forderungen sowie für allgemeine Kreditrisiken erfolgen auf individueller Basis. Die Erfassung erfolgt dabei zunächst auf Wertberichtigungskonten, es sei denn, es kann bereits bei Eintritt des Wertminderungstatbestands davon ausgegangen werden, dass die Forderung gänzlich oder in Teilen uneinbringlich sein wird. In diesen Fällen erfolgt eine Wertminderung des Bruttowerts der Forderung. Unverzinsliche Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden abgezinst. Im Fall des Verkaufs von Krediten und Forderungen an Dritte werden diese ausgebucht, sofern alle wesentlichen, in Zusammenhang mit den verkauften Krediten und Forderungen stehenden, Chancen und Risiken übertragen wurden.

In dieser Kategorie sind auch Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente enthalten. Dabei umfassen die Zahlungsmittelbestände Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige äußerst liquide Finanzinvestitionen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten, gerechnet vom Erwerbszeitpunkt. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken und werden daher zu Anschaffungskosten bilanziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten: Mit Ausnahme von derivativen Finanzinstrumenten werden alle finanziellen Verbindlichkeiten mittels Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten einschließlich der, der jeweiligen Verbindlichkeit zuzurechnenden, Transaktionskosten bewertet. Bei Finanzverbindlichkeiten, die als Sicherungsgeschäft zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken im Rahmen von Hedges einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designiert wurden, wird der Teil des Gewinns oder Verlusts, der als effektive Absicherung ermittelt wird, im übrigen kumulierten Eigenkapital erfasst. Der ineffektive Teil ist dagegen ergebniswirksam zu erfassen. Schulden aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen werden bei erstmaligem Ansatz in Höhe des niedrigeren Werts aus beizulegendem Zeitwert des geleasten Vermögenswerts und Barwert der Mindestleasingzahlungen bewertet.

Derivative Finanzinstrumente

Schaeffler hält derivative Finanzinstrumente, um sich gegen Währungs- und Zinsschwankungen von Vermögenswerten und Schulden sowie von zukünftigen Zahlungsströmen abzusichern.

In Einklang mit IAS 39 werden Derivate bei erstmaligem Ansatz als Vermögenswert oder Schuld zu ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser entspricht grundsätzlich den Markt- bzw. Börsenpreisen. Sind diese nicht verfügbar, bestimmen sich die Wertansätze nach anerkannten Bewertungsmethoden (z. B. Optionspreismodelle). Zurechenbare Transaktionskosten werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der sie anfallen. Mit Ausnahme von Derivaten, die als Sicherungsinstrument zur Absicherung von Zahlungsströmen im Rahmen von Cash Flow Hedges designiert wurden, werden sämtliche Derivate erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Kategorie zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten (HfT) zugewiesen. Fair Value Hedges existieren in der Schaeffler Gruppe nicht.

Nicht derivative Basisverträge werden im Hinblick auf eingebettete Derivate (z.B. Kündigungsoptionen) analysiert. Eingebettete Derivate sind vom Basisvertrag zu trennen, wenn die Beurteilung ergibt, dass die ökonomischen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den ökonomischen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind. Trennungspflichtige eingebettete Derivate werden mit dem beizulegenden Wert bewertet.

Bei Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ist der Teil des Gewinns oder Verlusts aus einem als Sicherungsinstrument designierten Derivat, der als effektive Absicherung ermittelt wird, im kumulierten übrigen Eigenkapital zu erfassen. Der ineffektive Teil ist dagegen erfolgswirksam zu erfassen.

Wenn das Sicherungsinstrument die an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gestellten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, ausläuft, veräußert, beendet oder ausgeübt wird, ist die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen prospektiv einzustellen. Der zuvor im Eigenkapital erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust aus dem Sicherungsinstrument verbleibt im Eigenkapital, bis die vorhergesehene Transaktion eingetreten ist oder mit ihrem Eintritt nicht mehr zu rechnen ist. Ansonsten werden die im kumulierten übrigen Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste in derselben Periode in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der auch das Grundgeschäft erfasst wird.

Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Anschaffungskosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und erworbene Handelswaren werden grundsätzlich mit Hilfe der gleitenden Durchschnittspreismethode ermittelt. Unfertige sowie selbst erstellte fertige Erzeugnisse (einschließlich unterwegs befindlicher Ware) werden zu Herstellungskosten, bestehend aus Material- und Fertigungseinzelkosten sowie produktionsbezogenen Gemeinkosten, bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist definiert als der geschätzte, im normalen Geschäftsbetrieb erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Veräußerungskosten.

Ertragsteuern

Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Steuern zusammen. Steuern werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, es sei denn, sie beziehen sich auf Posten, die unmittelbar im Eigenkapital oder im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst wurden. In diesem Fall werden die Steuern ebenfalls im Eigenkapital oder kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird unter Anwendung der Steuervorschriften der Länder, in denen die Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen tätig sind und zu versteuerndes Einkommen erwirtschaften, berechnet, die am Bilanzstichtag gelten oder in Kürze gelten werden. Das Management überprüft regelmäßig Steuerdeklarationen, vor allem in Bezug auf auslegungsfähige Sachverhalte, und bildet, wenn angemessen, Rückstellungen basierend auf den Beträgen, die an die Finanzverwaltung erwartungsgemäß abzuführen sind.

Nach IAS 12 "Ertragsteuern" sind latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz und ihren Steuerwerten zu bilden. Latente Steueransprüche und -schulden werden für temporäre Differenzen gebildet, die zu steuerpflichtigen oder abzugsfähigen Beträgen bei der Ermittlung des zu versteuernden Einkommens künftiger Perioden führen, es sei denn, die abweichenden Wertansätze resultieren aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Schuld zu einem Geschäftsvorfall, der kein Unternehmenszusammenschluss ist und zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalls weder das Ergebnis vor Steuern noch das zu versteuernde Einkommen beeinflusst hat (Initial Differences). Gleiches gilt zusätzlich für latente Steuerschulden, die aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts resultieren. IAS 12 verlangt zudem die Bildung von latenten Steueransprüchen auf Vorträge noch nicht genutzter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften.

Latente Steueransprüche werden in dem Maße bilanziert, wie es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die temporären Differenzen und nicht genutzte steuerliche Verluste verwendet werden können. Die Unternehmenseinheiten werden individuell dahingehend beurteilt, ob es wahrscheinlich ist, dass künftiges positives steuerliches Ergebnis entsteht.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und nach der at Equity Methode bilanzierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen im Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung des latenten Steueranspruchs beziehungsweise der Begleichung der latenten Steuerschuld erwartet wird. Die Auswirkungen von Steuersatz- oder Steuervorschriftsänderungen auf die latenten Steueransprüche und -schulden werden im Regelfall erfolgswirksam berücksichtigt, es sei denn, die latenten Steueransprüche und -schulden sind erfolgsneutral gebildet worden.

Latente Steueransprüche und -schulden werden saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn die latenten Steueransprüche und -schulden sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden für entweder dasselbe Steuersubjekt oder unterschiedliche Steuersubjekte, die beabsichtigen, den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Leistungen an Arbeitnehmer im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung umfassen bei der Schaeffler Gruppe sowohl leistungsorientierte als auch beitragsorientierte Pläne.

Die Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe aus leistungsorientierten Plänen werden jährlich unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens separat für jeden Plan auf Basis einer Schätzung der während der Berichtsperiode sowie in vergangenen Perioden von den Arbeitnehmern erdienten künftigen Leistungen errechnet. Für die Schätzung der Verpflichtungen sowie der Aufwendungen für Pensionen und abgegrenzte ausübbare Rechte sind Annahmen basierend auf Markterwartungen u. a. in Bezug auf antizipierte Lohn- und Gehaltssteigerungen zu treffen. Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung wird durch Abzinsung der geschätzten zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse errechnet, wobei als Abzinsungssatz die Marktrendite erstrangiger Industrieanleihen herangezogen wird. Die in der Bilanz ausgewiesene Rückstellung für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum Bilanzstichtag abzüglich, im Fall fondsfinanzierter leistungsorientierter Pläne, des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens. Übersteigt das Planvermögen die zugehörigen Pensionsverpflichtungen, wird der aktive Saldo aus der Pensionsbewertung unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen, sofern Schaeffler einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds hat.

Die Schaeffler Gruppe erfasst sämtliche versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Plänen unmittelbar im kumulierten übrigen Eigenkapital. Die Zinsaufwendungen aus Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen sowie Erträge aus Planvermögen werden pro Plan betrachtet und saldiert unter den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen erfasst. Durch die retrospektive Anwendung des ab diesem Geschäftsjahr anzuwendenden IAS 19 (rev. 2011) wurden die Zinserträge in der Vergleichsperiode um 30 Mio. EUR reduziert und die Zinsaufwendungen mit den neu ermittelten Erträgen aus Planvermögen in Höhe von 26 Mio. EUR saldiert. Die sich hieraus ergebende Differenz wurde im Eigenkapital als Reduzierung der Rücklagen und gleichzeitige Erhöhung des kumulierten übrigen Eigenkapitals erfasst. Die Auswirkungen der Anwendung des Nettozinssatzes gemäß IAS 19 (rev. 2011) auf das Berichtsjahr betragen – auf der Basis ähnlicher Annahmen wie in den Vorjahren – rund 9 Mio. EUR.

Im Rahmen der beitragsorientierten Pläne zahlt Schaeffler feste Beiträge an eine dritte Partei ohne eine rechtliche oder faktische Verpflichtung zur Zahlung zusätzlicher Beiträge. Die Beiträge werden erfolgswirksam im Personalaufwand innerhalb der entsprechenden Funktionskosten erfasst.

Rückstellungen

Eine Rückstellung wird angesetzt, wenn Schaeffler aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung hat, deren Höhe verlässlich geschätzt werden kann, und der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist. Sind die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt, so wird unter bestimmten Voraussetzungen eine Eventualschuld im Anhang angegeben.

Die Bewertung erfolgt in der Höhe, die zur Erfüllung der Verpflichtungen bei bestmöglicher Schätzung notwendig ist. Diese Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet.

Langfristige Rückstellungen werden zum Barwert angesetzt. Die Abzinsung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme wird mit einem Zinssatz vor Steuern vorgenommen, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zeitwert des Geldes sowie die für die Schuld spezifischen Risiken widerspiegelt. Der sich aus der Aufzinsung der Rückstellung ergebende Zinsaufwand sowie die Zinsänderungseffekte werden innerhalb des Finanzergebnisses ausgewiesen.

1.4 Neue Rechnungslegungsvorschriften

2013 waren die nachfolgend beschriebenen Standards und Änderungen von Standards, die von der Europäischen Union (EU) in europäisches Recht übernommen wurden, erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Nr. 029

| Standard/ | Interpretation | Datum der verpflichtenden Anwendung | Inhalt des Standards/der Interpretation bzw. der Änderung |
|-----------|---------------------------------------|---|--|
| IAS 1 | Darstellung des Abschlusses | 01.07.2012 | Darstellung des kumulierten übrigen Eigenkapitals |
| IAS 12 | Ertragsteuern | 01.01.2013 | Latente Steuern bei als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden |
| IAS 19 | Leistungen an Arbeitnehmer | 01.01.2013 | Änderungen durch IAS 19 rev. 2011 |
| Annual I | mprovements 2009-2011 | 01.01.2013 | Diverse Verbesserungen an IFRS 1, IAS 1, IAS 16, IAS 32 und IAS 34 |
| IFRS 7 | Finanzinstrumente: Angaben | 01.01.2013 | Anhangsangaben zu saldierten Finanzinstrumenten |
| IFRS 13 | Bemessung des beizulegenden Zeitwerts | 01.01.2013 | Bemessung des beizulegenden Zeitwerts |

Im Rahmen der Änderung an IAS 1 "Darstellung des Abschlusses" werden die Posten innerhalb der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die in Folgeperioden durch die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung rückgeführt (recycled) werden, von denen, die im sonstigen Ergebnis verbleiben, getrennt ausgewiesen. Die Vergleichsinformationen sind dementsprechend angepasst worden.

Die Änderungen an IFRS 7 "Finanzinstrumente: Angaben" führen zu zusätzlichen Angaben bezüglich der Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten.

Ab dem Geschäftsjahr 2013 wurden erstmals die Bilanzierungsmethoden des IAS 19 (rev. 2011) angewandt. Die neuen Regelungen des IAS 19 (rev. 2011) ersetzen u. a. die erwarteten Erträge aus Planvermögen und den Zinsaufwand auf die Pensionsverpflichtung durch die Einführung des Nettozinsansatzes (net interest approach). Danach ergibt sich das im Gewinn oder Verlust der Periode zu berücksichtigende Nettozinsergebnis durch Multiplikation der Nettopensionsverpflichtung mit dem Diskontierungszinssatz für die Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung. Gemäß den Übergangsvorschriften des IAS 19 (rev. 2011) sind die Änderungen des Standards retrospektiv anzuwenden. Insgesamt haben die Änderungen des IAS 19 (rev. 2011) keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis der Schaeffler Gruppe.

Durch IFRS 13 erweitern sich im Wesentlichen die Anhangsangaben im Zusammenhang mit einer Bewertung zum beizulegenden Zeitwert. Weitere Auswirkungen auf die Ertragslage und die Finanz- und Vermögenslage haben sich hieraus nicht ergeben.

Die Änderungen an IAS 12 "Ertragsteuern" und den Annual Improvements 2011 haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Berichterstattung der Schaeffler Gruppe.

Das International Accounting Standards Board (IASB) hat die nachfolgend beschriebenen Standards und Änderungen von Standards verabschiedet, die für die Schaeffler Gruppe im Geschäftsjahr 2013 noch nicht verpflichtend anzuwenden waren.

Nr. 030

| Standard/Inte | erpretation | Datum der verpflichtenden Anwendung | Inhalt des Standards/der Interpretation bzw. der Änderung | Erwartete Auswirkung auf die Schaeffler Gruppe |
|---------------|--|---|--|--|
| IAS 32 | Finanzinstrumente: Darstellung | 01.01.2014 | Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten | keine |
| IAS 36 | Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten | 01.01.2014 | Änderung zur Angabepflicht des erzielbaren Betrages – wenn dieser dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht – für wertgeminderte Vermögenswerte | keine |
| IAS 39 | Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen | 01.01.2014 | Aufrechterhaltung von Sicherungsbeziehungen unter bestimmten Voraussetzungen | keine |
| IFRS 10 | Konzernabschlüsse | 01.01.2014 | Ersetzt die entsprechenden Regelungen des IAS 27 | keine |
| IFRS 11 | Gemeinsame Vereinbarungen | 01.01.2014 | Ersetzt IAS 31 | keine |
| IFRS 12 | Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen | 01.01.2014 | Angabenpflichten zu Beteiligungen an anderen Unternehmen | Erweiterte Angabepflichten zu sämtlichen Beteiligungen sowie zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen |
| | vorschriften en an IFRS 10, 11 und 12) | 01.01.2014 | Änderungen der Übergangsvorschriften | keine |
| | tgesellschaften en an IFRS 10, 12 und IAS 27) | 01.01.2014 | Geänderte Definition und Regelungen über qualifizierte Investmentgesellschaften | keine |
| IAS 27 | Einzelabschlüsse | 01.01.2014 | Vorschriften zu separaten Abschlüssen; Wegfall der Konsolidierungsvorschriften (IFRS 10) | keine |
| IAS 28 | Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschafts- unternehmen | 01.01.2014 | Integration der Bilanzierung von Joint Ventures und Auslagerung der Regelungen zu Anhangsangaben nach IFRS 12 | keine |

Die Änderungen zu IAS 36 "Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten" wurden frühzeitig angewendet. Infolgedessen hat die Schaffler Gruppe ihre Angaben zu erzielbaren Beträgen bei nicht finanziellen Vermögenswerten angepasst. Darüber hinaus wurden keine Standards oder Änderungen von Standards vorzeitig angewandt.

Des Weiteren wurden durch das IASB und das IFRS Interpretations Committee folgende neue Standards und Interpretationen bzw. Änderungen bestehender Standards veröffentlicht, die zum Zeitpunkt der Freigabe des Konzernabschlusses durch das Management der Schaeffler Gruppe noch nicht von der EU in geltendes Recht übernommen wurden. Eine frühzeitige Anwendung wurde nicht vorgenommen.

| | | | | Nr. 031 |
|---------------|---|---|--|--|
| Standard/Inte | erpretation | Datum der verpflichtenden Anwendung | Inhalt des Standards/der Interpretation bzw. der Änderung | Erwartete Auswirkung auf die Schaeffler Gruppe |
| IFRIC 21 | Abgaben | 01.01.2014 | Bilanzierung von Abgaben die von einer Regierungsinstanz erhoben werden | keine |
| IAS 19 | Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge | 01.07.2014 | Klarstellung zur Bilanzierung von Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten | keine |
| Annual Im | provements 2010-2012 | 01.07.2014 | Diverse Änderungen an IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24, IAS 38 | keine bis geringfügig |
| Annual Im | provements 2011-2013 | 01.07.2014 | Diverse Änderungen an IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13, IAS 40 | keine bis geringfügig |
| IFRS 9 | Finanzinstrumente | | Bilanzierung von Finanzinstrumenten: Klassifizierung, Bewertung, Wertminderung, Hedge Accounting | Bilanzierung von Finanz- instrumenten und Anpassung der dazugehörigen Anhangsangaben ¹⁾ |
| IFRS 9 | Hedge Accounting und Änderungen zu IFRS 9, IFRS 7 und IAS 39 | - | Änderungen zum Hedge Accounting und Bilanzierung von Finanzinstrumenten | Hedge Accounting ¹⁾ |
| tretens und | ender Zeitpunkt des Inkraft- l Übergangsvorschriften en an IFRS 9 und IFRS 7) | | Änderung des verpflichtenden Zeitpunkts des Inkrafttretens und Übergangsvorschriften | Zeitpunkt der Erstanwendung und Anhangsangaben |

 $^{^{1)}}$ Detaillierte Aussagen zum Umfang der Auswirkungen sind aktuell noch nicht möglich.

2. Grundlagen der Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der Schaeffler Gruppe umfasst im Geschäftsjahr 2013 neben der Schaeffler AG 158 (Vj.: 159) Tochtergesellschaften. Davon haben 55 (Vj.: 54) Gesellschaften ihren Sitz in Deutschland und 103 (Vj.: 105) im Ausland.

Gegenüber dem 31. Dezember 2012 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen.

Zwei ausländische Tochterunternehmen (Vj.: zwei), an denen keine Mehrheitsbeteiligung besteht, werden aufgrund der Tatsache, dass die Schaeffler AG diese Gesellschaften beherrschen kann, vollkonsolidiert.

Zum 31. Dezember 2013 sind sieben (Vj.: neun) Beteiligungen (davon drei gemeinschaftlich geführte Unternehmen; Vj.: drei) gemäß der at Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Weitere Informationen über die Beteiligungen der Schaeffler Gruppe sind in Tz. 5.8 enthalten.

2.2 At Equity bewertete Beteiligungen

Bei den at Equity bewerteten Beteiligungen handelt es sich nahezu vollständig um die Schae ffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, die gemäß der at Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Über diese werden mittelbar die Anteile an der Continental AG, Hannover, gehalten. Zum 31. Dezember 2013 hält die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG 68.390.458 Aktien (Vj.: 72.290.458 Aktien) bzw. 34,19 % (Vj.: 36,14 %) der Stimmrechte an der Continental AG.

Ursprünglich wurden die Anteile an der Continental AG direkt durch die Schaeffler AG gehalten. Am 30. September 2011 wurden diese Anteile von der Schaeffler AG an die Schaeffler Beteiligu ngsholding GmbH & Co. KG zum Buchwert übertragen und im Rahmen der at Equity Bewertung der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG fortgeführt.

Die Continental AG ist ein weltweit operierender Zulieferer der Automobilindustrie. Die folgende Darstellung fasst wesentliche Finanzinformationen des Continental-Konzerns zusammen:

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
|--|--------|--------|
| Umsatzerlöse (01.01.–31.12.) | 33.331 | 32.736 |
| Konzernergebnis ^{1) 2)} (01.01.–31.12.) | 2.010 | 1.990 |

Konzernergebnis 1) 2) (01.01.-31.12.)
 2.010
 1.990

 Vermögenswerte 2) (zum 31.12.)
 26.821
 27.450

 Verbindlichkeiten 2) (zum 31.12.)
 17.499
 19.294

Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen in Höhe von insgesamt 801 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR) resultiert nahezu vollständig aus der at Equity Bewertung der (indirekt gehaltenen) Anteile an der Continental AG. Die anteiligen zuzurechnenden Abschreibungen auf Neubewertungsdifferenzen sowie das anteilige Konzernergebnis, angepasst um Wertminderungen der Continental AG auf Geschäfts- oder Firmenwerte, führen nach Verrechnung gegenläufiger Effekte aus latenten Steuern und Berücksichtigung von besonderen Effekten aus der Kaufpreisallokation zu einem Gewinn nach Steuern von 611 Mio. EUR. Die Auswirkungen auf das Konzernergebnis der Schaeffler AG stellen sich wie folgt dar:

| | Nr. 03 |
|--|--------|
| | |

Nr. 032

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
|---|------|------|
| Abschreibungen auf Neubewertungsdifferenzen | -136 | -237 |
| Anteil am Konzernergebnis der Continental AG | 687 | 681 |
| Wertminderung der Continental AG auf Geschäfts- oder Firmenwerte | 23 | 27 |
| Anteiliges Ergebnis vor Steuern | 574 | 471 |
| Latente Steuern | 34 | 66 |
| Einfluss auf das Konzernergebnis vor besonderen Effekten aus der Kaufpreisallokation | 608 | 537 |
| Besondere Effekte aus der Kaufpreisallokation | | |
| Korrektur von Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen | 3 | 0 |
| Auflösung der im Zeitraum der Kaufpreisallokation vorhandenen Cash Flow Hedges | 0 | 7 |
| • Fair Value Ansatz bei Pensionsverpflichtungen der Continental AG | 0 | 9 |
| Einfluss auf das Konzernergebnis nach besonderen Effekten aus der Kaufpreisallokation | 611 | 553 |

Im September 2013 wurden 3,9 Millionen Aktien (1,95 % der Anteile) der Continental AG zu einem Preis von 122,50 EUR je Aktie veräußert. Aus diesem Verkauf war ein Abgangsgewinn von 187 Mio. EUR zu verzeichnen.

¹⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile.

 $^{^{2)}} Vorjahreswerte \ im \ Rahmen \ der \ Erstanwendung \ von \ IAS \ 19 \ (rev. \ 2011) \ angepasst, \ siehe \ Erl\"auterungen \ unter \ Tz. \ 1.4.$

Anteil am sonstigen Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen

Der Anteil der Schaeffler Gruppe an den negativen Veränderungen im kumulierten übrigen Eigenkapital der Continental AG beläuft sich auf 84 Mio. EUR (Vj.: 1 Mio. EUR).

Weitere negative erfolgsneutrale Effekte ergeben sich aus einer konzerneinheitlichen Bewertung bei Pensionsverpflichtungen von 26 Mio. EUR (Vj.: 184 Mio. EUR), der Anpassung von Cash Flow Hedge Veränderungen von o Mio. EUR (Vj.: 7 Mio. EUR) sowie aus dem anteiligen Abgang von kumuliertem übrigem Eigenkapital im Zusammenhang mit dem Verkauf von Aktien der Continental AG von 5 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR).

In Summe resultiert im Wesentlichen aus diesen Effekten eine erfolgsneutrale Verminderung des Eigenkapitals von 115 Mio. EUR nach Steuern (Vj.: 193 Mio. EUR).

Darüber hinaus ergab sich aus der anteiligen Berücksichtigung von sukzessiven Erwerben der Continental AG eine erfolgsneutrale Veränderung der Rücklagen in Höhe von o Mio. EUR (Vj.: Erhöhung um 15 Mio. EUR).

Art und Umfang erheblicher Beschränkungen

Aufgrund der Ratingverbesserung unterlag die Continental AG zum 31. Dezember 2013 keiner Beschränkung durch Kreditvereinbarungsklauseln ("Covenants") hinsichtlich ihrer Fähigkeit, Dividenden auszuschütten.

Marktkapitalisierung

Der Marktwert der durch die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteile (34,19 %; Vj.: 36,14 %) an der Continental AG betrug, auf der Basis eines Aktienkurses von 159,40 EUR pro Aktie (Vj.: 87,59 EUR pro Aktie), am 31. Dezember 2013 10.901 Mio. EUR (Vj.: 6.332 Mio. EUR).

3.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinnund Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

| | | Nr. 034 |
|---|--------|---------|
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
| Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern | 10.996 | 10.957 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 209 | 168 |
| Summe | 11.205 | 11.125 |

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern umfassen Verkäufe von Gütern an Kunden abzüglich Skonto. Der Posten sonstige Umsatzerlöse beinhaltet im Wesentlichen Erlöse aus Dienstleistungen (z.B. für Forschung und Entwicklung) in Höhe von 113 Mio. EUR (Vj.: 88 Mio. EUR). Darüber hinaus enthalten die sonstigen Umsatzerlöse den Verkauf von Werkzeugen und Sondermaschinen in Höhe von 92 Mio. EUR (Vj.: 71 Mio. EUR).

3.2 Sonstige Erträge

| | | Nr. 035 | |
|---|------|---------|--|
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | |
| Erträge aus Währungseffekten | 35 | 0 | |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 1 | 1 | |
| Erträge aus der Herabsetzung von Wertberichtigungen | 3 | 4 | |
| Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten | 3 | 5 | |
| Übrige Erträge | 28 | 25 | |
| Summe | 70 | 35 | |

Die Erträge aus Währungseffekten enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen dem Entstehungszeitpunkt und dem Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung monetärer Bilanzposten zum Stichtagskurs. Durch die Saldierung der Erträge und Aufwendungen aus Währungsumrechnungseffekten ergibt sich für das Geschäftsjahr 2013 ein Ertrag, der überwiegend aus den realisierten Devisentermingeschäften zur Absicherung des US-Dollar resultiert.

3.3 Sonstige Aufwendungen

Nr. 036

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
|--|------|------|
| Aufwendungen aus Währungseffekten | 0 | 44 |
| Aufwendungen aus der Erhöhung von Wertberichtigungen | 6 | 9 |
| Verluste aus dem Abgang von Vermögenswerten | 4 | 4 |
| Übrige Aufwendungen | 406 | 37 |
| Summe | 416 | 94 |

Der Anstieg in den übrigen sonstigen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus Sondereffekten in Höhe von 380 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren stehen. Dieses betrifft die Untersuchungen möglicher Kartellverstöße im Zusammenhang mit dem Verkauf von Wälzlagern für Automobil-Anwendungen in Europa.

3.4 Personalaufwand und Mitarbeiteranzahl

Die Mitarbeiteranzahl zum Stichtag 31. Dezember 2013 lag bei 78.559 und damit um 3,2 % über dem Vorjahreswert von 76.099. Im Durchschnitt beschäftigte die Schaeffler Gruppe im Geschäftsjahr 2013 77.359 Mitarbeiter (Vj.: 75.893). Zusätzlich fanden 2013 durchschnittlich 532 Aushilfen (Vj.: 627) Beschäftigung.

| Nr. | 03 | / |
|-----|----|---|
| | | Ī |

| Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen $^{1)}$ | 2013 | 2012 |
|--|--------|--------|
| Europa | 52.228 | 52.039 |
| Nordamerika | 7.656 | 7.087 |
| Südamerika | 4.313 | 4.528 |
| Asien/Pazifik | 13.162 | 12.239 |
| Summe | 77.359 | 75.893 |

 $^{^{1)}\,\}mathrm{Dargestellt}$ in der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden regionalen Struktur.

Nr. 038

| Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Funktionsbereichen | 2013 | 2012 |
|--|--------|--------|
| Produktion | 60.647 | 59.172 |
| Forschung und Entwicklung | 6.039 | 6.098 |
| Vertrieb | 6.023 | 6.047 |
| Allgemeine Verwaltung | 4.650 | 4.576 |
| Summe | 77.359 | 75.893 |

Nr. 039

Der Personalaufwand der Schaeffler Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | |
|--|-------|-------|--|
| Löhne und Gehälter | 2.836 | 2.664 | |
| Soziale Abgaben | 533 | 521 | |
| Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 76 | 67 | |
| Summe | 3.445 | 3.252 | |

Die Erhöhung des Personalaufwands im Geschäftsjahr 2013 resultierte im Wesentlichen aus lokalen Tariferhöhungen, dem gezielten Aufbau von Kapazitäten vor allem in den Funktionsbereichen Produktion und allgemeine Verwaltung sowie Aufwendungen im Rahmen von Personalstrukturmaßnahmen.

