

SCHAEFFLER

Geschäftsbericht 2014

Mobilität für morgen

Qualität
Technologie
Innovation

Wesentliche Eckdaten 2014

Nr. 001

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung	
Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	12.124	11.205	8,2	%
EBITDA	2.172	1.660	30,8	%
• in % vom Umsatz	17,9	14,8	3,1	%-Pkt.
EBIT	1.523	1.008	51,1	%
• in % vom Umsatz	12,6	9,0	3,6	%-Pkt.
Konzernergebnis ¹⁾	654	127	527	Mio. EUR

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung	
Bilanz				
Bilanzsumme	11.617	8.387	38,5	%
Eigenkapital ²⁾	258	-1.966	2.224	Mio. EUR
• in % der Bilanzsumme	2,2	-23,4	25,6	%-Pkt.
Netto-Finanzschulden	5.778	5.447	6,1	%
• Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA	2,7	3,3		

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung	
Kapitalflussrechnung				
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	900	1.027	-127	Mio. EUR
Investitionsauszahlungen (Capex) ³⁾	857	572	285	Mio. EUR
• in % vom Umsatz (Capex-Quote)	7,1	5,1	2,0	%-Pkt.
Free Cash Flow ⁴⁾	48	473	-425	Mio. EUR

Mitarbeiter				
Anzahl der Mitarbeiter	82.294	78.258	5,2	%

Die Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) veröffentlicht zum 31. Dezember 2014 erstmals einen Konzernabschluss und Konzernlagebericht. Diese knüpfen formal nicht an die letztjährige Berichterstattung der Schaeffler AG (nunmehr Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH) zum 31. Dezember 2013 an und ist daher nur mit bestimmten Einschränkungen mit deren Vorjahresberichterstattung vergleichbar.

¹⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen.

²⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile.

³⁾ Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

⁴⁾ Enthält im Geschäftsjahr 2014 eine Einmalbelastung für die EU-Kartellstrafe in Höhe von 371 Mio. EUR.

Automotive				
in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung	
Umsatzerlöse	8.983	8.164	10,0	%
EBIT	1.234	683	80,7	%
• in % vom Umsatz	13,7	8,4	5,3	%-Pkt.

Vorjahreswerte gemäß der 2014 ausgewiesenen Segmentstruktur.

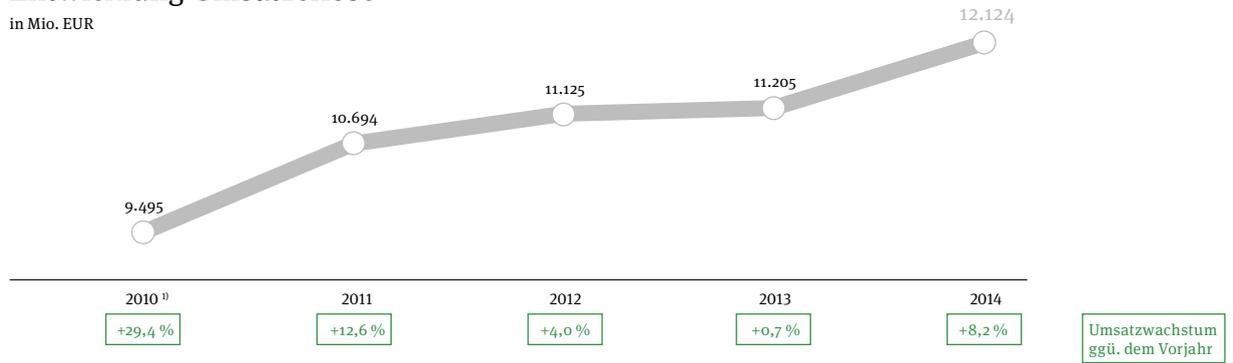
Industrie				
in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung	
Umsatzerlöse	3.141	3.041	3,3	%
EBIT	289	325	-11,1	%
• in % vom Umsatz	9,2	10,7	-1,5	%-Pkt.

Vorjahreswerte gemäß der 2014 ausgewiesenen Segmentstruktur.

2014 in Zahlen

Entwicklung Umsatzerlöse

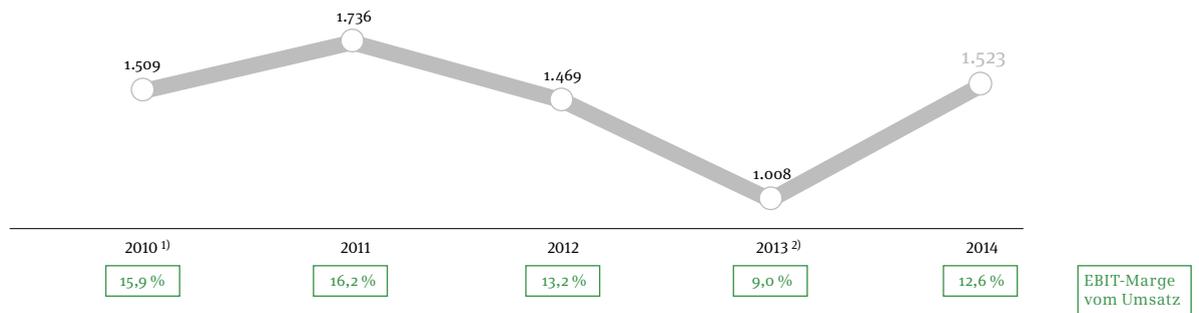
in Mio. EUR



¹⁾ Werte aus dem Konzernabschluss der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) 2010.

Entwicklung Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)

in Mio. EUR

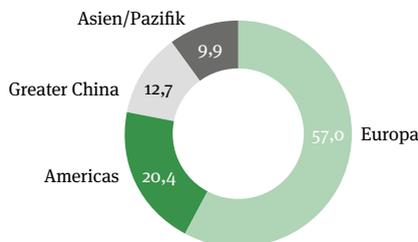


¹⁾ Werte aus dem Konzernabschluss der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) 2010.

²⁾ Enthält Einmalbelastung für EU-Kartellstrafe in Höhe von 380 Mio. EUR.

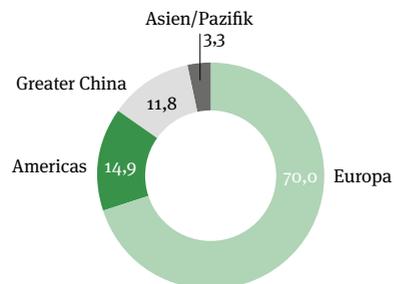
Umsatzerlöse nach Regionen

in Prozent nach Marktsicht



Mitarbeiter nach Regionen

Stichtagszahlen in Prozent



Schaeffler Gruppe auf einen Blick

Highlights Geschäftsjahr 2014

Wachstumskurs fortgesetzt:

Umsatz steigt auf **12,1 Mrd. EUR**; Wachstum währungsbereinigt plus 9,0 %

Ergebnisqualität auf hohem Niveau:

EBIT-Marge bei **12,6 %**

Free Cash Flow positiv:

Free Cash Flow von **48 Mio. EUR** enthält Einmalbelastung von 371 Mio. EUR

Investitionen gestiegen:

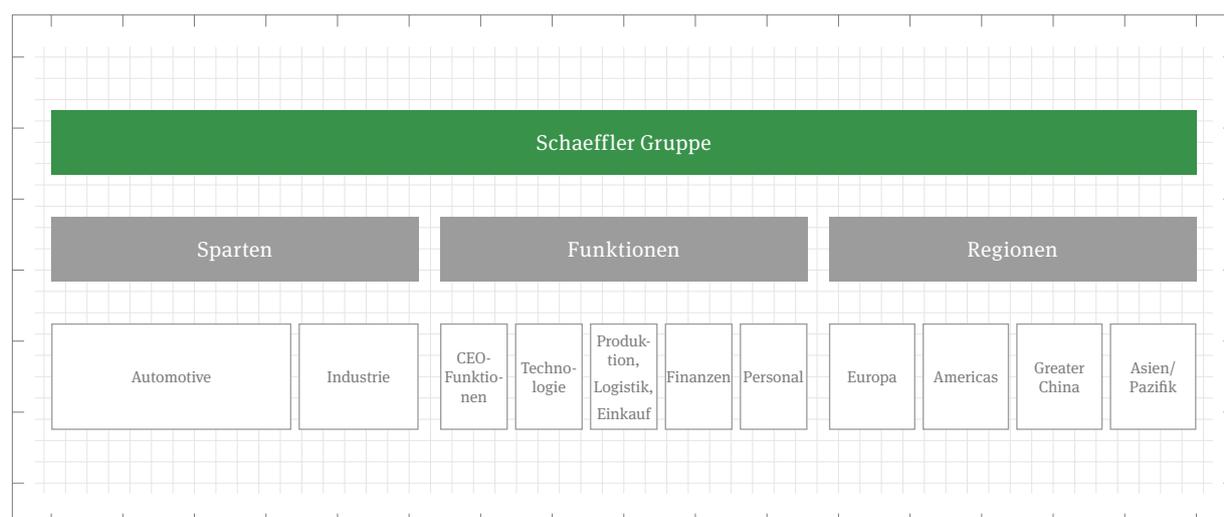
Investitionsauszahlungen bei **857 Mio. EUR** (Vj.: 572 Mio. EUR);

Capex-Quote bei **7,1 %** vom Umsatz (Vj.: 5,1 %)

Unternehmensprofil

Die Schaeffler Gruppe ist ein weltweit führender integrierter Automobil- und Industrielieferer. Das Unternehmen steht für höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen leistet die Schaeffler Gruppe einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität für morgen“.

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

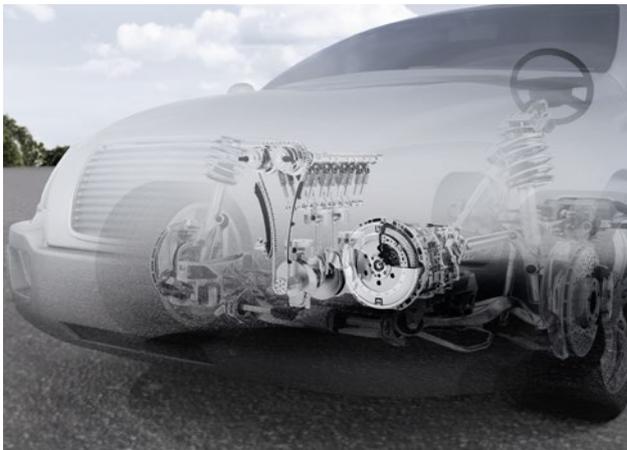


Geschäftsbericht 2014
Schaeffler AG



Qualität – S. 20

Präzise und
zuverlässig



Technologie – S. 26

Erfolgreich und
wegweisend



Innovation – S. 32

Fortschrittlich
und zukunfts-
orientiert

Inhalt

U2	Wesentliche Eckdaten		
08	Wichtige Ereignisse 2014		
10	Grußwort der Gesellschafter		
12	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden		
16	Executive Board		
	Mobilität für morgen		
20	Qualität		
26	Technologie		
32	Innovation		
38	Schaeffler am Kapitalmarkt		
	Zusammengefasster Lagebericht		
42	Grundlagen des Konzerns		
42	Schaeffler Gruppe im Überblick		
44	Geschäftstätigkeit		
62	Konzernstruktur		
65	Konzernstrategie und -steuerung		
71	Mitarbeiter		
75	Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung		
80	Wirtschaftsbericht		
80	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen		
83	Geschäftsverlauf		
86	Ertragslage		
95	Finanz- und Vermögenslage		
106	Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2014		
108	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft Schaeffler AG		
114	Nachtragsbericht		
115	Chancen- und Risikobericht		
127	Prognosebericht		
	Konzernabschluss		
132	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
133	Konzern-Gesamtergebnisrechnung		
134	Konzern-Bilanz		
135	Konzern-Kapitalflussrechnung		
136	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung		
137	Konzern-Segmentberichterstattung		
	Konzernanhang		
140	Allgemeine Erläuterungen		
155	Grundlagen der Konsolidierung		
156	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
161	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz		
203	Sonstige Angaben		
218	Mitglieder des Aufsichtsrats		
219	Mitglieder des Vorstands		
220	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers		
222	Bericht des Aufsichtsrats		
	Weitere Angaben		
228	Finanzglossar		
232	Allgemeines Glossar		
235	Tabellenverzeichnis		
238	Stichwortverzeichnis		
240	Impressum		
242	Quartalsübersicht		
243	Mehrjahresübersicht		
244	Finanzkalender 2015		
245	Kontaktdaten		

Wichtige Ereignisse 2014

Q1

Februar – Herzogenaurach, Deutschland

/ **Schaeffler startet mit Rekordsieger Porsche in Le Mans:** Eine Legende kehrt zurück – und Schaeffler ist dabei. Erstmals seit 1998 startet Porsche am 14./15. Juni 2014 in der Top-Kategorie des Langstrecken-Klassikers. Porsche tritt bei der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC mit ihrem Saisonhöhepunkt in Le Mans mit dem neu entwickelten LMP1-Sportwagen 919 Hybrid an. Porsche und Schaeffler arbeiten bereits seit Jahrzehnten zusammen – sowohl im Motorsport als auch in der Serienproduktion.

/ **Schaeffler und Continental zeigen umfangreiche Einsparpotenziale auf:** Schaeffler und Continental haben in enger Zusammenarbeit ein Demonstrationsfahrzeug aufgebaut, das eine neue Dimension in der Hybridisierung von Pkw mit hubraumreduziertem Benzinmotor repräsentiert. Das Gemeinschaftsprojekt »Gasoline Technology Car« (GTC) beweist, welche Ergebnisse die Zusammenarbeit erzielen kann.



März – Schweinfurt, Deutschland

/ **Neue Schaeffler Technology Center – Premium-Kompetenz weltweit:** Mit vier neuen, zertifizierten Schaeffler Technology Centern (STC) stärkt Schaeffler die Kompetenz in den Regionen und betreut Kunden vor Ort technisch noch umfassender. Neu sind die Standorte Santiago (Chile), Seoul (Südkorea), Sutton Coldfield (England) und Braine-L'Alleud (Belgien). Weltweit stellen 25 Schaeffler Technology Center das umfangreiche Premium-Wissen lokal und in unmittelbarer Nähe des Kunden zur Verfügung.

Q2

April – Wooster, USA

/ **PACE Award für Innovation von Schaeffler:** Schaeffler wird von Automotive News zum Gewinner des 2014 PACE Award (Premier Automotive Suppliers' Contribution to Excellence) in der Kategorie »Produkte« ernannt. Gewonnen hat das Unternehmen mit dem benzinsparenden und vibrationsreduzierenden Drehmomentwandler mit Fliehkraftpendel (FKP) für Hinterradantrieb.



Mai – Herzogenaurach, Deutschland

/ **Schaeffler refinanziert Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rund 3,5 Mrd. EUR:** Schaeffler schließt die Refinanzierung von bestehenden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3,5 Mrd. EUR erfolgreich ab. Im Rahmen der Transaktion werden vier neue Anleihen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,0 Mrd. EUR begeben und institutionelle Kredite mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. EUR durch neue Kredittranchen mit günstigeren Kreditkonditionen abgelöst. Alle Tranchen sind signifikant überzeichnet.

Juni – Herzogenaurach, Deutschland

/ **Veränderung im Vorstand der Schaeffler AG:** Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG entscheidet, dass Klaus Rosenfeld für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden der Schaeffler AG bestellt wird. Gleichzeitig wird der Vertrag mit Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie der Schaeffler AG, um weitere fünf Jahre verlängert. Prof. Dr.-Ing. Gutzmer wird zudem zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands der Schaeffler AG berufen.

Q3

August – Schweinfurt, Deutschland

/ Immer und überall im optimalen Gang: Schaeffler stellt auf der EUROBIKE 2014 eine Innovation für Fahrräder vor: die automatische Fahrrad-schaltung FAG-VELOMATIC. Ob mit einem konventionellen Rad oder einem E-Bike – die Schaltung berechnet auf Basis von Trittfrequenz, Kraft, Radgeschwindigkeit und Neigung den optimalen Gang und Schaltzeitpunkt. Das garantiert exzellenten Fahrkomfort bei maximaler Flexibilität. Dank offener Standards ist die Schaltung mit annähernd jedem Fahrradtyp und jedem Antrieb kompatibel.

August – Herzogenaurach, Deutschland

/ Schaeffler beschleunigt Entwicklung in der FIA Formula E: Schaeffler geht als exklusiver Technologiepartner des Teams ABT Sportsline in der neuen FIA Formula E an den Start und wirbt auf den Autos von Daniel Abt und Lucas di Grassi. Die Serie wird mit rein elektrisch angetriebenen Rennautos ausgetragen. Auftakt war am 13. September 2014 in Peking (China).



September – Berlin, Deutschland

/ Schaeffler auf der InnoTrans 2014: Unter dem Motto »Lifecycle Management« steht für Schaeffler auf der InnoTrans 2014 die Betrachtung von Lebenszykluskosten im Fokus: Produkte, die über die gesamte Lebensdauer wirtschaftlich betrieben werden können. Schaeffler bietet dies z. B. über verbesserte Dichtungen, intelligente Nachschmiereinheiten oder innovative mechatronische Systeme an. Basis bildet das Know-how zu mechanischen Komponenten.

Q4

Oktober – Uljanowsk, Russland

/ Feierliche Einweihung des ersten Schaeffler-Werks in Russland: Schaeffler weihet seine erste Produktionsstätte in Russland ein. Aus dem neuen Produktionswerk in Uljanowsk liefert die Schaeffler Gruppe Qualitätsprodukte an in- und ausländische Autohersteller sowie die Bahnindustrie.



Oktober – Herzogenaurach, Deutschland

/ Schaeffler ehrt seine besten Lieferanten: Hervorragende Qualität, Zuverlässigkeit, wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, Service, Innovationen und eine globale Präsenz – das erwartet Schaeffler von seinen Lieferanten. Die 14 besten werden in einem Festakt mit dem Schaeffler-Lieferantenpreis für ihre Leistungen im Jahr 2013 ausgezeichnet.

November – Schweinfurt, Deutschland

/ Integrierte Lagertechnologie in der Medizintechnik: Schaeffler zeigt im Rahmen der Compamed 2014 innovative und bewährte Lösungen, die sowohl die hohen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen im Bereich Medizintechnik erfüllen als auch ein Mehr an Zuverlässigkeit und Flexibilität bieten und das Einsatzspektrum der medizintechnischen Geräte erweitern.

Grußwort der Gesellschafter



Georg F.W. Schaeffler | Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

2014 war ein erfolgreiches Jahr für die Schaeffler Gruppe. Erstmals haben wir über 12 Mrd. EUR Umsatz erzielt. Alle unsere Regionen trugen zu dieser positiven Umsatzentwicklung bei. Dank der hervorragenden globalen Aufstellung und der erfolgreichen Produkte ist unser Automobilbereich erneut stärker als die globale Automobilproduktion gewachsen. Unsere Industriesparte hat sich ebenfalls positiv entwickelt, auch wenn die nach wie vor große weltweite Investitionszurückhaltung und Währungsumrechnungseffekte eine noch stärkere Erholung verhinderten. Mit einem operativen Ergebnis von 1,5 Mrd. EUR haben wir im Vergleich zu unseren internationalen Wettbewerbern einen Spitzenwert erreicht. Zugleich haben wir unsere Finanzierungskosten und -konditionen durch die erfolgreiche Refinanzierung von bestehenden Finanzverbindlichkeiten weiter optimiert.

Auch für das kommende Jahr sehen wir die Schaeffler Gruppe gut aufgestellt. Dies bezieht sich außer auf die strategische Ausrichtung auch auf die Führung des Konzerns. Im Interesse einer kontinuierlichen Entwicklung des Unternehmens wurde Klaus Rosenfeld für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden der Schaeffler AG bestellt. Gleichzeitig wurde der Vertrag mit Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie, für weitere fünf Jahre verlängert. Er wurde zudem zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands berufen. Wir haben vollstes Vertrauen in unsere Führungskräfte, dass es uns auch in den nächsten Jahren gelingen wird, den Konzern global noch stärker zu positionieren.

Doch aller Globalisierung zum Trotz: Die verschiedenen Länder und Märkte werden auch in Zukunft ihre Individualität behalten. Zusammen sind wir angetreten, die »Mobilität für morgen« zu gestalten. Vieles haben wir bereits auf den Weg gebracht, noch viel mehr gilt es jedoch zu tun. Auch in der Mobilität wird es regionale Besonderheiten geben, auf die wir als enger Partner unserer Kunden mit maßgeschneiderten Angeboten eingehen müssen, um uns auf diesen Märkten zu behaupten. Die Schaeffler Gruppe tut dies seit Jahrzehnten sehr erfolgreich. Wir sind überall vor Ort, wo unsere Kunden sind – mit dem richtigen Produkt für den richtigen Markt. Rund um den Globus betreiben wir Entwicklungszentren, Fertigungsanlagen sowie Vertriebs- und Serviceniederlassungen. Eine unserer entscheidenden Stärken ist dabei, dass überall auf der Welt ein hoher Qualitätsstandard gilt. Unsere Kunden fordern diesen auch ein – weltweit. Egal ob in einem sogenannten Schwellenland oder einer klassischen Industrienation.

Unser hervorragender Qualitätsstandard, unsere Technologieführerschaft und unsere hohe Innovationskraft wollen wir auch in den nächsten Jahren erhalten und weiter ausbauen. Dafür setzen wir auf das hohe Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit. Für Ihren großen Einsatz und Ihre konstruktiven persönlichen Beiträge zum Erfolg des Unternehmens bedanken wir uns herzlichst.

Ihre

Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann

Georg F. W. Schaeffler

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

»Als Familienunternehmen denken wir langfristig. Das, wofür wir als Schaeffler Gruppe seit vielen Jahren stehen, bewahren wir nicht nur, sondern wir entwickeln es stetig weiter: Qualität, Technologie und Innovation.«

Klaus Rosenfeld

*Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,*

die Schaeffler Gruppe hat ihren Erfolgskurs im Geschäftsjahr 2014 eindrucksvoll fortgesetzt. Gemeinsam können wir auf ein Jahr zurückblicken, in dem wir nicht nur überdurchschnittlich stark, sondern auch weiter profitabel gewachsen sind. Erstmals haben wir einen Gesamtumsatz von mehr als 12,1 Mrd. EUR erzielt. Dies entspricht einem währungsbereinigten Wachstum von 9% gegenüber dem Vorjahr. Zugleich hat sich unser operatives Ergebnis auf 1.523 Mio. EUR verbessert. Dabei konnten wir die Ergebnisqualität mit einer EBIT-Marge von 12,6% auf dem hohen Niveau der Vorjahre halten. Schon diese beiden Größen – 9% währungsbereinigtes Umsatzwachstum bei einer Ergebnismarge von 12,6% – verdeutlichen die außergewöhnliche Leistungskraft der Schaeffler Gruppe als global aufgestellter, integrierter Automobil- und Industriezulieferer mit ihren mehr als 82.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit.

Die positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Jahres 2014 ist umso erfreulicher und bemerkenswerter, als wir im Laufe des Jahres 2014 erhebliche Veränderungen eingeleitet und umgesetzt haben. Dazu gehören nicht nur die Implementierung unseres neuen Strategiekonzepts »Mobilität für morgen« und die Umsetzung unserer globalen Zukunftsprogramme »ONE Schaeffler« und »MOVE«, sondern auch die Neuausrichtung unserer Organisations- und Führungsstruktur sowie der Kulturwandel unter dem Motto » Transparenz, Vertrauen und Teamarbeit«.

Warum waren wir trotz dieser Veränderungen, die naturgemäß erhebliche interne Ressourcen gebunden haben, erfolgreich? Weil wir bei allen Veränderungen vorausschauend und mit Augenmaß agieren. Weil für uns trotz aller Veränderungen der Kunde im Mittelpunkt steht. Und weil wir als Familienunternehmen langfristig denken und das, wofür wir als Schaeffler Gruppe seit vielen Jahren stehen, nicht nur bewahren, sondern auch stetig weiterentwickeln: Qualität, Technologie und Innovation.



Die Tatsache, dass wir 2014 erneut mehr als 2.000 neue Patente angemeldet und mehr als 50 Quality Awards verliehen bekommen haben, zeigt die Bedeutung dieser drei Erfolgsfaktoren. Wir wollen das liefern, was wir versprechen. Diesem Anspruch, den wir ganz bewusst zum Motto dieses Geschäftsberichts gemacht haben, wollen wir auch in Zukunft gerecht werden.

Lassen Sie mich die wichtigsten Aspekte und Merkmale des Geschäftsjahres 2014 zusammenfassen:

1. »Mobilität für morgen« – Unser Strategiekonzept

Der Vorstand der Schaeffler AG hatte sich im vierten Quartal 2013 darauf verständigt, die strategische Ausrichtung der Schaeffler Gruppe zu überprüfen und dort, wo erforderlich, neu auszurichten. Daraus ist das Strategiekonzept »Mobilität für morgen« entstanden, das vier Fokusfelder umfasst: (1) Umweltfreundliche Antriebe, (2) Urbane Mobilität, (3) Interurbane Mobilität und (4) Energiekette. Ausgehend von diesem strategischen Rahmen haben wir im Laufe des Jahres 2014 daran gearbeitet, das Konzept »Mobilität für morgen« weiter auszugestalten und mit strategischen Initiativen zu unterlegen, die in der Roadmap »Schaeffler 2020« operationalisiert werden. Dabei verfolgen wir bewusst einen integrierten Ansatz, der unsere Kompetenzen sparten- und regionenübergreifend bündelt. Die Tatsache, dass unser Strategiekonzept sowohl von unseren Kunden und Geschäftspartnern als auch von unseren Führungskräften und Mitarbeitern weltweit sehr gut angenommen wird, bestärkt uns darin, dass wir mit »Mobilität für morgen« auf einem vielversprechenden Weg sind.

2. »Ein integrierter Automobil- und Industrielieferer« – Unsere Organisations- und Führungsstruktur

Wenn wir mit unserem Strategiekonzept erfolgreich sein wollen, müssen wir unsere Organisations- und Führungsstruktur so gestalten, dass sie die Umsetzung der Strategie schlüssig unterstützt. Oder anders gesagt: Wer als global aufgestellter, integrierter Automobil- und Industrielieferer langfristig erfolgreich sein will, benötigt eine Struktur, die eine durchgängige sparten-, funktions- und regionenübergreifende Zusammenarbeit fordert und fördert. Mit diesem Verständnis hatten wir Ende des Jahres 2013 beschlossen, konzernweit ein dreidimensionales Matrixmodell einzuführen, das zwei Sparten mit sechs Unternehmensbereichen, diverse Funktionen und vier Regionen umfasst. Im Laufe des Jahres 2014 haben wir dieses Modell weiter umgesetzt und ausgestaltet. Die beiden ersten Führungsebenen stehen. Dabei setzen wir bewusst auf möglichst einheitliche, globale Strukturen, schnellere Entscheidungswege sowie mehr Delegation und dezentrale Verantwortung innerhalb klar definierter Leitplanken. Dies setzt zugleich ein stärker partizipatives und leistungsorientiertes Führungsverständnis voraus. Mehr Offenheit, mehr Interaktion und mehr Raum für neue, kreative Ideen. Die Basis dafür ist gelegt. Wir werden diesen Weg auch 2015 konsequent weitergehen.

3. »ONE Schaeffler« und »MOVE« – Unsere Zukunftsprogramme

Um die Umsetzung unseres integrierten Geschäftsmodells zu fördern, interne Prozesse und Strukturen zu harmonisieren und so zusätzliche Effizienzpotenziale zu realisieren, hatten wir im vierten Quartal 2013 das Programm »ONE Schaeffler« initiiert. Wie der Name des Programms sagt, wollen wir dadurch unsere Kräfte bündeln und über Ressort- und Ländergrenzen hinweg stärker zusammenrücken. Das Programm, das 21 eindeutig definierte Initiativen mit klaren Verantwortlichkeiten umfasst, folgt damit nicht nur einer überzeugenden Logik, sondern es wird zugleich mithilfe eines eigens entwickelten Projektmanagementansatzes sehr diszipliniert umgesetzt. Alle 21 Initiativen haben im Laufe des Jahres 2014 die Implementierungsphase erreicht. Eine Initiative wurde bereits abgeschlossen. Insgesamt liegt der Fertigstellungsgrad für das Gesamtprogramm bei aktuell rund 50 %. Damit liegen wir bei der Umsetzung besser, als wir erwartet hatten.

Während das Programm »ONE Schaeffler« mit einem Enddatum versehen ist und bis Ende des Jahres 2015 abgeschlossen werden soll, setzen wir mit »MOVE« auf ein seit vielen Jahren bewährtes Programm der Schaeffler Gruppe. »MOVE« steht für »Mehr ohne Verschwendung«. Es basiert auf dem Prinzip der kontinuierlichen Verbesserung. Wie können wir schlanker werden? Wie können wir Prozesse effizienter machen? Wo verschwenden wir Zeit und Ressourcen für nicht wertschaffende Aktivitäten? Diese Fragen stellen sich in allen Bereichen des Unternehmens. Nicht nur in der Produktion oder im Vertrieb, sondern natürlich auch in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Einkauf und Verwaltung. Und immer wieder neu. Seit vielen Jahren arbeiten wir mit Unterstützung unserer weltweit aufgestellten MOVE-Organisation daran, die genannten Ziele zu erreichen und so unsere Profitabilität abzusichern und zu verbessern. Nachdem im Laufe des Jahres 2014 das Programm »ONE Schaeffler« naturgemäß im Vordergrund stand, werden wir im laufenden Geschäftsjahr unserem MOVE-Programm und damit unserem kontinuierlichen Verbesserungsansatz in bewährter Art und Weise wieder mehr Aufmerksamkeit widmen. Dazu haben wir uns im Laufe des Jahres 2014 auf eine MOVE-Roadmap mit sechs Prioritäten verständigt, die wir in den nächsten Jahren umsetzen werden.

4. »Solide Finanzen« – Unsere Kapitalstruktur

Im Laufe des Jahres 2014 haben wir auf Ebene der Schaeffler AG unsere Kapitalstruktur weiter verbessert. Dazu haben wir im ersten und im zweiten Halbjahr jeweils eine größere Refinanzierungstransaktion umgesetzt. Beide Transaktionen haben dazu beigetragen, unsere Zinskosten weiter zu reduzieren, das Fälligkeitsprofil zu verlängern und die Flexibilität für zukünftige Maßnahmen zu erhöhen. Auf dieser Basis sind wir solide finanziert. In den nächsten Jahren werden wir uns darauf konzentrieren, die noch verbliebenen Schulden schrittweise und nachhaltig abzubauen und den Verschuldungsgrad, also das Verhältnis von Netto-Verschuldung zu EBITDA, zu reduzieren.

Neben den genannten Refinanzierungstransaktionen haben wir im Laufe des Jahres 2014 die Konzernstruktur der Schaeffler Gruppe weiter optimiert. Ausgehend von den in den letzten Jahren eingeleiteten Strukturmaßnahmen haben wir gegen Ende des Jahres verschiedene Umwandlungsschritte durchgeführt und in diesem Zusammenhang den Konsolidierungskreis der Schaeffler Gruppe neu ausgerichtet. Dies hat dazu geführt, dass die Beteiligung an der Continental AG in Höhe von bisher 34 % seit Ende des Jahres 2014 nicht mehr von der Schaeffler AG konsolidiert wird. Die Schaeffler AG, die somit nicht mehr an der Continental AG beteiligt ist, und die Continental AG stehen damit zukünftig gleichberechtigt nebeneinander. Wir sind davon überzeugt, dass uns diese neue Struktur hilft, nicht nur unsere Kapitalstruktur weiter zu optimieren, sondern auch die Kooperation mit der Continental AG weiter zu befördern. Oder anders gesagt: Wir wollen und können zukünftig wie unter fremden Dritten zusammenarbeiten, ohne dass der eine am anderen beteiligt ist. Diese neue Struktur sollte uns auch für andere denkbare Kooperationsmöglichkeiten zugutekommen.

5. »Transparenz, Vertrauen und Teamarbeit« – Unser Führungsverständnis

Alle genannten Maßnahmen hätten so nicht stattgefunden, wenn wir nicht gut als Team zusammenarbeiten würden. Diese Teamarbeit beginnt im Executive Board und setzt sich über die erste Führungsebene fort. Grundlage ist das gemeinsame Verständnis, dass echte Teamarbeit nur dort möglich ist, wo man sich gegenseitig vertraut, und dass Vertrauen nur dort entstehen kann, wo wir transparent, offen und fair miteinander umgehen. Wir sind im Laufe des Jahres 2014 auf diesem Weg ein großes Stück vorangekommen. Uns ist aber auch bewusst, dass wir noch nicht am Ziel sind und dass der Ende des Jahres 2013 eingeleitete Kulturwandel fortwährende Aufgabe und Verpflichtung zugleich ist.

Mit diesem Geschäftsbericht blicken wir auf ein arbeitsintensives und zugleich erfolgreiches Jahr 2014 zurück. Ein Jahr, in dem wir viel bewegt und vorgebracht haben. Gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen bin ich überzeugt, dass wir die richtigen Weichen gestellt haben, damit wir auch 2015 unseren Erfolgskurs fortsetzen werden. Wir haben uns dazu anspruchsvolle Ziele gesetzt. Dabei sind wir uns bewusst, dass wir auch 2015 in einem ambitionierten weltwirtschaftlichen Umfeld agieren. Wir wollen weiter profitabel wachsen. Dazu werden wir 2015 noch stärker als bisher unsere Kunden in den Vordergrund stellen. Wir wollen besser und noch effizienter werden. Dazu werden wir unsere Zukunftsprogramme »ONE Schaeffler« und »MOVE« konsequent umsetzen. Mit unserem Strategiekonzept wollen wir für unsere Kunden und mit ihnen die »Mobilität für morgen« mitgestalten. Dabei setzen wir auf das, wofür wir seit Jahren stehen: Qualität, Technologie und Innovation.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, nach meinem ersten Geschäftsjahr als Vorsitzender des Vorstands der Schaeffler AG möchte ich diesen Geschäftsbericht zum Anlass nehmen, mich bei unseren Gesellschaftern, den Mitgliedern des Aufsichtsrats, meinen Vorstandskollegen und bei Ihnen allen für den großen Einsatz, die Unterstützung und das Vertrauen im Laufe des Jahres 2014 zu bedanken. Gegenseitiges Vertrauen lebt davon, dass es immer wieder neu verdient werden muss. In diesem Sinne freue ich mich auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen im Laufe des Jahres 2015 und in allen weiteren Jahren, die vor uns liegen.

Mit besten Grüßen

Ihr



Klaus Rosenfeld
Vorsitzender des Vorstands

Executive Board

Dietmar Heinrich
CEO Europa

Bruce Warmbold
CEO Americas

Oliver Jung
Vorstand Produktion,
Logistik und Einkauf



Norbert Indlekofer
Vorstand Automotive

Klaus Rosenfeld
Vorsitzender des Vorstands
und Vorstand Finanzen

Robert Schullan
Vorstand Industrie

Prof. Dr. Peter Pleus
Vorstand Automotive

Kurt Mirlach
Vorstand Personal
und Arbeitsdirektor

Andreas Schick
CEO Asien/Pazifik



Dr. Yilin Zhang
CEO Greater China

Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands und Vorstand Technologie



Mobilität für morgen

/ Wie wird sich die Menschheit in Zukunft fortbewegen, wie Waren transportieren? Welche und wie viele Ressourcen werden wir dabei nutzen?

Die Schaeffler Gruppe gestaltet die rasanten Entwicklungen für die »Mobilität für morgen« aktiv mit. Wir entwickeln Produkte für Verbrennungsmotoren, die so sauber und effizient sind wie nie zuvor. Und treiben neue Technologien voran, die Hybridfahrzeuge und alternative Antriebe in neue Dimensionen führen.

Unser Angebotspektrum reicht von Komponenten und Systemen für den Antriebsstrang im Automobil bis hin zu Produkten für Hochgeschwindigkeitszüge, von Wälzlagern für Sonnenenergieanlagen bis hin zu innovativen Lösungen für die Luft- und Raumfahrt. Herzlich willkommen in der Welt der Schaeffler Gruppe!

Wofür wir stehen: Qualität, Technologie und Innovation

In der Physik ist Bewegung eindeutig definiert: als Änderung eines Objektes im Raum und mit der Zeit. Aber Bewegung ist mehr. Bewegung erhöht die Fitness, verringert das Risiko von Krankheiten. Bewegung ist zudem das Rückgrat unserer Wirtschaft, unserer Gesellschaft – sie markiert den Unterschied zwischen Stopp und Start.

Bewegung, Mobilität per se, gehört zur Natur des Menschen. Die Schaeffler Gruppe gestaltet diese Mobilität. Das Unternehmen entwickelt und produziert Präzisionsprodukte, die die Welt bewegen – im Antriebsstrang von Autos, in Flugzeugturbinen, in Windkraftanlagen, in Inline-skates. Um als zuverlässiger Engineeringpartner weltweit erfolgreich zu sein, muss man allerdings auch selbst beweglich sein.

Im Selbstverständnis der Schaeffler Gruppe sind drei Haltungen entscheidend: der Wille zu Qualität, Technologie und Innovation. Es sind drei Grundeinstellungen, die einander bedingen: Wer Neues erschaffen will, muss dies in höchster Qualität tun. Wer Qualität garantiert, muss sich beständig Fragen stellen, hinzulernen, optimieren. Nur so ist es möglich, ein führender Technologiekonzern zu werden, zu sein und zu bleiben – gerade in einem herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld.

Seit mehr als 120 Jahren liefert die Schaeffler Gruppe Qualität, weil sie sich beständig selbst erneuert und immer wieder neue Problemlösungen anbietet. Die Prinzipien des Weiterdenkens, Umdenkens, Neudenkens sind im Unternehmen verankert. Nur so ist es möglich, alternative und effiziente Antriebsformen zu entwickeln oder die Nutzung regenerativer Energiequellen auszubauen, um auch die »Mobilität für morgen« zu sichern. Denn Mobilität, davon sind wir überzeugt, bedeutet Fortschritt.

Auf den nächsten Seiten präsentieren wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, einen kleinen Ausschnitt dessen, was die Schaeffler Gruppe im Jahr 2014 im Bereich der Mobilität neu gemacht hat. Oder besser gemacht hat. Oder beides zugleich.

Qualität

Präzise und zuverlässig

SCHAEFFLER

/ Verschiedene Märkte – ein Ziel

Bücher. Telefone. Fahrräder. Drei Beispiele von vielen. Drei Beispiele, die zeigen, wie sich Märkte in den letzten Jahren in die unterschiedlichsten Richtungen entwickelt haben. Es ist noch nicht so lange her, da waren die meisten Menschen mit einem Taschenbuch, einem Mobiltelefon ohne Internetverbindung oder einem Fahrrad mit Dreigangschaltung zufrieden. Im Zeitalter der E-Books wächst das Bedürfnis nach edlem Papier, nach bibliophiler Gestaltung, nach Schönheit wie Gewicht. Mobiltelefone, die nicht »smart« sind, werden kaum noch genutzt. Und das Fahrrad mutiert in den entwickelten Volkswirtschaften gerade vom Fortbewegungsmittel zum Statussymbol.

Gründe für diese Entwicklung gibt es viele. Mit steigendem Wohlstand steigen die Ansprüche – und differenzieren sich. Die Globalisierung ermöglicht es, verschiedene Länder und ihre regionalen Vorzüge leichter kennenzulernen und Produkte aus aller Welt schnell und bequem über das Internet zu ordern. Der Maßstab der Schaeffler Gruppe ist es, höchste Produktsicherheit konsequent und durchgängig über alle Anwendungsfelder zu gewährleisten, um die Mobilität für morgen zu ermöglichen: in den Städten wie im Fernverkehr, emissionsarm und energieeffizient. Der hohe Qualitätsanspruch sorgt dafür, dass Fehler erst gar nicht entstehen. »Null Fehler« – so lautet unser erklärter Anspruch. Ob beim Produzieren von Prototypen, bei der Schulung von Mitarbeitern oder bei der Auswahl des besten Materials. Dass wir auch 2014 wieder vielfach für die Umsetzung unseres Qualitätsanspruchs ausgezeichnet wurden, ehrt uns, noch mehr aber spornt es uns an.

Zahlen und Fakten

Weltweit gültige Zertifikate für das Qualitätsmanagement an nahezu allen Schaeffler-Standorten:

/ ISO/TS 16949:2009

/ DIN-EN ISO 9001:2008

/ Qualitätsauszeichnungen im Jahr 2014: **54**

/ Zahl gültiger Umweltzertifikate, weltweit: **222**

Schaeffler Academy:

/ rund **5.000** Weiterbildungsveranstaltungen in Deutschland

/ rund **2.900** Auszubildende weltweit

www.schaeffler.com





Damit der Kunde zurückkommt, nicht das Produkt

Wer auf dem Weltmarkt langfristig bestehen will, muss sich gegenüber seinen Wettbewerbern maßgeblich über die Qualität seiner Produkte unterscheiden. Seit über 120 Jahren behauptet sich die Schaeffler Gruppe als ein führendes Technologieunternehmen auf den Weltmärkten. Dieser Erfolg ist Bestätigung für die Güte und Wertigkeit der Produkte von Schaeffler und zugleich enorme Verpflichtung. Schließlich gilt es, die »Mobilität für morgen« so zu sichern, dass immer mehr Menschen sie nutzen können, wie sie es wünschen – ohne dabei dem Planeten Erde und seinen Bewohnern Schaden zuzufügen. Daher lautet der Anspruch der Schaeffler Gruppe: nicht nur gut sein, sondern stets ausgezeichnet.



→ **Sehr kleiner Prototyp**
Lagerlösungen für Inlineskates

Cronitect-Hybrid-Lager geben den entscheidenden Kick für noch mehr Dynamik, Leichtlauf und Spaß am Skaten. Für den Unterschied zu herkömmlichen Lagern sorgen Hochleistungs-Keramik-Kugeln, Kunststoff-Lagerkäfige und verschleißfeste, harte Cronitect-Laufbahnen.

Alles auf Anfang

/ **Innovationen, die die Schaeffler Gruppe auf den Markt bringt, haben vorher einen aufwändigen Prozess durchlaufen.** An 26 Standorten weltweit werden zuerst seriennahe und funktionsfähige Prototypen gefertigt. Dabei kommen auch eigens entwickelte Werkzeuge zum Einsatz, deren Rationalisierung dem Unternehmen in den letzten vier Jahren mehr als 100 Mio. EUR an Verschleiß-Werkzeugkosten eingespart hat.

→ **Prototypen pro Jahr**

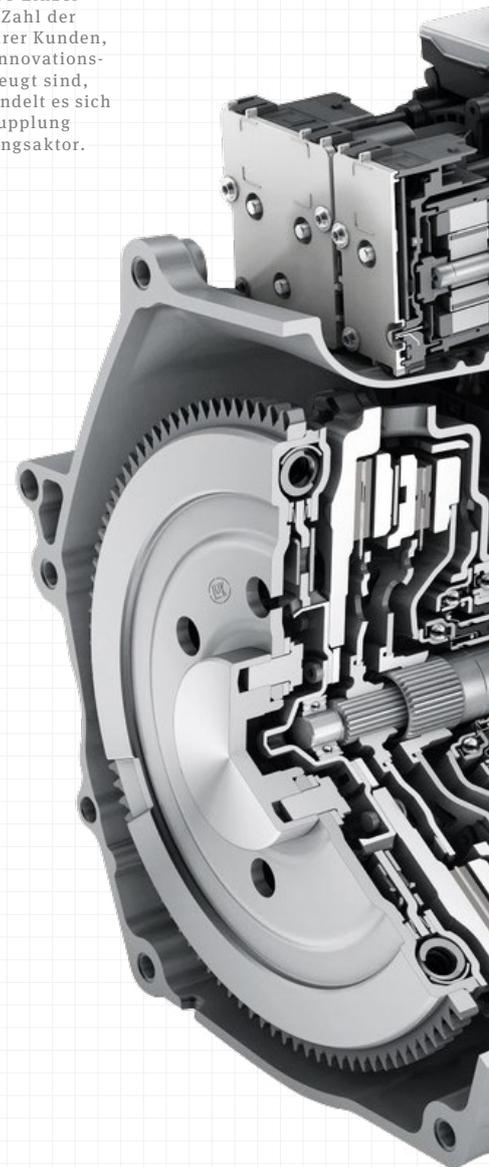
10.000+

→ **Mitarbeiter in diesem Bereich**

Rund 3.300

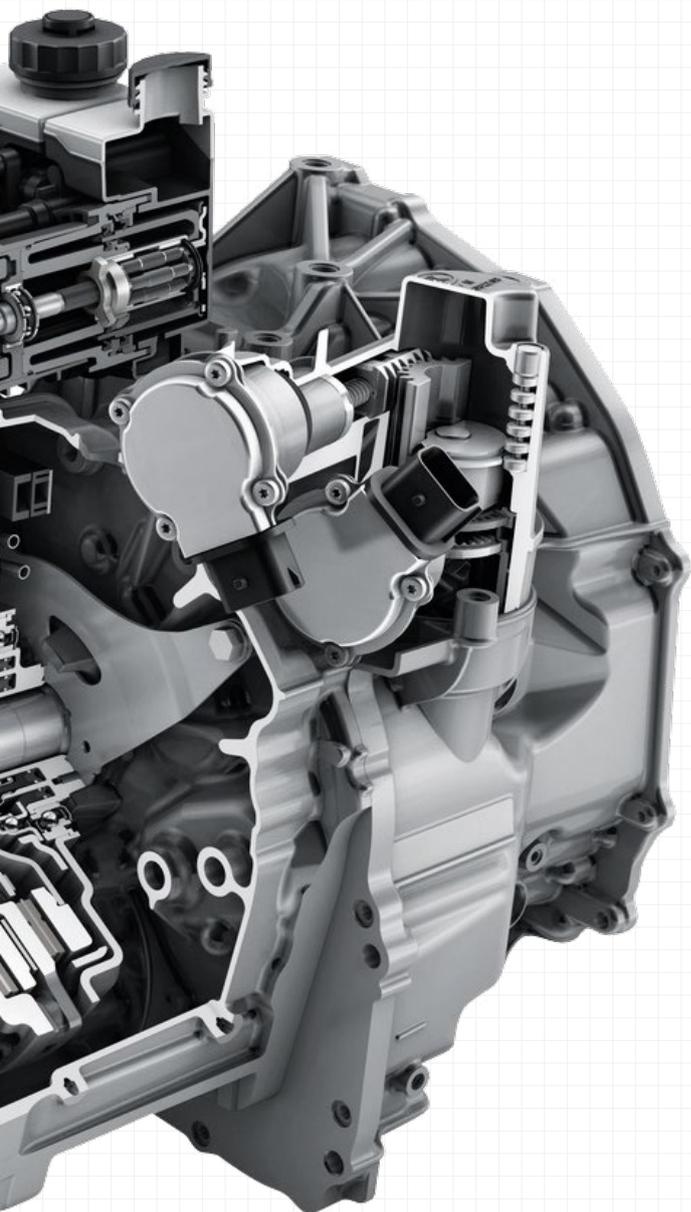
→ **Eines der komplexesten Bauteile im modernen Automobil**
Die Doppelkupplung

Sie besteht aus mehr als 500 Einzelteilen. Mittlerweile ist die Zahl der Automobilhersteller und ihrer Kunden, die von den Vorzügen der innovationsstarken Technologie überzeugt sind, stark gestiegen. Hierbei handelt es sich um eine trockene Doppelkupplung mit hydraulischem Kupplungsaktor.



Die Basis alles Besten

/ Dass ein Unternehmen nur so gut ist wie seine Mitarbeiter, ist eine Binsenweisheit. Deshalb ist es aber nicht weniger wichtig. Die Schaeffler Gruppe investiert in den Nachwuchs – rund 2.900 Auszubildende weltweit – sowie in die berufliche Weiterbildung und beteiligt sich an praxisorientierten Studiengängen in Kooperation mit zahlreichen Hochschulen. Sie ehrt aber auch – wie im April 2014 – ihre Jubilare. Bei einem Festakt in Herzogenaurach standen z. B. 253 Mitarbeiter auf der Bühne, die es zusammen auf 6.835 Arbeitsjahre an Erfahrung, Fachwissen und Loyalität brachten.



Der X-Faktor

Jubiläum eines Gütesiegels: Seit zehn Jahren sorgt X-Life für längere Lebensdauer, höhere Belastbarkeit und bessere Bauraumnutzung in drei Variationen.



Längere Lebensdauer

Gleiche Belastung und unveränderter Bauraum führen zu einer deutlich höheren Gebrauchsdauer, die Maschinenlaufzeiten verlängert und Instandhaltungskosten senkt.



Höhere Belastbarkeit

Bleiben Bauraum und Lebensdauer stabil, erhöht sich durch X-Life die Belastbarkeit. So hat sich die Tragzahl verschiedener Lager deutlich erhöht, teilweise auf das Dreifache.



Bessere Bauraumnutzung

Wiederum führen konstante Lebensdauer und Belastbarkeit zu reduziertem Platzbedarf und Gewicht, erlauben also den Einsatz kleinerer und leichter Maschinen.



Kampf allen Piraten!

/ Plagiate in der Kunst sind einfalllos, in der Mode ärgerlich, im Maschinenbau aber lebensgefährlich.

Deshalb geht die Schaeffler Gruppe konsequent gegen Produktfälschungen vor. Wie etwa in den USA, wo im Sommer 2014 in Zusammenarbeit mit der heimischen Zollbehörde mehrfach Razzien stattfanden und gefälschte, mit der Schaeffler-Marke FAG gebrandete Wälzlager im Wert von mehr als 500.000 US-Dollar sichergestellt wurden.

Aufmerksamkeit bis ins Detail

»Schaeffler ist mit seinen Produktmarken INA, LuK und FAG ein renommierter Zulieferer der Automobilindustrie für Präzisionskomponenten und Systeme in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie ein weltweit führender Anbieter von Wälz- und Gleitlagerlösungen, Linear- und Direktantriebstechnologie.« So stellt sich die Schaeffler Gruppe in ihren öffentlichen Verlautbarungen vor.

Ein richtiger und kompakter Satz. Aber wer den Unterschied zwischen Wälz- und Gleitlager nicht aus dem Stand definieren kann, stellt sich möglicherweise die Frage: »Und was macht die Schaeffler Gruppe eigentlich genau?«

Für alles, was sich bewegt

Die Antwort fällt leicht: Die Schaeffler Gruppe entwickelt und fertigt Produkte für alles, was sich bewegt. Zunächst wäre hier das Kraftfahrzeug zu nennen. Erhebungen zufolge befinden sich in jedem Kraftfahrzeug auf der Welt durchschnittlich 60 Teile der Schaeffler Gruppe. Dazu zählt das Zweimassenschwungrad. Schon Anfang der 1980er Jahre ersetzte Schaeffler das starre Schwungrad durch eines mit zwei Massen, damit war das Zweimassenschwungrad (ZMS) geboren. Beide entkoppelten Massen sind über ein Feder-Dämpfungssystem miteinander verbunden, Vibrationen des Motors werden sicher gedämpft. Das ZMS ermöglicht zudem ein Fahren in verbrauchsgünstigen Betriebspunkten und trägt somit zur CO₂-Reduktion bei. Dieses und Produkte für zahlreiche andere Verkehrsträger – z. B. für Turbinen in Flugzeugen, für Antriebe in

Schiffen, für Radlager in geräuscharmen Zügen – ermöglichen die Mobilität von heute und morgen.

Darüber hinaus gibt es eine beinahe endlose Reihe an Produkten, die im täglichen Leben zwar essenziell sind, aber nicht offensichtlich. Möglicherweise, weil sie so klein sind, dass man sie kaum sieht: Gerade einige Millimeter sind die kleinsten Produkte der Schaeffler Gruppe groß – sie garantieren, dass z. B. Inline-skates gleichmäßig laufen. Oder möglicherweise, weil sie so groß sind, dass man sie kaum überschauen kann: So sorgen zwei Großgelenklager in Sonderbauform für den sicheren Stand des derzeit viertgrößten Riesenrades der Welt, des London Eye – sie gleichen vom Wind verursachte Mikrobewegungen aus.

Was wäre, wenn ...?

Zwischen den Zwergen und den Riesen unter den Produkten liegen zahllose Bauteile, die in Wind- oder Wasserkraftanlagen zu finden sind, in Werkzeugmaschinen, in Druckanlagen, in Tunnelvortriebssystemen, in Textil-, Nahrungs- und Verpackungsmaschinen, in der Praxis eines Radiologen. Und natürlich kommen diverse Dienstleistungen dazu: Montage, Schmierung, Ausrichten und Zustandsüberwachung etwa, Ersatzteillogistik, Schulungen, aber auch moderne Berechnungstools, die die Auswahl der Lager unterstützen und dokumentieren.

Würden all diese Services und Produkte – tausende serienmäßig gefertigte Katalogartikel, zu denen noch zahllose kundenspezifische Lösungen kommen –

nicht funktionieren, würde sich die Welt entschieden langsamer drehen. Das Versagen technischer Bauteile hätte weitreichende Folgen: Die Energieerzeugung, ob konventionell oder regenerativ, wäre nur noch eingeschränkt möglich. Der internationale Transport, ob von Waren oder Menschen, liefe unruhig. Der Bau von Häusern oder Straßen wäre ebenso beeinträchtigt wie das Abpumpen von Flüssigkeiten oder das Bedrucken von Papier. Von den leeren Regalen im Einzelhandel ganz abgesehen. Die Zahl dieser Beispiele ließe sich beliebig erhöhen – schließlich versorgt die Schaeffler Gruppe mehr als 60 verschiedene Branchen.

Null Fehler

Damit es gar nicht dazu kommt, ist »Null Fehler« der erklärte Anspruch der Schaeffler Gruppe. Ein weltweit einheitliches Qualitätsmanagement gewährleistet die Einhaltung hoher Standards. Wir wollen das Niveau unserer Produkte stetig verbessern – durch modernste Fertigungstechnik, durch hochqualitativen Stahl, durch Maschinen, die eine deutlich feinere Oberflächengüte erzeugen, durch Ingenieure, die forschen, entwickeln und davon überzeugt sind, dass sich jedes Produkt stets verbessern lässt. Dazu gehört auch, dieses Niveau durch regelmäßige und unabhängige Audits prüfen und überwachen zu lassen.

Die Aufmerksamkeit richtet sich eben bis auf das letzte Detail. Aus einem einzigen Grund: Das, was sich heute bewegt, soll sich auch morgen noch bewegen. Problemlos und in höchster Qualität.

Lange Liste

Wo finden sich eigentlich überall Produkte der Schaeffler Gruppe? Und was würde passieren, wenn sie nicht so qualitativ hochwertig wären, wie sie sind? Eine Auswahl.



→ **Erfolgsprodukt**

Im Dezember 2014 lief das insgesamt 100-millionste Zweimassenschwungrad am Schaeffler-Standort Bühl vom Band.

Technologie

Erfolgreich und wegweisend

SCHAEFFLER

/ Von »einfachen« Komponenten zu kompletten Systemlösungen
Schon immer haben die Produkte von Schaeffler Mobilität ermöglicht und gefördert: Sie haben die Entwicklung beim Fahrrad, dann bei der Eisenbahn, ein wenig später beim Automobil, zuletzt beim Flugzeug über die Jahrzehnte begleitet und kontinuierlich zu deren Verbesserung beigetragen. Dabei haben sie sich von »einfachen« Komponenten zu kompletten Systemlösungen weiterentwickelt.

Als ein Beispiel von vielen sei das Zweimassenschwungrad (ZMS) als eine der herausragenden Innovationen in 50 Jahren Unternehmensgeschichte genannt. Hier hat Schaeffler seit den frühen 1980er Jahren maßgeblich mitgestaltet. Im Dezember 2014 lief dann das insgesamt 100-millionste Zweimassenschwungrad in Bühl vom Band. Was am Anfang niemand so wirklich haben wollte, hat sich letztlich zu einem wegweisenden Produkt für die Automobilindustrie entwickelt und wird seit 1985 stetig den steigenden Anforderungen angepasst. Bedeutend für die Schwingungsdämpfung war die bauraumneutrale Integration eines Fliehkraftpendels. Das sichert seit dem Jahr 2008 den Fahrkomfort für die in den folgenden Jahren auf dem Markt eingeführten drehmomentstarken Motor-Generationen der Automobilhersteller.

Ob bei der Weiterentwicklung des ZMS oder anderer Systemlösungen – heute liegt das Hauptaugenmerk darauf, verantwortungsvoll mit unseren verbleibenden Ressourcen umzugehen. So fragt man sich in der Automobilbranche: »Diesel, Benzin, Gas, Hybridantrieb oder Elektromobil – welches Antriebskonzept wird in Zukunft dominieren?« Auch wenn Hybrid- und Elektroauto als Alternativen zum konventionellen Fahrzeug gelten, hat der Verbrennungsmotor noch lange nicht ausgedient. Hier sind viele kleine Spritsparinnovationen der Schlüssel zum Erfolg, die in Summe zu einer nennenswerten Kraftstoffersparnis führen und damit den CO₂-Ausstoß deutlich verringern.