Der Posten Pensionen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Aufwendungen in Bezug auf leistungsorientierte Pensionspläne, Beiträge zu beitragsorientierten Pensionsplänen, Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Pensionssicherungsverein sowie sonstige Leistungen an Arbeitnehmer.

Finanzergebnis 3.5

Das Finanzergebnis der Schaeffler Gruppe verbesserte sich im Berichtsjahr 2013 um 238 Mio. EUR auf -442 Mio. EUR (Vj.: -680 Mio. EUR).

Im Finanzergebnis werden neben Finanzerträgen in Höhe von 217 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR) Finanzaufwendungen in Höhe von 659 Mio. EUR (Vj.: 703 Mio. EUR) ausgewiesen.

Nr. 040

| Summe 1) Inkl. Transaktionskosten. | -703 | | -680 |
|---|-------------------------|--------------------|---------------------|
| Sonstige Effekte | -35 | 12 | -23 |
| Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen ²⁾ | -57 | 0 | -57 |
| Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage | -72 | 0 | -72 |
| Effekte aus Fremdwährungsumrechnung | -10 | 3 | -7 |
| Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten | -6 | 8 | 2 |
| Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾ | -523 | 0 | -523 |
| in Mio. EUR | Finanzauf- wendungen | Finanz- erträge | Finanz- ergebnis |
| Summe | -659 | 217 | -442 2012 |
| Sonstige Effekte | -47 | 15 | -32 |
| Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen | -50 | 0 | -50 |
| Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage | 2 | 0 | 2 |
| Effekte aus Fremdwährungsumrechnung | 0 | 88 | 88 |
| Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten | -99 | 114 | 15 |
| Zinsaufwendungen für Finanzschulden 1) | -465 | 0 | -465 |
| in Mio. EUR | Finanzauf- wendungen | Finanz- erträge | Finanz- ergebnis |
| | | | 2013 |

²⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen unter Tz. 1.4.

Die Zinsaufwendungen für Finanzschulden betrugen 2013 465 Mio. EUR (Vj.: 523 Mio. EUR). Darin enthalten sind Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit der externen Konzernfinanzierung in Höhe von 388 Mio. EUR (Vj.: 453 Mio. EUR) sowie Aufwendungen in Höhe von 52 Mio. EUR (Vj.: 47 Mio. EUR) für Transaktionskosten. Darüber hinaus sind Zinsaufwendungen für Gesellschafterdarlehen gegenüber der Schaeffler Verwaltungs GmbH enthalten. Die geringeren Zinsaufwendungen gegenüber dem Vorjahr sind im Wesentlichen auf Nominalreduzierungen sowie Konditionsverbesserungen im Zusammenhang mit den durchgeführten Refinanzierungen zurückzuführen.

Aus Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten ergaben sich Erträge in Höhe von netto 15 Mio. EUR (Vj.: 2 Mio. EUR). Die wesentlichen Bestandteile sind positive Bewertungseffekte aus eingebetteten Derivaten sowie negative Bewertungseffekte aus Zinswährungsderivaten.

Aus der Fremdwährungsumrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergaben sich Erträge in Höhe von 88 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 7 Mio. EUR). Die Erträge resultierten im Wesentlichen aus der Umrechnung der in US Dollar denominierten Finanzschulden in die Konzernberichtswährung Euro (vgl. Tz. 1.3). Durch die Absicherung dieser Finanzschulden mit Zinswährungsderivaten entstehen gegenläufige Effekte, die unter "Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten" ausgewiesen werden.

Weitere Erträge in Höhe von 2 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 72 Mio. EUR) resultierten aus der Auflösung der Cash Flow Hedge Rücklage aus Zinssicherungsinstrumenten. Aufgrund des wirtschaftlichen Zusammenhangs mit den Zinsaufwendungen für Finanzschulden erfolgt der Ausweis der oben genannten Erträge ebenfalls unter den Zinsaufwendungen.

Aus Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen ergaben sich Nettozinsaufwendungen in Höhe von 50 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR). Ergänzende Erläuterungen zu den Pensionen sind unter Tz. 4.11 zu finden.

Sonstige Effekte ergaben im Saldo Aufwendungen in Höhe von 32 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR).

3.6 Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen in Höhe von 801 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR) resultierte 2013 nahezu vollständig aus den über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteilen an der Continental AG.

Erläuterung der Veränderung siehe Tz. 4.3.

3.7 Ertragsteuern

Die Ertragsteuern setzen sich wie folgt zusammen:

Nr. 041

| 469 | 405 |
|------|------------|
| 460 | 405 |
| 152 | 22 |
| 317 | 383 |
| 2013 | 2012 |
| | 317 152 |

¹⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen unter Tz. 1.4.

Die Schaeffler AG als Kapitalgesellschaft hat im Berichtszeitraum 2013 der deutschen Körperschaftsteuer und der jeweiligen kommunal festgelegten Gewerbesteuer unterlegen.

Der durchschnittliche inländische Steuersatz für Kapitalgesellschaften betrug im Geschäftsjahr 2013 28,1 % (Vj.: 27,9 %). Dieser Steuersatz beinhaltet die Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag mit 15,9 % (Vj.: 15,9 %) sowie die durchschnittliche Gewerbesteuer mit 12,2 % (Vj.: 12,0 %). Die inländischen Personengesellschaften unterliegen grundsätzlich nur der Gewerbesteuer.

Der Ertrag aus periodenfremden tatsächlichen Ertragsteuern belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf 23 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 12 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2013 entstand ein periodenfremder latenter Steueraufwand von 49 Mio. EUR (Vj.: o Mio. EUR).

Abweichungen vom erwarteten Steuersatz ergeben sich vor allem durch unterschiedliche landesspezifische Steuerbelastungen deutscher und ausländischer Gesellschaften.

In der nachfolgenden steuerlichen Überleitungsrechnung erfolgt eine Darstellung der Steuereffekte zwischen der erwarteten Ertragsteuer und der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Ertragsteuer. Die Berechnung im Geschäftsjahr 2013 basiert auf einem effektiven Gewerbesteuer- und Körperschaftsteuersatz inkl. Solidaritätszuschlag der Schaeffler Gruppe in Höhe von 28,0 % (Vj.: 28,0 %).

Nr. 042

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
|---|-------|-------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern 1) | 1.341 | 1.287 |
| Erwartete Ertragsteuern ¹⁾ | 376 | 360 |
| Zuführung/Abzüge aufgrund lokal abweichender Bemessungsgrundlagen | 7 | 10 |
| Abweichungen vom erwarteten Steuersatz | -6 | -5 |
| Änderung von Steuersätzen und -gesetzen | -1 | 0 |
| Änderung Wertberichtigung, Nichtaktivierung latenter Steuern | 38 | -1 |
| Nicht abzugsfähige Aufwendungen | 247 | 196 |
| Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen | -224 | -154 |
| Periodenfremde Steuern | 26 | 12 |
| Sonstiges | 6 | -13 |
| Ertragsteuern gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ¹⁾ | 469 | 405 |

¹⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen unter Tz. 1.4.

Der Posten nicht abzugsfähige Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus steuerlich nicht abzugsfähigen Zinsaufwendungen aufgrund der Regelungen zur Zinsschranke in Deutschland. Auf die Zinsvorträge wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet, da deren Nutzung in absehbarer Zeit unwahrscheinlich ist. Weiterhin beinhalten die nicht abzugsfähigen Aufwendungen steuerlich nicht abzugsfähige Sondereffekte, die im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren stehen (vgl. Tz. 3.3 und Tz. 4.12).

Das im Konzernergebnis enthaltene Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen (vgl. Tz. 2.2 und Tz. 3.6) führt im Geschäftsjahr 2013 zu einem Überleitungseffekt von 224 Mio. EUR (Vj.: 154 Mio. EUR).

4. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

4.1 Immaterielle Vermögenswerte

Nr. 043

| | | | | | Nr. 043 |
|---|-----------------------------------|--|---|---------------------------|---------|
| in Mio. EUR | Geschäfts- oder Firmenwerte | Erworbene immaterielle Vermögens- werte | Selbst erstellte immaterielle Vermögens- werte | Geleistete Anzahlungen | Summe |
| Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten | | | | | |
| Bestand zum 01. Januar 2012 | 483 | 1.002 | 221 | 0 | 1.706 |
| Zugänge | 0 | 22 | 13 | | 35 |
| Abgänge | 0 | -7 | 0 | | -7 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Währungsumrechnung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestand zum 31. Dezember 2012 | 483 | 1.017 | 236 | 0 | 1.736 |
| Bestand zum 01. Januar 2013 | 483 | 1.017 | 236 | 0 | 1.736 |
| Zugänge | 0 | 10 | 8 | 0 | 18 |
| Abgänge | 0 | -17 | 0 | 0 | -17 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | 0 | -2 | 0 | 0 | -2 |
| Bestand zum 31. Dezember 2013 | 483 | 1.008 | 244 | 0 | 1.735 |
| Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen | | | | | |
| Bestand zum 01. Januar 2012 | 0 | 986 | 167 | 0 | 1.153 |
| Abschreibungen | 0 | 14 | 22 | 0 | 36 |
| Abgänge | 0 | -7 | 0 | 0 | -7 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestand zum 31. Dezember 2012 | 0 | 993 | 189 | 0 | 1.182 |
| Bestand zum 01. Januar 2013 | 0 | 993 | 189 | 0 | 1.182 |
| Abschreibungen | 0 | 11 | 23 | 0 | 34 |
| Abgänge | 0 | -17 | 0 | 0 | -17 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | 0 | -2 | 0 | 0 | -2 |
| Bestand zum 31. Dezember 2013 | 0 | 985 | 212 | 0 | 1.197 |
| Nettobuchwerte | | | | | |
| Zum 01. Januar 2012 | 483 | 16 | 54 | 0 | 553 |
| Zum 31. Dezember 2012 | 483 | 24 | 47 | 0 | 554 |
| Zum 01. Januar 2013 | 483 | 24 | 47 | 0 | 554 |
| Zum 31. Dezember 2013 | 483 | 23 | 32 | 0 | 538 |
| | | | | | |

Zum Bilanzstichtag 2013 sind von Dritten erworbene immaterielle Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von 23 Mio. EUR (Vj.: 24 Mio. EUR) aktiviert. Die Zugänge im Geschäftsjahr 2013 betrugen 10 Mio. EUR (Vj.: 22 Mio. EUR).

Die in den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten enthaltenen Entwicklungskosten verminderten sich im Geschäftsjahr 2013 durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von 10 Mio. EUR (Vj.: 11 Mio. EUR) auf 11 Mio. EUR (Vj.: 21 Mio. EUR).

Des Weiteren ist selbst erstellte Software, vor allem aus der Einführung von ERP-Systemen, in Höhe von 21 Mio. EUR (Vj.: 26 Mio. EUR) in den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten enthalten. Zugängen einschließlich Umbuchungen in Höhe von 8 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2013 (Vj.: 15 Mio. EUR) stehen planmäßige Abschreibungen von 13 Mio. EUR (Vj.: 11 Mio. EUR) gegenüber.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen Abschreibungen in Höhe von 34 Mio. EUR (Vj.: 36 Mio. EUR) sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst: Umsatzkosten 10 Mio. EUR (Vj.: 12 Mio. EUR), Kosten für Forschung und Entwicklung 5 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR), Kosten des Vertriebs 3 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) und Kosten der allgemeinen Verwaltung 16 Mio. EUR (Vj.: 14 Mio. EUR).

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten sind Buchwerte in Höhe von 5 Mio. EUR (Vj.: 7 Mio. EUR) enthalten, die noch keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen. Diese betreffen noch nicht abgeschlossene Projekte zu selbst erstellter Software.

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen im Geschäftsjahr 2013 611 Mio. EUR (Vj.: 593 Mio. EUR).

Geschäfts- oder Firmenwerte

Die Buchwerte der den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerte änderten sich gegenüber dem Vorjahr nicht und belaufen sich auf 275 Mio. EUR (Vj.: 275 Mio. EUR) für das Segment Automotive und 208 Mio. EUR (Vj.: 208 Mio. EUR) für das Segment Industrie.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte der Schaeffler Gruppe werden mindestens einmal jährlich auf Werthaltigkeit in Übereinstimmung mit der in Tz. 1.3 dargestellten Vorgehensweise überprüft. Zentrale Annahme im Rahmen der Planung sind nachhaltige Wachstumsraten im Segment Automotive, die über den Annahmen der Entwicklung des Gesamtmarkts liegen. Ebenso geht die Schaeffler Gruppe für das Segment Industrie von dauerhaften Wachstumsraten aus. In der Planung sind nachhaltige Effizienzsteigerungsprogramme auf der gesamten Kostenseite berücksichtigt, so dass die EBITDA-Marge (Verhältnis: Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen zu den Umsatzerlösen) auch in den nächsten Jahren auf dem aktuellen Niveau gehalten werden kann.

Zur Ermittlung des erzielbaren Betrags wird für die über den Detailplanungszeitraum bis 2016 hinausgehenden Cash Flows eine jährliche Wachstumsrate in Höhe von 1,0 % (Vj.: 0,5 %) pro Segment zugrunde gelegt. Als gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz wird, abhängig vom zugrunde liegenden Geschäft und dem Land, in dem das Geschäft betrieben wird, ein entsprechender Vorsteuerzinssatz von 14,64 % (Vj.: 15,03 %) für das Segment Automotive und von 14,68 % (Vj.: 15,25 %) für das Segment Industrie angenommen. Dies entspricht einem Nachsteuerzinssatz von 10,15 % für das Segment Automotive (Vj.: 10,29 %) und 10,11 % für das Segment Industrie (Vj.: 10,43 %).

Die weiteren Bewertungsannahmen sind für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten grundsätzlich identisch.

Für das Geschäftsjahr 2013 sowie das Vorjahr ist der ermittelte Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten größer als der Buchwert. Somit besteht kein Wertminderungsbedarf. Selbst bei einer angepassten Planungsprämisse, wie z.B. einer Verminderung des geplanten EBIT um 15 % oder einer Erhöhung des Kapitalkostensatzes um 5 %, wurde kein Wertminderungsbedarf ermittelt.

4.2 Sachanlagen

Nr. 044

| | | | | | Nr. 044 |
|---|---|--|---------------------|-------------------|---------|
| in Mio. EUR | Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Gebäude | Technische Anlagen und Maschinen | Sonstige Anlagen | Anlagen im Bau | Summe |
| Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten | | | | | |
| Bestand zum 01. Januar 2012 | 2.088 | | 846 | 509 | 9.414 |
| Zugänge | 71 | 428 | 73 | 220 | 792 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Abgänge | -8 | -133 | -40 | -6 | -187 |
| Umbuchungen | 54 | 283 | 6 | -345 | -2 |
| Währungsumrechnung | -3 | -39 | -1 | -2 | -45 |
| Bestand zum 31. Dezember 2012 | 2.202 | 6.510 | 884 | 376 | 9.972 |
| Bestand zum 01. Januar 2013 | 2.202 | 6.510 | 884 | 376 | 9.972 |
| Zugänge | 31 | 202 | 62 | 260 | 555 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | 3 | 4 | 5 | 1 | 13 |
| Abgänge | -10 | -125 | -54 | -4 | -193 |
| Umbuchungen | | 205 | 9 | -234 | 0 |
| Währungsumrechnung | -37 | -146 | -15 | -10 | -208 |
| Bestand zum 31. Dezember 2013 | 2.209 | 6.650 | 891 | 389 | 10.139 |
| Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen | | = | | | |
| Bestand zum 01. Januar 2012 | 996 | 4.394 | 682 | | 6.086 |
| Abschreibungen | 72 | 442 | 68 | 0 | 582 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | | | | | 0 |
| Wertminderungen | | | | | 0 |
| Wertaufholungen | -2 | | | -14 | -16 |
| Abgänge | -3 | -120 | -38 | | -161 |
| Umbuchungen | | | -5 | | 0 |
| Währungsumrechnung | -2 | -32 | 0 | 0 | -34 |
| Bestand zum 31. Dezember 2012 | 1.061 | 4.689 | 707 | 0 | 6.457 |
| Bestand zum 01. Januar 2013 | 1.061 | 4.689 | 707 | = | 6.457 |
| Abschreibungen | 74 | 466 | 73 | 0 | 613 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | 1 | | 3 | 0 | 6 |
| Wertminderungen | | 0 | 0 | 5 | 5 |
| Wertaufholungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abgänge | -6 | -120 | -51 | 0 | -177 |
| Umbuchungen | | | -2 | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | -15 | -107 | -12 | 0 | -134 |
| Bestand zum 31. Dezember 2013 | 1.115 | 4.932 | 718 | 5 | 6.770 |
| Nettobuchwerte | | | | | |
| Zum 01. Januar 2012 | 1.092 | 1.577 | 164 | 495 | 3.328 |
| Zum 31. Dezember 2012 | 1.141 | 1.821 | 177 | 376 | 3.515 |
| Zum 01. Januar 2013 | 1.141 | 1.821 | 177 | 376 | 3.515 |
| Zum 01. junuar 2015 | | | | | |

Im Geschäftsjahr 2013 lagen die Investitionen in Sachanlagen mit 555 Mio. EUR (Vj.: 792 Mio. EUR) unterhalb des Vorjahresniveaus.

Die Investitionsschwerpunkte lagen in Deutschland, China, Korea und Indien, in der Slowakei, Ungarn und den USA.

Die in den Jahren 2008 und 2009 erfassten Wertminderungen auf eine damals nicht fertiggestellte Immobilie im Werk Yinchuan, China, in Höhe von 16 Mio. EUR wurden aufgrund der zwischenzeitlichen Nutzung der Fertigungshalle 2012 wieder zugeschrieben. Diese Wertaufholung ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten. Im Jahr 2013 ist eine Wertminderung auf eine derzeit nicht genutzte Produktionshalle in Brasilien in Höhe von 5 Mio. EUR enthalten.

Zum 31. Dezember 2013 waren keine Sachanlagen (Vj.: 9 Mio. EUR) als Sicherheiten für Bankdarlehen verpfändet.

4.3 Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen

Nr. 045

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|------------|------------|
| Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG | 5.081 | 5.037 |
| Sonstige | 4 | 3 |
| Summe | 5.085 | 5.040 |

Die Buchwerterhöhung an der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG resultiert nahezu vollständig aus der at Equity Bewertung der indirekt gehaltenen Anteile an der Continental AG. Der Erhöhung des Buchwerts um 501 Mio. EUR aus der at Equity Bewertung des laufenden Jahres stehen Abgänge von 294 Mio. EUR aus dem Verkauf von Aktien sowie 163 Mio. EUR aufgrund der Dividende der Continental AG gegenüber.

Ergänzend dazu wird auf die Ausführungen unter Tz. 2.2 verwiesen.

Zum 31. Dezember 2013 waren die Anteile an der Schaeffler Beteilungsholding GmbH & Co. KG in Höhe von 5.081 Mio. EUR (Vj.: 5.037 Mio. EUR) als Sicherheiten für Bankdarlehen verpfändet.

4.4 Aktive und passive latente Steuern

Die Gesamtbeträge der aktiven und passiven latenten Steuern resultieren aus den folgenden Posten:

Nr. 046

| | | 31.12.2013 | | 31.12.2012 |
|--|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| in Mio. EUR | Aktive latente Steuern | Passive latente Steuern | Aktive latente Steuern | Passive latente Steuern |
| Immaterielle Vermögenswerte | 1 | -12 | 2 | -16 |
| Sachanlagen | 78 | -129 | 70 | -139 |
| Finanzielle Vermögenswerte | 4 | -35 | 1 | -21 |
| Vorräte | 76 | -5 | 75 | -5 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte | 53 | -122 | 41 | -69 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 267 | -87 | 246 | -43 |
| Sonstige Rückstellungen und sonstige Schulden | 179 | -204 | 175 | -96 |
| Verlustvorträge | 16 | 0 | 24 | 0 |
| Sonstiges | 2 | -6 | 4 | -4 |
| Latente Steuern (vor Saldierung) | 676 | -600 | 638 | -393 |
| Saldierung | -446 | 446 | -274 | 274 |
| Latente Steuern | 230 | -154 | 364 | -119 |

Die latenten Steuern werden entsprechend IAS 12 anhand der Steuersätze bewertet, die voraussichtlich bei der Realisation gelten werden und bereits am Bilanzstichtag gültig bzw. angekündigt sind. Für das Geschäftsjahr 2013 wurden ein durchschnittlicher Gewerbesteuersatz von 12,2 % (Vj.: 12,0 %) und ein durchschnittlicher Körperschaftsteuersatz einschließlich Solidaritätszuschlag sowie Gewerbesteuersatz von insgesamt 28,1 % (Vj.: 27,9 %) bzw. entsprechende lokale Steuersätze für ausländische Gesellschaften angewendet.

Im Geschäftsjahr 2013 weisen einige Tochterunternehmen bzw. steuerliche Organschaften, welche einen Verlust erwirtschaftet haben, einen Nettoüberschuss an aktiven latenten Steuern in Höhe von 18 Mio. EUR (Vj.: 12 Mio. EUR) aus. Die Realisierung aktiver latenter Steuern wird insofern als wahrscheinlich eingeschätzt, da für zukünftige Perioden ausreichend zu versteuerndes Ergebnis erwartet wird.

Der Bruttobestand an Verlustvorträgen zum 31. Dezember 2013 beträgt für die Körperschaftsteuer 158 Mio. EUR (Vj.: 152 Mio. EUR) und für die Gewerbesteuer 319 Mio. EUR (Vj.: 28 Mio. EUR). Davon wurde auf körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 107 Mio. EUR (Vj.: 89 Mio. EUR) und auf gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 294 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) keine latenten Steuern gebildet.

Zudem bestehen zum Bilanzstichtag Vorträge aufgrund der Zinsschranke nach Anpassungen für Vorjahre in Höhe von nominell 766 Mio. EUR (Vj.: 683 Mio. EUR). Diese sind nicht werthaltig, da eine Nutzung in absehbarer Zeit unwahrscheinlich ist. Demzufolge würde ein Verfall von Zinsvorträgen aufgrund einer internen Neuordnung der Konzernstruktur in 2012 keine materielle Auswirkung besitzen. 2013 waren Zinsaufwendungen in Höhe von 110 Mio. EUR aufgrund der Zinsschranke steuerlich nicht abzugsfähig. Der überwiegende Teil der nicht angesetzten Verlustvorträge sowie der verbleibenden Zinsvorträge ist unbefristet nutzbar.

Auf einbehaltene Gewinne bei bestimmten Tochterunternehmen in Höhe von 3.420 Mio. EUR (Vj.: 3.320 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern berechnet, da eine Ausschüttung dieser Gewinne nicht beabsichtigt ist. Diese Gewinne werden stattdessen laufend reinvestiert.

Zum 31. Dezember 2013 beträgt der kumulierte Saldo im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasster latenter Steuern 158 Mio. EUR (Vj.: 194 Mio. EUR) und resultiert im Wesentlichen aus Derivaten sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

4.5 Vorräte

Nr. 047

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 294 | 304 |
| Unfertige Erzeugnisse | 399 | 386 |
| Fertige Erzeugnisse und Handelswaren | 840 | 801 |
| Anzahlungen | 3 | 4 |
| Summe | 1.536 | 1.495 |

In der Berichtsperiode 2013 wurden Vorräte in Höhe von 7.877 Mio. EUR (Vj.: 7.698 Mio. EUR) in den Umsatzkosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die auf die Vorräte erfasste Wertberichtigung beläuft sich im Geschäftsjahr 2013 auf 217 Mio. EUR (Vj.: 209 Mio. EUR). Bei der Wertberichtigung auf den Nettoveräußerungswert wurden alle erkennbaren Risiken berücksichtigt.

4.6 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nr. 048

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|------------|------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.676 | 1.626 |

 $\label{thm:continuous} \mbox{Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden den kurzfristigen Posten zugeordnet.}$

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

Nr. 049

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Wertberichtigung zum 01. Januar | 23 | 18 |
| Zuführungen | 6 | 9 |
| Inanspruchnahme | -3 | -1 |
| Wertaufholungen | -3 | -3 |
| Wertberichtigung zum 31. Dezember | 23 | 23 |

Die überfälligen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

| in Mio. EUR | | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|------------------------|----------------|------------|------------|
| Buchwert | | 1.676 | 1.626 |
| Davon nicht überfällig | | 1.572 | 1.513 |
| | Bis zu 60 Tage | 91 | 101 |
| | 61 – 120 Tage | 8 | 6 |
| Davon überfällig | 121 – 180 Tage | 3 | 2 |
| | 181 – 360 Tage | 1 | 2 |
| | > 360 Tage | | 2 |

Die überfälligen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – vor und nach Wertberichtigungen von 22 Mio. EUR (Vj.: 22 Mio. EUR) – entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

Nr. 051

| | | | | Davon überfä | |
|-------------------|-------------------|----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| in Mio. EUR | Bis zu 60 Tage | 61-120 Tage | 121-180 Tage | 181-360 Tage | > 360 Tage |
| 31. Dezember 2013 | | | | | |
| Brutto | 92 | 11 | 5 | 4 | 14 |
| Wertberichtigung | 1 | 3 | 2 | 3 | 13 |
| Netto | 91 | 8 | 3 | 1 | 1 |
| 31. Dezember 2012 | | | | | |
| Brutto | 102 | 9 | 5 | 6 | 13 |
| Wertberichtigung | 1 | 3 | 3 | 4 | 11 |
| Netto | 101 | 6 | 2 | 2 | 2 |

Weitere Wertberichtigungen in Höhe von 1 Mio. EUR (Vj.: 1 Mio. EUR) wurden auf noch nicht überfällige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gebildet.

In Höhe von 862 Mio. EUR (Vj.: 788 Mio. EUR) dienten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2013 als Sicherheiten für Bankdarlehen.

Bezüglich Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen wird auf Tz. 5.5 verwiesen.

4.7 Sonstige finanzielle Vermögenswerte, sonstige Vermögenswerte und Ertragsteuerforderungen

Nr. 052

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|-------------------------------------|------------|------------|
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 325 | 197 |
| Sonstige Vermögenswerte | 200 | 184 |
| Ertragsteuerforderungen | 154 | 124 |

Die Ertragsteuerforderungen betragen zum 31. Dezember 2013 154 Mio. EUR (Vj.: 124 Mio. EUR) und sind mit Ausnahme von 12 Mio. EUR (Vj.: 17 Mio. EUR) kurzfristig.

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und der sonstigen Vermögenswerte in lang- und kurzfristige Posten:

Nr. 053

| | | 31. | 12.2013 | 31.12.2012 | | |
|---------------------------------------|-------------|-------------|---------|-------------|-------------|--------|
| in Mio. EUR | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | | | | | | |
| Ausleihungen und Finanzforderungen | 7 | 0 | 7 | 17 | 0 | 17 |
| Handelbare Wertpapiere | 9 | 0 | 9 | 6 | 0 | 6 |
| Derivative finanzielle Vermögenswerte | 189 | 60 | 249 | 67 | 47 | 114 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 1 | 59 | 60 | 1 | 59 | 60 |
| Summe | 206 | 119 | 325 | 91 | 106 | 197 |
| Sonstige Vermögenswerte | | | | | | |
| Aktiver Saldo aus Pensionsbewertungen | 42 | 0 | 42 | 46 | 0 | 46 |
| Steuerforderungen | 1 | 116 | 117 | 2 | 87 | 89 |
| Übrige Vermögenswerte | 16 | 25 | 41 | 11 | 38 | 49 |
| Summe | 59 | 141 | 200 | 59 | 125 | 184 |

Die langfristigen derivativen finanziellen Vermögenswerte enthalten die eingebetteten Derivate aus dem SFA (Syndicated Senior Term Loan and Revolving Credit Facilities Agreement). Der kurzfristige Anteil der derivativen finanziellen Vermögenswerte betrifft Marktwerte von Derivaten, die zur ökonomischen Absicherung von Währungsrisiken in der Schaeffler Gruppe eingesetzt werden.