Ein einheitlicher Weg, der für alle Marken, Fahrzeugklassen und Regionen passt, ist zudem nicht in Sicht. Daher arbeitet die Schaeffler Gruppe an verschiedenen Technologien. Die sogenannten Konzeptfahrzeuge zeigen die ganze Systemkompetenz. Jüngste Innovation auf diesem Gebiet ist das Konzeptfahrzeug System 48 Volt, in dem durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs die prinzipbedingten Schwächen des Verbrennungsmotors kompensiert und zusätzliche Effizienzpotenziale ausgeschöpft werden.

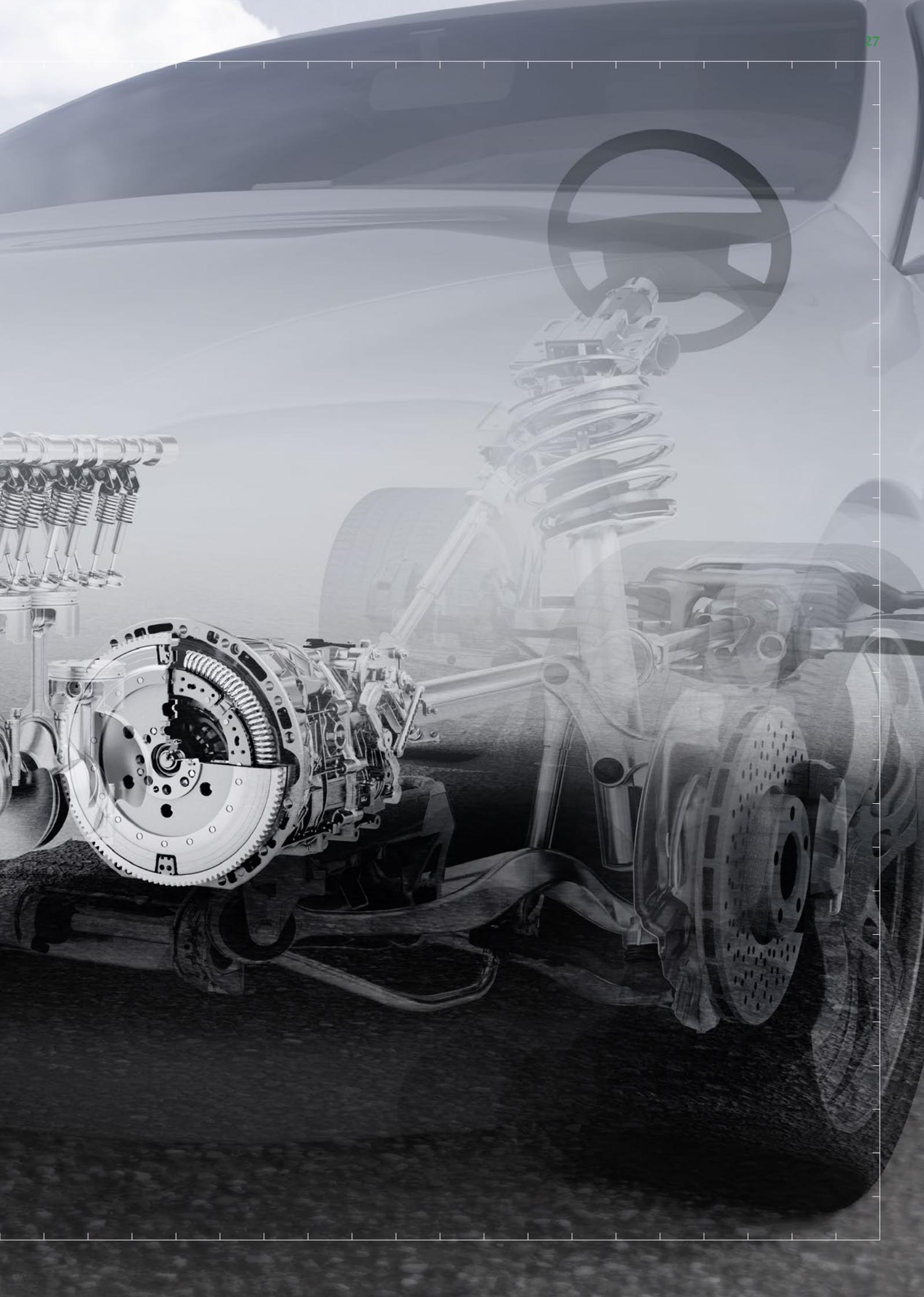
Zahlen und Fakten

Unternehmensgeschichte:

- / **1946** Die Brüder Dr. Wilhelm Schaeffler und Dr. Ing. E. h. Georg Schaeffler gründen INA in Herzogenaurach
- / **1965** Gründung der LuK Lamellen und Kupplungsbau GmbH in Bühl (mit INA-Beteiligung)
- / **1999** Mit der kompletten Übernahme der LuK GmbH erweitert die Schaeffler Gruppe ihre Kompetenz als Systemlieferant der Automobilindustrie
- / **2001** Übernahme der FAG Kugelfischer Georg Schäfer AG, Schweinfurt
- / **2008** Die Schaeffler Gruppe erwirbt eine strategische Beteiligung an der Continental AG

www.schaeffler.com





Für jeden Markt die richtige Technik

Die mobile Welt verändert sich – allerdings in der Stadt anders als auf dem Land, in Industrieländern anders als in Schwellenregionen. Zugleich vollzieht sich der Übergang vom Verbrennungs- zum Elektromotor stufenweise: in Form von Hybridfahrzeugen. Die Schaeffler Gruppe trägt diesen unterschiedlichen Anforderungen Rechnung und hat verschiedene Konzeptfahrzeuge für unterschiedliche Märkte entwickelt. Zur regionalspezifischen Flotte gehören derzeit u. a. Automobile für die USA, China und Indien. Das von Schaeffler entwickelte Konzeptfahrzeug System 48 Volt zeigt, welche Möglichkeiten das intelligente Zusammenspiel von Mechanik und Elektronik bietet.

USA

→ Einwohner (Mio.)
 **319**

→ Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner
 **786**

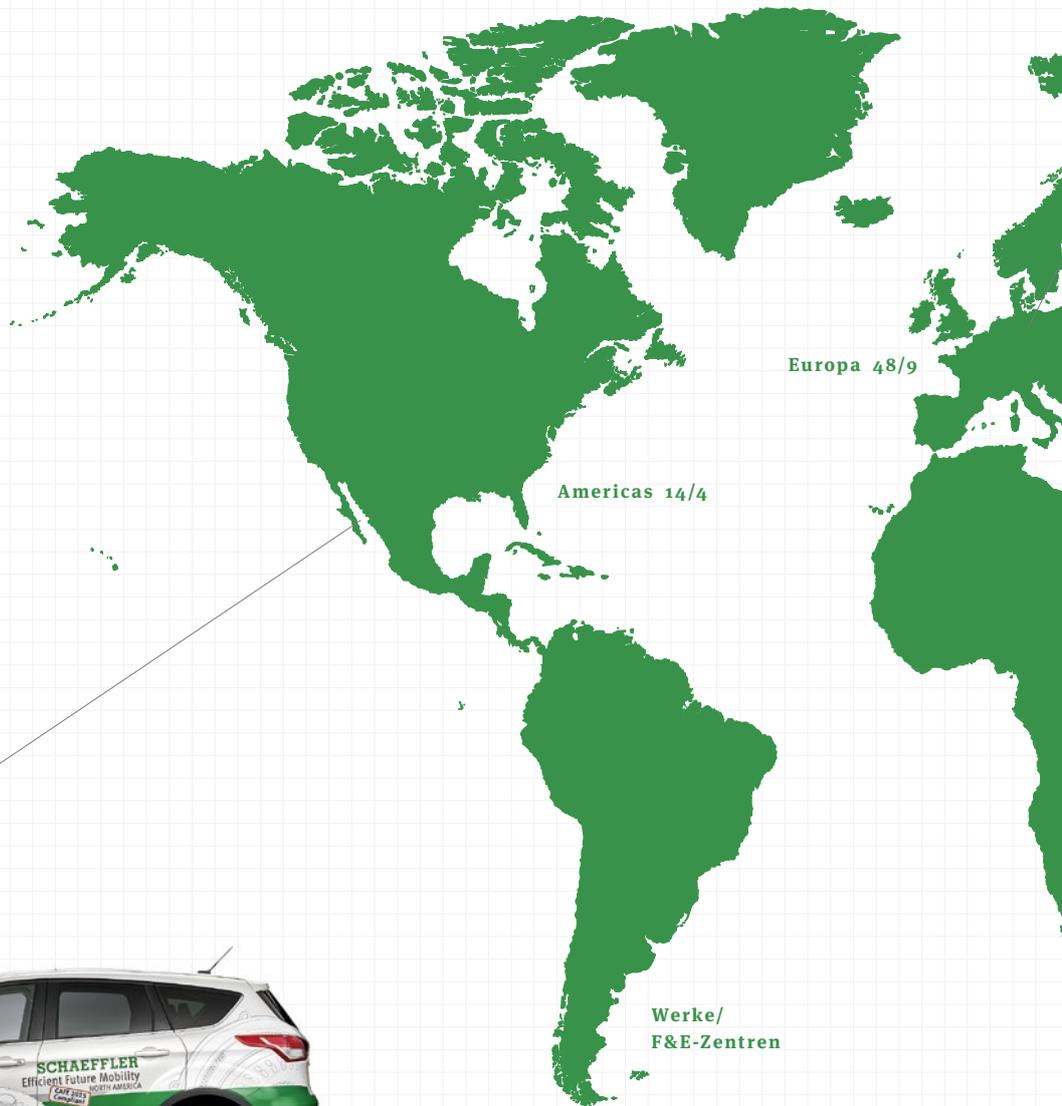
→ Hauptthema

Mehr
Effizienz



Konzeptfahrzeug **Efficient Future Mobility North America/**

Auf Basis eines Midsize-SUV kommen u. a. eine Allradantrieb-Trennkupplung, Motor-Start-Stopp-Technik und Thermomanagement zum Einsatz. Das Ergebnis: 14 bis 15% weniger Kraftstoffverbrauch.



Europa



→ Einwohner (Mio.)

743

→ Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner



483

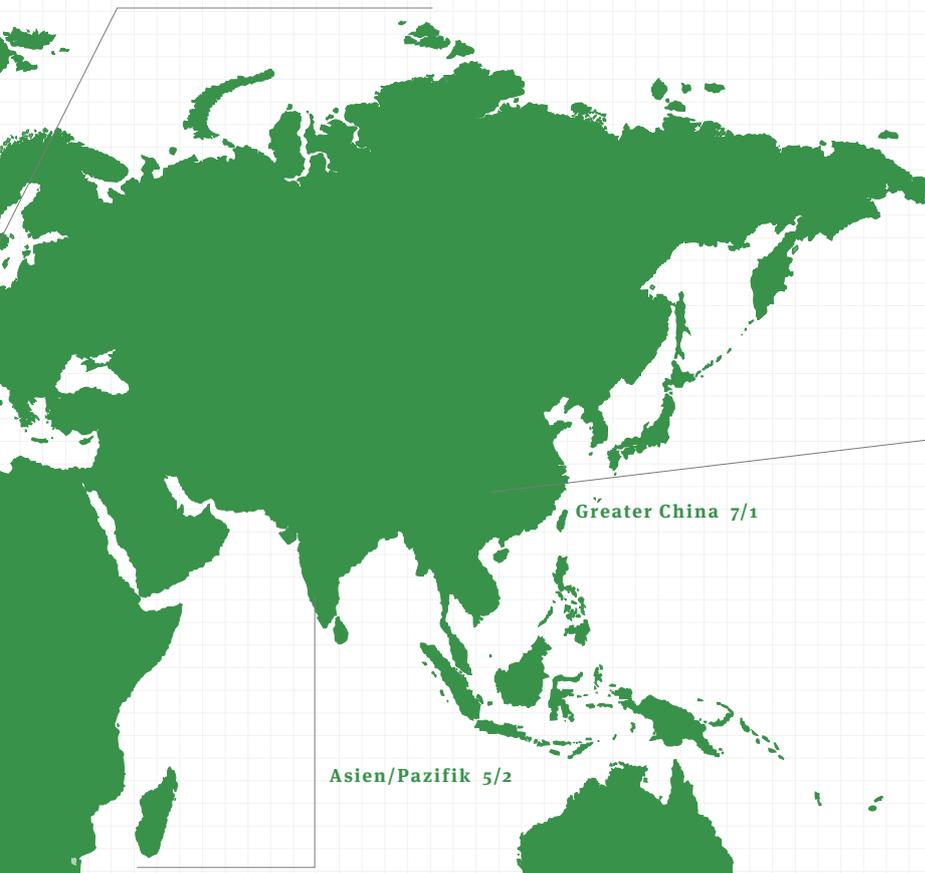
→ Hauptthema

CO₂-
Reduktion



Konzeptfahrzeug **Efficient Future Mobility China**/

Vor dem Hintergrund ehrgeiziger Umweltziele in China hat Schaeffler im November 2014 das Konzeptfahrzeug für diesen Markt vorgestellt. Es verkörpert Schaefflers Vision von vollhybriden Antriebssträngen in der nahen Zukunft und kombiniert ein modulares Hybrid-System mit einer effizienten Doppelkupplung.



China



→ Einwohner (Mio.)

1.367

→ Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner



100

→ Hauptthema

Schutz der
Umwelt

Indien



→ Einwohner (Mio.)

1.260

→ Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner



12

→ Hauptthema

Klein, schnell,
robust



Konzeptfahrzeug **Efficient Future Mobility India**/

Auf Basis eines dort weit verbreiteten, kostengünstigen und manuell geschalteten Kleinwagens kommen ein elektronisches Kupplungsmanagement (EKM), eine variable Nockenwellenverstellung und ein Thermomanagement-Modul zum Einsatz.

Vielfalt statt Einfalt

Es ist heute wichtiger denn je, in die Zukunft zu schauen und für das Morgen zu arbeiten sowie global Trends zu setzen, etwa durch das Erschließen neuer Möglichkeiten in der Kombination von Mechanik und Elektronik. Denn einerseits nimmt die Zahl der Menschen auf diesem Planeten zu – gerade auch die Zahl jener Menschen, die Mobilität als Selbstverständlichkeit begreifen. Andererseits bleibt diese Selbstverständlichkeit nicht ohne Folgen – die Klimaerwärmung, der Verkehrsinfarkt und die Endlichkeit fossiler Brennstoffe sind nur drei der Auswirkungen.

Beweglichkeit und Wendigkeit gewährleisten

Als internationaler Mobilitätszulieferer konzentriert sich Schaeffler sparten- und regionenübergreifend auf die Herausforderung, die Beweglichkeit und Wendigkeit der Menschheit auch in Zukunft zu gewährleisten, die Menschen und ihre Umwelt dabei aber zugleich zu schonen. Die Komponenten von Schaeffler verstecken sich in Auto und Motorrad. Klug kombiniert, leisten sie Erstaunliches.

Die Vielfalt energieeffizienter Kraftfahrzeugprototypen liegt in der Verschiedenheit der einzelnen Märkte begründet. Zum Beispiel leben in Manhattan und Mecklenburg-Vorpommern zwar etwa gleich viele Einwohner, die jeweiligen Rahmenbedingungen aber sind extrem unterschiedlich: Altersdurchschnitt, Verkehrsdichte, Arbeitsweg, Kaufkraft und vieles mehr differieren stark. Entsprechend individuell sehen daher die von der Schaeffler Gruppe entwickelten Konzeptfahrzeuge aus, die an die spezifischen Kundenbedürfnisse und -wünsche vor Ort angepasst sind.

Der Gegenwart einen Schritt voraus

Das im April 2014 auf dem Schaeffler-Kolloquium in Baden-Baden vorgestellte Konzeptfahrzeug System 48 Volt zielt über die regionale Spezifizierung bisheriger Konzeptfahrzeuge hinaus. Niedervolt-Hybridsysteme schaffen den kostengünstigen Einstieg in die effiziente Welt der Hybridfahrzeuge.

Schaeffler hat für den 48-Volt-Hybrid drei Antriebsvarianten entwickelt. Eine davon ist die E-Achse, der Achsantrieb mit integriertem E-Motor. Der 12 kW (16,3 PS) starke E-Motor lässt sich ohne Änderungen an Karosserie oder Fahrwerk in das Differenzial einbauen. Ein integriertes Ein- oder Zweigangetriebe sorgt für ein hohes Anfahrmoment (bis 1.500 Nm) und ermöglicht rein elektrisches Fahren bis 20 km/h. Mit einem zusätzlichen Planetenradsatz ausgerüstet, verteilt die elektrische Achse das Drehmoment gezielt auf die Räder (»Torque Vectoring«) und erhöht so die Fahrzeugagilität deutlich.

Aber was ist bei Handschaltern, die gerade in kleinen Fahrzeugklassen noch überwiegen? Für sie hat Schaeffler das erste Hybridmodul für Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe entwickelt. Die Integration des 48-Volt-E-Motors erfolgt in achsparalleler Bauweise, angetrieben über einen Riemen, zwischen Verbrennungsmotor und Getriebe. Durch einen überbrückbaren Freilauf zwischen Verbrennungsmotor und E-Motor kann der Verbrennungsmotor abgekoppelt und damit das Fahrzeug rein elektrisch verzögert oder auf konstanter Geschwindigkeit gehalten werden. Um für den Fahrer einen optimalen Komfort in den verschiedenen Betriebszuständen zu gewährleisten, wird die konventionelle

Anfahrkupplung zwischen E-Motor und Getriebe automatisiert. Dadurch kann auch das Wiederstartverhalten bei Start/ Stopp deutlich verbessert werden.

Die dritte von Schaeffler entwickelte Möglichkeit eines 48-Volt-Hybridantriebs: Leistungsstarke E-Motoren werden über einen Riemen mit der Kurbelwelle, dem sogenannten riemengetriebenen Startergenerator, verbunden. So lässt sich der Verbrenner starten und beim Beschleunigen elektrisch unterstützen. Die im Riementrieb auftretenden Schwingungen werden durch den von Schaeffler entwickelten Riemen-scheibenentkoppler eliminiert. Wird dieser um einen elektromagnetischen Steller ergänzt, kann der Starter-Generator auch bei stehendem Motor den Klimakompressor antreiben.

Vielfalt mit gemeinsamem Nenner

Bei aller Unterschiedlichkeit der bisher vorgestellten Konzeptfahrzeuge: Es gibt natürlich auch einen gemeinsamen Nenner. Ziel des geballten Expertenwissens, das bei allen Prototypen zum Einsatz kam, ist es, dass die Fahrzeuge einen signifikant niedrigeren Kraftstoffverbrauch und damit einen ebenso deutlich geringeren Ausstoß an Emissionen aufweisen können. Oft sind es gesetzliche Vorgaben, die die Fahrzeughersteller in naher Zukunft erfüllen müssen. Anders formuliert: Überall auf der Welt geht es um den effizienten Umgang mit Energie – und überall auf der Welt arbeitet Schaeffler daran, dieses Ziel so schnell und effizient wie nur möglich zu erreichen.

Essay

»Mobilität für morgen« – so lautet das strategische Konzept der Schaeffler Gruppe. 2014 haben wir damit unsere Wachstumsstrategie geschärft und seither konsequent verfolgt. Ein Update.



Der 48-Volt-Hybrid

Wichtigste Daten im Überblick

- / 48-Volt-Mildhybridisierung ermöglicht einen kostengünstigen Einstieg in die effiziente Welt der Hybridfahrzeuge
- / rund 15% Kraftstoffeinsparung durch Rekupe-ration (Energierückgewinnung beim Verzögern)
- / Platzierung des Elektromotors an der Hinterachse oder am Motor

Innovation

Fortschrittlich und zukunftsorientiert

SCHAEFFLER

/ Das Rad neu verbessern

Das Rad neu verbessern. Es gibt Begriffe, die werden so oft sinnentfremdet benutzt, dass ihr Inhalt nahezu leer erscheint. »Revolutionär« wäre ein Beispiel, seit dieses Adjektiv gleichermaßen für Chip-Gehäuse wie auf T-Shirts verwendet wird. »Genial« schlägt in eine vergleichbare Kerbe. Und wie schaut es mit »innovativ« aus?

Das Wort an sich stammt vom lateinischen Verb »innovare« ab, zu Deutsch: erneuern. Wenn man es schlicht mit »neu« übersetzt, dann ist jedes Produkt automatisch innovativ, sofern es ein älteres ersetzt.

Die Schaeffler Gruppe verwendet den Begriff allerdings für eine Idee, die praktisch umgesetzt werden kann und für ein bestehendes Problem einen neuen Lösungsweg vorschlägt. In einer Innovation verbinden sich somit Erfindergeist und Erfolgswille zu einem Produkt, einer Methode, einem System oder einer Dienstleistung.

Weltbewegendes gelingt nicht an jedem Tag. Aber jeden Tag arbeitet die Schaeffler Gruppe an der systematischen Verbesserung des Bestehenden. Der Fortschritt liegt dabei oft im Detail. In dem Wissen, dass aus vielen kleinen Teilen einmal etwas Großes wird.

Der elektrische Radnabenantrieb (E-Wheel Drive) macht die Innovationskraft von Schaeffler deutlich. 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, steht der Radnabenantrieb für eine bisher ungekannte Raumökonomie.

Zahlen und Fakten

/ Zahl der Forschungs- und Entwicklungszentren: **16**

/ Zahl der dortigen Mitarbeiter: **rund 6.400**

/ Zahl der Erfindungsmeldungen 2014: **rund 2.800**

www.schaeffler.com

eelDrive





Ein Gespräch

Dirk Spindler (l.) studierte Maschinenbau und ist Leiter Forschung und Entwicklung in der Schaeffler Sparte Industrie. Uwe Wagner (r.) schloss ebenfalls ein Maschinenbaustudium ab und ist sein Pendant in der Sparte Automotive.



»Weiterdenken,
querdenken,
umdenken – um
vorzudenken«

→ **Herr Spindler, Herr Wagner, in Ihren Verantwortungsbereichen haben Sie beide schon zahlreiche Innovationen auf den Weg gebracht. Wenn Sie auf die Geschichte der Menschheit zurückblicken: Welche Erfindung stufen Sie am höchsten ein?**

Dirk Spindler und Uwe Wagner (unisono)
Das Rad.

→ **Damit musste man rechnen. Und im abgelaufenen Geschäftsjahr 2014 bei der Schaeffler Gruppe?**

Spindler Das waren so viele. Das neuartige Schichtsystem Triondur CH, das thermisch robuste Zylinderrollenlager TR ... Wenn ich wirklich eine Erfindung herausgreifen muss, würde ich jene Turbinen nennen, die sich metertief unter der Wasseroberfläche befinden, dank der mediengeschmierten Wälzlager aber robust, rost- und praktisch wartungsfrei sind und dort Meeresströmungen zur Energiegewinnung nutzen. Auf den Einsatz von Öl und Fett kann also vollständig verzichtet werden. Das Wasser selbst – ein bedeutender ökologischer Vorteil – übernimmt die Schmierung des Lagers.

Wagner Ich mache es mir einfach: der Schaeffler E-Wheel Drive. Dabei handelt es sich um hochintegrierte Radnabenantriebe, bei denen sämtliche für Antrieb, Verzögerung und Fahrsicherheit notwendigen Bauelemente – wie Elektromotor, Leistungselektronik und Controller, Bremse sowie Kühlung – Platz innerhalb der Felge finden.

→ **Inwiefern machen Sie es sich damit einfach?**

Wagner Weil das Automobil-Fachmagazin »Auto Test« das genauso sah und den E-Wheel Drive mit dem Award »Innovation des Jahres« auszeichnete.

→ **Schaeffler gilt als eines der innovativsten Unternehmen der Welt ...**

Spindler ... mit rund 2.800 internen Erfindungsmeldungen weltweit ...

Wagner ... Erfreulicherweise verzeichnen wir einen beständig steigenden Anteil der Schaeffler-Erfindungsmeldungen außerhalb Deutschlands.

→ **Worauf beruht dieser Erfolg Ihrer Ansicht nach?**

Wagner Da gibt es eine Vielzahl von Faktoren. Das Unternehmen besitzt ja eine lange Historie. Pioniergeist ist seit jeher tief bei Schaeffler verankert. Innovationskraft ist daher ein zentraler Punkt im Selbstverständnis von Schaeffler.

Spindler Und mit diesem Selbstverständnis arbeiten weltweit mehr als 6.000 Mitarbeiter in 16 Forschungs- und Entwicklungszentren in enger Abstimmung mit den Kunden an neuen, technologisch und wirtschaftlich überzeugenden Lösungen.

Wagner Innovationen verlangen aber nicht nur kreative Menschen, sondern auch eine Kultur, die es ihnen ermöglicht, bestehendes Potenzial zu wecken und effizient zu nutzen. Weiterdenken, querdanken, umdenken, um vordenken zu können – das ist unser Alltag.

Spindler So pflegen wir beispielsweise langjährige Partnerschaften mit vielen Universitäten, Instituten und Forschungseinrichtungen und organisieren Veranstaltungen wie die »Innovation Days«, das »Schaeffler-Kolloquium« und das »Forum of Inspiration«.

Wagner Wichtige Impulsgeber sind dabei unsere Kunden. Sie wissen natürlich am besten, was sie brauchen – wir versuchen dann, ihre Ideen und Bedürfnisse mit interdisziplinären Expertenteams umzusetzen und zu erfüllen. Durch diese Kollaboration werden Lösungsansätze entwickelt, die über den Wissenshorizont der einzelnen Teilnehmer schon mal hinausgehen.

→ **Derzeit ist die Generation Y medial sehr im Gespräch, gut ausgebildet, technologieaffin, aber auch auf der Suche nach mehr Freiräumen. Machen Sie sich Sorgen um den Nachwuchs, um einen Innovationsstau?**

Spindler Überhaupt nicht. Schaeffler verfügt über ein vielfältiges Kunden- und Produktspektrum in beiden Sparten, bietet damit also vielfältige Aufgabengebiete. Die Mitarbeiter können sich aktiv einbringen, mitgestalten – und dies in 16 F&E-Zentren weltweit. Dort kann man andere Kulturen und Denkweisen kennenlernen, auch das erweitert den Horizont. Natürlich ist dafür Eigeninitiative Voraussetzung. Aber wenn ich ein junger Ingenieur wäre, ich würde zu Schaeffler gehen.

Wagner Hast du ja auch gemacht.

→ **Und wenn Sie sich eine Erfindung wünschen könnten?**

Spindler Das ist schwer zu sagen. Beeindruckend sind Schaefflers zukunftsweisende Schritte in Richtung Industrie 4.0. Hier wird die Komponente Wälzlager mit zahlreichen integrierten Funktionen wie Sensoren, die der Generierung von Daten über Betriebszustände von Maschinen und Anlagen und deren Auswertung dienen, immer weiter zum mechatronischen System, mit dem die Betriebsdauer von Anlagen deutlich erhöht und Wartungsintervalle verlängert werden können.

Wagner Ich würde mir wünschen, dass wir es weiter schaffen, Themen wie Reduzierung des Spritverbrauchs, Effizienzsteigerung und fortschreitende Elektrifizierung des Antriebsstrangs voranzutreiben und gleichzeitig für Komfort und Spaß beim Autofahren zu sorgen. Dabei sind wir auf einem guten Weg.

→ **Vielen Dank für das Gespräch.**



→ **Windkraft**
 Windkraftanlagen werden zunehmend größer und leistungsstärker, beanspruchen aber dadurch auch ihre einzelnen Komponenten stärker. Zur Bestandsaufnahme bei Windparks, für Inspektionen oder zur Beobachtung beschädigter Anlagen hat die Schaeffler Gruppe das FAG WiProM entwickelt, ein mobil einsetzbares Analysegerät, das Untersuchungen vor Ort spürbar erleichtert.



Neues, das standhält

/ In unserer schnelllebigen Zeit ist Innovationskraft – die Fähigkeit, aus Innovationen erstklassige Produkte zu realisieren – mehr denn je entscheidender Faktor für den Unternehmenserfolg. Innovationskraft ist daher ein zentraler Punkt im Selbstverständnis von Schaeffler. Erfindergeist und Erfolgswille, zwei grundlegende Eigenschaften der Unternehmensgründer, bestimmen bis heute unser Handeln als zukunftsorientiertes Unternehmen. Diese Eigenschaften schaffen die Voraussetzungen dafür, dass unsere Innovationen seit jeher das Morgen etwas besser machen als das Heute.

Die Schaeffler Gruppe treibt den technologischen Fortschritt kontinuierlich voran – und setzt dabei immer wieder neue Maßstäbe.

→ **Luftfahrt**
 Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Luftverkehr weiter zunehmen wird – zugleich soll die Netto-CO₂-Emission bis 2050 um 50% gegenüber 2005 sinken. Das bedeutet, dass jede neue Flugzeuggeneration etwa 20% weniger Kraftstoff verbrauchen soll. Der Bereich Aerospace der Schaeffler Gruppe arbeitet an Entwicklungen, die dem Rechnung tragen, z.B.:



- *reibungsoptimierte Lagerung*
- *gewichtsoptimierte Lager-systeme durch Bauteil- und Funktionsintegration*
- *höhere Drehzahlleistung und verbesserte Lagerkühlung*
- *leistungsfähigere Lagerwerkstoffe zur Erhöhung von Gebrauchsdauer und Zuverlässigkeit*
- *Sensorik zur Lagerüberwachung*
- *mechatronische Lagerbaueinheiten*



→ **Das ist ja ausgezeichnet**

Ein Auszug

- / **PACE Award**
 Automotive News für den benzinsparenden, vibrationsreduzierenden Drehmomentwandler mit Fliehkraftpendel
- / **Supplier Quality Excellence Award 2013**
 General Motors für 24 Schaeffler-Werke
- / **Excellent Quality Award**
 Murakami Seiki für Schaeffler Industrie Greater China
- / **Materialica Design + Technology Award 2014 in Silber**
 Für das Schichtsystem Triondur CH
- / **Innovation des Jahres**
 Auto Test für das E-Wheel Drive
- / **Eurobike Award 2014**
 Für die automatische Fahrradschaltung FAG-VELOMATIC



Langfristiges Wachstum

/ Die Landmaschinenindustrie wird durch globale Megatrends zu langfristigem Wachstum angetrieben. Gleichzeitig sind die Anbauflächen begrenzt, sodass die Branche intensiv an Lösungen zur Steigerung des Ertrags pro Hektar und eingesetztem Kapital arbeitet. Als Komponenten- und Modullieferant kann Schaeffler einen entscheidenden Beitrag zur Effizienzsteigerung in der Landtechnik leisten.

→ Mehr Streupräzision

Ein innovatives Drehmomentmessmodul im Antriebsstrang misst und regelt den Düngerdurchfluss automatisch. So werden Fehldosierungen der wertvollen Düngemittel verhindert.



→ Innovation Tractor

Im Rahmen eines Kooperationsprojekts arbeitet Schaeffler gemeinsam mit John Deere, einem der führenden Landmaschinenhersteller, an Lösungen für zukünftige Traktorgenerationen. Dabei stehen insbesondere Entwicklungen zur Reduktion von Energieverlusten und Emissionen sowie zur Sensorisierung und Regelung von Arbeitsprozessen im Vordergrund.

Kampf um die besten Ideen

/ Zum siebten Mal fand in der Zentrale der Schaeffler Gruppe in Herzogenaurach das »Forum of Inspiration« statt – diesmal mit eigener Arena.

Hier präsentierten Mitarbeiter über Abteilungsgrenzen hinweg an Ständen neuartige Ideen, die sie mit den Besuchern diskutierten, weiterentwickelten und spezifizierten. Beim Verlassen der Arena gaben die Besucher dann ihre Stimme für jene Idee ab, deren Zukunftspotenzial sie für umsetzbar hielten. Gewonnen hat übrigens eine neue Kupplung für Motorräder.

Schaeffler am Kapitalmarkt

Die Schaeffler Gruppe hat im Laufe des Geschäftsjahres 2014 erneut verschiedene Refinanzierungstransaktionen erfolgreich umgesetzt. Am 08. Mai 2014 wurde eine Refinanzierung von bestehenden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3,5 Mrd. EUR mit Erfolg abgeschlossen.

Mit der Refinanzierung gelang der Schaeffler Gruppe eine weitere Diversifizierung der Finanzierungsquellen, eine weitere Optimierung des Fälligkeitsprofils der Verschuldung und eine weitere Reduktion der Fremdkapitalkosten. Im Rahmen der Transaktion wurden u. a. drei im Jahr 2012 begebene Anleihen vorzeitig abgelöst. Dabei handelte es sich um eine Anleihe mit einem Kupon von 6,75 % und einer Laufzeit bis 2017 (ISIN: XSo801261156), um eine Anleihe mit einem Kupon von 8,75 % und einer Laufzeit bis 2019 (ISIN: XSo741939788) und um eine Anleihe mit einem Kupon von 8,5 % und einer Laufzeit bis 2019 (ISIN: USN77608AA00). Darüber hinaus wurden vier neue Anleihen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,0 Mrd. EUR begeben. Neben drei besicherten Anleihen hat Schaeffler zum ersten Mal auch eine unbesicherte Anleihe begeben. Die Anleihen weisen folgende Konditionen auf:

- Volumen 500 Mio. EUR: 5 Jahre Laufzeit; 2,75 % Kupon; besichert
- Volumen 500 Mio. EUR: 5 Jahre Laufzeit; 3,25 % Kupon; unbesichert
- Volumen 500 Mio. EUR: 8 Jahre Laufzeit; 3,50 % Kupon; besichert
- Volumen 700 Mio. USD: 7 Jahre Laufzeit; 4,25 % Kupon; besichert

Die Anleihen wurden von der Schaeffler Finance B.V. emittiert und notieren am Euro MTF Marktsegment der Börse in Luxemburg.

Entwicklung Schaeffler-Anleihen

Zum 31. Dezember 2014 setzten sich die Anleihen der Schaeffler Gruppe wie folgt zusammen:

							Nr. 002
ISIN	Währung	Nominalwert in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Emissionspreis in %	Kurs in % ¹⁾	31.12.2014
XSo741938624	EUR	800	7,75 %	15.02.2017	98,981		112,50
US806261AC75	USD	600	7,75 %	15.02.2017	98,981		109,56
XSo923613060	EUR	600	4,25 %	15.05.2018	100,000		103,03
XSo1067864881	EUR	500	3,25 %	15.05.2019	99,429		101,26
XSo1067862919	EUR	500	2,75 %	15.05.2019	99,421		100,42
US806261AJ29	USD	700	4,25 %	15.05.2021	99,253		98,81
US806261AE32	USD	850	4,75 %	15.05.2021	100,000		100,94
XSo1067864022	EUR	500	3,50 %	15.05.2022	100,000		102,11

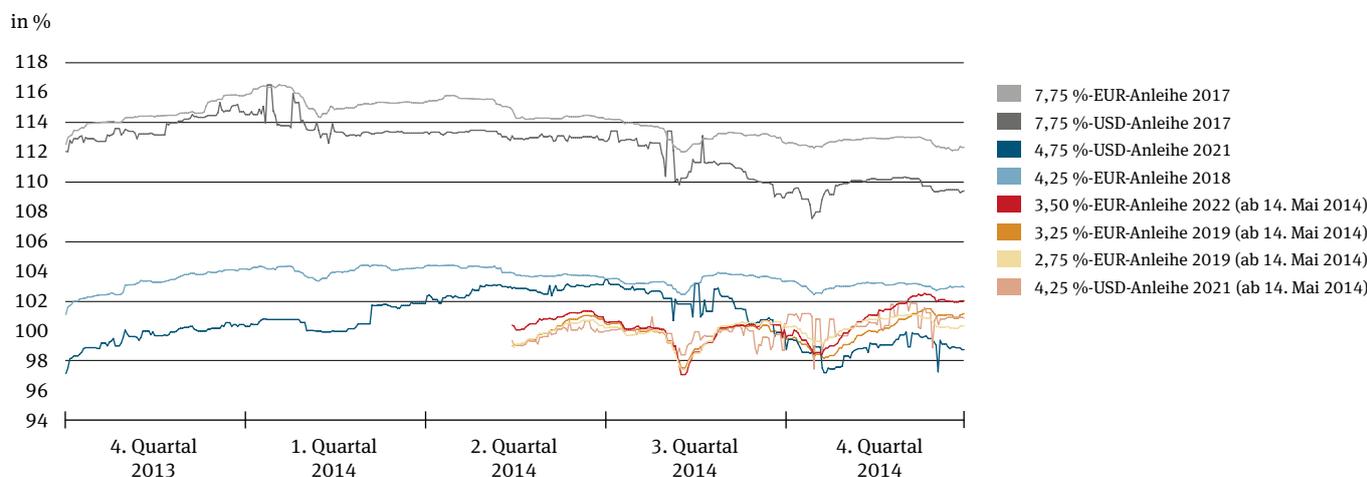
¹⁾ Quelle: Bloomberg.

Der Markt für Unternehmensanleihen war im Jahr 2014 von einem anhaltend hohen Emissionsvolumen gekennzeichnet. Auch im vierten Quartal 2014 setzte sich der positive Trend bei den Unternehmensanleihen weiter fort. An deutschen Märkten emittierten Unternehmen laut einer PwC-Studie im vierten Quartal 2014 Anleihen im Wert von insgesamt 142 Mrd. EUR. Im Gesamtjahr 2014 stieg das Anleihenvolumen um 609 Mrd. EUR – im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Belebung. Dabei sank der durchschnittliche Zinskupon der Fremdkapitalemissionen auf 3,27 % im vierten Quartal 2014 nach 3,88 % im vierten Quartal 2013.

Die Anleihen der Schaeffler Gruppe konnten sich in diesem Umfeld ausgesprochen gut entwickeln. Die im Rahmen der Refinanzierung bestehender Finanzverbindlichkeiten am 08. Mai 2014 begebene und mit 3,5 % verzinste EUR-Anleihe (ISIN: XS1067864022) stieg im Vergleich zum Emissionspreis um 2,1 %-Punkte auf 102,11 %. Die ebenfalls am 08. Mai 2014 begebene und mit 3,25 % verzinste unbesicherte EUR-Anleihe (ISIN: XS1067864881) stieg um 1,8 %-Punkte auf einen Kurs von 101,26 %.

Kursentwicklung seit dem 4. Quartal 2013

Quelle: Bloomberg.



Schaeffler-Rating

Die Bonitätseinstufung der Schaeffler Gruppe durch die Ratingagenturen Moody’s und Standard & Poor’s hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Moody’s hat das Unternehmensrating für die Schaeffler Gruppe am 06. Oktober 2014 von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (zuvor Schaeffler AG) auf die Schaeffler AG (zuvor INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) übertragen und auf dieser Basis das Rating von „Ba3“ mit stabilem Ausblick bestätigt. Standard & Poor’s beurteilt das Unternehmensrating der Schaeffler Gruppe nach wie vor ausgehend von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH mit „BB-“ und ebenfalls stabilem Ausblick. Das Rating der Anleihen der Schaeffler Finance B.V. variiert je nach Grad der Besicherung. Die besicherten Anleihen wurden von Moody’s mit „Ba2“ und von Standard & Poor’s mit „BB-“ bewertet. Die im Geschäftsjahr 2014 begebene unbesicherte Anleihe erhielt von Moody’s das Rating „B1“ und von Standard & Poor’s das Rating „B“.

Die folgende Tabelle zeigt die aktuellen Ratings durch die beiden Ratingagenturen Moody’s und Standard & Poor’s:

Nr. 003

31.12.2014

Ratingagentur	Unternehmen		Anleihen besichert	Anleihe unbesichert
	Rating	Ausblick	Rating	Rating
Moody's	Ba3	stabil	Ba2	B1
Standard & Poor's	BB-	stabil	BB-	B

Zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 3 HGB

Im nachfolgenden Lagebericht wurde das Wahlrecht genutzt, den Lagebericht der Schaeffler AG in den Lagebericht der Schaeffler Gruppe zusammen zu fassen.

Zusammengefasster Lagebericht

1. Grundlagen des Konzerns	42
1.1 Schaeffler Gruppe im Überblick	42
1.2 Geschäftstätigkeit	44
1.3 Konzernstruktur	62
1.4 Konzernstrategie und -steuerung	65
1.5 Mitarbeiter	71
1.6 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung	75
2. Wirtschaftsbericht	80
2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	80
2.2 Geschäftsverlauf	83
2.3 Ertragslage	86
2.4 Finanz- und Vermögenslage	95
2.5 Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2014	106
2.6 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft Schaeffler AG	108
3. Nachtragsbericht	114
4. Chancen- und Risikobericht	115
5. Prognosebericht	127

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Dieser Lagebericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen, die auf aktuellen Einschätzungen des Vorstands 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.

Währungsumrechnungseffekte

Währungsbereinigte Umsatz- und Ergebniszahlen werden berechnet, indem Umsatz und Ergebnis der aktuellen Berichtsperiode sowie der Vorjahres- bzw. Vergleichsperiode mit einem einheitlichen Wechselkurs umgerechnet werden.

Vorjahreszahlen

Die Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) veröffentlicht zum 31. Dezember 2014 erstmals einen Konzernabschluss und Konzernlagebericht. Diese knüpfen formal nicht an die letztjährige Berichterstattung der Schaeffler AG (nunmehr Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH) zum 31. Dezember 2013 an und sind daher nur mit bestimmten Einschränkungen mit deren Vorjahresberichterstattung vergleichbar.

Die im Rahmen der vorliegenden Berichterstattung verwendeten Finanzinformationen (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) des Geschäftsjahres 2013 wurden im Rahmen eines sog. Carve-Out erstellt (vgl. Konzernanhang 1.2), der die Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe rückwirkend so darstellt, als habe die aktuelle Konzernstruktur bereits vor dem 31. Dezember 2013 bestanden.

1. Grundlagen des Konzerns

1.1 Schaeffler Gruppe im Überblick

Die Schaeffler Gruppe (im Folgenden auch als „Schaeffler“ bezeichnet) ist ein weltweit führender integrierter Automobil- und Industrielieferer. Das Unternehmen steht für höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen leistet die Schaeffler Gruppe einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität für morgen“.

Mit rund 82.000 Mitarbeitern ist Schaeffler eines der weltweit größten Technologieunternehmen in Familienbesitz und verfügt mit rund 170 Standorten in 50 Ländern über ein weltweites Netz aus Produktionsstandorten, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und Vertriebsgesellschaften. Die operative Basis der Gruppe bilden 74 Werke.

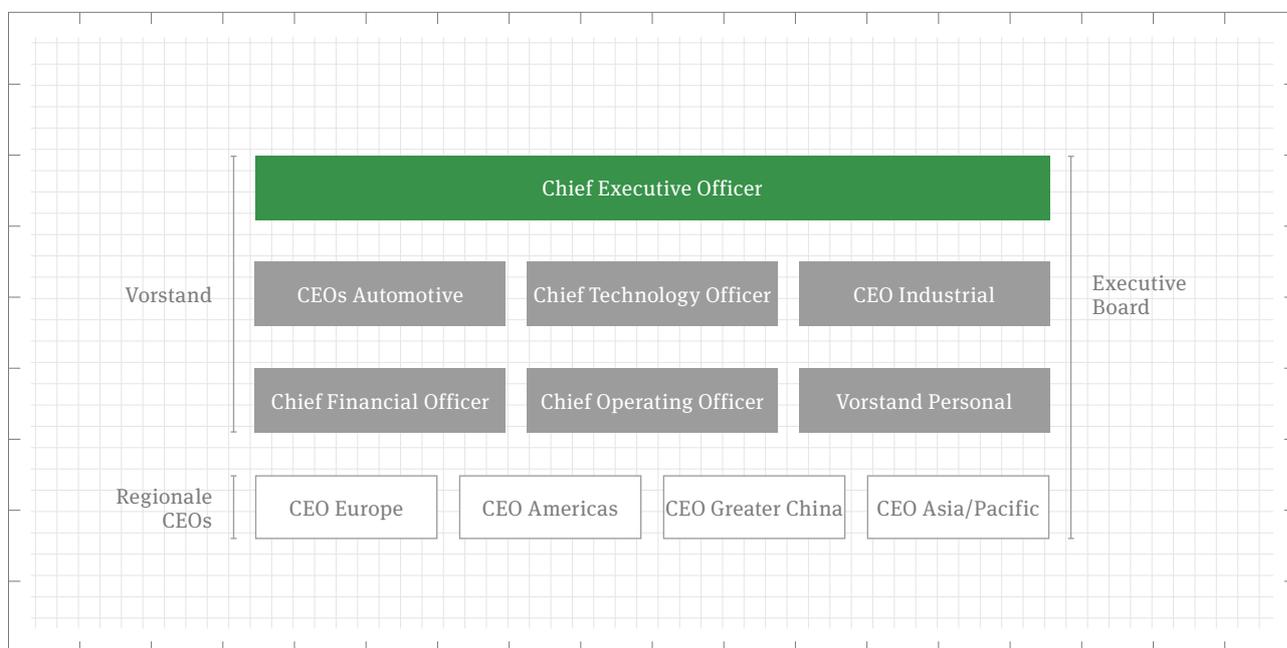
Die Schaeffler Gruppe verfolgt seit Jahren eine Wachstumsstrategie mit dem Ziel, profitabel über dem Markt zu wachsen. Kern dieser Wachstumsstrategie sind höchste Ansprüche an Qualität, Technologie und Innovation sowohl im Kundengeschäft als auch bei den internen Prozessen. Ausgehend von den großen Megatrends, die das Geschäft von Schaeffler bestimmen, hat Schaeffler Ende 2013 das Strategiekonzept „Mobilität für morgen“ entwickelt. Im Rahmen dieses Konzepts konzentriert sich die Schaeffler Gruppe auf die vier Fokusfelder „Umweltfreundliche Antriebe“, „Urbane Mobilität“, „Interurbane Mobilität“ sowie „Energiekette“.

Die Schaeffler Gruppe hat im vierten Quartal 2013 ihre Organisations- und Führungsstruktur neu ausgerichtet und eine mehrdimensionale Matrixorganisation aufgebaut, die auf zwei Sparten, fünf Funktionen und vier Regionen basiert.

Das Geschäft der Schaeffler Gruppe wird primär nach den Sparten Automotive und Industrie gesteuert, die sich jeweils in mehrere Unternehmens- und Geschäftsbereiche gliedern. Dabei umfassen die Sparten sowohl das Erstausrüstungsgeschäft (OEM-Geschäft) als auch das Aftermarket-Geschäft. Zum Organisationsmodell der Schaeffler Gruppe gehören die fünf Funktionen: CEO-Funktionen – Technologie – Produktion, Logistik und Einkauf – Finanzen sowie Personal. Der Vertrieb ist direkt den Sparten Automotive und Industrie zugeordnet. Die dritte Dimension bilden die vier Regionen Europa, Americas, Greater China und Asien/Pazifik, die jeweils von einem regionalen CEO geführt werden.

Die Schaeffler Gruppe wird durch den Vorstand der Schaeffler AG geführt. Dem Vorstand gehören neben dem Vorsitzenden die Vorstände der Sparten und der Funktionen an. Der 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. Der Vorstand bildet gemeinsam mit den regionalen CEOs das Executive Board der Schaeffler Gruppe. Die Führungsstruktur spiegelt somit die Organisationsstruktur der Schaeffler Gruppe wider.

Führungsstruktur der Schaeffler Gruppe



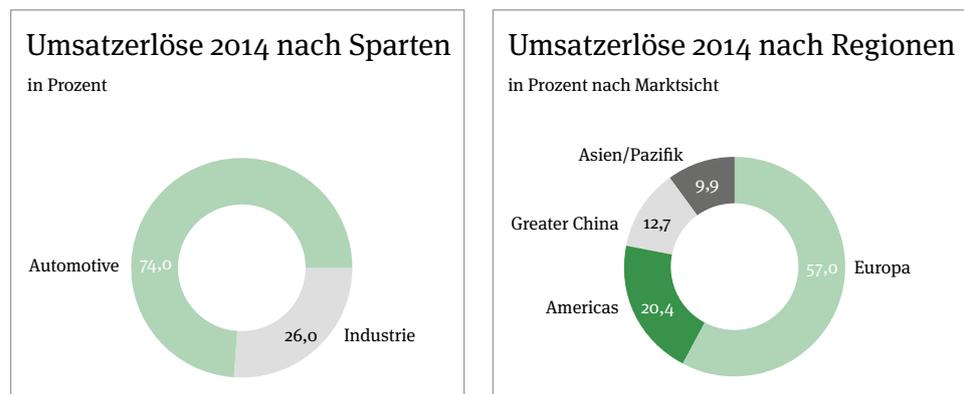
Zur Schaeffler Gruppe gehören zum 31. Dezember 2014 neben der als Führungsgesellschaft fungierenden Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) – eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Herzogenaurach – 155 Tochterunternehmen im In- und Ausland.

Die Konzernstruktur wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr neu ausgerichtet. Infolgedessen bezieht sich die vorliegende Berichterstattung der Schaeffler AG auf einen – gegenüber der Berichterstattung des Vorjahres – modifizierten Konsolidierungskreis (Kreis der einzubeziehenden Gesellschaften). Als unmittelbare Folge der Neuausrichtung besteht auf Ebene der Schaeffler Gruppe keine direkte oder indirekte Beteiligung an der Continental AG. ¹⁾

¹⁾ Zu den Details der Veränderungen in der Konzernstruktur vgl. Tz. 1.3.

1.2 Geschäftstätigkeit

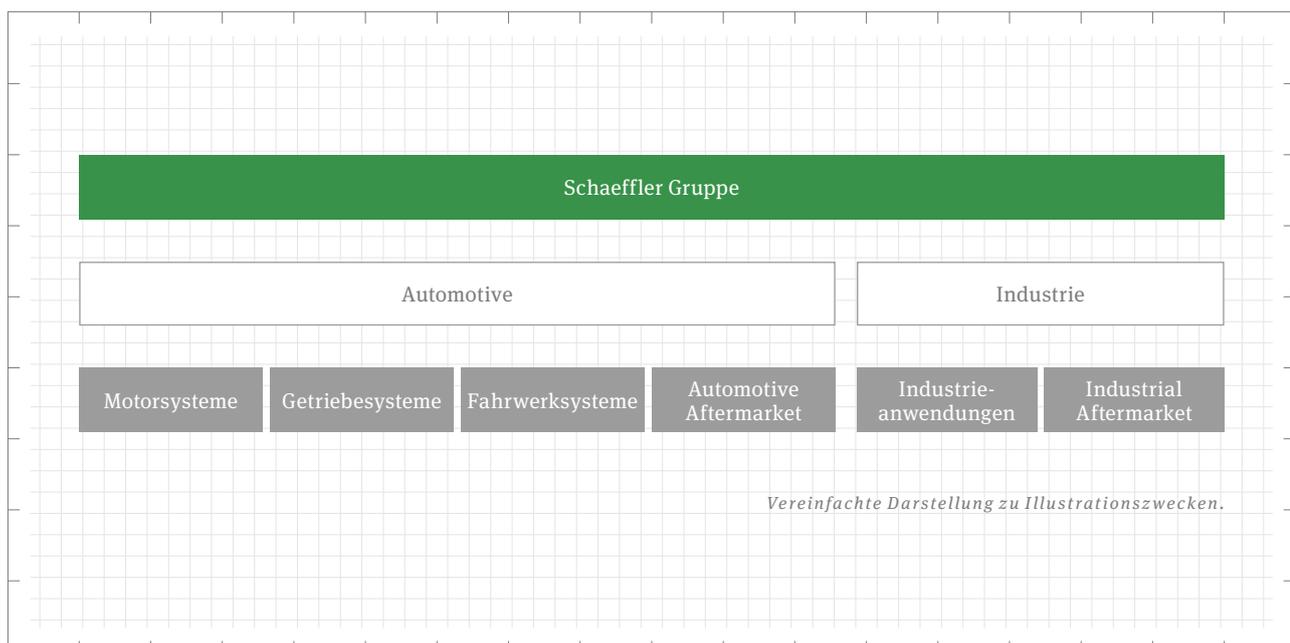
Schaeffler entwickelt und fertigt Präzisionsprodukte für rund 60 Branchen weltweit. Die technologisch hochentwickelten Komponenten und Systeme kommen in Maschinen, Anlagen, Fahrzeugen oder in der Luft- und Raumfahrt zur Anwendung. Der Konzern vertreibt seine Produkte und Leistungen an eine Vielzahl von Automobilherstellern und Industriekunden.



Sparten

Die Schaeffler Gruppe umfasst die beiden Sparten Automotive und Industrie. Die Sparten gliedern sich in mehrere Unternehmensbereiche, die wiederum diverse Geschäftsbereiche umfassen.

Sparten und Unternehmensbereiche der Schaeffler Gruppe



Die Sparte Automotive beliefert alle namhaften Automobilhersteller weltweit sowie eine Vielzahl von Automobilzulieferern (Tier I) und Automotive Aftermarket Kunden. Schaeffler entwickelt und fertigt zukunftsweisende Produkte in den Bereichen Motor-, Getriebe- und Fahrwerkssysteme. Als Partner der Automobilindustrie ist Schaeffler führend in der Entwicklung und Produktion von unterschiedlichsten Anwendungen im Automotive-Bereich. Die operative Exzellenz des Konzerns erstreckt sich auf Komponenten und Systemlösungen sowohl für Fahrzeuge mit verbrennungsmotorischem Antriebsstrang als auch für Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Zu den wesentlichen Produkten zählen Kupplungssysteme, Getriebekomponenten, Torsionsdämpfer, Ventiltriebssysteme, Nockenwellenversteller und Elektroantriebe. Die Schaeffler-Präzisionsprodukte tragen entscheidend dazu bei, dass Motoren weniger Kraftstoff verbrauchen und immer strengere Emissionsvorgaben eingehalten werden. Gleichzeitig erhöhen sie Fahrkomfort und -dynamik und verlängern die Lebensdauer von Motoren und Getrieben. Als einer der führenden Automobilzulieferer weltweit bietet die Schaeffler Gruppe eine ausgeprägte Fachkompetenz für den kompletten Antriebsstrang.

Die Sparte Automotive vervollständigt ihr Geschäft mit einem umfassenden Aftermarket-Angebot. Das Aftermarket-Geschäft verantwortet das weltweite Ersatzteilgeschäft. Die Produktpalette deckt die Einsatzbereiche Kupplungs- und Ausrücksysteme, Motoren- und Getriebeanwendungen sowie Fahrwerkanwendungen ab. Darüber hinaus bietet Schaeffler Automotive Aftermarket umfassende Serviceleistungen an. So enthält das Angebot u. a. unterschiedliche Ansätze der Wissensvermittlung, wie die Durchführung von praxisorientierten Trainings, die Beratung durch die Schaeffler-Reparatur-Hotline oder über das Online-Werkstattportal sowie die Entwicklung von Spezialwerkzeugen.

Die Sparte Industrie liefert Produkte wie z. B. Wälz- und Gleitlager, Lineartechnik, Instandhaltungsprodukte, Monitoringsysteme und Direktantriebstechnik an namhafte Kunden aus etwa 60 verschiedenen Industriebranchen und eine Vielzahl von Industrial Aftermarket Kunden. Das Produktportfolio reicht von Hochdrehzahl- und Hochpräzisionslagern mit sehr geringen Durchmessern bis hin zu Großlagern mit einem Durchmesser von über drei Metern. Die von dieser Sparte hergestellten Lager und damit verwandten Produkte kommen u. a. im Bereich Antriebstechnik, in 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.