Die übrigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte bestehen im Wesentlichen aus Forderungen gegenüber Mitarbeitern, Schadensersatzansprüchen und gezahlten Kautionen.

 $\label{thm:condition} \mbox{Auf die \"{u}brigen kurz- und langfristigen Verm\"{o}genswerte entfallen insbesondere geleistete} \mbox{ Anzahlungen.}$

Ausfallrisiken betreffen vor allem die sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Diese werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksichtigt, die zum 31. Dezember 2013 1 Mio. EUR (Vj.: 1 Mio. EUR) betragen.

Bei den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, sonstigen Vermögenswerten und Ertragsteuerforderungen dienen zum 31. Dezember 2013 insgesamt 89 Mio. EUR (Vj.: 82 Mio. EUR) als Sicherheiten für Bankdarlehen.

4.8 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zum 31. Dezember 2013 beläuft sich der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 300 Mio. EUR (Vj.: 433 Mio. EUR) und umfasst im Wesentlichen Bankguthaben.

In Höhe von 36 Mio. EUR (Vj.: 147 Mio. EUR) dienten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum 31. Dezember 2013 als Sicherheiten für Bankdarlehen.

4.9 Eigenkapital

Das Eigenkapital der Schaeffler Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. 054

| Eigenkapital | 2.491 | 2.108 |
|--|------------|------------|
| Nicht beherrschende Anteile | 57 | 60 |
| Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital | 2.434 | 2.048 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital 1) | -709 | -479 |
| Rücklagen 1) | 2.643 | 2.027 |
| Gezeichnetes Kapital | 500 | 500 |
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |

¹⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen Tz. 1.4.

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der Schaeffler AG beträgt zum 31. Dezember 2013 unverändert 500.025.000 EUR. Es ist eingeteilt in 500.025.000 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien (Vj.: 500.025.000 Stückaktien), welche zu 100 % von der Schaeffler Verwaltungs GmbH gehalten werden. Das Grundkapital ist zur Gänze eingezahlt, es existieren weder genehmigte noch bedingte Kapitalien oder Beschlüsse betreffend solcher Kapitalien.

Im März 2013 wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Schaeffler AG für das Geschäftsjahr 2012 eine Ausschüttung von 250 Mio. EUR (entsprechend 0,50 EUR je Aktie) beschlossen.

Im Dezember 2013 hat die Schaeffler Verwaltungs GmbH in Höhe von 15 Mio. EUR auf die Ausschüttung eines Teilbetrags der Dividende verzichtet. Dies führte zu einer entsprechenden Erhöhung der Rücklagen. Die verbleibende Verbindlichkeit aus dem Ausschüttungsbeschluss erhöhte das zwischen der Schaeffler AG und der Schaeffler Verwaltungs GmbH bestehende Darlehen um 235 Mio. EUR auf 437 Mio. EUR (vgl. Tz. 4.10).

Für das Geschäftsjahr 2013 wird der Hauptversammlung eine Ausschüttung von 250 Mio. EUR vorgeschlagen.

Das kumulierte übrige Eigenkapital sowie das sonstige Ergebnis, nach Steuern, setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

| | | | | | | | 141. 055 |
|---|-------------------------|--|--|--|-------|--|----------|
| | | Kumuli | iertes übriges E | igenkapital ¹⁾ | Summe | Nicht beherr- schende Anteile | Gesamt |
| in Mio. EUR | Währungs- umrechnung | Absiche- rung von Zahlungs- strömen | Zur Ver- äußerung verfügbare finanzielle Vermögens- werte | Anpassung von Pen- sionen und ähnlichen Verpflich- tungen | | | |
| 2012 | | | | | | | |
| Währungsumrechnungsdifferenzen für ausländische Geschäftsbetriebe | -35 | | | | -35 | -4 | -39 |
| Nettogewinn aus Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | 2 | | | | 2 | | 2 |
| Effektiver Teil der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Absicherungen von Zahlungsströmen, nach Steuern | | 37 | | | 37 | | 37 |
| Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwerts von Absicherungen von Zahlungsströmen, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden, nach Steuern | | 92 | | | 92 | | 92 |
| Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwerts von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, nach Steuern | | | 1 | | 1 | | 1 |
| Versicherungsmathematische Verluste aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern | | | | -236 | -236 | | -236 |
| Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen | -10 | | 1 | -184 | -193 | | -193 |
| Sonstiges Ergebnis, nach Steuern | -43 | 129 | 2 | -420 | -332 | -4 | -336 |
| Anpassungen IAS 19 (rev. 2011) | | | | 3 | 3 | | 3 |
| Sonstiges Ergebnis, nach Steuern, nach Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | -43 | 129 | 2 | -417 | -329 | -4 | -333 |
| 2013 | | | | | | | |
| Währungsumrechnungsdifferenzen für ausländische Geschäftsbetriebe | -174 | | | | -174 | -9 | -183 |
| Nettogewinn aus Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | 35 | | | | 35 | | 35 |
| Effektiver Teil der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Absicherungen von Zahlungsströmen, nach Steuern | | -13 | | | -13 | | -13 |
| Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwerts von Absicherungen von Zahlungsströmen, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden, nach Steuern | | 9 | | | 9 | | 9 |
| Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwerts von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, nach Steuern | | | -1 | | -1 | | -1 |
| Versicherungsmathematische Gewinne aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern | | | | 15 | 15 | | 15 |
| Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen | -185 | | | 70 | -115 | | -115 |
| Sonstiges Ergebnis, nach Steuern | -324 | -4 | -1 | 85 | -244 | -9 | -253 |
| | | | | | | | |

 $^{^{\}rm 1)}$ Einschließlich der Effekte aus at Equity bewerteten Beteiligungen.

Zu den Posten im Einzelnen:

(1) Rücklagen aus Währungsumrechnung

Die Rücklagen aus Währungsumrechnung umfassen sämtliche Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe mit einer von der Darstellungswährung abweichenden funktionalen Währung.

(2) Absicherung von Zahlungsströmen

Die Rücklagen aus der Absicherung von Zahlungsströmen umfassen den effektiven Teil der kumulierten Nettoänderungen des beizulegenden Zeitwertes der dafür eingesetzten Sicherungsinstrumente. Das sonstige Ergebnis resultiert in Höhe von -13 Mio. EUR (Vj.: 37 Mio. EUR) aus Zeitwertveränderungen bei den Absicherungsinstrumenten sowie in Höhe von 9 Mio. EUR (Vj.: 92 Mio. EUR) aus der erfolgswirksamen Realisierung (brutto: 13 Mio. EUR, latente Steuern: -4 Mio. EUR; Vj.: brutto: 128 Mio. EUR, latente Steuern: -36 Mio. EUR).

(3) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Die Rücklagen aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten umfassen sämtliche kumulativen Nettoänderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten bis zu deren Abgang bzw. Ausbuchung.

(4) Anpassung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen

Die Schaeffler Gruppe erfasst sämtliche entstandenen versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen im kumulierten übrigen Eigenkapital.

Die nicht beherrschenden Anteile entsprechen den Anteilen Dritter am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften. Das sonstige Ergebnis bei den nicht beherrschenden Anteilen betrifft jeweils die Rücklagen aus Währungsumrechnung (-9 Mio. EUR; Vj.: -4 Mio. EUR).

4.10 Kurz- und langfristige Finanzschulden

Nr. 056

| | 31.12.2013 | | | | 31. | 12.2012 |
|----------------|------------|---------------------------------|----------------------------------|--------|-----|----------------------------------|
| in Mio. EUR | Gesamt | Restlauf- zeit bis 1 Jahr | Restlauf- zeit über 1 Jahr | Gesamt | | Restlauf- zeit über 1 Jahr |
| Finanzschulden | 6.190 | 225 | 5.965 | 7.261 | 121 | 7.140 |

Am 31. Dezember 2013 bestanden in der Schaeffler Gruppe Finanzschulden in Höhe von 6.190 Mio. EUR (Vj.: 7.261 Mio. EUR). Darin enthalten sind langfristige Finanzschulden in Höhe von 5.965 Mio. EUR (Vj.: 7.140 Mio. EUR) und kurzfristige Finanzschulden in Höhe von 225 Mio. EUR (Vj.: 121 Mio. EUR), welche jeweils zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Aufgrund der im Geschäftsjahr 2013 durchgeführten Refinanzierungsmaßnahmen sowie der Emission von Anleihen ergaben sich wesentliche Auswirkungen auf die Finanzschulden der Schaeffler Gruppe. Zum 31. Dezember 2013 setzte sich die Konzernfinanzierung aus drei Kredittranchen mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet rd. 2.260 Mio. EUR bei Banken und institutionellen Investoren (Syndicated Senior Term Loan and Revolving Credit Facilities Agreement; SFA) sowie sieben Anleihen mit einem Gesamtvolumen von umgerechnet rd. 3.540 Mio. EUR zusammen.

Die einzelnen Kredittranchen des Syndicated Senior Term Loan and Revolving Credit Facilities Agreement (SFA) setzen sich wie folgt zusammen:

| | | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | |
|------------------------------|--------------|---------------|-----------------|-------------------------|------------|---------------------------------|------------------|------------|
| Tranche | Wäh- rung | Nomin in M | nalwert Mio. | Buchwert in Mio. EUR | | Zinssat | Fälligkeit | |
| Senior Term Loan B1 | EUR | - | 504 | - | 501 | - | Euribor + 4,75 % | - |
| Senior Term Loan C 1) | EUR | 299 | 525 | 292 | 510 | Euribor + 3,75 % ²⁾ | Euribor + 5,00 % | 27.01.2017 |
| Senior Term Loan C 3) | USD | 1.699 | 1.500 | 1.213 | 1.120 | Libor + 3,25 % ⁴⁾ | Libor + 4,75 % | 27.01.2017 |
| Senior Term Loan D 5) | EUR | 730 | 2.446 | 713 | 2.410 | Euribor + 2,875 % ⁶⁾ | Euribor + 4,00 % | 30.06.2016 |
| Revolving Credit Facility 7) | EUR | 1.000 | 1.000 | -9 | -10 | Euribor + 2,875 % ⁶⁾ | Euribor + 4,00 % | 30.06.2016 |

¹⁾ Ab 18. März 2013, vormals Senior Term Loan B2 EUR.

 $^{^{2)}}$ Euribor Floor in Höhe von 1,00 % (31. Dezember 2012: 1,50 %).

³⁾ Ab 18. März 2013, vormals Senior Term Loan B2 USD.

⁴⁾ Libor Floor in Höhe von 1,00 % (31. Dezember 2012: 1,25 %).

 $^{^{5)}\,\}mathrm{Ab}$ 22. April 2013, vormals Senior Term Loan A.

⁶⁾ Ab 21. November 2013 (31. Dezember 2012: 4,00 %).

⁷⁾ Zum 31. Dezember 2013 waren davon 49 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR) im Wesentlichen durch Avalkredite ausgenutzt.

Die über die Schaeffler Finance B.V., Barneveld, Niederlande begebenen Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Nr. 058

| | 31.12.2013 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | | |
|---------|-------------------------|---|--|--|---|
| Währung | Nominalwert in Mio. | Buchwert i | n Mio. EUR | Kupon | Fälligkeit |
| EUR | 800 | 788 | 785 | 7,75 % | 15.02.2017 |
| USD | 600 | 428 | 446 | 7,75 % | 15.02.2017 |
| EUR | 326 | 323 | 322 | 6,75 % | 01.07.2017 |
| EUR | 600 | 595 | | 4,25 % | 15.05.2018 |
| EUR | 400 | 398 | 398 | 8,75 % | 15.02.2019 |
| USD | 500 | 361 | 378 | 8,50 % | 15.02.2019 |
| USD | 850 | 612 | - | 4,75 % | 15.05.2021 |
| | EUR USD EUR EUR USD USD | Währung Nominalwert in Mio. EUR 800 USD 600 EUR 326 EUR 600 EUR 400 USD 500 | Währung Nominalwert in Mio. Buchwert in Mio. EUR 800 788 USD 600 428 EUR 326 323 EUR 600 595 EUR 400 398 USD 500 361 | Währung Nominalwert in Mio. Buchwert in Mio. EUR EUR 800 788 785 USD 600 428 446 EUR 326 323 322 EUR 600 595 - EUR 400 398 398 USD 500 361 378 | Währung Nominalwert in Mio. EUR Kupon EUR 800 788 785 7,75 % USD 600 428 446 7,75 % EUR 326 323 322 6,75 % EUR 600 595 - 4,25 % EUR 400 398 398 8,75 % USD 500 361 378 8,50 % |

Die jeweiligen Unterschiede zwischen Nominalbeträgen und Buchwerten ergeben sich grundsätzlich aus den noch nicht amortisierten Transaktionskosten. Bei der Revolving Credit Facility ergibt sich der Buchwert ausschließlich durch noch nicht amortisierte Transaktionskosten. Des Weiteren sind die bis zum 31. Dezember 2013 aufgelaufenen Stückzinsen der Anleihen in Höhe von 71 Mio. EUR (Vj.: 64 Mio. EUR) in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (Tz. 4.14) berücksichtigt.

Weitere Bestandteile der Finanzschulden sind ein Gesellschafterdarlehen zwischen der Schaeffler AG und der Schaeffler Verwaltungs GmbH mit einem Buchwert von 437 Mio. EUR (Vj.: 287 Mio. EUR) und ein Darlehen der INA Beteiligungsverwaltungs GmbH gegenüber der Schaeffler Holding GmbH & Co. KG mit einem Buchwert von 6 Mio. EUR (Vj.: 36 Mio. EUR).

Sowohl das SFA als auch die Anleihenverträge enthalten Auflagen, die die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) beinhalten. Bei diesen Finanzkennzahlen handelt es sich u.a. um Senior Debt Leverage Cover, Senior Interest Cover und Capital Expenditure Cover. Den Kreditgebern steht beim Vorliegen bestimmter Bedingungen, u.a. im Fall der Nichteinhaltung der Financial Covenants, ein außerordentliches Kündigungsrecht zu, welches prinzipiell zur sofortigen Fälligstellung der Kredite berechtigen würde.

Im Rahmen des Kreditvertrags sind Sicherheiten an die Banken verpfändet worden. Soweit diese angabepflichtig sind, wurde dies in den Erläuterungen zu den betreffenden Bilanzposten vermerkt.

181

4.11 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Leistungen an Arbeitnehmer der Schaeffler Gruppe nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses umfassen sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Pläne. Während die beitragsorientierten Pläne, außer den regulären im Personalaufwand erfassten Beiträgen, in der Regel keine weiteren Verpflichtungen bedingen, schlagen sich die leistungsorientierten Pläne in der Bilanz nieder. In den Rückstellungen sind zudem in geringem Umfang pensionsähnliche Verpflichtungen enthalten.

Leistungsorientierte Pläne

Die Schaeffler Gruppe gewährt ihren Arbeitnehmern verschiedene Arten der Altersversorgung.

Die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bestehen überwiegend gegenüber Begünstigten in Deutschland und sind größtenteils nicht über Fonds finanziert. Diese Verpflichtungen beinhalten einzelvertragliche Direktzusagen für Mitglieder der Geschäftsleitung und leitende Angestellte, sowie weitere Verpflichtungen in Form von Versorgungszusagen. Art und Höhe dieser Zusagen richten sich nach den zugrundeliegenden Versorgungs- bzw. Ruhegeldverordnungen. Basis der Berechnung sind dabei die Dienstzeit und die Höhe des Entgelts.

Zudem bestehen Pensionsvereinbarungen, bei denen die Arbeitnehmer durch Entgeltumwandlung einen zusätzlichen Anspruch auf Pensionszahlungen erwerben ("deferred compensation"). In diesen Fällen willigt Schaeffler in die Entgeltumwandlung zum Zweck des Aufbaus zusätzlichen Kapitals ein, das mit Beginn des Ruhestandes, frühestens mit Eintritt des vollendeten 60. Lebensjahres, einmalig oder ratierlich ausgezahlt wird. Das umgewandelte Entgelt ist in spezielle und zugriffsbeschränkte Fonds investiert.

Weitere wesentliche leistungsorientierte Pläne bestehen für Mitarbeiter in den USA und Großbritannien. Die Schaeffler Gruppe finanziert in diesen Ländern die Pensionsverpflichtungen über externe und zugriffsbeschränkte Pensionsfonds. Zum Ende des Geschäftsjahrs 2013 waren rd. 89 % (Vj.: 88 %) der in den USA und Großbritannien bestehenden Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen gedeckt. Diese Pensionspläne wurden in den Jahren 2006 (USA) bzw. 2009 (Großbritannien) für den Neuzugang geschlossen und es können seitdem keine weiteren Anwartschaften erdient werden.

Darüber hinaus gibt es in weiteren Ländern Pensionspläne, die auf Basis lokaler gesetzlicher Bestimmungen eingeführt wurden.

Unter den pensionsähnlichen Verpflichtungen werden Leistungszusagen in Form von medizinischer Versorgung kanadischer Tochtergesellschaften abgebildet. Die geschlossenen Pläne befinden sich in der Abwicklung und die bestehenden Nettoverpflichtungen sind insgesamt aus Sicht des Konzernabschlusses nicht wesentlich.

Nettoschuld der leistungsorientierten Verpflichtungen

Aus den Verpflichtungen leistungsorientierter Pläne und dem zugehörigen Planvermögen resultiert zum 31. Dezember 2013 der folgende Bilanzausweis:

| | | | | 31 | .12.2013 |
|---|------------------|-----|---------------------|------------------|----------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Rückstellungen für Pensionen (Passivsaldo der Schulden und des zugehörenden Planvermögens) | 1.398 | 38 | 5 | 75 | 1.516 |
| Rückstellungen für pensionsähnliche Verpflichtungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 1.398 | 38 | 5 | 75 | 1.516 |
| Vermögenswerte aus der Bewertung von Pensionen (Aktivsaldo der Schulden und des zugehörenden Planvermögens) | 34 | 0 | 8 | 0 | 42 |
| Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen | 1.364 | 38 | -3 | 75 | 1.474 |
| | | | | 31 | .12.2012 |
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Rückstellungen für Pensionen (Passivsaldo der Schulden und des zugehörenden Planvermögens) | 1.386 | 70 | 2 | 95 | 1.553 |
| Rückstellungen für pensionsähnliche Verpflichtungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 1.386 | 70 | 2 | 95 | 1.553 |
| Vermögenswerte aus der Bewertung von Pensionen (Aktivsaldo der Schulden und des zugehörenden Planvermögens) | 31 | 0 | 15 | 0 | 46 |
| Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen | 1.355 | 70 | -13 | 95 | 1.507 |

Die Werte der leistungsorientierten Verpflichtungen sowie des Planvermögens stellen sich zum Bilanzstichtag des Geschäftsjahres 2013 wie folgt dar:

| | | | | 31 | .12.2013 |
|---|------------------|-----|---------------------|------------------|----------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Aktive) | 693 | 62 | 0 | 177 | 932 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Ausgeschiedene) | 115 | 31 | 102 | 8 | 256 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Rentner) | 750 | 72 | 51 | 37 | 910 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (gesamt) | 1.558 | 165 | 153 | 222 | 2.098 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | 194 | 127 | 156 | 150 | 627 |
| Veränderung aufgrund Nettovermögensbegrenzung | 0 | 0 | 0 | -3 | -3 |
| In der Bilanz angesetzte Nettopensionsverpflichtungen | 1.364 | 38 | 3 | 75 | 1.474 |
| Sonstige pensionsähnliche Leistungen an Arbeitnehmer | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen | 1.364 | 38 | -3 | 75 | 1.474 |
| | | | | 31 | .12.2012 |
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Aktive) | 688 | 75 | 0 | 179 | 942 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Ausgeschiedene) | 82 | 38 | 94 | 7 | 221 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Rentner) | 754 | 77 | 52 | 41 | 924 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (gesamt) | 1.524 | 190 | 146 | 227 | 2.087 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | 169 | 120 | 159 | 132 | 580 |
| Veränderung aufgrund Nettovermögensbegrenzung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| In der Bilanz angesetzte Nettopensionsverpflichtungen | 1.355 | 70 | -13 | 95 | 1.507 |
| Sonstige pensionsähnliche Leistungen an Arbeitnehmer | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen | 1.355 | 70 | -13 | 95 | 1.507 |

Die Überleitung der Nettoschuld zum 31. Dezember 2013 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Nr. 061

| | | | | | 141. 001 |
|---|------------------|-----|---------------------|------------------|----------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Nettoschuld/Nettovermögenswert zum 01. Januar 2012 | 1.038 | 58 | -1 | 77 | 1.172 |
| Gezahlte Leistungen | -58 | -1 | 0 | -6 | -65 |
| Dienstzeitaufwand | 20 | 1 | 0 | 15 | 36 |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld ¹⁾ | 49 | 2 | 0 | 4 | 55 |
| Arbeitgeberbeiträge | 0 | -9 | -5 | -4 | -18 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Übertragungen | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Neubewertung der Nettoschuld ¹⁾ | 306 | 18 | -7 | 8 | 325 |
| Währungsumrechnung | 0 | -1 | 0 | 1 | 0 |
| Nettoschuld/Nettovermögenswert zum 31. Dezember 2012 | 1.355 | 70 | -13 | 95 | 1.507 |
| Nettoschuld/Nettovermögenswert zum 01. Januar 2013 | 1.355 | 70 | -13 | 95 | 1.507 |
| Gezahlte Leistungen | -58 | 0 | 0 | -7 | -65 |
| Dienstzeitaufwand | 32 | 0 | 0 | 13 | 45 |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld ¹⁾ | 45 | 2 | -1 | 4 | 50 |
| Arbeitgeberbeiträge | -9 | -3 | 0 | -23 | -35 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Übertragungen | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Neubewertung der Nettoschuld ¹⁾ | -2 | -30 | 11 | -4 | -25 |
| Währungsumrechnung | 1 | -3 | 0 | -3 | -5 |
| Nettoschuld/Nettovermögenswert zum 31. Dezember 2013 | 1.364 | 38 | -3 | 75 | 1.474 |
| 1) | | | | | |

¹⁾ Vorjahreswert im Rahmen der Erstanwendung des IAS 19 (rev. 2011) angepasst: Verminderung des rechnungsmäßigen Zinsertrages um insgesamt 4 Mio. EUR, sowie Erhöhung des sonstigen Ertrages aus Planvermögen um insgesamt 4 Mio. EUR.

Notwendige Zahlungsanforderungen, die sich aus leistungsorientierten Plänen ergeben, werden grundsätzlich aus dem operativen Cashflow finanziert, wobei lokalrechtliche Besonderheiten bezüglich der Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtung Berücksichtigung finden.

Entwicklung der leistungsorientierten Verpflichtungen

Die folgende Übersicht stellt eine Überleitungsrechnung der Eröffnungs- und Schlusssalden des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen dar:

| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
|--|------------------|-----|---------------------|------------------|-------|
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 01. Januar 2012 | 1.188 | 166 | 137 | 190 | 1.681 |
| Gezahlte Leistungen | -61 | -8 | -4 | -14 | -87 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 20 | 1 | 0 | 12 | 33 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Zinsaufwand | 57 | 7 | 7 | 9 | 80 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 8 | 1 | 0 | 1 | 10 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung finanzieller Annahmen | 310 | 18 | 9 | 24 | 361 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung demographischer Annahmen | 0 | 8 | 6 | -1 | 13 |
| Gewinne (-) / Verluste – erfahrungsbedingte Anpassungen | 1 | 0 | -12 | -1 | -12 |
| Währungsumrechnung | 1 | -3 | 3 | 4 | 5 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember 2012 | 1.524 | 190 | 146 | 227 | 2.087 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 01. Januar 2013 | 1.524 | 190 | 146 | 227 | 2.087 |
| Gezahlte Leistungen | -61 | -7 | -4 | -14 | -86 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 31 | 0 | 0 | 13 | 44 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Zinsaufwand | 52 | 7 | 6 | 8 | 73 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 9 | 1 | 0 | 1 | 11 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung finanzieller Annahmen | 1 | -23 | 8 | -8 | -22 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung demographischer Annahmen | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| Gewinne (-) / Verluste – erfahrungsbedingte Anpassungen | 1 | 0 | 0 | 5 | 6 |
| Währungsumrechnung | 0 | -8 | -3 | -10 | -21 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember 2013 | 1.558 | 165 | 153 | 222 | 2.098 |

Entwicklung und Zusammensetzung des Planvermögens

Die folgende Übersicht stellt eine Überleitungsrechnung der Eröffnungs- und Schlusssalden des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens dar:

| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
|---|------------------|-----|---------------------|------------------|-------|
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01. Januar 2012 | 150 | 108 | 138 | 113 | 509 |
| Gezahlte Leistungen | -3 | -7 | -4 | -8 | -22 |
| Rechnungsmäßiger Zinsertrag auf das Planvermögen ¹⁾ | 8 | 5 | 7 | 5 | 25 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 8 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| Arbeitgeberbeiträge | 0 | 9 | 5 | 4 | 18 |
| Übertragungen | 0 | -1 | 0 | 0 | -1 |
| Sonstiger Ertrag (-) / Verlust aus Planvermögen 1) | 5 | 8 | 10 | 14 | 37 |
| Effekte aus der Nettovermögensbegrenzung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Währungsumrechnung | 1 | -2 | 3 | 3 | 5 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31. Dezember 2012 | 169 | 120 | 159 | 132 | 580 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01. Januar 2013 | 169 | 120 | 159 | 132 | 580 |
| Gezahlte Leistungen | -3 | -7 | -4 | -7 | -21 |
| Rechnungsmäßiger Zinsertrag auf das Planvermögen | 7 | 5 | 7 | 4 | 23 |
| Arbeitnehmerbeiträge | 9 | 1 | 0 | 1 | 11 |
| Arbeitgeberbeiträge | 9 | 3 | 0 | 23 | 35 |
| Übertragungen | 0 | -2 | 0 | 0 | -2 |
| Sonstiger Ertrag (-) / Verlust aus Planvermögen | 4 | 12 | -3 | 4 | 17 |
| Effekte aus der Nettovermögensbegrenzung | 0 | 0 | 0 | -3 | -3 |
| Währungsumrechnung | -1 | -5 | -3 | -7 | -16 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31. Dezember 2013 | 194 | 127 | 156 | 147 | 624 |
| 4) | | | | | |

¹⁾ Vorjahreswert im Rahmen der Erstanwendung des IAS 19 (rev. 2011) angepasst: Verminderung des rechnungsmäßigen Zinsertrages um insgesamt 4 Mio. EUR sowie Erhöhung des sonstigen Ertrages aus Planvermögen um insgesamt 4 Mio. EUR.

Der Nettovermögenswert eines kanadischen Pensionsplanes wurde im Geschäftsjahr 2013 erstmalig auf die Höhe der leistungsorientierten Verpflichtung beschränkt, was dem Barwert des wirtschaftlichen Nutzens des Planvermögens aus Sicht der Schaeffler Gruppe zum Bilanzstichtag entspricht (Vermögensobergrenze). Somit wurde das Planvermögen dieses Planes im Berichtsjahr um 3 Mio. EUR reduziert.

Die tatsächlichen Erträge des Planvermögens belaufen sich 2013 auf 40 Mio. EUR (Vj.: 62 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2014 plant die Schaeffler Gruppe 21 Mio. EUR (Vj.: 25 Mio. EUR) in das Planvermögen einzuzahlen.

Das Planvermögen setzt sich, vor Berücksichtigung der Nettovermögensbegrenzung, wie folgt zusammen:

Nr. 064

| | | 31 | .12.2013 | | |
|--|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|------------------------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Eigenkapitalinstrumente | 87 | 77 | 41 | 24 | 229 |
| Schuldinstrumente | 31 | 46 | 56 | 69 | 202 |
| Immobilien | 0 | 4 | 0 | 12 | 16 |
| Zahlungsmittel | 21 | 0 | 59 | 2 | 82 |
| (Rückdeckungs-)Versicherungen | 55 | 0 | 0 | 43 | 98 |
| Sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 194 | 127 | 156 | 150 | 627 |
| | Deutsch- land | | Groß- | 31 Übrige | .12.2012 |
| in Mio. EUR | | **** | | | |
| | | USA | britannien | Länder | Summe |
| Eigenkapitalinstrumente | 52 | 71 | britannien 33 | | Summe 195 |
| Eigenkapitalinstrumente Schuldinstrumente | | | | Länder | |
| | 52 | 71 | 33 | Länder 39 | 195 |
| Schuldinstrumente | 52 48 | 71 45 | 33 | 39 37 | 195 256 |
| Schuldinstrumente Immobilien | 52 48 0 | 71 45 4 | 33 126 0 | 39 37 12 | 195 256 16 |
| Schuldinstrumente Immobilien Zahlungsmittel | 52 48 0 23 | 71 45 4 0 | 33 126 0 | 39 37 12 | 195 256 16 26 |

Das Planvermögen beinhaltet keine von der Schaeffler Gruppe selbst genutzten Immobilien oder unternehmenseigene Finanzinstrumente. Mit Ausnahme der Werte für Immobilien und Rückdeckungsversicherungen sind alle oben genannten Werte zu Marktpreisen, die an einem aktiven Markt notiert werden, angegeben.

Die Entwicklung der Struktur des Planvermögens in Deutschland wird durch entsprechende Performance-Berichte seitens des Fondsmanagers übermittelt und regelmäßig durch Anlagenausschüsse überprüft. Die Anlagestrategie erfolgt dabei im Rahmen eines Lebenszyklusmodells: mit steigendem Lebensalter des Begünstigten wird das Planvermögen in risikoärmere Anlagenklassen umgeschichtet.

Für die leistungsorientierten Pläne mit Planvermögen in Großbritannien und den USA werden in regelmäßigen Abständen Asset-Liability-Studien erstellt, die unter Berücksichtigung lokaler rechtlicher Gegebenheiten die Grundlage für die Kapitalanlagepolitik der jeweiligen Fonds bilden.

Entwicklung des Gesamtergebnisses

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Gesamtergebnis erfassten Beträge der leistungsorientierten Pläne und stellt dabei die einzelnen Ergebniskomponenten dar:

| | | | | | 2013 | | | | | 2012 |
|---|------------------|-----|--------------------------|------------------|-------|------------------|-----|--------------------------|------------------|-------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britan- nien | Übrige Länder | Summe | Deutsch- land | USA | Groß- britan- nien | Übrige Länder | Summe |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 31 | 0 | 0 | 13 | 44 | 20 | 1 | 0 | 12 | 33 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| • davon Planänderungen | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Dienstzeitaufwand | 32 | 0 | 0 | 13 | 45 | 20 | 1 | 0 | 15 | 36 |
| Zinsaufwand | 52 | 7 | 6 | 8 | 73 | 57 | 7 | 7 | 9 | 80 |
| Rechnungsmäßiger Zinsertrag ¹⁾ | -7 | -5 | -7 | -4 | -23 | -8 | -5 | -7 | -5 | -25 |
| Nettozinsertrag / -aufwand auf die Nettoschuld / das Nettovermögen | 45 | 2 | -1 | 4 | 50 | 49 | 2 | 0 | 4 | 55 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung finanzieller Annahmen | 1 | -23 | 8 | -8 | -22 | 310 | 18 | 9 | 24 | 361 |
| Gewinne (-) / Verluste – Änderung demographischer Annahmen | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 8 | 6 | -1 | 13 |
| Gewinne (-) / Verluste – erfahrungsbedingte Anpassungen | 1 | 0 | 0 | 5 | 6 | 1 | 0 | -12 | -1 | -12 |
| Sonstiger Ertrag (-) / Verlust aus Planvermögen ¹⁾ | -4 | -12 | 3 | -4 | -17 | -5 | -8 | -10 | -14 | -37 |
| Effekte aus der Nettovermögensbegrenzung | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Neubewertungen der Nettoschuld / des Nettovermögens | -2 | -30 | 11 | -4 | -25 | 306 | 18 | -7 | 8 | 325 |
| Gesamtergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen | 75 | -28 | 10 | 13 | 70 | 375 | 21 | -7 | 27 | 416 |

¹⁾ Vorjahreswert im Rahmen der Erstanwendung des IAS 19 (rev. 2011) angepasst: Verminderung des rechnungsmäßigen Zinsertrages um insgesamt 4 Mio. EUR sowie Erhöhung des sonstigen Ertrages aus Planvermögen um insgesamt 4 Mio. EUR.

Der Dienstzeitaufwand und die Verzinsung der Nettoschuld werden in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

| | | _ | - | |
|---|------|---|---|---|
| N | lr . | n | 4 | 4 |
| | | | | |

| | | | | | 2013 |
|--------------------------------------|------------------|-----|---------------------|------------------|-------|
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Umsatzkosten | 17 | 0 | 0 | 7 | 24 |
| Kosten der Forschung und Entwicklung | 5 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| Kosten des Vertriebs | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| Kosten der allgemeinen Verwaltung | 7 | 0 | 0 | 4 | 11 |
| Im EBIT enthalten | 32 | 0 | 0 | 13 | 45 |
| Zinsaufwand | 52 | 7 | 6 | 8 | 73 |
| Rechnungsmäßiger Zinsertrag | -7 | -5 | -7 | -4 | -23 |
| Im Finanzergebnis enthalten | 45 | 2 | -1 | 4 | 50 |
| Gesamt | 77 | 2 | -1 | 17 | 95 |
| | | | | | 2012 |
| in Mio. EUR | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Umsatzkosten | | 0 | 0 | 10 | 20 |
| Kosten der Forschung und Entwicklung | | 0 | 0 | 1 | 5 |
| Kosten des Vertriebs | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| Kosten der allgemeinen Verwaltung | | 1 | 0 | 1 | 7 |
| Im EBIT enthalten | 20 | 1 | 0 | 15 | 36 |
| Zinsaufwand | 57 | 7 | 7 | 9 | 80 |
| Rechnungsmäßiger Zinsertrag | -8 | -5 | -7 | -5 | -25 |
| Im Finanzergebnis enthalten | 49 | 2 | 0 | 4 | 55 |
| Gesamt | 69 | 3 | 0 | 19 | 91 |

Duration

Die gewichtete, durchschnittliche Duration der leistungsorientierten Verpflichtungen beträgt zum Ende des Berichtsjahres 2013 15,4 Jahre (Vj.: 16,1 Jahre). In den wesentlichen Ländern Deutschland, den USA und Großbritannien beträgt die durchschnittliche Duration 15,6 Jahre (Vj.: 16,0 Jahre), 11,0 Jahre (Vj.: 14,2 Jahre) bzw. 23,6 Jahre (Vj.: 23,0 Jahre).

Versicherungsmathematische Annahmen

Die Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen erfolgt zum jeweiligen Bilanzstichtag unter Anwendung versicherungsmathematischer Annahmen.

Die Annahmen, insbesondere in Bezug auf den Abzinsungssatz, die Lohn- und Gehaltstrends sowie der Rententrend, werden für jedes Land separat getroffen.

Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten versicherungsmathematischen Annahmen in der Schaeffler Gruppe:

| | | | | | Nr. 067 |
|--|------------------|---------|---------------------|------------------|---------|
| | | | | | 2013 |
| | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Rechnungszins zum 31. Dezember | 3,5 % | 4,8 % | 4,5 % | 3,8 % | 3,7 % |
| Zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen | 3,3 % | n.a. 1) | n.a. 1) | 3,3 % | 3,3 % |
| Zukünftige Rentensteigerungen | 1,8 % | 1,3 % | 3,2 % | 1,1 % | 1,9 % |
| | | | | | 2012 |
| | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
| Rechnungszins zum 31. Dezember | 3,5 % | 3,8 % | 4,5 % | 3,4 % | 3,6 % |
| Zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen | 3,3 % | n.a. 1) | n.a. 1) | 3,3 % | 3,3 % |
| Zukünftige Rentensteigerungen | 1,8 % | 2,5 % | 3,0 % | 1,2 % | 1,8 % |

¹⁾ Die Pensionspläne in den USA und Großbritannien sind seit 2006 bzw. 2009 geschlossen und derart ausgestaltet, dass die zukünftigen Lohn- und Gehaltssteigerungen keine Auswirkung auf die Höhe der Nettoverpflichtungen haben.

Die Annahmen bezüglich der Sterblichkeit beruhen auf öffentlichen Statistiken sowie länderspezifischen Sterbetafeln. Für die deutschen Pläne werden die von Prof. Dr. Klaus Heubeck entwickelten RICHTTAFELN 2005 G der HEUBECK-RICHTTAFELN-GmbH verwendet. Hierbei handelt es sich um Generationentafeln, die durch geeignete Annahmen insbesondere die zukünftige steigende Lebenserwartung berücksichtigen.

Sensitivitätsanalyse

Die Berechnung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung wird wesentlich von der Wahl der oben genannten Annahmen bestimmt. In der folgenden Tabelle ist die Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung bei Änderung einer der wesentlichen Annahmen dargestellt. Bei der Berechnung wurden Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen nicht berücksichtigt.

Vorjahreswerte sind gemäß IAS 19.173 nicht angegeben, da diese Angabe erstmalig erfolgt.

Nr. 068

2013

Veränderung Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung

| in Mio. EUR | | Deutsch- land | USA | Groß- britannien | Übrige Länder | Summe |
|------------------------|-------------|------------------|---------|---------------------|------------------|-------|
| Rechnungszins | Plus 1,0 % | -209 | -18 | -32 | -22 | -281 |
| | Minus 1,0 % | 270 | 22 | 44 | 36 | 372 |
| | Plus 1,0 % | 147 | n.a. 1) | n.a. 1) | 16 | 163 |
| Lohn- und Gehaltstrend | Minus 1,0 % | -131 | n.a. 1) | n.a. 1) | -10 | -141 |
| Rententrend | Plus 1,0 % | 25 | 0 | 19 | 12 | 56 |
| | Minus 1,0 % | -30 | 0 | -16 | -34 | -80 |
| | | | | | | |

¹⁾ Die Pensionspläne in den USA und Großbritannien sind seit 2006 bzw. 2009 geschlossen und derart ausgestaltet, dass der Lohnund Gehaltstrend keine Auswirkung auf die Höhe der Nettoverpflichtung hat.

Die Lebenserwartung stellt einen weiteren wesentlichen Bewertungsparameter für die Pensionsverpflichtungen der Schaeffler Gruppe dar. Würde sich die Lebenserwartung in den wesentlichen Ländern jeweils um ein Jahr verlängern, dann würde dies zu einer Erhöhung des Barwertes der jeweiligen Verpflichtung um 67 Mio. EUR für Deutschland, um 10 Mio. EUR für die USA und um 5 Mio. EUR für Großbritannien führen.

Risiken

Die Schaeffler Gruppe ist in Bezug auf die leistungsorientierten Verpflichtungen verschiedenen Risiken ausgesetzt. Dabei handelt es sich neben den versicherungsmathematischen Risiken überwiegend um finanzielle Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen.

Die Rendite des Planvermögens wird in Höhe der Abzinsungssätze angenommen, die auf Basis von Unternehmensanleihen bestimmt werden, deren Bonität mit "AA" bewertet ist. Liegt die tatsächliche Rendite unter den unterstellten Abzinsungssätzen, erhöht sich die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen.

Das relativ niedrige Zinsniveau führte in der Berichtsperiode 2012 zu einem vergleichsweise hohen Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen. Ein weiterer Rückgang des Zinsniveaus würde aufgrund niedrigerer anzuwendender Abzinsungssätze zu einem zusätzlichen Anstieg der Pensionsverpflichtungen führen.

Der überwiegende Teil der Pläne unterliegt Inflationsrisiken, da es sich dabei um Endgehaltspläne handelt und diese somit unmittelbar an die Lohn- und Gehaltsentwicklung geknüpft sind. Ein Anstieg der Löhne und Gehälter würde damit zu einer Erhöhung der Nettoverpflichtung führen.

Bei Plänen, die eine lebenslange Rentenzahlung als Leistung beinhalten, kann die Erhöhung der Lebenserwartung zu einer Erhöhung der Nettoverpflichtung führen.

Beitragsorientierte Pläne

Im Geschäftsjahr 2013 sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 12 Mio. EUR entstanden (Vj.: 12 Mio. EUR). Der überwiegende Teil mit 8 Mio. EUR (Vj.: 8 Mio. EUR) entfällt dabei auf Pläne in den USA.

4.12 Rückstellungen

| in Mio. EUR | Personal- aufwen- dungen | Restruktu- rierung | Gewähr- leistungen | Sonstige Steuern | Haftungs- und Prozess- risiken | Sonstige | Summe |
|---|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|---|----------|-------|
| Bestand zum 01. Januar 2012 | 135 | 1 | 63 | 23 | 14 | 51 | 287 |
| Anpassungen aus IAS 19 (rev. 2011) | -1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 |
| Bestand zum 01. Januar 2012 nach Anpassung aus IAS 19 (rev. 2011) | 134 | 1 | 63 | 23 | 14 | 51 | 286 |
| Zuführungen | 71 | 0 | 68 | 20 | 8 | 37 | 204 |
| Inanspruchnahmen | -91 | 0 | -21 | -4 | -4 | -35 | -155 |
| Auflösungen | -16 | 0 | -19 | -1 | -1 | -4 | -41 |
| Zinsaufwendungen | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Währungsumrechnung | 0 | 0 | 0 | -1 | -1 | 0 | -2 |
| Bestand zum 31. Dezember 2012 | 104 | 1 | 91 | 37 | 16 | 49 | 298 |
| Bestand zum 01. Januar 2013 | 104 | 1 | 91 | 37 | 16 | 49 | 298 |
| Zuführungen | 76 | 0 | 44 | 14 | 4 | 404 | 542 |
| Inanspruchnahmen | -49 | -1 | -43 | -3 | -4 | -19 | -119 |
| Auflösungen | -1 | 0 | -11 | -5 | -2 | -2 | -21 |
| Zinsaufwendungen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Währungsumrechnung | 0 | 0 | -1 | -1 | -2 | -2 | -6 |
| Bestand zum 31. Dezember 2013 | 131 | 0 | 80 | 42 | 12 | 430 | 695 |

Die Rückstellungen können jeweils wie folgt in einen lang- und einen kurzfristigen Anteil aufgeteilt werden:

Nr. 070

| | | 31. | 12.2013 | 31.12.2012 | | | |
|------------------------------|-------------|-------------|---------|-------------|-------------|--------|--|
| in Mio. EUR | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt | |
| Personalaufwendungen 1) | 82 | 49 | 131 | 58 | 46 | 104 | |
| Restrukturierung | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| Gewährleistungen | 0 | 80 | 80 | 2 | 89 | 91 | |
| Sonstige Steuern | 0 | 42 | 42 | 0 | 37 | 37 | |
| Haftungs- und Prozessrisiken | 0 | 12 | 12 | 0 | 16 | 16 | |
| Sonstige | 14 | 416 | 430 | 15 | 34 | 49 | |
| Gesamt | 96 | 599 | 695 | 75 | 223 | 298 | |

¹⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen unter Tz. 1.4.

Personalaufwendungen: Rückstellungen für Personalaufwendungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Personalstrukturmaßnahmen an den Standorten Schweinfurt und Wuppertal in Höhe von 39 Mio. EUR sowie Rückstellungen für Altersteilzeit nach Saldierung mit dem Planvermögen in Höhe von 55 Mio. EUR (Vj.: 71 Mio. EUR).

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Barwert berechnet. Die Barwertberechnung erfolgt auf Grundlage der von Prof. Dr. Klaus Heubeck entwickelten RICHTTAFELN 2005 G der HEUBECK-RICHTTAFELN-GmbH. Der Rechnungszins zum 31. Dezember 2013 beträgt 0,75 % (Vj.: 0,75 %). Die Gehaltsdynamik wurde für Mitarbeiter, die sich in der Arbeitsphase befinden, mit 3,25 % (Vj.: 3,25 %) berücksichtigt. Des Weiteren enthält der Posten Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und sonstige Personal- und Sozialrückstellungen, insbesondere für Vorruhestands-, Sterbeund Überbrückungsgelder, Verpflichtungen aus den Anpassungsfonds sowie Rückstellungen auf Basis des Entgelt-Rahmen-Abkommens (ERA) mit der Metall- und Elektroindustrie in Deutschland.

Gewährleistungen: Gewährleistungsrückstellungen werden basierend auf einer fallweisen Betrachtung pro Verkaufsvorgang bzw. in Fällen, in denen eine große Anzahl von Gewährleistungssachverhalten vorliegen, mittels der Erwartungswertmethode gebildet. Von den Gewährleistungsrückstellungen entfallen 36 Mio. EUR (Vj.: 43 Mio. EUR) auf wesentliche Reklamationsfälle der Sparte Industrie. Eine erwartete Erstattung des insgesamt angefallenen Gewährleistungsaufwands ist in Höhe von 24 Mio. EUR (Vj.: 10 Mio. EUR) in den sonstigen Vermögenswerten erfasst worden.

Sonstige Steuern: Steuerrückstellungen wurden für sonstige Steuern, außer Ertragsteuern des laufenden sowie vorheriger Geschäftsjahre, passiviert. Die Rückstellungen umfassen insbesondere Grunderwerbsteuer im Zusammenhang mit konzerninternen Umstrukturierungen.

Haftungs- und Prozessrisiken: Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken werden angesetzt, wenn die Schaeffler Gruppe auf Basis vergangener Transaktionen bzw. Ereignisse eine rechtliche oder faktische Verpflichtung hat, welche wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und diese verlässlich geschätzt werden kann. Sie werden zum erwarteten Erfüllungsbetrag unter Beachtung sämtlicher identifizierbarer Risiken passiviert und nicht mit Erstattungsansprüchen saldiert.

Sonstige: Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum Bilanzstichtag insbesondere eine Risikovorsorge für die laufenden Untersuchungen der EU-Kartellbehörde im Zusammenhang mit möglichen kartellrechtlichen Absprachen im Bereich der Automobilindustrie. Aufgrund der für das Geschäftsjahr 2014 erwarteten Entscheidung der EU-Kartellbehörde wurde das sich hieraus ergebende Risiko eines möglichen Bußgeldes im Dezember 2013 über eine Rückstellung in Höhe von 380 Mio. EUR abgebildet.

Daneben sind Rückstellungen für Umweltrisiken, Archivierung und sonstige rückstellungsrelevante Sachverhalte, wie z.B. Rückstellungen für Erfindervergütungen oder Beiträge enthalten.

4.13 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen zum 31. Dezember 2013 1.014 Mio. EUR (Vj.: 794 Mio. EUR) und beinhalten ausschließlich kurzfristige Posten. Zum 31. Dezember 2013 entfallen 57 Mio. EUR (Vj.: 40 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten aus Wechselgeschäften. Angaben zu Währungs- und Liquiditätsrisiken der Schaeffler Gruppe in Bezug auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden in Tz. 4.15 gemacht.

4.14 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten

| | | 111.071 |
|--|------------|------------|
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 581 | 638 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 291 | 276 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 495 | 499 |

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten betragen zum 31. Dezember 2013 495 Mio. EUR (Vj.: 499 Mio. EUR). Zum 31. Dezember 2013 sind davon 340 Mio. EUR (Vj.: 267 Mio. EUR) langfristig.

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten und sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Nr. 072

| | | 31. | 12.2013 | | 31. | 12.2012 |
|--|-------------|-------------|---------|-------------|-------------|---------|
| in Mio. EUR | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern | 0 | 189 | 189 | 0 | 176 | 176 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 152 | 15 | 167 | 224 | 16 | 240 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 10 | 215 | 225 | 13 | 209 | 222 |
| Summe | 162 | 419 | 581 | 237 | 401 | 638 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Verbindlichkeiten aus sozialer Sicherheit | 3 | 38 | 41 | 3 | 36 | 39 |
| Erhaltene Anzahlungen | 0 | 31 | 31 | 0 | 26 | 26 |
| Sonstige Steuerverbindlichkeiten | 0 | 81 | 81 | | 83 | 83 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 2 | 136 | 138 | | 128 | 128 |
| Summe | 5 | 286 | 291 | 3 | 273 | 276 |

In den Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern wird im Wesentlichen die Erfolgsbeteiligung berücksichtigt.

Die derivativen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten Devisentermingeschäfte und Zinswährungsswaps und werden zur ökonomischen Absicherung von Währungsrisiken in der Schaeffler Gruppe verwendet. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die vorzeitige Ablösung von Zinsderivaten zurückzuführen, die das Ziel hatte, das Zinssicherungsportfolio der Schaeffler Gruppe an die aktuellen Anforderungen der Konzernfinanzierung anzupassen.

In den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sind insbesondere Abgrenzungen für Verkaufsaufwendungen (Boni, Rabatte, Skonti) und Zinsen enthalten.

Die Verbindlichkeiten aus sozialer Sicherheit beinthalten im Wesentlichen abzuführende Sozialversicherungsbeiträge und in den übrigen Verbindlichkeiten sind überwiegend Verpflichtungen aus Urlaubs- und Gleitzeitansprüchen enthalten.

Angaben zu Währungs- und Liquiditätsrisiken der Schaeffler Gruppe in Bezug auf die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten und die sonstigen Verbindlichkeiten werden in Tz. 4.15 zu Finanzinstrumenten gemacht.

4.15 Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle enthält die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente, aufgegliedert nach Klassen der Bilanz und je Kategorie gemäß IFRS 7.8. Dabei werden auch die Derivate mit bilanzieller Sicherungsbeziehung berücksichtigt, obwohl diese keiner Bewertungskategorie des IAS 39 angehören. Reklassifizierungen von Finanzinstrumenten zwischen den Kategorien fanden nicht statt.

| | | 31 | .12.2013 | 31.12.2012 | | |
|---|--------------------------------|----------|--------------------------------|------------|--------------------------------|--|
| in Mio. EUR | Kategorie gemäß IFRS 7.8 | Buchwert | Beizu- legender Zeitwert | Buchwert | Beizu- legender Zeitwert | |
| Finanzielle Vermögenswerte, nach Klassen | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | LaR | 1.676 | 1.676 | 1.626 | 1.626 | |
| Sonstige Finanzanlagen 1) | AfS | 14 | - | 14 | - | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | | | | | | |
| Handelbare Wertpapiere | AfS | 9 | 9 | 6 | 6 | |
| • Sonstige Kredite ²⁾ | LaR | 68 | 68 | 103 | 103 | |
| • Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | n.a. | 42 | 42 | 30 | 30 | |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | HfT | 207 | 207 | 84 | 84 | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | LaR | 300 | 300 | 433 | 433 | |
| Finanzielle Verbindlichkeiten, nach Klassen | | | | | | |
| Finanzschulden | FLAC | 6.190 | 6.761 | 7.261 | 7.727 | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | FLAC | 1.014 | 1.014 | 794 | 794 | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | n.a. | 104 | 104 | 213 | 213 | |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | HfT | 63 | 63 | 27 | 27 | |
| • Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ²⁾ | FLAC | 414 | 414 | 170 | 170 | |
| Zusammenfassung pro Kategorie | | | | | | |
| Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS) | | 23 | _ | 20 | - | |
| Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (HfT) | | 207 | - | 84 | - | |
| Kredite und Forderungen (LaR) | | 2.044 | - | 2.162 | - | |
| Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden (FLAC) | | 7.618 | - | 8.225 | - | |
| Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (HfT) | | 63 | - | 27 | - | |
| 1) 7 1 1 66 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | | | | | | |

¹⁾ Zu Anschaffungskosten bewertete Beteiligungen.

 $^{^{2)} \,} Beinhaltet \, sonstige \, finanzielle \, Vermögens werte \, bzw. \, Verbindlichkeiten \, im \, Anwendungsbereich \, des \, IAS \, 39/IFRS \, 7.$

Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den sonstigen Krediten und den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten wird aufgrund der kurzfristigen Laufzeit angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten Beteiligungen (Anteile an Kapitalgesellschaften sowie Genossenschaftsanteile), für die keine auf einem aktiven Markt notierten Preise vorliegen, so dass eine verlässliche Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes dieser Instrumente nicht möglich ist. Daher werden die Beteiligungen zu Anschaffungskosten bilanziert. Anteilige Veräußerungen dieser Beteiligungen erfolgten im Geschäftsjahr 2013 nicht; ebenso ist ein (teilweiser) Verkauf in absehbarer Zukunft nicht geplant. Die handelbaren Wertpapiere beinhalten fast ausschließlich Eigenkapitalinstrumente in Form von Anteilen an Geldmarktfonds.

Derivate mit bilanzieller Sicherungsbeziehung kommen ausschließlich im Rahmen von Cash Flow Hedges zur Absicherung von Währungsrisiken zum Einsatz. Als Sicherungsintrumente werden dafür Zinswährungsswaps verwendet. Darüber hinaus werden Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Währungsrisiken eingesetzt. Zur Absicherung gegen Zinsrisiken werden Zinscaps und -swaps verwendet. Die beizulegenden Zeitwerte der Derivate werden auf Basis von anerkannten Bewertungsmodellen berechnet, deren wesentliche Inputfaktoren am Markt beobachtbar sind.

Für die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten wird angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht.

Ausführungen zur Höhe der als Sicherheiten verpfändeten finanziellen Vermögenswerte sind den Anmerkungen zu den jeweiligen Bilanzposten zu entnehmen. Die Grundlagen der Verpfändung von finanziellen und nicht-finanziellen Vermögenswerten der Schaeffler Gruppe sind im SFA enthalten (vgl. Tz. 4.10). Die Sicherheiten sind grundsätzlich für die Laufzeit des SFA gestellt und können beispielsweise im Fall der Nichteinhaltung der definierten Finanzkennzahlen aufgrund eines außerordentlichen Kündigungsrechts der Kreditgeber verwertet werden.

Für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die entweder zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden oder für die eine Angabe des beizulgenden Zeitwertes im Konzernanhang erfolgt, wurde auf Basis der Ermittlungsweise des beizulegenden Zeitwertes eine dreistufige hierarchische Einstufung vorgenommen (Level 1 - Level 3). Diese trägt der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung. Gemäß den Stufen der Hierarchie wird der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstrumentes mittels der folgenden Faktoren ermittelt:

- Level 1: auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten notierte Preise. Hierunter fallen die handelbaren Wertpapiere, deren beizulegender Zeitwert sich anhand des Börsenkurses zum Stichtag für die gehaltenen Fonds bestimmt.
- Level 2: basierend auf einem Bewertungsverfahren, dessen wesentliche Faktoren auf beobachtbaren Marktdaten beruhen. Hierunter fallen neben den vorhandenen Devisentermingeschäften, Zinswährungsswaps und Zinscaps auch die Finanzschulden sowie separat zu bilanzierende eingebettete Derivate. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt auf Basis anerkannter Bewertungsverfahren unter Zugrundelegung der am Markt beobachtbaren relevanten Inputparameter. Der beizulegende Zeitwert der Finanzschulden ergibt sich als Barwert der erwarteten zukünftigen Cash Flows. Die Diskontierung erfolgt auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen risikoadäquaten Zinssätze.

• Level 3: basierend auf einem Bewertungsverfahren, dessen wesentliche Faktoren nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen. In der Schaeffler Gruppe sind keine derartigen Finanzinstrumente vorhanden.

Die folgende Übersicht stellt die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie deren Leveleinstufung dar. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, bei denen angenommen wird, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht, sind nicht enthalten.

Nr. 074

| in Mio. EUR | Level 1 | Level 2 | Gesamt |
|---|---------|---------|--------|
| 31. Dezember 2013 | | | |
| Handelbare Wertpapiere | 9 | | 9 |
| Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 42 | 42 |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 207 | 207 |
| Summe finanzielle Vermögenswerte | 9 | 249 | 258 |
| Finanzschulden | | 6.761 | 6.761 |
| Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 104 | 104 |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 63 | 63 |
| Summe finanzielle Verbindlichkeiten | 0 | 6.928 | 6.928 |
| 31. Dezember 2012 | | | |
| Handelbare Wertpapiere | 6 | | 6 |
| Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 30 | 30 |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 84 | 84 |
| Summe finanzielle Vermögenswerte | 6 | 114 | 120 |
| Finanzschulden | | 7.727 | 7.727 |
| Als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 213 | 213 |
| Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate | | 27 | 27 |
| Summe finanzielle Verbindlichkeiten | 0 | 7.967 | 7.967 |

Jeweils zum Ende einer Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bewertungshierarchien vorzunehmen sind. In der Berichtsperiode wurden keine Transfers zwischen den verschiedenen Ebenen vorgenommen.