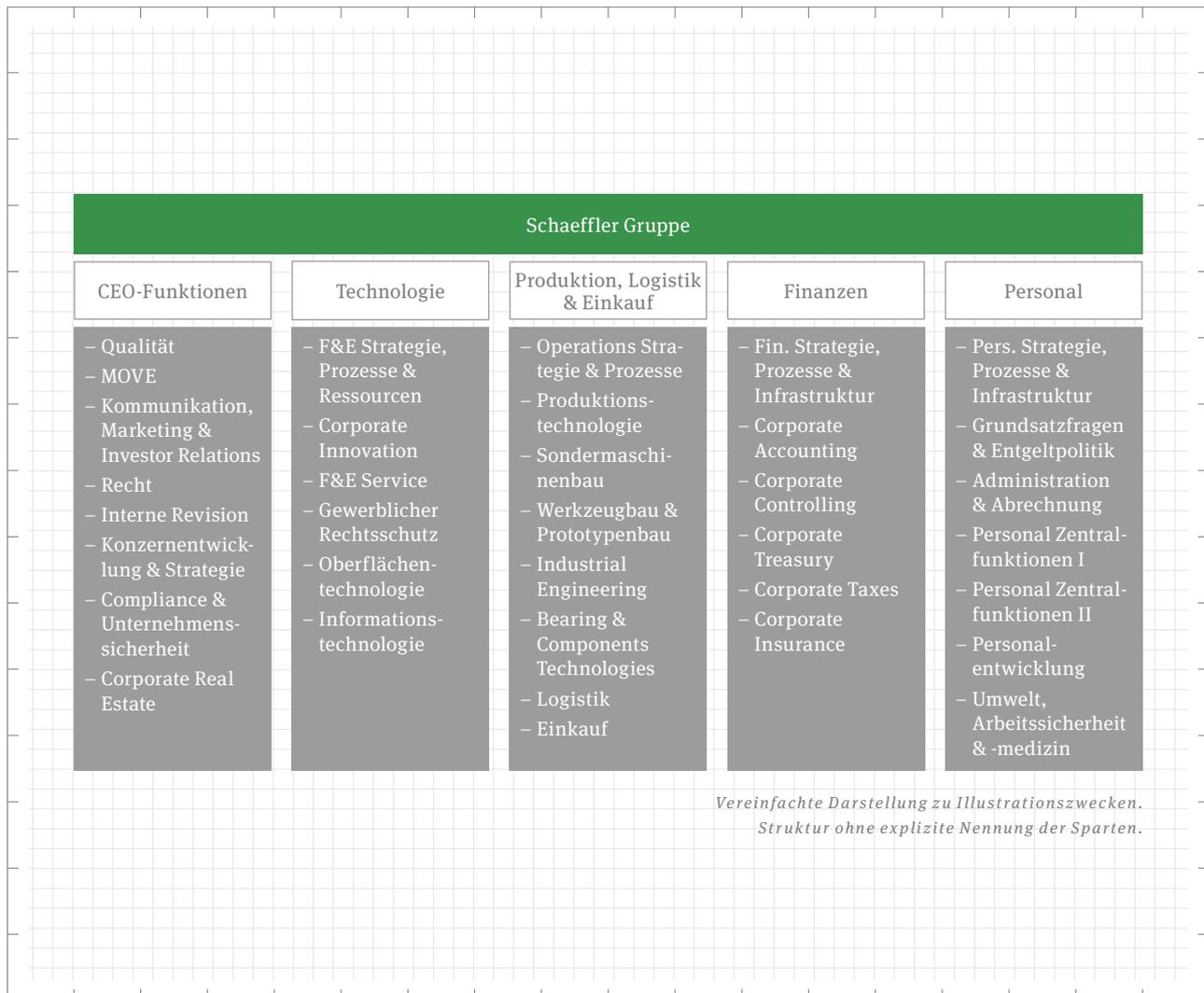
Der Industrial Aftermarket der Schaeffler Gruppe verantwortet das Ersatzteil- und Servicegeschäft mit Endkunden und Vertriebspartnern in allen wichtigen Industriesektoren. Im Fokus steht die Sicherstellung der Versorgung der Kunden mit qualitativ hochwertigen Produkten, Anwendungslösungen und Serviceleistungen. Schaeffler bietet darüber hinaus Systeme zur Zustandsüberwachung von Anlagen beim Kunden.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden rund 23 % (Vj.: 24 %) des Gesamtumsatzes der Gruppe im Aftermarket-Geschäft der beiden Sparten erzielt.

Funktionen

Die Struktur der Schaeffler Gruppe beinhaltet fünf Funktionen: CEO-Funktionen – Technologie – Produktion, Logistik und Einkauf – Finanzen und Personal.

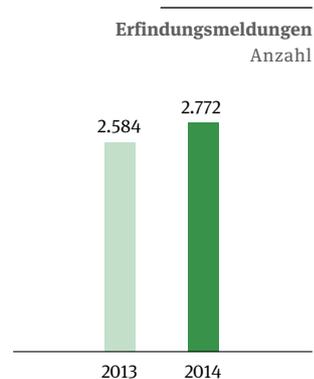
Funktionen der Schaeffler Gruppe



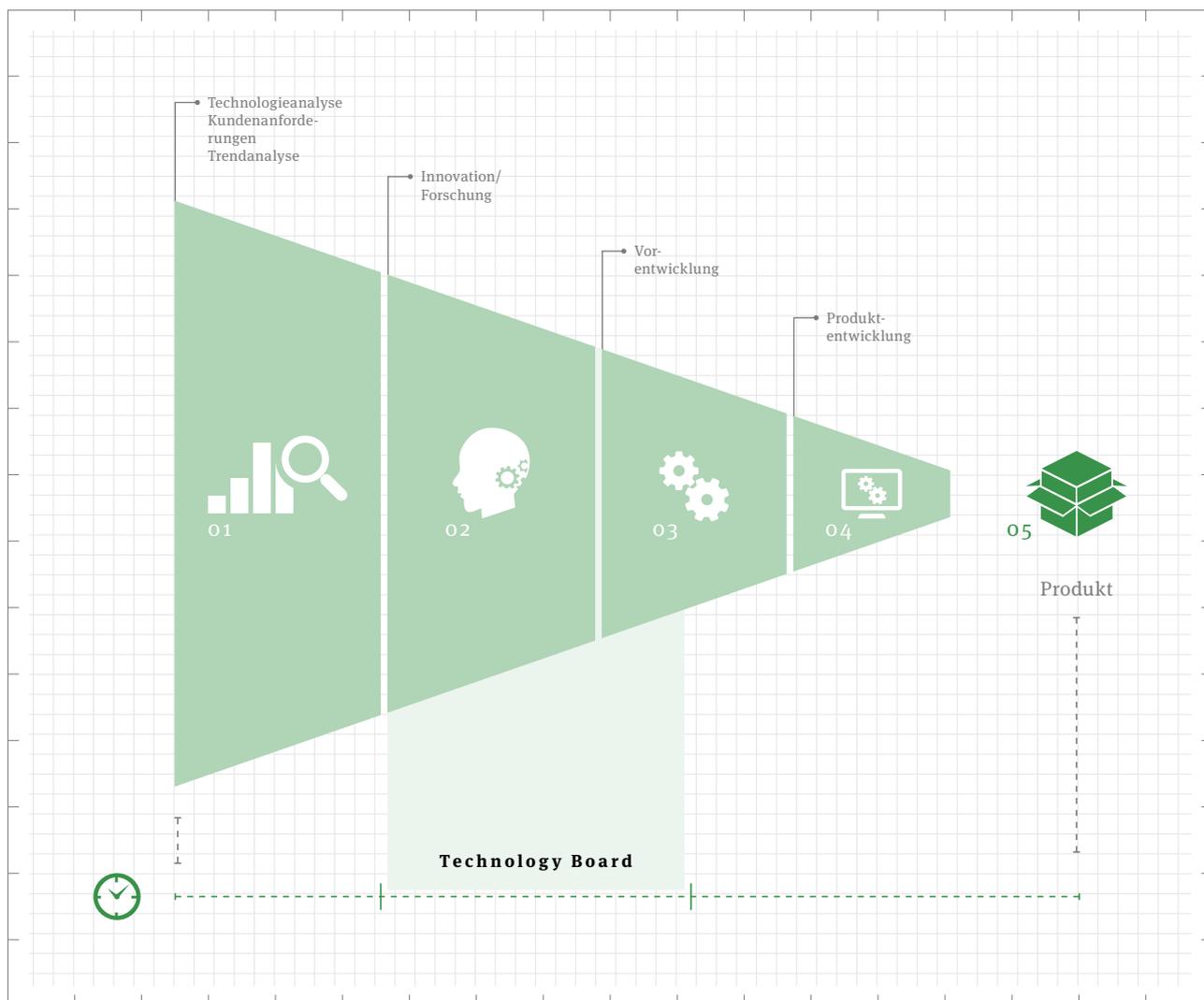
Für Schaeffler, als einen der führenden Automobilzulieferer und Industriepartner, sind die beiden Funktionen Technologie (insbesondere der Bereich Forschung und Entwicklung) und Produktion, Logistik und Einkauf von besonderer Bedeutung. Sie tragen maßgeblich zur Sicherstellung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Gruppe bei. Im Folgenden werden diese beiden Funktionen sowie der Bereich Compliance näher erläutert.

Forschung und Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2014 konnte die Schaeffler Gruppe im Rahmen des Strategiekonzepts „Mobilität für morgen“ die Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung und damit die Grundlage für einen nachhaltigen Geschäftserfolg weiter ausbauen. Investitionen in Forschung und Entwicklung sind für die Schaeffler Gruppe von zentraler Bedeutung um neue Produkte und Prozesse zu erarbeiten. Schaeffler beschäftigte im Berichtsjahr 6.387 F&E-Mitarbeiter (Vj.: 6.039) in 16 F&E-Zentren (Vj.: 16) und weiteren F&E Standorten in elf Ländern. 2.772 interne Erfindungsmeldungen im Jahr 2014 (Vj.: 2.584) unterstreichen die Bedeutung der strategischen Sicherung des geistigen Eigentums und die Innovationskraft des Konzerns. Schaeffler erwartet damit für 2014 wiederholt eine Position unter den Top 5 der innovativsten Unternehmen Deutschlands.



Zur weiteren Stärkung der Innovationskraft des Unternehmens dient das 2014 etablierte Technology Board. Es ist ein Steuerungsgremium der Schaeffler Gruppe, das den Innovationsprozess von der Ideengenerierung über die Evaluation der Innovationsvorhaben bis hin zum Vorentwicklungsprozess begleitet, steuert und überwacht.



Die Optimierung der F&E-Organisation der Schaeffler Gruppe wurde seit Jahresbeginn mit jeweils einem Entwicklungsverantwortlichen für die Sparten Automotive und Industrie weiter vorangetrieben. Die gestärkte Systemkompetenz wird u. a. durch neue Fahrzeug- und Mobilitätskonzepte verdeutlicht und führt zu einem Ausbau der Technologieführerschaft des Unternehmens. In diesem Zusammenhang fördert Schaeffler gezielt z. B. die Weiterentwicklung aktueller Konzeptfahrzeuge und überträgt vergleichbare Konzepte auf den Industriebereich. Das Unternehmen verfolgt konsequent das Ziel, den Kunden weltweit Systemlösungen anbieten zu können, und stellt damit die Weichen für ein langfristiges und profitables Wachstum.

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

F&E-Arbeit ist für Schaeffler Voraussetzung für ein innovatives und wettbewerbsfähiges Produktportfolio, das ein langfristiges und profitables Wachstum sichert. Daher stärkt Schaeffler nicht nur bestehende Geschäftsfelder, sondern treibt insbesondere die Erschließung neuer Felder voran. Im Zuge dessen fand 2014 zum siebten Mal das interne „Forum of Inspiration“ in Herzogenaurach statt, das die Möglichkeit bot, innovative Ideen vorzustellen. An rund 50 Marktständen konnten sich Mitarbeiter über aktuelle Projekte und Entwicklungen, an denen die Schaeffler Gruppe arbeitet, informieren und austauschen. Im Rahmen dieser Veranstaltung fand der Innovationswettbewerb „Arena of Inspiration“ statt, bei dem verschiedene Vorhaben vorgestellt und bewertet wurden. Zur besten Idee wählten die Mitarbeiter eine neue, selbstverstärkende Kupplung für Motorräder, die mit dem „Inspiration Award“ für herausragende Innovationen ausgezeichnet wurde. Die Siegeridee aus dem Jahr 2013 – eine akustische Qualitätskontrolle – fand bereits erste Interessenten im Produktionsbereich und soll bei der Kontrolle für Sicherungselemente in der Fertigungslinie am Standort Sheffield, Großbritannien, eingesetzt werden.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden erneut Innovationen aus allen Sparten der Schaeffler Gruppe mit Auszeichnungen prämiert:

Nr. 004

Produkt	Auszeichnung	Kategorie	Sparte
Drehmomentwandler mit Fliehkraftpendel	PACE Award	Produkte	Automotive
E-Wheel Drive	Innovation des Jahres	-	-
FAG-VELOMATIC	Eurobike Award	Komponenten	Industrie
Triondur CH	Materialica Design + Technology Award Silber	Surface & Technology	Automotive

Forschung und Entwicklung in der Sparte Automotive

Weltweite Gesetzesvorgaben fordern eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen. Demnach gilt ab 2021 innerhalb der Europäischen Union ein Emissionsgrenzwert von 95 g CO₂/km. Der steigende Mobilitätsbedarf muss also mit einem geringeren Ressourceneinsatz und vor allem niedrigeren CO₂-Emissionen bewältigt werden. Obwohl der Verbrennungsmotor noch lange dominieren wird, steigt der Anteil an elektrifizierten Antrieben, insbesondere Hybride, stetig. Schaeffler bietet Lösungen für alle zukünftigen Mobilitätskonzepte und setzt dabei auf eine Fächerstrategie. Dabei positioniert sich Schaeffler auf dem Markt für die Optimierung des klassischen Verbrennungsmotors über Hybridlösungen bis hin zur Elektromobilität.

Mit unterschiedlichen Konzeptfahrzeugen zeigt Schaeffler das breit gefächerte Spektrum moderner Automobilität und gibt einen Blick auf Teile des breiten Produktportfolios der „Mobilität für morgen“. Die Konzeptfahrzeuge der Schaeffler Gruppe sind in folgender Grafik abgebildet:

Konzeptfahrzeuge der Schaeffler Gruppe

Efficient Future Mobility India



Technische Features:

- Elektronisches Kupplungsmanagement
- Schaltabsichtserkennung am Wählhebel
- Schaltdom mit Gangerkennung
- 12-V-Riemen-Starter-Generator mit Entkopplungsspanner RSEMP
- Optimierter Verbrennungsmotor (z.B. Beschichtete Tassen)

Fahrzeugfunktionalität:

- Automatisiertes Kuppeln in Verbindung mit einem Handschaltgetriebe (Entfall des Kupplungspedals)

- Passives Segeln (Verbrennungsmotor aus)
- Wählbarer Motorstart via Riemen-Starter-Generator oder Ritzelstarter
- Erweitertes Start-Stopp-System
- Kriechen
- Optische und akustische Schaltempfehlung

Kundenvorteile:

- Effizienzsteigerung
- Verbesserung von Fahrbarkeit und Komfort
- Darstellung innovativer Funktionen

Efficient Future Mobility North America



Technische Features:

- 48-V-Motor als paralleler Hybrid
- Permanent eingespurter Startermotor
- Niveauregulierung
- Abkoppelbarer Allradantrieb
- Optimierter Verbrennungsmotor (beschichtete Ventiltriebskomponenten, wälzgelagerte Ausgleichswelle)
- Thermomanagement-Modul

Fahrzeugfunktionalität:

- Rekuperation
- Lastpunktverschiebung

- Boost
- Segeln (Verbrennungsmotor im Leerlauf oder Verbrennungsmotor aus)
- Wechsel zwischen Allradantrieb und Frontantrieb (automatisch oder manuell)
- Erweiterte Start-Stopp-Funktion
- Elektrifizierung der Nebenaggregate mit nur einem Elektromotor

Kundenvorteile:

- Verbesserte Effizienz
- Verbesserte Fahrleistung

Efficient Future Mobility China



Technische Features:

- Plug-In-Antriebskonzept bestehend aus einem P2 Hybrid Modul in Kombination mit einem „downgesizeden“ modernen Verbrennungsmotor
- Trockene Doppelkupplung, Elektro-mechanische Kupplungs- und Schaltaktork
- Hybridstrategie

Fahrzeugfunktionalität:

- Aktives Segeln

- Boost
- Elektrisches Fahren
- Lastpunktverschiebung
- Rekuperation
- Start-Stopp-System

Kundenvorteile:

- Deutliches Kraftstoffesparpotenzial
- Elektrisches Fahrerlebnis
- Komfortsteigerung
- Verbesserung der Fahrleistung

Gasoline Technology Car (GTC)



Technische Features:

- 48-V-Riemenstarter-Generator mit Entkopplungsspanner
- Elektronisches Kupplungsmanagement (Clutch-by-wire)
- Externe, gekühlte Abgasrückführung
- Hochdruck-Benzineinspritzung
- Schaltdom mit Gangsensor
- Thermomanagement-Modul

Fahrzeugfunktionalität:

- Boost

- Handschaltung mit automatisierter Kupplung
- Lastpunktverschiebung
- Rekuperation
- Segeln (Verbrennungsmotor aus)
- Erweitertes Start-Stopp-System

Kundenvorteile:

- CO₂ Einsparung von >15%
95 g CO₂/km
- Erfüllung Euro 6c
- Verbessertes (Schalt-)Komfort

System 48 V



Technische Features:

- 48 V elektrische Achse mit zwei Gängen und Torque Vectoring
- 48-V-Riemenstarter-Generator mit Entkopplungsspanner
- 48-V-Batterie
- Plug-In-Funktion
- Hybridstrategie
- Riemenscheibenentkoppler

Fahrzeugfunktionalität:

- Aktives Segeln
- Boost
- Elektrisches Fahren

- Fahrmodi ECO und SPORT
- Front-/ Allradantrieb
- Lastpunktverschiebung
- Rekuperation
- Start-Stopp-System
- Aktive Momentverteilung (Torque Vectoring) an der Hinterachse

Kundenvorteile:

- Elektrisches Fahrerlebnis
- Komfortsteigerung
- Kraftstoffesparpotenzial
- Verbesserung der Fahrdynamik

ACTIVE DRIVE



Technische Features:

- Vorderachse: 1. Generation e-Achse (Traktion und Torque Vectoring)
- Hinterachse: 3. Generation e-Achse (2-Gang-Getriebe, hohe Leistungsdichte, automotivgerechte Umrichter, Traktion und Torque Vectoring)

Fahrzeugfunktionalität:

- Elektrischer Allradantrieb
- Torque-Vectoring-Funktionen für Vorder- und Hinterachse sowie unterschiedliche

- Basisapplikationen (neutral, untersteuernd, übersteuernd)
- Schaltbare 2-Gang-e-Achse mit applizierter Zugkraftkompensation durch Frontantrieb

Kundenvorteile:

- Rein elektrisches Fahrerlebnis
- Erhöhte Fahrzeugagilität (Torque Vectoring)

Fiesta eWheelDrive



Technische Features:

- Permanentmagneterregte Synchronmaschine
- Flüssigkeitskühlung für E-Maschine und Leistungselektronik
- Reibungsbremse

Fahrzeugfunktionalität:

- Torque Vectoring
- Elektronische Schlupfregelung (ASR)
- Elektrisches Fahren

Kundenvorteile:

- Kompletter Antriebsstrang im Rad ermöglicht neue Raumkonzepte und Fahrzeugstrukturen
- Erhöhte Wendigkeit durch unabhängig ansteuerbare Antriebsräder
- Mehr Agilität durch dynamische Drehmomentverteilung (Torque Vectoring)
- Sicherheitsgewinn durch aktive Beteiligung an der Fahrstabilitätsregelung

Forschung und Entwicklung in der Sparte Industrie

Moderne E-Bikes spielen durch die wachsende Urbanisierung eine wichtige Rolle bei der Fortbewegung. Mit Innovationen im Bereich Sensor-Tretlager und bei der automatischen Schaltung „FAG-VELOMATIC“, die mit dem Eurobike Award 2014 ausgezeichnet wurde, trägt Schaeffler einen Teil dazu bei, dass sich das E-Bike als Fortbewegungsmittel der Zukunft etabliert. Das Unternehmen stellte die „FAG-VELOMATIC“ im September 2014 auf der Messe Eurobike in Friedrichshafen, Deutschland, vor. Diese Schaltung ermittelt auf Basis von Trittfrequenz, Kraft, Radgeschwindigkeit und Neigung immer den optimalen Gang und den perfekten Schaltzeitpunkt. Sie ist dank offener Standards kompatibel mit nahezu allen Fahrrad- und Antriebstypen. Mit der dazugehörigen Smartphone-App „VELODAPTIC“ kann der Fahrer selbst maßgeschneiderte Schaltprogramme erstellen und sich so immer im optimalen Gang bewegen ohne selbst schalten zu müssen. Dies führt bei einem E-Bike dazu, dass der Antrieb stets im effizientesten Betriebspunkt arbeitet, damit weniger Energie benötigt und eine größere Akku-Reichweite gegenüber herkömmlichen, mechanischen Schaltungen aufweist.

Die Anforderungen in den Bereichen Fernverkehr und Logistik sind hoch. Es bedarf schneller Transportmittel, die flexible Nutzungsmöglichkeiten zulassen und zugleich die Umwelt schonen. Als interurbaner Mobilitätszulieferer strebt Schaeffler eine Vorreiterrolle an und hat sich in den vergangenen Jahren als zentraler Partner bei der Entwicklung von Wälzlagerlösungen für den Güter- und Passagierverkehr für Hochgeschwindigkeitszüge sowie für Flugzeuge etabliert.

Auf der EWEA 2014 (Europe's Premier Wind Energy Event) stellte Schaeffler mit dem neuen „Wind Power Standard“ (WPOS) eine passende Lösung für jede Lagerstelle und ein ganzheitliches Konzept zur Anlagensicherheit vor. Dieser Standard für Produkte und Prozesse sichert höchste Qualität und Zuverlässigkeit über die gesamte Prozesskette hinweg. Schaeffler bietet damit Qualitätsmaßstäbe für Windkraft, wie sie bereits in der Automobilindustrie und der Luft- und Raumfahrt erfolgreich umgesetzt werden. Ein Phänomen, das die Zuverlässigkeit von Lagern, auch außerhalb der Windindustrie, negativ beeinflusst sind die sog. „White Etching Cracks“ (WEC). Dies sind Gefügeveränderungen im Werkstoff, die durch systembedingte Zusatzbeanspruchungen aus dem Betrieb der Anlage resultieren und unter spezifischer Belastung zu Rissen führen. Innovative Technologien von Schaeffler helfen dabei, die Widerstandsfähigkeit von Lagern gegenüber WEC zu steigern und frühzeitige Ausfälle zu verhindern. Durch den Einsatz des hochchromhaltigen Spezialstahls Cronidur lässt sich die Entstehung von WEC vollständig ausschließen.

Die Komponente Wälzlager erweitert sich mit zahlreichen integrierten Funktionen sukzessive zu einem mechatronischen System. Dies bietet u. a. die Möglichkeit, die Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit von Schienenfahrzeugen zu steigern. Mit dem Radsatzgenerator stellt Schaeffler eine unabhängige Energieversorgung für Güterwaggons im Bauraum eines konventionellen Radlagers zur Verfügung und ermöglicht damit in Zukunft deren Überwachung.

Durch die Partnerschaft in der „e-F@ctory Alliance“ geht die Schaeffler AG einen wichtigen Schritt in Richtung Industrie 4.0. Der kompakte Schwingungssensor „FAG SmartCheck“ hat sich seit seiner Produkteinführung 2011 bewährt und wurde kontinuierlich weiterentwickelt. Inzwischen ist das Produkt eines der wenigen auf dem Markt, das sich sowohl als einzelnes Überwachungsgerät als auch für integrierte Konzepte, wie bspw. Rundum-Überwachung, eignet.

Produktion, Logistik und Einkauf

Produktion

Zum 31. Dezember 2014 war die Schaeffler Gruppe mit 74 Werken weltweit vertreten. Das Produktionsvolumen im Geschäftsjahr 2014 konnte im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des starken Automotive-Geschäfts um 10,6 % gesteigert werden.

In der Schaeffler-Region Europa unterhält der Konzern neben Fertigungsstätten in Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien weitere bedeutende Produktionsstandorte in Mittel- und Osteuropa. Insgesamt ist Schaeffler mit 48 Werken in dieser Region präsent. In Russland – Bestandteil der Schaeffler-Region Europa – wurde die erste Produktionsstätte im Oktober 2014 eingeweiht. Das Werk in Uljanowsk liefert hauptsächlich Schaeffler-Qualitätsprodukte an in- und ausländische Automobilhersteller und an die Bahnindustrie.

Zu den größten Werken außerhalb Deutschlands zählt das seit zehn Jahren bestehende Werk in Brasov, Rumänien mit rund 3.800 Beschäftigten. Der Produktionsstandort gehörte 2014 zu den Gewinnern des „Supplier Quality Awards“ von General Motors. Darüber hinaus hat das Werk im Geschäftsjahr erfolgreich die Erstzertifizierung des „International Railway Industry Standard“ (IRIS-Zertifikat) durchlaufen und ist nun neben den deutschen Werken in Wuppertal, Steinhagen und Schweinfurt der vierte derart zertifizierte Schaeffler-Standort weltweit. Der Produktionsstandort Debrecen, Ungarn, feierte im Geschäftsjahr sein Gründungsjubiläum. Das Werk produziert seit nunmehr 15 Jahren Wälzlager und Wälzlagerkomponenten für die Schaeffler Gruppe. In Debrecen sind rund 1.300 Mitarbeiter tätig.

Der Ausbau der Produktionskapazität in den bestehenden mittel- und osteuropäischen Produktionsstandorten wurde auch 2014 fortgesetzt. In allen Werken wurde intensiv mit dem Schaeffler-Produktionssystem an Produktivität, Qualität und Kostenoptimierung gearbeitet.

In der Schaeffler-Region Americas ist das Unternehmen mit insgesamt 14 Werken vertreten. Die Gruppe unterhält acht Werke in den USA (South Carolina (5), Ohio, Connecticut und Missouri) und jeweils zwei weitere Standorte in Kanada und Mexiko. Darüber hinaus hat Schaeffler zwei Werke in Brasilien. In Irapuato, Mexiko, betreibt die Schaeffler Gruppe ein Werk mit rund 800 Mitarbeitern. Das Werk produziert hauptsächlich Wälzlager für die Sparten Automotive und Industrie.

In der Schaeffler-Region Greater China sind sieben Werke angesiedelt. Das hohe Wachstum erfordert eine fortwährende Ausweitung der Kapazitäten vor Ort. Im Geschäftsjahr 2014 wurde der Produktionsstandort Nanjing, China, planmäßig in Betrieb genommen. Das Produktionsspektrum in diesem Werk konzentriert sich hauptsächlich auf die Sparte Industrie; eine Ausweitung der Produktion auf Automotive-Produkte ist vorgesehen.

Taicang, China, ist mit rund 6.000 Mitarbeitern der größte Standort der Schaeffler Gruppe weltweit. Er bietet ausreichend Fläche für das erwartete Wachstum der kommenden Jahre in China. Im Geschäftsjahr 2014 eröffnete das Unternehmen dort eine weitere Produktionshalle. Mit dieser Kapazitätserweiterung geht ein deutlicher Ausbau der Angebotspalette im Bereich Antriebsstrang für Automatikgetriebe einher. Die neue Produktionsanlage wird hauptsächlich Doppelkupplungen und hydraulische Drehmomentwandler produzieren.

In der Schaeffler-Region Asien/Pazifik liegen derzeit fünf Werke. Der größte Standort in der Schaeffler-Region Asien/Pazifik ist das Werk in Changwon, Korea. Rund 1.300 Beschäftigte produzieren hier im Wesentlichen Wälzlager für Automobilhersteller und Industriekunden.

Logistik

Der Bereich Logistik wurde 2014 neu strukturiert. Auf die Implementierung einer funktionalen Logistikorganisation auf Corporate-Ebene (Corporate Logistics) und in der Region Europa folgt in weiteren Schritten eine entsprechende Umsetzung in den Schaeffler-Regionen Greater China, Americas und Asien/Pazifik. Ziel der funktionalen Organisationsstruktur ist es primär, weltweit standardisierte, robuste und effiziente Logistikaktivitäten sicherzustellen. Corporate Logistics verantwortet insbesondere den Aufbau und die Überwachung der Umsetzung entsprechender Strukturen und Prozesse in den Schaeffler-Regionen.

Die 2014 erfolgreich implementierte Referenzorganisation ist die Basis für eine zielgerichtete, globale Zusammenarbeit und für eine hohe Transparenz in der Wertschöpfungskette innerhalb der Schaeffler Gruppe. Im Kern leistet die Schaeffler-Logistik mit der strategischen Ausrichtung einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit, u. a. durch die Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit der Produkte sowie durch die Unterstützung einer effizienten, flexiblen und robusten Supply Chain.

Ausgangspunkt der Belieferung der Schaeffler-Kunden aus dem weltweiten Schaeffler-Produktionsverbund sind ca. 250 Lager mit einer Stellfläche von über 350.000 Quadratmetern. Das Frachtvolumen zwischen den wichtigsten Destinationen betrug 2014 ca. 255.000 Tonnen und lag damit rund 15 % über dem Vorjahresniveau. Dabei konzentrierten sich die Logistikaktivitäten zu rund 67 % auf die Schaeffler-Region Europa. Auf die Schaeffler-Regionen Americas, Greater China und Asien/Pazifik entfielen rund 14 %, 13 % bzw. 6 %.

In Verbindung mit modernen Produktionskonzepten wie der „Durchgängigen Planung“, sowie der ganzheitlichen und flussorientierten Gestaltung der Prozesse entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette der Schaeffler Gruppe trägt die Logistik zu einer maximalen Liefertreue bei kürzesten Durchlaufzeiten, optimalen Beständen und geringstmöglichem Kapitaleinsatz bei.

Mit dem Projekt „Europäisches Distributionszentrum“ (EDZ) wird in den kommenden Jahren für die Sparte Industrie ein leistungsfähiges logistisches Netzwerk auf Basis von vier Standorten in der Schaeffler-Region Europa etabliert. Im Geschäftsjahr 2014 wurde bereits mit dem Bau des EDZ Nord (Arlandastad, Schweden) sowie mit der Ausführungsplanung für das EDZ Süd (Carisio, Italien) begonnen. Weiterhin wurde die Detail- und Standortplanung für das EDZ Mitte (Kitzingen, Deutschland) erstellt. Ziel des Projekts ist es, eine verbesserte Marktversorgung und eine optimierte Lieferperformance zu erreichen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Schaeffler Gruppe zu leisten. Die damit einhergehende Optimierung im Transportbereich und des Durchsatzes in den Distributionszentren führen nicht nur zu Kosteneinsparungen, sondern auch zu Verbesserungen im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte.

Im Fokus steht auch die Integration der Lieferanten in den Fertigungsprozess. Durch die aktive Nutzung von E-Business-Plattformen werden weitere Synergie- und Optimierungspotenziale generiert. Ein Beispiel hierfür ist die Abwicklung der Inbound-Logistik über „SupplyOn“, die Supply-Chain-Kollaborationsplattform global agierender Zulieferer. SupplyOn bildet alle relevanten Prozesse im Supply Chain Management, im Supplier Risk and Performance Management, in der strategischen und operativen Beschaffung sowie im Transportmanagement ab. Die zentrale Online-Plattform dient der strukturierten, transparenten und sicheren Abwicklung der Geschäftsprozesse der Schaeffler Gruppe. Diese Kollaborationsplattform steht exemplarisch für die verstärkte kooperative Planung, Steuerung und Kontrolle logistischer Wertschöpfungsaktivitäten im gesamten Unternehmen.

Einkauf

Der Bereich Einkauf ist untergliedert in den Einkauf der Sparten Automotive und Industrie, den Zentraleinkauf für Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie die Stabsbereiche für Strategie und Qualität. Der Einkauf ist darüber hinaus in die Schaeffler-Regionen Europa, Americas, Greater China und Asien/Pazifik gegliedert.

Die wesentlichen Ziele des Einkaufs sind die Verbesserung der Zulieferqualität durch intensive Zusammenarbeit mit den Lieferanten, die Sicherstellung wettbewerbsfähiger Beschaffungskosten und die Optimierung der Supply Chain zur Erhöhung der Versorgungssicherheit durch verbesserte logistische Anbindungen.

Im Geschäftsjahr 2014 war ein operativer Anstieg des Gesamteinkaufsvolumens um 13,0 % zu verzeichnen. Es lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Bedingt durch die positive Umsatzentwicklung stieg das darin enthaltene Produktionsmaterialeinkaufsvolumen (Rohmaterial und Komponenten) um 9,7 %. Das Einkaufsvolumen im Allgemeinen Einkauf (im Wesentlichen Investitionen, Werkzeuge, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Dienstleistungen) stieg um 17,5 %. Die weltweite Versorgung der Werke der Schaeffler Gruppe war 2014 stets sichergestellt.

Im Berichtsjahr bezog Schaeffler Waren und Dienstleistungen von rund 30.000 Lieferanten aus rund 80 Ländern. Das Einkaufsvolumen konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Schaeffler-Regionen Europa (66,6 %) und Americas (16,7 %). Regional ist eine Verschiebung zu Gunsten der asiatischen Märkte zu beobachten, in denen weiterhin „Best Cost Sourcing“-Aktivitäten vorangetrieben werden. Ziel ist es, zu optimalen Kosten unter Berücksichtigung der Qualität und Liefertreue einzukaufen.

Als Unternehmen mit hoher Wertschöpfungstiefe spielen bei Schaeffler Rohmaterialien wie Stahl (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. Beim Stahl waren aufgrund gesunkener Preise für die zentralen Rohstoffe der Stahlproduktion, Eisenerz und Kohle auch 2014 Preisrückgänge zu beobachten.

Im Geschäftsjahr 2014 kam es zu keinen nennenswerten Insolvenzen bei den Lieferanten. Die Schaeffler Gruppe bedient sich diverser Instrumente zur präventiven Risikoerfassung, die zu einer Reduktion der Wahrscheinlichkeit von Versorgungsausfällen beitragen. Lieferanten werden bei der Erstevaluierung einer Risikoeinschätzung mittels einer Potenzialanalyse hinsichtlich Technologie, Qualität, Prozesse und Wirtschaftlichkeit unterzogen. Darüber hinaus erfolgt zusätzlich eine systematische und kontinuierliche Bonitätsprüfung der Serienlieferanten.

Die Analyse der Lieferkette hat weiter an Bedeutung gewonnen. Begründet ist dies durch ein sich im Wandel befindliches rechtliches Umfeld und die erhöhte Sensibilität der Schaeffler-Kunden in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte. Der Einkauf trägt insbesondere durch die Berücksichtigung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien im Rahmen der Freigabe von Lieferanten und der Lieferantenbewertung zur Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele bei.

Das Material Compliance Management der Schaeffler Gruppe stellt in der Organisation für Komponenten und Rohmaterial die Konformität zu Gesetzen, Regularien und Standards anhand von Prozessen und effektiven Methoden sicher. So führte Schaeffler den 2013 aufgesetzten Prozess zur Absicherung und Erfüllung der Anforderungen des Dodd Frank Act 1502 (Conflict Minerals) fort und stellte bereits entsprechende Informationen über die Verwendung dieser Mineralien an betroffene Kunden bereit. Das Unternehmen intensivierte Aktivitäten zur Verfolgung der „Reasonable Country of Origin Inquiries“ (RCOI), um die Aussagen der Lieferanten zu verifizieren. Darüber hinaus setzt sich Schaeffler in Zusammenarbeit mit den Lieferanten und Kunden konsequent dafür ein, dass die international strenger werdenden Stoffverbotsstandards für Erzeugnisse und Chemikalien im Dialog umgesetzt werden.

Seit fünf Jahren bilden Continental und Schaeffler eine Einkaufskooperation. Beide Unternehmen profitieren durch eine gegenseitige Stärkung der Einkaufsaktivitäten von besseren Kostenstrukturen. Durch die Nutzung der Synergien, die aus zahlreichen regionenübergreifenden Projekten und Programmen resultieren, konnte die Schaeffler Gruppe die Materialkosten 2014 weiter optimieren.

Compliance in der Schaeffler Gruppe

Compliance dient der Einhaltung von gesetzlichen Anforderungen und konzerninternen Regelwerken und ist damit ein grundlegender Bestandteil der Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe.

Aufgrund der gestiegenen Bedeutung von Compliance hat der Vorstand im Laufe des Jahres 2013 als Teil der „ONE Schaeffler Initiative“ eine grundlegende Überarbeitung des seit mehreren Jahren bestehenden Compliance-Programms initiiert. Dazu wurde entschieden, das Compliance Management System (CMS) der Schaeffler Gruppe weiterzuentwickeln und neu auszurichten. Das neue CMS-Konzept wurde vom Vorstand im Mai 2014 genehmigt und anschließend von einer externen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nach Maßgabe des IDW PS 980 einer Konzeptprüfung unterzogen, die erfolgreich abgeschlossen wurde.

Compliance-Organisation

Im Rahmen der Neuausrichtung des Compliance-Programms wurde die Position des Group Chief Compliance Officer (CCO) neu besetzt und die regionalen Compliance-Einheiten verstärkt. Unter der Führung des neuen CCO wurde ein 10-Punkte-Maßnahmenplan, das sog. „Compliance Fit & Proper“ Programm, entwickelt, das integraler Bestandteil der ONE Schaeffler Initiative ist. Der CCO berichtet direkt an den Vorsitzenden des Vorstandes. Um die Bedeutung und Unabhängigkeit der Funktion zu unterstreichen, hat der CCO darüber hinaus eine Berichtslinie zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Er berichtet zudem in regelmäßigen Abständen an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses.

Compliance Management System

Das CMS der Schaeffler Gruppe basiert, wie in der nachfolgenden Graphik dargestellt, auf den drei Säulen „Prävention“, „Detektion“ und „Reaktion“. Es umfasst insbesondere die Steuerung und Überwachung der erforderlichen Aktivitäten zur Vermeidung bzw. der Früherkennung von Rechtsverstößen auf dem Gebiet der Korruption, des Wettbewerbs- und Kartellrechts sowie der wirtschaftskriminellen Handlungen. Es dient der aktiven Risikosteuerung und hat eine Schutzfunktion sowohl für das Unternehmen als auch für seine Mitarbeiter. Das CMS beinhaltet sieben Punkte: Compliance Kultur, Compliance Ziele, Gefährdungsanalyse, Compliance Programm, Compliance Organisation, Kommunikation sowie Überwachung und Verbesserung.

Das CMS und die Notwendigkeit einer durchgängigen Einhaltung von gesetzlichen Anforderungen und konzerninternen Regeln wird vom Gesamtvorstand und der Familie Schaeffler als Gesellschafter der Schaeffler Gruppe nachdrücklich unterstützt (Tone from the top).

Abbildung Compliance Management System



Das CMS kommt weltweit für die gesamte Schaeffler Gruppe zur Anwendung.

„Compliance Fit & Proper“

Das „Compliance Fit & Proper“ Programm beinhaltet zehn Maßnahmen:

- Weitere Stärkung des Compliance-Bewusstseins,
- Ausbau der weltweiten Compliance-Organisation,
- Etablierung einer Gefährdungsanalyse,
- Implementierung eines Group Compliance & Risk Committees,
- Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Kartellrechts Compliance (Anti-Trust),
- Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung (Anti-Corruption),
- Verbesserung von Maßnahmen zur Abwehr von Wirtschaftskriminalität, Betrug und Geldwäsche,
- Etablierung von Reaktionsplänen für akute Vorfälle und Krisen,
- Weiteres Vorantreiben von regelmäßigen Schulungen sowie Key Function Updates,
- Überarbeitung des Schaeffler-Verhaltenskodex (Code of Conduct).

Der Fokus liegt dabei auf den folgenden wesentlichen Maßnahmen des „Compliance Fit & Proper“ Programms:

- Durchführung einer globalen Compliance-Gefährdungsanalyse zwecks Identifikation und Bewertung der Risiken sowie Definition und Priorisierung von risikomitigierenden Compliance-Maßnahmen, soweit diese noch nicht vorliegen sollten
- Ausbau der Compliance-Organisation und Installation regionaler Compliance Officer zur weltweiten Abdeckung des Beratungsansatzes (informieren, schulen, beraten)
- Implementierung eines Group Compliance & Risk Committees, welches eine bereichs- und unternehmensübergreifende Risikoüberwachung gewährleistet und Schnittstellenrisiken reduziert.

Um die Compliance-Anforderungen weltweit durchzusetzen, wurden konzernweit gültige Compliance Richtlinien etabliert. Sie dienen den Mitarbeitern als Leitplanken, die Gesetze, externe Richtlinien und Regeln in Handlungs- und Entscheidungsanweisungen zu übersetzen. Zur Verankerung dieser Richtlinien auf allen Mitarbeitererebenen wurden maßgeschneiderte Trainingsmaßnahmen wie webbasierte eLearning-Kurse, Vorträge und Präsenzs Schulungen konzipiert und ausgerollt. Die Trainings zu den Compliance-Grundlagen sind verpflichtend von allen Schaeffler-Mitarbeitern zu absolvieren. Über die Trainingsmaßnahmen hinaus steht allen Mitarbeitern ein weltweit aufgestelltes Compliance-Helpdesk zur Verfügung, um im Geschäftsalltag bei der Auslegung von Vorgaben und Regeln zu unterstützen.

Darüber hinaus bietet die Schaeffler Gruppe mittels eines Hinweisgebersystems den Mitarbeitern die Möglichkeit, Rechtsverstöße oder Verstöße gegen interne Regelungen im Unternehmen vertraulich und, auf Wunsch, anonym zu melden.

Prioritäten für das Geschäftsjahr 2015

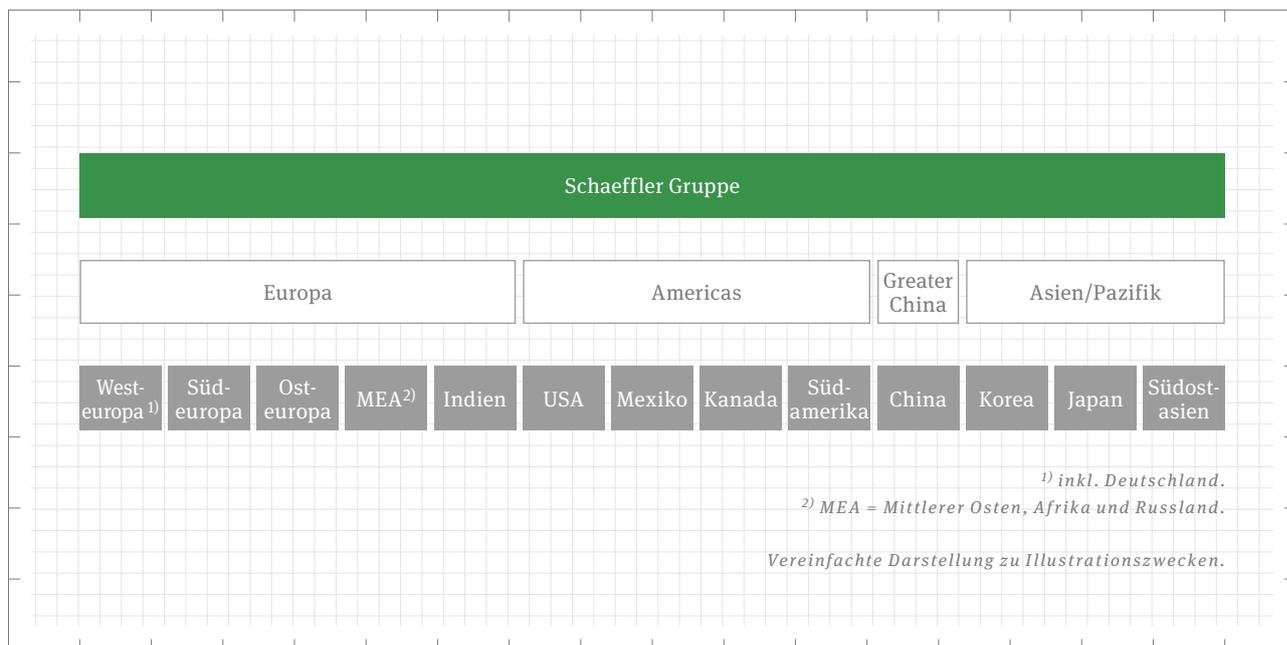
Für das Geschäftsjahr 2015 ist die Fortführung und der weitere Ausbau des CMS und die weitere Umsetzung des „Compliance Fit & Proper“ Programmes vorgesehen. Im Fokus stehen hier insbesondere die Überarbeitung des Schaeffler-Verhaltenskodex (Code of Conduct), die Überprüfung und Anpassung der Prozesse für die Compliance Due Diligence mit Geschäftspartnern und Lieferanten sowie weitere Maßnahmen zur Anti-Korruption und Einhaltung des Kartellrechts, wie bspw. die Einführung eines Registers für Kontakte mit Wettbewerbern.

Ziel ist es, weiterführend die systematische Verankerung einer global einheitlichen Compliance-Kultur in der Schaeffler Gruppe mittels eines „best in class“ CMS, das im Einklang mit dem wertebasierten Ansatz hinsichtlich der unternehmerischen Ziele der Schaeffler Gruppe steht, zu etablieren.

Regionen

Die Schaeffler Gruppe unterteilt ihr Geschäft im Rahmen ihrer Matrixorganisation neben Sparten und Funktionen auch nach vier Regionen: Europa, Americas, Greater China und Asien/Pazifik. Die regionale Ausrichtung gewährleistet eine durchgängige Konzentration auf die Kernmärkte der Gruppe sowie eine weltweite Präsenz der Sparten und Unternehmensbereiche. 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. Die vier Regionen der Schaeffler Gruppe werden jeweils durch regionale CEOs geführt.

Regionen und Subregionen der Schaeffler Gruppe



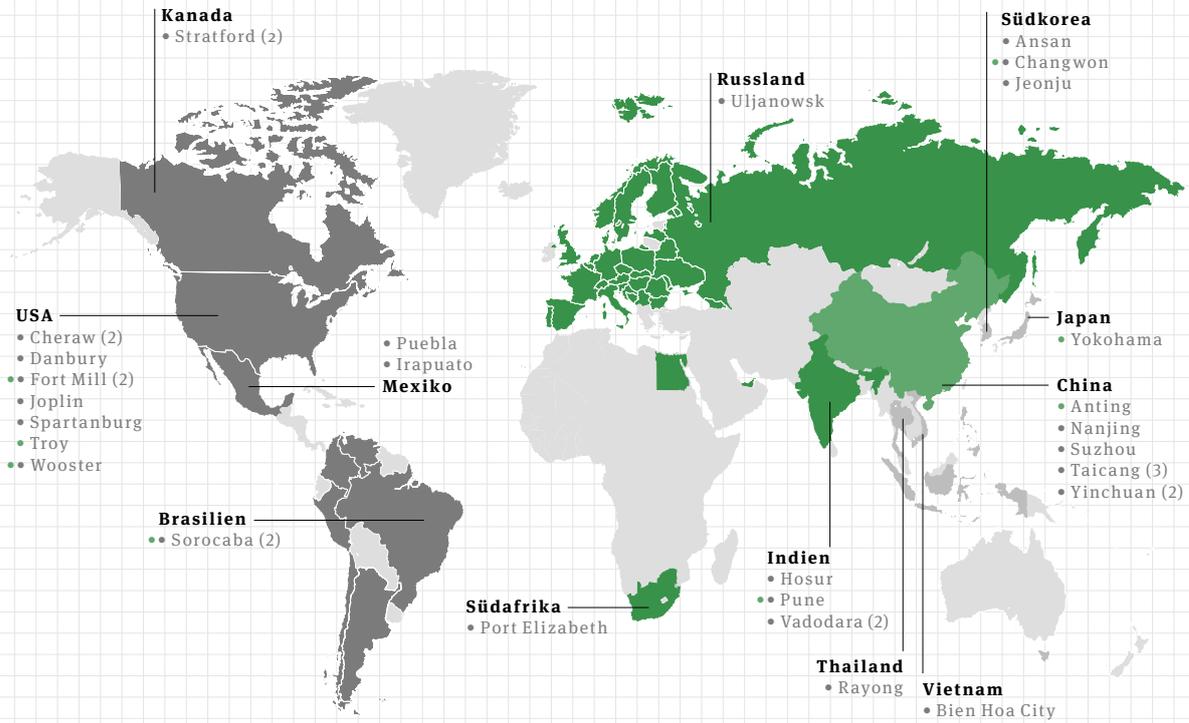
Die Region Europa beinhaltet neben dem wichtigsten Absatzmarkt Deutschland die Regionen West-, Süd- und Osteuropa, den Mittleren Osten, Afrika, Russland und Indien. Sie trägt mit 57,0 % wesentlich zum Umsatz des Konzerns bei. In der Schaeffler-Region Europa waren 2014 insgesamt 57.607 Mitarbeiter beschäftigt, was 70,0 % der Gesamtbelegschaft des Unternehmens entspricht. Die Region verfügt über 48 Werke und neun F&E-Zentren. Der regionale Hauptstandort ist Schweinfurt, Deutschland.

In der Region Americas werden die Länder Nord- und Südamerikas zusammengefasst. Der Umsatzbeitrag dieser Region betrug im Geschäftsjahr 20,4 %. In 14 Werken und vier F&E-Zentren sowie Vertriebsstandorten in Nord- und Südamerika waren insgesamt 12.229 Mitarbeiter beschäftigt. Der regionale Hauptsitz der Schaeffler-Region Americas ist Fort Mill, South Carolina, USA. Schaeffler produziert in dieser Region seit 1953.

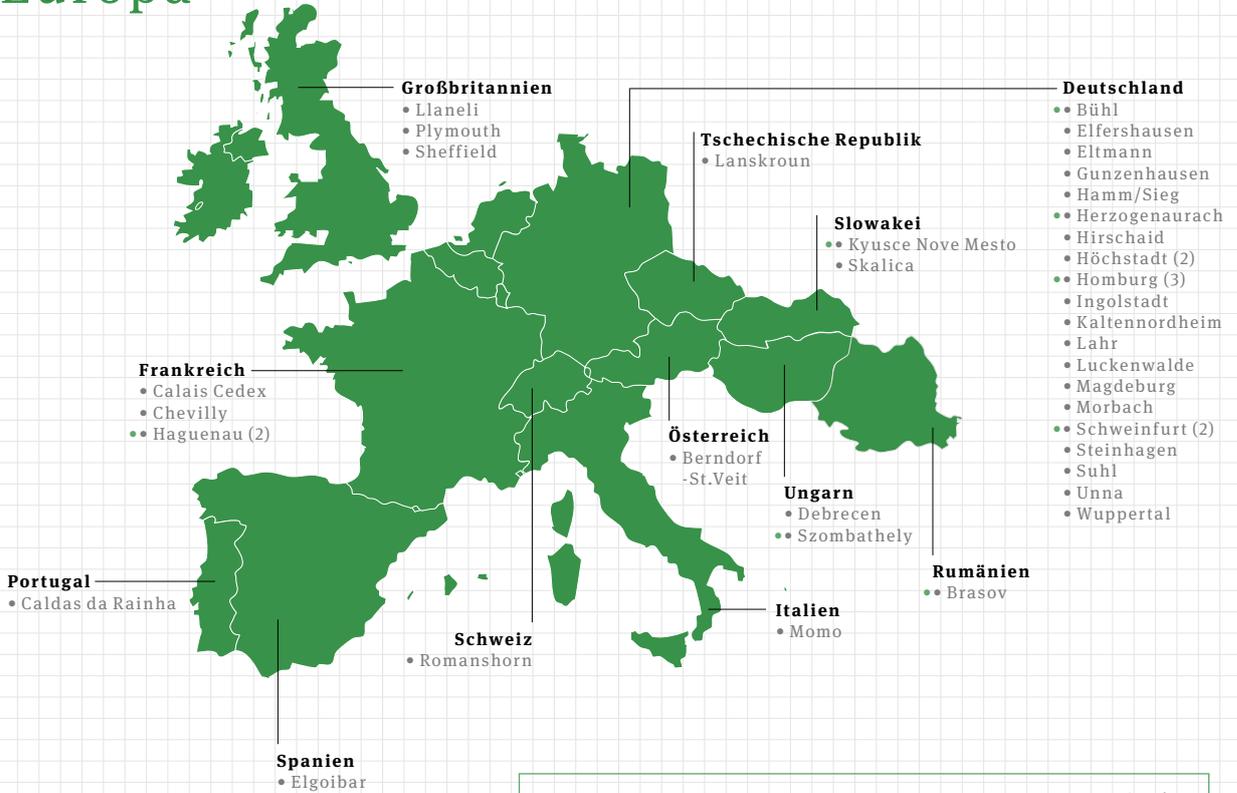
Aufgrund der strategischen Bedeutung Chinas für die Schaeffler Gruppe werden insbesondere China, Taiwan und Hongkong als eigenständige Region Greater China geführt. Die Region erzielte im Geschäftsjahr 2014 12,7 % des Konzernumsatzes und beschäftigte insgesamt 9.741 Mitarbeiter. In Greater China sind sieben Werke und ein F&E-Zentrum angesiedelt. Der regionale Hauptsitz ist Anting, im Großraum von Shanghai, China. Das erste Tochterunternehmen von Schaeffler wurde in der Region 1995 in Taicang, China, gegründet.

Die Region Asien/Pazifik umfasst Korea, Japan und die Länder Südostasiens. Schaeffler ist bereits seit 1953 in dieser Region vertreten, in der 2.717 Mitarbeiter beschäftigt sind. 2014 trug die Region mit einem Anteil von 9,9 % zum Konzernumsatz bei. Der regionale Hauptsitz ist in Singapur. Insgesamt betreibt Schaeffler in dieser Region fünf Werke und zwei F&E-Zentren.

Werke und F&E-Zentren der Schaeffler Gruppe



Europa



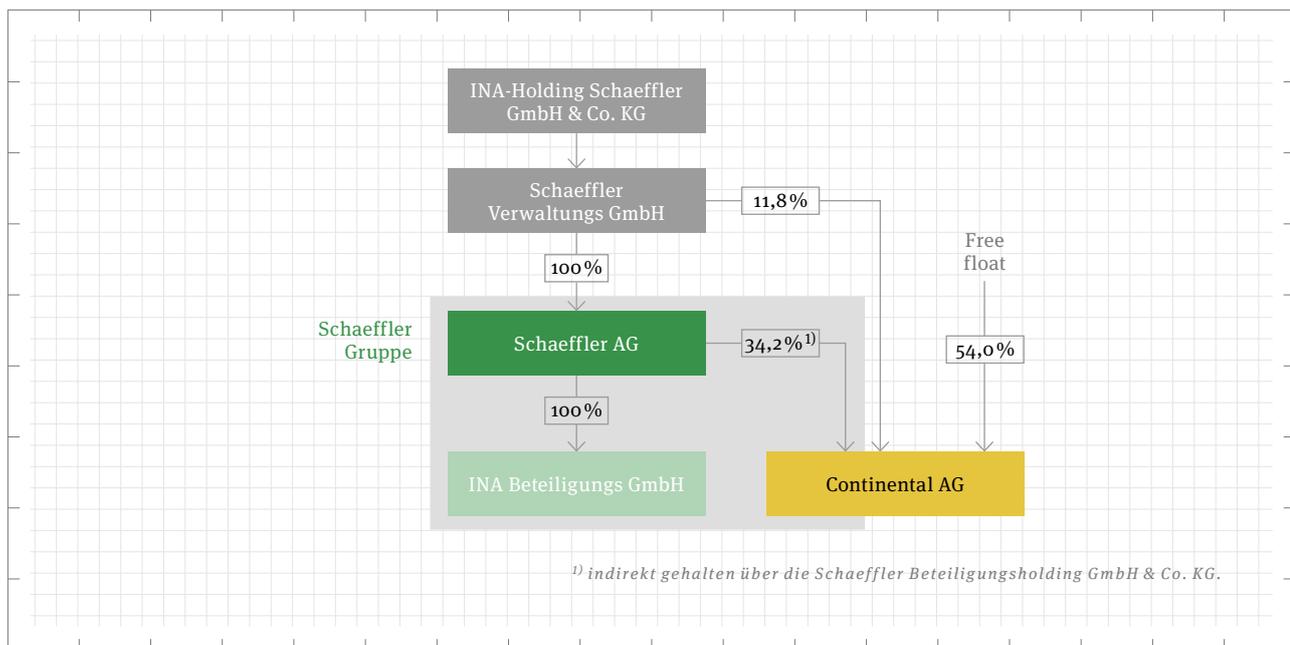
	Europa	Americas	Greater China	Asien/Pazifik
F&E-Zentren	9	4	1	2
Werke	48	14	7	5

1.3 Konzernstruktur

Zur Schaeffler Gruppe gehören zum 31. Dezember 2014 neben der als Führungsgesellschaft fungierenden Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) – eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Herzogenaurach – 155 Tochterunternehmen im In- und Ausland.

Die Konzernstruktur wurde im Laufe des Jahres 2014 weiter angepasst. Bis zum 23. Oktober 2014 oblag die Konzernführung der Schaeffler AG als 100 %igem Tochterunternehmen der Schaeffler Verwaltungs GmbH. Die Schaeffler AG war dabei indirekt über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG mit 34,2 % an der Continental AG beteiligt (siehe Grafik: Konzernstruktur bis zum 23. Oktober 2014).