Die Nettogewinne und -verluste nach Kategorien von Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7.20 ergeben sich wie folgt:

Nr. 075

| | | a | us der Folg | gebewertung | ng Nettoerge | |
|--|-----------------------------------|-------------------|----------------------------|------------------------------|--------------|------|
| in Mio. EUR | aus Zinsen und Divi- denden | zum Fair Value | Wert- berich- tigung | Währungs- umrech- nung | 2013 | 2012 |
| Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte | 1 | | | | 1 | 1 |
| Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten | -189 | 280 | | | 91 | 113 |
| Kredite und Forderungen | 7 | | 4 | -17 | -6 | -1 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden | -465 | | | 102 | -363 | -521 |
| Summe | -646 | 280 | 4 | 85 | -277 | -408 |

Die Nettogewinne und -verluste enthalten, wie oben dargestellt, Zinsen und Dividenden, Effekte aus der erfolgswirksamen Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value), Wertminderungen und -aufholungen (Wertberichtigung) sowie Effekte aus der Währungsumrechnung. Das Zinsergebnis aus finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, ist in den Zinserträgen aus finanziellen Vermögenswerten bzw. den Zinsaufwendungen aus Finanzschulden enthalten (vgl. Tz. 3.5).

Der Nettogewinn in Höhe von 91 Mio. EUR (Vj.: 113 Mio. EUR) aus zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entfällt ausschließlich auf Derivate. Von diesem Nettogewinn werden 38 Mio. EUR (Vj.: 106 Mio. EUR) im Finanzergebnis gezeigt. Fair Value Änderungen der separat bilanzierten eingebetteten Derivate führten zu Erträgen von 113 Mio. EUR (Vj.: 128 Mio. EUR).

Die Nettowährungsgewinne in Bezug auf Kredite und Forderungen sowie finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, belaufen sich auf 85 Mio. EUR (Vj.: 7 Mio. EUR). Die Wertberichtigung bei finanziellen Vermögenswerten der Kategorie Kredite und Forderungen unterteilt sich in eine Wertaufholung in Höhe von 3 Mio. EUR (Vj.: 4 Mio. EUR) sowie eine Wertminderung in Höhe von 6 Mio. EUR (Vj.: 9 Mio. EUR) und entfällt ausschließlich auf die Klasse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In Bezug auf finanzielle Vermögenswerte der Klasse sonstige Kredite ergab sich eine Wertaufholung von 6 Mio. EUR (Vj.: Wertminderung von 13 Mio. EUR).

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsaktivitäten

Überblick

Aufgrund ihrer weltweiten Geschäftstätigkeit sowie den daraus resultierenden Finanzierungsanforderungen ist die Schaeffler Gruppe den folgenden Risiken ausgesetzt:

- (1) Liquiditätsrisiko
- (2) Kontrahentenrisiko
- (3) Marktrisiken (Zins-, Währungs- und Sonstige Marktpreisrisiken)

Der Vorstand der Schaeffler Gruppe trägt die Gesamtverantwortung für die Einrichtung und Aufsicht über das Risikosteuerungssystem des Konzerns. Die Finanzabteilung ist verantwortlich für die Entwicklung und Überwachung dieser Risikosteuerung und berichtet diesbezüglich regelmäßig an den Vorstand Finanzen der Schaeffler Gruppe.

Es existieren konzernweite Richtlinien der Risikosteuerung zwecks Identifikation und Analyse der Risiken der Schaeffler Gruppe, Bestimmung angemessener Risikogrenzen und -kontrollen und Überwachung der Risiken sowie Einhaltung der Grenzwerte. Die Verfahren und Systeme der Risikosteuerung werden regelmäßig überprüft, um angemessen auf Änderungen der Marktbedingungen bzw. Änderungen der Aktivitäten der Schaeffler Gruppe reagieren zu können.

Im Rahmen des Risikomanagements werden derivative Finanzinstrumente zur Steuerung von Risiken eingesetzt. Die Nominalwerte und beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente stellen sich am Bilanzstichtag wie folgt dar:

| | | 31.12.2013 | | 31.12.2012 |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|-------------|---------------------------|
| in Mio. EUR | Nominalwert | Beizulegender Zeitwert | Nominalwert | Beizulegender Zeitwert |
| Finanzielle Vermögenswerte | | | | |
| Währungssicherung | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 1.353 | 60 | 1.643 | 47 |
| davon Hedge Accounting | 787 | 42 | 1.202 | 30 |
| Zinssicherung | | | | |
| Zinscap | 400 | 0 | 2.488 | 0 |
| davon Hedge Accounting | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | | | |
| Währungssicherung | | | | |
| Devisentermingeschäfte | 712 | 15 | 665 | 16 |
| davon Hedge Accounting | 310 | 4 | 138 | 7 |
| Zinswährungsswap | 2.020 | 152 | 1.293 | 44 |
| davon Hedge Accounting | 1.070 | 100 | 609 | 26 |
| Zinssicherung | | | | |
| Zinsswap | 0 | 0 | 3.500 | 179 |
| davon Hedge Accounting | 0 | 0 | 3.500 | 179 |

Weitere Ausführungen zur Steuerung finanzieller Risiken befinden sich im "Chancen- und Risikobericht".

(1) Liquiditätsrisiko

Das Risiko, dass die Schaeffler Gruppe ihre Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht erfüllen kann, wird als Liquiditätsrisiko bezeichnet. Im Rahmen der Steuerung ihres Liquiditätsrisikos stellt die Schaeffler Gruppe sicher, dass sowohl unter normalen als auch unter schwierigen Bedingungen stets ausreichend Liquidität zur Erfüllung fälliger Verbindlichkeiten zur Verfügung steht, ohne dabei untragbare Verluste einzugehen oder die Reputation der Schaeffler Gruppe zu gefährden.

Das Liquiditätsrisiko wird von der Finanzabteilung basierend auf einem kurzfristig (4 Wochen) und mittelfristig (12 Monate) rollierenden Zeithorizont genau überwacht. Sowohl der Liquiditätsstatus als auch der Liquiditätsplan werden regelmäßig an den Vorstand Finanzen berichtet.

Die Schaeffler Gruppe sichert die Einhaltung der Finanzierungsvoraussetzungen des operativen Geschäfts sowie der finanziellen Verpflichtungen durch den Einsatz von Eigenkapital, Cash-Pooling-Vereinbarungen, konzerninternen Krediten sowie gewährten Kreditlinien auf Basis der jeweiligen rechtlichen und steuerlichen Vorschriften.

Die folgende Übersicht zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen aus Finanzverbindlichkeiten und derivativen Verbindlichkeiten der Schaeffler Gruppe:

| in Mio. EUR | Buchwert | Vertraglich vereinb. Zahlungs- ströme | Bis zu 1 Jahr | 1–5 Jahre | Mehr als 5 Jahre |
|--|----------|--|------------------|-----------|---------------------|
| 31. Dezember 2013 | | | | | |
| Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 7.618 | 9.291 | 1.941 | 5.528 | 1.822 |
| • Finanzschulden | 6.190 | 7.863 | 521 | 5.520 | 1.822 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.014 | 1.014 | 1.014 | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 414 | 414 | 406 | 8 | 0 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 167 | 149 | 25 | 95 | 29 |
| Summe | 7.785 | 9.440 | 1.966 | 5.623 | 1.851 |
| 31. Dezember 2012 | | | | | |
| Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 8.225 | 9.978 | 1.747 | 7.345 | 886 |
| Finanzschulden | 7.261 | 9.014 | 796 | 7.338 | 880 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 794 | 794 | 794 | | |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 170 | 170 | 157 | 7 | 6 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | 7.967 | 252 | 144 | 108 | |
| Summe | 16.192 | 10.230 | 1.891 | 7.453 | 886 |
| | | | | | |

Die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme in Bezug auf die Finanzschulden umfassen erwartete Zinsen sowie den Rückzahlungsbetrag der Kredite.

Zudem kann auf eine Kreditlinie über 1.000 Mio. EUR zurückgegriffen werden. Die Verzinsung beläuft sich auf den Euribor plus 287,5 Basispunkte (Bp).

(2) Kontrahentenrisiko

Das Risiko eines finanziellen Verlusts für die Schaeffler Gruppe aufgrund des Ausfalls eines Kunden bzw. Geschäftspartners wird als Kontrahentenrisiko bezeichnet. Von diesem Risiko sind im Wesentlichen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen finanziellen Vermögenswerte betroffen.

Das Kontrahentenrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird durch die laufende Überwachung des Finanzstatus, der Kreditwürdigkeit sowie der Zahlungshistorie der jeweiligen Kunden kontrolliert. Weitere Maßnahmen der Kontrahentenrisikosteuerung sind ein effizientes Mahnverfahren sowie die Einteilung der Kunden in definierte Risikokategorien. In diesem Kontext wird auch der Einsatz angemessener Kreditlinien beurteilt. Das Kontrahentenrisiko wird zusätzlich durch Warenkreditversicherungen begrenzt. Im Rahmen dieser Versicherungen werden je nach Kundenbonität bis zu 80 % der ausstehenden Forderungen abgesichert. Alle relevanten Regelungen sind in einer Richtlinie der Schaeffler Gruppe festgehalten.

Weitere Ausführungen zur Behandlung von Wertminderungen bei Krediten und Forderungen befinden sich unter Tz. 1.3.

Das maximale Kontrahentenrisiko am Bilanzstichtag ohne Berücksichtigung von Sicherheiten entspricht dem jeweiligen Buchwert der finanziellen Vermögenswerte (vgl. Tabelle Nr. 075).

In Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die weder wertberichtigt noch überfällig sind, sind dem Vorstand der Schaeffler Gruppe keinerlei Anzeichen bekannt, dass die Debitoren ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. In Bezug auf die sonstigen finanziellen Vermögenswerte, d. h. die handelbaren Wertpapiere, die sonstigen Kredite sowie die derivativen finanziellen Vermögenswerte ergeben sich nach Einschätzung des Managements über die vorgenommenen Wertberichtigungen hinaus keine Anzeichen, dass die Gegenpartei ihre zukünftigen vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen kann.

Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen besteht in der Sparte Automotive eine Risikokonzentration auf diverse Automobilhersteller (vgl. Tz. 5.4).

(3) Marktrisiken

Unter dem Sammelbegriff Marktrisiko wird das Risiko aus Änderungen von Marktpreisen wie beispielsweise Zinssätzen, Wechselkursen und Aktienkursen mit Auswirkungen auf das Periodenergebnis sowie den Wert der gehaltenen Finanzinstrumente zusammengefasst. Ziel der Steuerung des Marktrisikos ist es, die Marktrisiken innerhalb eines annehmbaren Rahmens bei gleichzeitiger Optimierung von Erträgen zu steuern und zu kontrollieren.

Um das Marktrisiko zu steuern, schließt die Schaeffler Gruppe Derivate ab. Sämtliche daraus resultierende Transaktionen werden im Rahmen der durch den Vorstand freigegebenen Risikosteuerungsstrategie durchgeführt. Marktrisiken werden von der Finanzabteilung genau überwacht, aktiv gesteuert und an den Vorstand Finanzen berichtet.

Zinsänderungsrisiko: Die verzinslichen Finanzinstrumente der Schaeffler Gruppe lassen sich in Bezug auf die grundlegende Ausgestaltung des jeweiligen Zinssatzes wie folgt zusammenfassen:

Nr. 078

| | | Buchwert |
|-----------------------------------|------------|------------|
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
| Variabel verzinsliche Instrumente | 2.212 | 4.555 |
| • Finanzielle Schulden | 2.212 | 4.555 |
| Festverzinsliche Instrumente | 3.978 | 2.706 |
| Finanzielle Schulden | 3.978 | 2.706 |

Durch den Einsatz von Zinscaps und -swaps stellt die Schaeffler Gruppe sicher, dass das Zinsänderungsrisiko, welches aus den variabel verzinslichen Schulden des SFA resultiert, minimiert wird. Zum Geschäftsjahresende sind Zinscaps im Bestand.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von 3.500 Mio. EUR, die zur ökonomischen Absicherung variabel verzinslicher Schulden eingesetzt wurden, vorzeitig abgelöst und die Cash Flow Hedge-Beziehung beendet. Die bis zum 21. November 2013 im sonstigen Ergebnis erfassten erfolgsneutralen Marktwertänderungen betragen 6 Mio. EUR und werden ratierlich über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts bis zum 30. Juni 2014 ergebniswirksam aufgelöst. In diesem Zusammenhang wurden bisher Zinserträge in Höhe von 1 Mio. EUR erfasst.

Die aus einer beendeten Cash Flow Hedge-Beziehung bis zum 20. November 2009 entstandene Rücklage in Höhe von -286 Mio. EUR wird ergebniswirksam effektivzinskonstant aufgelöst. Im Geschäftsjahr 2013 führte dies zur Erfassung von Zinsaufwendungen in Höhe von 37 Mio. EUR (Vj.: 72 Mio. EUR).

Der Anteil, der im kumulierten übrigen Eigenkapital erfassten Rücklage aus der Absicherung von Zahlungsströmen, der auf die Absicherung von Zinsrisiken entfällt, entwickelte sich wie folgt:

| in Mio. EUR | 2013 | 2012 |
|--|------|------|
| Anfangsbestand zum 01. Januar | 2 | -122 |
| Zuführungen | -33 | 52 |
| Auflösungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| • Finanzerträge | 0 | 0 |
| • Finanzaufwendungen | 36 | 72 |
| Endbestand zum 31. Dezember | 5 | 2 |

Zinssensitivität

Zur Berechnung der Sensitivität wurde die Annahme getroffen, dass alle anderen Variablen, insbesondere Devisenkurse, konstant bleiben. Des Weiteren wird bei der Analyse unterstellt, dass die Zinssätze nicht kleiner als o % werden können. In Bezug auf variabel verzinsliche Instrumente würde eine Verschiebung der Zinskurve um 100 Bp zum 31. Dezember 2013 das Periodenergebnis bzw. das Eigenkapital folgendermaßen beeinflussen (erhöhen bzw. vermindern).

Nr. 080

| | Pe | riodenergebnis | Eigenkapital | | | |
|--|-------------|----------------|--------------|--------------|--|--|
| in Mio. EUR | Plus 100 Bp | Minus 100 Bp | Plus 100 Bp | Minus 100 Bp | | |
| Zum 31. Dezember 2013 | | | | | | |
| Variabel verzinste Instrumente | -8 | 1 | | | | |
| Nicht als Sicherungsinstrumente designierte Zinsderivate | -30 | 55 | | | | |
| Summe | -38 | 56 | 0 | 0 | | |
| Zum 31. Dezember 2012 | | | | | | |
| Variabel verzinste Instrumente | 10 | -10 | | | | |
| Als Sicherungsinstrument designierte Zinsderivate | 0 | 0 | 54 | -54 | | |
| Nicht als Sicherungsinstrumente designierte Zinsderivate | 4 | 15 | | | | |
| Summe | 14 | 5 | 54 | -54 | | |

Der Effekt aus den variabel verzinsten Instrumenten ist rein auf eine erhöhte bzw. verminderte Zinslast zurückzuführen. Die Veränderung des Periodenergebnisses sowie des Eigenkapitals aus den Zinsderivaten wird ausschließlich durch Marktwertänderungen hervorgerufen. Bei den nicht als Sicherungsinstrument designierten Zinsderivaten entfallen -30 Mio. EUR bzw. 55 Mio. EUR auf das Periodenergebnis und beinhalten neben Effekten aus eingebetteten Derivaten in Höhe von -31 Mio. EUR bzw. 55 Mio. EUR Effekte aus Zinsderivaten in Höhe von 1 Mio. EUR bzw. 0 Mio. EUR.

Währungsrisiko: Die Schaeffler Gruppe ist Währungsrisiken im Zusammenhang mit Verkäufen, Käufen, Ausleihungen sowie Finanzschulden, die auf eine andere als die funktionale Währung des jeweiligen Unternehmens der Schaeffler Gruppe lauten, ausgesetzt.

Die folgende Tabelle zeigt die Fremdwährungsrisiken aus der operativen Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe bezüglich ihrer wesentlichen Währungen und basiert auf den jeweiligen Nominalwerten zu den entsprechenden Bilanzstichtagen:

| мт. | 001 | |
|-----|-----|--|
| | | |
| | | |

| in Mio. EUR | USD | JPY | HUF | RON |
|--|------|-----|------|------|
| 31. Dezember 2013 | | | | |
| Geschätztes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit | 1026 | 44 | -115 | -167 |
| Devisentermingeschäfte | -608 | -40 | 86 | 177 |
| Verbleibendes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit | 418 | 4 | -29 | 10 |
| 31. Dezember 2012 | | | | |
| Geschätztes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit | 942 | 85 | -110 | -194 |
| Devisentermingeschäfte | -762 | -78 | 81 | 149 |
| Verbleibendes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit | 180 | 7 | -29 | -45 |

Das geschätzte Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit stellt das Fremdwährungsrisiko aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit bezogen auf die jeweils folgenden zwölf Monate dar. Das verbleibende Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit gibt das gebündelte Risiko aller Unternehmen der Schaeffler Gruppe wieder, welche keinen lokalen Einschränkungen im Sinne eines Verbotes von Währungsgeschäften mit der Finanzabteilung der Schaeffler Gruppe unterliegen. Der Posten bildet somit den Unterschiedsbetrag zwischen bilanziell erfassten Grundgeschäften sowie bislang noch bilanzunwirksamen Grundgeschäften in Form von zukünftig erwarteten Cash Flows aus Fremdwährungen und bereits bilanziell erfassten Sicherungsinstrumenten ab. Das Währungsrisiko in Ländern mit Einschränkungen des Devisenverkehrs (vgl. Tz. 5.3) wird von der Finanzabteilung der Schaeffler Gruppe überwacht. Das größte Währungsrisiko in diesen Ländern resultiert aus dem US-Dollar und beläuft sich auf ein geschätztes Volumen von -225 Mio. EUR (Vj.: -174 Mio. EUR).

Zu jedem Zeitpunkt sichert die Schaeffler Gruppe einen Großteil der geschätzten Fremdwährungsrisiken aus operativer Geschäftstätigkeit in Bezug auf geplante Verkäufe und Käufe innerhalb der jeweils nächsten zwölf Monate ab. Die Schaeffler Gruppe nutzt hierzu Devisentermingeschäfte.

Kredite zwischen Konzernunternehmen, die auf eine andere als die funktionale Währung einer der beiden Parteien lauten, werden grundsätzlich mit Hilfe von Termingeschäften, welche gleichzeitig mit der Rückzahlung der Kredite fällig werden, vollständig abgesichert.

Teile der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten, die auf eine andere als die funktionale Währung lauten, werden durch den Einsatz von Zinswährungsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 2.650 Mio. USD abgesichert. Die Marktwertänderungen dieser Zinswäh-

rungsswaps die nicht im Rahmen von Hedge Accounting bilanziert werden (Nominalvolumen von 1.250 Mio. USD; Vj.: 900 Mio. USD), sind im Geschäftsjahr 2013 direkt ergebniswirksam erfasst worden.

Währungsrisiken, die aus intern ausgereichten Fremdwährungskrediten resultieren, werden auf betriebswirtschaftlicher Basis vollständig abgesichert, so dass sich hieraus keine wesentlichen zusätzlichen Währungsrisiken ergeben.

Cash Flow Hedge

Die Devisentermingeschäfte bestimmter Währungen werden als Cash Flow Hedges abgebildet, die eine nahezu vollständige Effektivität aufweisen. Die Schwankungen der beizulegenden Zeitwerte dieser Derivate gehen in das sonstige Ergebnis ein. Die Gewinne und Verluste aus den Sicherungsinstrumenten werden zu dem Zeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, in dem die abgesicherte Transaktion (Grundgeschäft) realisiert wird. Sowohl der überwiegende Teil der geplanten Transaktionen als auch die daraus resultierende Erfolgswirkung treten innerhalb des jeweils auf den Bilanzstichtag folgenden Geschäftsjahrs ein.

Der Anteil, der im kumulierten übrigen Eigenkapital erfassten Rücklage aus der Absicherung von Zahlungsströmen, der auf die Absicherung gegen Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft entfällt, entwickelte sich wie folgt:

| | Nr. 082 | |
|------|---------------------|--|
| 2013 | 2012 | |
| 23 | -56 | |
| -9 | 23 | |
| | | |
| 23 | 0 | |
| 0 | 56 | |
| 37 | 23 | |
| | 23 -9 23 0 | |

Ebenfalls im Rahmen eines Cash Flow Hedge wird die Absicherung des Währungsrisikos aus in US-Dollar begebenen Anleihen durch Zinswährungsswaps mit einem Nominalvolumen von 1.400 Mio. USD (Vj.: 800 Mio. USD) abgebildet. In diesem Zusammenhang ist zum 31. Dezember 2013 als effektiver Teil der Zeitwertentwicklung der designierten Finanzinstrumente ein kumulierter Aufwand in Höhe von 23 Mio. EUR (Vj.: 25 Mio. EUR) im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst worden. Ineffektivitäten traten keine auf. Die dabei abgesicherten Währungsumrechnungseffekte werden in den Jahren 2014 bis 2021 erfolgswirksam erfasst.

Der Anteil, der im kumulierten übrigen Eigenkapital erfassten Rücklage aus der Absicherung von Zahlungsströmen, der auf die Absicherung gegen Währungsrisiken aus Finanzierungstätigkeiten entfällt, entwickelte sich wie folgt:

| | | 111.005 | |
|--|------|---------|--|
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | |
| Anfangsbestand zum 01. Januar | -24 | 0 | |
| Zuführungen | -74 | -26 | |
| Auflösungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | | | |
| • Finanzerträge | 0 | 0 | |
| Finanzaufwendungen | 51 | 2 | |
| Endbestand zum 31. Dezember | -47 | -24 | |

Net Investment Hedge

Ein Teil der Investitionen des Konzerns in die US-Tochtergesellschaften der Schaeffler Gruppe werden durch Teiltranchen der Finanzverbindlichkeiten, die auf US-Dollar lauten (Nominalwert 999 Mio. USD; Vj.: 900 Mio. USD), mittels eines Net Investment Hedge gegen Wechselkursschwankungen abgesichert. Dies reduziert das Translationsrisiko des Konzerns aus den US-Tochtergesellschaften. In diesem Zusammenhang ist zum 31. Dezember 2013 aus der Fremdwährungsbewertung der designierten Finanzschulden ein kumulierter Ertrag in Höhe von 42 Mio. EUR (Vj.: 2 Mio. EUR) im übrigen Eigenkapital erfasst worden. Eine Unwirksamkeit hinsichtlich der Absicherung war nicht zu erfassen. Investitionen in andere Tochtergesellschaften des Konzerns wurden nicht abgesichert.

Währungssensitivität

Im Rahmen der währungsrisikobezogenen Sensitivitätsanalyse für das operative Geschäft wird eine 10 %ige Abwertung des Euro gegenüber jeder wesentlichen Fremdwährung zum 31. Dezember 2013 simuliert. In die Analyse werden neben Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen derivative Finanzinstrumente, die der Absicherung gegen Fremdwährungsrisiken dienen, einbezogen. Hierbei wird die Annahme getroffen, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben.

Die Auswirkungen auf das Periodenergebnis bzw. auf das Eigenkapital aufgrund der Stichtagsbewertung und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Nr. 084

| in Mio. EUR | | 31.12.2013 | | 31.12.2012 |
|-------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | Periodenergebnis | Eigenkapital | Periodenergebnis | Eigenkapital |
| USD | 14 | -61 | 3 | -86 |
| JPY | -3 | 0 | -3 | -6 |
| HUF | 0 | 8 | -6 | 9 |
| RON | 0 | 18 | -16 | 16 |

Umgekehrt hätte eine 10 %ige Aufwertung des Euro im Vergleich zu den wesentlichen Fremdwährungen zum 31. Dezember 2013 – wiederum unter der Annahme, dass alle anderen Variablen konstant bleiben – den gleichen Effekt mit umgekehrtem Vorzeichen bewirkt.

Im Rahmen der währungsrisikobezogenen Sensitivitätsanalyse aus Finanzierungstätigkeit wird eine 10 %ige Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2013 simuliert. In die Analyse werden Fremdwährungsfinanzschulden und derivative Finanzinstrumente, die der Absicherung gegen finanzielle Fremdwährungsrisiken dienen, einbezogen. Hierbei wird die Annahme getroffen, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben.

Nr. 085

| | | 31.12.2013 | | 31.12.2012 |
|--|------------------|--------------|------------------|--------------|
| in Mio. EUR | Periodenergebnis | Eigenkapital | Periodenergebnis | Eigenkapital |
| Währungseffekte Finanzverbindlichkeiten | -192 | -72 | -142 | -75 |
| Währungseffekte Derivate | 192 | 21 | 144 | 23 |
| Summe | 0 | -51 | 2 | -52 |

Sonstige Marktpreisrisiken: Unter die sonstigen Marktpreisrisiken fallen prinzipiell Risiken aus Änderungen von Börsenkursen und Aktienpreisindizes sowie aus Änderungen von Warenund Rohstoffpreisen für den Fall, dass Bezugsverträge für Waren und Rohstoffe im Einklang mit den entsprechenden Regelungen des IAS 39 als Finanzinstrumente zu definieren wären.

Dies ist bei der Schaeffler Gruppe nicht der Fall. Die Absicherung gegenüber Waren- und Rohstoffpreisrisiken erfolgt über langfristige Lieferverträge, die Preisanpassungsklauseln beinhalten.

Risiken aus Börsenkursen und Aktienpreisindizes betreffen ausschließlich die handelbaren Wertpapiere. Angesichts der Höhe des Bestands dieser Finanzinstrumente sind die mit diesem Posten verbundenen Marktpreisrisiken als nicht wesentlich anzusehen.

 $Saldierung\ von\ finanziellen\ Verm\"{o}genswerten\ und\ finanziellen\ Verbindlichkeiten$

Zum 31. Dezember 2013 werden derivative finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gehalten, die gemäß IAS 32.42 nicht saldierungspflichtig sind, jedoch im Insolvenzfall aufgrund einer rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung aufgerechnet werden können.

Die folgende Tabelle stellt die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gemäß IFRS 7.13C dar:

Nr. 086

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|------------|------------|
| Finanzielle Vermögenswerte | | |
| Bruttowerte der finanziellen Vermögenswerte | 249 | 114 |
| Werte die gemäß IAS 32.42 saldiert werden | 0 | 0 |
| Nettowerte der finanziellen Vermögenswerte | 249 | 114 |
| Werte mit Globalnettingvereinbarung | | |
| Derivate | -56 | -45 |
| Nettobetrag der finanziellen Vermögenswerte | 193 | 69 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | |
| Bruttowerte der finanziellen Verbindlichkeiten | 167 | 240 |
| Werte die gemäß IAS 32.42 saldiert werden | 0 | 0 |
| Bruttowerte der finanziellen Verbindlichkeiten | 167 | 240 |
| Werte mit Globalnettingvereinbarung | | |
| Derivate | -56 | -45 |
| Nettobetrag der finanziellen Verbindlichkeiten | | 195 |

4.16 Kapitalstruktur

Das Eigenkapital der Schaeffler Gruppe (inkl. der Anteile anderer Gesellschafter an vollkonsolidierten Tochterunternehmen) erhöhte sich im Geschäftsjahr 2013 um 383 Mio. EUR auf 2.491 Mio. EUR (Vj.: 2.108 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote (Verhältnis: Eigenkapital zur Bilanzsumme) betrug zum 31. Dezember 2013 18,6 % (Vj.: 15,6 %).

Vorrangiges Ziel im Rahmen des Kapitalmanagements der Schaeffler Gruppe ist es, die Fähigkeit zur Schuldentilgung sicherzustellen und ausreichend finanzielle Ressourcen bereitzuhalten. Wichtigstes Instrument in diesem Zusammenhang stellt ein detailliertes Liquiditätsmanagement auf Ebene der Konzerngesellschaften dar. Damit soll sichergestellt werden, dass regelmäßig ausreichende Liquiditätsreserven vorhanden sind, um die im Rahmen der Konzernfinanzierung (vgl. Tz. 4.10) eingegangenen Finanzschulden zu bedienen.