Vereinfachte Darstellung Konzernstruktur Schaeffler Gruppe bis zum 23. Oktober 2014



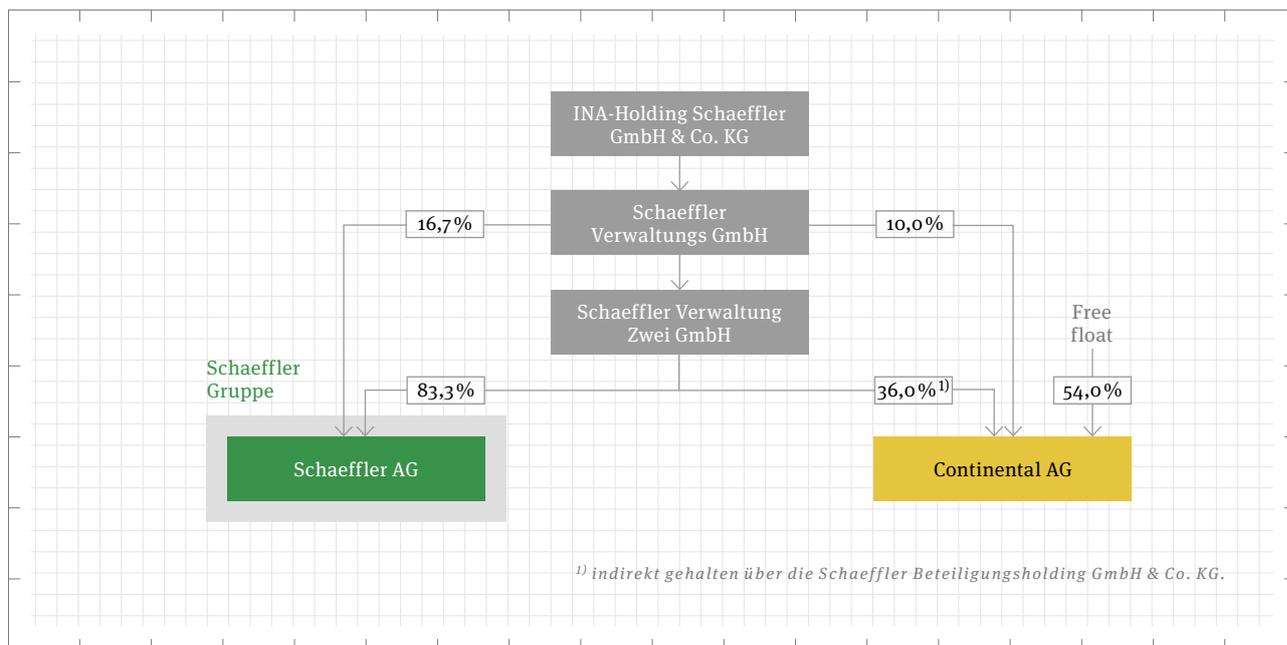
Die Schaeffler AG wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 23. Oktober 2014 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Sie firmiert seitdem als Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (siehe Grafik: Konzernstruktur zum 31. Dezember 2014). Am 24. Oktober 2014 (Tag der Eintragung ins Handelsregister) wurde die INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, die ab dem 31. Dezember 2013 als einzige Holdinggesellschaft zwischen die bisherige Führungsgesellschaft Schaeffler AG und die das operative Geschäft bündelnde Schaeffler Technologies AG & Co. KG getreten ist, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und firmiert seitdem als Schaeffler AG. Gleichzeitig wurden alle Vorstandsfunktionen auf diese Gesellschaft übertragen. Die Schaeffler AG, vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, hat damit die Führungsfunktion über die Schaeffler Gruppe übernommen. Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG wurde weitgehend personenidentisch neu gebildet.

Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der Schaeffler AG wurde am 12. Dezember 2014 eine Sachkapitalerhöhung beschlossen, die am 30. Dezember 2014 ins Handelsregister

eingetragen wurde. Diese erfolgte mittels einer Sacheinlage durch die Gesellschafterin Schaeffler Verwaltungs GmbH. Gegenstand der Sacheinlage waren Darlehensforderungen der Schaeffler Verwaltungs GmbH gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH sowie gegenüber der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG. Auf die Schaeffler Verwaltungs GmbH entfällt seitdem ein Anteil am Grundkapital in Höhe von 16,7 %. 83,3 % an der Schaeffler AG werden von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH gehalten.

Im Zuge der Anpassung der Konzernstruktur wurden 1,8 % der Anteile an der Continental AG von der Schaeffler Verwaltungs GmbH an die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG – eine 100 %ige Beteiligung der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH – übertragen. Das operative Geschäft der Schaeffler Gruppe ist unverändert in der Schaeffler Technologies AG & Co. KG, einem 100 %igen Tochterunternehmen der Schaeffler AG, gebündelt.

Vereinfachte Darstellung Konzernstruktur Schaeffler Gruppe zum 31. Dezember 2014



Die Schaeffler AG veröffentlicht zum 31. Dezember 2014 erstmals einen Konzernabschluss und Konzernlagebericht. Diese knüpfen formal nicht an die letztjährige Berichterstattung zum 31. Dezember 2013 der Schaeffler AG (nunmehr Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH) an und ist daher nur mit bestimmten Einschränkungen mit deren Vorjahresberichterstattung vergleichbar.

Während das operative Geschäft der Schaeffler Gruppe von der Anpassung der Konzernstruktur auf Ebene der Führungsgesellschaft bzw. des Mutterunternehmens unberührt blieb, führte die Neufestlegung des Mutterunternehmens dazu, dass die Beteiligung an der Continental AG nicht länger Bestandteil des Konsolidierungskreises ist. Überdies hat die Verschiebung der Konsolidierungsgrenze zwischen der Schaeffler Gruppe und den übergeordneten Holdinggesellschaften der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, ebenso wie die Aufnahme einer neuen Gesellschafterin aus dem Kreis der übergeordneten Holdinggesellschaften, Auswirkungen auf die Kapitalstruktur der Schaeffler Gruppe (vgl. Abschnitt Kapitalstruktur, Seite 97). Insbesondere hat das neue Mutterunternehmen andere Darlehensbeziehungen zu den übergeordneten Holdinggesellschaften als das bisherige Mutterunternehmen.

Die im Rahmen der vorliegenden Berichterstattung verwendeten Finanzinformationen (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) des Geschäftsjahres 2013 wurden im Rahmen eines sog. Carve-Out erstellt (vgl. Konzernanhang 1.2), der die Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe rückwirkend so darstellt, als habe die aktuelle Konzernstruktur bereits vor dem 31. Dezember 2013 bestanden.

1.4 Konzernstrategie und -steuerung

Strategie

Die Schaeffler Gruppe ist ein integrierter Automobil- und Industrielieferer. Sie verfolgt eine Wachstumsstrategie mit dem Ziel, profitabel über dem Markt zu wachsen. Kern dieser Wachstumsstrategie sind höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft sowohl im Kundengeschäft als auch bei den internen Prozessen.

Strategiekonzept „Mobilität für morgen“

Ausgehend von den großen Megatrends, die das Geschäft von Schaeffler bestimmen, hat das Unternehmen sein Strategiekonzept „Mobilität für morgen“ entwickelt. Unter diesem Konzept fokussiert sich die Schaeffler Gruppe sparten- und regionenübergreifend auf die vier Fokusfelder „Umweltfreundliche Antriebe“, „Urbane Mobilität“, „Interurbane Mobilität“ sowie „Energiekette“. Das Unternehmen gestaltet diese Fokusfelder durch eigene Forschung und Entwicklung aktiv mit und stellt für seine Kunden und Geschäftspartner als kompetenter Innovations- und Technologieführer ein attraktives Produktangebot zur Verfügung.

Die Schaeffler Gruppe leistet einen entscheidenden Beitrag zu allen Formen der Mobilität der Zukunft. Als internationaler Zulieferer für Kunden aus Automotive und Industrie bietet das Unternehmen schon heute innovative Produkte für Hybrid- und Elektrofahrzeuge an. Gleichzeitig arbeitet Schaeffler daran, konventionelle automobiler Motor- und Getriebeleistungen sowie den Bereich der Lagertechnik bei Industrieanwendungen energieeffizienter zu machen. Egal ob für umweltfreundliche Antriebe, urbane Mobilität, den Bereich der interurbanen Mobilität oder die gesamte Energiekette – in all diesen Feldern gestaltet Schaeffler für seine Kunden „Mobilität für morgen“.

Strategiekonzept „Mobilität für morgen“



(1) Umweltfreundliche Antriebe

Eines der Hauptziele der Automobilindustrie ist die Entwicklung von energieeffizienten, emissionsarmen oder -freien, also umweltfreundlichen und nachhaltigen Antrieben. Mit dem breiten Produktportfolio bedient Schaeffler dabei in einer Fächerstrategie alle Bereiche von der Optimierung herkömmlicher Verbrennungsmotoren, über die Hybridisierung bis hin zur e-Mobilität. Schlüsselkomponenten wie variable Ventilsteuerungssysteme, das Thermo-management-Modul, nasse und trockene Doppelkupplungen sowie elektronische Steuermodule helfen dabei, die CO₂-Emissionen herkömmlicher Verbrennungsantriebe zu senken. Darüber hinaus spielen innovative Produkte für den Bereich Elektromobilität, wie der elektrische Achsantrieb, der Radnabenantrieb „E-Wheel Drive“ oder Hybridmodule, für die Automotive-Kunden von Schaeffler eine zunehmend wichtige Rolle, um ihre Ziele zur Senkung von CO₂-Emissionen zu erreichen.

(2) Urbane Mobilität

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. Als Konsequenz baut Schaeffler sein Produktportfolio in den Bereichen Hybrid- und elektrische Mobilität weiter aus. So hat sich Schaeffler beispielsweise mit seinen Drehmomentsensortretlagern als innovativer Zulieferer im wachsenden Markt für E-Bikes positioniert.

(3) Interurbane Mobilität

Interurbane Mobilität beschreibt die Vernetzung globaler Zentren. 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 Bahn- und 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 CO₂-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 bspw. ökoeffiziente Flugzeuge und Hochgeschwindigkeitszüge. Schaeffler ist mit seinen innovativen Wälzlagerlösungen für Kunden sowohl im Schienen- als auch im Luftverkehr präsent. Die Produkte finden sich in modernen Hochgeschwindigkeitszügen und Flugzeugen.

(4) Energiekette

Als Entwicklungspartner der Energiewirtschaft unterstützt Schaeffler den Ausbau der regenerativen Energien. Vor dem Hintergrund schwindender Ressourcen und großer Klimaherausforderungen wächst der weltweite Bedarf an sauberer Energie. Alle Felder der Energiekette – von der Gewinnung über Transport und 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 Schaeffler-Sparte Industrie bietet ein umfassendes Produktportfolio im Bereich erneuerbarer Energie an – das Spektrum reicht dabei von Lagerlösungen für Windkraftturbinen bis zu Lösungen für den Solar- und Wasserkraftbereich.

Strategische Ziele

Das Strategiekonzept „Mobilität für morgen“ mit den vier Fokusfeldern und die Sub-Strategien der Geschäftsfelder, Regionen und Funktionen sollen dazu beitragen, dass die strategischen Ziele der Schaeffler Gruppe erreicht werden. Die strategischen Ziele bestehen sowohl aus quantitativen als auch qualitativen Elementen.

Die qualitativen strategischen Leitplanken sind eine Wachstumsstrategie mit dem Fokus auf Qualität, Technologie und Innovation, nachhaltiges profitables Wachstum mit hoher Cash-Flow-Orientierung, ein balanciertes Geschäftsportfolio, der weitere Ausbau der Lokalisierung gemäß dem Grundsatz „In der Region – Für die Region“, die Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Flexibilität sowie der Ausbau der Kooperation mit der Continental AG.

Ziel ist es, den Kunden ein umfassendes „best-in-class“ Produkt-/Systemportfolio samt Beratung und Service anzubieten. Neue Produkte und Märkte werden vor dem Hintergrund der hohen Profitabilitätsziele von Schaeffler ausführlich evaluiert. Der Fokus liegt auf den Premium-Segmenten, welche höchste Qualitätsstandards verlangen. Dazu bindet das Unternehmen seine Kunden in jeder Phase der Produktentwicklung eng ein, um ihre Anforderungen bestmöglich zu erfüllen.

Dabei ist es der Anspruch der Schaeffler Gruppe, höchstmögliche Qualität für seine Kunden zu liefern. Zu diesem Zweck investiert das Unternehmen in hochstandardisierte und voll-automatisierte Produktionsanlagen, um auch weiterhin die höchsten Qualitätsstandards der Industrie zu setzen. Gleichzeitig realisiert Schaeffler konsequent Produktivitätsgewinne in den Herstellungsprozessen, um die Kostenbasis zu verbessern und weiterhin eine attraktive Kosten-/Leistungsbalance sicherzustellen.

Die Schaeffler Gruppe konzentriert sich auf die Entwicklung und Herstellung hochwertiger Komponenten, Module und Systemlösungen, welche die globalen Megatrends in den Bereichen Automobil und Industrie adressieren. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um gesellschaftliche Trends wie Urbanisierung und Bevölkerungswachstum, technologische Trends wie steigende Komplexität und Digitalisierung, Umwelttrends wie erneuerbare Energien und Ressourcenknappheit sowie ökonomische Trends wie Globalisierung. Der Anspruch von Schaeffler ist es, mit Blick auf diese Trends neue Standards im modernen Engineering zu setzen. Die Schaeffler Gruppe ist überzeugt, dass der Fokus auf die globalen Megatrends es dem Unternehmen ermöglicht, auch in Zukunft über dem Markt zu wachsen.

Schaeffler leistet zu allen Formen der Mobilität der Zukunft einen entscheidenden Beitrag. Bereits heute bietet das Unternehmen innovative Produkte für Hybrid- und Elektrofahrzeuge an. Gleichzeitig arbeitet Schaeffler fortwährend daran, konventionelle automobiler Motor- und Getriebeleistungen sowie den Bereich der Lagertechnik bei Industrieanwendungen energieeffizienter zu machen.

Schaeffler baut seine internationale Präsenz in Wachstumsmärkten weiter aus, insbesondere in der Region Asien/Pazifik, die sich zu einem Wachstumstreiber der Sparten Automotive und Industrie entwickelt hat. Knapp ein Drittel der gesamten Investitionen in den letzten zwölf Monaten flossen in die Regionen Asien/Pazifik sowie Greater China. Getreu dem Motto „In der Region – Für die Region“ werden lokale Werke ausgebaut bzw. neu eröffnet. Im Jahr 2014 wurden zwei zusätzliche Werke in Uljanowsk (Russland) und Nanjing (China) eröffnet.

Durch den Ausbau des Produktionsnetzwerks in Niedriglohnländern, wird ein signifikanter Anteil der Produktion in Ländern wie der Slowakei, Ungarn, Rumänien, China, Indien und Mexiko gefertigt. Durch den weiteren Ausbau des Netzwerks in Wachstumsmärkten wird sich der relative Lohnkostenanteil der Produktionskosten für Schaeffler in Zukunft weiter verbessern.

Im Zuge der globalen Wachstumsstrategie weitet das Unternehmen auch sein Produktportfolio sukzessive weltweit aus und kann somit seinen Kunden eine noch größere Vielfalt an Lösungen anbieten.

Die Schaeffler Gruppe beabsichtigt die Produktdiversifizierung über verschiedene Märkte hinweg auszubauen, um Abhängigkeiten von einzelnen Märkten zu minimieren. Dabei wird auch die Kompetenz als Anbieter von Systemlösungen und Services erweitert.

Zusätzlich verfolgt Schaeffler das Ziel, seine Aftermarket-Tätigkeiten auszubauen. Die Sparte Automotive adressiert verstärkt Großhändler sowie Wartungs-/Reparaturdienstleister für Ersatzgeschäft. Die Sparte Industrie qualifiziert und optimiert ihr Netzwerk mit autorisierten Händlern ständig weiter. Durch die Erweiterung des Service-Geschäfts kann zum einen die Volatilität im Umsatz gesenkt werden, zusätzlich ergeben sich völlig neue Geschäftspotentiale (z. B. im Bereich Condition-Monitoring).

Grundlage der Wachstumsstrategie sind zielgerichtete Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie in das Produktionssystem der Schaeffler Gruppe. Die finanzielle Flexibilität hierfür wird durch einen adäquaten Verschuldungsgrad und die Erwirtschaftung eines angemessen positiven Cash Flow ermöglicht. Entscheidungen in der Schaeffler Gruppe werden deshalb immer auch mit einem starken Fokus auf Cash Flow getroffen.

Ein weiteres strategisches Ziel ist der Ausbau der Kooperation mit der Continental AG. Mechatronische Systeme (die Kombination von mechanischem Engineering und Elektronik) gewinnen mehr und mehr an Bedeutung, da OEMs von ihren Zulieferern zunehmend Systemlösungen erwarten, welche im Rahmen der voranschreitenden Digitalisierung deutlich komplexer werden. Schaeffler ist überzeugt, dass durch den Ausbau der bestehenden Kooperation mit der Continental AG Wettbewerbsvorteile erzielt werden können. Die Kombination der Expertise in den Bereichen Mechanik und Mechatronik mit dem Know-how der Continental AG im Bereich Elektronik wird die Position im schnell wachsenden Mechatronik-Segment verbessern und Schaeffler als führenden Systemanbieter auf diesem Feld positionieren.

Konzernsteuerung

Die Schaeffler Gruppe wird vom Vorstand der Schaeffler AG geführt, der das Unternehmen in eigener Verantwortung leitet, die Ziele und die strategische Ausrichtung festlegt sowie die Umsetzung der Wachstumsstrategie steuert. Bestellt, überwacht und beraten wird der Vorstand vom Aufsichtsrat der Schaeffler AG.

Das Management der Schaeffler Gruppe steuert die Geschäftsentwicklung primär nach Sparten und Unternehmensbereichen, die als Profit Center fungieren und weltweite Geschäfts- und Ergebnisverantwortung haben. Die Funktionen werden als Cost Center geführt. Neben den Sparten und Funktionen teilt die Schaeffler Gruppe das Geschäft in Regionen auf, denen jeweils ein regionaler CEO vorsteht. Die Schaeffler-Regionen werden als Profit Center geführt und in Subregionen und Länder unterteilt.

Die zentralen, unternehmensinternen und konzernweit einheitlichen Berichtsinstrumente im Steuerungssystem von Schaeffler bestehen im Wesentlichen aus 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 Steuerung wird monatlich anhand eines umfassenden Systems standardisierter Berichte zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durchgeführt.

Finanzielle Steuerungskennzahlen 2014

Über ein nachhaltiges und profitables Umsatzwachstum wird die Basis für eine langfristige Steigerung des operativen Ertrags und damit des Unternehmenswerts gelegt. Im Rahmen der Konzernsteuerung wird sichergestellt, dass das Wachstum der Schaeffler Gruppe nicht zu Lasten der Profitabilität und Kapitaleffizienz geht. Innerhalb der Schaeffler Gruppe wird deshalb den Steuerungsgrößen Umsatzwachstum und EBIT eine hohe Bedeutung beigemessen. Weitere Schwerpunkte liegen auf der Steuerung der Investitions- und Forschungs- und Entwicklungsaktivität sowie auf der Überwachung der Finanzlage des Konzerns.

Die Schaeffler Gruppe legt den Fokus auf die kontinuierliche Überwachung und Optimierung der folgenden fünf wesentlichen Steuerungskennzahlen, um den wirtschaftlichen Erfolg ihrer Geschäftsaktivitäten zu messen:

- Umsatzwachstum
- Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)
- Forschungs- und Entwicklungsquote
- Investitionsauszahlungsquote (Capex-Quote; Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)
- Free Cash Flow.

Alle finanziellen Kennzahlen werden anhand eines umfassenden Systems standardisierter Berichte zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage monatlich ermittelt. Diese bieten sowohl einen Plan-Ist- als auch einen Vorjahresvergleich. Grundlage für den Plan-Ist-Vergleich ist der Jahresplan aus der integrierten operativen Planung, der sich u. a. an umfangreichen Marktprognosen orientiert und in eine längerfristige, vom Vorstand erarbeitete, strategische Unternehmensplanung eingebettet ist.

Über die genannten wesentlichen Steuerungskennzahlen hinaus existieren noch weitere finanzielle und nicht-finanzielle Kennzahlen, welche die Schaeffler Gruppe zur Analyse und Steuerung der Geschäftstätigkeit heranzieht.

Der Vorstand der Schaeffler AG hat beschlossen, das Steuerungssystem schrittweise weiterzuentwickeln. Dazu sollen zukünftig vor allem wertorientierte Kennzahlen wie z. B. Wertbeitrag bzw. ROCE (Return on Capital Employed) stärkere Verwendung finden.

Nicht-finanzielle Kennzahlen der Schaeffler Gruppe

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

1.5 Mitarbeiter

Die Prozesse, Systeme und Instrumente des Personalbereichs der Schaeffler Gruppe orientieren sich an der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Auch die Ziele und Aufgaben werden hieraus abgeleitet. Der Personalbereich trägt effizient und zielgerichtet zur Erreichung der Unternehmensziele und zur Steigerung der Wertschöpfung bei.

Der Personalbereich gewinnt und betreut Mitarbeiter in enger Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Führungskräften. Besonderer Fokus liegt dabei auf der fachlichen und persönlichen Entwicklung der Mitarbeiter, auch im Hinblick auf eine gezielte Bindung an das Unternehmen. Der Personalbereich erbringt die erforderlichen Dienstleistungen mit einem ausgeprägten Qualitätsbewusstsein und folgt damit den Ansprüchen der Schaeffler Gruppe.

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

Im Geschäftsjahr 2014 beschäftigte die Schaeffler Gruppe im Durchschnitt 80.768 Mitarbeiter (Vj.: 77.060). Die Mitarbeiterzahl zum Stichtag 31. Dezember 2014 lag bei 82.294 und damit um 5,2 % über dem Vorjahreswert. Neueinstellungen erfolgten gegenüber dem 31. Dezember 2013 insbesondere in der Fertigung und den fertigungsnahen Bereichen, vor allem in den Schaeffler-Regionen Greater China und Europa, hier speziell in Osteuropa. Dem Rückgang der Mitarbeiterzahl in Südamerika stand ein deutlicher Anstieg in Nordamerika, insbesondere in den USA, gegenüber.

Nr. 005

Anzahl der Mitarbeiter ¹⁾	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
Europa	57.607	55.392	4,0
Americas	12.229	12.146	0,7
Greater China	9.741	8.068	20,7
Asien/Pazifik	2.717	2.652	2,5
Schaeffler Gruppe	82.294	78.258	5,2

¹⁾ Stichtagszahlen zum 31. Dezember.

Strukturdaten

Die folgende Tabelle zeigt eine Auswahl an Strukturdaten der Schaeffler-Mitarbeiter weltweit.

Nr. 006

	31.12.2014	31.12.2013		Veränderung
Durchschnittsalter (Jahre)	39,4	39,4	0,0	%
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (Jahre)	10,9	10,9	0,0	%
Frauenanteil bezogen auf die Belegschaft (%)	21,0	20,6	0,4	%-Pkt.
Frauenanteil bezogen auf Führungskräfte (%) ¹⁾	11,2	10,5	0,7	%-Pkt.
Krankenstand (%) ²⁾	3,3	3,3	0,0	%-Pkt.

¹⁾ Führungskräfte sind als Mitarbeiter mit disziplinarischer Leitungsfunktion definiert.

²⁾ Anzahl der Krankentage bezogen auf die Sollarbeitstage.

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Belegschaft innerhalb der Schaeffler Gruppe lag 2014 unverändert bei 10,9 Jahren. Die Betriebszugehörigkeit ist eine Kennzahl im Hinblick auf die Mitarbeiterbindung und verdeutlicht die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen. Das Durchschnittsalter der Schaeffler-Belegschaft betrug wie im Vorjahr 39,4 Jahre. In den Schaeffler-Regionen Greater China und Americas sank das Durchschnittsalter während es in Europa und Asien/Pazifik gestiegen ist.

Für Schaeffler stehen Vielfalt und Unternehmenserfolg in einem engen Verhältnis zueinander, da insbesondere internationale, alters- und geschlechtsheterogene Teams erfolgreich agieren. Die Schaeffler Gruppe erhöhte im Zuge dessen die Frauenquote im Berichtsjahr um 0,4 %-Punkte auf 21,0 %. Bezogen auf die Führungskräfte liegt die Frauenquote des Unternehmens bei 11,2 % (Vj.: 10,5 %). Darüber hinaus vereint Schaeffler zahlreiche unterschiedliche Kulturen, Mentalitäten und Talente, was die Vielfalt und globale Ausrichtung des Unternehmens verdeutlicht.

Das Schaeffler-Gesundheitsmanagement verfolgt das Ziel, betriebliche Strukturen zu schaffen, die nachhaltig das Wohlbefinden, die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit und die Zufriedenheit der Schaeffler-Mitarbeiter im Berufs- und Privatleben sichern und fördern. Der weltweite Krankenstand im Unternehmen blieb 2014 unverändert bei 3,3 %.

Nachwuchsförderung

Um den Erfolg von Schaeffler langfristig sicherzustellen ist es wichtig, Nachwuchskräfte in allen Bereichen zu gewinnen und auszubilden. Am Ende des Geschäftsjahres 2014 standen in der Schaeffler Gruppe weltweit 2.735 Auszubildende (entspricht 3,3 % der Belegschaft) in einem Ausbildungsverhältnis (Vj.: 2.602 oder 3,3 % der Belegschaft). Die Zahl der Auszubildenden hat sich im Jahresverlauf um 5,1 % erhöht. Die zukünftigen Fachkräfte werden in insgesamt 22 spezifischen Ausbildungsberufen an den Schaeffler-Standorten ausgebildet. Neben der fachlichen Qualifikation und dem spezifischen Schaeffler-Know-how liegt eine besondere Wertschätzung auf Methoden-, Sozial- und Persönlichkeitskompetenzen. Dabei sollen den Nachwuchskräften selbständiges Denken und Handeln sowie Kreativität und ein gestärktes Umwelt- und Verantwortungsbewusstsein vermittelt werden.

Eine weitere wichtige Rolle bei der Nachwuchsgewinnung in Deutschland spielt das „Duale Studium“. Hier bietet Schaeffler zwei Studienmöglichkeiten an: Zum einen das „Duale Studium“ in Kooperation mit Dualen Hochschulen und zum anderen das „Two-in-One“-Studium mit Technischen Hochschulen in Deutschland. Im Geschäftsjahr 2014 strebten insgesamt 147 „Duale Hochschulstudenten“ und 196 „Two-in-One“-Studenten ihren Bachelorabschluss an. Als weiterführenden Abschluss bietet das Unternehmen zusätzlich ein Masterstudienprogramm an.

Darüber hinaus bietet die Schaeffler Gruppe ein spezielles Trainee-Programm an, in dessen Rahmen überdurchschnittlich erfolgreiche Hochschulabsolventen die Möglichkeit haben, sich innerhalb von 12 bis 24 Monaten einen intensiven Überblick über den Konzern und die Funktionsbereiche zu verschaffen. Durch begleitende, persönlichkeitsfördernde Qualifizierungen werden die Trainees optimal auf verantwortungsvolle Positionen innerhalb der Schaeffler Gruppe vorbereitet. Zum 31. Dezember 2014 nahmen 52 Nachwuchskräfte (Vj.: 62) am Trainee-Programm in Deutschland teil.

Mitarbeiterqualifikation und Weiterbildung

Die Kompetenz und Qualifikation der Mitarbeiter ist für den Erfolg der Schaeffler Gruppe von maßgeblicher Bedeutung. Das Unternehmen verfolgt mit Personalentwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten das Ziel, die Mitarbeiter so zu fördern und zu qualifizieren, dass sie den komplexen Herausforderungen des Arbeitsumfeldes jederzeit gewachsen sind.

Im Jahr 2014 fanden in Deutschland 5.824 Weiterbildungsveranstaltungen (Vj.: 4.373) statt. Darin sind 2.115 Online-Trainings (Vj.: rund 500) mit 24.754 Teilnahmen (Vj.: 20.800) enthalten. Der deutliche Anstieg resultiert aus der weltweiten Implementierung der Online-Compliance-Schulung. Die Schaeffler Gruppe folgt 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 8 %. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Angebot an zahlreichen, neuen Online-Schulungen, wie z. B. Produktkursen.

Nr. 007

Anzahl in Deutschland	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
Weiterbildungsveranstaltungen	5.824	4.373	33,2
Teilnahmen	56.459	52.256	8,0

Das Weiterbildungsangebot bei Schaeffler wird 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. Die internationale Einführung der Schaeffler Academy wird stetig vorangebracht.

Auszeichnungen

Im September 2014 wurde Schaeffler in den USA von der „National Association of State Workforce Agencies (NASWA)“ als „National Business of the Year 2014“ ausgezeichnet. Dieser Award wird für herausragende Leistungen verliehen, die sowohl die Belegschaft, die Branche als auch die Gesellschaft positiv beeinflussen. Des Weiteren zeichneten zwei unabhängige Personal-Agenturen die Schaeffler Gruppe als einen der besten 100 Arbeitgeber in China aus. Einer der Gründe für diesen Erfolg ist die deutsche duale Ausbildung, die Schaeffler vor fast zehn Jahren in China eingeführt hat. Das Unternehmen erhielt dafür die Titel „China's best 100 HRM (Human Resources Management)“ sowie „Top 100 Best Employer China“. Darüber hinaus hat die Schaeffler Gruppe zahlreiche kleinere, lokale Auszeichnungen als Top-Arbeitgeber erhalten. So wählten z. B. drei brasilianische Fachmagazine Schaeffler unter die „150 besten Arbeitgeber“ Brasiliens.

1.6 Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Wirtschaften und gesellschaftliche Verantwortung sind elementare Bestandteile der seit Jahren gelebten Unternehmenskultur der Schaeffler Gruppe. Die Themen Qualität, Technologie und Innovation stehen dabei im Fokus des Unternehmens. Schaeffler legt großen Wert darauf, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortlichem Handeln – gegenüber Kunden, Umwelt und Mitarbeitern – zu verbinden. Die Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Kriterien entlang der gesamten Wertschöpfungskette und die Schonung von Ressourcen sind fest in den Unternehmensleitlinien von Schaeffler verankert. Sie bilden die Grundlage für ein langfristiges Wachstum und die kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts.

Umwelt- und Arbeitsschutz

Die wesentlichen Säulen einer nachhaltigen Entwicklung sind für die Schaeffler Gruppe der Umwelt- und Arbeitsschutz. Basierend auf den Grundaussagen des weltweit gültigen Unternehmenskodex hat Schaeffler eine gruppenweite Umwelt- und Arbeitsschutzpolitik verabschiedet. Sie wird regelmäßig evaluiert und die Grundaussagen werden an aktuelle Anforderungen angepasst. Dies dient als Basis für jedes weitere Handeln im Bereich Umwelt- und Arbeitsschutz. In allen Ländern, in denen die Schaeffler Gruppe vertreten ist, gibt es Standards die zusätzlich zu der übergeordneten Politik landesspezifische Erweiterungen beinhalten. Bei der Umsetzung geht Schaeffler zum Teil deutlich über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus. So wurde z. B. das Werk in Yinchuan, China, als erster chinesischer Standort überhaupt nach den Kriterien der europäischen EMAS („Eco-Management and Audit Scheme“) validiert und in das Standortregister der Europäischen Gemeinschaft eingetragen.

Nahezu alle Produktionsstandorte werden weltweit nach denselben Standards EMAS und ISO 14001 im Umweltschutz und OHSAS 18001 im Arbeitsschutz validiert und zertifiziert. Schaeffler hat vor mehr als 15 Jahren am Stammsitz in Herzogenaurach mit dem Aufbau des Umwelt- und Arbeitsschutz-Managementsystems begonnen. Die durch unabhängige Gutachter erreichten Validierungen nach EMAS außerhalb Europas genießen im internationalen Vergleich einen sehr hohen Stellenwert. Diese erfolgreich bestandenen Überprüfungen bescheinigen nahezu allen Schaeffler-Standorten einen einheitlichen Standard im Umwelt- und Arbeitsschutz auf höchstem Niveau.

Die an jedem Schaeffler-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 dabei zur Sicherung der hohen Standards bei. Die Regionalkoordinatoren wiederum stehen in enger Verbindung mit den strategischen Fachabteilungen im Competence Center „Umwelt- und Arbeitsschutz“, deren Spezialisten für die weltweiten Strategien verantwortlich sind und somit fachlich die gesamte Organisation innerhalb des EnES-Managementsystems führen. Diese Matrixorganisation aus strategischer und operativer Verantwortung setzt die Standards im Umwelt- und Arbeitsschutz maßgeblich um.

Ein weiteres Element der Führungsleitsätze von Schaeffler ist der Arbeitsschutz. Aufbauend auf der Vision „Null Arbeitsunfälle bei Schaeffler“ wurde die Kultur des eigenen Verantwortungsbewusstseins gestärkt und weiter ausgebaut. Ziel dieser Kultur ist es, ein geschärftes Pflichtbewusstsein für die Mitarbeiter und das entsprechende Umfeld zu entwickeln. Dieser Prozess wird durch Schwerpunktaktionen unterstützt, die auf die jeweiligen Situationen, Anforderungen und Mentalitäten der Mitarbeiter rund um das Thema Arbeitssicherheit abgestimmt wurden. Eine transparente Berichterstattung des Unternehmens soll das Interesse und die Aufmerksamkeit aller Mitarbeiter zu allen Themen der Arbeitssicherheit fördern. Arbeitsunfälle, die sich ereignet haben, dienen der Erarbeitung von Präventionsmethoden. Die Umsetzung der gesteckten Ziele wird durch kontinuierliche Berichte unterstützt, um den Mitarbeitern Erfolge, aber auch mögliche Verbesserungspotenziale zu vermitteln.

Die Schaeffler Gruppe startete im Berichtsjahr mit der Gesundheitsinitiative „Boxenstopp“ ein Konzept zur Prävention der Hauptursachen von betrieblichen Fehlzeiten. Ziel dieses Programms ist es, den Mitarbeitern einen umfassenden Überblick über ihren Gesundheitszustand zu geben und alle eventuell notwendigen medizinischen Maßnahmen oder Veränderungen des Lebensstils zu planen. Des Weiteren sollen ernsthafte Erkrankungen ausgeschlossen und notwendige Vorsorgeuntersuchungen in Anspruch genommen werden. Zum Basisprogramm zählen Laboruntersuchungen, Lungenfunktionsprüfungen, Elektrokardiogramme zur Beurteilung der Herz-Kreislauf-Situation, Ultraschalluntersuchungen und eine umfassende Lebensstilberatung im Bereich Ernährung und Bewegung.

Energie- und Ressourcenmanagement

Die globale Nachfrage nach Rohstoffen – insbesondere Energie – steigt kontinuierlich. Aufgrund des stetigen Wachstums der Schaeffler Gruppe besteht auch im Unternehmen ein zunehmender Bedarf an Energie.

Um diesem Trend entgegenzuwirken hat sich Schaeffler im Jahr 2012 dazu entschlossen, ein Energiemanagementsystem nach dem weltweit gültigen Standard ISO 50001 zu implementieren. Bereits 2013 wurde die Funktionalität des Managementsystems an zwei Produktionsstandorten von einem externen Gutachter zertifiziert. Der eingeschlagene Weg wurde im Berichtsjahr mit der Zertifizierung von 19 zusätzlichen Schaeffler-Standorten weiterverfolgt.

Grundlage des Energiemanagementsystems ist die Energiepolitik der Schaeffler Gruppe. Darin ist u. a. die Selbstverpflichtung des Vorstands und aller Mitarbeiter hinsichtlich Energieeffizienz und Ressourcenschonung, nachhaltigem Handeln und stetiger Verbesserung des Systems dokumentiert.

Die folgenden drei langfristigen strategischen Energieziele der Schaeffler Gruppe wurden von dieser Energiepolitik abgeleitet:

- Steigerung der Energieeffizienz
- Optimierung der Energiekosten
- Sicherstellung der Versorgungssicherheit mit Energie und Medien.

Die strategischen Ziele bilden wiederum die Grundlage für die operativen Energieziele, die jährlich an die produzierenden Schaeffler-Standorte ausgegeben werden. Um die Energieeffizienz in den Werken kontinuierlich zu steigern, führt Schaeffler regelmäßig Energieeffizienz-Workshops durch. Dabei werden energierelevante Anlagen, Maschinen und Prozesse auf Optimierungspotenziale untersucht und hierfür wirtschaftliche und nachhaltige Verbesserungsmaßnahmen entwickelt. Basierend auf den Workshops hat das Unternehmen bereits zahlreiche Energieeffizienzmaßnahmen umgesetzt. Des Weiteren wurden in Investitionsprojekten die Lebenszykluskosten bei der Technologie- und Lieferantenauswahl berücksichtigt sowie der Ausbau der Kraft-Wärme-Kälte-Kopplung an Produktionsstandorten der Schaeffler Gruppe vorangetrieben.

Ein weiterer elementarer Aspekt des Energiemanagements der Schaeffler Gruppe ist das standardisierte Energiedatenmanagementsystem (EDMS), das weltweit eingeführt wurde und einige wesentliche Vorteile mit sich bringt:

- Energieverbräuche von Anlagen und Maschinen transparent machen
- Energieverbräuche überwachen und Einsparpotenziale aufdecken
- Wirksamkeit von Energieeffizienzmaßnahmen nachweisen
- Zukünftige Energieverbräuche prognostizieren
- Energiebilanzen für Standorte und Regionen aufstellen.

Zur Berechnung der Umweltkennzahlen berücksichtigt Schaeffler alle Produktionsstandorte, die in das EnES-Management-System integriert sind und sich den regelmäßigen internen und externen Auditierungen unterziehen. Dazu zählen mehr als 95 % der Schaeffler-Standorte. Erhoben werden die Umweltdaten entweder durch automatische Verbrauchsaufzeichnungen oder manuelle Eingaben in eine Datenbank. Diese Daten werden von internen und externen EnES (Energy, Environment, Safety)-Auditoren im Zuge der vor Ort durchgeführten Audits oder durch Überprüfung von Verbrauchsabrechnungen, Lieferscheinen oder sonstigen Nachweisen, validiert.

Nachhaltiges Produktportfolio

Nachhaltig wirtschaften bedeutet für die Schaeffler Gruppe auch neuen Technologien zum Durchbruch zu verhelfen – insbesondere solchen Technologien, die einen Beitrag zu einer kostengünstigen, verlässlichen und umweltschonenden Energiebilanz leisten. Dafür geht Schaeffler, wie etwa bei der Erschließung neuer Produkttechnologien für die „Mobilität für morgen“, in Vorleistung. So trägt z. B. das kleinste Nadellager für eine axiale Abstützung eines Planetenrades, das von Schaeffler entwickelt wird, zur Schonung von Ressourcen bei:

Kundenvorteile:

- Reibungsreduzierung auch in der kleinsten Größenordnung
- Gleitreibung durch Wälzreibung auf 1/10 zu reduzieren
- Annähernd die gleichen Bauraumverhältnisse zu erreichen.

Produktvorteile:

- Gleichmäßigere Reibungsverhältnisse
- Höhere Verlässlichkeit bei Mangelschmierung
- Minimierter Verlustleistung und geringere Wärmeerzeugung.



Zusätzlich bietet die Schaeffler Gruppe – in den Bereichen Aerospace, Automotive Aftermarket und Industrial Aftermarket – weltweit professionelle Aufbereitungen von Lagern an, wodurch z. B. Radsatzlager ihre maximale Lebensdauer verlängern. Dies führt zu sinkenden Lebenszykluskosten und einer erheblichen Einsparung an CO₂-Emissionen im Vergleich zu einer Lager-Neufertigung. Anhand einer eigens von Schaeffler aufgestellten Ökobilanz – bei der der komplette Produktlebenszyklus eines Standard-Radsatzlagers anhand einer Software analysiert und der Lageraufbereitung gegenübergestellt wurde – ergab sich durch die Aufbereitung im Gegensatz zur Verwendung eines neuen Lagers eine Einsparung von rund 97 % CO₂-Emissionen (entspricht rund 220 kg CO₂) sowie 2.000 Liter Wasser pro Radsatzlager. Dabei wurden die verschiedenen Phasen innerhalb des Produktlebenszyklus eines TAROL-Radsatzlagers untersucht, angefangen bei der Rohstoff- und Energiegewinnungsphase, über die Design- und Produktions-, die Verpackungs- und Vertriebs- sowie die Nutzungsphase inklusive der Instandhaltung bis hin zur Entsorgung.

Gesellschaftliche Verantwortung

Nachhaltig zu agieren bedeutet für die Schaeffler Gruppe Verantwortung für Mensch, Umwelt und Gesellschaft zu übernehmen. Auch im Geschäftsjahr 2014 wurden daher zahlreiche soziale Projekte unterstützt.

In Indien engagiert sich die Schaeffler Gruppe mit dem „HOPE“-Programm für Gesundheit und soziale Gerechtigkeit. Im Rahmen dieses Hilfsprojekts begann Schaeffler 2014 mit dem Bau einer Herberge für taube und behinderte Studentinnen in Vadodara, West-Indien, die im Februar 2015 fertiggestellt wurde. Des Weiteren installierte Schaeffler in der Region rund um das Schaeffler-Werk in Savli, West-Indien, mobile Gesundheitsstationen. Diese Fahrzeuge sind mit medizinischem Fachpersonal besetzt und erreichen pro Monat bis zu 40 Dörfer. So bieten die mobilen Gesundheitsstationen über 40.000 Menschen eine präventive und kurative

Gesundheitsversorgung. Zusätzlich findet einmal im Monat ein Camp statt, bei dem Fachärzte, wie z. B. Gynäkologen und Hautärzte anwesend sind. Dieses Projekt ist auf drei Jahre ausgelegt und wird danach, je nach Erfahrungswerten, auf die speziellen Bedürfnisse angepasst.

Schaeffler engagiert sich zudem mit zahlreichen sozialen Projekten und Umweltaktionen in der Region Brasov in Rumänien. Die Schaeffler Gruppe fungiert dort als Partner für lokale Schulen und Universitäten, bietet Praktikumsplätze, Ausbildungen, Stipendien sowie Trainee-Programme und beteiligt sich aktiv an der Verbesserung des rumänischen Berufsschulsystems. Seit 2007 ist das Unternehmen in den Um- und Ausbau des „Schaeffler-Parks“ involviert, der 2011 gemeinsam mit Architekten und Behörden neu gestaltet wurde und Kindern aus der Region eine sichere Spielstätte bietet. Zusätzlich besteht eine Langzeit-Kooperation mit lokalen Wohlfahrtsverbänden, im Rahmen derer die Schaeffler Gruppe jährlich mehr als 20 soziale Projekte unterstützt.

In Brasilien wurde die Schaeffler Gruppe mit mehreren Awards für ihr gesellschaftliches Engagement ausgezeichnet. Anlass sind zahlreiche Aktivitäten zu den Themen Umwelt, Gesundheit und Sicherheit sowie das Projekt „Formare“. Dieses bietet zum einen jungen Menschen in Sorocaba, Brasilien, Bildung und Berufsmöglichkeiten an, zum anderen gliedert es Menschen mit Behinderung in das Unternehmen ein.

Schaeffler leistet einen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen für Menschen mit Behinderung, indem das Unternehmen gebrauchte IT-Geräte einer gemeinnützigen Organisation überlässt. Darüber hinaus ist es Aufgabe der Gesamtkonzern-Schwerbehindertenvertretung (GK-SBV) Menschen mit Behinderung in der Arbeitswelt und der Gesellschaft zu integrieren. Die Mitglieder der GK-SBV sind wichtige Vertrauenspersonen und unterstützen innerbetrieblich sowie bei bürokratischen Angelegenheiten.

Die Schaeffler Gruppe engagiert sich bereits seit 2004 in der internationalen „Formula Student Germany“ und baut dieses Engagement sukzessive aus. Das Unternehmen präsentierte sich im Berichtsjahr erstmals als Hauptsponsor des Hockenheim-Events, an dem mehr als 110 Teams aus 28 Nationen mit insgesamt 3.600 Teilnehmern auf dem Hockenheimring in Deutschland beteiligt waren. Der Konstruktionswettbewerb mit Teams von zwölf deutschen Hochschulen lieferte eine optimale Plattform für Studenten, um das erworbene, theoretische Ingenieurwissen in der Praxis und im Wettbewerb zu erproben und gleichzeitig ein umfassendes Verständnis auf vielen Ebenen zu entwickeln. Die „Formula Student Germany“ schafft so wertvolle Anknüpfungspunkte zwischen dem Ingenieurnachwuchs und der Schaeffler Gruppe.

Im Rahmen des „International Management Program“ (IMP) unterstützt Schaeffler soziale Einrichtungen, Projekte und Organisationen. Das IMP ist ein Programm zur Weiterentwicklung von Führungskräften in unterschiedlichen Funktionen, Bereichen und Regionen. Die Teilnehmer nutzten dabei eigene Fähigkeiten und Netzwerke um ein regionales Projekt finanziell – z. B. durch Crowdfunding – und durch persönliches Engagement zu unterstützen und damit soziale Bedürfnisse zu erfüllen.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Entwicklung Konjunktur

Gebremst durch geopolitische Krisen und Turbulenzen an den Finanzmärkten fiel die weltwirtschaftliche Erholung im Jahr 2014 unerwartet moderat aus. Insgesamt lag das Wachstum der Weltwirtschaft bei 3,3 % (Quelle: Internationaler Währungsfonds, Januar 2015) und damit hinter den Erwartungen.

Gemäß dem aktuellen Jahresgutachten des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung blieb insbesondere der Euroraum hinter den Erwartungen zurück. In den Schwellenländern setzte sich der konjunkturelle Abschwung fort. Hier belasteten die verschlechterten finanziellen Rahmenbedingungen die Produktion, nachdem es zu teilweise erheblichen Kapitalabflüssen aus diesen Ländern gekommen war. Positiv verlief die Konjunktur dagegen in einigen Industrienationen außerhalb der Eurozone. So zeigte sich die Expansion in den USA und in Großbritannien, auf der Grundlage einer anziehenden inländischen Nachfrage, dynamisch und selbsttragend.

Im Euroraum ist die Banken- und Staatsschuldenkrise noch nicht überwunden. Zwar wurden bereits wichtige politische Schritte und Maßnahmen auf europäischer Ebene beschlossen und umgesetzt, für eine Lösung der Krise sind jedoch weitere Anstrengungen notwendig. Der Verbesserung der konjunkturellen Aussichten in den Krisenländern Griechenland, Portugal und Spanien standen sich verschlechternde Geschäftserwartungen und ein gedämpftes Investitionsklima in den drei größten Volkswirtschaften Deutschland, Frankreich und Italien gegenüber. Insbesondere Deutschland konnte seiner Rolle als Wachstumsmotor des Euroraums nicht gerecht werden. Nach einem positiven Jahresauftakt dämpften vor allem geopolitische Risiken und die verhaltene wirtschaftliche Entwicklung wichtiger Außenhandelspartner die Belebung der Wirtschaft. Deutschland wies 2014 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in Höhe von 1,5 % auf; der Euroraum erzielte insgesamt einen Zuwachs in Höhe von 0,8 %. In Russland, als Teil der Schaeffler-Region Europa, wirkten der Konflikt mit der Ukraine und damit einhergegangene wirtschaftliche Sanktionen sowie starke Abwertungstendenzen des Rubels negativ auf die makroökonomische Entwicklung. In Indien dagegen, ebenfalls Teil der Schaeffler-Region Europa, legte die Wirtschaftsleistung im Jahr 2014 um 5,8 % zu.

Die Konjunktur in Nord- und Südamerika entwickelte sich insgesamt positiv. In den USA betrug die Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts 2,4 %. Zu dieser positiven Entwicklung trugen insbesondere der deutliche Anstieg des privaten Konsums und die Erhöhung der Industrieproduktion bei. Dabei war die Ausrichtung der Geldpolitik in den USA weiterhin sehr expansiv. Südamerika war hingegen von einer eher verhaltenen wirtschaftlichen Expansion

gekennzeichnet, das Wirtschaftswachstum betrug 1,2 %. In Brasilien waren sogar rezessive Tendenzen zu beobachten. Das Wirtschaftswachstum Brasiliens lag im Berichtsjahr lediglich bei 0,1 %.

In China waren 2014 weiterhin rückläufige Wachstumsraten zu verzeichnen. Die schwache Konjunktur in den Industrienationen belastete den Außenhandel. Nach einer Abschwächung der Expansion im Frühjahr 2014 trugen vor allem fiskalische Maßnahmen zu einer Verbesserung der Wirtschaftsleistung bei. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts lag mit 7,4 % weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

In den übrigen asiatischen Ländern (Asien/Pazifik) entwickelte sich die Konjunktur 2014 unterschiedlich. Die Gesamtentwicklung war durch starke Schwankungen der wirtschaftlichen Aktivität Japans geprägt. Hier führte eine Erhöhung der Mehrwertsteuer zu einem Einbruch der Nachfrage im zweiten Quartal 2014. Die Wirtschaftsleistung Japans stieg 2014 um nur 0,1 %.

Der Euro hat im vergangenen Jahr gegenüber dem US-Dollar deutlich an Wert verloren. Ursächlich hierfür waren nicht allein politische Risiken, sondern auch die anhaltend expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank. In Erwartung einer bevorstehenden Zinswende in den USA sank der Kurs insbesondere im zweiten Halbjahr 2014.

Entwicklung Absatzmärkte

Automobilproduktion

Das weltweite Geschäft mit den Herstellern von Pkw und Nutzfahrzeugen stellt das wichtigste Marktsegment für den Konzern dar. Die weltweite Automobilproduktion, gemessen an der Stückzahl produzierter Fahrzeuge, stieg im Berichtsjahr um 2,8 % auf rund 87,2 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015). Deutliche Wachstumsimpulse kamen erneut aus der Schaeffler-Region Greater China (7,6 %). Auch die Schaeffler-Region Europa trug mit einem Plus von 3,2 % zum globalen Produktionswachstum bei. Nach dem starken Produktionsanstieg im Vorjahr fiel das Wachstum in der Schaeffler-Region Americas vergleichsweise moderat aus. Hier wurden 0,9 % mehr Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als 2013 produziert. In der Schaeffler-Region Asien/Pazifik sanken die Produktionszahlen um 1,1 %, was insbesondere auf den Rückgang in Japan zurückgeführt werden kann.

Nr. 008

Entwicklung der Automobilproduktion (in Stück)	2014	2013	Veränderung in %
Europa	25.266.349	24.476.343	3,2
Americas	20.673.627	20.485.564	0,9
Greater China	22.979.014	21.356.241	7,6
Asien/Pazifik	18.234.767	18.429.054	-1,1
Welt	87.153.757	84.747.202	2,8

Quelle: IHS Global Insight (Januar 2015). Die Regionen bilden die regionale Struktur der Schaeffler Gruppe ab.

Industrieproduktion

Das weltweite Investitionsklima verbesserte sich im Geschäftsjahr 2014 trotz der bestehenden geopolitischen Unsicherheiten und der nachlassenden konjunkturellen Expansion in den Schwellenländern. Die weltweite Industrieproduktion, gemessen an der Bruttowertschöpfung (Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen abzüglich Vorleistungen), konnte nach vorläufigen Zahlen in den für die Schaeffler Gruppe relevanten Industriesektoren und Branchen real um 4,3 % zulegen. Die Analyse der Marktentwicklung basiert dabei auf Daten des Wirtschaftsforschungsinstituts Oxford Economics (Februar 2015) für ausgewählte konzernrelevante Marktsegmente. Die Daten wurden mittels konstanter Wechselkurse konvertiert und unter Zugrundelegung der Preisbasis des Jahres 2010 um Inflationseffekte bereinigt. Regional verlief die Entwicklung uneinheitlich. Während das Wachstum der Bruttowertschöpfung in der Schaeffler-Region Europa – vor allem bedingt durch Russland und Italien – mit 0,4 % stagnierte, konnten die übrigen Schaeffler-Regionen, allen voran Greater China, deutlich zulegen. In den Schaeffler-Regionen Americas, Greater China und Asien/Pazifik betragen die Wachstumsraten 4,4 %, 7,8 % und 6,4 %.

Nr. 009

Entwicklung der Industrieproduktion (in Mrd. EUR)	2014	2013	Veränderung in %
Europa	436,7	435,0	0,4
Americas	284,8	272,8	4,4
Greater China	391,4	363,0	7,8
Asien/Pazifik	204,2	191,9	6,4
Welt	1.317,1	1.262,7	4,3

Quelle: Oxford Economics (Februar 2015). Die Regionen bilden die regionale Struktur der Schaeffler Gruppe ab.

2.2 Geschäftsverlauf

Der Wachstumskurs der Schaeffler Gruppe wurde 2014 fortgesetzt. Die Umsatzerlöse stiegen im Berichtsjahr um 8,2 % auf 12.124 Mio. EUR (Vj.: 11.205 Mio. EUR) an. Das Umsatzwachstum betrug – bereinigt um Währungsumrechnungseffekte – 9,0 %. Die Gruppe expandierte 2014 in allen vier Schaeffler-Regionen.

Dank der hervorragenden globalen Aufstellung und der erfolgreichen Produkte ist das Geschäft in der Schaeffler-Sparte Automotive erneut stärker gewachsen als die weltweiten Produktionsstückzahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 2,8 % (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015). Sie steigerte den Umsatz in allen Schaeffler-Regionen und erzielte ein Wachstum von insgesamt 10,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Ausschlaggebend für das deutliche Umsatzplus waren eine signifikant hohe Nachfrage aus der internationalen Automobilindustrie, neue Kundenprojekte sowie Produkthoch- und -neuanläufe in den Unternehmensbereichen Motorsysteme, Getriebesysteme und Fahrwerksysteme. Besonders auf den bedeuteten Absatzmärkten in China und den USA profitierte die Sparte von der unverändert hohen Nachfrage nach ihren Produkten.

Die Umsatzerlöse der Sparte Industrie nahmen bei sehr unterschiedlichen Entwicklungen der Absatzmärkte mit 3,3 % leicht zu. Das Umsatzwachstum wurde dabei durch die nach wie vor große weltweite Investitionszurückhaltung und Währungsumrechnungseffekte gebremst. Am stärksten wuchs die Sparte Industrie in der Schaeffler-Region Greater China, wo sich der Umsatz vor allem durch die hohe Nachfrage in den Branchen Schienenfahrzeuge, Erneuerbare Energien und Produktionsmaschinen vergrößerte.

Die Schaeffler Gruppe erhöhte das EBIT um 515 Mio. EUR auf 1.523 Mio. EUR (Vj.: 1.008 Mio. EUR). Das Vorjahr enthält Aufwendungen in Höhe von 48 Mio. EUR für Personalstrukturmaßnahmen und die bilanzielle Vorsorge für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR.

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit sank im Berichtsjahr gegenüber 2013 um 127 Mio. EUR auf 900 Mio. EUR. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Zahlungen der EU-Kartellstrafe in Höhe von 370,5 Mio. EUR und den im Rahmen der Refinanzierung gezahlten Vorfälligkeitsentschädigung in Höhe von 114 Mio. EUR. Positiven Einfluss nahmen dagegen vor allem der EBIT-Zuwachs um 515 Mio. EUR sowie um 186 Mio. EUR geringere Mittelabflüsse für Zins- und Steuerzahlungen. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 852 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR). Dies führte zu einem Free Cash Flow in Höhe von 48 Mio. EUR (Vj.: 473 Mio. EUR).

Ereignisse und Entwicklungen im Berichtsjahr

Die Schaeffler Gruppe schloss im Jahr 2014 weitere Refinanzierungsmaßnahmen erfolgreich ab. Dabei gelang es in mehreren Schritten, neben einer Reduzierung der zukünftigen Fremdkapitalkosten und einer Diversifizierung der Finanzierungsquellen das Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten zu verlängern und deutlich ausgewogener zu gestalten. Die Schaeffler Gruppe gab am 08. Mai 2014 den erfolgreichen Abschluss einer Refinanzierungstransaktion über insgesamt 3,5 Mrd. EUR bekannt. Im Rahmen dieser Transaktion wurden neue Anleihen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,0 Mrd. EUR begeben. Zusätzlich wurden institutionelle Kredite mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. EUR durch neue Kredittranchen abgelöst. Die Schaeffler Gruppe verkündete am 16. Oktober 2014 den erfolgreichen Abschluss einer weiteren Refinanzierungstransaktion über insgesamt rund 1,9 Mrd. EUR, bei der

institutionelle Kredite mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. EUR und Bankkredite in Höhe von 250 Mio. EUR durch neue Kredittranchen abgelöst wurden. Das Unternehmen gewinnt mit dieser nachhaltigen Verbesserung der Kredit- und Anleihekonditionen zusätzliche Flexibilität für zukünftige Optimierungsschritte. Das Finanzergebnis der Schaeffler Gruppe wurde im Rahmen dieser Refinanzierungen im Berichtsjahr mit 221 Mio. EUR belastet. Dabei entfielen 114 Mio. EUR auf liquiditätswirksame Vorfälligkeitsentschädigungen.