Im Rahmen dieser Finanzierung unterliegt die Schaeffler Gruppe Auflagen, die die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants, vgl. Tz. 4.10) beinhalten. Die Einhaltung dieser Financial Covenants wird laufend auf Konzernebene überwacht. Die in den Definitionen der Kennzahlen verwendeten Berechnungsparameter sind detailliert in den Kreditverträgen geregelt und lassen sich nicht unmittelbar aus den Zahlen des Konzernabschlusses ableiten.

Sowohl im Geschäftsjahr 2013 als auch 2012 wurden die Financial Covenants entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen eingehalten. Auf Basis der Planung geht die Schaeffler Gruppe davon aus, dass die Financial Covenants auch in den Folgejahren eingehalten werden.

Neben den kreditvertraglichen Financial Covenants ermittelt die Schaeffler Gruppe regelmäßig finanzielle Kennzahlen. Eine wichtige Kennzahl stellt das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA (Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) dar, das wie folgt berechnet wird:

Nr. 087

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|------------|------------|
| Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 225 | 121 |
| Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 5.965 | 7.140 |
| Finanzschulden gesamt | 6.190 | 7.261 |
| Gesellschafterdarlehen | 443 | 323 |
| Finanzschulden abzüglich Gesellschafterdarlehen | 5.747 | 6.938 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 300 | 433 |
| Liquidität gesamt | 300 | 433 |
| Netto-Finanzschulden gesamt | 5.890 | 6.828 |
| Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen | 5.447 | 6.505 |
| Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA) ¹⁾ | 1.634 | 2.031 |
| Verhältnis von Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen zu EBITDA ²⁾ | 3,3 | 3,2 |

¹⁾ EBITDA 2013 inkl. Sondereffekten für bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR und Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR.

 $^{^{2)} \} Verschuldungsgrad\ 2013\ ohne\ Sondereffekte\ (siehe\ Fußnote\ 1)\ siehe\ Konzernlagebericht\ unter\ Tz.\ 2.4.$

211

4.17 Leasingverhältnisse

Die Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen sind nicht wesentlich.

Die künftigen Mindestzahlungen aus unkündbaren operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen werden wie folgt fällig:

Nr. 088

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--------------------------------|------------|------------|
| Weniger als ein Jahr | 48 | 46 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 53 | 52 |
| Mehr als fünf Jahre | 5 | 3 |
| Summe | 106 | 101 |

Die Verpflichtungen resultieren im Wesentlichen aus Mietverträgen für Immobilien, Leasingverträgen für Firmenfahrzeuge sowie aus Dienstleistungsverträgen im IT- und Logistikbereich.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden 71 Mio. EUR (Vj.: 68 Mio. EUR) als laufender Aufwand aus operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

5. Sonstige Angaben

5.1 Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2013 hat die Schaeffler Gruppe offene Verpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen für den Kauf von Sachanlagen in Höhe von 177 Mio. EUR (Vj.: 164 Mio. EUR). Es wird erwartet, dass diese Verpflichtungen wie folgt beglichen werden:

Nr. 089

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--------------------------------|------------|------------|
| Weniger als ein Jahr | 164 | 117 |
| Zwischen einem und fünf Jahren | 13 | 47 |
| Summe | 177 | 164 |

5.2 Eventualschulden

Nr. 090

| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|------------|------------|
| Nachzahlungen aus Erneuerbaren-Energien-Gesetz | 6 | 0 |
| Sonstige | 13 | 37 |
| Summe | 19 | 37 |

In den sonstigen Eventualschulden werden im Wesentlichen Ansprüche von Mitarbeitern und ehemaligen Mitarbeitern sowie mögliche Nachforderungen von Finanzbehörden ausgewiesen. Aufgrund der sehr geringen Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme in diesen Fällen sind die Voraussetzungen zum Ansatz einer Rückstellung nicht gegeben.

Mehrere Kartellbehörden haben seit 2011 Untersuchungen wegen möglicher kartellrechtswidriger Absprachen gegen einige Hersteller von Wälz- und Gleitlagern insbesondere für die Automobilindustrie und die sonstige Industrie eingeleitet. Auch die Schaeffler AG bzw. Tochtergesellschaften sind von den Untersuchungen betroffen. Schaeffler kooperiert mit den zuständigen Behörden und unterstützt diese bei ihrer Arbeit. Die Untersuchungen der EU-Kartellbehörde haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2013 dahingehend konkretisiert, dass im Dezember 2013 hierfür eine Risikovorsorge im Konzernabschluss gebildet wurde (vgl. Tz. 4.12). Es besteht weiterhin das Risiko, dass neben der EU-Kartellbehörde auch andere Kartellbehörden Bußgelder verhängen sowie dass Dritte Schadensersatzforderungen geltend

213

machen könnten. So haben bereits verschiedene Kläger in den USA und Kanada Sammelklagen erhoben. Die Höhe möglicher Bußgelder oder Folgeansprüche ist ungewiss, könnte aber erheblich sein.

5.3 Zusätzliche Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die von den ausländischen Tochterunternehmen ausgewiesenen Beträge werden grundsätzlich zu kumulierten Monatsdurchschnittskursen umgerechnet. Hiervon abweichend wird die Liquidität wie in der Konzern-Bilanz zum Stichtagskurs angesetzt.

In der Kapitalflussrechnung enthaltene Veränderungen von Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Konzern-Bilanz abzuleiten, da diese um Währungsumrechnungseffekte angepasst sind.

Zum 31. Dezember 2013 beläuft sich der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 300 Mio. EUR (Vj.: 433 Mio. EUR). In den Zahlungsmitteln sind 151 Mio. EUR (Vj.: 154 Mio. EUR) enthalten, die von Tochterunternehmen in den Ländern Argentinien, Brasilien, China, Chile, Kolumbien, Indien, Südkorea, Südafrika, Taiwan, Thailand, Philippinen, Venezuela und Vietnam gehalten werden. Diese unterliegen Devisenverkehrskontrollen und anderen gesetzlichen Einschränkungen. Die Verfügbarkeit über diese Bestände durch die Schaeffler AG als Mutterunternehmen ist daher eingeschränkt.

Die im März 2013 durchgeführte Preisanpassung (Repricing) und vollständige Rückführung der Tranchen B2 EUR und B2 USD durch Aufnahme neuer Kredittranchen C EUR und C USD war überwiegend zahlungsunwirksam. Auch die im Zusammenhang mit der Refinanzierung des SFA im April 2013 getätigten Finanztransaktionen – wie die Platzierung von Anleihen bei institutionellen Investoren und die Ablöse bestehender Kredite durch Abschluss neuer Kreditvereinbarungen – waren überwiegend zahlungsunwirksam. Lediglich die gezahlten Transaktionskosten für diese Maßnahmen wurden im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit berücksichtigt.

Die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG leistete aufgrund der Dividende der Continental AG eine Ausschüttung an die Schaeffler AG in Höhe von 162 Mio. EUR (Vj.: 80 Mio. EUR) (vgl. Tz. 4.3). Der Ausweis in der Kapitalflussrechnung erfolgt im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit als erhaltene Dividende.

Gemäß dem SFA wurde diese erhaltene Dividende zur Tilgung von Bankverbindlichkeiten verwendet und ist als Mittelabfluss im Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Die Sondereffekte in Höhe von 380 Mio. EUR, die im Zusammenhang mit einem laufenden EU-Kartellverfahren stehen, schlugen sich in einem niedrigeren EBIT und gleichzeitig in entsprechend höheren sonstigen Rückstellungen nieder. Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit blieb somit in 2013 davon unbeeinflusst, mit einem entsprechenden Mittelabfluss ist 2014 zu rechnen.

5.4 Segmentberichterstattung

In Einklang mit IFRS 8 erfolgt die Segmentberichterstattung nach dem "Management Approach" und orientiert sich daher an der internen Organisations- und Managementstruktur einschließlich des internen Berichtswesens an den Vorstand der Schaeffler Gruppe. Schaeffler betreibt Geschäftstätigkeiten, (1) mit denen Erträge erwirtschaftet werden und bei denen Aufwendungen anfallen können, (2) deren EBIT regelmäßig vom Vorstand der Schaeffler Gruppe im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und die Bewertung der Ertragskraft überprüft wird und (3) für welche einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Die Geschäftssegmente der Schaeffler Gruppe werden in Einklang mit dem internen Berichtswesen, welches dem Vorstand zur Verfügung gestellt wird, ausgewiesen. Die Schaeffler Gruppe kann in die zwei im Folgenden beschriebenen Segmente Sparte Automotive und Sparte Industrie eingeteilt werden. Jedes dieser Segmente ist weltweit auf eine spezifische Kundengruppe ausgerichtet. Die einzelnen Segmente bieten unterschiedliche Produkte und Dienstleistungen an und werden getrennt voneinander gesteuert, da sie unterschiedlicher Technologie- und Marketingstrategien bedürfen.

Die folgende Zusammenfassung beschreibt die Tätigkeiten jedes der beiden berichtspflichtigen Segmente der Schaeffler Gruppe:

Automotive: Geschäft mit Produkten und Dienstleistungen mit Kunden der Automobilbranche. Dies beinhaltet in erster Linie Hersteller von Pkw und Lkw (OEM), Automobil-Zulieferer (Tier 1 und Tier 2) sowie solche Unternehmen, welche auf den Vertrieb von Ersatzteilen für Pkw und Lkw ausgerichtet sind (Aftermarket). Das Produktportfolio reicht von Radlagern sowie Fahrwerks- und Lenkungskomponenten über Getriebebauteile und -entwicklungen bis hin zu Motorenelementen und Ventilsteuerungssystemen.

Industrie: Geschäft mit Produkten und Dienstleistungen mit Herstellern von Anlagegütern. Diese Kunden sind insbesondere in den Branchen Produktionsanlagen, Antriebstechnik, Windkraft, Baumaschinen/Traktoren, Konsumgüter, Schwerindustrie, Bahnverkehr und Energieübertragung sowie im industriellen Sekundärmarkt tätig. Auch das Geschäft mit Kunden, deren Schwerpunkt in der Luft- und Raumfahrtindustrie liegt, wird in diesem Segment berichtet. Die wesentlichen Produkte des Segments sind Wälz- und Gleitlager, Linearführungen und Direktantriebe.

Im Folgenden werden Informationen in Bezug auf die Geschäftstätigkeit der beiden berichtspflichtigen Segmente gegeben. Die Leistungsfähigkeit wird dabei mit Hilfe des EBIT gemessen, da der Vorstand davon ausgeht, dass diese Informationen für eine Beurteilung des Ergebnisses der Segmente im Vergleich zu anderen Unternehmen der betreffenden Branchen am einschlägigsten sind.

Die Größen Umsatzerlöse, EBIT, Vermögenswerte, Investitionen und Abschreibungen werden basierend auf einer aktuellen Verteilung gemäß Kunden ausgewiesen. Die Zuordnung von Kunden zu den Sparten wird mindestens jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst. Um die Segmente in vergleichbarer Form darzustellen, wird auch das Vorjahr gemäß der aktuellen Kundenstruktur ausgewiesen. Erträge aufgrund von Transaktionen mit anderen Geschäftssegmenten sind nicht enthalten.

5. Sonstige Angaben **215**

Nr. 091

| 2012 | 2013 | Überleitung auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Mio. EUR |
|-------|-------|---|
| 997 | 736 | EBIT Automotive 1) |
| 416 | 246 | EBIT Industrie ¹⁾ |
| 1.413 | 982 | EBIT |
| -680 | -442 | Finanzergebnis ²⁾ |
| 554 | 801 | Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen |
| 1.287 | 1.341 | Ergebnis vor Ertragsteuern ²⁾ |
| _ | | |

 $^{^{1)}}$ Vorjahreswerte gemäß der 2013 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

Die berichtspflichtigen Segmente Sparte Automotive und Sparte Industrie werden auf weltweiter Basis gesteuert und betreiben Produktionsstätten und Vertriebsstellen in den Regionen Europa, Nordamerika, Südamerika und Asien/Pazifik.

Wesentliche Kunden

Mit einem Key Account wurde im Geschäftsjahr 2013 insgesamt ein Umsatz von 1.397 Mio. EUR (Vj.: 1.358 Mio. EUR) erzielt. Dies entspricht rd. 12,5 % (Vj.: 12,2 %) des Gesamtumsatzes der Schaeffler Gruppe und rd. 17,1 % (Vj.: 17,7 %) des Umsatzes im Segment Automotive.

Regionale Berichterstattung

Nr. 092

| | | Umsatzerlöse ¹⁾ | | Langfristige Vermögenswerte ²⁾ | | |
|-----------------------|--------|----------------------------|------------|---|--|--|
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 | | |
| Europa | 6.226 | 6.228 | 2.525 | 2.681 | | |
| • davon Deutschland | 2.794 | 2.926 | 1.541 | 1.640 | | |
| Nordamerika | 1.833 | 1.759 | 398 | 382 | | |
| Südamerika | 526 | 561 | 107 | 156 | | |
| Asien/Pazifik | 2.620 | 2.577 | 877 | 850 | | |
| • davon Greater China | 1.190 | 1.098 | 545 | 491 | | |
| Summe | 11.205 | 11.125 | 3.907 | 4.069 | | |

 $^{^{1)}\,}Ums\"{a}tze\,nach\,Kundenstandorten;\,Vorjahreswerte\,gem\"{a}\rlap{B}\,der\,2013\,angepassten\,Kundenstruktur\,ausgewiesen.$

²⁾ Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterung unter Tz. 1.4.

 $^{^{2)}} Lang fristige\ Verm\"{o}gens werte\ nach\ Produktionsstandorten.\ Die lang fristigen\ Verm\"{o}gens werte\ umfassen\ Sachanlagen\ und$ $immaterielle\ Verm\"{o}genswerte.$

5.5 Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Die Aktien an der Schaeffler AG werden indirekt von Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg F. W. Schaeffler gehalten. Gemäß den Regelungen des IAS 24 stehen Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herr Georg F. W. Schaeffler der Schaeffler Gruppe nahe.

Die direkten Geschäftsbeziehungen zwischen der Schaeffler Gruppe und Frau und Herrn Schaeffler sind nicht wesentlich.

Der Schaeffler Gruppe nahe stehende Unternehmen bestehen in Form der übergeordneten direkten und indirekten Mutterunternehmen der Schaeffler AG. Direktes Mutterunternehmen der Schaeffler AG ist die Schaeffler Verwaltungs GmbH. Oberstes Mutterunternehmen ist die INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG (IHO). Diese nahe stehenden Unternehmen werden im Folgenden als "übergeordnete IHO-Gesellschaften" bezeichnet. Außerdem zählen die neben der Schaeffler AG von den übergeordneten Mutterunternehmen der Schaeffler AG beherrschten Unternehmen zu den nahe stehenden Unternehmen.

Zwischen den übergeordneten IHO-Gesellschaften und den Unternehmen der Schaeffler Gruppe bestanden in den Geschäftsjahren 2013 und 2012 diverse Geschäftsbeziehungen. Diese betreffen u. a. die Weiterverrechnung von Gebühren für Bankavale an die Schaeffler Gruppe von diversen Dienstleistungen sowie Gesellschafterdarlehen durch eine übergeordnete IHO-Gesellschaft. Bei den Gesellschafterdarlehen handelt es sich insbesondere um die in Tz. 4.10 beschriebenen Darlehen der Schaeffler Verwaltungs GmbH.

Im März 2013 wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Schaeffler AG für das Geschäftsjahr 2012 eine Ausschüttung von 250 Mio. EUR (entsprechend 0,50 EUR je Aktie) beschlossen (vgl. Tz. 4.9).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die im Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe enthaltenen Erträge und Aufwendungen aus Transaktionen mit den übergeordneten IHO-Gesellschaften. Ebenfalls angeführt sind die zum jeweiligen Stichtag im Konzernabschluss enthaltenen Forderungen und Verbindlichkeiten aus derartigen Transaktionen.

Nr. 093

| | | Forderungen | V | erbindlichkeiten |
|----------------------------------|------------|--------------|------------|------------------|
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
| Übergeordnete IHO-Gesellschaften | 1 | 0 | 446 | 324 |
| | | | | Nr. 094 |
| | | Aufwendungen | | Erträge |
| in Mio. EUR | 201 | 3 2012 | 2013 | 2012 |
| Übergeordnete IHO-Gesellschaften | | 3 21 | 3 | 108 |

Des Weiteren stehen die Unternehmen des Continental-Konzerns der Schaeffler Gruppe nahe.

Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen der Schaeffler Gruppe bestehen gegenüber den Konzerngesellschaften der Continental Gruppe in Form von Lieferungen von Fahrzeugkomponenten, Werkzeugen, Entwicklungsleistungen und sonstigen Dienstleistungen sowie Vermietungen von Gewerbeflächen. Die Transaktionen mit der Continental Gruppe wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Zudem wurde mit der Continental AG am 20. August 2008 eine Investorenvereinbarung abgeschlossen. Gegenstand dieser Vereinbarung war u. a. die Verpflichtung der Schaeffler AG, die Beteiligung an der Continental AG bis zum 31. August 2012 auf 49,99 % zu beschränken und bestimmte steuerliche Nachteile der Continental AG aus dem Verlust der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge auszugleichen. Diese Investorenvereinbarung wurde am 13. Mai 2013 gekündigt und endet im Mai 2014.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die im Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe enthaltenen Erträge und Aufwendungen aus Transaktionen mit den Unternehmen des Continental-Konzerns. Ebenfalls angeführt sind die zum jeweiligen Stichtag im Konzernabschluss enthaltenen Forderungen und Verbindlichkeiten aus derartigen Transaktionen.

Nr. 095

| | | Forderungen | Ve | rbindlichkeiten |
|--------------------------------------|------------|--------------|------------|-----------------|
| in Mio. EUR | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
| Unternehmen des Continental-Konzerns | 12 | 10 | 12 | 4 |
| | | | | Nr. 096 |
| | | Aufwendungen | | Erträge |
| in Mio. EUR | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 |
| Unternehmen des Continental-Konzerns | 49 | 34 | 97 | 91 |

Weitere nahe stehende Personen sind die Mitglieder des Executive Board der Schaeffler Gruppe: Herr Klaus Rosenfeld, Herr Dr. Jürgen M. Geißinger (bis 04. Oktober 2013), Herr Wolfgang Dangel (bis 31. Dezember 2013), Herr Prof. Dr. Peter Gutzmer, Herr Oliver Jung, Herr Kurt Mirlach, Herr Robert Schullan, Herr Norbert Indlekofer, Herr Prof. Dr. Peter Pleus und Herr Dr. Gerhard Schuff (bis 30. September 2013).

Ebenfalls der Schaeffler Gruppe nahe stehen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Schaeffler AG, dem, neben Frau und Herrn Schaeffler, die folgenden Personen angehören: Herr Jürgen Bänsch (ab 11. Juli 2013), Herr Prof. Dr. Hans-Jörg Bullinger, Herr Dr. Eckhard Cordes, Herr Dr. Hubertus Erlen, Herr Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Herr Jochen Homburg, Herr Franz-Josef Kortüm, Herr Norbert Lenhard, Herr Dr. Siegfried Luther, Herr Thomas Mölkner, Herr Wolfgang Müller (bis 11. Juli 2013), Herr Tobias Rienth, Frau Stefanie Schmidt, Herr Dirk Spindler, Herr Robin Stalker, Herr Salvatore Vicari, Herr Jürgen Wechsler, Herr Dr. Otto Wiesheu und Herr Jürgen Worrich.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Schaeffler AG und des Executive Board der Schaeffler Gruppe und ihnen nahe stehende Personen erwarben im Rahmen der Erstemissionen in 2013 Anleihen der Schaeffler Finance B.V. im Wert von insgesamt 3 Mio. EUR

(Vj.: 5 Mio. EUR) und erhielten Zinsen in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vj.: 0,2 Mio. EUR) aus diesen Anleihen. Die von den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Schaeffler AG und des Executive Board der Schaeffler Gruppe gehaltenen Anleihen der Schaeffler Finance B.V. besaßen zum 31. Dezember 2013 den Nennwert von insgesamt 6 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR).

Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Executive Board der Schaeffler Gruppe sowie des Aufsichtsrats der Schaeffler AG wurden nicht gewährt.

Die Gesamtvergütungen des Executive Board der Schaeffler Gruppe betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 26 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR).

Die an die Mitglieder des Executive Board der Schaeffler Gruppe geleisteten kurzfristigen Vergütungen betrugen 18 Mio. EUR (Vj.: 21 Mio. EUR).

Die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gewährten Gesamtbezüge des aktienrechtlichen Vorstandes der Schaeffler AG gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6(a) S. 1 HGB betrugen im Geschäftsjahr 2013 13 Mio. EUR (Vj.: 13 Mio. EUR).

Für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurden für die Mitglieder des Executive Board der Schaeffler Gruppe 3 Mio. EUR (Vj.: 2 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst. Für Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurden für die im Geschäftsjahr 2013 aus dem Executive Board der Schaeffler Gruppe ausgeschiedenen Mitglieder 5 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

Die kurzfristig fälligen Leistungen an Mitglieder des Aufsichtsrats der Schaeffler AG betrugen 1 Mio. EUR (Vj.: 1 Mio. EUR).

Ehemalige Mitglieder des Vorstands (bzw. deren Hinterbliebene) des Konzernmutterunternehmens bzw. seiner Vorgängergesellschaften erhielten im Geschäftsjahr 2013 Vergütungen in Höhe von 5 Mio. EUR (Vj.: o Mio. EUR). Hierin enthalten sind die an im Geschäftsjahr ausgeschiedene Vorstände der Schaeffler AG aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährten Bezüge.

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstands (bzw. deren Hinterbliebenen) des Konzernmutterunternehmens bzw. seiner Vorgängergesellschaften belaufen sich zum 31. Dezember 2013 vor Saldierung mit dem entsprechenden Planvermögen auf 6 Mio. EUR (Vj.: 3 Mio. EUR).

5.6 Abschlussprüferhonorare

Das gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB anzugebende Honorar des Konzernabschlussprüfers inklusive seiner verbundenen Unternehmen für Leistungen in Höhe von 4.099 Tsd. EUR (Vj.: 4.354 Tsd. EUR) im Geschäftsjahr 2013 setzt sich wie folgt zusammen: 2.140 Tsd. EUR (Vj.: 1.660 Tsd. EUR) entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen, 1.036 Tsd. EUR (Vj.: 885 Tsd. EUR) auf andere Bestätigungsleistungen, 690 Tsd. EUR (Vj.: 346 Tsd. EUR) auf Steuerberatungsleistungen und 233 Tsd. EUR (Vj.: 1.463 Tsd. EUR) auf sonstige Leistungen.

Vorgenannte Honorare betreffen Leistungen im Zusammenhang mit der Schaeffler AG und ihren deutschen Tochtergesellschaften. Als Abschlussprüfer gilt die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

5.7 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2013 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen wesentliche Einflüsse auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe erwartet werden.

5.8 Anteilsbesitzliste gemäß § 313 Abs. 2 HGB

Mutterunternehmen ist die Schaeffler AG mit Sitz in Herzogenaurach.

| | | | Nr. 097 |
|--|----------------------|-----------------|---------------------------------|
| Gesellschaft | Ort_ | Länder- code | Konzern- beteiligung in % |
| A. Vollkonsolidierte Gesellschaften I. Deutschland (55) | | | |
| AS Auslandsholding GmbH | Bühl | DE | 100,00 |
| CBF Europe GmbH | Wuppertal | DE | 100,00 |
| CVT Beteiligungsverwaltungs GmbH | Bühl | DE | 100,00 |
| CVT Verwaltungs GmbH & Co. Patentverwertungs KG | Bühl | DE | 100,00 |
| Dürkopp Maschinenbau GmbH | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| Egon von Ruville GmbH | Hamburg | DE | 100,00 |
| FAG Aerospace GmbH | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| FAG Aerospace GmbH & Co. KG | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| FAG Industrial Services GmbH | Herzogenrath | DE | 100,00 |
| FAG Kugelfischer GmbH | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltschutz mbH – AMUS | Homburg | DE | 100,00 |
| GURAS Beteiligungs GmbH & Co. Vermietungs-KG | Pullach | DE | 99,00 |
| IAB Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH | Bühl | DE | 100,00 |
| IAB Holding GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| IAB Verwaltungs GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| IDAM Beteiligungs GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| IFT Ingenieurgesellschaft für Triebwerkstechnik mbH | Clausthal-Zellerfeld | DE | 100,00 |
| INA – Drives & Mechatronics AG & Co. KG (ab 01. März 2014: INA – Drives & Mechatronics GmbH & Co. KG) | Suhl | DE | 100,00 |
| INA Automotive GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| INA Beteiligungsgesellschaft mbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| INA Beteiligungsverwaltungs GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Industrieaufbaugesellschaft Bühl mbH | Bühl | DE | 100,00 |
| Industriewerk Schaeffler INA-Ingenieurdienst GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| KWK Verwaltungs GmbH | Langen | DE | 100,00 |
| LuK ASG GmbH | Bühl | DE | 100,00 |
| LuK Auslandsholding GmbH | Bühl | DE | 100,00 |
| LuK Beteiligungsgesellschaft mbH | Bühl | DE | 100,00 |
| LuK GmbH & Co. KG | Bühl | DE | 100,00 |
| LuK Management GmbH | Bühl | DE | 100,00 |
| LuK Truckparts GmbH & Co. KG | Kaltennordheim | DE | 100,00 |

221

| LuK Unna GmbH & Co. KG | | DE | 100,00 |
|--|-------------------|------|--------|
| LuK Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH | Bühl | DE | 100,00 |
| MEDUSA Beteiligungsverwaltungs-Gesellschaft Nr. 64 mbH | Bühl | DE | 100,00 |
| PD Qualifizierung und Beschäftigung GmbH | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| Raytech Composites Europe GmbH | Morbach | DE | 100,00 |
| REDON Beteiligungs GmbH & Co. Vermietungs-KG | Pullach | DE - | 99,90 |
| Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG | Langen | DE - | 100,00 |
| Schaeffler Beteiligungsgesellschaft mbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Beteiligungsverwaltungs GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Elfershausen AG & Co. KG (ab 01. März 2014: Schaeffler Elfershausen GmbH & Co. KG) | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Engineering GmbH | Werdohl | DE | 100,00 |
| Schaeffler Europa Logistik GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Friction Products GmbH | Morbach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Friction Products Hamm GmbH | Hamm/Sieg | DE | 100,00 |
| Schaeffler Immobilien GmbH & Co. KG | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Motorenelemente AG & Co. KG (ab 01. März 2014: Schaeffler Motorenelemente GmbH & Co. KG) | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Versicherungs-Vermittlungs GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Verwaltungsholding Drei GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Verwaltungsholding Eins GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Verwaltungsholding Fünf GmbH & Co. KG (ab 01. Januar 2014: Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG) | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Verwaltungsholding Vier GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Schaeffler Verwaltungsholding Zwei GmbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| Unterstützungskasse der FAG Kugelfischer e. V. | Schweinfurt | DE | 100,00 |
| WPB Water Pump Bearing Beteiligungsgesellschaft mbH | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| WPB Water Pump Bearing GmbH & Co. KG | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| II. Ausland (103) | | | |
| Schaeffler Middle East FZE | Jebel Ali | AE _ | 100,00 |
| Schaeffler Argentina S.R.L. | Buenos Aires | AR | 100,00 |
| Schaeffler Austria GmbH | Berndorf-St. Veit | AT | 100,00 |
| Schaeffler Australia Pty Ltd. | Frenchs Forest | AU | 100,00 |
| Schaeffler Belgium SPRL | Braine L'Alleud | BE | 100,00 |
| Schaeffler Bulgaria OOD | Sofia | BG | 100,00 |
| LuK do Brasil Embreagens Ltda. | Sorocaba | BR | 100,00 |
| Schaeffler Brasil Ltda. | Sorocaba | BR | 100,00 |
| FAG Aerospace Inc. | Stratford | CA | 100,00 |
| Schaeffler Canada Inc. | Oakville | CA | 100,00 |
| Grico Invest GmbH | Chur | СН | 100,00 |
| | | | |

| Hydrel GmbH | Romanshorn | СН | 100,00 |
|---|------------------|----|--------|
| INA Invest GmbH | Horn | СН | 100,00 |
| Octon G.m.b.H. | Horn | СН | 100,00 |
| Schaeffler Chile Rodamientos Ltda. | Santiago | CL | 100,00 |
| Schaeffler (China) Co., Ltd. | Taicang | CN | 100,00 |
| Schaeffler (Nanjing) Co., Ltd. | Nanjing City | CN | 100,00 |
| Schaeffler (Ningxia) Co., Ltd. | Yinchuan | CN | 100,00 |
| Schaeffler Aerospace Bearings (Taicang) Co., Ltd. | Taicang | CN | 100,00 |
| Schaeffler Friction Products (Suzhou) Co., Ltd. | Suzhou | CN | 100,00 |
| Schaeffler Holding (China) Co., Ltd. | Shanghai | CN | 100,00 |
| Schaeffler Trading (Shanghai) Co., Ltd. | Shanghai | CN | 100,00 |
| Schaeffler Colombia Ltda. | Bogotá | CO | 100,00 |
| INA Lanskroun, s.r.o. | Lanskroun | CZ | 100,00 |
| Schaeffler CZ s.r.o. | Prag | CZ | 100,00 |
| Schaeffler Danmark ApS | Aarhus | DK | 100,00 |
| RODISA, S.L. | Elgoibar | ES | 100,00 |
| Schaeffler Iberia, S.L.U. | Barcelona | ES | 100,00 |
| Schaeffler Finland Oy | Espoo | FI | 100,00 |
| FAG France SAS | Chatillon | FR | 100,00 |
| Schaeffler Chain Drive Systems SAS | Calais | FR | 100,00 |
| Schaeffler France SAS | Haguenau | FR | 100,00 |
| LuK (UK) Limited | Sheffield | GB | 100,00 |
| LuK Leamington Limited | Leamington Spa. | GB | 100,00 |
| Schaeffler (UK) Limited | Sutton Coldfield | GB | 100,00 |
| Schaeffler Automotive Aftermarket (UK) Limited | Hereford | GB | 100,00 |
| Stocklook Limited | Swansea | GB | 100,00 |
| The Barden Corporation (UK) Ltd. | Plymouth | GB | 100,00 |
| Schaeffler Hong Kong Company Limited | Hong Kong | НК | 100,00 |
| Schaeffler Hrvatska d.o.o. | Zagreb | HR | 100,00 |
| FAG Magyarorszag Ipari Kft. | Debrecen | HU | 100,00 |
| LuK Savaria Kft. | Szombathely | HU | 100,00 |
| Schaeffler Magyarorszag Ipari Kft. | Budapest | HU | 100,00 |
| Schaeffler Bearings Indonesia, PT | Jakarta | ID | 100,00 |
| Schaeffler Israel Ltd. | Yokneam Illit | IL | 100,00 |
| FAG Bearings India Ltd. | Mumbai | IN | 51,33 |
| FAG Roller Bearings Private Ltd. | Mumbai | IN | 87,83 |
| INA Bearings India Private Limited | Pune | IN | 100,00 |
| LuK India Private Limited | Madras | IN | 100,00 |
| FAG Railway Products G.e.i.e. | Mailand | IT | 75,00 |
| Schaeffler Italia S.r.l. | Momo | IT | 100,00 |
| Schaeffler Japan Co., Ltd. | Yokohama | JP | 100,00 |

| Schaeffler Ansan Corporation | Ansan-shi | KR . | 100,00 |
|--|--------------------|------|--------|
| Schaeffler Korea Corporation | Seoul | KR | 100,00 |
| INA Mexico S.A. de C.V. | Mexiko-Stadt | MX | 100,00 |
| LuK Puebla, S.A. de C.V. | Puebla | MX | 100,00 |
| Rodamientos FAG S.A. de C.V. | Mexiko-Stadt | MX | 100,00 |
| Schaeffler Automotive Aftermarket Mexico, S.A. de C.V. | Puebla | MX | 100,00 |
| Schaeffler Mexico Holding, S. de R.L. de C.V. | Guanajuato | MX | 100,00 |
| Schaeffler Mexico Servicios, S. de R.L. de C.V. | Guanajuato | MX | 100,00 |
| Schaeffler Mexico, S. de R.L. de C.V. | Guanajuato | MX | 100,00 |
| Schaeffler Bearings (Malaysia) Sdn. Bhd. | Kuala Lumpur | MY | 100,00 |
| Radine B.V. | Barneveld | NL | 100,00 |
| Schaeffler Finance B.V. | Barneveld | NL | 100,00 |
| Schaeffler Nederland B.V. | Barneveld | NL | 100,00 |
| Schaeffler Nederland Holding B.V. | Barneveld | NL | 100,00 |
| LuK Norge AS | Oslo | NO | 100,00 |
| Schaeffler Norge AS | Oslo | NO | 100,00 |
| Schaeffler Philippines Inc. | Makati City | PH | 100,00 |
| Schaeffler Polska Sp. z.o.o. | Warschau | PL | 100,00 |
| Gestfag SGPS. LDA | Caldas da Rainha | PT | 100,00 |
| INA Rolamentos Lda. | Porto | PT | 100,00 |
| Schaeffler Portugal S.A. | Caldas da Rainha | PT | 100,00 |
| SC Schaeffler Romania S.R.L. | Brasov | RO | 100,00 |
| Schaeffler Manufacturing Rus 000 | Uljanowsk | RU | 100,00 |
| Schaeffler Russland GmbH | Moskau | RU | 100,00 |
| Schaeffler Sverige AB | Arlandastad | SE | 100,00 |
| Schaeffler (Singapore) Pte. Ltd. | Singapur | SG | 100,00 |
| Schaeffler Slovenija d.o.o. | Maribor | SI | 100,00 |
| INA Kysuce, spol. s.r.o. | Kysucke Nove Mesto | SK | 100,00 |
| INA Skalica spol. s.r.o. | Skalica | SK | 100,00 |
| Schaeffler Slovensko spol s.r.o. | Kysucke Nove Mesto | SK | 100,00 |
| Schaeffler (Thailand) Co., Ltd. | Bangkok | TH | 49,00 |
| Schaeffler Holding (Thailand) Co., Ltd. | Bangkok | TH | 49,00 |
| Schaeffler Manufacturing (Thailand) Co., Ltd. | Rayong | TH | 100,00 |
| Schaeffler Rulmanlari Ticaret Ltd. Sti. | Istanbul | TR | 100,00 |
| Schaeffler Taiwan Co., Ltd. | Taipei | TW | 100,00 |
| Schaeffler Ukraine GmbH | Kiew | UA | 100,00 |
| FAG Bearings LLC | Danbury | US | 100,00 |
| FAG Holding LLC | Danbury | US | 100,00 |
| FAG Interamericana A.G. | Miami | US | 100,00 |
| LMC Bridgeport, Inc. | Danbury | US | 100,00 |
| LUK-Aftermarket Services, LLC | Valley City | US | 100,00 |
| | <u> </u> | | |

| LuK Clutch Systems, LLC | Wooster | US | 100,00 |
|---|----------------|----|--------|
| LuK Transmission Systems LLC | Wooster | US | 100,00 |
| LuK USA LLC | Wooster | US | 100,00 |
| Schaeffler Group USA, Inc. | Fort Mill | US | 100,00 |
| The Barden Corporation | Danbury | US | 100,00 |
| Schaeffler Venezuela, C.A. | Valencia | VE | 100,00 |
| Schaeffler Vietnam Co., Ltd. | Bien Hoa City | VN | 100,00 |
| ABCOM Holdings (Proprietary) Limited | Port Elizabeth | ZA | 100,00 |
| INA Bearing (Pty) Ltd. | Port Elizabeth | ZA | 100,00 |
| Schaeffler South Africa (Pty.) Ltd. | Johannesburg | ZA | 100,00 |
| B. Assoziierte Unternehmen/Joint Ventures I. Deutschland (4) | | | |
| Contitech-INA Beteiligungsgesellschaft mb H $^{\rm 1)}$ | Hannover | DE | 50,00 |
| Contitech-INA GmbH & Co. KG ¹⁾ | Hannover | DE | 50,00 |
| PStec Automation and Service GmbH | Niederwerrn | DE | 40,00 |
| Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG ^{1) 2)} | Herzogenaurach | DE | 100,00 |
| II. Ausland (4) | | | |
| Colinx, LLC | Greenville | US | 20,00 |
| Eurings Zrt. | Debrecen | HU | 37,00 |
| Roland Corporate Housing LLC | Cheraw | US | 49,00 |

 $^{^{1)}}$ Gemeinschaftlich geführte Unternahmen bilanziert nach der Equity Methode. $^{2)}$ Die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG hält 34,19 % der Anteile an der Continental AG, Hannover.

5.9 Aufstellung des Konzernabschlusses

Der Vorstand der Schaeffler AG hat den Konzernabschluss am 10. März 2014 aufgestellt und zur Weitergabe an den Aufsichtsrat der Schaeffler AG freigegeben. Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu billigen.

Herzogenaurach, 10. März 2014

Der Vorstand

Mitglieder des Aufsichtsrats

Georg F. W. Schaeffler

Vorsitzender

Maria-Elisabeth Schaeffler

Stellvertretende Vorsitzende

Jürgen Wechsler*

Stellvertretender Vorsitzender

Jürgen Bänsch* (ab 11. Juli 2013)

Prof. Dr. Hans-Jörg Bullinger

Dr. Eckhard Cordes

Dr. Hubertus Erlen

Prof. Dr. Bernd Gottschalk

Jochen Homburg*

Franz-Josef Kortüm

Norbert Lenhard*

Dr. Siegfried Luther

Thomas Mölkner*

Wolfgang Müller* (bis 11. Juli 2013)

Tobias Rienth*

Stefanie Schmidt*

Dirk Spindler*

Robin Stalker

Salvatore Vicari*

Dr. Otto Wiesheu

Jürgen Worrich*

^{*} Vertreter der Arbeitnehmer

Mitglieder des Executive Board

Klaus Rosenfeld 1)

Vorsitzender des Vorstands (ab 05. Oktober 2013) und

Vorstand Finanzen

Dr. Jürgen M. Geißinger 1) (bis 04. Oktober 2013)

Vorsitzender des Vorstands

Wolfgang Dangel 1) (bis 31. Dezember 2013)

Vorstand Automotive

Prof. Dr. Peter Gutzmer 1)

Vorstand Technologie

Norbert Indlekofer 3)

CEO Automotive

Oliver Jung 2)

Vorstand Produktion, Einkauf und Logistik

Kurt Mirlach 1)

Vorstand Personal und Arbeitsdirektor

Prof. Dr. Peter Pleus 3)

CEO Automotive

Dr. Gerhard Schuff (bis 30. September 2013)

Einkauf

Robert Schullan 1)

CEO Industrie

¹⁾ Mitglied des Vorstands der Schaeffler AG.

 $^{^{2)}}$ Mitglied des Vorstands der Schaeffler AG seit dem 01. Oktober 2013.

 $^{^{3)}}$ Mitglied des Vorstands der Schaeffler AG seit dem 01. Januar 2014.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Schaeffler AG, Herzogenaurach

Wir haben den von der Schaeffler AG, Herzogenaurach, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und Konzernahang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 12. März 2014

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker Sailer

Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats



Georg F. W. Schaeffler

Pehr geehrte Donas und Herren,

der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und dabei die Unternehmensführung überwacht und beraten. Er war rechtzeitig und unmittelbar in alle Entscheidungen eingebunden, die für die Gesellschaft von grundlegender Bedeutung waren und hat die Unternehmensführung bei wesentlichen Entscheidungen beraten. Die Unternehmensführung hat den Aufsichtsrat im Berichtsjahr regelmäßig in schriftlicher und mündlicher Form umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, über die Unternehmensstrategie sowie über wichtige Geschäftsvorfälle der Gesellschaft und des Konzerns und die damit verbundenen Chancen und Risiken informiert. Der Aufsichtsrat wurde fortlaufend und detailliert über die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns und der Sparten sowie über die Finanzlage des Unternehmens unterrichtet.

Alle Aufsichtsratsmitglieder standen der Unternehmensführung auch außerhalb der Sitzungen beratend zur Verfügung. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand in regelmäßigem Kontakt zum Vorstand und insbesondere zum Vorstandsvorsitzenden und hat sich über aktuelle Fragen und Entwicklungen des Unternehmens laufend unterrichten lassen.

Im Geschäftsjahr 2013 hat es im Aufsichtsrat eine Veränderung gegeben. Herr Wolfgang Müller, Vertreter der Arbeitnehmer, schied aus dem Aufsichtsrat und dem Prüfungsausschuss aus. An seine Stelle trat Jürgen Bänsch, der am 11. Juli 2013 gerichtlich bestellt wurde. Am 26. August 2013 wurde Herr Bänsch zum weiteren Mitglied des Prüfungsausschusses bestellt.

Auch im Vorstand gab es personelle Änderungen. Mit Wirkung zum 01. Oktober 2013 wurde Herr Oliver Jung, bisher Bereichsvorstand Entwicklung Produktionsverfahren, in den Vorstand der Schaeffler AG berufen und verantwortet nun in dieser Funktion den Bereich Operations. Am 04. Oktober 2013 verließ der bisherige Vorstandsvorsitzende, Dr. Jürgen M. Geißinger, das Unternehmen. Finanzvorstand Klaus Rosenfeld übernahm zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben den Vorstandsvorsitz der Schaeffler AG. Zum Jahresende 2013 hat Wolfgang Dangel, Vorstand Automotive, die Schaeffler Gruppe verlassen, um sich neuen beruflichen Aufgaben zu widmen. Norbert Indlekofer und Prof. Dr. Peter Pleus, bisher Bereichsvorstände Automotive, wurden mit Wirkung zum 01. Januar 2014 in den Vorstand der Schaeffler AG berufen, um zukünftig gemeinsam die Sparte Automotive zu führen. Norbert Indlekofer ist für die Bereiche Getriebesysteme und Automotive Aftermarket verantwortlich. Er hat zudem die Verantwortung

für die Beschaffung, Logistik sowie Forschung und Entwicklung innerhalb der Sparte Automotive übernommen. Prof. Dr. Peter Pleus führt die beiden Unternehmensbereiche Motorund Fahrwerksysteme. Darüber hinaus verantwortet er das Global Key Account Management.

Im Berichtsjahr sind keine Interessenskonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern bekannt geworden. Dem Aufsichtsrat hat nach seiner Einschätzung jederzeit eine ausreichende Zahl unabhängiger Mitglieder angehört.

Schwerpunkte der Tätigkeit

Der Aufsichtsrat kam 2013 zu vier turnusmäßigen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen, an denen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – alle Aufsichtsratsmitglieder teilgenommen haben. Zudem wurden zwei schriftliche Umlaufbeschlüsse gefasst.

In seiner Sitzung am 20. März 2013 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2012, dem Konzernabschluss und dem Abhängigkeitsbericht. Der Aufsichtsrat stellte den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 fest und billigte den Konzernabschluss.

Mit Umlaufbeschluss vom 04. April 2013 wurde ein Ad-hoc-Ausschuss im Zusammenhang mit der geplanten Begebung von Hochzinsanleihen (Euro/US-Dollar) mit einem Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. EUR gebildet.

In der Sitzung am 14. Juni 2013 erörterte der Aufsichtsrat den Zwischenbericht per 31. März 2013 und informierte sich über die Schaeffler-Konzerninitiative "Konsequent Global". Mit Umlaufbeschluss vom 26. August 2013 wurde Herr Jürgen Bänsch in den Prüfungsausschuss gewählt.

In der außerordentlichen Sitzung am 16. September 2013 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Verkauf von Continental-Aktien durch die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG.

In der Sitzung am 27. September 2013 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Zwischenbericht per 30. Juni 2013, der Anpassung der Unternehmensstruktur und dem Bericht "Innovation als Treiber des Erfolgs der Schaeffler Gruppe". Außerdem wurde Herr Jung mit Wirkung zum 01. Oktober 2013 in den Vorstand der Schaeffler AG berufen.

In der außerordentlichen Sitzung am 04. Oktober 2013 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Ausscheiden von Dr. Jürgen M. Geißinger und ernannte Herrn Klaus Rosenfeld zum Vorstandsvorsitzenden der Schaeffler AG.In seiner Sitzung am 13. Dezember 2013 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Ergebnissen des dritten Quartals 2013, dem Budget 2014, der Anpassung der Unternehmensstruktur, dem Projekt Logistik und den Untersuchungen im laufenden EU-Kartellverfahren. Außerdem wurden die Herren Indlekofer und Prof. Dr. Pleus mit Wirkung zum 01. Januar 2014 in den Vorstand berufen.

233

Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zur Unterstützung seiner Arbeit einen Präsidialausschuss, einen Prüfungsausschuss und einen Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet.

Außerdem wurde am 04. April 2013 ein Ad-hoc-Ausschuss, bestehend aus Herrn Jochen Homburg, Herrn Franz-Josef Kortüm, Herrn Norbert Lenhard, Dr. Siegfried Luther, Herrn Wolfgang Müller, Herrn Georg F. W. Schaeffler, Herrn Robert Stalker und Herrn Jürgen Worrich gebildet.

Weitere Ausschüsse bestehen nicht.

Der Präsidialausschuss tagte vier Mal im Berichtsjahr. Die Sitzungen und Beschlüsse dienten im Wesentlichen der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen und der Erörterung von Personalthemen. Mit Umlaufbeschluss vom 20. September 2013 stimmte der Präsidialausschuss der Beendigung des Anstellungsvertrages mit einem Geschäftsführer der INA Beteiligungsgesellschaft mbH zu.

Der Prüfungsausschuss hielt 2013 vier turnusmäßige Sitzungen ab. Er hat sich vom Vorstand fortlaufend und detailliert über die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns und der Sparten sowie über die Finanzlage des Unternehmens berichten lassen. Vor Veröffentlichung der Quartalsfinanzberichte hat der Prüfungsausschuss diese und insbesondere die Ergebnisentwicklung sowie den Ausblick auf das Gesamtjahr eingehend erörtert und kritisch hinterfragt. Er wurde in das Compliance- und Risikomanagement eingebunden und hat sich über die Arbeit der internen Revision der Schaeffler Gruppe informiert. Der Prüfungsausschuss hat sich von der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und der internen Revision überzeugt. Er erteilte dem Abschlussprüfer, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München ("KPMG") den Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Begebung von Anleihen, mit Reporting-Projekten des Unternehmens sowie mit der wirtschaftlichen und finanziellen Lage im Euro-Raum.

Der Ad-hoc-Ausschuss legte in den Sitzungen am 15., 17. und 21. April 2013 die Konditionen für die Begebung von Hochzinsanleihen fest.

Der Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG hat im Berichtsjahr nicht getagt.

Jahresabschluss und Konzernabschluss 2013

Auf Vorschlag des Aufsichtsrats wurde KPMG von der Hauptversammlung am 18. März 2013 zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss sowie den Abhängigkeitsbericht der Gesellschaft und für den Konzernabschluss gewählt. Zuvor hat sich der Aufsichtsrat von KPMG bestätigen lassen, dass keine Umstände bestehen, die ihre Unabhängigkeit als Abschlussprüfer beeinträchtigen könnten.

Der vom Vorstand nach den handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellte Jahresabschluss sowie der Lagebericht zum 31. Dezember 2013, unter Einbeziehung der Buchführung und des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems, wurde von KPMG geprüft.

Zudem hat KPMG den Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG ("Abhängigkeitsbericht") geprüft. Der Konzernabschluss der Schaeffler AG zum 31. Dezember 2013 wurde freiwillig nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

KPMG hat auch den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft.

Der Abschlussprüfer hat uneingeschränkte Bestätigungsvermerke erteilt. Zum Abhängigkeitsbericht hat KPMG den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk gemäß § 313 Abs. 3 AktG erteilt:

"Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,
- bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen."

Die Jahresabschlussunterlagen, der Abhängigkeitsbericht und die Prüfungsberichte wurden am 18. März 2014 im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer erörtert. Der Prüfungsausschuss hat die Ergebnisentwicklung für das Geschäftsjahr 2013, die Vermögensund Finanzlage zum Bilanzstichtag und insbesondere die Risikovorsorge kritisch hinterfragt. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 19. März 2014 behandelt. Die erforderlichen Unterlagen waren rechtzeitig vor diesen Sitzungen an alle Mitglieder des Prüfungsausschusses bzw. des Aufsichtsrats verteilt worden, sodass ausreichend Gelegenheit zu ihrer Prüfung bestand. Bei den Beratungen war der Abschlussprüfer anwesend. Er berichtete über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich auf der Basis eigener Prüfungen des Jahresabschlusses, des Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts (einschließlich der Schlusserklärung des Vorstands) und des Konzernabschlusses nebst Konzernlagebericht sowie auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Einwendungen, insbesondere auch gegen die Schlusserklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht, waren nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Das Berichtsjahr 2013 war für die Schaeffler Gruppe und all ihre Mitarbeiter ein ereignisreiches Jahr, das mit außerordentlichem Engagement bewältigt wurde. Im Namen des Aufsichtsrats danke ich den Mitgliedern des Vorstands, den Führungskräften, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schaeffler AG sowie allen Konzerngesellschaften für ihren tatkräftigen Einsatz und die konstruktive Zusammenarbeit.

Für den Aufsichtsrat

Georg F. W. Schaeffler

Vorsitzender

Herzogenaurach, 19. März 2014

feer T. W. Idaello.

237

Weitere Angaben

| Finanzglossar | 238 |
|----------------------|-----|
| Allgemeines Glossar | 242 |
| Tabellenverzeichnis | 245 |
| Stichwortverzeichnis | 248 |
| Impressum | 250 |
| Quartalsübersicht | 252 |
| Mehrjahresübersicht | 253 |
| Finanzkalender 2014 | 254 |
| Kontaktdaten | 255 |

Finanzglossar

A

AfS: Abkürzung für "Available for sale": Zur Veräußerung verfügbar.

Angepasste Ergebnisgrößen: Anpassungen beziehen sich vollständig auf die im Geschäftsbericht 2013 genannten Aufwendungen.

At Equity Bilanzierung: Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie an Gemeinschaftsunternehmen.

В

Beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen: Pensionsverpflichtungen, bei denen über die Beitragszahlungen hinaus keine Verpflichtungen des Unternehmens bestehen (Synonym "defined contribution benefits").

C

Cash Flow: Geld (Cash)-Überschuss der Periode, der durch die Unternehmenstätigkeit erwirtschaftet wird. Dient zur Beurteilung der Finanzierungskraft eines Unternehmens.

Covenants: Auch "Financial Covenants" bzw. "Finanzkennzahlen"; dienen der Überwachung der Einhaltung von Kreditvereinbarungen. Sofern die vereinbarten Finanzkennzahlen nicht erreicht werden, sind die Gläubiger berechtigt, die betreffenden Kredite fällig zu stellen.

D

Derivative Finanzinstrumente: Finanzprodukte, deren Wert sich überwiegend vom Preis, von den Preisschwankungen und Preiserwartungen des zugrunde liegenden Basisinstruments (z. B. Index, Aktie oder Anleihe) ableitet.

E

EBIT: Abkürzung für "Earnings Before Interest and Taxes": Ergebnis vor Finanzergebnis, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern.

EBITDA: Abkürzung für "Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation": Ergebnis vor Finanzergebnis, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen.

Effektivität: Die Effektivität oder Wirksamkeit eines Sicherungsgeschäfts bezeichnet den Grad, mit dem die einem gesicherten Risiko zurechenbaren Änderungen des beizulegenden Zeitwertes oder der Cash Flows durch das Sicherungsinstrument kompensiert werden.

EURO MTF (Mulitlateral Trading Facility, multilaterales Handelssystem): Ein MTF ist eine börsenähnliche Handelsplattform, die nach festgelegten Regeln Kauf- und Verkaufsaufträge in Aktien und anderen Finanzinstrumenten zusammenführt und so einen Vertragsschluss generiert.

F

Fair Value: Auch "beizulegender Zeitwert"; Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden kann.

FLAC: Abkürzung für "Financial liability at amortised cost": Zu fortgeführten Anschaffungskosten erfasste finanzielle Verbindlichkeit.

Free Cash Flow: Summe aus dem Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit und dem Cash Flow aus Investitionstätigkeit.

G

Geschäfts- oder Firmenwert: Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen.

Η

Hedge Accounting: Einsatz von Finanzinstrumenten zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen. Voraussetzung für die bilanzielle Abbildung von Sicherungsbeziehungen ist sowohl die Effektivität als auch die Dokumentation der Sicherungsbeziehung.

HfT: Abkürzung für "Held for trading": Zu Handelszwecken gehalten.

Ι

IAS: Abkürzung für "International Accounting Standards".

IASB: Abkürzung für "International Accounting Standards Board".

IFRIC: Abkürzung für "International Financial Reporting Standards Interpretation".

IFRS: Abkürzung für "International Financial Reporting Standards".

Impairment-Test: Werthaltigkeitsprüfung, bei der der Buchwert eines Vermögensgegenstands mit seinem Fair Value verglichen wird.

K

Kapitalkosten: Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.

Kaufpreisallokation: Auch "Purchase Price Allocation" (PPA); Identifizierung und Neubewertung sämtlicher im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses bzw. im Rahmen eines Erwerbs von Anteilen an einem assoziierten Unternehmen erworbener Vermögenswerte und Schulden.

Konsolidierungskreis: Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

L

LaR: Abkürzung für "Loans and Receivables": Kredite und Forderungen.

Latente Steuern: Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Bewertungsunterschieden zwischen bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen ermittelt. Dabei werden Unterschiede aus der Konsolidierung, Verlustvorträge und Steuergutschriften berücksichtigt.

Leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen: Pensionsverpflichtungen, bei denen das Unternehmen eine zugesagte Leistung an aktive und ehemalige Mitarbeiter erfüllen muss. Dabei ist zwischen rückstellungs- und fondsbasierten Pensionsplänen zu unterscheiden. Die Verpflichtungen werden auf Basis der zum Bilanzstichtag erworbenen Mitarbeiteransprüche bewertet. Dabei sind versicherungsmathematische Annahmen zu treffen, welche in den Folgejahren anzupassen sind.

R

Rating: Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, welche durch Ratingagenturen vorgenommen wird.

S

SIC: Abkürzung für das ehemalige "Standing Interpretations Committee".

V

Verschuldungsgrad: Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA.

W

Währungsswap: Tausch von Kapitalbeträgen, die auf unterschiedliche Währungen lauten.

Währungsumrechnungseffekte: Währungsbereinigte Umsatz- und Ergebniszahlen werden berechnet, indem Umsatz und Ergebnis der aktuellen Berichtsperiode sowie der Vorjahresperiode mit einem einheitlichen Wechselkurs umgerechnet werden.

Z

Zinscap: Die vertragliche Festlegung einer Zinsobergrenze bezogen auf einen Referenzzinssatz (Euribor).

Allgemeines Glossar

Δ

Astraios: Der größte und leistungsfähigste Großlagerprüfstand der Welt; auf dem Prüfstand können Großlager von bis zu 15 Tonnen und 3,5 Meter Außendurchmesser, wie sie insbesondere in der Windkraft eingesetzt werden, mit Hilfe eines breiten Simulationsprogramms unter praxisähnlichen Bedingungen getestet werden.

Automotive: In der Sparte Automotive bietet die Schaeffler Gruppe als zuverlässiger Partner für nahezu alle Automobilhersteller und für wichtige Zulieferer Expertise für den kompletten Antriebsstrang: für Motor, Getriebe, Fahrwerk und Nebenaggregate in Pkws und Nutzfahrzeugen. Der Bereich Automotive Aftermarket ist weltweit im Ersatzteilgeschäft präsent.

В

BBRTTS: Die Drehmoment-Sensor-Tretlagereinheit BBRTTS ermittelt das Gesamt-Drehmoment aus der Summe der Trittkraft von linkem und rechtem Fahrradpedal und ermöglicht so noch mehr Fahrkomfort, Effizienz und Reichweite.

C

Carsharing: Organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile.

E

eDifferenzial: Das Schaeffler eDifferenzial unterstützt die Lenkung und wirkt sich deutlich positiv auf Fahrdynamik, Sicherheit und Fahrkomfort aus. Mit Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeuge können mit Hilfe des eDifferenzials hybridisiert werden, was den Kunden zusätzlich zum Hybridantrieb auch den Vorteil eines Allradantriebs gewährt.