Das Jahr 2014 war darüber hinaus von einer Reihe personeller Veränderungen geprägt. Aufgrund der im Rahmen der Umwandlung der INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft ohne personelle Veränderungen vollzogenen Übertragung aller Vorstandsfunktionen werden nachfolgend auch auf Ebene der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) eingetretene personelle Veränderungen im Geschäftsjahr 2014 erläutert. So hat der Aufsichtsrat der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (zum damaligen Zeitpunkt Schaeffler AG) in seiner Sitzung vom 18. Juni 2014 Klaus Rosenfeld ab 01. Juli 2014 für fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt. Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) bestellt. Sein Vertrag wurde mit Wirkung zum 01. Januar 2015 um fünf Jahre verlängert. Norbert Indlekofer und Prof. Dr. Peter Pleus wurden mit Wirkung zum 01. Januar 2014 in den Vorstand berufen und führen seitdem gemeinsam die Sparte Automotive. Ferner hat die Hauptversammlung der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (zum damaligen Zeitpunkt Schaeffler AG) Prof. KR Ing. Siegfried Wolf, Vorsitzender des Verwaltungsrats der Russian Machines OJSC, als Nachfolger für Dr. Eckhard Cordes zum 01. Juli 2014 in den Aufsichtsrat gewählt.

Am 24. Oktober 2014 wurde die INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Sie firmiert seitdem als Schaeffler AG. Im Zuge der Umwandlung wurden alle Vorstandsfunktionen von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) auf diese Gesellschaft übertragen. Am 01. Dezember 2014 wurde der Aufsichtsrat der Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) bestellt und in seiner Sitzung am 12. Dezember 2014 neu konstituiert. Als Vertreter der Arbeitnehmer wurden mit Dr. Reinold Mittag und Jürgen Stolz zwei neue Mitglieder in den Aufsichtsrat bestellt. Sie ersetzen Jochen Homburg und Tobias Rienth. Auf der Anteilseignerseite wurde Prof. Dr.-Ing. Tong Zhang in den Aufsichtsrat bestellt und ersetzt Dr. Hubertus Erlen. Der Aufsichtsrat der Schaeffler AG hat in seiner Sitzung vom 12. Dezember 2014 Dr. Ulrich Hauck zum Mitglied des Vorstands der Schaeffler AG bestellt. Er wird ab dem 01. April 2015 die Position des Finanzvorstands der Schaeffler AG übernehmen.

Am 12. Dezember 2014 wurde mit dem Ziel der Stärkung der Eigenkapitalbasis der Schaeffler Gruppe eine Kapitalerhöhung beschlossen. Diese erfolgte mittels einer Sacheinlage durch die im Zuge der Kapitalerhöhung neu eingetretene Gesellschafterin Schaeffler Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach, auf die fortan ein Anteil in Höhe von 16,7 % am Grundkapital der Schaeffler AG entfällt. Die Kapitalerhöhung wurde am 30. Dezember 2014 in das Handelsregister eingetragen.

Das im November 2013 vom Vorstand beschlossene Initiativen-Programm „ONE Schaeffler“ wurde im Geschäftsjahr 2014 weiter konkretisiert. Das Projekt umfasst 21 unternehmensübergreifende Verbesserungsinitiativen und soll im Wesentlichen bis Ende 2015 umgesetzt werden. Die Verbesserungsinitiativen betreffen sowohl die Sparten als auch 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 zu integrieren, um so interne Synergien zu heben und das Unternehmen noch effizienter aufzustellen.

Am 19. März 2014 legte die EU-Kommission gegen Unternehmen der Schaeffler Gruppe wegen Kartellabsprachen beim Vertrieb von Wälzlagern für die Automobilindustrie eine Kartellstrafe fest. Bereits im Dezember 2013 wurde hierfür eine ergebniswirksame Risikovorsorge gebildet. Die Zahlung der EU-Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 in Höhe von 370,5 Mio. EUR wirkte entsprechend negativ auf den Cash Flow der Schaeffler Gruppe.

Geschäftsentwicklung im Vergleich zur Prognose für 2014

Da die Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) zum 31. Dezember 2014 erstmals einen Konzernlagebericht veröffentlicht, erfolgt nachfolgend ein Vergleich mit den zum 31. Dezember 2013 von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) im Konzernlagebericht getroffenen Prognosen. Da bereits zum 31. Dezember 2013 alle operativen Gesellschaften der Schaeffler Gruppe Tochterunternehmen der Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) waren, ist eine Vergleichbarkeit bei den finanziellen Steuerungskennzahlen Umsatzwachstum, EBIT und Capex gegeben. Die ursprüngliche Prognose der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) zum Free Cash Flow enthielt eine Dividendenzahlung der Continental AG, die aufgrund des modifizierten Konsolidierungskreises nicht im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit der Schaeffler AG (INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) enthalten ist.

Für das Geschäftsjahr 2014 plante der Vorstand der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) eine Steigerung der Umsatzerlöse von 5 bis 7 %. Dabei unterstellte die Schaeffler Gruppe im Wesentlichen konstante Wechselkurse. Diese Prognose wurde nach einem guten Start in das Jahr 2014, insbesondere aufgrund des starken Wachstums der Sparte Automotive, im ersten Quartal 2014 auf größer 7 % angehoben. Die Schaeffler Gruppe erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 12.124 Mio. EUR, was einer Steigerung von 8,2 % gegenüber dem Vorjahr entsprach. Ohne negative Währungsumrechnungseffekte von 0,8 % erzielte die Schaeffler Gruppe ein operatives Wachstum von 9,0 % und übertraf damit die im Vorjahr aufgestellte Prognose.

Die Schaeffler Gruppe hat im Geschäftsjahr 2014 626 Mio. EUR bzw. 5,2 % des Konzernumsatzes für Forschung und Entwicklung aufgewendet, um die Grundlage für erfolgversprechende Innovationen und langfristige Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken. Damit wurde die getroffene Prognose von 5 % leicht übertroffen.

Die Schaeffler Gruppe hielt im Laufe des Jahres an ihrem Profitabilitätsziel, einer EBIT-Marge von 12 bis 13 %, fest. Erwirtschaftet wurde 2014 eine EBIT-Marge von 12,6 %.

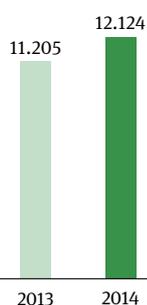
Die geplanten Investitionen in Höhe von 6 bis 8 % des Umsatzes wurden mit Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (Capex) in Höhe von 857 Mio. EUR bzw. 7,1 % des Umsatzes ebenfalls umgesetzt.

Die Schaeffler Gruppe wies im Geschäftsjahr einen positiven Free Cash Flow in Höhe von 48 Mio. EUR auf und erreichte damit ihr prognostiziertes Ziel, einen positiven Wert zu erwirtschaften. Der Free Cash Flow enthält die Einmalbelastung über die Zahlung der EU-Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 in Höhe von EUR 370,5 Mio. EUR.

2.3 Ertragslage

Ertragslage der Schaeffler Gruppe

Umsatz (Schaeffler Gruppe)
in Mio. EUR



Der Umsatz der Schaeffler Gruppe stieg 2014 um 8,2 % auf 12.124 Mio. EUR (Vj.: 11.205 Mio. EUR). Ohne negative Währungsumrechnungseffekte in Höhe von 0,8 % betrug das Umsatzwachstum 9,0 %. Die Sparte Automotive steigerte ihren Umsatz um 10,0 % auf 8.983 Mio. EUR (Vj.: 8.164 Mio. EUR) und wuchs im Berichtsjahr erneut deutlich stärker als die weltweite Fahrzeugproduktion für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die sich um 2,8 % erhöhte (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015). Der Umsatz der Sparte Industrie stieg um 3,3 % auf 3.141 Mio. EUR (Vj.: 3.041 Mio. EUR), dabei wirkten sich Währungsumrechnungseffekte deutlich negativ auf die Umsatzentwicklung aus.

Nr. 010

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in%
Umsatzerlöse	12.124	11.205	8,2
Umsatzkosten	-8.654	-8.029	7,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	3.470	3.176	9,3
Kosten der Funktionsbereiche ¹⁾	-1.907	-1.805	5,7
Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	1.523	1.008	51,1
• in % vom Umsatz	12,6	9,0	-
Finanzergebnis	-620	-424	46,2
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	1	2	-50,0
Ertragsteuern	-242	-452	-46,5
Konzernergebnis ²⁾	654	127	> 100

¹⁾ Vertrieb, Verwaltung sowie Forschung und Entwicklung.

²⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen.

Die weltweit unterschiedlichen konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflussten die Umsatzentwicklung in den einzelnen Schaeffler-Regionen stark. Mit einem Umsatzplus von 29,4 % zeigte die Schaeffler-Region Greater China mit Abstand die größte Veränderung. Während in der Sparte Automotive hauptsächlich das Geschäft mit den OEM-Kunden signifikant wuchs, stieg der Umsatz in der Sparte Industrie insbesondere in den Bereichen Mobilität sowie Energie und Rohstoffe. Die Schaeffler-Region Europa steigerte – trotz der schwierigen politischen und wirtschaftlichen Lage im Nahen Osten und des schwelenden Ukraine-Russland-Konflikts sowie der schleppenden Konjunkturerholung in Europa – den Umsatz um 5,8 %. Erfreulich entwickelte sich vor allem das Industrial Aftermarket-Geschäft sowie das Erstausrüstergeschäft der Sparte Automotive. Die Umsätze in der Schaeffler-Region Asien/Pazifik erhöhten sich um 6,6 %. Hier erzielte besonders der japanische Markt – trotz

rückläufiger Binnennachfrage – ein deutliches Umsatzplus. Die Schaeffler-Region Americas erhöhte ihre Umsatzerlöse um 4,8 %. Während in Nordamerika der Umsatz anstieg, ging er in Südamerika zurück. Ursächlich hierfür waren die Abwertung des brasilianischen Reals gegenüber dem Euro sowie der drastische Einbruch des brasilianischen Fahrzeugmarkts.

Die Umsatzkosten beliefen sich 2014 auf 8.654 Mio. EUR (Vj.: 8.029 Mio. EUR) und stiegen um 625 Mio. EUR bzw. 7,8 % an. Im Geschäftsjahr 2013 kam es zu Einmalbelastungen in Höhe von 48 Mio. EUR für Personalstrukturmaßnahmen an den Produktionsstandorten Schweinfurt und Wuppertal.

Das Bruttoergebnis wuchs überproportional zum Umsatz um 9,3 % auf 3.470 Mio. EUR (Vj.: 3.176 Mio. EUR). Die Bruttomarge stieg trotz negativer Währungsumrechnungseffekte entsprechend auf 28,6 % (Vj.: 28,3 %). Gründe hierfür waren insbesondere der starke Volumenanstieg der Sparte Automotive und die zunehmende Lokalisierung der Wertschöpfung in den Schaeffler-Wachstumsmärkten. Darüber hinaus wirkten leicht sinkende Preise für Rohmaterialien positiv auf die Bruttomarge. Während in der Sparte Automotive das Bruttoergebnis auf 28,1 % (Vj.: 27,0 %) anstieg, sank es in der Sparte Industrie auf 30,1 % (Vj.: 32,0 %). Hier belasteten vor allem negative Währungsumrechnungseffekte die Ergebnisentwicklung.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen im Berichtsjahr um 2,5 % auf 626 Mio. EUR (Vj.: 611 Mio. EUR), was im Wesentlichen auf verstärkte Projektaktivitäten in der Sparte Automotive zurückzuführen ist. Der größte Teil der Kosten für Forschung und Entwicklung entfiel dabei auf die Personalaufwendungen mit 71,9 % (Vj.: 67,6 %). Die F&E-Quote sank auf 5,2 % vom Umsatz (Vj.: 5,5 %). Im Geschäftsjahr 2014 wurden Entwicklungskosten in Höhe von 26 Mio. EUR aktiviert. Um die „Mobilität für morgen“ aktiv mitzugestalten, hat die Sparte Automotive die Weiterentwicklung aktueller Konzeptfahrzeuge konsequent vorangetrieben. Vergleichbare Mobilitätskonzepte wurden auf die Sparte Industrie übertragen. Durch diese Aktivitäten hat der Konzern 2014 seine Systemkompetenz weiter gestärkt.

Nr. 011

	2010	2011	2012	2013	2014
Kosten für Forschung und Entwicklung (in Mio. EUR)	467	495	593	611	626
Anzahl der Mitarbeiter in Forschung und Entwicklung ¹⁾	4.902	5.465	6.098	6.039	6.387

¹⁾ Durchschnittszahlen.

Die Kosten des Vertriebs stiegen im Jahr 2014 um 8,7 % auf 827 Mio. EUR (Vj.: 761 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte insbesondere aus umsatzabhängigen Fracht- und Logistikkosten sowie höheren Personalkosten. Die allgemeinen Verwaltungskosten nahmen um 4,8 % auf 454 Mio. EUR (Vj.: 433 Mio. EUR) unterproportional zur Umsatzentwicklung zu.

Das EBIT wuchs um 515 Mio. EUR auf 1.523 Mio. EUR (Vj.: 1.008 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg die EBIT-Marge auf 12,6 % (Vj.: 9,0 %). Das Vorjahr enthält neben den Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in Höhe von 48 Mio. EUR die bilanzielle Vorsorge für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR.

Nr. 012

				2014
in Mio. EUR	Finanz- aufwendungen	Finanz- erträge	Finanz- ergebnis	
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-488	0	-488	
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-71	242	171	
Effekte aus Währungsumrechnung	-244	0	-244	
Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage	5	0	5	
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	-51	0	-51	
Sonstige Effekte	-26	13	-13	
Summe	-875	255	-620	
				2013
in Mio. EUR	Finanz- aufwendungen	Finanz- erträge	Finanz- ergebnis	
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-448	0	-448	
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-99	114	15	
Effekte aus Währungsumrechnung	0	88	88	
Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage	2	0	2	
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	-50	0	-50	
Sonstige Effekte	-46	15	-31	
Summe	-641	217	-424	

¹⁾ Inkl. Transaktionskosten.

Die Zinsaufwendungen für Finanzschulden betragen 2014 488 Mio. EUR (Vj.: 448 Mio. EUR). Darin enthalten sind Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit der externen Konzernfinanzierung in Höhe von 320 Mio. EUR (Vj.: 388 Mio. EUR). Zudem sind Aufwendungen aus den im Geschäftsjahr 2014 durchgeführten Refinanzierungen in Höhe von 144 Mio. EUR enthalten.

Die wesentlichen Bestandteile der Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten sind Erträge im Zusammenhang mit Zins- und Zinswährungsderivaten in Höhe von netto 226 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 99 Mio. EUR) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit eingebetteten Derivaten in Höhe von netto 55 Mio. EUR (Vj.: Erträge in Höhe von 114 Mio. EUR). Die mit den Refinanzierungen im Geschäftsjahr 2014 verbundene Ausbuchung der Kündigungsoptionen der vorzeitig zurückgeführten Anleihen sowie die Effekte aus den Konditionsanpassungen der Kündigungsmöglichkeiten der institutionellen Darlehens-tranchen führten zu Aufwendungen in Höhe von 77 Mio. EUR.

Aus der Fremdwährungsumrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergaben sich Aufwendungen in Höhe von netto 244 Mio. EUR (Vj.: Erträge in Höhe von 88 Mio. EUR). Die Aufwendungen resultierten im Wesentlichen aus der Umrechnung der in US-Dollar denominierten Finanzierungsinstrumente in Euro (vgl. Konzernanhang Tz. 1.3). Durch die Absicherung dieser Instrumente mit Zinswährungsderivaten entstehen gegenläufige Effekte in Höhe von 226 Mio. EUR, die unter „Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten“ ausgewiesen werden.

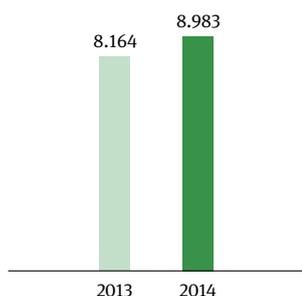
Aus Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen ergaben sich Nettozinsaufwendungen in Höhe von 51 Mio. EUR (Vj.: 50 Mio. EUR). Ergänzende Erläuterungen zu den Pensionen sind im Konzernanhang unter Tz. 4.10 zu finden.

Die Ertragsteuern verringerten sich im Berichtsjahr um 210 Mio. EUR auf 242 Mio. EUR (Vj.: 452 Mio. EUR). Dieser Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere durch einen Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von 90 Mio. EUR (Vj.: Aufwand in Höhe von 142 Mio. EUR) begründet. Dieser resultiert im Wesentlichen aus Refinanzierungsmaßnahmen und Währungsumrechnungseffekten sowie aus der Aktivierung von latenten Steuern auf Zinsvorträge, deren zukünftige Nutzung nunmehr als wahrscheinlich eingestuft wird.

Das Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen betrug im Berichtsjahr 654 Mio. EUR (Vj.: 127 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bruttoergebnisses sowie der Einmalbelastung des Vorjahres, die bilanzielle Vorsorge in Höhe von 380 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren im vierten Quartal 2013.

Sparte Automotive

Umsatz (Automotive)
in Mio. EUR



Die Sparte Automotive erzielte 2014 ein Umsatzwachstum von 10,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Dabei stiegen die Umsatzerlöse um 819 Mio. EUR auf 8.983 Mio. EUR (Vj.: 8.164 Mio. EUR). Der Anstieg ohne Berücksichtigung negativer Währungsumrechnungseffekte in Höhe von 0,7 % betrug 10,7 %. Dieser Zuwachs resultierte aus der anhaltend hohen Nachfrage der Kunden aus der Automobilindustrie sowie aus Produkthochläufen und neuen Kundenprojekten. Weltweit konnten zusätzliche Marktanteile hinzugewonnen werden.

Nr. 013

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %
Umsatzerlöse	8.983	8.164	10,0
Umsatzkosten	-6.460	-5.960	8,4
Bruttoergebnis	2.523	2.204	14,5
EBIT	1.234	683	80,7
• in % vom Umsatz	13,7	8,4	-

Vorjahreswerte gemäß der 2014 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

Alle Schaeffler-Regionen konnten das durchschnittliche Wachstum der regionalen Produktionsstückzahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015) – trotz negativer Währungsumrechnungseffekte – übertreffen. Die weltweit unterschiedlichen konjunkturellen Rahmenbedingungen machten sich auch in den einzelnen Schaeffler-Regionen deutlich bemerkbar. Das mit Abstand größte Umsatzwachstum verzeichnete die Region Greater China. Mit einer Zuwachsrate von 34,4 % lag die Sparte hier deutlich über dem Anstieg der regionalen Fahrzeugproduktion in Höhe von 7,6 %. Dies ist u. a. auch auf die Schaeffler-Lokalisierungsstrategie „In der Region – Für die Region“ zurückzuführen. In der Region Europa wuchs der Umsatz – trotz geopolitischer Krisen in der Region – um 6,9 %. Auch hier übertraf der Umsatzanstieg das Wachstum der regionalen Automobilproduktion (3,2 %). Das Umsatzplus in der Region Asien/Pazifik betrug 7,0 %, während die regionale Fahrzeugproduktion um 1,1 % zurückging. Dieser Zuwachs resultierte insbesondere aus den Absatzmärkten Japan und Südkorea. Die Region Americas steigerte den Umsatz um 8,0 %. Während in Nordamerika – insbesondere aufgrund der hohen Fahrzeugnachfrage sowie Produkthochläufen – der Umsatz anstieg, ging er in Südamerika zurück. Hauptsächlich negative Währungsumrechnungseffekte und der Einbruch des brasilianischen Fahrzeugmarkts belasteten die Entwicklung deutlich. Insgesamt übertraf der Anstieg auch in der Region Americas das Wachstum der regionalen Automobilproduktion (0,9 %).

In der Sparte Automotive bestehen mit den OEM-Kunden Serienliefervereinbarungen, die die Produktionskapazitäten im Jahr 2015 weitgehend auslasten. Dies dokumentieren einerseits die kurzfristig eingebuchten verbindlichen Lieferabrufe der OEM-Kunden und andererseits die teilweise vereinbarten jährlichen Liefermengenbandbreiten.

Die Sparte Automotive organisiert ihr Geschäft nach den Unternehmensbereichen (UB) Motorsysteme, Getriebesysteme, Fahrwerksysteme und Automotive Aftermarket. Alle UBs konnten im Geschäftsjahr 2014 ihre Umsatzerlöse steigern.

Nr. 014

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %	Umsatzverteilung 2014 in %
UB Motorsysteme	2.266	2.035	11,4	25,2
UB Getriebesysteme	3.826	3.322	15,2	42,6
UB Fahrwerksysteme	1.364	1.313	3,9	15,2
UB Automotive Aftermarket	1.527	1.494	2,2	17,0
Sparte Automotive	8.983	8.164	10,0	

Vorjahreswerte gemäß der 2014 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

Der Umsatz des **UB Motorsysteme** wuchs überproportional um 11,4 %. Hier erzielten insbesondere die umsatzstarken Produktgruppen Nockenwellenversteller und Ventiltriebskomponenten – von mechanischen Ventilspielausgleichselementen bis hin zu vollvariablen Ventiltriebssystemen (z. B. UniAir) – ein deutliches Umsatzplus. Dabei trugen vor allem die Regionen Greater China und Americas zum Wachstum bei.

Die Umsätze im **UB Getriebesysteme** stiegen um 15,2 %. Dieser Zuwachs resultiert primär aus der guten Entwicklung bei trockenen Doppelkupplungen und Produkten aus dem Bereich der Aktorik. Erfreulich stark entwickelte sich auch das Geschäft mit den umsatzstarken Produktgruppen Zweimassenschwungrad und Drehmomentwandler. Besonders hervorzuheben ist zudem die signifikant gute Entwicklung in der Region Greater China.

Das Umsatzwachstum im **UB Fahrwerksysteme** in Höhe von 3,9 % basierte vor allem auf der guten Entwicklung bei Kugelgewindetrieben, wie sie bei elektromechanischen Servolenkungen und Fahrwerkslösungen (z. B. bei automatischen Parkbremsen) zur Anwendung kommen. Vor allem die Region Greater China und Europa erzielten ein deutliches Umsatzplus.

Der **UB Automotive Aftermarket** erzielte ein Wachstum in Höhe von 2,2 %. Wesentlicher Treiber des Anstiegs waren der höhere Absatz an Service Kits für Riemenstrapper sowie Reparaturlösungen für Zweimassenschwungräder und Kupplungen in der Region Europa.

Die Umsatzkosten der Sparte Automotive beliefen sich im Berichtsjahr auf 6.460 Mio. EUR und stiegen damit gegenüber dem Vorjahr (Vj.: 5.960 Mio. EUR) um 8,4 % bzw. 500 Mio. EUR leicht unterproportional zum Umsatz an. Im Geschäftsjahr 2013 kam es zu einer Einmalbelastung durch Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen am Produktionsstandort Schweinfurt in Höhe von 15 Mio. EUR.

Das Bruttoergebnis nahm um 14,5 % auf 2.523 Mio. EUR (Vj.: 2.204 Mio. EUR) überproportional zum Umsatz zu. Die Bruttomarge erhöhte sich – trotz negativer Währungsumrechnungseffekte – auf 28,1 % (Vj.: 27,0 %). Neben den leicht niedrigeren Preisen für Rohmaterialien wirkten sich insbesondere der deutliche Volumenanstieg sowie die zunehmende Lokalisierung der Wertschöpfung positiv auf die Profitabilität aus.

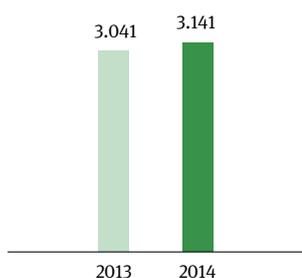
Die Kosten für Forschung und Entwicklung stiegen 2014 um 4,8 % auf 501 Mio. EUR (Vj.: 478 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen stellten die Personalkosten zur Sicherung von neuen Technologien und Innovationen dar, was den Schaeffler-Anspruch unterstreicht, die „Mobilität für morgen“ durch eigene Forschung und Entwicklung aktiv zu gestalten. Dies ist die Voraussetzung, um den Schaeffler-Kunden und Geschäftspartnern auch zukünftig ein attraktives Produktangebot zur Verfügung zu stellen.

Das EBIT der Sparte Automotive erhöhte sich um 551 Mio. EUR auf 1.234 Mio. EUR (Vj.: 683 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg die EBIT-Marge auf 13,7 % (Vj.: 8,4 %). Neben den positiven Effekten aus dem Bruttoergebnis war die Verbesserung der EBIT-Marge auch auf die aktive Steuerung der Kosten in den Funktionsbereichen zurückzuführen. Das Vorjahr enthält Aufwendungen in Höhe von 15 Mio. EUR für Personalstrukturmaßnahmen und die bilanzielle Vorsorge für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR.

Sparte Industrie

Die Sparte Industrie steigerte im Geschäftsjahr 2014 die Umsatzerlöse um 3,3 % auf 3.141 Mio. EUR (Vj.: 3.041 Mio. EUR). Ohne negative Währungsumrechnungseffekte in Höhe von 0,9 % betrug das Wachstum 4,2 %. Insbesondere der Industrial Aftermarket zeichnete für die positive Gesamtentwicklung verantwortlich.

Umsatz (Industrie)
in Mio. EUR



Nr. 015

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.141	3.041	3,3
Umsatzkosten	-2.194	-2.069	6,0
Bruttoergebnis	947	972	-2,6
EBIT	289	325	-11,1
• in % vom Umsatz	9,2	10,7	-

Vorjahreswerte gemäß der 2014 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

Regional betrachtet wuchsen die Umsatzerlöse mit 16,7 % vor allem in der Region Greater China. Die Regionen Europa und Asien/Pazifik stiegen moderat um 2,9 % bzw. 5,6 %. Rückläufige Umsätze in Höhe von 3,8 % verzeichnete die Region Americas. Hier wurde die Umsatzentwicklung deutlich negativ von Währungsumrechnungseffekten beeinflusst. Die Auftragseingänge lagen im Jahr 2014 leicht über dem Vorjahreswert und leicht über dem Umsatz des Geschäftsjahres 2014.

Die Sparte Industrie teilt ihr Geschäft in zwei Unternehmensbereiche (UB): den UB Industrieanwendungen, der das Erstausrüstungsgeschäft im Industriebereich umfasst, und den UB Industrial Aftermarket, der das Ersatzteil- und Servicegeschäft beinhaltet. Der Umsatz 2014 lag in beiden Unternehmensbereichen leicht über dem Vorjahr.

Nr. 016

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %	Umsatzverteilung 2014 in %
UB Industrieanwendungen	1.942	1.895	2,5	61,8
UB Industrial Aftermarket	1.199	1.146	4,6	38,2
Sparte Industrie	3.141	3.041	3,3	

Vorjahreswerte gemäß der 2014 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

Der **UB Industrieanwendungen** erzielte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Umsatzwachstum in Höhe 2,5 % auf 1.942 Mio. EUR (Vj.: 1.895 Mio. EUR). Die Entwicklung der Umsätze in den einzelnen Geschäftsbereichen Mobilität, Energie und Rohstoffe, Produktionsmaschinen sowie Luft- und Raumfahrt verlief aufgrund der Vielzahl an Branchen sehr unterschiedlich. Effekte aus der Währungsumrechnung wirkten sich leicht negativ auf die Umsatzentwicklung aus.

Der Bereich Mobilität konnte die Umsätze – vor allem getragen von Zuwächsen in den Branchen Schienenfahrzeuge sowie motorisierte Zweiräder und Sonderfahrzeuge – im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern. Hier führten vor allem neue Ausbauprojekte des Schienenverkehrs in China zu Umsatzzuwächsen.

Die Umsätze des Bereichs Energie und Rohstoffe lagen im Berichtszeitraum leicht über der Vergleichsperiode 2013. Während sich die Branche Windkraft in der Region Greater China im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 sehr stark positiv entwickelte, beeinflussten insbesondere die rückläufige Entwicklung der Bergbaubranche – vor allem in der Region Americas – sowie das rückläufige Umsatzvolumen in der Branche Metallerzeugung und -verarbeitung in Deutschland den Umsatzverlauf negativ.

Der Umsatz im Bereich Produktionsmaschinen lag im Berichtszeitraum geringfügig über dem Niveau des Vorjahres, wobei sich die einzelnen Branchen unterschiedlich entwickelten. Während die Nachfrage nach Werkzeugmaschinen und Fertigungssystemen über alle Schaeffler-Regionen hinweg anstieg, blieb insbesondere das Geschäft mit den Branchen Textil- und Druckmaschinen weiterhin schwach. Der Umsatz mit der Branche Druckmaschinen zeigte dabei eine fortdauernde strukturelle Verschlechterung. Sinkende Exporte europäischer Maschinenbauunternehmen wirkten sich indirekt negativ auf das Geschäft aus.

Der Bereich Luft- und Raumfahrt berichtete sinkende Umsätze, u. a. ausgelöst von Änderungen im Produktprogramm wichtiger Kunden. In der Region Europa belastete der Ukraine-Russland-Konflikt die Umsatzentwicklung mit wichtigen Kunden stark. In der Region Americas sind die sinkenden Umsatzerlöse vor allem auch auf signifikante Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen.

Der Umsatz im **UB Industrial Aftermarket** lag im Berichtszeitraum 2014 bei 1.199 Mio. EUR (Vj.: 1.146 Mio. EUR) und damit um 4,6 % über der Vergleichsperiode 2013. Effekte aus der Währungsumrechnung wirkten sich im Bereich Industrial Aftermarket leicht negativ auf die Umsatzentwicklung aus. Alle Schaeffler-Regionen steigerten ihre Umsätze. Schwerpunkte des Umsatzwachstums waren die Regionen Europa und Greater China. Die Auftragseingänge entwickelten sich im Berichtszeitraum positiv.

Die Umsatzkosten der Sparte Industrie beliefen sich im Berichtsjahr auf 2.194 Mio. EUR und stiegen damit gegenüber dem Vorjahr (Vj.: 2.069 Mio. EUR) um 6,0 % bzw. 125 Mio. EUR überproportional zum Umsatz an. Der Vorjahreswert enthält Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen an den Produktionsstandorten Schweinfurt und Wuppertal in Höhe von 33 Mio. EUR.

Das Bruttoergebnis sank im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,6 % auf 947 Mio. EUR (Vj.: 972 Mio. EUR). Die Bruttomarge verschlechterte sich entsprechend um 1,9 %-Punkte auf 30,1 % (Vj.: 32,0 %). Negative Währungsumrechnungseffekte und Preisrückgänge in einigen Märkten und Branchen konnten durch Produktivitätsverbesserungen, leicht sinkende Preise für Rohmaterialien und verbesserte Fixkostendegressionseffekte nicht vollständig kompensiert werden. Die Produktivität wurde zusätzlich von Bestandsreduzierungsmaßnahmen zum Jahresende negativ beeinflusst.

Die Kosten für Forschung und Entwicklung verringerten sich im Geschäftsjahr 2014 von 133 Mio. EUR auf 125 Mio. EUR bzw. um 6,0 %. Insbesondere Personalaufwendungen konnten durch Kostensenkungsmaßnahmen reduziert werden. Der Forschungsschwerpunkt lag auf innovativen Produkten, wie z. B. der automatischen Fahrradschaltung FAG-VELOMATIC, die zum Gewinner der Kategorie „Komponenten“ des Eurobike Awards 2014 gekürt wurde. Zudem gewinnt die Betrachtung der Lebenszykluskosten von Produkten zunehmend an Bedeutung. Die Komponente Wälzlager mit zahlreichen integrierten Funktionen entwickelt sich immer weiter zu einem mechatronischen Bauteil, das die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit, z. B. bei Schienenfahrzeugen, stetig verbessert.

Insgesamt sank das EBIT der Sparte Industrie im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 36 Mio. EUR bzw. 11,1 % auf 289 Mio. EUR (Vj.: 325 Mio. EUR) und erreichte eine EBIT-Marge von 9,2 % (Vj.: 10,7 %). Das Vorjahr enthält Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen an den Produktionsstandorten Schweinfurt und Wuppertal in Höhe von 33 Mio. EUR.

2.4 Finanz- und Vermögenslage

Cash Flow

Die Schaeffler Gruppe erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2014 einen positiven Gesamt-Cash Flow – Nettozunahme/-abnahme des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten – in Höhe von 319 Mio. EUR (Vj.: -109 Mio. EUR).

Nr. 017

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	900	1.027	-12,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-852	-554	53,8
Free Cash Flow	48	473	-89,9
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	271	-582	-
Nettuzunahme/-abnahme des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	319	-109	-
	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
Finanzschulden	6.414	5.753	11,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	636	300	> 100
Netto-Finanzschulden	5.778	5.453	6,0
Gesellschafterdarlehen	0	6	-100
Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen	5.778	5.447	6,1

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit sank gegenüber dem Vorjahreswert um 127 Mio. EUR auf 900 Mio. EUR (Vj.: 1.027 Mio. EUR). Ursächlich für den Rückgang waren im Wesentlichen die Zahlung der EU-Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 in Höhe von 370,5 Mio. EUR sowie die Vorfälligkeitsentschädigung im Rahmen der Refinanzierung im Mai 2014 in Höhe von 114 Mio. EUR. Zusätzlich wirkte sich – hauptsächlich bedingt durch das höhere Geschäftsvolumen – der Anstieg bei den Vorräten bzw. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der im Vergleich zum Vorjahr geringere Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 121 Mio. EUR negativ auf die Entwicklung des Cash Flow aus (Vj.: positiver Effekt in Höhe von insgesamt 18 Mio. EUR). Positiven Einfluss nahmen dagegen vor allem der EBIT-Zuwachs um 515 Mio. EUR sowie um 186 Mio. EUR geringere Mittelabflüsse für Zins- und Steuerzahlungen.

Durch deutlich erhöhte Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 857 Mio. EUR (Vj.: 572 Mio. EUR) stieg der Mittelabfluss beim Cash Flow aus Investitionstätigkeit auf 852 Mio. EUR (Vj.: 554 Mio. EUR).

Auf dieser Basis ergab sich für das Geschäftsjahr 2014 ein positiver Free Cash Flow in Höhe von 48 Mio. EUR (Vj.: 473 Mio. EUR).

Im Berichtsjahr erzielte die Schaeffler Gruppe einen positiven Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 271 Mio. EUR (Vj.: -582 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit den im Mai und Oktober 2014 durchgeführten Refinanzierungen standen 731 Mio. EUR aus den Einzahlungen aus den Aufnahmen von Krediten und 236 Mio. EUR der Auszahlungen für die Tilgung von Krediten. Die für die Refinanzierungsmaßnahmen erfolgten Auszahlungen von Vorfälligkeitsentschädigung und Transaktionskosten wurden im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit berücksichtigt. Alle darüber hinausgehenden Transaktionen der beiden Refinanzierungen waren zahlungsunwirksam. In der Konzern-Kapitalflussrechnung reduzierten sich die Einzahlungen aus den Aufnahmen von Krediten durch die Rückführung kurzfristiger Bankschulden auf insgesamt 727 Mio. EUR. Weitere Auszahlungen in Höhe von 193 Mio. EUR resultierten insbesondere aus einer Teiltilgung in Höhe von 171 Mio. EUR, die überwiegend durch eine – von der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG über die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH an die Schaeffler AG – weitergereichte Dividende der Continental AG finanziert wurde (vgl. Finanzierungsmaßnahmen Seite 102).

Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich zum 31. Dezember 2014 um 325 Mio. EUR auf 5.778 Mio. EUR (Vj.: 5.453 Mio. EUR, inklusive Gesellschafterdarlehen in Höhe von 6 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2014 bestanden keine Darlehensverbindlichkeiten der Schaeffler Gruppe gegenüber ihren beherrschenden Gesellschaften (Vj.: 6 Mio. EUR).

Der Verschuldungsgrad – definiert als Verhältnis von Netto-Finanzschulden (ohne Gesellschafterdarlehen) zu EBITDA – lag zum 31. Dezember 2014 bei 2,7 (Vj.: 3,3).

Kapitalstruktur

Die Kapitalstruktur der Schaeffler Gruppe verbesserte sich im Geschäftsjahr 2014. Dies resultiert insbesondere aus der im Berichtsjahr durchgeführten Kapitalerhöhung. Darüber hinaus trug das positive Konzernergebnis zu einer weiteren Erhöhung des Eigenkapitals bei.

Nr. 018

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
Eigenkapital	258	-1.966	-
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.984	1.510	31,4
Rückstellungen	70	95	-26,3
Finanzschulden	6.413	5.720	12,1
Ertragsteuerverbindlichkeiten	237	235	0,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	21	162	-87,0
Sonstige Verbindlichkeiten	8	6	33,3
Passive latente Steuern	106	142	-25,4
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.839	7.870	12,3
Rückstellungen	232	589	-60,6
Finanzschulden	1	33	-97,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.261	1.022	23,4
Ertragsteuerverbindlichkeiten	155	152	2,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	558	405	37,8
Sonstige Verbindlichkeiten	313	282	11,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.520	2.483	1,5
Bilanzsumme	11.617	8.387	38,5

Das Eigenkapital der Schaeffler Gruppe erhöhte sich im Geschäftsjahr 2014 um 2.224 Mio. EUR auf 258 Mio. EUR (Vj.: -1.966 Mio. EUR). Dies beruht insbesondere auf einer im Dezember 2014 durchgeführten Sachkapitalerhöhung. Durch die Einlage von zwei Darlehensforderungen der neu aufgenommenen Gesellschafterin, der Schaeffler Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach, stieg das Eigenkapital um 1.700 Mio. EUR (vgl. Vermögensstruktur Seite 99). Eigenkapitalerhöhend wirkten sich zudem das positive Konzernergebnis von 662 Mio. EUR sowie eine durch die Gesellschafterin Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH geleistete Einlage von 101 Mio. EUR aus. Gegenläufige ergebnisneutrale Eigenkapitalminderungen (-238 Mio. EUR) resultierten vor allem aus der Umrechnung des Reinvermögens ausländischer Konzerngesellschaften (140 Mio. EUR), aus der negativen Veränderung der Bewertung von Sicherungsinstrumenten (-70 Mio. EUR) sowie von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (-316 Mio. EUR).

Der Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen um 474 Mio. EUR auf 1.984 Mio. EUR (Vj.: 1.510 Mio. EUR) resultierte insbesondere aus der Anpassung des Rechnungszinssatzes an das insgesamt gesunkene Zinsniveau.

Die Veränderung der langfristigen Finanzschulden um 693 Mio. EUR auf 6.413 Mio. EUR (Vj.: 5.720 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf die Finanzierung der EU-Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 sowie auf Währungsumrechnungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden in Euro zurückzuführen (vgl. Konzernanhang Tz 4.5).

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten verminderten sich um 141 Mio. EUR auf 21 Mio. EUR (Vj.: 162 Mio. EUR) insbesondere aufgrund von positiven Marktwertänderungen der langfristigen Finanzderivate zur Zinswährungsabsicherung.

Die kurzfristigen Rückstellungen verringerten sich um 357 Mio. EUR auf 232 Mio. EUR (Vj.: 589 Mio. EUR), was maßgeblich aus der Inanspruchnahme der Rückstellung im Zusammenhang mit der Zahlung der durch die EU-Kommission festgesetzten Kartellstrafe resultierte. Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 239 Mio. EUR auf 1.261 Mio. EUR (Vj.: 1.022 Mio. EUR) aufgrund des positiven Geschäftsverlaufs sowie einer intensivierten Investitionstätigkeit im Berichtsjahr und Währungsumrechnungseffekten.

Der Anstieg der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten um 153 Mio. EUR auf 558 Mio. EUR (Vj.: 405 Mio. EUR) ist insbesondere auf negative Marktwertänderungen bei den kurzfristigen Finanzderivaten zur Währungsabsicherung und auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern zurückzuführen.

Zu den wesentlichen außerbilanziellen Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe gehören Verpflichtungen aus operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen und Eventualschulden. Die Verpflichtungen der Schaeffler Gruppe aus unkündbaren operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen betragen zum 31. Dezember 2014 120 Mio. EUR (Vj.: 106 Mio. EUR); Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen waren nicht wesentlich.

Vermögensstruktur

Die Vermögensstruktur der Schaeffler Gruppe war im Geschäftsjahr 2014 insbesondere durch die Auswirkungen der Einbringung von Darlehensforderungen im Rahmen der Sachkapitalerhöhung, durch die gesteigerte Investitionstätigkeit sowie von einem guten operativen Geschäftsverlauf geprägt. 2014 stieg die Bilanzsumme um 3.230 Mio. EUR bzw. 38,5 % auf 11.617 Mio. EUR (Vj.: 8.387 Mio. EUR).

Nr. 019

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
Immaterielle Vermögenswerte	555	538	3,2
Sachanlagen	3.748	3.369	11,2
Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen	4	3	33,3
Sonstige Finanzanlagen	14	14	0,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.960	202	> 100
Sonstige Vermögenswerte	58	54	7,4
Ertragsteuerforderungen	8	12	-33,3
Aktive latente Steuern	455	218	> 100
Langfristige Vermögenswerte	6.802	4.410	54,2
Vorräte	1.713	1.536	11,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.900	1.676	13,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	343	232	47,8
Sonstige Vermögenswerte	181	141	28,4
Ertragsteuerforderungen	42	92	-54,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	636	300	> 100
Kurzfristige Vermögenswerte	4.815	3.977	21,1
Bilanzsumme	11.617	8.387	38,5

Die Sachanlagen erhöhten sich 2014 um 379 Mio. EUR auf 3.748 Mio. EUR (Vj.: 3.369 Mio. EUR). Grund für diese Veränderung waren vor allem die Investitionszugänge in Höhe von 893 Mio. EUR, die über den planmäßigen Abschreibungen von 614 Mio. EUR lagen sowie Währungsumrechnungseffekte, die sich erhöhend auf den Sachanlagenbestand auswirkten.

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich um 1.758 Mio. EUR auf 1.960 Mio. EUR (Vj.: 202 Mio. EUR). Die Veränderung ist insbesondere auf die Einbringung von Darlehensforderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.700 Mio. EUR im Zusammenhang mit der im Dezember 2014 erfolgten Sachkapitalerhöhung zurückzuführen (vgl. Konzernanhang Tz. 4.8). Die Darlehensforderungen beinhalteten zwei Darlehen in Höhe von 629 Mio. EUR gegenüber der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG und in Höhe von 1.071 Mio. EUR gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH. Des Weiteren führten vor allem positive Marktwertänderungen der langfristigen Derivate zu einer Erhöhung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Darin enthalten sind neben Derivaten zur

Zinswährungsabsicherung auch eingeräumte Optionen zur vorzeitigen Rückzahlung von Finanzschulden. Im Geschäftsjahr 2014 wurden im Zusammenhang mit der Refinanzierung einzelne Kündigungsoptionen ausgeübt.

Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 237 Mio. EUR auf 455 Mio. EUR (Vj.: 218 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür war insbesondere die durch die weitere Reduzierung des Rechnungszinssatzes induzierte Bewertung wesentlicher Pensionspläne der Schaeffler Gruppe, die zu einer Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen führte, wohingegen die steuerlichen Bemessungsgrundlagen dieser Verpflichtungen unverändert blieben. Darüber hinaus wurden aktive latente Steuern auf Zinsvorräte gebildet, deren zukünftige Nutzung nunmehr als wahrscheinlich eingestuft wird.

Die Vorräte erhöhten sich zum Bilanzstichtag um 177 Mio. EUR auf 1.713 Mio. EUR (Vj.: 1.536 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war vor allem eine gestiegene Nachfrage in den unterschiedlichen Wachstumsmärkten der Schaeffler Gruppe sowie Währungsumrechnungseffekte, die sich erhöhend auf den Vorratsbestand auswirkten.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 224 Mio. EUR auf 1.900 Mio. EUR zum 31. Dezember 2014 (Vj.: 1.676 Mio. EUR) wurde vor allem durch den Anstieg der Umsätze im vierten Quartal 2014 im Vergleich zum Vorjahr und durch positive Währungsumrechnungseffekte verursacht.

Die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte sind um 111 Mio. EUR auf 343 Mio. EUR (Vj.: 232 Mio. EUR) angestiegen. Gründe für diese Erhöhung waren vor allem Finanzforderungen gegen nahestehende Unternehmen, denen rückläufige Marktwertänderungen der Finanzderivate sowie beglichene Schadenersatzansprüche entgegenstanden. Der Anstieg der sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte um 40 Mio. EUR auf 181 Mio. EUR (Vj.: 141 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf höhere Forderungen aus Umsatzsteuererstattungen zurückzuführen.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind um 336 Mio. EUR auf 636 Mio. EUR (Vj.: 300 Mio. EUR) angestiegen (vgl. Cash Flow Seite 95).

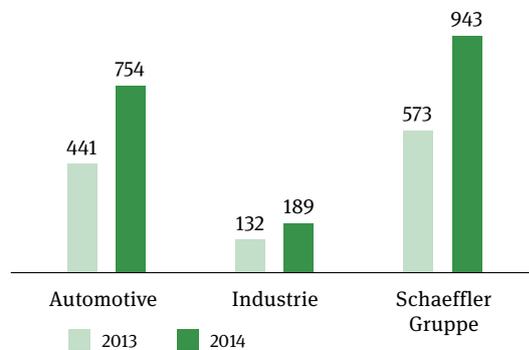
Investitionen

Investitionen sind neben Innovationen die Basis für das Wachstum der Schaeffler Gruppe. Die Wachstumsstrategie der Schaeffler Gruppe sieht umfangreiche Investitionen in neue Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung des globalen Produktionsnetzwerkes vor.

Im Berichtsjahr lagen die Investitionen mit 943 Mio. EUR (Vj.: 573 Mio. EUR) deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Diese Werte beinhalten die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten und dem Sachanlagevermögen. Die Zugänge betreffen im Wesentlichen Investitionen im Rahmen von Kapazitäts- und Funktionserweiterungen sowie Produktanläufe und Investitionen für den notwendigen Ersatz von Anlagevermögen. Die Investitionsquote (Bilanzzugänge) – gemessen am Konzernumsatz – betrug 7,8 % (Vj.: 5,1 %). Die Investitionen werden in der Kapitalflussrechnung um zahlungsunwirksame Transaktionen und um Währungsumrechnungseffekte angepasst. Die Investitionsauszahlungsquote (Capex-Quote) für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen lag 2014 bei 7,1 % (Vj.: 5,1 %) vom Konzernumsatz. Die Abschreibungsquote belief sich im Geschäftsjahr 2014 auf 5,4 % (Vj.: 5,8 %). Zum 31. Dezember 2014 hat die Schaeffler Gruppe offene Verpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen für den Kauf von Sachanlagen in Höhe von 262 Mio. EUR (Vj.: 177 Mio. EUR).

Investitionen

in Mio. EUR



Schaeffler erhöhte vor allem in der Sparte Automotive das Investitionsvolumen, von 441 Mio. EUR auf 754 Mio. EUR. In der Sparte Industrie wurden 189 Mio. EUR (Vj.: 132 Mio. EUR) investiert.

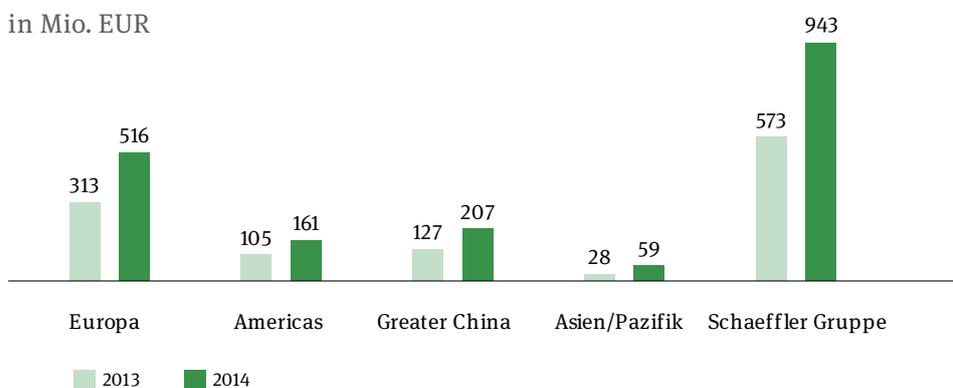
Ein wesentliches Ziel im Rahmen der Investitionsstrategie ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Kapazitätserweiterungen an Produktionsstandorten in den Wachstumsregionen der Schaeffler Gruppe. Der Anteil der Aufwendungen für Kapazitätserweiterungen betrug rund 38 % des gesamten Investitionsvolumens. In die Realisierung neuer Produktanläufe investierte Schaeffler rund 29 % des gesamten Investitionsvolumens.

Die darüber hinaus gehenden Investitionen betrafen im Wesentlichen die Implementierung von Ersatzanlagen, Rationalisierungsmaßnahmen und Funktionserweiterungen. Diese Investitionen dienen nicht nur der kontinuierlichen Verbesserung der Lieferqualität und Liefertreue der Schaeffler Gruppe, sondern auch der Steigerung der Produktivität in den Schaeffler-Werken. Technisch überholte Maschinenkonzepte wurden durch innovative und effizientere Anlagen im Wesentlichen in der Region Europa abgelöst.

Die Investitionen des Geschäftsjahres 2014 betrafen neben der Realisierung der neuen Produktionsstandorte Uljanowsk (Russland) und Nanjing (China) insbesondere Aufwendungen im Rahmen des Projekts Europäisches Distributionszentrum (EDZ). Im Berichtsjahr wurde mit der Implementierung der Standorte EDZ Nord (Arlandastad, Schweden) und EDZ Süd (Carisio, Italien) begonnen. Bei den Produktanläufen konzentrierten sich die Investitionen u. a. auf das Wälzlagergeschäft in der Sparte Automotive sowie auf Wälzlager mit kleineren Durchmessern. Die Anläufe betrafen auch den Wankstabilisator, eine mechatronische Neuentwicklung der Schaeffler Gruppe, dessen Produktion und Industrialisierung am Standort Schweinfurt angesiedelt ist.

Investitionen nach Regionen

in Mio. EUR



Vom gesamten Investitionsvolumen in Höhe von 943 Mio. EUR entfielen auf die Schaeffler-Region Europa 516 Mio. EUR. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wurde vor allem in Kapazitäts- und Funktionserweiterungen investiert. Auf die Schaeffler-Regionen Americas, Greater China und Asien/Pazifik entfielen vom gesamten Investitionsvolumen 161 Mio. EUR, 207 Mio. EUR bzw. 59 Mio. EUR.

Finanzierungsmaßnahmen

Im Geschäftsjahr 2014 hat die Schaeffler Gruppe umfangreiche Maßnahmen zur Refinanzierung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten umgesetzt. Mit diesen Maßnahmen konnten die Finanzierungsquellen weiter diversifiziert, das Fälligkeitsprofil der Verschuldung gestreckt und die Finanzierungskosten weiter gesenkt werden.

Am 08. Mai 2014 gab die Schaeffler Gruppe den erfolgreichen Abschluss einer Refinanzierungstransaktion über insgesamt 3,5 Mrd. EUR bekannt. Im Rahmen der Transaktion wurden neue Anleihen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,0 Mrd. EUR begeben. Zusätzlich wurden institutionelle Kredite mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. EUR durch neue Kredittranchen mit günstigeren Konditionen und verbessertem Fälligkeitsprofil abgelöst.

Insgesamt wurden am 14. Mai 2014 vier neue Anleihen emittiert. Platziert wurden drei EUR- und eine USD-Anleihe, wobei unter den EUR-Anleihen erstmals eine unbesicherte Anleihe begeben wurde. Die unbesicherte EUR-Anleihe mit einem Volumen von 500 Mio. EUR und einer Laufzeit von fünf Jahren wird mit 3,25 % verzinst; die besicherte EUR-Anleihe mit einem Volumen von 500 Mio. EUR und einer Laufzeit von fünf Jahren wird mit 2,75 % verzinst. Die

ebenfalls besicherte und über 500 Mio. EUR lautende Anleihe mit einer Laufzeit von acht Jahren weist einen Kupon von 3,50 % aus. Der Kupon der besicherten USD-Anleihe mit einem Volumen von 700 Mio. USD und einer Laufzeit von sieben Jahren beträgt 4,25 %.

Die Schaeffler Finance B.V., ein Tochterunternehmen der Schaeffler AG, emittierte die Anleihen, die am Euro MTF Marktsegment der Börse Luxemburg notiert sind. Die besicherten Anleihen werden von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH und einzelnen Tochterunternehmen garantiert. Die unbesicherte Anleihe wird lediglich durch die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH garantiert. Standard & Poor's und Moody's bewerten die besicherten Anleihen mit einem Rating von „BB-“, „Ba2“ und die unbesicherte Anleihe mit „B“, „B1“.

Die Schaeffler Gruppe hat zudem eine Konditionenanpassung (Repricing) und eine vollständige Rückführung der Tranchen C EUR und C USD durch die Aufnahme neuer Kredittranchen E EUR und E USD durchgeführt. Die E EUR-Tranche mit einem Volumen von 375 Mio. EUR und einer Laufzeit von sechs Jahren wird mit Euribor + 3,00 % verzinst. Die E USD-Tranche über 1,6 Mrd. USD mit einer Laufzeit von sechs Jahren weist eine Verzinsung von Libor + 3,00 % auf. Beide Kredittranchen sind besichert und verfügen jeweils über einen Basiszinssatz (Floor) in Höhe von 0,75 %.

Die Mittelzuflüsse aus den neuen Anleihen und Krediten wurden im Wesentlichen für die Rückzahlung von bestehenden Anleihen herangezogen. Zurückgezahlt wurden die 2017 EUR-Retail-Anleihe mit einem Kupon von 6,75 % sowie die 2019 EUR- und USD-Anleihen mit Kupons von 8,75 % und 8,5 %. Ebenso wurden die beiden institutionellen Kredittranchen abgelöst und eine Teiltilgung der Banktranche D um 309 Mio. EUR durchgeführt. Darüber hinaus wurden Gelder aus der Transaktion u. a. zur Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke eingesetzt.

Im Mai leistete die Schaeffler Gruppe zudem eine Teiltilgung der Tranche D in Höhe von 171 Mio. EUR. Die dafür aufgewendeten finanziellen Mittel stammen überwiegend aus einer von der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG über die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH an die Schaeffler AG weitergereichten Dividende der Continental AG in Höhe von 168 Mio. EUR. Hierdurch wurde die Tranche D auf ein Volumen von 250 Mio. EUR zurückgeführt.

Am 16. Oktober 2014 hat die Schaeffler Gruppe den erfolgreichen Abschluss einer weiteren Refinanzierungstransaktion verkündet. Im Rahmen der Transaktion wurden neue institutionelle Kredittranchen B EUR mit einem Volumen von 750 Mio. EUR und B USD mit einem Volumen von 1,3 Mrd. USD begeben. Die Mittelzuflüsse mit einem Gesamtvolumen von rund 1,9 Mrd. Euro wurden zur Rückzahlung der Banktranche D in Höhe von 250 Mio. Euro und zur Ablösung der institutionellen Kredittranchen E EUR und E USD verwendet.

Die bisherigen Kredittranchen E EUR und E USD wurden durch die Aufnahme neuer Kredittranchen B EUR und B USD vollständig zurückgeführt. Die neue B EUR-Tranche mit einem Volumen von 750 Mio. EUR wird mit Euribor + 3,50 % verzinst; die neue B USD-Tranche über 1,3 Mrd. USD weist eine Verzinsung von Libor + 3,50 % auf. Beide Kredittranchen verfügen jeweils über einen Basiszinssatz (Floor) in Höhe von 0,75 % und eine Fälligkeit im Mai 2020. Im Zuge der Transaktion wurde zudem die bisherige Banktranche D in Höhe von 250 Mio. EUR vollständig zurückgeführt. Zeitgleich wurde die bisherige Revolving Credit Facility durch eine neue Revolving Credit Facility mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einer Höhe von 1,0 Mrd. EUR ersetzt.

Für die existierenden Anleihen der Schaeffler Finance B.V. hat die Schaeffler Gruppe, parallel zu der Refinanzierung, die erforderlichen Zustimmungen für bestimmte Änderungen der Anleihebedingungen eingeholt. Ziel der Änderungen war dabei eine Harmonisierung der Anleihebedingungen sowie eine Erhöhung der finanziellen Flexibilität. Die erforderlichen Zustimmungen der Anleihegläubiger wurden am 15. Oktober 2014 erteilt.

Mit Abschluss der vorgenannten Schritte dienen die durch die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH über die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Anteile an der Continental AG künftig nicht mehr direkt der Besicherung der Finanzverbindlichkeiten der Schaeffler Gruppe.

Die Bonitätseinstufung der Schaeffler Gruppe durch die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's hat sich im Anschluss an diese Transaktion nicht verändert. Moody's hat das Unternehmensrating für die Schaeffler Gruppe am 06. Oktober 2014 von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (zuvor Schaeffler AG) auf die AG (zuvor INA Beteiligungs GmbH) verschoben und auf dieser Basis das Rating von „Ba3“ mit stabilem Ausblick bestätigt. Standard & Poor's beurteilt das Unternehmensrating der Schaeffler Gruppe nach wie vor ausgehend von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH mit „BB-“ und ebenfalls stabilem Ausblick. Das Rating der Anleihen der Schaeffler Finance B.V. variiert je nach Grad der Besicherung. Die besicherten Anleihen wurden von Moody's mit „Ba2“ und von Standard & Poor's mit „BB-“ bewertet. Die im Geschäftsjahr 2014 begebene unbesicherte Anleihe erhielt von Moody's das Rating „B1“ und von Standard & Poor's das Rating „B“.