EMAS: EU-Umweltauditverordnung, nach der Standorte der Schaeffler Gruppe validiert wurden.

E-Wheel Drive: Beim Schaeffler E-Wheel Drive handelt es sich um einen Radnabenantrieb, der insbesondere für elektrische Stadtfahrzeuge zukunftsweisende Fahrzeugarchitekturen und Raumkonzepte erlaubt. Neben Nutzraumgewinnung und verbesserter Manövrierbarkeit sind die Möglichkeit des kooperativen Bremsens zur Erhöhung der Fahrsicherheit und ein agileres Ansprechverhalten weitere Vorteile.

Allgemeines Glossar 243

I

Industrie: Sparte der Schaeffler Gruppe, die das Geschäft mit Kunden in den Bereichen Mobilität, Produktionsmaschinen, Energie & Rohstoffe sowie Aerospace umfasst.

ISO 14001: Ein weltweit anerkannter Standard für Umweltmanagementsysteme.

M

MOVE: Internes Programm, bei dem Schaeffler die Abläufe und Tätigkeiten auf ihren Beitrag zur Wertschöpfung untersucht.

N

Nachhaltigkeit: Nachhaltigkeit bedeutet, natürliche Ressourcen unter Berücksichtigung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Rahmenbedingungen zu nutzen, ohne die Interessen künftiger Generationen zu missachten.

0

OEM: Original Equipment Manufacturer = Hersteller eines Markenproduktes.

OHSAS 18001: OHSAS ist die Abkürzung für "Occupational Health and Safety Assessment Series". OHSAS 18001 stellt einen Standard betreffend eines Managementsystems für den Arbeitsschutz dar.

R

Radsatzlager: Der Radsatz wird durch das Radsatzlager im Drehgestell oder im Rahmen eines Schienenfahrzeuges gelagert. Radsatzlager werden auch als Achslager bezeichnet.

S

Schaeffler Academy: Die Schaeffler Academy verbindet alle Aktivitäten zur Mitarbeiterentwicklung bei Schaeffler weltweit, unterstützt die strategischen Unternehmensziele, fördert eine Kultur des lebenslangen Lernens und ermöglicht es damit den Mitarbeitern, ihre persönlichen und beruflichen Ziele zu erreichen.

Systemhaus eMobilität: Die Schaeffler Gruppe hat ihre vielfältigen Aktivitäten zum Thema Elektromobilität im Systemhaus eMobilität gebündelt. Damit verfolgt Schaeffler einen ganzheitlichen Ansatz, der sowohl die Unternehmenssparte Automotive wie auch die Sparte Industrie integriert. Es geht darum, die zahlreichen Einzelkompetenzen zusammenzufassen und den Markt auf der Systemebene zu erschließen.

Т

TSS-P: Schaeffler entwickelt die FAG-Drehgestellüberwachung TSS-P speziell für Lokomotiven, Trieb- und Personenfahrzeuge. Das Basismodul dieses Monitoringsystems beinhaltet Sensoren zur Überwachung von Temperatur, Beschleunigung und Drehzahl.

U

UniAir/MultiAir-System: Die weltweit erste elektrohydraulische vollvariable Ventilsteuerung optimiert den Verbrennungsprozess. Dadurch werden Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen signifikant gesenkt, Leistungsvermögen und Ansprechverhalten der Motoren gleichzeitig verbessert.

W

Wälzgelagerte Leichtbau-Ausgleichswelle: Eine Ausgleichswelle mit reibungsmindernder Wälzlagerung, wodurch sich die Energieeffizienz gegenüber bislang verwendeten Gleitlagern deutlich verbessert.

Tabellenverzeichnis

| Kapitel | Tabelle Nr. | Beschriftung/Titel | Seite |
|-------------|-------------|--|-------|
| | 001 | Wesentliche Eckdaten | U2 |
| | 002 | Anleihen der Schaeffler Gruppe | 52 |
| | 003 | Rating der Schaeffler Gruppe | 53 |
| Konzern- | 004 | Umsatzerlöse | 76 |
| lagebericht | 005 | Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | 76 |
| | 006 | Investitionsauszahlungen (Capex) | 76 |
| | 007 | Free Cash Flow | 77 |
| | 008 | Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen – Stichtag | 78 |
| | 009 | Mitarbeiterqualifikation und Weiterbildung | |
| | 010 | Entwicklung der Automobilproduktion | 85 |
| | 011 | Ertragslage der Schaeffler Gruppe | 88 |
| | 012 | Forschungs- und Entwicklungs-Kennzahlen | 89 |
| | 013 | Finanzergebnis der Schaeffler Gruppe | 91 |
| | 014 | Ertragslage Sparte Automotive | 93 |
| | 015 | Ertragslage Sparte Industrie | 95 |
| | 016 | Cash-Flow und Liquidität | 98 |
| | 017 | Kapitalstruktur | 100 |
| | 018 | Vermögensstruktur | 102 |
| | 019 | Kredittranchen Senior Facilities | 107 |
| | 020 | Anleihen der Schaeffler Gruppe | 108 |
| | 021 | Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen | 125 |
| Konzern- | 022 | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 130 |
| abschluss | 023 | Konzern-Gesamtergebnisrechnung | 131 |
| | 024 | Konzern-Bilanz | 132 |
| | 025 | Konzern-Kapitalflussrechnung | 133 |
| | 026 | Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung | 134 |
| | 027 | Konzern-Segmentberichterstattung | 135 |
| Konzern- | 028 | Entwicklung Wechselkurse | 142 |
| anhang | 029 | Neue Rechnungslegungsvorschriften – im Geschäftsjahr 2013 neu angewendet | 152 |
| | 030 | Neue Rechnungslegungsvorschriften – noch nicht anzuwenden | 154 |
| | 031 | Neue Rechnungslegungsvorschriften – nicht angewendet | 155 |
| | 032 | Finanzinformationen Continental-Konzern | 157 |
| | 033 | Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen | 157 |
| | 034 | Umsatzerlöse | 159 |
| | | | |

| Kapitel | Tabelle Nr. | Beschriftung/Titel | | | | | | |
|--------------------|-------------|---|-----|--|--|--|--|--|
| Konzern- anhang | 035 | Sonstige Erträge | 159 | | | | | |
| | 036 | Sonstige Aufwendungen | | | | | | |
| | 037 | Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen – Durchschnitt | | | | | | |
| | 038 | Anzahl der Mitarbeiter nach Funktionsbereichen – Durchschnitt | | | | | | |
| | 039 | Personalaufwand | | | | | | |
| | 040 | Finanzergebnis | | | | | | |
| | 041 | Ertragsteuern | | | | | | |
| | 042 | Steuerliche Überleitungsrechnung | | | | | | |
| | 043 | Immaterielle Vermögenswerte | | | | | | |
| | 044 | Sachanlagen | 169 | | | | | |
| | 045 | Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen | 170 | | | | | |
| | 046 | Aktive und passive latente Steuern | 171 | | | | | |
| | 047 | Vorräte | 172 | | | | | |
| | 048 | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | | | | | |
| | 049 | Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | | | | | |
| | 050 | Überfällige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 173 | | | | | |
| | 051 | Überfällige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen vor und nach Wertberichtigungen | 174 | | | | | |
| | 052 | Sonstige Vermögenswerte und Ertragsteuerforderungen | 174 | | | | | |
| | 053 | Sonstige Vermögenswerte (Lang-/Kurzfristig) | 175 | | | | | |
| | 054 | Eigenkapital | 176 | | | | | |
| | 055 | Sonstiges Eigenkapital und Sonstiges Ergebnis | 177 | | | | | |
| | 056 | Finanzschulden (Lang-/Kurzfristig) | 179 | | | | | |
| | 057 | Kredittranchen Senior Facilities | 179 | | | | | |
| | 058 | Anleihen der Schaeffler Gruppe | 180 | | | | | |
| | 059 | Bilanzausweis der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 182 | | | | | |
| | 060 | Darstellung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen | | | | | | |
| | 061 | Überleitung der/des Nettoschuld/-vermögenswertes 01. Januar/31. Dezember 2013 | | | | | | |
| | 062 | Überleitung Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen 01. Januar/31. Dezember 2013 | | | | | | |
| | 063 | Überleitung beizulegender Zeitwert des Planvermögens 01. Januar/31. Dezember 2013 | | | | | | |
| | 064 | Zusammensetzung des Planvermögens | | | | | | |
| | 065 | Gesamtergebnis der leistungsorientierten Pensionspläne | | | | | | |
| | 066 | Nettopensionsaufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung | 189 | | | | | |
| | 067 | Versicherungsmathematische Annahmen | 190 | | | | | |

Kapitel

Tabelle Nr.

Beschriftung/Titel

Seite

| Konzern- | 068 | Sensitivitäten des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtungen | 191 | | | | |
|----------|-----|--|-----|--|--|--|--|
| anhang | 069 | Rückstellungen | 192 | | | | |
| | 070 | Rückstellungen (Lang-/Kurzfristig) | 193 | | | | |
| | 071 | Sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten | 194 | | | | |
| | 072 | Sonstige Verbindlichkeiten (Lang-/Kurzfristig) | 195 | | | | |
| | 073 | Finanzinstrumente nach Klassen und je Kategorie gemäß IFRS 7.8 | 196 | | | | |
| | 074 | Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Fair Value Hierarchie | | | | | |
| | 075 | Nettogewinne und -verluste nach Kategorien von Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7.20 | | | | | |
| | 076 | Übersicht derivate Finanzinstrumente | 200 | | | | |
| | 077 | Zahlungsströme aus nicht-derivativen und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten | | | | | |
| | 078 | Variabel und festverzinsliche Finanzschulden | | | | | |
| | 079 | Übersicht derivate Finanzinstrumente | | | | | |
| | 080 | Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Zinsstrukturkurve | 204 | | | | |
| | 081 | Erwartete Fremdwährungsrisiken aus der operativen Geschäftstätigkeit | 205 | | | | |
| | 082 | Veränderungsrechnung OCI aus Währungsabsicherungen für operatives Geschäft im Rahmen von Cash Flow Hedge Accounting | 206 | | | | |
| | 083 | Veränderungsrechnung OCI aus Währungsabsicherung für Finanzierung im Rahmen von Cash Flow Hedge Accounting | 207 | | | | |
| | 084 | Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Wechselkurse | 207 | | | | |
| | 085 | Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Wechselkurse Finanzierungstätigkeit | 208 | | | | |
| | 086 | Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten | 209 | | | | |
| | 087 | Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA | 210 | | | | |
| | 088 | Leasingverhältnisse | 211 | | | | |
| | 089 | Verpflichtungen | 212 | | | | |
| | 090 | Eventualschulden | 212 | | | | |
| | 091 | Überleitungsrechnung Segmentberichterstattung | 215 | | | | |
| | 092 | Regionale Berichterstattung | 215 | | | | |
| | 093 | Forderungen und Verbindlichkeiten aus Transaktionen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen | 216 | | | | |
| | 094 | Aufwendungen und Erträge aus Transaktionen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Transaktionen mit Unternehmen des Continental-Konzerns | | | | | |
| | 095 | | | | | | |
| | 096 | Aufwendungen und Erträge aus Transaktionen mit den Unternehmen des Continental- Konzerns | 217 | | | | |
| | 097 | Anteilsbesitzliste | 220 | | | | |
| Weitere | 098 | Quartalsübersicht | 252 | | | | |
| Angaben | 099 | Mehrjahresübersicht | 253 | | | | |
| | | | | | | | |

Stichwortverzeichnis

| | Stichwort | Seiten | | | | |
|---|---|--|--|--|--|--|
| A | Abschreibungen | 102, 133, 135, 143, 145, 157, 166, 169, 214 | | | | |
| | Allgemeines Glossar | 242 | | | | |
| | Anleihe | 8, 52, 99, 103, 106, 121, 179, 206, 213, 233 | | | | |
| | Anteilsbesitzliste | 220 | | | | |
| | Automotive | siehe Sparte Automotive | | | | |
| В | Bericht des Aufsichtsrats | 230 | | | | |
| | Bestätigungsvermerk | 228 | | | | |
| E | E-Bike | 19, 33 | | | | |
| | EBIT | U2, U3, 13, 75, 86, 110, 130, 168, 214, 252, 253 | | | | |
| | EBITDA | U2, 13, 99, 210, 252, 253 | | | | |
| | Erfindungsmeldung | 62 | | | | |
| | Ertragslage | 88, 116, 124, 153, 228 | | | | |
| | Ertragsteuern | 88, 92, 130, 133, 150, 164, 165 | | | | |
| F | Finanzglossar | 238 | | | | |
| | Finanzkalender | 254 | | | | |
| | Finanz- und Vermögenslage | 75, 98, 114 | | | | |
| | Forschung und Entwicklung | 15, 41, 62, 89, 97, 110, 130, 143, 160, 189, 232 | | | | |
| | Forum of Inspiration | 23, 63 | | | | |
| | Free Cash Flow | U2, U4, 13, 75, 77, 98, 110, 127, 252, 253 | | | | |
| G | Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2013 | 109 | | | | |
| | Gesellschaftliche Verantwortung | 80, 82 | | | | |
| | Grußwort der Gesellschafter | 10 | | | | |

| | Stichwort | Seite | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| H | Hybridautos | 26, 27 | | | |
| I | IHO Gruppe | 61 | | | |
| | Immaterielle Vermögenswerte | 77, 98, 102, 132, 133, 143, 144 166, 171 | | | |
| | Impressum | 250 | | | |
| | Industrie | siehe Sparte Industrie | | | |
| | Investitionen | U2, 11, 13, 87, 104, 135, 207 | | | |
| | Investitionsauszahlungen | 75, 76 | | | |
| | Investor Relations | 52, 250, 255 | | | |
| K | Konsolidierung | 156 | | | |
| | Kontaktdaten | 255 | | | |
| | Konzeptfahrzeuge | 25 | | | |
| | Konzernabschluss | 115, 126, 129, 138, 154, 156, 181, 210, 212, 216, 225, 228, 232 | | | |
| | Konzernanhang | 137, 197, 228 | | | |
| | Konzern-Bilanz | 132, 166, 213, 228 | | | |
| | Konzern-Eigenkapital- veränderungsrechnung | 134, 228 131, 152, 228 | | | |
| | Konzern- Gesamtergebnisrechnung | | | | |
| | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 130, 141, 143, 149, 159, 164, 167, 189, 206, 228 | | | |
| | Konzern-Kapitalflussrechnung | 133, 213, 228 | | | |
| | Konzernlagebericht | 55, 87, 228, 234 | | | |
| | Konzern- Segmentberichterstattung | 135 | | | |
| | Konzernsteuerung | 75 | | | |
| | Konzernstruktur | 56, 60, 61, 172 | | | |
| L | Leistungsindikatoren | 77 | | | |
| | Liquidität | 108, 201, 210, 213 | | | |

| | Stichwort | Seiten |
|---|--------------------------------|---|
| M | Mehrjahresübersicht | 253 |
| | Mitarbeiter | U2, U3, 11, 15, 56, 62, 71, 78, 160, 175, 193, 212, 235 |
| | Mitglieder des Aufsichtsrats | 217, 218, 226 |
| | Mitglieder des Executive Board | 217, 218, 227 |
| | Mobilität für morgen | 15, 19 |
| N | Nachhaltigkeit | 42, 50, 72, 80 |
| | Nachtragsbericht | 111 |
| 0 | One Schaeffler | 14, 19 |
| | Operations | 57, 59, 62, 68 |
| P | Personalaufwand | 152, 160, 161, 181 |
| | Produktion | 59, 68, 72, 82, 84, 109, 117, 125, 143, 161 |
| | Prognosebericht | 125 |
| R | Radnabenantrieb | 9, 22, 26, 35, 66 |
| | Rating | 53, 107, 124 |
| | Rechnungslegungsgrundsätze | 140 |
| | Repricing | 8, 99, 106, 213 |
| | Risikomanagement | 112, 113, 114, 116, 121, 200, 233 |
| S | Schaeffler Academy | 9, 79 |
| | Sachanlagen | 76, 102, 104, 127, 132, 135, 145, 169, 171, 212 |
| | Sachanlagevermögen | 104 |
| | Segmentberichterstattung | 214 |
| | Soziales Engagement | 82 |
| | Sparte Automotive | 15, 56, 61, 64, 85, 93, 104, 109, 126, 202, 214, 231 |
| | Sparte Industrie | 15, 48, 50, 56, 61, 66, 86, 95, 104, 109, 126, 193, 214 |
| T | Technologieführerschaft | 11, 15, 56, 63, 75, 117, 127 |

| | Stichwort | Seiten |
|---|--------------------------------------|--|
| U | Umsatz | U2, U4, 11, 13, 56, 76, 86, 93, 109, 130, 135, 231, 252, 253 |
| | Unternehmensprofil | U4 |
| | Umweltschutz | 79, 81 |
| V | Vermögenslage | 75, 98, 111 |
| | Vorwort des Vorstandsvorsitzenden | 12 |
| W | Wesentliche Eckdaten | U2 |
| | Wichtige Ereignisse 2013 | 8 |

Impressum

Herausgeber: Schaeffler AG Industriestr. 1-3 91074 Herzogenaurach

Verantwortlich:

Investor Relations, Schaeffler AG, Herzogenaurach

Koordination/Redaktion: Investor Relations, Schaeffler AG, Herzogenaurach Corporate Accounting, Schaeffler AG, Herzogenaurach

Konzept und Gestaltung Publicis Pro, Erlangen

Druck:

Wünsch Druck GmbH, Neumarkt

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier. Durch die Verwendung des FSC-Papiers unterstützen wir aktiv den Erhalt unserer Wälder, den Schutz von Tieren und Pflanzen und setzen uns gegen die Ausbeutung von Menschen im Zuge der Waldwirtschaft ein.



Fotos:

Andreas Pohlmann, München Torsten Proß, Jürgen Jeibmann Photographik, Leipzig

Stand: 03/2014

251

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Bericht enthält zukunftsbezogene Aussagen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements über künftige Entwicklungen beruhen. Solche Aussagen unterliegen Risiken und Unsicherheiten, die außerhalb der Möglichkeiten der Schaeffler AG bezüglich einer Kontrolle oder präzisen Einschätzung liegen, wie bspw. das zukünftige Marktumfeld und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, das Verhalten der übrigen Marktteilnehmer, die erfolgreiche Integration von Neuerwerben und die Realisierung der erwarteten Synergieeffekte sowie Maßnahmen staatlicher Stellen. Sollte einer dieser oder andere Unsicherheitsfaktoren und Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die Annahmen, auf denen diese Aussagen basieren, als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen explizit genannten oder implizit enthaltenen Ergebnissen abweichen. Es ist von der Schaeffler AG weder beabsichtigt, noch übernimmt die Schaeffler AG eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um sie an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen.

Abweichungen aus technischen Gründen

Aus technischen Gründen (z.B. Umwandlung von elektronischen Formaten) kann es zu Abweichungen zwischen den in diesem Geschäftsbericht enthaltenen und den beim elektronischen Bundesanzeiger eingereichten Rechnungslegungsunterlagen kommen. In diesem Fall gilt die beim elektronischen Bundesanzeiger eingereichte Fassung als die verbindliche Fassung.

Rundungsdifferenzen sind möglich.

Der Geschäftsbericht liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor; bei Abweichungen gilt die deutsche Fassung des Geschäftsberichts als verbindlich.

Der Geschäftsbericht steht in beiden Sprachen im Internet unter www.schaeffler-gruppe.de/ Investor Relations/Publikationen/Berichte zum Download bereit. Darüber hinaus wird dort eine Online-Version des Geschäftsberichts angeboten.

Quartalsübersicht

Nr. 098

| | | | | 2012 | | | | 2013 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| in Mio. EUR | 1. Quartal | 2. Quartal | 3. Quartal | 4. Quartal | 1. Quartal | 2. Quartal | 3. Quartal | 4. Quartal |
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 2.858 | 2.794 | 2.770 | 2.703 | 2.756 | 2.858 | 2.811 | 2.780 |
| EBITDA | 549 | 530 | 520 | 432 | 512 | 530 | 472 | 120 |
| • in % vom Umsatz | 19,2 | 19,0 | 18,8 | 16,0 | 18,6 | 18,5 | 16,8 | 4,3 |
| Angepasstes EBITDA 1) | | | | | | | 520 | 500 |
| • in % vom Umsatz | | | | | | | 18,5 | 18,0 |
| EBIT | 401 | 379 | 364 | 269 | 355 | 369 | 314 | -56 |
| • in % vom Umsatz | 14,0 | 13,6 | 13,1 | 10,0 | 12,9 | 12,9 | 11,2 | -2,0 |
| Angepasstes EBIT ²⁾ | | | | | | | 362 | 324 |
| • in % vom Umsatz | | | | | | | 12,9 | 11,7 |
| Konzernergebnis ³⁾ | 235 | 269 | 225 | 141 | 233 | 328 | 459 | -155 |
| Bilanz | | | | | | | | |
| Bilanzsumme | 13.449 | 13.806 | 13.936 | 13.546 | 13.960 | 14.110 | 13.661 | 13.427 |
| Eigenkapital ⁴⁾ | 1.617 | 1.865 | 2.060 | 2.108 | 2.110 | 2.325 | 2.706 | 2.491 |
| • in % der Bilanzsumme | 12,0 | 13,5 | 14,8 | 15,6 | 15,1 | 16,5 | 19,8 | 18,6 |
| Netto-Finanzschulden ⁵⁾ | 6.884 | 6.828 | 6.698 | 6.505 | 6.533 | 6.132 | 5.445 | 5.447 |
| - Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA $^{6)}$ | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,3 | 3,1 | 2,8 | 3,3 |
| - Verhältnis Netto-Finanzschulden zu angepasstem EBITDA $^{6)7)}$ | | | | | | | 2,7 | 2,6 |
| Investitionen 8) | 235 | 224 | 199 | 169 | 103 | 101 | 116 | 253 |
| Kapitalflussrechnung | | | | | | | | |
| Free Cash Flow ⁹⁾ | -107 | 137 | 92 | 259 | 52 | 334 | 203 | 40 |
| Mitarbeiter | | | | | | | | |
| Anzahl zum Stichtag | 74.948 | 75.868 | 76.656 | 76.099 | 76.186 | 76.840 | 77.850 | 78.559 |
| Automotive 10) | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 1.933 | 1.904 | 1.918 | 1.903 | 1.988 | 2.088 | 2.053 | 2.036 |
| EBIT | 244 | 259 | 260 | 234 | 277 | 302 | 272 | -115 |
| • in % vom Umsatz | 12,6 | 13,6 | 13,6 | 12,3 | 13,9 | 14,5 | 13,2 | -5,6 |
| Angepasstes EBIT 11) | | | | | | | 287 | 265 |
| • in % vom Umsatz | | | | | | | 14,0 | 13,0 |
| Industrie ¹⁰⁾ | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 908 | 870 | 839 | 789 | 768 | 770 | 758 | 744 |
| EBIT | 157 | 120 | 104 | 35 | 78 | 67 | 42 | 59 |
| • in % vom Umsatz | 17,3 | 13,8 | 12,4 | 4,4 | 10,2 | 8,7 | 5,5 | 7,9 |
| Angepasstes EBIT ¹²⁾ | | | | | | | 75 | |
| • in % vom Umsatz | | | | | | | 9,9 | |

¹⁾ Angepasstes EBITDA – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (Personalstrukturmaßnahmen in Q3 2013 in Höhe von 48 Mio. EUR und bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren

in Q4 2013 in Höhe von 380 Mio. EUR).

2) Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1).

3) Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbar; Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im 3) Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbar; Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.
4) Inkl. nicht beherrschender Anteile; Vorjahreswerte im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.
5) Darstellung ohne Gesellschafterdarlehen.
6) EBITDA auf Basis der letzten zwölf Monate.
7) Angepasster Verschuldungsgrad – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1).
8) Investitionen des Quartals.
9) Free Cash Flow des Quartals.
10) Vorjahreswerte gemäß der 2013 ausgewiesenen Segmentstruktur.
11) Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (Personalstrukturmaßnahmen in Q3 2013 Höhe von 14,7 Mio. EUR und bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Q4 2013 in Höhe von 380 Mio. EUR).
12) Angepasstes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekt (Personalstrukturmaßnahmen in Q3 2013 in Höhe von 33,5 Mio. EUR).

Mehrjahresübersicht

Nr. 099

| in Mio. EUR | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | |
| Umsatzerlöse | 7.336 | 9.495 | 10.694 | 11.125 | 11.205 |
| EBITDA | 1.103 | 2.097 | 2.243 | 2.031 | 1.634 |
| • in % vom Umsatz | 15,0 | 22,1 | 21,0 | 18,3 | 14,6 |
| Angepasstes EBITDA ¹⁾ | | | | | 2.062 |
| • in % vom Umsatz | | | | | 18,4 |
| EBIT | 446 | 1.509 | 1.689 | 1.413 | 982 |
| • in % vom Umsatz | 6,1 | 15,9 | 15,8 | 12,7 | 8,8 |
| Angepasstes EBIT ²⁾ | | | | | 1.410 |
| • in % vom Umsatz | | | | | 12,6 |
| Konzernergebnis ³⁾ | -1.204 | 63 | 889 | 870 | 865 |
| Bilanz | | | | | |
| Bilanzsumme | 12.608 | 13.344 | 12.989 | 13.546 | 13.427 |
| Eigenkapital ⁴⁾ | 2.852 | 3.341 | 1.714 | 2.108 | 2.491 |
| • in % der Bilanzsumme | 22,6 | 25,0 | 13,2 | 15,6 | 18,6 |
| Netto-Finanzschulden ⁵⁾ | 6.131 | 5.711 | 6.668 | 6.505 | 5.447 |
| Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA | 5,6 | 2,7 | 3,0 | 3,2 | 3,3 |
| Verhältnis Netto-Finanzschulden zu angepasstem EBITDA ⁶⁾ | | | | | 2,6 |
| Investitionen | 325 | 386 | 846 | 827 | 573 |
| Kapitalflussrechnung | | | | | |
| Free Cash Flow | -1.400 | 566 | 319 | 381 | 629 |
| Mitarbeiter | | | : | | |
| Anzahl zum Stichtag | 61.536 | 67.509 | 74.031 | 76.099 | 78.559 |

 $^{^{1)}} Angepasstes EBITDA-ohne Berücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\"{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\ddot{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\ddot{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\ddot{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in H\ddot{o}he von 380 Mio. EUR und Gerücksichtigung Sondereffekte (bilanzielle Vorsorge EU-Kartellverfahren in Hooden i$ Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR).

 $^{^{2)}\,\}mathrm{Ange}$ passtes EBIT – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1).

³⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbar; Vorjahreswert 2012 im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe

Erläuterungen im Konzernanhang unter Tz. 1.4.

4) Inkl. nicht beherrschender Anteile; Vorjahreswert 2012 im Rahmen der Erstanwendung von IAS 19 (rev. 2011) angepasst, siehe Erläuterungen im Konzernanhang

⁵⁾ Darstellung ohne Gesellschafterdarlehen.

⁶⁾ Angepasster Verschuldungsgrad – ohne Berücksichtigung Sondereffekte (siehe Fußnote 1).

Finanzkalender 2014

20. März 2014

Bilanzpressekonferenz 2013

21. Mai 2014

Dreimonatsbericht zum 31. März

27. August 2014

Sechsmonatsbericht zum 30. Juni

20. November 2014

Neunmonatsbericht zum 30. September

255

Kontaktdaten

Schaeffler AG

Industriestr. 1-3

91074 Herzogenaurach

Investor Relations Tel.: +49 (0)9132 82-4440 Fax: +49 (0)9132 82-4444

E-Mail: ir@schaeffler.com

Schaeffler im Internet www.schaeffler-gruppe.de

Schaeffler-Website für mobile Endgeräte m.schaeffler.de



Auf unserer Website www.schaeffler-gruppe.de/ir informieren wir Sie aktuell über wichtige Nachrichten der Schaeffler Gruppe. Darüber hinaus stehen Ihnen dort alle Dokumente zum Download zur Verfügung.

Schaeffler AG

Industriestr. 1-3 91074 Herzogenaurach Deutschland

www.schaeffler-gruppe.de/ir