Die einzelnen Kredittranchen des Facilities Agreement setzten sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt zusammen:

Nr. 020

Tranche	Wäh- rung	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	Fälligkeit
		Nominalwert in Mio.		Buchwert in Mio. EUR		Zinssatz		
Senior Term Loan E	EUR	0	299	0	292	-	Euribor + 3,75 %	-
Senior Term Loan E	USD	0	1.699	0	1.213	-	Libor + 3,25 %	-
Senior Term Loan B ¹⁾	EUR	750	0	757	0	Euribor + 3,50 % ²⁾	-	15.05.2020
Senior Term Loan B ³⁾	USD	1.300	0	1.031	0	Libor + 3,50 % ⁴⁾	-	15.05.2020
Senior Term Loan D	EUR	0	730	0	713	-	Euribor + 2,875 %	-
Revolving Credit Facility ⁵⁾	EUR	1.000	1.000	-14	-9	Euribor + 2,875 %	Euribor + 2,875 %	27.10.2019

¹⁾ Ab 27. Oktober 2014, vormals Senior Term Loan E EUR.

²⁾ Ab 27. Oktober 2014 Euribor Floor in Höhe von 0,75 %.

³⁾ Ab 27. Oktober 2014, vormals Senior Term Loan E USD.

⁴⁾ Ab 27. Oktober 2014 Libor Floor in Höhe von 0,75 %.

⁵⁾ Zum 31. Dezember 2014 waren davon 34 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 49 Mio. EUR) im Wesentlichen durch Avalkredite ausgenutzt.

Die über die Schaeffler Finance B.V., Barneveld, Niederlande, begebenen Anleihen setzen sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt zusammen:

Nr. 021

ISIN	Wäh- rung	31.12.2014		31.12.2013		Kupon	Fälligkeit
		Nominalwert in Mio.	Buchwert in Mio. EUR	Nominalwert in Mio.	Buchwert in Mio. EUR		
XS0741938624	EUR	800	791	800	788	7,75 %	15.02.2017
US806261AC75	USD	600	489	600	428	7,75 %	15.02.2017
XS0923613060	EUR	600	596	600	595	4,25 %	15.05.2018
XS1067864881	EUR	500	496	-	-	3,25 %	15.05.2019
XS1067862919	EUR	500	496	-	-	2,75 %	15.05.2019
US806261AJ29	USD	700	571	-	-	4,25 %	15.05.2021
US806261AE32	USD	850	696	850	612	4,75 %	15.05.2021
XS1067864022	EUR	500	499	-	-	3,50 %	15.05.2022
XS0801261156 ¹⁾	EUR	-	-	326	323	6,75 %	-
XS0741939788 ¹⁾	EUR	-	-	400	398	8,75 %	-
US806261AA10 ¹⁾	USD	-	-	500	361	8,50 %	-

¹⁾ Vorzeitiger Rückkauf am 14. Mai 2014.

Die Schaeffler-Anleihen werden im Euro MTF Segment der Luxemburger Wertpapierbörse geführt.

Die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) sind Teil der in den bestehenden Kreditverträgen enthaltenen Auflagen. Bei diesen Finanzkennzahlen handelt es sich um Senior Debt Leverage Cover und Senior Interest Cover. Die Einhaltung der Financial Covenants wird laufend überwacht und gesteuert sowie an die kreditgebenden Banken berichtet. Im Geschäftsjahr 2014 wurden die Financial Covenants entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen durchgängig eingehalten.

Liquidität

Zum 31. Dezember 2014 belief sich der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 636 Mio. EUR (Vj.: 300 Mio. EUR) und umfasste im Wesentlichen Bankguthaben. Davon entfielen 172 Mio. EUR (Vj.: 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 revolvingierende Betriebsmittellinie in Höhe von 1,0 Mrd. EUR (Vj.: 1,0 Mrd. EUR) von der zum 31. Dezember 2014 34 Mio. EUR (Vj.: 49 Mio. EUR) hauptsächlich durch Avalkredite ausgenutzt waren.

2.5 Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2014

Aus Sicht des Vorstands verlief das Geschäftsjahr 2014 insgesamt positiv. Die Schaeffler Gruppe schloss erneut ein erfolgreiches und von Wachstum geprägtes Geschäftsjahr ab. Die zum 31. Dezember 2013 im Konzernlagebericht der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) für die finanziellen Steuerungskennzahlen getroffenen Prognosen konnten erreicht, in Einzelfällen sogar übertroffen werden.

Die Weltkonjunktur verharrte 2014 auf einem Niveau moderaten Wachstums. Die Dynamik der globalen Expansion ist dabei hinter den allgemeinen Erwartungen zurückgeblieben. Wachstumsdämpfend wirkten insbesondere der Ukraine-Konflikt und die zum Teil damit einhergehende Abschwächung des Wachstums im Euroraum sowie eine Abkühlung der Expansion in den Schwellenländern. Positive Impulse kamen aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften außerhalb des Euroraums. Insgesamt lag das Wachstum der Weltwirtschaft bei 3,3 % (Quelle: Internationaler Währungsfonds, Januar 2015).

Der Vorstand blickt vor diesem Hintergrund auf eine sehr positive Umsatzentwicklung zurück. Der Konzern verzeichnete ein Umsatzwachstum in Höhe von 8,2 % auf 12.124 Mio. EUR. Ohne negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 0,8 % erwirtschaftete die Schaeffler Gruppe ein Umsatzplus in Höhe von 9,0 %. Positive Impulse kamen insbesondere von der Sparte Automotive. Das gesetzte Ziel, ein über dem Marktdurchschnitt liegendes Umsatzwachstum zu erzielen, wurde in der Sparte Automotive erreicht. Das Geschäft in der Sparte Industrie verlief vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zufriedenstellend.

Der Umsatz der Sparte Automotive stieg im Geschäftsjahr 2014 um 10,0 % auf 8.983 Mio. EUR (Vj.: 8.164 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich negative Währungsumrechnungseffekte aus. Ohne die Berücksichtigung von negativen Währungsumrechnungseffekten stieg der Umsatz in der Sparte Automotive um 10,7 % und damit deutlich stärker als der Markt. So konnten alle Schaeffler-Regionen das durchschnittliche Wachstum der regionalen Entwicklung der Produktionsstückzahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: IHS Global Insight, Januar 2015) übertreffen.

Trotz negativer Nachfrageeffekte infolge der geopolitischen Spannungen sowie der unerwartet schwachen konjunkturellen Entwicklung einzelner Schwellenländer konnten die Umsätze der Sparte Industrie gesteigert werden. Die Umsatzerlöse der Sparte betragen im Berichtsjahr 3.141 Mio. EUR; sie wiesen somit ein Wachstum in Höhe von 3,3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (3.041 Mio. EUR) auf. Ohne negative Währungsumrechnungseffekte betrug das Umsatzwachstum der Sparte Industrie 4,2 %. Stärkste Schaeffler-Region war Greater China, die ein Umsatzwachstum in Höhe von 16,7 % aufwies.

Das Bruttoergebnis wuchs überproportional zum Umsatz um 9,3 % auf 3.470 Mio. EUR (Vj.: 3.176 Mio. EUR). Vor dem Hintergrund eines starken Volumenanstiegs in der Sparte Automotive und einer zunehmenden Lokalisierung der Wertschöpfung in den Schaeffler-Wachstumsmärkten belief sich die Bruttomarge auf 28,6 % (Vj.: 28,3 %).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen um 2,5 % auf 626 Mio. EUR bzw. 5,2 % vom Umsatz und lagen damit im Rahmen der im Vorjahr getroffenen Prognose von 5 %. Die Forschung und Entwicklung konzentrierte sich auf Innovationen im Bereich neuer Mobilitätskonzepte in den vier Fokusfeldern umweltfreundliche Antriebe, urbane Mobilität, interurbane Mobilität und Energiekette.

Das EBIT stieg um 515 Mio. EUR auf 1.523 Mio. EUR; die EBIT-Marge um 3,5 %-Punkte auf 12,6 %. Damit wurde das Ziel, eine EBIT-Marge von 12 bis 13 % zu erzielen, erreicht. Das Vorjahr enthält Einmalbelastungen für Personalstrukturmaßnahmen aus dem dritten Quartal in Höhe von 48 Mio. EUR sowie die bilanzielle Vorsorge aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 380 Mio. EUR aus dem vierten Quartal.

Das Konzernergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen betrug 654 Mio. EUR nach einem Konzernergebnis in Höhe von 127 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg resultierte u. a. aus der Einmalbelastung im Zusammenhang mit der bilanziellen Vorsorge in Höhe von 380 Mio. EUR für das EU-Kartellverfahren im Vorjahr, dem im Geschäftsjahr 2014 kein der Höhe nach vergleichbarer Effekt gegenüberstand.

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit fiel um 12,4 % auf 900 Mio. EUR (Vj.: 1.027 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Zahlung der EU-Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 in Höhe von 371 Mio. EUR sowie die Vorfälligkeitsentschädigung im Rahmen der Refinanzierung im Mai 2014 in Höhe von 114 Mio. EUR. Die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen lagen bei insgesamt 857 Mio. EUR (Vj.: 572 Mio. EUR). Per Saldo ergab sich für das Geschäftsjahr 2014 ein positiver Free Cash Flow in Höhe von 48 Mio. EUR (Vj.: 473 Mio. EUR). Das prognostizierte Ziel, einen positiven Wert zu erwirtschaften, konnte damit erreicht werden.

2.6 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft Schaeffler AG

Am 24. Oktober 2014 wurde die INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und firmiert seit diesem Zeitpunkt als Schaeffler AG. Gleichzeitig wurden alle Funktionen (CEO-Funktionen; Technologie; Produktion, Logistik und Einkauf; Finanzen und Personal) von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) auf die Schaeffler AG übertragen (vgl. Tz. 5.5). Damit übernimmt die Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) die Rolle der Führungsgesellschaft in der Schaeffler Gruppe.

Ebenfalls im Geschäftsjahr 2014 hat die Schaeffler AG die Cash Pool Funktion und interne Konzernfinanzierung für die Schaeffler Gruppe übernommen.

Die wesentlichen Leitungsfunktionen der Schaeffler Gruppe liegen in der Verantwortung des Vorstands der Schaeffler AG. Die Lage der Schaeffler AG wird im Wesentlichen durch den geschäftlichen Erfolg der Schaeffler Gruppe bestimmt.

Ertragslage der Schaeffler AG

Nr. 022

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in%
Erträge aus Beteiligungen	1.116	765	45,9
Zinsergebnis	-404	-408	-1,0
Kosten der allgemeinen Verwaltung	-28	-17	64,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-290	-134	> 100
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	394	206	91,3
Außerordentliche Erträge	54	0	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-58	-105	-44,8
Sonstige Steuern	0	-5	-100
Jahresüberschuss	390	96	> 100
Gewinnvortrag	2.956	0	-
Entnahme Kapitalrücklage	0	2.860	-100
Bilanzgewinn	3.346	2.956	13,2

Die Erträge aus Beteiligungen bestehen ausschließlich aus der Gewinnausschüttung der Schaeffler Technologies AG & Co. KG. Der Jahresüberschuss der Schaeffler Technologies AG & Co. KG des Vorjahres war infolge der bilanziellen Vorsorge für das EU-Kartellverfahren belastet. Somit war die Gewinnausschüttung auf einem niedrigeren Niveau als im Geschäftsjahr 2014.

Das Zinsergebnis setzte sich wie folgt zusammen:

Nr. 023

				2014		
in Mio. EUR	Finanzaufwendungen	Finanzerträge	Finanzergebnis			
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-562	0	-562			
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-101	0	-101			
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	-2	0	-2			
Sonstige Effekte	-30	291	261			
Summe	-695	291	-404			
				2013		
in Mio. EUR	Finanzaufwendungen	Finanzerträge	Finanzergebnis			
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-482	0	-482			
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-61	0	-61			
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	0	0	0			
Sonstige Effekte	-13	148	135			
Summe	-556	148	-408			

¹⁾ Inkl. Transaktionskosten.

Die Zinsaufwendungen für Finanzschulden betragen im Geschäftsjahr 562 Mio. EUR (Vj.: 482 Mio. EUR). Darin enthalten sind Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit externen Darlehen in Höhe von 90 Mio. EUR (Vj.: 167 Mio. EUR). Die von der Schaeffler Finance B.V. an die Schaeffler AG über interne Darlehen weitergereichten Zahlungsmittelzuflüsse aus der Anleiheemission führten zu Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen in Höhe von 235 Mio. EUR (Vj.: 224 Mio. EUR). Parallel dazu wurde die im Rahmen der vorzeitigen Rückführung bestimmter Anleihen fällige Vorfälligkeitsentschädigung in Höhe von 114 Mio. EUR ebenfalls an die Schaeffler AG weitergereicht. Neben Transaktionskosten in Höhe von 53 Mio. EUR (Vj.: 34 Mio. EUR) sind zudem Zinszahlungen aus weiteren internen Darlehen in Höhe von 70 Mio. EUR (Vj.: 57 Mio. EUR) enthalten.

Aus Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 101 Mio. EUR (Vj.: 61 Mio. EUR), die vollumfänglich auf Marktveränderungen der in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten eingebetteten Derivate zurückzuführen sind.

Das sonstige betriebliche Ergebnis beinhaltet überwiegend realisierte und unrealisierte Aufwendungen und Erträge aus Währungseffekten. Hierin enthalten sind auch Vergütungen an Tochtergesellschaften in Höhe von 69 Mio. EUR für die Bereitstellung von Sicherheiten für die von der Schaeffler AG gehaltene Konzernfinanzierung.

Der außerordentliche Ertrag resultierte aus einem am 03. November 2014 beschlossenen Forderungsverzicht, den die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH als Beitrag zum Ausgleich von Aufwendungen geleistet hat, die im Zusammenhang mit der Refinanzierungstransaktion vom 16. Oktober 2014 stehen.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag verringerten sich im Berichtsjahr um 47 Mio. EUR auf 58 Mio. EUR (Vj.: 105 Mio. EUR). Einem im Vergleich zum Vorjahr um ca. 35 Mio. EUR gestiegenen Aufwand aus laufenden Ertragsteuern steht ein Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von 83 Mio. EUR (Vj.: 14 Mio. EUR) gegenüber. Dieser resultiert im Wesentlichen aus der Aktivierung latenter Steuern auf Zinsvorträge in Höhe von 34 Mio. EUR, deren zukünftige Nutzung nunmehr als wahrscheinlich eingestuft wird.

Für das Geschäftsjahr 2014 wird der Hauptversammlung der Schaeffler AG eine Dividende in Höhe von 250 Mio. EUR vorgeschlagen.

Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler AG

Nr. 024

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
AKTIVA			
A. Anlagevermögen			
I. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.109	14.109	0,0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.724	0	-
	15.833	14.109	12,2
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.745	772	> 100
2. Sonstige Vermögensgegenstände	123	40	> 100
II. Guthaben bei Kreditinstituten	297	8	> 100
	11.165	820	> 100
C. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	7	0	-
Bilanzsumme	27.005	14.929	80,9
PASSIVA			
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	600	500	20,0
II. Kapitalrücklage	1.600	0	-
III. Bilanzgewinn	3.346	2.956	13,2
	5.546	3.456	60,5
B. Sonderposten	13	0	-
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	7	> 100
2. Steuerrückstellungen	125	90	38,9
3. Sonstige Rückstellungen	176	142	23,9
	318	239	33,1
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.822	2.334	-21,9
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18.805	8.313	> 100
3. Sonstige Verbindlichkeiten	30	1	> 100
	20.657	10.648	94,0
E. Rechnungsabgrenzungsposten	222	254	-12,6
F. Passive latente Steuern	249	332	-25,0
Bilanzsumme	27.005	14.929	80,9

Die Anteile an verbundenen Unternehmen beinhalten im Wesentlichen die Anteile an der Schaeffler Technologies AG & Co. KG.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 1.724 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR) resultieren im Wesentlichen aus übernommenen Darlehensforderungen übergeordneter Holdinggesellschaften im Rahmen der Sachkapitalerhöhung.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzten sich wie folgt zusammen:

Nr. 025

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahren	Restlaufzeit über 5 Jahre	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahren	Restlaufzeit über 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.745	0	0	772	0	0
• kurzfristige Ausleihungen	8.292	0	0	0	0	0
• sonstige Finanzforderungen	530	0	0	0	0	0
• sonstige Forderungen	1.923	0	0	772	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	14	109	0	16	24	0

Der Anstieg der kurzfristigen Ausleihungen und sonstigen Finanzforderungen resultiert aus der Übernahme der Cash Pooling Funktion und der internen Konzernfinanzierung der Schaeffler Gruppe. Die sonstigen Forderungen beinhalten im Wesentlichen die Gewinnanteile der Schaeffler Technologies AG & Co. KG in Höhe von 1.881 Mio. EUR (Vj.: 765 Mio. EUR).

Die Schaeffler AG führt seit dem 01. Oktober 2014 den Cash Pool der Schaeffler Gruppe und verfügt zum Bilanzstichtag über Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 297 Mio. EUR (Vj.: 8 Mio. EUR).

Am 12. Dezember 2014 beschloss die außerordentliche Hauptversammlung der Schaeffler AG eine Erhöhung des gezeichneten Kapitals um nominell 100 Mio. EUR, durch Ausgabe von 10.000.000 neuen auf den Namen lautenden nennwertlosen Stückaktien. Zur Übernahme der neuen Aktien wurde ausschließlich die Schaeffler Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach, zugelassen. Die neuen Aktien sind ab dem 01. Januar 2015 gewinnberechtigt. Die Eintragung der Kapitalerhöhung ins Handelsregister erfolgte am 30. Dezember 2014.

Die Kapitalerhöhung wurde durch die Schaeffler Verwaltungs GmbH mittels Sacheinlage geleistet. Gegenstand der Sacheinlage waren Darlehensforderungen der Schaeffler Verwaltungs GmbH gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH mit einem Nominalwert in Höhe von 1.071 Mio. EUR sowie gegenüber der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG mit einem Nominalwert in Höhe von 629 Mio. EUR. Beide Darlehensforderungen haben eine Laufzeit bis Dezember 2024 und wurden in der Berichtsperiode mit 4,0 % p.a. verzinst. Der die Erhöhung des gezeichneten Kapitals übersteigende Zeitwert der Sacheinlage in Höhe von 1.600 Mio. EUR wurde der Kapitalrücklage zugewiesen.

Die Rückstellungen erhöhten sich um 79 Mio. EUR auf 318 Mio. EUR (Vj.: 239 Mio EUR). Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Steuerrückstellungen für erwartete Ertragsteueraufwendungen sowie erhöhte Drohverlustrückstellungen für derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungseffekten der Schaeffler Gruppe.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich um 512 Mio. EUR auf 1.822 Mio. EUR (Vj.: 2.334 Mio. EUR). Dies ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr 2014 erfolgten Refinanzierungsmaßnahmen zurückzuführen (siehe Wirtschaftsbericht Abschnitt Finanzierungsmaßnahmen).

Nr. 026

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahren	Restlaufzeit über 5 Jahre	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahren	Restlaufzeit über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	1.822	13	2.321	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.194	2.826	1.785	4.731	2.167	1.415
• Darlehen	13.553	2.826	1.785	3.370	2.167	1.415
• sonstige Finanzverbindlichkeiten	566	0	0	1.244	0	0
• sonstige Verbindlichkeiten	75	0	0	117	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	30	0	0	1	0	0

Der Anstieg der kurzfristigen Darlehen resultiert aus der Übernahme der Cash Pool Funktion und der internen Konzernfinanzierung der Schaeffler Gruppe. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der Schaeffler Finance B.V. in Höhe von 4.673 Mio. EUR (Vj.: 3.685 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus der Weiterreichung des Zahlungsmittelzuflusses aus der Anleihenemission der Schaeffler Finance B.V. stammt.

Schlussklärung zum Abhängigkeitsbericht

Schlussklärung zum Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG.

Die Schaeffler AG ist seit dem 24. Oktober 2014 ein von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH, Herzogenaurach, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Schaeffler AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlussklärung enthält:

„Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.“

3. Nachtragsbericht

Nach dem 31. Dezember 2014 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen wesentliche Einflüsse auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Schaeffler Gruppe erwartet werden.

4. Chancen- und Risikobericht

Schaeffler ist einer Vielzahl von potenziellen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft negativ beeinflussen können. Das Risikomanagement-System der Schaeffler Gruppe dient der frühzeitigen Erkennung insbesondere von Bestands- und entwicklungsgefährdenden Risiken, um diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Risiken sind definiert 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.

Risikomanagement-System

Die Verantwortung für das Risikomanagement-System liegt bei dem Vorstand der Schaeffler AG. 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 sollen das Risikobewusstsein schärfen und einen laufenden Verbesserungsprozess gewährleisten.

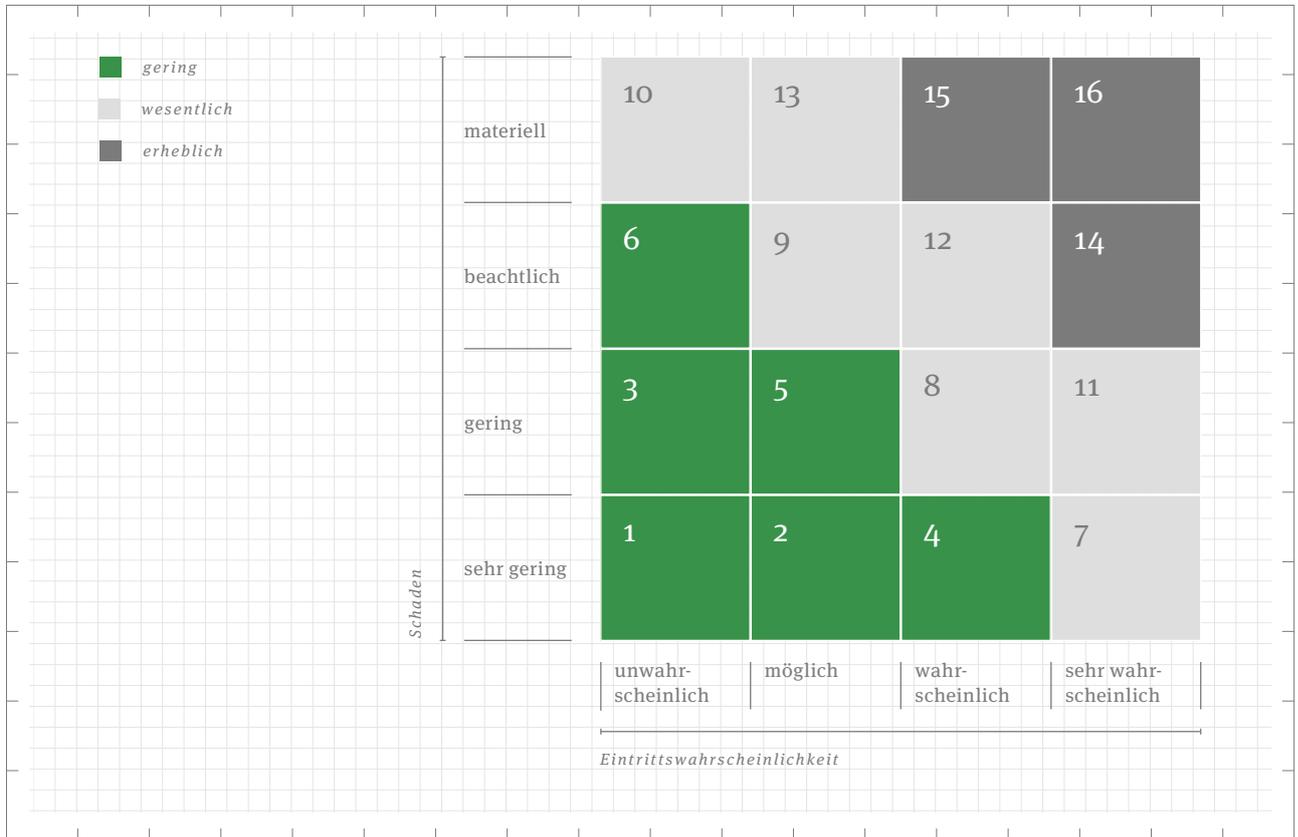
Die Details des Risikomanagement-Systems sind in der Risikomanagement-Richtlinie geregelt. Die von dem Vorstand erlassene Risikomanagement-Richtlinie wurde innerhalb der Schaeffler Gruppe veröffentlicht und ist somit allen Mitarbeitern zugänglich. Darin enthalten sind die Prozessbeschreibung, die Zuordnung 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 Tochterunternehmen 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 Tochterunternehmen 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, Tochterunternehmen 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 Tochterunternehmen erfolgt anhand eines definierten Auswahlprozesses, der sich an Umsatz- und Ergebnisgrößen sowie geschäftsspezifischen Risikofaktoren orientiert. In Abhängigkeit des Geschäftsmodells der einzelnen Tochterunternehmen 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 2014 wurden 62 von 155 Gesellschaften der Schaeffler Gruppe einbezogen, diese decken 97 % der Umsatzerlöse und 95 % des Ergebnisses vor Ertragsteuern der Schaeffler Gruppe ab.

Im Rahmen des Risikomanagements werden ausschließlich Risiken betrachtet, die für Schaeffler 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 Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit nach Berücksichtigung der bis zum Berichtsstichtag bereits eingeleiteten schadensmindernden 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Schaeffler Gruppe wird das Risiko einer der vier Schadensklassen zugeordnet, während parallel die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt. Die Kombination aus Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit definiert die Risikoklasse. Die definierten 16 Risikoklassen werden in Abhängigkeit ihrer Wirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage als gering (Risikoklasse 1 bis 6), wesentlich (Risikoklasse 7 bis 13) und erheblich (Risikoklasse 14 bis 16) eingestuft. Die grafische 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 Schadensausmaß hingegen werden zentral durch den Vorstand der Schaeffler AG 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 Risikomanagementsystems 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 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 Tochterunternehmen 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 die Risikoerfassung in einem eigens hierfür entwickelten Risikomanagement-Tool.

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 Tochterunternehmen 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,
- laufende inhaltliche Kontrollen (Vier-Augen-Prinzip) auf jeder Berichterstattungsebene 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 bspw. zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen) erfordern, nutzt Schaeffler die Unterstützung externer Dienstleister.

Im Geschäftsjahr 2014 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.

Risiken

Nachfolgend genannte Risiken können eine wesentliche oder auch erhebliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Planungszeitraum der Schaeffler Gruppe haben. In der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 sind die erwarteten Auswirkungen dieser Risiken berücksichtigt. Risiken werden unterteilt in strategische, operative, rechtliche und finanzielle Risiken. Diese werden nach der Wesentlichkeit ihrer Wirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in abnehmender Reihenfolge beschrieben.

Strategische Risiken

Zu den strategischen Risiken der Schaeffler Gruppe gehören technologische Risiken, Risiken aus Marktveränderungen sowie Länderrisiken.

Technologische Risiken: Die Schaeffler Gruppe zeichnet sich durch eine sehr gute Wettbewerbsposition im verbrennungsmotorischen Antriebsstrang aus. Diese herausragende Stellung kann zum einen durch fortschreitende Elektrifizierung 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 Antriebsstrang kompensiert werden. Kann dies nicht erreicht werden, ist über den Planungszeitraum hinausgehend 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 über den Planungszeitraum hinausgehend 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. Die Folgen der politischen Entwicklung in den osteuropäischen Absatzmärkten können bei einer weiteren Eskalation der politischen Situation zu einer wesentlichen Belastung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe führen.

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 beide Sparten der Schaeffler Gruppe.

Verlust von Marktanteilen: Schaeffler ist in einem wettbewerbsintensiven und technologisch schnelllebigem 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. Eine verschlechterte Ertragslage kann 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 namhafte 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 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.

Gewährleistungs- und Haftungsrisiken: Bei Schaeffler 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 den Geschäftsbereichen Motor- und Kupplungssysteme können Schadenersatzzahlungen 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.

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 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 Änderungen im Konsumverhalten, Spritpreisen, Zinsniveau und anderen. 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.

Ein Rückgang der Nachfrage 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.

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.

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.

Zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit sind ständige Verbesserungen im Produktionsprozess erforderlich. Dazu zählen auch Verlagerungen von Produktionslinien, um einen kostengünstigeren Standort aufzubauen oder um Transportwege zu verkürzen und die Kundennähe zu verbessern. Mit jeder Verlagerung ist das Risiko verbunden, die fristgerechte Kundenversorgung zu gefährden oder unter Einbußen in der Qualität zu leiden. Die Risiken einer Verlagerung können sich wesentlich auf die Ertragslage auswirken.

Risiken aus Produktpiraterie: Mit den Schaeffler-Marken INA, LuK und FAG ist untrennbar ein hoher Qualitätsanspruch verbunden, weshalb diese zunehmend in den Fokus der Produktpiraterie geraten. Die Bekämpfung der Produktpiraterie hat in der Schaeffler Gruppe 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus gefälschten Produkten zu rechnen.

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 mehrere Hersteller von Wälzlagern und anderen Zulieferteilen insbesondere für die Automobilindustrie und die sonstige Industrie eingeleitet. Auch die Schaeffler AG bzw. Gesellschaften der Schaeffler Gruppe sind von den Untersuchungen betroffen. Die Schaeffler Gruppe kooperiert mit den zuständigen Behörden und unterstützt diese bei ihrer Arbeit. Untersuchungen der Kartellbehörden laufen in den USA, Korea und Brasilien. Es besteht das Risiko, dass die Kartellbehörden weitere Bußgelder verhängen. Für die Untersuchungen der Kartellbehörden in Korea und Brasilien im Zusammenhang mit möglichen kartellrechtlichen Absprachen wurden bilanzielle Risikovorsorgen gebildet. Des Weiteren besteht das Risiko, dass Dritte Schadenersatzforderungen aufgrund laufender sowie bereits abgeschlossener Kartellverfahren geltend machen. So haben bereits verschiedene Kläger in den USA und in Kanada Sammelklagen erhoben.

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 Schaeffler 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 Schadenersatzzahlung aus Rechtsstreitigkeiten kommen. In diesen Fällen wird mit einer wesentlichen Wirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Schaeffler Gruppe gerechnet.

Finanzielle Risiken

Zu den finanziellen Risiken gehören insbesondere Einflüsse aus Wechselkursveränderungen und Liquiditätsrisiken.

Währungsrisiken: Die Schaeffler Gruppe ist aufgrund ihrer Internationalität vielfältigen Währungsrisiken ausgesetzt. Potenzielle Kursschwankungen können zu einem 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 Chinesischen Renminbi.

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 berichtet. Das Management der Währungsrisiken erfolgt zentral. Die konzernweiten Währungsrisiken werden aggregiert und durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften abgesichert. Als Sicherungsinstrumente werden grundsätzlich 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.

Die Wettbewerbsposition der Schaeffler Gruppe kann von Wechselkursentwicklungen negativ beeinflusst werden, sofern Wettbewerber aus anderen Währungsräumen aufgrund der Wechselkursentwicklung günstigere Preise anbieten können. Die weltweite Verteilung der Produktionsstandorte ermöglicht es der Schaeffler Gruppe, an Wechselkursveränderungen zu partizipieren und die Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen.

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 Geschäftsjahr 2014 und Berichtszeitraum durch die bestehenden Finanzierungsinstrumente sowie die durchgeführten Refinanzierungen durchgehend gedeckt.

Um einen 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 12 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 revolvingende Kreditlinie (Revolving Credit Facility) in Höhe von 1.000 Mio. EUR sowie weitere bilaterale Kreditlinien einzelner Tochterunternehmen zur Verfügung.

Die bestehenden Kredit- und Anleiheverträge enthalten Auflagen, zu denen die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) zählt. Den Kreditgebern steht bei Vorliegen bestimmter Bedingungen, u. a. im Fall der Nichteinhaltung der Financial Covenants, ein außerordentliches Kündigungsrecht zu, das prinzipiell zur sofortigen Fälligkeit der

Kredite berechnen würde. Die Einhaltung der Financial Covenants wird laufend überwacht und gesteuert sowie an die kreditgebenden Banken berichtet. Die Financial Covenants wurden bisher entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen durchgängig eingehalten. Die Schaeffler Gruppe geht davon aus, dass die Financial Covenants auch zukünftig 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.

Gesamtbeurteilung der Risikosituation der Schaeffler Gruppe

Die von der Schaeffler Gruppe ausgegebene Prognose ist auch unter Berücksichtigung der gegebenen Risikopotenziale nicht gefährdet. Zusätzlich zu den im Lagebericht beschriebenen spezifischen Risiken, kann es allerdings jederzeit zu unvorhersehbaren Ereignissen kommen, die den Produktionsprozess, die Kundenbeziehung oder die Reputation des Unternehmens erheblich schädigen.

Die Risikosituation der Schaeffler Gruppe hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die Einschätzung der Schadenswirkung einzelner wesentlicher Risiken hat sich teilweise verändert, diese Änderungen haben keinen Einfluss auf die Gesamtbeurteilung der Risikosituation.

Es sind keine Risiken erkennbar, die alleine oder in Kombination mit anderen Risiken den Bestand des Unternehmens gefährden können.

Chancen

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 auf 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 Potenziale der Schaeffler Gruppe liegen in 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 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, sodass 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 der Schaeffler Gruppe 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 UB Automotive Aftermarket. Das Wachstum hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie dem Bedarf (bestimmt durch die gefahrenen Kilometer und die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands), den 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 einhergehende Digitalisierung der Welt schreitet in jeglichen Bereichen mit enormer Geschwindigkeit voran. Hierfür sind u. a. Komponenten erforderlich, die in der Lage sind, Zustandsinformationen zu sensieren und weiterzugeben. Wälzlager spielen eine entscheidende Rolle, da sie Führungs- und Positionieraufgaben übernehmen sowie alle Prozesskräfte und Bewegungen übertragen. Dies erfolgt durch eine Erweiterung von Wälzlagern um Sensoren,

Aktoren, Steuerungs- und Softwarekomponenten. Ziel ist eine kontinuierliche Zustandsüberwachung bis hin zur autonomen Lösungssuche bei Fehlermeldungen oder eine aktive Steuerung von Prozessen aufgrund von im Lager erhobenen Daten. 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.

Globalisierung: Die zunehmende Globalisierung ist untrennbar mit einem steigenden Luftverkehrsaufkommen verbunden. Dementsprechend wird ein stetiges Wachstum der Luft- und 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 Markt Vorteile 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 die Schaeffler Gruppe 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 Schaeffler sowie Instrumentenratings für die Anleihen und institutionellen Kredite. Eine Verbesserung der von Standard & Poor's und Moody's vergebenen Ratings kann für die Schaeffler Gruppe zu günstigeren Finanzierungsbedingungen führen und neue Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Im Geschäftsjahr 2014 blieb das Unternehmensrating bei „BB-“ mit stabilem Ausblick (Standard & Poor's auf Basis Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH) bzw. bei „Ba3“ mit stabilem Ausblick (Moody's auf Basis Schaeffler AG). Das Instrumentenrating für besicherte Instrumente liegt ebenfalls unverändert bei „BB-“ (Standard & Poor's) bzw. „Ba2“ (Moody's). Die im Geschäftsjahr 2014 begebenen unbesicherten Anleihen erhielten von Moody's das Rating „B1“ und von Standard & Poor's das Rating „B“.

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

5. Prognosebericht

Erwartete Entwicklung Konjunktur und Absatzmärkte

Führende Wirtschaftsforschungsinstitute prognostizieren für das Jahr 2015 einen moderaten Anstieg des globalen Konjunkturwachstums. Die Annahmen für die weltweite Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts reichen von 2,9 % bis 3,5 % (Quellen: Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung; International Monetary Fund). Auf dieser Basis geht die Schaeffler Gruppe für das Jahr 2015 von einem Wachstum der Weltwirtschaft von rund 3 % aus. Aufgrund der hervorragenden Positionierung in den Wachstumsmärkten erwartet die Schaeffler Gruppe auch im kommenden Geschäftsjahr ein stabiles und profitables Wachstum.

Automobilproduktion

Die Schaeffler Gruppe erwartet für das Jahr 2015 eine Steigerung der weltweiten Automobilproduktion um rund 3 bis 4 %, gemessen an der Stückzahl von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Für die Automobilproduktion in Europa erwartet die Schaeffler Gruppe ein Wachstum in Höhe von rund 3 %; für die Region Americas wird eine Steigerung von rund 2 % prognostiziert. Die Automobilproduktion in der Region Asien/Pazifik dürfte aufgrund von rückläufigen Produktionszahlen in Japan um insgesamt rund 1 % zurückgehen. In Greater China prognostiziert die Schaeffler Gruppe eine Steigerung der Automobilproduktion um rund 9 %.

Diese Erwartungen basieren auf den in der folgenden Tabelle gezeigten Prognosen des Analyseinstituts IHS Global Insight (Dezember 2014), aus denen die erwarteten Stückzahlen der Automobilhersteller hervorgehen sowie auf eigenen Schätzungen.

Nr. 027

Entwicklung der Automobilproduktion (in % gegenüber dem Vorjahr)	2015
Europa	3,3
Americas	2,0
Greater China	8,7
Asien/Pazifik	-0,8
Welt	3,6

Quelle: IHS Global Insight (Dezember 2014) und eigene Schätzung. Die Regionen bilden die regionale Struktur der Schaeffler Gruppe ab.

Industrieproduktion

Für die wirtschaftliche Entwicklung der für die Sparte Industrie relevanten Industriesektoren und Branchen rechnet die Schaeffler Gruppe für das Jahr 2015 mit einem Wachstum von 3 bis 4 % gemessen an der realen Bruttowertschöpfung. Wachstumstreiber werden China und die Vereinigten Staaten sein, für die ein Wachstum von rund 6 % bzw. rund 5 % prognostiziert wird. Aufgrund der Vielzahl der Märkte, in denen die Kunden der Sparte Industrie vertreten sind, werden für die Sparte Industrie zusätzlich zur Prognose von Oxford Economics weitere branchenbezogene, heterogene Einflussfaktoren berücksichtigt.

Diese Erwartungen basieren auf den in der folgenden Tabelle gezeigten Prognosen des Wirtschaftsforschungsinstituts Oxford Economics (Februar 2015).

Nr. 028

Entwicklung der Industrieproduktion (in % gegenüber dem Vorjahr)	2015
Europa	2,1
Americas	4,0
Greater China	5,7
Asien/Pazifik	1,4
Welt	3,5

Quelle: Oxford Economics (Februar 2015). Die Regionen bilden die regionale Struktur der Schaeffler Gruppe ab.

Ausblick Schaeffler Gruppe

Die Schaeffler Gruppe rechnet damit, dass die Produktionskapazitäten in der Sparte Automotive durch die bestehenden Serieliefervereinbarungen mit den OEM-Fahrzeugherstellern auch im Geschäftsjahr 2015 weitestgehend ausgelastet sein werden. Die kurzfristig gebuchten verbindlichen Lieferabrufe der OEM-Kunden und die teilweise vereinbarten jährlichen Liefermengenbandbreiten bestätigen diese Einschätzung. Das Aftermarket-Geschäft dürfte – auf der Grundlage eines weltweit wachsenden Pkw-Bestands – eine mit 2014 vergleichbare Auslastung aufweisen. Die Schaeffler Gruppe erwartet, dass die Sparte Automotive auch in Zukunft 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 2014 auf ein moderates Wachstum der Umsatzerlöse im Jahr 2015 hin.

Der Konzern rechnet für das Geschäftsjahr 2015 mit einem währungsbereinigten Umsatzwachstum von 5 bis 7 %. Das Unternehmen erwartet, dass das Umsatzwachstum in der Sparte Automotive dabei höher ausfallen wird als in der Sparte Industrie. Diese Prognosen basieren auf der Annahme, dass sich die Weltwirtschaft nicht entgegen den aktuellen Erwartungen entwickelt.

Die Schaeffler Gruppe prognostiziert für das Geschäftsjahr 2015 eine Investitionsauszahlungsquote (Capex-Quote) in Höhe von 6 bis 8 % des Umsatzes. Die Entwicklungstätigkeit bleibt dabei auf dem hohen Niveau der vergangenen Jahre. Das Unternehmen plant auch im Jahr 2015 wieder rund 5 % des Konzernumsatzes in die Forschung und Entwicklung neuer Produkte und Verfahren zu investieren.

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

Für das Jahr 2015 rechnet die Schaeffler Gruppe mit einem positiven und im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 verbesserten Free Cash Flow. Im Berichtsjahr wurde dieser von Einmal-effekten belastet.

Die strategische Ausrichtung des Konzerns auf die globalen Wachstumsregionen und die „Mobilität für morgen“ sowie die hervorragende operative Exzellenz, insbesondere getragen vom hohen Anspruch an Qualität, Technologie und Innovation, eröffnen Schaeffler auch in Zukunft profitable Wachstumspotenziale.

Herzogenaurach, 09. März 2015

Der Vorstand

Konzernabschluss

1. Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	132
2. Konzern-Gesamtergebnisrechnung	133
3. Konzern-Bilanz	134
4. Konzern-Kapitalflussrechnung	135
5. Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	136
6. Konzern-Segmentberichterstattung	137

1. Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Nr. 029

in Mio. EUR	Konzern- anhang	2014	2013	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.1	12.124	11.205	8,2
Umsatzkosten		-8.654	-8.029	7,8
Bruttoergebnis vom Umsatz		3.470	3.176	9,3
Kosten der Forschung und Entwicklung		-626	-611	2,5
Kosten des Vertriebs		-827	-761	8,7
Kosten der allgemeinen Verwaltung		-454	-433	4,8
Sonstige Erträge	3.2	49	72	-31,9
Sonstige Aufwendungen	3.3	-89	-435	-79,5
Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		1.523	1.008	51,1
Finanzerträge	3.5	255	217	17,5
Finanzaufwendungen	3.5	-875	-641	36,5
Finanzergebnis	3.5	-620	-424	46,2
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen		1	2	-50,0
Ergebnis vor Ertragsteuern		904	586	54,3
Ertragsteuern	3.6	-242	-452	-46,5
Konzernergebnis		662	134	> 100
Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Konzernergebnis		654	127	> 100
Den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Konzernergebnis		8	7	14,3

2. Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Nr. 030

in Mio. EUR	2014			2013		
	vor Steuern	Steuern	nach Steuern	vor Steuern	Steuern	nach Steuern
Konzernergebnis	904	-242	662	586	-452	134
Unterschiede aus der Währungsumrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	229	0	229	-184	0	-184
Nettoveränderung aus der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-105	23	-82	42	-5	37
Effektiver Teil der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von zur Absicherung von Zahlungsströmen bestimmten Sicherungsinstrumenten ¹⁾	-97	27	-70	-6	1	-5
Nettoveränderung des beizulegenden Zeitwerts von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	1	0	1	-1	0	-1
Ergebnisveränderung mit Umgliederung in das Periodenergebnis	28	50	78	-149	-4	-153
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungs-/Pensionsplänen	-444	128	-316	24	-10	14
Ergebnisveränderung ohne Umgliederung in das Periodenergebnis	-444	128	-316	24	-10	14
Sonstiges Ergebnis	-416	178	-238	-125	-14	-139
Gesamtergebnis	488	-64	424	461	-466	-5
Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Gesamtergebnis	469	-60	409	463	-466	-3
Den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	19	-4	15	-2	0	-2
Gesamtergebnis	488	-64	424	461	-466	-5

¹⁾ Davon ergebniswirksam in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliederter Ertrag in Höhe von 94 Mio. EUR (Vj.: Aufwand von 46 Mio. EUR).

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz 4.10 und Tz. 4.13.

3. Konzern-Bilanz

Nr. 031

in Mio. EUR	Konzern- anhang	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung in %
AKTIVA				
Immaterielle Vermögenswerte	4.1	555	538	3,2
Sachanlagen	4.2	3.748	3.369	11,2
Anteile an at Equity bewerteten Beteiligungen		4	3	33,3
Sonstige Finanzanlagen		14	14	0,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.6	1.960	202	> 100
Sonstige Vermögenswerte	4.6	58	54	7,4
Ertragsteuerforderungen	4.3	8	12	-33,3
Aktive latente Steuern	4.3	455	218	> 100
Langfristige Vermögenswerte		6.802	4.410	54,2
Vorräte	4.4	1.713	1.536	11,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.5	1.900	1.676	13,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.6	343	232	47,8
Sonstige Vermögenswerte	4.6	181	141	28,4
Ertragsteuerforderungen	4.3	42	92	-54,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.7	636	300	> 100
Kurzfristige Vermögenswerte		4.815	3.977	21,1
Bilanzsumme		11.617	8.387	38,5
PASSIVA				
Gezeichnetes Kapital		600	500	20,0
Kapitalrücklagen		1.600	0	-
Sonstige Rücklagen		-1.276	-2.031	-37,2
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-737	-492	49,8
Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		187	-2.023	-
Nicht beherrschende Anteile		71	57	24,6
Eigenkapital	4.8	258	-1.966	-
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.10	1.984	1.510	31,4
Rückstellungen	4.11	70	95	-26,3
Finanzschulden	4.9	6.413	5.720	12,1
Ertragsteuerverbindlichkeiten	4.3	237	235	0,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.12	21	162	-87,0
Sonstige Verbindlichkeiten	4.12	8	6	33,3
Passive latente Steuern	4.3	106	142	-25,4
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		8.839	7.870	12,3
Rückstellungen	4.11	232	589	-60,6
Finanzschulden	4.9	1	33	-97,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.261	1.022	23,4
Ertragsteuerverbindlichkeiten	4.3	155	152	2,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.12	558	405	37,8
Sonstige Verbindlichkeiten	4.12	313	282	11,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		2.520	2.483	1,5
Bilanzsumme		11.617	8.387	38,5

4. Konzern-Kapitalflussrechnung

Nr. 032

in Mio. EUR	2014	2013	Veränderung in %
Laufende Geschäftstätigkeit			
EBIT	1.523	1.008	51,1
Gezahlte Zinsen	-520	-605	-14,0
Erhaltene Zinsen	8	8	0,0
Gezahlte Ertragsteuern	-277	-378	-26,7
Erhaltene Dividende	1	1	0,0
Abschreibungen	649	652	-0,5
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Vermögenswerten	1	1	0,0
Veränderungen der:			
• Vorräte	-108	-101	6,9
• Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-142	-108	31,5
• Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	129	227	-43,2
• Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-27	-44	-38,6
• Sonstige Vermögenswerte, Schulden und Rückstellungen	-337	366	-
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit ¹⁾	900	1.027	-12,4
Investitionstätigkeit			
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen	8	15	-46,7
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	-50	-18	> 100
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen	-807	-554	45,7
Sonstige Ein-/Auszahlungen der Investitionstätigkeit	-3	3	-
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-852	-554	53,8
Finanzierungstätigkeit			
Ausschüttung an nicht beherrschende Anteile	-1	-1	0,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	727	27	> 100
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-429	-649	-33,9
Veränderung Finanzausgleichskonto gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH	0	-91	-100
Sonstige Ein-/Auszahlungen der Finanzierungstätigkeit	-26	132	-
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	271	-582	-
Nettozunahme/-abnahme des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	319	-109	-
Wechselkursbedingte Veränderung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	17	-24	-
Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten am Periodenbeginn	300	433	-30,7
Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten am 31. Dezember	636	300	> 100

¹⁾ Ohne Zinszahlungen ergab sich für den Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember 2014 ein Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit von 1.420 Mio. EUR (Vj.: 1.632 Mio. EUR).

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz. 5.3.

Zusammengefasster
Lagebericht

Konzernabschluss

Konzernanhang

Weitere Angaben

5. Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Nr. 033

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Sonstige Rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Summe	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
				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 2013	500	0	-2.796	-111	0	1	-252	-2.658	60	-2.598
Konzernergebnis			127					127	7	134
Sonstiges Ergebnis				-138	-5	-1	14	-130	-9	-139
Konzerngesamtergebnis	0	0	127	-138	-5	-1	14	-3	-2	-5
Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden										
Einlage			638					638	0	638
Dividenden			0					0	-1	-1
Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden	0	0	638					638	-1	637
Stand 31. Dezember 2013	500	0	-2.031	-249	-5	0	-238	-2.023	57	-1.966
Stand 01. Januar 2014	500	0	-2.031	-249	-5	0	-238	-2.023	57	-1.966
Konzernergebnis			654					654	8	662
Sonstiges Ergebnis				140	-70	1	-316	-245	7	-238
Konzerngesamtergebnis	0	0	654	140	-70	1	-316	409	15	424
Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden										
Ausgabe neuer Aktien	100	1.600						1.700		1.700
Einlage			101					101		101
Dividenden			0					0	-1	-1
Transaktionen mit Eigentümern, die direkt im Eigenkapital erfasst werden	100	1.600	101					1.801	-1	1.800
Stand 31. Dezember 2014	600	1.600	-1.276	-109	-75	1	-554	187	71	258

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz. 4.8.

6. Konzern-Segmentberichterstattung

(Bestandteil des Konzernanhangs)

Nr. 034

in Mio. EUR	Automotive		Industrie		Gesamt	
	01.01.–31.12.		01.01.–31.12.		01.01.–31.12.	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Umsatzerlöse	8.983	8.164	3.141	3.041	12.124	11.205
Umsatzkosten	-6.460	-5.960	-2.194	-2.069	-8.654	-8.029
Bruttoergebnis	2.523	2.204	947	972	3.470	3.176
EBIT	1.234	683	289	325	1.523	1.008
• in % vom Umsatz	13,7	8,4	9,2	10,7	12,6	9,0
Abschreibungen	-456	-464	-193	-188	-649	-652
Vorräte ¹⁾	1.038	920	675	616	1.713	1.536
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	1.389	1.197	511	479	1.900	1.676
Sachanlagen ¹⁾	2.763	2.367	985	1.002	3.748	3.369
Investitionen	754	441	189	132	943	573

¹⁾ Werte jeweils zum Stichtag 31. Dezember.

Siehe erläuternde Angaben im Konzernanhang unter Tz. 5.4.

Konzernanhang

1. Allgemeine Erläuterungen	140
2. Grundlagen der Konsolidierung	155
3. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	156
4. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	161
5. Sonstige Angaben	203
Mitglieder des Aufsichtsrats	218
Mitglieder des Vorstands	219

1. Allgemeine Erläuterungen

1.1 Berichterstattendes Unternehmen

Die Schaeffler AG, Herzogenaurach (bis 23. Oktober 2014 INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, nachfolgend auch „IBH“), ist eine in Deutschland ansässige Kapitalgesellschaft mit Sitz in der Industriestraße 1-3, 91074 Herzogenaurach. Die Gesellschaft wurde zum 19. April 1982 gegründet. Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Fürth eingetragen (HRB Nr. 14738). Der Konzernabschluss der Schaeffler AG zum 31. Dezember 2014 umfasst die Schaeffler AG und ihre Tochterunternehmen, Anteile an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen (gemeinsam als „Schaeffler“ oder „Schaeffler Gruppe“ bezeichnet). Die Schaeffler Gruppe ist ein weltweit führender integrierter Automobil- und Industriezulieferer.

1.2 Konzernstruktur

Die Schaeffler AG, als 100 %iges Tochterunternehmen der Schaeffler Verwaltungs GmbH, wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 23. Oktober 2014 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Sie firmiert seit diesem Zeitpunkt als Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH. Am 24. Oktober 2014 (Tag der Eintragung ins Handelsregister) wurde die INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und firmiert seitdem als Schaeffler AG. Gleichzeitig wurden alle Funktionen (CEO-Funktionen; Technologie; Produktion, Logistik und Einkauf; Finanzen und Personal) von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH auf die Schaeffler AG übertragen (vgl. Tz. 5.5).

Damit übernimmt die Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) die Rolle der Führungsgesellschaft in der Schaeffler Gruppe. Der vorliegende Konzernabschluss basiert damit auf einem – im Vergleich zum IFRS-Konzernabschluss der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH – modifizierten Konsolidierungskreis. Infolge der Neuausrichtung besteht auf Ebene der Schaeffler Gruppe keine direkte oder indirekte Beteiligung an der Continental AG.

1.3 Allgemeine Grundlagen

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

Dementsprechend ist der Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr 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. 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.

Darstellung der Vergleichsperiode

Die zum 31. Dezember 2014 bestehende Konzernstruktur, mit der Schaeffler AG als Mutterunternehmen der Schaeffler Gruppe, ist rechtlich am 31. Dezember 2013 entstanden. Die Vergleichsangaben für die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Kapitalflussrechnung und die Konzern-Segmentberichterstattung des vorliegenden Konzernabschlusses wurden im Rahmen eines sog. „Carve-Outs“ mit ihren fortgeführten Konzernbuchwerten aus dem IFRS-Konzernabschluss der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH zum 31. Dezember 2013 abgeleitet (Predecessor Accounting). Dabei wurde die Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe rückwirkend so dargestellt, als habe die aktuelle Konzernstruktur bereits vor dem 31. Dezember 2013 bestanden.

Das Finanzausgleichskonto, auf dem grundsätzlich der Liquiditätsbedarf der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH sowie bestimmte, aus dem Carve-Out resultierende, weitere Transaktionen zwischen der Schaeffler Gruppe und der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH erfasst waren, wurde ausgehend von einem ausgeglichenen Saldo zum 31. Dezember 2013 retrograd entwickelt. In der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde die Veränderung des Finanzausgleichskontos als „Veränderung Finanzausgleichskonto gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH“ im Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Die Ermittlung der Ertragsteuern der Schaeffler AG und ihrer Tochterunternehmen basierte für den Zeitraum vor dem 31. Dezember 2013 auf dem sog. Separate Return Approach. Dabei wurde unterstellt, dass die Gesellschaften der Schaeffler Gruppe, sofern diese nicht organschaftlich miteinander verbunden sind, eigenständige Steuersubjekte sind. Diesen wurden zur Neuberechnung von Ertragsteuern Ergebnisbeiträge nach der Konzernstruktur zugeordnet, wie sie seit dem 31. Dezember 2013 besteht. Steueraufwendungen und -erträge, die im Rahmen der Neuberechnung der Ertragsteuern Steuersubjekten der Schaeffler Gruppe zugeordnet worden sind und mit Steuerforderungen und -verbindlichkeiten der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH korrespondieren, wurden über das Finanzausgleichskonto erfasst.

Allgemeine Darstellung

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 Konzern-Bilanz erfolgt nach Fristigkeit. Die Schaeffler Gruppe 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 oder faktisch verpflichtet ist.

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

Durch die kaufmännische Rundung von Beträgen (in Mio. EUR) und Prozentangaben können Differenzen auftreten.

Bewertungsgrundlagen

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, wie sie in der EU anzuwenden sind, 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 der die Änderungen vorgenommen wurden, sowie in jeder Folgeperiode, die ebenfalls von den Änderungen betroffen ist.

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

- Ermittlung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer von Sachanlagen,
- Ermittlung des Abwertungsbedarfs bei Vorräten,
- Festlegung zahlungsmittelgenerierender Einheiten und Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Überprüfung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten und langfristigen Vermögenswerten,
- Bilanzierung von Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, insbesondere die Festlegung versicherungsmathematischer Parameter,
- Ansatz und Bewertung von Rückstellungen,
- Zeitwertermittlung von Finanzschulden und Derivaten sowie
- Einschätzung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern.

Aus der Anpassung in der Vergangenheit getroffener Annahmen sowie aus der Beseitigung zuvor bestehender Unsicherheiten resultierten im Geschäftsjahr 2014 in Bezug auf die zuvor genannten Sachverhalte grundsätzlich keine wesentlichen Effekte. Ausnahme hiervon stellt die Bewertung der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen dar. Aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus wurde der Abzinsungssatz gesenkt, was sich auf die Höhe der bilanzierten Rückstellung und des Eigenkapitals ausgewirkt hat (vgl. Tz. 4.10).

1.4 Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsgrundsätze

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

Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe sind alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen und vollkonsolidiert. Tochterunternehmen sind Unternehmen, die von der Schaeffler AG mittel- oder unmittelbar beherrscht werden. Beherrschung liegt in der Regel dann vor, wenn Schaeffler die Mehrheit der Stimmrechte hält oder anderweitig die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens bestimmen kann, um aus dessen Aktivitäten einen Nutzen zu ziehen. Letzteres wird dann als gegeben angesehen, wenn Schaeffler variablen Rückflüssen aus der Beteiligung ausgesetzt ist und auf diese Rückflüsse, über die Beeinflussung maßgeblicher Prozesse, einwirken kann. Die Unternehmen werden beginnend von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen, ab dem Schaeffler die Möglichkeit zur Beherrschung erlangt, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Verlust der Beherrschung eintritt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt. Dabei werden alle Vermögenswerte, Schulden und zusätzlich identifizierbaren immateriellen Vermögenswerte mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Im Anschluss werden die Anschaffungskosten der Beteiligungen mit dem anteiligen und neu bewerteten Eigenkapital der erworbenen Unternehmen verrechnet. Ein sich hieraus ergebender positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert. Negative Unterschiedsbeträge werden nach erneuter Überprüfung unmittelbar erfolgswirksam erfasst. Die Bewertung von nicht beherrschenden Anteilen erfolgt grundsätzlich zum anteiligen beizulegenden Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden (Partial-Goodwill-Methode).

Salden und Transaktionen mit konsolidierten Tochterunternehmen sowie daraus entstandene Erträge und Aufwendungen werden im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses in voller Höhe eliminiert. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen und innerhalb des Konzerns ausgeschüttete Dividenden werden ebenfalls vollständig eliminiert. 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 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ 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. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten zu bewerten sind, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet.

Kursgewinne und -verluste aus operativen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie damit zusammenhängende Währungsabsicherungen 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 Wechselkursrisiken abgeschlossene Derivate werden im Finanzergebnis abgebildet.

Auslandsgesellschaften

Die Darstellungswährung der Schaeffler Gruppe, wie auch die funktionale Währung der Schaeffler AG, ist der Euro. Vermögenswerte, einschließlich Geschäfts- oder Firmenwert, und Schulden von Tochterunternehmen, 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 sonstigen Ergebnis erfasst und im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Bei Ausscheiden des Tochterunternehmens aus dem Konsolidierungskreis werden im Eigenkapital erfasste Währungsumrechnungseffekte erfolgswirksam aufgelöst.

Die Posten der Konzern-Kapitalflussrechnung werden zu kumulierten Monatsdurchschnittskursen umgerechnet. Hiervon abweichend werden die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Stichtagskurs angesetzt.

Umsatzrealisierung und Umsatzkosten

Umsatzerlöse, die aus der Geschäftstätigkeit der Schaeffler Gruppe resultieren, werden zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung, abzüglich gewährter Preisnachlässe und Mengenrabatte erfasst.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern, Werkzeugen und selbst erstellten Maschinen 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 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 genannten Kriterien erfüllt sind.

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

Forschungs- und Entwicklungskosten

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

Aufwendungen für Forschungsaktivitäten 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. Entwicklungskosten werden nur dann als immaterielle Vermögenswerte angesetzt, wenn

- die technische Realisierbarkeit nachgewiesen werden kann,
- Schaeffler beabsichtigt, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen 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. die 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.

Finanzergebnis

Zinsaufwendungen und Zinserträge werden zeitanteilig erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung. Bei Vorliegen von Hinweisen auf eine eventuelle Wertminderung („Triggering Event“), mindestens jedoch einmal jährlich, ist ein Werthaltigkeitstest vorzunehmen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertberichtigungen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit erfolgt aus dem Vergleich des Buchwertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, welcher der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet wurde, mit deren erzielbarem Betrag. Eine zahlungsmittelgenerierende Einheit stellt die kleinste Einheit mit weitestgehend unabhängigen Mittelzuflüssen dar. In der Schaeffler Gruppe entspricht dies den Segmenten. Der erzielbare Betrag wird auf Basis von abgezinnten Zahlungsströmen (Discounted Cash Flow Methode) ermittelt und ist der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, und dem Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Hierbei wird zunächst der Nutzungswert ermittelt. 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. Eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts ist vorzunehmen, wenn der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Entfallen die Gründe für die Wertminderung in der Zukunft, wird ein außerplanmäßig abgeschriebener Geschäfts- oder Firmenwert nicht wieder durch Wertaufholung berichtigt.

Die erwarteten Zahlungsströme basieren auf einer Drei-Jahres-Planung, die regelmäßig vom Management der Schaeffler Gruppe überprüft wird. Dieser Detailplanung liegen konkrete Prämissen zu volkswirtschaftlichen Indikatoren, externen Absatzmarkterwartungen und internen Bedarfs-/Projektschätzungen 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 werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, welche die Ansatzkriterien des IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ erfüllen, zu Herstellungskosten aktiviert. Sollte die wirtschaftliche Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte bestimmbar sein, werden diese linear über ihre jeweilige wirtschaftliche Nutzungsdauer beschrieben. Die geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen bei Software drei Jahre und bei aktivierten Entwicklungskosten sechs 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.

Der Ausweis des linearen Abschreibungsaufwands eines immateriellen Vermögenswerts in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt in dem Funktionsbereich, in dem er zum Einsatz kommt. Wertminderungen bzw. -aufholungen werden im sonstigen Aufwand bzw. sonstigen Ertrag ausgewiesen.

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, die notwendig sind, um den Vermögenswert an seinen Standort und in betriebsbereiten Zustand zu bringen.

Sobald ein Anlagegut betriebsbereit ist, können weitere Anschaffungs- oder Herstellungskosten nur aktiviert werden, wenn diese zu einer wesentlichen Erhöhung des aus dem Anlagegut erwarteten Nutzenzuflusses führen und die Kosten eindeutig identifizierbar sind. Alle sonstigen nachträglichen Aufwendungen werden als laufender Instandhaltungsaufwand gebucht.

Sachanlagen werden auf der niedrigsten Ebene in Komponenten aufgeteilt, sofern diese Komponenten wesentlich voneinander abweichende Nutzungsdauern haben und ein Ersatz bzw. eine Überholung dieser Komponenten während der Gesamtnutzungsdauer der Anlage wahrscheinlich ist. Wartungs- und Reparaturkosten werden grundsätzlich als Aufwand erfasst.

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, zwei bis zehn Jahre bei technischen Anlagen und Maschinen sowie drei bis acht Jahre bei sonstigen Anlagen. In Abhängigkeit vom Funktionsbereich wird der Abschreibungsaufwand entsprechend in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Die Abschreibungsmethoden werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben.

Leasingverhältnisse

Leasingverhältnisse, bei denen Schaeffler im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übernimmt, werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert. In diesem Fall wird der Leasinggegenstand bei erstmaligem Ansatz in Höhe des niedrigeren Werts aus beizulegendem Zeitwert und Barwert der Mindestleasingzahlungen bewertet. In gleicher Höhe wird eine Schuld passiviert. Im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen 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.

Als Leasinggeschäft gelten auch Ansprüche bzw. Verpflichtungen, insbesondere aus Dienstleistungsverträgen, zu deren Erfüllung die Nutzung eines bestimmten Vermögenswertes erforderlich ist und die ein Recht auf Nutzung dieses Vermögenswertes auf den Anspruchsberechtigten übertragen.

Wertminderungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Schaeffler Gruppe überprüft die Werthaltigkeit von sonstigen immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen, sobald Hinweise für eine mögliche Wertminderung vorliegen („Triggering Event“).

Die Werthaltigkeit eines Vermögenswerts wird durch den Vergleich des fortgeführten Buchwerts des Vermögenswertes mit dem erzielbaren Betrag überprüft. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Können einem Vermögenswert keine Mittelzuflüsse zugeordnet werden, die weitgehend von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte unabhängig sind, wird der Werthaltigkeitstest nicht auf Ebene eines einzelnen Vermögenswerts, sondern auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit durchgeführt, welcher der Vermögenswert zuzuordnen ist. Eine Wertminderung liegt dann vor, wenn der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Entfallen die Gründe für eine durchgeführte Wertminderung, erfolgt eine Wertaufholung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Die Schaeffler Gruppe ermittelt den erzielbaren Betrag zunächst unter der Wertkonzeption des Nutzungswertes. Dieser wird mithilfe 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.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht nutzungsbereit sind, werden zu jedem Geschäftsjahresende auf Werthaltigkeit getestet.

Finanzinstrumente

Gemäß IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ 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. Finanzinstrumente umfassen originäre Finanzinstrumente und derivative Finanzinstrumente. Marktübliche Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt bzw. ausgebucht. 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. 4.13 ersichtlich.

Originäre Finanzinstrumente

Originäre 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, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten. Originäre 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 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ ein:

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte: Mit Ausnahme von Beteiligungen an nach der 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 im sonstigen Ergebnis erfasst werden (einschließlich entsprechender latenter Steuern). Die beizulegenden Zeitwerte werden grundsätzlich von Marktpreisen abgeleitet, es sei denn, dass keine notierten Preise bzw. kein aktiver Markt vorliegen. In diesen Fällen werden die beizulegenden Zeitwerte mithilfe von anerkannten Bewertungsverfahren, wie z. B. der Discounted Cash Flow Methode bestimmt. Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn der beizulegende Zeitwert nicht über anerkannte Bewertungsverfahren zuverlässig ermittelt werden kann.

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

Im Fall 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, sonstige finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmaren Zahlungen, die an keinem aktiven Markt notiert sind, sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente bilanziert. Jeweils zum Bilanzstichtag sowie im Fall des Vorliegens objektiver Hinweise erfolgt eine Überprüfung der Werthaltigkeit. Objektive Hinweise sind u. a. der Ausfall oder Verzug eines Schuldners sowie Hinweise auf Insolvenz. Wertminderungen 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.

Zahlungsmittel umfassen Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige äußerst liquide Finanzinvestitionen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten, gerechnet ab Erwerbszeitpunkt. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken und werden daher zu Anschaffungskosten bilanziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten: Finanzielle Verbindlichkeiten werden mittels Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der, der jeweiligen Verbindlichkeit zuzurechnenden, Transaktionskosten bewertet.

Bei Finanzverbindlichkeiten, die zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designiert wurden, wird der Teil des Gewinns oder Verlusts, der als effektive Absicherung ermittelt wird, im sonstigen Ergebnis erfasst und im übrigen kumulierten Eigenkapital ausgewiesen. Der ineffektive Teil wird ergebniswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

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

Derivate werden 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).

Mit Ausnahme von Derivaten, die als Sicherungsinstrument zur Absicherung von Zahlungsströmen im Rahmen von Cash Flow Hedges designiert wurden, werden sämtliche Derivate ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten“ zugewiesen. Zurechenbare Transaktionskosten werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der sie anfallen. Fair Value Hedges existieren in der Schaeffler Gruppe nicht.

Bei Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus einem als Sicherungsinstrument designierten Derivat, der als effektive Absicherung ermittelt wird, im sonstigen Ergebnis erfasst und im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Der ineffektive Teil wird ergebniswirksam erfasst.

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.

Nicht derivative Basisverträge werden im Hinblick auf eingebettete Derivate (z. B. Kündigungsoptionen) analysiert. Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag getrennt, 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 Zeitwert bewertet.

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 mithilfe der gleitenden Durchschnittspreisermittlungsmethode ermittelt. Unfertige sowie selbst erstellte fertige Erzeugnisse werden zu Herstellungskosten, bestehend aus Material- und Fertigungseinzelkosten, produktionsbezogenen Gemeinkosten sowie fertigungsbedingten Abschreibungen, 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

Latente Ertragsteuern werden entsprechend IAS 12 „Ertragsteuern“ unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode bilanziert.

Sofern nicht ein Ansatzverbot der Bilanzierung von latenten Steuern entgegensteht, werden auf temporäre Differenzen aus unterschiedlichen Wertansätzen in der IFRS-Konzern-Bilanz und den Steuerbilanzen, auf Verlust- und Zinsvorträge sowie auf zukünftige Steuererminderungsansprüche latente Steuern gebildet. Latente Steueransprüche werden in dem Maße bilanziert, wie es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das temporäre Differenzen und nicht genutzte steuerliche Verluste sowie nicht genutzte Zinsvorträge verwendet werden können. Die Unternehmenseinheiten werden individuell dahingehend beurteilt, ob es wahrscheinlich ist, dass künftige positive Ergebnisse entstehen.

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt unter Anwendung des zukünftigen Steuersatzes. Dabei werden Steuersatzänderungen berücksichtigt, sobald das zugrunde liegende Gesetzgebungsverfahren im Wesentlichen abgeschlossen ist.

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.

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 („Projected Unit Credit Method“) 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 ausübbarere 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 Industriefinanzen herangezogen wird. Die in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen entsprechen dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum Bilanzstichtag abzüglich eines ggf. dazugehörigen Planvermögens, das zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird. Als Planvermögen gelten, neben den zur Deckung

der Verpflichtung geführten Pensionsfonds, zudem auch sämtliche Vermögenswerte und Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen, die ausschließlich für Zahlungen an Pensionsberechtigte und nicht zur Deckung von Ansprüchen anderer Gläubiger verwendet werden können. 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 im sonstigen Ergebnis und weist diese im kumulierten übrigen Eigenkapital aus. Die Zinsaufwendungen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die Erträge aus Planvermögen werden pro Plan betrachtet und saldiert unter Finanzaufwendungen erfasst.

Im Rahmen der beitragsorientierten Pläne zahlt Schaeffler feste Beiträge an eine unabhängige dritte Partei. Die Schaeffler Gruppe übernimmt dabei keinerlei Garantie für die Entwicklung des Vermögenswertes bis zum Renteneintritt und darüber hinaus. Folglich sind alle Ansprüche durch die im jeweiligen Geschäftsjahr geleisteten Beiträge abgegolten. Die Beiträge werden ergebniswirksam im Personalaufwand 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 Konzern-Anhang angegeben.

Der Ansatz einer Rückstellung 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 widerspiegelt. Der sich aus der Aufzinsung der Rückstellung ergebende Zinsaufwand sowie die Zinsänderungseffekte werden innerhalb des Finanzergebnisses ausgewiesen.

1.5 Neue Rechnungslegungsvorschriften

2014 waren die nachfolgend beschriebenen Standards und Änderungen von Standards, die von der Europäischen Union (EU) in europäisches Recht übernommen wurden, erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Nr. 035

Standard	Datum der Anwendung	Inhalt des Standards bzw. der Änderung
IFRS 10 Konzernabschlüsse	01.01.2014	Ersetzt die entsprechenden Regelungen des IAS 27 „Einzelabschlüsse“ (früher „Einzel- und Konzernabschlüsse“) sowie SIC-12 („Konsolidierung – Zweckgesellschaften“)
IFRS 11 Gemeinsame Vereinbarungen	01.01.2014	Ersetzt IAS 31 „Anteile an Gemeinschaftsunternehmen“
IFRS 12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	01.01.2014	Angabepflichten zu Beteiligungen an anderen Unternehmen
Übergangsvorschriften (Änderungen an IFRS 10, 11 und 12)	01.01.2014	Änderungen der Übergangsvorschriften
Änderungen an IAS 28 Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (revised 2011)	01.01.2014	Integration der Bilanzierung von Joint Ventures und Auslagerung der Regelungen zu Anhangangaben nach IFRS 12
Änderungen an IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung	01.01.2014	Klarstellung zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten
Änderungen an IAS 39 Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen	01.01.2014	Aufrechterhaltung von Sicherungsbeziehungen unter bestimmten Voraussetzungen

Im Rahmen der Einführung von IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ wurde eine einheitliche Definition des Beherrschungsbegriffs für Zwecke der Konsolidierung eingeführt. Nach IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ werden gemeinsame Vereinbarungen nunmehr, anhand ihres wirtschaftlichen Gehalts, als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) oder gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) klassifiziert. Aufgrund der Anwendung der beiden Standards ergaben sich keine Änderungen auf den Konsolidierungskreis der Schaeffler AG.

Die zusätzlichen Anhangangaben gemäß IFRS 12 sind in ihrer Gesamtheit unwesentlich.

Die Übergangsvorschriften (Änderungen an IFRS 10, 11 und 12) haben keine Auswirkung auf die Berichterstattung der Schaeffler Gruppe.

Die Änderungen an IAS 39 „Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen“, IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (revised 2011)“ und IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ haben keine Auswirkungen auf die Berichterstattung der Schaeffler Gruppe.

Das International Accounting Standards Board (IASB) hat die nachfolgend beschriebenen Änderungen von Standards verabschiedet, die für die Schaeffler Gruppe im Geschäftsjahr 2014 noch nicht verpflichtend anzuwenden waren. Eine vorzeitige Anwendung wurde nicht vorgenommen.

Nr. 036

Standard/Interpretation	Datum der verpflichtenden Anwendung	Inhalt des Standards/der Interpretation bzw. der Änderung	Erwartete Auswirkung auf die Schaeffler Gruppe
Annual Improvements 2011-2013	01.01.2015	Diverse Änderungen an IFRS 1, IFRS 3, IAS 40	keine bis geringfügig
Annual Improvements 2010-2012	01.02.2015	Diverse Änderungen an IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24, IAS 38	keine bis geringfügig
Änderungen an IAS 19	01.02.2015	Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge	keine

Des Weiteren wurden durch das IASB folgende neue Standards 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 vorzeitige Anwendung wurde nicht vorgenommen.

Nr. 037

Standard/Interpretation	Datum der verpflichtenden Anwendung	Inhalt des Standards/der Interpretation bzw. der Änderung	Erwartete Auswirkung auf die Schaeffler Gruppe
Annual Improvements 2012-2014	01.01.2016	Diverse Änderungen an IFRS 5, IFRS 7, IAS 19 und IAS 34	keine bis geringfügig
Änderungen von IAS 1	01.01.2016	Darstellung des Abschlusses	geringfügig
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	01.01.2016	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen	keine
Änderungen an IAS 16 und IAS 38	01.01.2016	Klarstellung der zulässigen Abschreibungsmethoden	keine
Änderungen an IFRS 11	01.01.2016	Bilanzierung des Erwerbs von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten	keine
IFRS 15	01.01.2017	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	Erfassung von Umsatzerlösen ¹⁾
IFRS 9	01.01.2018	Bilanzierung von Finanzinstrumenten: Klassifizierung, Erfassung und Ausbuchung, Bewertung, Wertminderung, Hedge Accounting	Bilanzierung von Finanzinstrumenten und Anpassung der dazugehörigen Anhangsangaben ¹⁾

¹⁾ Detaillierte Aussagen zum Umfang der Auswirkungen sind aktuell noch nicht möglich.

2. Grundlagen der Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) umfasste im Geschäftsjahr 2014 neben der Schaeffler AG 155 (Vj.: 157) Tochterunternehmen. Davon haben 53 (Vj.: 54) Unternehmen ihren Sitz in Deutschland und 102 (Vj.: 103) im Ausland.

Im Konsolidierungskreis der Schaeffler AG (vormals INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) ergaben sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 keine wesentlichen Änderungen auf den Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe.

Zum 31. Dezember 2014 waren fünf (Vj.: sechs) Beteiligungen (davon zwei Gemeinschaftsunternehmen; Vj.: zwei) gemäß der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Für weitergehende Informationen zur Zusammensetzung der Schaeffler Gruppe wird auf Tz. 5.9 verwiesen.

3. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Nr. 038

in Mio. EUR	2014	2013
Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern	11.962	10.996
Sonstige Umsatzerlöse	162	209
Summe	12.124	11.205

Der Posten **sonstige Umsatzerlöse** beinhaltet im Wesentlichen Erlöse aus Dienstleistungen (z. B. für Forschung und Entwicklung) in Höhe von 88 Mio. EUR (Vj.: 113 Mio. EUR) sowie Erlöse aus dem Verkauf von Werkzeugen und selbst erstellten Maschinen in Höhe von 72 Mio. EUR (Vj.: 92 Mio. EUR).

3.2 Sonstige Erträge

Nr. 039

in Mio. EUR	2014	2013
Erträge aus Währungseffekten	8	35
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	13	1
Erträge aus der Herabsetzung von Wertberichtigungen	5	3
Gewinn aus dem Abgang von Vermögenswerten	1	3
Übrige Erträge	22	30
Summe	49	72

Die Veränderung der **Erträge aus Währungseffekten** gegenüber dem Vorjahr resultierte hauptsächlich aus realisierten Kurseffekten aus Devisentermingeschäften zur Absicherung von Forderungen und Verbindlichkeiten in US-Dollar.

Die **Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen** enthielten im Wesentlichen den nicht in Anspruch genommenen Teil der Rückstellung aus dem EU-Kartellverfahren im Geschäftsjahr 2013 (weitergehende Erläuterung siehe Tz. 4.11).

3.3 Sonstige Aufwendungen

Nr. 040

in Mio. EUR	2014	2013
Aufwendungen aus der Erhöhung von Wertberichtigungen	6	6
Verlust aus dem Abgang von Vermögenswerten	2	4
Übrige Aufwendungen	81	425
Summe	89	435

Der Rückgang der **übrigen Aufwendungen** gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus einem Sondereffekt des Vorjahres in Höhe von 380 Mio. EUR aus dem abgeschlossenen EU-Kartellverfahren (weitergehende Erläuterung siehe Tz. 4.11). Dem gegenüber standen im Berichtsjahr u. a. Aufwendungen aus der Bildung von bilanziellen Risikovorsorgen für die laufenden Untersuchungen der Kartellbehörden in Korea und Brasilien. Des Weiteren waren in den übrigen Aufwendungen u. a. Avalprovisionen enthalten.

3.4 Personalaufwand und Mitarbeiteranzahl

Nr. 041

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen	2014	2013
Europa	56.755	55.001
Americas	12.200	11.969
Greater China	9.121	7.533
Asien/Pazifik	2.692	2.557
Summe	80.768	77.060

Die Mitarbeiteranzahl zum 31. Dezember 2014 lag bei 82.294 und damit um 5,2 % über dem Vorjahreswert von 78.258.

Der Personalaufwand der Schaeffler Gruppe setzte sich wie folgt zusammen:

Nr. 042

in Mio. EUR	2014	2013
Löhne und Gehälter	2.934	2.794
Soziale Abgaben	564	530
Sonstiger Personalaufwand	81	72
Summe	3.579	3.396

Die Erhöhung des Personalaufwands im Geschäftsjahr 2014 resultierte im Wesentlichen aus lokalen Tarifierhöhungen und dem gezielten Aufbau von Kapazitäten vor allem in der Fertigung und den fertigungsnahen Bereichen in den Regionen Greater China und Europa.

3.5 Finanzergebnis

Nr. 043

				2014
in Mio. EUR	Finanzaufwendungen	Finanzerträge	Finanzergebnis	
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-488	0	-488	
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-71	242	171	
Effekte aus Währungsumrechnung	-244	0	-244	
Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage	5	0	5	
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	-51	0	-51	
Sonstige Effekte	-26	13	-13	
Summe	-875	255	-620	

				2013
in Mio. EUR	Finanzaufwendungen	Finanzerträge	Finanzergebnis	
Zinsaufwendungen für Finanzschulden ¹⁾	-448	0	-448	
Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten	-99	114	15	
Effekte aus Währungsumrechnung	0	88	88	
Amortisation aus Cash Flow Hedge Rücklage	2	0	2	
Zinseffekte Pensionen und Altersteilzeitverpflichtungen	-50	0	-50	
Sonstige Effekte	-46	15	-31	
Summe	-641	217	-424	

¹⁾ Inkl. Transaktionskosten.

Die Zinsaufwendungen für Finanzschulden enthalten Zinszahlungen und Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit der externen Konzernfinanzierung in Höhe von 320 Mio. EUR (Vj.: 388 Mio. EUR). Zudem sind Aufwendungen aus den im Geschäftsjahr 2014 durchgeführten Refinanzierungen in Höhe von 144 Mio. EUR enthalten.

Die wesentlichen Bestandteile der Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten sind Erträge im Zusammenhang mit Zins- und Zinswährungsderivaten in Höhe von netto 226 Mio. EUR (Vj.: Aufwendungen in Höhe von 99 Mio. EUR) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit eingebetteten Derivaten in Höhe von netto 55 Mio. EUR (Vj.: Erträge in Höhe von 114 Mio. EUR). Die mit den Refinanzierungen im Geschäftsjahr 2014 verbundene Ausbuchung der Kündigungsoptionen der vorzeitig zurückgeführten Anleihen sowie die Effekte aus den Konditionsanpassungen der Kündigungsmöglichkeiten der institutionellen Darlehens-tranchen führten zu Aufwendungen in Höhe von 77 Mio. EUR.

Aus der Fremdwährungsumrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergaben sich Aufwendungen in Höhe von netto 244 Mio. EUR (Vj.: Erträge in Höhe von 88 Mio. EUR). Die Aufwendungen resultierten im Wesentlichen aus der Umrechnung der in US-Dollar denominierten Finanzierungsinstrumente in Euro (vgl. Tz. 1.4). Durch die Absicherung dieser Instrumente mit Zinswährungsderivaten entstanden gegenläufige Effekte in Höhe von 226 Mio. EUR, die unter dem Posten Bewertungsänderungen und Ausgleichszahlungen von Derivaten ausgewiesen wurden.

Weitere Erträge in Höhe von 5 Mio. EUR (Vj.: 2 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 51 Mio. EUR (Vj.: 50 Mio. EUR). Ergänzende Erläuterungen zu den Pensionen sind unter Tz. 4.10 zu finden.

3.6 Ertragsteuern

Nr. 044

in Mio. EUR	2014	2013
Laufende Ertragsteuern	332	310
Latente Ertragsteuern	-90	142
Ertragsteuern	242	452

Die Schaeffler AG als Kapitalgesellschaft hat im Berichtszeitraum 2014 der deutschen Körperschaftsteuer und der jeweiligen kommunal festgelegten Gewerbesteuer unterliegen.

Für das Geschäftsjahr 2014 lag der durchschnittliche Steuersatz im Inland bei 28,3 % (Vj.: 28,1 %). Dieser Steuersatz beinhaltet die Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag mit 15,9 % (Vj.: 15,9 %) sowie die durchschnittliche Gewerbesteuer mit 12,4 % (Vj.: 12,2 %). Die inländischen Personengesellschaften unterliegen grundsätzlich nur der Gewerbesteuer.

Der Ertrag an periodenfremden tatsächlichen Ertragsteuern belief sich im Geschäftsjahr 2014 auf 32 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2014 entstand ein periodenfremder latenter Steueraufwand in Höhe von 11 Mio. EUR (Vj.: 49 Mio. EUR).

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 2014 basierte auf einem effektiven Gewerbesteuer- und Körperschaftsteuersatz inkl. Solidaritätszuschlag der Schaeffler Gruppe in Höhe von 28,3 % (Vj.: 28,0 %).

Nr. 045

in Mio. EUR	2014	2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	904	586
Erwartete Ertragsteuern	256	164
Zuführungen/Abzüge aufgrund lokal abweichender Bemessungsgrundlagen	8	7
Abweichungen vom erwarteten Steuersatz	-4	-6
Änderung von Steuersätzen und -gesetzen	0	-1
Änderung Wertberichtigung, Nichtaktivierung latenter Steuern	-6	45
Steuer Guthaben	-12	-7
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	29	217
Periodenfremde Steuern	-21	26
Sonstiges	-8	7
Ertragsteuern gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	242	452

Die im Posten **Abweichung vom erwarteten Steuersatz** ausgewiesenen Effekte ergaben sich vor allem durch unterschiedliche landesspezifische Steuerbelastungen deutscher und ausländischer Gesellschaften.

Der Posten **Änderung Wertberichtigung, Nichtaktivierung latenter Steuern** beinhaltet im Wesentlichen die Aktivierung bisher nicht angesetzter Verlustvorträge, deren zukünftige Nutzung nunmehr als wahrscheinlich eingestuft wurde. Darüber hinaus sind hier aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen erfasst, die bisher nicht mit einer latenten Steuer belegt waren.

Die **nicht abzugsfähigen Aufwendungen** beinhalten u. a. steuerlich nicht abzugsfähige Betriebsausgaben sowie latente Steuerschulden aus geplanten Dividendenausschüttungen von Tochterunternehmen. Ebenso beinhaltet dieser Posten einen gegenläufigen Effekt aus der Aktivierung bisher nicht genutzter Zinsvorträge. Die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus im Vorjahr steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen aus dem abgeschlossenen EU-Kartellverfahren (weitergehende Erläuterungen siehe Tz. 4.11).

4. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

4.1 Immaterielle Vermögenswerte

Nr. 046

in Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwerte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Selbst erstellte immaterielle Vermögens- werte	Summe
Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
Bestand zum 01. Januar 2013	483	1.017	236	1.736
Zugänge	0	10	8	18
Abgänge	0	-17	0	-17
Währungsumrechnung	0	-2	0	-2
Bestand zum 31. Dezember 2013	483	1.008	244	1.735
Bestand zum 01. Januar 2014	483	1.008	244	1.735
Zugänge	0	19	31	50
Abgänge	0	-3	0	-3
Währungsumrechnung	0	5	0	5
Bestand zum 31. Dezember 2014	483	1.029	275	1.787
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand zum 01. Januar 2013	0	993	189	1.182
Abschreibungen	0	11	23	34
Abgänge	0	-17	0	-17
Währungsumrechnung	0	-2	0	-2
Bestand zum 31. Dezember 2013	0	985	212	1.197
Bestand zum 01. Januar 2014	0	985	212	1.197
Abschreibungen	0	14	19	33
Abgänge	0	-3	0	-3
Währungsumrechnung	0	5	0	5
Bestand zum 31. Dezember 2014	0	1.001	231	1.232
Nettobuchwerte				
Zum 01. Januar 2013	483	24	47	554
Zum 31. Dezember 2013	483	23	32	538
Zum 01. Januar 2014	483	23	32	538
Zum 31. Dezember 2014	483	28	44	555

Die Buchwerte der den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordneten **Geschäfts- oder Firmenwerte** beliefen 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. 1.4 dargestellten Vorgehensweise überprüft.

Zur Ermittlung des erzielbaren Betrags wurde für die über den Detailplanungszeitraum bis 2017 hinausgehenden Cash Flows eine jährliche Wachstumsrate in Höhe von 1,0 % (Vj.: 1,0 %) pro Segment zugrunde gelegt. Als gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz wurde, in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Geschäft und dem Land, in dem das Geschäft betrieben wird, ein entsprechender Vorsteuerzinssatz von 13,7 % (Vj.: 14,6 %) für das Segment Automotive und von 13,8 % (Vj.: 14,7 %) für das Segment Industrie angenommen. Dies entspricht einem Nachsteuerzinssatz von 9,7 % für das Segment Automotive (Vj.: 10,2 %) und 9,7 % für das Segment Industrie (Vj.: 10,1 %).

Für das Geschäftsjahr 2014 sowie für das Vorjahr war der ermittelte Nutzungswert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten größer als deren Buchwert. Somit bestand kein Wertminderungsbedarf.

Der Bestand der in den **selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten** enthaltenen Entwicklungskosten erhöhte sich im Geschäftsjahr 2014 auf 29 Mio. EUR (Vj.: 11 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren Zugänge in Höhe von 26 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR), denen planmäßige Abschreibungen in Höhe von 8 Mio. EUR (Vj.: 10 Mio. EUR) gegenüberstanden.

Des Weiteren war selbst erstellte Software, vor allem aus der Einführung von ERP-Systemen, in Höhe von 15 Mio. EUR (Vj.: 21 Mio. EUR) in den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen Abschreibungen in Höhe von 33 Mio. EUR (Vj.: 34 Mio. EUR) sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst: Umsatzkosten 9 Mio. EUR (Vj.: 10 Mio. EUR), Kosten der Forschung und Entwicklung 5 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR), Kosten des Vertriebs 2 Mio. EUR (Vj.: 3 Mio. EUR) und Kosten der allgemeinen Verwaltung 17 Mio. EUR (Vj.: 16 Mio. EUR).

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten waren 26 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) enthalten, die noch keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen.

4.2 Sachanlagen

Nr. 047

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 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	20	205	9	-234	0
Währungsumrechnung	-37	-146	-15	-10	-208
Bestand zum 31. Dezember 2013	2.209	6.650	891	389	10.139
Bestand zum 01. Januar 2014	2.209	6.650	891	389	10.139
Zugänge	21	351	82	439	893
Zugänge Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0
Abgänge	-4	-166	-35	-3	-208
Umbuchungen	52	231	16	-299	0
Währungsumrechnung	58	188	16	17	279
Bestand zum 31. Dezember 2014	2.336	7.254	970	543	11.103
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen					
Bestand zum 01. Januar 2013	1.061	4.689	707	0	6.457
Abschreibungen	74	466	73	0	613
Zugänge Konsolidierungskreis	1	2	3	0	6
Wertminderungen	0	0	0	5	5
Abgänge	-6	-120	-51	0	-177
Umbuchungen	0	2	-2	0	0
Währungsumrechnung	-15	-107	-12	0	-134
Bestand zum 31. Dezember 2013	1.115	4.932	718	5	6.770
Bestand zum 01. Januar 2014	1.115	4.932	718	5	6.770
Abschreibungen	75	469	70	0	614
Zugänge Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0
Wertminderungen	0	3	0	0	3
Abgänge	-4	-162	-33	0	-199
Umbuchungen	0	-1	1	0	0
Währungsumrechnung	23	132	12	0	167
Bestand zum 31. Dezember 2014	1.209	5.373	768	5	7.355
Nettobuchwerte					
Zum 01. Januar 2013	1.141	1.821	177	376	3.515
Zum 31. Dezember 2013	1.094	1.718	173	384	3.369
Zum 01. Januar 2014	1.094	1.718	173	384	3.369
Zum 31. Dezember 2014	1.127	1.881	202	538	3.748

Zum 31. Dezember 2014 hatte die Schaeffler Gruppe offene Verpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen für den Kauf von Sachanlagen in Höhe von 262 Mio. EUR (Vj.: 177 Mio. EUR).

4.3 Aktive und passive latente Steuern sowie Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten

Aktive und passive latente Steuern

Die Gesamtbeträge der aktiven und passiven latenten Steuern resultierten aus den folgenden Posten:

Nr. 048

in Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Immaterielle Vermögenswerte	3	-18	1	-12
Sachanlagen	88	-147	78	-129
Finanzielle Vermögenswerte	1	-32	4	-22
Vorräte	78	-5	76	-5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	42	-137	37	-122
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	378	-60	252	-63
Sonstige Rückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten	219	-108	170	-197
Verlust- und Zinsvorräte	53	0	14	0
Sonstiges	1	-7	0	-6
Latente Steuern (vor Saldierung)	863	-514	632	-556
Saldierung	-408	408	-414	414
Latente Steuern	455	-106	218	-142

Zum Bilanzstichtag bestanden Vorräte aufgrund der Zinsschranke nach Anpassungen für Vorjahre in Höhe von nominell 135 Mio. EUR (Vj.: 558 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsvorräte resultierte im Wesentlichen aus einer konzerninternen Umstrukturierung. Die Zinsvorräte waren in den Vorjahren nicht mit latenten Steuern belegt, sodass sich durch den Rückgang kein Steueraufwand ergab. Im Geschäftsjahr 2014 wurde aufgrund hinreichend wahrscheinlich eingeschätzter Nutzbarkeit erstmals eine aktive latente Steuer auf bestehende Vorräte aufgrund der Zinsschranke in Höhe von 34 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR) gebildet.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von 6 Mio. EUR (Vj.: 25 Mio. EUR) wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet, da deren zukünftige Nutzung nicht wahrscheinlich ist.

Der Bruttobestand an Verlustvorräten zum 31. Dezember 2014 betrug für die Körperschaftsteuer 120 Mio. EUR (Vj.: 158 Mio. EUR) und für die Gewerbesteuer 38 Mio. EUR (Vj.: 13 Mio. EUR). Davon wurden auf körperschaftsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 79 Mio. EUR (Vj.: 107 Mio. EUR) und auf gewerbesteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 12 Mio. EUR (Vj.: 8 Mio. EUR) keine latenten Steuern gebildet.

Der überwiegende Teil der nicht angesetzten Verlustvorräte sowie der verbleibenden Zinsvorräte sind unbefristet nutzbar.

Auf einbehaltene Gewinne bei bestimmten Tochterunternehmen in Höhe von 1.348 Mio. EUR (Vj.: 1.895 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern abgegrenzt, da diese Gewinne laufend reinvestiert werden sollen und eine Ausschüttung nicht beabsichtigt ist.

Zum Bilanzstichtag wiesen einige Tochterunternehmen bzw. steuerliche Organschaften, die einen Verlust erwirtschaftet hatten, einen Nettoüberhang an aktiven latenten Steuern in Höhe von 29 Mio. EUR (Vj.: 18 Mio. EUR) aus. Die Realisierung aktiver latenter Steuern wurde als wahrscheinlich eingeschätzt, da für zukünftige Perioden ein ausreichend zu versteuerndes Ergebnis erwartet wird.

Zum 31. Dezember 2014 betrug der Saldo im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasster latenter Steuern 272 Mio. EUR (Vj.: 94 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus den Veränderungen der Zeitwerte von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten sowie von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten und der Anpassung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten

Die Ertragsteuerforderungen betragen zum 31. Dezember 2014 50 Mio. EUR (Vj.: 104 Mio. EUR) und waren mit Ausnahme von 8 Mio. EUR (Vj.: 12 Mio. EUR) kurzfristig.

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten betragen zum 31. Dezember 2014 392 Mio. EUR (Vj.: 387 Mio. EUR). Zum 31. Dezember 2014 waren davon 237 Mio. EUR langfristig (Vj.: 235 Mio. EUR).

4.4 Vorräte

Nr. 049

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	317	294
Unfertige Erzeugnisse	431	399
Fertige Erzeugnisse und Handelswaren	960	840
Geleistete Anzahlungen	5	3
Summe	1.713	1.536

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Aufwendungen in Höhe von 8,523 Mio. EUR (Vj.: 7,877 Mio. EUR) aus dem Verbrauch von Vorräten in den Umsatzkosten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die auf die Vorräte erfasste Wertberichtigung belief sich im Geschäftsjahr 2014 auf 209 Mio. EUR (Vj.: 217 Mio. EUR).

4.5 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nr. 050

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (brutto)	1.924	1.699
Wertberichtigung	-24	-23
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	1.900	1.676

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Wertberichtigung auf diese Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

Nr. 051

in Mio. EUR	2014	2013
Wertberichtigung zum 01. Januar	-23	-23
Zuführungen	-6	-6
Inanspruchnahmen	0	3
Wertaufholungen	5	3
Wertberichtigung zum 31. Dezember	-24	-23

Die überfälligen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Nr. 052

in Mio. EUR		31.12.2014	31.12.2013
Buchwert		1.900	1.676
Davon nicht überfällig		1.767	1.572
	Bis zu 60 Tage	122	91
	61 – 120 Tage	7	8
Davon überfällig	121 – 180 Tage	1	3
	181 – 360 Tage	2	1
	> 360 Tage	1	1

In Höhe von 940 Mio. EUR (Vj.: 864 Mio. EUR) dienten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2014 als Sicherheiten für Kredit- und Anleihenverträge.

Angaben zu Währungs- und Liquiditätsrisiken der Schaeffler Gruppe in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden in Tz. 4.13 gemacht.

4.6 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte

Nr. 053

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						
Ausleihungen und Finanzforderungen	1.701	271	1.972	2	114	116
Handelbare Wertpapiere	11	1	12	9	0	9
Derivative finanzielle Vermögenswerte	244	25	269	189	60	249
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4	46	50	2	58	60
Summe	1.960	343	2.303	202	232	434

Der Anstieg der langfristigen **Ausleihungen und Finanzforderungen** stand überwiegend im Zusammenhang mit der im Dezember 2014 erfolgten Sachkapitalerhöhung. Dabei wurden Darlehensforderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.700 Mio. EUR in die Schaeffler Gruppe eingebracht (vgl. Tz. 4.8 und Tz. 5.5). Der kurzfristige Anteil beinhaltet ebenfalls Finanzforderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen.

Die langfristigen **derivativen finanziellen Vermögenswerte** enthielten zum 31. Dezember 2014 im Wesentlichen Derivate zur Währungsabsicherung sowie eingeräumte Optionen zur vorzeitigen Rückzahlung von Finanzschulden. Der kurzfristige Anteil der derivativen finanziellen Vermögenswerte betraf Marktwerte von Derivaten, die zur Absicherung von Währungsrisiken in der Schaeffler Gruppe eingesetzt werden.

Die kurzfristigen **übrigen finanziellen Vermögenswerte** bestanden im Wesentlichen aus Forderungen gegenüber Mitarbeitern, Schadenersatzansprüchen und gezahlten Kautionen.

Zum 31. Dezember 2014 wurden keine Wertberichtigungen auf sonstige finanzielle Vermögenswerte gebildet (Vj.: 1 Mio. EUR).

Als Sicherheiten für Kredit- und Anleihenverträge dienten zum 31. Dezember 2014 sonstige finanzielle Vermögenswerte von insgesamt 2.099 Mio. EUR (Vj.: 203 Mio. EUR).

Angaben zu Währungs- und Liquiditätsrisiken der Schaeffler Gruppe in Bezug auf die sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden in Tz. 4.13 zu Finanzinstrumenten gemacht.

Nr. 054

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt
Sonstige Vermögenswerte						
Vermögenswerte aus der Bewertung von Pensionen	36	0	36	38	0	38
Steuerforderungen	1	145	146	1	116	117
Übrige Vermögenswerte	21	36	57	15	25	40
Summe	58	181	239	54	141	195

Die **Steuerforderungen** umfassten im Wesentlichen Forderungen aus Umsatzsteuererstattungen.

Als Sicherheiten für Kredit- und Anleihenverträge dienten zum 31. Dezember 2014 sonstige Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 3 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR).

4.7 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten umfasste zum 31. Dezember 2014 im Wesentlichen Bankguthaben.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind zum Bilanzstichtag 172 Mio. EUR (Vj.: 151 Mio. EUR) enthalten, die von Tochterunternehmen in den Ländern Argentinien, Brasilien, China, Indien, Kolumbien, Peru, Philippinen, Südkorea, Südafrika, Thailand, 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.

Zum Bilanzstichtag dienten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von 296 Mio. EUR (Vj.: 36 Mio. EUR) als Sicherheiten für Kredit- und Anleihenverträge.

4.8 Eigenkapital

Nr. 055

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Gezeichnetes Kapital	600	500
Kapitalrücklage	1.600	0
Sonstige Rücklagen	-1.276	-2.031
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-737	-492
Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital	187	-2.023
Nicht beherrschende Anteile	71	57
Eigenkapital	258	-1.966

Die rechtliche Konzernstruktur der Schaeffler AG (vormals: INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) ist erst zum 31. Dezember 2013 entstanden, weshalb die erforderlichen historischen Finanzinformationen, die Vergleichsperioden (Vorjahresvergleiche), im Rahmen eines sog. Carve Outs erstellt wurden (vgl. Tz. 1.3).

Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2013 ergab sich aus dem Residualwert der von der Schaeffler AG (bis 24. Oktober 2014 INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung) in den Konsolidierungskreis übernommenen Vermögenswerte und Schulden. Diese wurden mit ihren fortgeführten Konzernbuchwerten übernommen (Predecessor Accounting).

Zur Stärkung der Eigenkapitalbasis hat die Schaeffler AG im Berichtsjahr die nachfolgend beschriebenen Kapitalmaßnahmen durchgeführt.

Die am 24. Oktober 2014 erfolgte Umwandlung der INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft hatte auf die Höhe des Eigenkapitals keinen Einfluss. Das Stammkapital in Höhe von 500 Mio. EUR wurde im Rahmen des Formwechsels zum Grundkapital der Schaeffler AG und ist eingeteilt in 50.000.000 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien.

Am 03. November 2014 verzichtete die Gesellschafterin Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH auf einen Teilbetrag in Höhe von 101 Mio. EUR einer Darlehensforderung gegenüber der Schaeffler AG, was zu einer Erhöhung der **sonstigen Rücklagen** in gleicher Höhe führte.

Am 12. Dezember 2014 beschloss die außerordentliche Hauptversammlung der Schaeffler AG eine Erhöhung des **gezeichneten Kapitals** um nominell 100 Mio. EUR, durch Ausgabe von 10.000.000 neuen auf den Namen lautenden nennwertlosen Stückaktien. Zur Übernahme der neuen Aktien wurde ausschließlich die Schaeffler Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach, zugelassen. Die neuen Aktien sind ab dem 01. Januar 2015 gewinnberechtigt. Die Eintragung der Kapitalerhöhung ins Handelsregister erfolgte am 30. Dezember 2014.

Die Kapitalerhöhung wurde durch die Schaeffler Verwaltungs GmbH mittels Sacheinlage geleistet. Gegenstand der Sacheinlage waren Darlehensforderungen der Schaeffler Verwaltungs GmbH gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH mit einem Nominalwert in Höhe von 1.071 Mio. EUR sowie gegenüber der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG mit einem Nominalwert in Höhe von 629 Mio. EUR. Beide Darlehensforderungen haben eine Laufzeit bis Dezember 2024 und werden zum Bilanzstichtag mit 4,0 % p. a. verzinst (vgl. Tz. 5.5). Der die Erhöhung des gezeichneten Kapitals übersteigende Zeitwert der Sacheinlage in Höhe von 1.600 Mio. EUR wurde der **Kapitalrücklage** zugewiesen.

Das **gezeichnete Kapital** der Schaeffler AG betrug somit zum 31. Dezember 2014 600 Mio. EUR, eingeteilt in 60.000.000 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien, welche zu 83,3 % von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH und zu 16,7 % von der Schaeffler Verwaltungs GmbH gehalten werden. Das gezeichnete Kapital war voll eingezahlt. Zum Bilanzstichtag existierten weder genehmigte noch bedingte Kapitalien oder Beschlüsse betreffend solcher Kapitalien. Jede Aktie gewährt ein Stimmrecht.

Die **Kapitalrücklage** zum 31. Dezember 2014 resultierte aus der im Berichtsjahr durchgeführten Kapitalerhöhung.

Die **sonstigen Rücklagen** beinhalteten im Wesentlichen den zum 31. Dezember 2013 rechnerisch ermittelten Residualwert aus den im Rahmen des Carve-Out (vgl. Tz. 1.3) übernommenen Vermögenswerten und Schulden, die thesaurierten Gewinne des Vorjahres, das Konzernergebnis des Berichtsjahres und den Effekt aus dem oben beschriebenen Forderungsverzicht.

Das **kumulierte übrige Eigenkapital** setzte sich im Wesentlichen aus Effekten der Währungsumrechnung, den Veränderungen der Zeitwerten von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten sowie von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten und der Anpassung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen zusammen.

Die **nicht beherrschenden Anteile** zum 31. Dezember 2014 resultierten im Wesentlichen aus Beteiligungen am Eigenkapital der FAG Bearings India Ltd., Indien, ohne beherrschenden Einfluss.

Für das Geschäftsjahr 2014 wird der Hauptversammlung der Schaeffler AG eine Dividende in Höhe von 250 Mio. EUR (entspricht 4,17 EUR pro Anteil) vorgeschlagen.

4.9 Kurz- und langfristige Finanzschulden

Nr. 056

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr
Bank- und institutionelle Darlehen	1.775	1	1.774	2.236	27	2.209
Anleihen	4.634	0	4.634	3.506	0	3.506
Sonstige Finanzschulden	5	0	5	11	6	5
Finanzschulden	6.414	1	6.413	5.753	33	5.720

Die Erhöhung der Finanzschulden gegenüber dem 31. Dezember 2013 ist im Wesentlichen auf die Finanzierung der Kartellstrafe im zweiten Quartal 2014 sowie auf Währungsumrechnungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden in Euro zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2014 bestanden zwischen der Schaeffler Gruppe und ihren beherrschenden Gesellschaften keine Darlehensverbindlichkeiten (Vj.: 6 Mio. EUR).

Im Mai 2014 wurden vier neue Anleihen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,0 Mrd. EUR von der Schaeffler Finance B.V. emittiert. Die Anleihen sind am Euro MFT Marktsegment der Börse Luxemburg notiert. In Zuge dessen wurden die Kredittranchen C EUR und C USD durch die Aufnahme neuer Kredittranchen (E EUR und E USD) vollständig abgelöst. Die neuen Kredittranchen verfügen über günstigere Konditionen und verbesserte Fälligkeitsprofile. Beide Kredittranchen sind besichert und verfügen jeweils über einen Basiszinssatz (Floor) in Höhe von 0,75 %. Mit den Mittelzuflüssen aus der Refinanzierung im Mai 2014 wurden die 2017 EUR-Retail-Anleihe sowie die 2019 EUR- und USD-Anleihen vorzeitig zurückgezahlt. Des Weiteren wurden die beiden institutionellen Kredittranchen abgelöst und eine Teiltilgung der Kredittranche D in Höhe von 309 Mio. EUR geleistet. Im Mai 2014 leistete die Schaeffler Gruppe zudem eine weitere Teiltilgung der Kredittranche D in Höhe von 171 Mio. EUR.

Im Oktober 2014 wurde eine weitere Refinanzierung durchgeführt. Dabei wurden die Kredittranchen D, E EUR und E USD durch die Aufnahme der beiden neuen Kredittranchen B EUR und B USD vollständig zurückgeführt. Beide Kredittranchen verfügen über einen Basiszinssatz (Floor) von 0,75 %. Des Weiteren wurde die bestehende Revolving Credit Facility durch eine neue Revolving Credit Facility mit einer Laufzeit bis 2019 ersetzt.

Zum 31. Dezember 2014 setzte sich die Konzernfinanzierung aus zwei Kredittranchen mit einem Nominalwert von umgerechnet rund 1.821 Mio. EUR bei institutionellen Investoren (Facilities Agreement), acht Anleihen mit einem Nominalwert von umgerechnet rund 4.671 Mio. EUR sowie einer revolvingenden Betriebsmittellinie in Höhe von 1.000 Mio. EUR zusammen.

Die einzelnen Kredittranchen des Facilities Agreement setzten sich wie folgt zusammen:

Nr. 057

Tranche	Wäh- rung	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014		31.12.2013	Fälligkeit
		Nominalwert in Mio.		Buchwert in Mio. EUR		Zinssatz			
Senior Term Loan E	EUR	0	299	0	292	-	Euribor + 3,75 %		-
Senior Term Loan E	USD	0	1.699	0	1.213	-	Libor + 3,25 %		-
Senior Term Loan B ¹⁾	EUR	750	0	757	0	Euribor + 3,50 % ²⁾	-		15.05.2020
Senior Term Loan B ³⁾	USD	1.300	0	1.031	0	Libor + 3,50 % ⁴⁾	-		15.05.2020
Senior Term Loan D	EUR	0	730	0	713	-	Euribor + 2,875 %		-
Revolving Credit Facility ⁵⁾	EUR	1.000	1.000	-14	-9	Euribor + 2,875 %	Euribor + 2,875 %		27.10.2019

¹⁾ Ab 27. Oktober 2014, vormals Senior Term Loan E EUR.

²⁾ Ab 27. Oktober 2014 Euribor Floor in Höhe von 0,75 %.

³⁾ Ab 27. Oktober 2014, vormals Senior Term Loan E USD.

⁴⁾ Ab 27. Oktober 2014 Libor Floor in Höhe von 0,75 %.

⁵⁾ Zum 31. Dezember 2014 waren davon 34 Mio. EUR (31. Dezember 2013: 49 Mio. EUR) im Wesentlichen durch Avalkredite ausgenutzt.

Die über die Schaeffler Finance B.V., Barneveld, Niederlande begebenen Anleihen setzten sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Nr. 058

ISIN	Wäh- rung	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	Kupon	Fälligkeit
		Nominalwert in Mio.		Buchwert in Mio. EUR			
XS0741938624	EUR	800	800	791	788	7,75 %	15.02.2017
US806261AC75	USD	600	600	489	428	7,75 %	15.02.2017
XS0923613060	EUR	600	600	596	595	4,25 %	15.05.2018
XS1067864881	EUR	500	-	496	-	3,25 %	15.05.2019
XS1067862919	EUR	500	-	496	-	2,75 %	15.05.2019
US806261AJ29	USD	700	-	571	-	4,25 %	15.05.2021
US806261AE32	USD	850	850	696	612	4,75 %	15.05.2021
XS1067864022	EUR	500	-	499	-	3,50 %	15.05.2022
XS0801261156 ¹⁾	EUR	-	326	-	323	6,75 %	-
XS0741939788 ¹⁾	EUR	-	400	-	398	8,75 %	-
US806261AA10 ¹⁾	USD	-	500	-	361	8,50 %	-

¹⁾ Vorzeitiger Rückkauf am 14. Mai 2014.

Die jeweiligen Unterschiede zwischen Nominalbeträgen und Buchwerten ergaben sich grundsätzlich aus den noch nicht amortisierten Transaktionskosten. Bei der Revolving Credit Facility ergab sich der Buchwert ausschließlich durch noch nicht amortisierte Transaktionskosten.

Des Weiteren waren die bis zum 31. Dezember 2014 aufgelaufenen Stückzinsen der Anleihen in Höhe von 55 Mio. EUR (Vj.: 71 Mio. EUR) in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (vgl. Tz. 4.12) berücksichtigt.

Sowohl das Facilities Agreement als auch die Anleihenverträge enthalten Auflagen, die u. a. die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants) beinhalten. Bei den relevanten Finanzkennzahlen des Facilities Agreement handelt es sich um Senior Debt Leverage Cover und Senior Interest Cover. Den Kreditgebern steht beim Vorliegen bestimmter Bedingungen, u. a. im Fall der Nichteinhaltung der Financial Covenants, ein außerordentliches Kündigungsrecht zu, das prinzipiell zur sofortigen Fälligkeit der Kredite berechtigen würde.

Im Rahmen der Kredit- und Anleihenverträge wurden Sicherheiten bestellt. Soweit diese angabepflichtig waren, wurde dies in den Erläuterungen zu den betreffenden Bilanzposten vermerkt.

4.10 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 Konzern-Bilanz nieder. In den Rückstellungen sind zudem in geringem Umfang pensionsähnliche Verpflichtungen enthalten.

Leistungsorientierte Pläne

Leistungsorientierte Pläne umfassen Pensionspläne, Abfindungszahlungen, die unabhängig vom Grund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit der Pensionierung geleistet werden, sowie andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Pensionsverpflichtungen verteilen sich im Wesentlichen auf die drei Länder Deutschland, die USA und Großbritannien, wobei der Großteil der Verpflichtung auf Deutschland entfällt.

Deutschland

In Deutschland werden Pensionsleistungen im Wesentlichen durch Leistungszusagen auf der Basis von Rentenbausteinen und im Rahmen von Entgeltumwandlungen gewährt.

Die Auszahlung der Versorgungsleistung aus Leistungszusagen auf der Basis von Rentenbausteinen erfolgt stets als Rente. Bei einzelnen Plänen bestehen für die Versorgungshöhe Mindestgarantien, deren Höhe sich nach der jeweiligen Versorgungsordnung richtet. Die sich aus diesen Leistungszusagen ergebenden Pensionsverpflichtungen sind nicht ausfinanziert.

Ferner haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, unterschiedliche Angebote zur Entgeltumwandlung wahrzunehmen. Einzelne Tochterunternehmen der Schaeffler Gruppe bieten ihren Mitarbeitern ein Modell zur betrieblichen Altersversorgung an, bei dem sie durch Einzahlungen

aus dem Bruttoeinkommen eine Direktzusage erhalten. Die umgewandelten Entgeltbestandteile werden im Rahmen eines Lebenszyklusmodells in Aktien-, Renten- und Geldmarktfonds investiert, d. h. mit steigendem Lebensalter des Begünstigten wird das Planvermögen in risikoärmere Anlagenklassen umgeschichtet. Zudem wird eine jährliche Mindestverzinsung gewährt. Die Auszahlung der Versorgungsleistung erfolgt mit Eintritt des Versorgungsberechtigten ins Rentenalter in Form von bis zu fünf Jahresraten. Biometrische Risiken aufgrund Langlebigkeit sind daher minimiert. Die aus der Bruttoentgeltumwandlung resultierenden Versorgungsverpflichtungen sind mit Sondervermögen im Rahmen eines Contractual Trust Agreement (CTA) gedeckt.

USA und Großbritannien

Weitere wesentliche leistungsorientierte Pläne bestehen für Mitarbeiter in den USA und Großbritannien. Die Pensionsverpflichtungen in diesen Ländern werden über externe und zugriffsbeschränkte Pensionsfonds finanziert. Zum Ende des Geschäftsjahres 2014 waren rund 72 % (Vj.: 77 %) der in den USA und rund 102 % (Vj.: 102 %) der in Großbritannien bestehenden Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen gedeckt. Diese Pensionspläne wurden in den Geschäftsjahren 2006 (USA) und 2009 (Großbritannien) für den Neuzugang geschlossen und durch beitragsorientierte Pläne ersetzt. Somit können keine weiteren Anwartschaften für leistungsorientierte Verpflichtungen mehr verdient werden.

Nettoschuld der leistungsorientierten Verpflichtungen

Aus den Verpflichtungen leistungsorientierter Pläne und dem zugehörigen Planvermögen resultiert zum 31. Dezember 2014 der folgende Bilanzausweis:

Nr. 059

31.12.2014					
in Mio. EUR	Deutsch- land	USA	Groß- britannien	Übrige Länder	Summe
Rückstellungen für Pensionen (Passivsaldo der Schulden und des zugehörigen Planvermögens)	-1.819	-63	-7	-95	-1.984
Vermögenswerte aus der Bewertung von Pensionen (Aktivsaldo der Schulden und des zugehörigen Planvermögens)	26	0	10	0	36
Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-1.793	-63	3	-95	-1.948
31.12.2013					
in Mio. EUR	Deutsch- land	USA	Groß- britannien	Übrige Länder	Summe
Rückstellungen für Pensionen (Passivsaldo der Schulden und des zugehörigen Planvermögens)	-1.392	-38	-5	-75	-1.510
Vermögenswerte aus der Bewertung von Pensionen (Aktivsaldo der Schulden und des zugehörigen Planvermögens)	30	0	8	0	38
Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-1.362	-38	3	-75	-1.472

Die Erhöhung der Nettoverpflichtung zum 31. Dezember 2014 resultierte im Wesentlichen aus dem erneuten Rückgang des Abzinsungssatzes im Rahmen der Bewertung der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, insbesondere bei den Plänen in Deutschland. Neben dem Abzinsungssatz wurden in den USA auch die Sterbetafeln zum Bilanzstichtag aktualisiert, die den Bewertungen der amerikanischen Pläne zugrunde liegen. Hieraus ergab sich eine Erhöhung der leistungsorientierten Verpflichtungen in Höhe von rund 14 Mio. EUR, die in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfasst und im übrigen kumulierten Eigenkapital ausgewiesen wurde.

Die Werte der leistungsorientierten Verpflichtungen sowie des dazugehörigen Planvermögens stellen sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Nr. 060

	31.12.2014				
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Aktive)	-1.013	-83	0	-226	-1.322
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Ausgeschiedene)	-113	-42	-131	-13	-299
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Rentner)	-846	-97	-57	-47	-1.047
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (gesamt)	-1.972	-222	-188	-286	-2.668
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	179	159	191	191	720
Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-1.793	-63	3	-95	-1.948
					31.12.2013
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Aktive)	-667	-62	0	-177	-906
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Ausgeschiedene)	-87	-31	-102	-8	-228
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Rentner)	-747	-72	-51	-37	-907
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (gesamt)	-1.501	-165	-153	-222	-2.041
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	139	127	156	150	572
Veränderung aufgrund Nettovermögensbegrenzung	0	0	0	-3	-3
Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-1.362	-38	3	-75	-1.472

Der Nettovermögenswert eines kanadischen Pensionsplanes wurde im Vorjahr erstmalig auf die Höhe der leistungsorientierten Verpflichtung beschränkt, was dem Barwert des wirtschaftlichen Nutzens des Planvermögens aus Sicht der Schaeffler Gruppe zum Bilanzstichtag entsprach (Vermögensobergrenze). Somit wurde das Planvermögen dieses Planes im Vorjahr um 3 Mio. EUR reduziert. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres übersteigt der Wert der leistungsorientierten Verpflichtung den Zeitwert des Planvermögens. Somit entfällt die Beschränkung des Nettovermögenswertes zum 31. Dezember 2014 vollständig. Der hieraus resultierende Anpassungsbetrag in Höhe von 3 Mio. EUR wurde im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst.

Die Überleitung der Nettoschuld aus Pensionszusagen für das Geschäftsjahr 2014 ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Nr. 061

2014					
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Nettoschuld (-)/Nettovermögenswert (+) zum 01. Januar	-1.362	-38	3	-75	-1.472
Gezahlte Leistungen	59	0	-1	4	62
Dienstzeitaufwand	-30	1	0	-18	-47
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld	-47	-2	0	-2	-51
Arbeitgeberbeiträge	0	9	0	17	26
Übertragungen	-16	-1	0	0	-17
Neubewertung der Nettoschuld	-398	-28	0	-18	-444
Währungsumrechnung	1	-4	1	-3	-5
Nettoschuld (-)/Nettovermögenswert (+) zum 31. Dezember	-1.793	-63	3	-95	-1.948
2013					
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Nettoschuld (-)/Nettovermögenswert (+) zum 01. Januar	-1.349	-70	13	-95	-1.501
Gezahlte Leistungen	58	0	0	7	65
Dienstzeitaufwand	-29	0	0	-13	-42
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld	-44	-2	1	-4	-49
Arbeitgeberbeiträge	0	3	0	23	26
Übertragungen	1	-2	0	0	-1
Neubewertung der Nettoschuld	1	30	-11	4	24
Währungsumrechnung	0	3	0	3	6
Nettoschuld (-)/Nettovermögenswert (+) zum 31. Dezember	-1.362	-38	3	-75	-1.472

Notwendige Zahlungsanforderungen, die sich aus leistungsorientierten Plänen ergeben, werden grundsätzlich aus dem Cash Flow der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert, wobei lokalrechtliche Besonderheiten bezüglich der Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtung Berücksichtigung finden.

Entwicklung der leistungsorientierten Verpflichtungen

Die folgende Übersicht stellt eine Überleitungsrechnung der Eröffnungs- und Schlussalden des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen zum Bilanzstichtag dar:

Nr. 062

	2014				
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 01. Januar	-1.501	-165	-153	-222	-2.041
Gezahlte Leistungen	62	8	6	10	86
Laufender Dienstzeitaufwand	-30	0	0	-13	-43
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	0	0	-5	-5
Zinsaufwand	-52	-8	-7	-8	-75
Arbeitnehmerbeiträge	-8	-1	0	-1	-10
Übertragungen	-39	0	0	0	-39
Gezahlte Abgeltungen	0	3	0	0	3
Gewinne (+) / Verluste (-) aus Abgeltungen	0	1	0	0	1
Gewinne (+) / Verluste (-) – Änderung finanzieller Annahmen	-401	-23	-24	-36	-484
Gewinne (+) / Verluste (-) – Änderung demographischer Annahmen	0	-14	0	-3	-17
Gewinne (+) / Verluste (-) – erfahrungsbedingte Anpassungen	-2	-1	0	2	-1
Währungsumrechnung	-1	-22	-10	-10	-43
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	-1.972	-222	-188	-286	-2.668
					2013
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 01. Januar	-1.474	-190	-146	-227	-2.037
Gezahlte Leistungen	61	7	4	14	86
Laufender Dienstzeitaufwand	-29	0	0	-13	-42
Zinsaufwand	-50	-7	-6	-8	-71
Arbeitnehmerbeiträge	-8	-1	0	-1	-10
Übertragungen	1	0	0	0	1
Gewinne (+) / Verluste (-) – Änderung finanzieller Annahmen	-1	23	-8	8	22
Gewinne (+) / Verluste (-) – Änderung demographischer Annahmen	0	-5	0	0	-5
Gewinne (+) / Verluste (-) – erfahrungsbedingte Anpassungen	-2	0	0	-5	-7
Währungsumrechnung	1	8	3	10	22
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	-1.501	-165	-153	-222	-2.041

Die für das Geschäftsjahr 2014 dargestellten Übertragungswerte resultieren aus der im Berichtsjahr vollzogenen Anpassung der Konzernstruktur. Dies beinhaltet auch die leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionen und das dazugehörige Planvermögen der übertragenen Mitarbeiter (vgl. auch Tz. 5.5).

Entwicklung und Zusammensetzung des Planvermögens

Die folgende Übersicht stellt eine Überleitungsrechnung der Eröffnungs- und Schlussalden des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens dar:

Nr. 063

	2014				
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01. Januar	139	127	156	150	572
Gezahlte Leistungen	-3	-8	-7	-6	-24
Rechnungsmäßiger Zinsertrag auf das Planvermögen	5	6	7	6	24
Arbeitnehmerbeiträge	8	1	0	1	10
Arbeitgeberbeiträge	0	9	0	17	26
Übertragungen	23	-1	0	0	22
Gezahlte Abgeltungen	0	-3	0	0	-3
Sonstiger Ertrag (+) / Verlust (-) aus Planvermögen	5	10	24	16	55
Währungsumrechnung	2	18	11	7	38
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31. Dezember	179	159	191	191	720
	2013				
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01. Januar	125	120	159	132	536
Gezahlte Leistungen	-3	-7	-4	-7	-21
Rechnungsmäßiger Zinsertrag auf das Planvermögen	6	5	7	4	22
Arbeitnehmerbeiträge	8	1	0	1	10
Arbeitgeberbeiträge	0	3	0	23	26
Übertragungen	0	-2	0	0	-2
Sonstiger Ertrag (+) / Verlust (-) aus Planvermögen	4	12	-3	4	17
Währungsumrechnung	-1	-5	-3	-7	-16
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31. Dezember	139	127	156	150	572

Für das Geschäftsjahr 2015 plant die Schaeffler Gruppe 12 Mio. EUR in das Planvermögen einzuzahlen.

Das Planvermögen setzt sich, vor Berücksichtigung der Nettovermögensbegrenzung, wie folgt zusammen:

Nr. 064

31.12.2014					
in Mio. EUR	Deutsch- land	USA	Groß- britannien	Übrige Länder	Summe
Eigenkapitalinstrumente	93	63	46	19	221
Schuldinstrumente	33	96	38	101	268
Immobilien	0	0	0	12	12
Zahlungsmittel	6	0	1	2	9
(Rückdeckungs-) Versicherungen	25	0	0	57	82
Mischfonds	22	0	106	0	128
Gesamt	179	159	191	191	720

31.12.2013					
in Mio. EUR	Deutsch- land	USA	Groß- britannien	Übrige Länder	Summe
Eigenkapitalinstrumente	84	77	41	24	226
Schuldinstrumente	29	46	56	69	200
Immobilien	0	4	0	12	16
Zahlungsmittel	21	0	59	2	82
(Rückdeckungs-) Versicherungen	5	0	0	43	48
Mischfonds	0	0	0	0	0
Gesamt	139	127	156	150	572

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:

Nr. 065

	2014				
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Laufender Dienstzeitaufwand	30	0	0	13	43
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0	0	5	5
• davon Planänderungen	0	0	0	5	5
Gewinne (-) / Verluste (+) aus Abgeltungen	0	-1	0	0	-1
Dienstzeitaufwand	30	-1	0	18	47
Zinsaufwand	52	8	7	8	75
Rechnungsmäßiger Zinsertrag	-5	-6	-7	-6	-24
Nettozinsertrag / -aufwand auf die Nettoschuld / Nettovermögen	47	2	0	2	51
Gewinne (-) / Verluste (+) – Änderung finanzieller Annahmen	401	23	24	36	484
Gewinne (-) / Verluste (+) – Änderung demographischer Annahmen	0	14	0	3	17
Gewinne (-) / Verluste (+) – erfahrungsbedingte Anpassungen	2	1	0	-2	1
Sonstiger Ertrag (-) / Verlust (+) aus Planvermögen	-5	-10	-24	-16	-55
Effekte aus der Nettovermögensbegrenzung	0	0	0	-3	-3
Neubewertungen der Nettoschuld / des Nettovermögens	398	28	0	18	444
Gesamtergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	475	29	0	38	542
					2013
in Mio. EUR	Deutschland	USA	Großbritannien	Übrige Länder	Summe
Laufender Dienstzeitaufwand	29	0	0	13	42
Dienstzeitaufwand	29	0	0	13	42
Zinsaufwand	50	7	6	8	71
Rechnungsmäßiger Zinsertrag	-6	-5	-7	-4	-22
Nettozinsertrag / -aufwand auf die Nettoschuld / das Nettovermögen	44	2	-1	4	49
Gewinne (-) / Verluste (+) – Änderung finanzieller Annahmen	1	-23	8	-8	-22
Gewinne (-) / Verluste (+) – Änderung demographischer Annahmen	0	5	0	0	5
Gewinne (-) / Verluste (+) – erfahrungsbedingte Anpassungen	2	0	0	5	7
Sonstiger Ertrag (-) / Verlust (+) aus Planvermögen	-4	-12	3	-4	-17
Effekte aus der Nettovermögensbegrenzung	0	0	0	3	3
Neubewertungen der Nettoschuld / des Nettovermögens	-1	-30	11	-4	-24
Gesamtergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	72	-28	10	13	67

Der Dienstzeitaufwand und die Verzinsung der Nettoschuld werden in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Nr. 066

2014					
in Mio. EUR	Deutsch-land	USA	Groß-britannien	Übrige Länder	Summe
Umsatzkosten	18	-1	0	14	31
Kosten der Forschung und Entwicklung	6	0	0	1	7
Kosten des Vertriebs	2	0	0	2	4
Kosten der allgemeinen Verwaltung	4	0	0	1	5
Im EBIT enthalten	30	-1	0	18	47
Zinsaufwand	52	8	7	8	75
Rechnungsmäßiger Zinsertrag	-5	-6	-7	-6	-24
Im Finanzergebnis enthalten	47	2	0	2	51
Gesamt	77	1	0	20	98

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	4	0	0	4	8
Im EBIT enthalten	29	0	0	13	42
Zinsaufwand	50	7	6	8	71
Rechnungsmäßiger Zinsertrag	-6	-5	-7	-4	-22
Im Finanzergebnis enthalten	44	2	-1	4	49
Gesamt	73	2	-1	17	91

Duration

Die gewichtete, durchschnittliche Duration der leistungsorientierten Verpflichtungen beträgt zum Ende des Berichtsjahres 18,7 Jahre (Vj.: 16,3 Jahre). In den wesentlichen Ländern Deutschland, den USA und Großbritannien beträgt die durchschnittliche Duration 19,2 Jahre (Vj.: 16,5 Jahre), 13,1 Jahre (Vj.: 12,0 Jahre) bzw. 25,5 Jahre (Vj.: 24,6 Jahre).

Der Anstieg der Duration im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus der Reduzierung des Abzinsungssatzes, welcher der Ermittlung der Duration zugrunde gelegt wurde.

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 Gehaltssteigerung sowie der Rentensteigerung, werden für jedes Land separat getroffen.

Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten gewichteten durchschnittlichen versicherungsmathematischen Annahmen in der Schaeffler Gruppe:

Nr. 067

	2014				
	Deutsch-land	USA	Groß-britannien	Übrige Länder	Gesamt
Abzinsungssatz zum 31. Dezember	2,1 %	3,9 %	3,9 %	2,6 %	2,5 %
Zukünftiger Lohn- und Gehaltstrend	3,3 %	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	3,1 %	3,2 %
Zukünftiger Rententrend	1,8 %	2,5 %	3,2 %	1,1 %	1,9 %
	2013				
	Deutsch-land	USA	Groß-britannien	Übrige Länder	Gesamt
Abzinsungssatz zum 31. Dezember	3,5 %	4,8 %	4,5 %	3,8 %	3,7 %
Zukünftiger Lohn- und Gehaltstrend	3,3 %	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	3,3 %	3,3 %
Zukünftiger Rententrend	1,8 %	1,3 %	3,2 %	1,1 %	1,9 %

¹⁾ Die Pensionspläne in den USA und Großbritannien sind seit 2006 bzw. 2009 geschlossen und derart ausgestaltet, dass die zukünftigen Lohn- und Gehaltstrends keine Auswirkungen 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 Barwertes 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.

Nr. 068

Veränderung Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung						
2014						
in Mio. EUR		Deutsch-land	USA	Groß-britannien	Übrige Länder	Summe
Abzinsungssatz	Plus 1,0 %	-311	-26	-41	-37	-415
	Minus 1,0 %	426	32	57	46	561
Lohn- und Gehaltstrend	Plus 1,0 %	44	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	18	62
	Minus 1,0 %	-38	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	-16	-54
Rententrend	Plus 1,0 %	215	0	24	16	255
	Minus 1,0 %	-179	0	-20	-10	-209
2013						
in Mio. EUR		Deutsch-land	USA	Groß-britannien	Übrige Länder	Summe
Abzinsungssatz	Plus 1,0 %	-209	-18	-32	-22	-281
	Minus 1,0 %	270	22	44	36	372
Lohn- und Gehaltstrend	Plus 1,0 %	24	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	16	40
	Minus 1,0 %	-28	n.a. ¹⁾	n.a. ¹⁾	-10	-38
Rententrend	Plus 1,0 %	149	0	19	12	180
	Minus 1,0 %	-133	0	-16	-7	-156

¹⁾ Die Pensionspläne in den USA und Großbritannien sind seit 2006 bzw. 2009 geschlossen und derart ausgestaltet, dass die Lohn- und Gehaltstrends keine Auswirkungen 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 94 Mio. EUR (Vj.: 65 Mio. EUR) für Deutschland, um 7 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) für die USA und um 7 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) für Großbritannien führen.

Risiken

Die leistungsorientierten Pläne können die Schaeffler Gruppe mit versicherungsmathematischen Risiken, wie bspw. dem Langlebigkeitsrisiko, dem Währungsrisiko, dem Zinsrisiko und dem Marktanlagerisiko belasten.

Beitragsorientierte Pläne

Im Geschäftsjahr 2014 sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 10 Mio. EUR entstanden (Vj.: 12 Mio. EUR). Der überwiegende Teil mit 6 Mio. EUR (Vj.: 8 Mio. EUR) entfällt dabei auf Pläne in den USA.

4.11 Rückstellungen

Nr. 069

in Mio. EUR	Personal- aufwen- dungen	Gewähr- leistungen	Sonstige Steuern	Haftungs- und Prozess- risiken	Sonstige	Summe
Bestand zum 01. Januar 2014	130	80	34	11	429	684
Zuführungen	34	27	4	2	77	144
Inanspruchnahme	-41	-39	-8	-5	-390	-483
Auflösungen	-32	-5	0	-2	-13	-52
Zinsaufwendungen	5	0	0	0	1	6
Währungsumrechnung	0	1	0	0	2	3
Bestand zum 31. Dezember 2014	96	64	30	6	106	302

Die Rückstellungen können jeweils wie folgt in einen lang- und einen kurzfristigen Anteil aufgeteilt werden:

Nr. 070

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt
Personalaufwendungen	55	41	96	81	49	130
Gewährleistungen	0	64	64	0	80	80
Sonstige Steuern	0	30	30	0	34	34
Haftungs- und Prozessrisiken	0	6	6	0	11	11
Sonstige	15	91	106	14	415	429
Gesamt	70	232	302	95	589	684

Die **Rückstellungen für Personalaufwendungen** beinhalteten im Wesentlichen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen in Höhe von 29 Mio. EUR (Vj.: 20 Mio. EUR) und Rückstellungen für Personalstrukturmaßnahmen an den Standorten Schweinfurt und Wuppertal in Höhe von 25 Mio. EUR (Vj.: 39 Mio. EUR).

Die **Rückstellungen für sonstige Steuern** umfassten insbesondere Grunderwerbsteuer im Zusammenhang mit konzerninternen Umstrukturierungen.

Der Rückgang der **sonstigen Rückstellungen** gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren im Jahr 2014. Im Dezember 2013 wurden 380 Mio. EUR als bilanzielle Risikovorsorge zurückgestellt. Im März 2014 hatte die EU-Kommission gegen Unternehmen der Schaeffler Gruppe ein Bußgeld in Höhe von 370,5 Mio. EUR verhängt. Das Bußgeld wurde im Juni 2014 gezahlt. Die Auflösung der Rückstellung in Höhe von 9,5 Mio. EUR wurde in den sonstigen Erträgen erfasst (vgl. Tz. 3.2).

Zum 31. Dezember 2014 enthielten die sonstigen Rückstellungen u. a. bilanzielle Risikovorsorgen für die laufenden Untersuchungen der Kartellbehörden in Korea und Brasilien. Des Weiteren waren Rückstellungen für Umweltrisiken, Archivierung und Erfindervergütungen in den sonstigen Rückstellungen enthalten.

4.12 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten

Nr. 071

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	0	240	240	0	180	180
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	10	77	87	152	15	167
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	11	241	252	10	210	220
Summe	21	558	579	162	405	567

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern** beinhalteten im Wesentlichen Erfolgsbeteiligungen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war vor allem auf die positive Geschäftsentwicklung der Schaeffler Gruppe im Geschäftsjahr 2014 und den gezielten Personalaufbau zurückzuführen.

Die **derivativen finanziellen Verbindlichkeiten** beinhalteten Devisentermingeschäfte und Zinswährungsswaps. Diese wurden zur Absicherung von Währungsrisiken in der Schaeffler Gruppe verwendet. Der Rückgang war im Wesentlichen auf einen Marktwerthanstieg der Zinswährungsswaps zurückzuführen, dem negative Marktwertänderungen der Devisentermingeschäfte entgegenstanden.

In den **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** waren hauptsächlich Abgrenzungen für Verkaufsaufwendungen (Boni, Rabatte, Skonti) und Stückzinsen der Anleihen enthalten.

Angaben zu Währungs- und Liquiditätsrisiken der Schaeffler Gruppe in Bezug auf die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten finden sich unter Tz. 4.13.

Nr. 072

in Mio. EUR	31.12.2014			31.12.2013		
	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt
Sonstige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus sozialer Sicherheit	3	40	43	3	38	41
Erhaltene Anzahlungen	0	31	31	0	31	31
Sonstige Steuerverbindlichkeiten	0	84	84	0	78	78
Übrige Verbindlichkeiten	5	158	163	3	135	138
Summe	8	313	321	6	282	288

Die **Verbindlichkeiten aus sozialer Sicherheit** beinhalteten im Wesentlichen abzuführende Sozialversicherungsbeiträge.

In den **übrigen Verbindlichkeiten** waren überwiegend Verpflichtungen aus Urlaubs- und Gleitzeitenansprüchen enthalten.

4.13 Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle enthält die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente, aufgliedert nach Klassen der Konzern-Bilanz und je Kategorie gemäß IFRS 7.8. Dabei wurden auch die Derivate mit bilanzieller Sicherungsbeziehung berücksichtigt, obwohl diese keiner Bewertungskategorie des IAS 39 angehören. Reklassifizierungen von Finanzinstrumenten zwischen den Kategorien fanden nicht statt.

Nr. 073

in Mio. EUR	Kategorie gemäß IFRS 7.8	31.12.2014		31.12.2013	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte, nach Klassen					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	1.900	1.900	1.676	1.676
Sonstige Finanzanlagen ¹⁾	AfS	14	-	14	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
• Handelbare Wertpapiere	AfS	12	12	9	9
• Als Sicherungsinstrument designierte Derivate	n.a.	24	24	42	42
• Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate	HfT	245	245	207	207
• Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	2.022	2.036	177	177
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	636	636	300	300
Finanzielle Verbindlichkeiten, nach Klassen					
Finanzschulden	FLAC	6.414	6.846	5.753	6.325
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.261	1.261	1.022	1.022
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten					
• Als Sicherungsinstrument designierte Derivate	n.a.	64	64	104	104
• Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate	HfT	23	23	63	63
• Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	492	492	400	400
Zusammenfassung pro Kategorie					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)		26	-	23	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (HfT)		245	-	207	-
Kredite und Forderungen (LaR)		4.558	-	2.153	-
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden (FLAC)		8.167	-	7.175	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (HfT)		23	-	63	-

¹⁾ Zu Anschaffungskosten bewertete Beteiligungen.

Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den übrigen finanziellen Vermögenswerten und den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten wird aufgrund der kurzfristigen Laufzeit angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Davon ausgenommen sind die in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen Darlehensforderungen in Höhe von 1.700 Mio. EUR (vgl. Tz. 4.6, Tz. 4.8 und Tz 5.5). Diese haben eine Laufzeit von zehn Jahren.

Die sonstigen Finanzanlagen beinhalteten 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 wurden die Beteiligungen zu Anschaffungskosten bilanziert. Anteilige Veräußerungen dieser Beteiligungen erfolgten im Geschäftsjahr 2014 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 Sicherungsinstrumente werden dafür Zinswährungsswaps und Devisentermingeschäfte eingesetzt.

Für die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten wurde 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 Facilities Agreement sowie in den Anleihenverträgen enthalten (vgl. Tz. 4.9). Die Sicherheiten sind grundsätzlich für die Laufzeit der Kredit- und Anleiheverträge gestellt und können bspw. im Fall der Nichteinhaltung der definierten Finanzkennzahlen (Financial Covenants) 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 beizulegenden Zeitwertes im Konzernanhang erfolgt, wurde auf Basis der Ermittlungsweise des beizulegenden Zeitwertes eine dreistufige hierarchische Einstufung vorgenommen (Level 1 bis 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 Zinswährungsswaps und Devisentermingeschäften auch die langfristigen Darlehensforderungen, 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 2014			
Handelbare Wertpapiere	12		12
Als Sicherungsinstrument designierte Derivate		24	24
Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate		245	245
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		1.714	1.714
Summe finanzielle Vermögenswerte	12	1.983	1.995
Finanzschulden		6.846	6.846
Als Sicherungsinstrument designierte Derivate		64	64
Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate		23	23
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	0	6.933	6.933
31. Dezember 2013			
Handelbare Wertpapiere	9		9
Als Sicherungsinstrument designierte Derivate		42	42
Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate		207	207
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		0	0
Summe finanzielle Vermögenswerte	9	249	258
Finanzschulden		6.325	6.325
Als Sicherungsinstrument designierte Derivate		104	104
Nicht als Sicherungsinstrument designierte Derivate		63	63
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	0	6.492	6.492

Jeweils zum Ende einer Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bewertungshierarchien vorzunehmen sind. In der Berichtsperiode wurden keine Transfers zwischen den verschiedenen Levels vorgenommen.

Die Nettogewinne und -verluste nach Kategorien von Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7.20 ergeben sich wie folgt:

Nr. 075

in Mio. EUR	aus der Folgebewertung				Nettoergebnis	
	aus Zinsen und Divi- denden	zum Fair Value	Wertbe- richtigung	Währungs- umrech- nung	2014	2013
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	1			1	1
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-2	174			172	91
Kredite und Forderungen	9		-1	26	34	-6
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	-489			-260	-749	-346
Summe	-482	175	-1	-234	-542	-260

Das Zinsergebnis aus finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurden, ist in den Zinserträgen aus finanziellen Vermögenswerten bzw. den Zinsaufwendungen aus Finanzschulden enthalten (vgl. Tz. 3.5).

Der Nettogewinn in Höhe von 172 Mio. EUR (Vj.: 91 Mio. EUR) aus zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entfiel ausschließlich auf Derivate. Von diesem Nettogewinn wurden 190 Mio. EUR (Vj.: 38 Mio. EUR) im Finanzergebnis gezeigt. Fair Value Änderungen der separat bilanzierten eingebetteten Derivate führten zu Aufwendungen in Höhe von 55 Mio. EUR (Vj.: Erträge in Höhe von 114 Mio. EUR).

Die Wertberichtigung bei finanziellen Vermögenswerten der Kategorie Kredite und Forderungen unterteilte sich in eine Wertaufholung in Höhe von 5 Mio. EUR (Vj.: 3 Mio. EUR) sowie eine Wertminderung in Höhe von 6 Mio. EUR (Vj.: 6 Mio. EUR) und entfiel im Geschäftsjahr 2014 ausschließlich auf die Klasse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Finanzrisikomanagement

Aufgrund der bestehenden Finanzinstrumente ist die Schaeffler Gruppe verschiedenen Risiken ausgesetzt.

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 sowie 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.

Für den Einsatz von Sicherungsinstrumenten bestehen Richtlinien, deren Einhaltung regelmäßig überprüft wird. Interne Abwicklungsrisiken werden durch eine strikte funktionale Trennung der Aufgabenbereiche minimiert.

Weitere Ausführungen zur Steuerung finanzieller Risiken befinden sich im „Chancen- und Risikobericht“ im zusammengefassten Lagebericht.

Die Schaeffler Gruppe unterteilt diese Risiken in Liquiditätsrisiko, Kontrahentenrisiko und Marktrisiken (Zins-, Währungs- und sonstige Marktpreisrisiken).

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 stets ausreichend Liquidität zur Erfüllung fälliger Verbindlichkeiten zur Verfügung steht, ohne dabei untragbare Verluste einzugehen oder die Reputation der Schaeffler Gruppe zu gefährden.

Das Monitoring und die Steuerung des Liquiditätsrisikos werden anhand einer rollierenden Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von vier Wochen über 13 Wochen bis hin zu zwölf bzw. 18 Monaten durchgeführt. 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 Pool Vereinbarungen, konzerninternen Krediten sowie gewährten Kreditlinien auf Basis der jeweiligen rechtlichen und steuerlichen Vorschriften. Es kann auf eine Kreditlinie über 1.000 Mio. EUR zurückgegriffen werden. Die Verzinsung beläuft sich auf den Euribor plus 287,5 Basispunkte.

Die folgende Übersicht zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen aus Finanzschulden und derivativen Verbindlichkeiten der Schaeffler Gruppe:

Nr. 076

in Mio. EUR	Buchwert	Vertraglich vereinb. Zahlungsströme	Bis zu 1 Jahr	1-5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
31. Dezember 2014					
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	8.167	9.703	2.066	3.879	3.758
• Finanzschulden	6.414	7.949	320	3.871	3.758
• Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.261	1.261	1.261	0	0
• Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	492	493	485	8	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	87	17	74	-11	-46
Summe	8.254	9.720	2.140	3.868	3.712
31. Dezember 2013					
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	7.175	8.690	1.711	5.450	1.529
• Finanzschulden	5.753	7.268	297	5.442	1.529
• Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.022	1.022	1.022	0	0
• Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	400	400	392	8	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	167	149	25	95	29
Summe	7.342	8.839	1.736	5.545	1.558

Die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme in Bezug auf die Finanzschulden umfassen erwartete Zinsen sowie den Rückzahlungsbetrag der Kredite. Die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme in Bezug auf die derivativen finanziellen Verbindlichkeiten umfassen die undiskontierten, erwarteten Cash Flows umgerechnet zu Stichtagskursen.

Kontrahentenrisiko

Das Risiko eines finanziellen Verlustes 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 übrigen finanziellen Vermögenswerte betroffen.

Das Kontrahentenrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird durch die laufende Überwachung des Finanzstatus, der Kreditwürdigkeit sowie der Zahlungshistorie der jeweiligen Kunden kontrolliert. Weitere Maßnahmen der Steuerung des Ausfallrisikos sind ein effizientes Mahnverfahren und der Einsatz von Warenkreditversicherungen. Alle relevanten Regelungen sind in einer Richtlinie der Schaeffler Gruppe festgehalten.

Das Ausfallrisiko derivativer Finanzinstrumente entsteht, soweit Kontrahenten ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder nur eingeschränkt nachkommen. Zur Begrenzung dieses Risikos werden entsprechend Kontrakte nur mit ausgewählten Banken abgeschlossen.

Das Ausfallrisiko aus den langfristigen Darlehensforderungen in Höhe von 1.700 Mio. EUR gegenüber nahestehenden Unternehmen ist dadurch begrenzt, dass die von der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehaltenen Aktien der Continental AG mit einem Marktwert (Referenz XETRA, Stichtag 12. Dezember 2014) in Höhe des zweifachen Darlehensbetrages als Sicherheit bereitgestellt werden.

Das maximale Ausfallrisiko am Bilanzstichtag ohne Berücksichtigung von Sicherheiten entspricht dem jeweiligen Buchwert der finanziellen Vermögenswerte.

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 derivativen finanziellen Vermögenswerte sowie die übrigen finanziellen Vermögenswerte ergeben sich 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).

Zinsänderungsrisiko

Variable Zinsvereinbarungen bergen das Risiko steigender Zinsen bei finanziellen Verbindlichkeiten bzw. fallender Zinsen bei finanziellen Anlagen. Dieses Risiko wird bewertet, eingeschätzt und bei Bedarf durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Gegenstand dieser Steuerung sind die zinstragenden Netto-Finanzschulden der Schaeffler Gruppe.

Die Finanzschulden der Schaeffler Gruppe lassen sich in Bezug auf die grundlegende Ausgestaltung des jeweiligen Zinssatzes wie folgt zusammenfassen:

Nr. 077

in Mio. EUR	Buchwert	
	31.12.2014	31.12.2013
Variabel verzinsliche Instrumente	1.775	2.212
• Finanzielle Schulden	1.775	2.212
Festverzinsliche Instrumente	4.639	3.527
• Finanzielle Schulden	4.639	3.527

Gemäß IFRS 7 sind mittels Sensitivitätsanalyse Effekte aus Finanzinstrumenten durch die Änderung von Zinssätzen auf Ergebnis und Eigenkapital darzustellen.

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 aufgrund vertraglicher Vereinbarungen nicht kleiner als 0 % werden können.

In Bezug auf variabel verzinsliche Instrumente würde eine Verschiebung der Zinskurve um 100 Basispunkte (Bp) zum 31. Dezember 2014 das Periodenergebnis bzw. das Eigenkapital folgendermaßen beeinflussen (erhöhen bzw. vermindern).

Nr. 078

in Mio. EUR	Periodenergebnis		Eigenkapital	
	Plus 100 Bp	Minus 100 Bp	Plus 100 Bp	Minus 100 Bp
Zum 31. Dezember 2014				
Variabel verzinst Instrumente	-7	0	0	0
Nicht als Sicherungsinstrumente designierte Zinsderivate	-4	3	0	0
Summe	-11	3	0	0
Zum 31. Dezember 2013				
Variabel verzinst Instrumente	-8	1	0	0
Nicht als Sicherungsinstrumente designierte Zinsderivate	-30	55	0	0
Summe	-38	56	0	0

Der Effekt aus den variabel verzinsten Instrumenten ist rein auf eine erhöhte bzw. verminderte Zinslast zurückzuführen. Im Vorjahr entfielen bei den nicht als Sicherungsinstrument designierten Zinsderivaten -30 Mio. EUR bzw. 55 Mio. EUR auf das Periodenergebnis und beinhalteten 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.

Währungsrisiken

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.

Operative Fremdwährungsrisiken

Die internationale Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten führt zu Liefer- und Zahlungsströmen in unterschiedlichsten Währungen. Daraus leitet sich ein Währungsrisiko ab, denn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, verlieren an Wert. Parallel dazu verteuern sich Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs.

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:

Nr. 079

in Mio. EUR	USD	CNY	RON	HUF
31. Dezember 2014				
Geschätztes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit	1.197	181	-194	-114
Devisentermingeschäfte	-476	0	76	68
Verbleibendes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit	721	181	-118	-46
31. Dezember 2013				
Geschätztes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit	1.026	0	-167	-115
Devisentermingeschäfte	-608	0	177	86
Verbleibendes Fremdwährungsrisiko aus operativer Geschäftstätigkeit	418	0	10	-29

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, die 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. 4.7) 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 -321 Mio. EUR (Vj.: -225 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.

IFRS 7 verlangt mittels Sensitivitätsanalyse eine Darstellung der Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Wechselkursen auf Ergebnis und Eigenkapital. Die Änderungen der Wechselkurse werden auf den Bestand aller Finanzinstrumente am Bilanzstichtag bezogen. In die Analyse werden neben Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen derivative Finanzinstrumente, die der Absicherung gegen Fremdwährungsrisiken dienen, einbezogen.

Im Rahmen der währungsrisikobezogenen Sensitivitätsanalyse für das operative Geschäft wird eine 10 %ige Abwertung des Euro gegenüber jeder wesentlichen Fremdwährung zum 31. Dezember 2014 simuliert. 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. 080

in Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Periodenergebnis	Eigenkapital	Periodenergebnis	Eigenkapital
USD	15	-45	14	-61
CNY	10	0	0	0
HUF	1	5	0	8
RON	-2	9	0	18

Umgekehrt hätte eine 10 %ige Aufwertung des Euro im Vergleich zu den wesentlichen Fremdwährungen zum 31. Dezember 2014 – wiederum unter der Annahme, dass alle anderen Variablen konstant bleiben – den gleichen Effekt mit umgekehrtem Vorzeichen bewirkt.

Finanzielle Fremdwährungsrisiken

Kredite zwischen Unternehmen der Schaeffler Gruppe, die auf eine andere als die funktionale Währung einer der beiden Parteien lauten, werden grundsätzlich mithilfe von Termingeschäften, die gleichzeitig mit der Rückzahlung der Kredite fällig werden, vollständig abgesichert.

Währungsrisiken, die aus intern ausgereichten Fremdwährungskrediten resultieren, werden auf betriebswirtschaftlicher Basis vollständig abgesichert, so dass sich hieraus keine wesentlichen zusätzlichen Währungsrisiken ergeben.

Teile der Finanzschulden gegenüber Dritten, die auf eine andere als die funktionale Währung lauten, werden durch den Einsatz von Zinswährungsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 2.510 Mio. USD (Vj.: 2.650 Mio. USD) abgesichert. Die Marktwertänderungen dieser Zinswährungsswaps, die nicht im Rahmen von Hedge Accounting bilanziert werden (Nominalvolumen von 1.510 Mio. USD; Vj.: 1.250 Mio. USD), wurden im Geschäftsjahr 2014 direkt ergebniswirksam erfasst. Weitere Absicherungen in diesem Zusammenhang erfolgen über Devisentermingeschäfte.

Im Rahmen der währungsrisikobezogenen Sensitivitätsanalyse aus Finanzierungstätigkeit wird eine 10 %ige Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2014 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. 081

in Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Periodenergebnis	Eigenkapital	Periodenergebnis	Eigenkapital
Währungseffekte				
Finanzschulden	-207	-77	-192	-72
Währungseffekte Derivate	211	14	192	21
Summe	4	-63	0	-51

Sonstige Marktpreisrisiken: Unter die sonstigen Marktpreisrisiken fallen prinzipiell Risiken aus Änderungen von Börsenkursen und Aktienpreisindizes sowie aus Änderungen von Waren- und 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.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

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:

Nr. 082

in Mio. EUR	31.12.2014		31.12.2013	
	Nominalwert	Beizulegender Zeitwert	Nominalwert	Beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Währungssicherung				
Devisentermingeschäfte	975	27	1.353	60
davon Hedge Accounting	566	9	787	42
Zinswährungsswaps	1.376	79	0	0
davon Hedge Accounting	305	15	0	0
Zinssicherung				
Zinscap	0	0	400	0
davon Hedge Accounting	0	0	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Währungssicherung				
Devisentermingeschäfte	1.238	77	712	15
davon Hedge Accounting	159	55	310	4
Zinswährungsswaps	537	10	2.020	152
davon Hedge Accounting	461	10	1.070	100

Sicherungsbeziehungen werden in der Schaeffler Gruppe auch bilanziell abgebildet. Dies erfolgt in Form von Cash Flow Hedges und als Net Investment Hedge. Fair Value Hedges werden nicht angewandt.

Cash Flow Hedge

Die Devisentermingeschäfte bestimmter Währungen werden teilweise 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 Geschäftsjahres 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. 083

in Mio. EUR	2014	2013
Anfangsbestand zum 01. Januar	37	23
Zuführungen	-45	37
Auflösungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
• Sonstige Erträge	37	23
• Sonstige Aufwendungen	0	0
Endbestand zum 31. Dezember	-45	37

Ebenfalls im Rahmen eines Cash Flow Hedge wird die Absicherung des Währungsrisikos aus in US-Dollar begebenen Anleihen durch Zinswährungsswaps mit einem Nominalvolumen von 1.000 Mio. USD (Vj.: 1.400 Mio. USD) abgebildet. In diesem Zusammenhang wurde zum 31. Dezember 2014 als effektiver Teil der Zeitwertentwicklung der designierten Finanzinstrumente ein kumulierter Aufwand in Höhe von 9 Mio. EUR (Vj.: 23 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst und im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Ineffektivitäten traten keine auf. Die dabei abgesicherten Währungsumrechnungseffekte werden in den Jahren 2015 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:

Nr. 084

in Mio. EUR	2014	2013
Anfangsbestand zum 01. Januar	-47	-24
Zuführungen	81	-74
Auflösungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
• Finanzerträge	-90	0
• Finanzaufwendungen	0	51
Endbestand zum 31. Dezember	-56	-47

Die aus einer beendeten Cash Flow Hedge-Beziehung bis zum 21. November 2013 im sonstigen Ergebnis erfassten erfolgsneutralen Marktwertänderungen wurden rätierlich über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts bis zum 30. Juni 2014 ergebniswirksam aufgelöst.

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:

Nr. 085

in Mio. EUR	2014	2013
Anfangsbestand zum 01. Januar	5	2
Zuführungen	0	-33
Auflösungen in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
• Finanzerträge	-5	0
• Finanzaufwendungen	0	36
Endbestand zum 31. Dezember	0	5

Net Investment Hedge

Ein Teil der Investitionen des Konzerns in die US-Tochterunternehmen der Schaeffler Gruppe werden durch Teiltranchen der Finanzschulden, die auf US-Dollar lauten (Nominalwert 940 Mio. USD; Vj.: 999 Mio. USD), mittels eines Net Investment Hedge gegen Wechselkurschwankungen abgesichert. Dies reduziert das Translationsrisiko des Konzerns aus den US-Tochterunternehmen. In diesem Zusammenhang wurde zum 31. Dezember 2014 aus der Fremdwährungsbewertung der designierten Finanzschulden ein Aufwand in Höhe von 105 Mio. EUR (Vj.: Ertrag in Höhe von 42 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst und im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Eine Unwirksamkeit hinsichtlich der Absicherung war nicht zu erfassen. Investitionen in andere Tochterunternehmen des Konzerns wurden nicht abgesichert.

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten

Einzelne Gesellschaften der Schaeffler Gruppe schließen sowohl auf Basis des Deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte (DRV) als auch auf Basis des Master Agreement der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) Derivatgeschäfte ab. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Beträge, die gemäß solcher Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an einem einzigen Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet werden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammenzufassen, der von einer Partei an die andere zu zahlen ist. In bestimmten Fällen – z. B. wenn ein Kreditereignis wie ein Verzug eintritt – werden alle ausstehenden Transaktionen unter dieser Vereinbarung beendet, der beizulegende Zeitwert zur Beendigung ermittelt und es ist lediglich ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen.

Die deutschen Rahmenverträge und die ISDA-Vereinbarungen erfüllen nicht die Kriterien für eine Saldierungspflicht in der Konzern-Bilanz. Dies liegt daran, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Rechtsanspruch auf die Saldierung der erfassten Beträge besteht. Das Recht auf Saldierung ist nur bei Eintritt künftiger Ereignisse, wie z. B. der Insolvenz einer Vertragspartei, durchsetzbar. Es bestehen ebenfalls keine Aufrechnungsmöglichkeiten bei direkt von Tochterunternehmen der Schaeffler Gruppe abgeschlossenen Sicherungsgeschäften.

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die diesen Vereinbarungen unterliegen, dar:

Nr. 086

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Finanzielle Vermögenswerte		
Bruttowerte der finanziellen Vermögenswerte	269	249
Werte die gemäß IAS 32.42 saldiert werden	0	0
Nettowerte der finanziellen Vermögenswerte	269	249
Werte mit Globalnettingvereinbarung		
Derivate	-59	-56
Nettobetrag der finanziellen Vermögenswerte	210	193
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Bruttowerte der finanziellen Verbindlichkeiten	87	167
Werte die gemäß IAS 32.42 saldiert werden	0	0
Nettowerte der finanziellen Verbindlichkeiten	87	167
Werte mit Globalnettingvereinbarung		
Derivate	-59	-56
Nettobetrag der finanziellen Verbindlichkeiten	28	111

4.14 Kapitalmanagement

Die Schaeffler Gruppe verfolgt eine nachhaltige Strategie des profitablen Wachstums. Durch ein aktives Kapitalmanagement werden die hierfür benötigten finanziellen Ressourcen bereitgestellt, die Liquidität sichergestellt und die Kreditwürdigkeit der Schaeffler Gruppe gesichert. Darüber hinaus dient das Kapitalmanagement der Verwaltung und kontinuierlichen Optimierung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten. Die Schaeffler Gruppe hat hierzu alle erforderlichen Voraussetzungen geschaffen, um Fremdfinanzierungsmittel über den Kapitalmarkt zu beschaffen. Auch zukünftig legt das Management der Schaeffler Gruppe seinen Fokus auf die Fähigkeit, Finanzinstrumente bei einer breiten Investorenbasis zu platzieren und die Konditionen der Darlehen und Anleihen weiter zu verbessern.

Im Rahmen dieser bestehenden Finanzierung unterliegt die Schaeffler Gruppe Auflagen, die die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen (Financial Covenants, vgl. Tz. 4.9) 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.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden die Financial Covenants entsprechend den kreditvertraglichen Regelungen wie im Vorjahr 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 weitere finanzielle Kennzahlen. Eine weitere 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	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Finanzschulden	1	33
Langfristige Finanzschulden	6.413	5.720
Finanzschulden gesamt	6.414	5.753
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	636	300
Netto-Finanzschulden gesamt	5.778	5.453
Gesellschafterdarlehen	0	6
Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen	5.778	5.447
Ergebnis vor Finanz-, Beteiligungsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA)	2.172	1.660
Verhältnis von Netto-Finanzschulden ohne Gesellschafterdarlehen zu EBITDA	2,7	3,3

5. Sonstige Angaben

5.1 Leasingverhältnisse

Die künftigen Mindestzahlungen aus unkündbaren operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen werden wie folgt fällig:

Nr. 088

in Mio. EUR	31.12.2014	31.12.2013
Weniger als ein Jahr	54	48
Zwischen einem und fünf Jahren	59	53
Mehr als fünf Jahre	7	5
Summe	120	106

Die Verpflichtungen resultierten im Wesentlichen aus Mietverträgen für Immobilien, Leasingverträgen für Firmenfahrzeuge sowie aus Dienstleistungsverträgen im IT- und Logistikbereich.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden 75 Mio. EUR als laufender Aufwand aus operativen Miet-, Pacht- und Leasingverhältnissen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (Vj.: 71 Mio. EUR).

5.2 Eventualschulden

Zum 31. Dezember 2014 bestanden Eventualschulden in Höhe von 19 Mio. EUR (Vj.: 19 Mio. EUR). Diese betrafen im Wesentlichen mögliche Ansprüche von Mitarbeitern und ehemaligen Mitarbeitern sowie mögliche Nachforderungen von Finanzbehörden. Aufgrund einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme in diesen Fällen sind die Voraussetzungen zum Ansatz einer Rückstellung nicht gegeben.

Zudem haben seit 2011 mehrere Kartellbehörden Untersuchungen wegen möglicher kartellrechtswidriger Absprachen gegen einige Hersteller von Wälzlagern und anderen Zulieferteilen, insbesondere für die Automobilindustrie und die sonstige Industrie, eingeleitet. Auch die Schaeffler AG bzw. Gesellschaften der Schaeffler Gruppe sind von den Untersuchungen betroffen. Die Untersuchungen der koreanischen Kartellbehörde haben sich im Laufe des Berichtsjahres dahin gehend konkretisiert, dass zum 31. Dezember 2014 eine bilanzielle Risikovorsorge getroffen wurde. Die Untersuchungen der brasilianischen Kartellbehörde beziehen sich auf unterschiedliche Produkte der Schaeffler Gruppe. Für einen Teil dieser Untersuchungen wurde zum Bilanzstichtag eine bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Andere Teile der Untersuchungen haben sich noch nicht hinreichend konkretisiert. Des Weiteren

laufen auch Untersuchungen der Kartellbehörden in den USA. Es besteht das Risiko, dass die Kartellbehörden Bußgelder verhängen sowie dass Dritte Schadenersatzforderungen geltend machen könnten. So haben bereits verschiedene Kläger in den USA und in Kanada Sammelklagen erhoben. Die Höhe möglicher Bußgelder oder Folgeansprüche ist ungewiss und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

5.3 Zusätzliche Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung

In der Konzern-Kapitalflussrechnung enthaltene Veränderungen von Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Konzern-Bilanz abzuleiten, da diese um Währungsumrechnungseffekte angepasst sind.

Im Zusammenhang mit den im Mai und Oktober 2014 durchgeführten Refinanzierungen standen 731 Mio. EUR aus den Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten und 236 Mio. EUR aus den Auszahlungen für die Tilgung von Krediten. Die für die Refinanzierungsmaßnahmen erfolgten Auszahlungen von Vorfälligkeitsentschädigung und Transaktionskosten wurden im Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit berücksichtigt. Alle darüber hinaus gehenden Transaktionen der beiden Refinanzierungen waren zahlungsunwirksam (weitergehende Erläuterungen siehe Tz. 4.9).

In der Konzern-Kapitalflussrechnung reduzierten sich die Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten durch die Rückführung von kurzfristigen Finanzschulden auf insgesamt 727 Mio. EUR. Weitere Auszahlungen resultierten aus einer Teiltilgung in Höhe von 171 Mio. EUR, die überwiegend durch ein Darlehen der Gesellschafterin Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH in Höhe von 168 Mio. EUR finanziert wurde (vgl. Tz. 5.5).

Eine weitere zahlungsunwirksame Transaktion stellte die im Dezember 2014 erfolgte Erhöhung des Eigenkapitals der Schaeffler AG dar (vgl. Tz. 4.8 und Tz. 5.5).

Das Finanzausgleichskonto wurde im Geschäftsjahr 2013 vollständig ausgeglichen (vgl. Tz. 1.3).

5.4 Segmentberichterstattung

In Einklang mit IFRS 8 erfolgt die Segmentberichterstattung nach dem „Management Approach“ und orientiert sich 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, die 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 Motorelementen 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 mithilfe 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.

Nr. 089

Überleitung auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Mio. EUR	2014	2013
EBIT Automotive ¹⁾	1.234	683
EBIT Industrie ¹⁾	289	325
EBIT	1.523	1.008
Finanzergebnis	-620	-424
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	1	2
Ergebnis vor Ertragsteuern	904	586

¹⁾ Vorjahreswerte gemäß der 2014 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, Americas, Asien/Pazifik und Greater China.

Mit einem Key Account wurden im Geschäftsjahr 2014 insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 1.573 Mio. EUR (Vj.: 1.396 Mio. EUR) erzielt. Dies entspricht rund 13,0 % (Vj.: 12,5 %) des Gesamtumsatzes der Schaeffler Gruppe und rund 17,5 % (Vj.: 17,1 %) der Umsatzerlöse im Segment Automotive.

Die Schaeffler Gruppe ist nach den Regionen Europa, Americas, Greater China und Asien/Pazifik ausgerichtet. Im Geschäftsjahr 2014 stellten sich die Umsatzerlöse und langfristigen Vermögenswerte der vier Regionen wie folgt dar:

Regionale Berichterstattung

Nr. 090

in Mio. EUR	Umsatzerlöse ¹⁾		Langfristige Vermögenswerte ²⁾	
	2014	2013	31.12.2014	31.12.2013
Europa	6.906	6.526	2.688	2.614
Americas	2.473	2.359	613	505
Asien/Pazifik	1.205	1.130	293	243
Greater China	1.540	1.190	709	545
Summe	12.124	11.205	4.303	3.907

¹⁾ Umsatzerlöse nach Marktsicht (Kundenstandorten); Vorjahreswerte gemäß der 2014 angepassten Kundenstruktur ausgewiesen.

²⁾ Langfristige Vermögenswerte nach Schaeffler-Standorten. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

In der Region Europa entfallen auf Deutschland Umsatzerlöse in Höhe von 2.905 Mio. EUR (Vj.: 2.796 Mio. EUR) und langfristige Vermögenswerte in Höhe von 1.573 Mio. EUR (Vj.: 1.541 Mio. EUR).

5.5 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Nahestehende Personen

Die Aktien an der Schaeffler AG werden indirekt von Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Herrn Georg F. W. Schaeffler gehalten. Gemäß den Regelungen des IAS 24 stehen Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Herr Georg F. W. Schaeffler sowie deren nahe Familienangehörige der Schaeffler Gruppe nahe.

Die direkten Geschäftsbeziehungen zwischen der Schaeffler Gruppe und Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Herrn Georg F. W. Schaeffler sind nicht wesentlich.

Personen in Schlüsselpositionen sind Personen, die für die Planung, Leitung und Überwachung der Tätigkeiten der Schaeffler Gruppe direkt oder indirekt zuständig und verantwortlich sind. Für die Schaeffler Gruppe sind die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Schaeffler AG Personen in Schlüsselpositionen und damit einschließlich ihrer nahen Familienangehörigen der Schaeffler AG nahestehend. Darüber hinaus sind die Mitglieder der Geschäftsführung des Rechtsvorgängers der Schaeffler AG, der IBH, sowie deren nahe Familienangehörige der Schaeffler AG ebenfalls nahestehend.

Die Gesamtvergütung des seit dem 24. Oktober 2014 bestellten Vorstandes der Schaeffler AG sowie der Geschäftsführung des Rechtsvorgängers IBH betrug im Geschäftsjahr 2014 insgesamt 2 Mio. EUR (Vj.: 6 Mio. EUR). Von dieser Gesamtvergütung entfiel 1 Mio. EUR (Vj.: 5 Mio. EUR) auf kurzfristig fällige Leistungen, 1 Mio. EUR (Vj.: 1 Mio. EUR) wurde für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aufwandswirksam erfasst.

Die kurzfristig fälligen Leistungen an Mitglieder des ab Anfang Dezember 2014 tätigen Aufsichtsrats der Schaeffler AG betrugen 0,2 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR).

Weitere Vergütungen an Personen in Schlüsselpositionen wurden nicht gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstandes (bzw. deren Hinterbliebene) der Schaeffler AG bzw. ihrer Rechtsvorgänger erhielten im Geschäftsjahr 2014 Bezüge in Höhe von 1 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR).

Die Rückstellungen für Pension und ähnliche Verpflichtungen gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes (bzw. deren Hinterbliebenen) der Schaeffler AG bzw. ihrer Rechtsvorgänger belaufen sich zum 31. Dezember 2014 vor Saldierung mit dem entsprechenden Planvermögen auf 1 Mio. EUR (Vj.: 0 Mio. EUR).

Die Mitglieder des Vorstandes der Schaeffler AG, die Mitglieder der Geschäftsführung des Rechtsvorgängers IBH und die Mitglieder des Aufsichtsrats der Schaeffler AG sowie deren nahe Familienangehörige erwarben im Rahmen von Erstemissionen im Jahr 2014 Anleihen der Schaeffler Finance B.V. im Wert von insgesamt 2 Mio. EUR (Vj.: 3 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden in den Jahren 2012 und 2013 emittierte Anleihen im Wert von 1 Mio. EUR von Personen in Schlüsselpositionen und deren nahen Familienangehörigen zurückgekauft. Die von den Mitgliedern des Vorstandes der Schaeffler AG, den Mitgliedern der Geschäftsführung des Rechtsvorgängers IBH und den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Schaeffler AG sowie deren nahen Familienangehörigen gehaltenen Anleihen der Schaeffler Finance B.V. besaßen zum

31. Dezember 2014 einen Nennwert von insgesamt 6 Mio. EUR (Vj.: 6 Mio. EUR). Aus diesen Anleihen erhielten die Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige Zinsen in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vj.: 0,3 Mio. EUR).

Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes der Schaeffler Gruppe, des Aufsichtsrats der Schaeffler AG sowie der Geschäftsführung der IBH wurden nicht gewährt.

Nahestehende Unternehmen

Als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 gelten für die Schaeffler Gruppe die Unternehmen, die von der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG als oberstes Mutterunternehmen der Schaeffler AG beherrscht werden, von dieser gemeinschaftlich geführt werden bzw. auf die die INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG einen maßgeblichen Einfluss ausübt.

Geschäftsvorfälle mit wesentlichen Tochterunternehmen wurden bereits im Zuge der Konsolidierung eliminiert und sind daher nicht weiter zu erläutern. Geschäftsvorfälle mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen waren im Geschäftsjahr 2014 unwesentlich.

Zwischen den Unternehmen der Schaeffler Gruppe und den ihr nahestehenden Unternehmen bestanden in den Geschäftsjahren 2014 und 2013 Geschäftsbeziehungen.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Konzernstruktur (vgl. Tz. 1.2) wurden alle betriebsnotwendigen Vermögenswerte, Schulden sowie Vertragsverhältnisse von der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH auf die Schaeffler AG übertragen. Insbesondere betraf dies bestehende Arbeitsverhältnisse sowie die zugehörigen personenbezogenen Rückstellungen. Als Ausgleichswert für die Übertragung der betriebsnotwendigen Vermögenswerte und Schulden verpflichtete sich die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH eine Ausgleichszahlung in Höhe von 35 Mio. EUR zu leisten. Die entsprechende Forderung wird unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Im Mai 2014 reichte die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG über die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH an die Schaeffler AG eine Dividende der Continental AG in Höhe von 168 Mio. EUR in Form eines Darlehens weiter. Am 03. November 2014 verzichtete die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH auf einen Teilbetrag dieser Darlehensforderung in Höhe von 101 Mio. EUR (vgl. Tz. 4.8). Der Restbetrag der Darlehensforderung gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH wurde im Geschäftsjahr 2014 vollständig getilgt.

Die zum 31. Dezember 2013 bestandene Darlehensforderung in Höhe von 6 Mio. EUR gegenüber übergeordneten Holdinggesellschaften wurde im Geschäftsjahr 2014 vollständig getilgt.

Die Schaeffler AG führt seit dem 01. Oktober 2014 den Cash Pool der Schaeffler Gruppe. Durch die Übernahme der Cash Pool Funktion vor Neuausrichtung der Konzernstruktur entstanden schuldrechtliche Beziehungen zur Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH in Form von Verrechnungskonten und Darlehenskonten. Die Verzinsung der Verrechnungskonten erfolgt aufgrund der rollierenden Bestände mit dem Eonia (Euro OverNight Index Average). Die Darlehenskonten werden mit einem marktüblichen Zinssatz verzinst. Das Verrechnungskonto gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH wies zum Stichtag einen Bestand in Höhe von 236 Mio. EUR aus.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Konzernstruktur erfolgte eine Kapitalerhöhung mittels einer Sacheinlage von Darlehensforderungen. Die Schaeffler AG hat damit gegenüber der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH eine Darlehensforderung in Höhe von nominell 1.071 Mio. EUR sowie gegenüber der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG in Höhe von nominell 629 Mio. EUR (vgl. Tz. 4.8). Beide Darlehensforderungen haben eine Laufzeit bis Dezember 2024 und wurden in der Berichtsperiode mit 4,0 % p. a. verzinst.

Die Zinszahlungsbedingungen dieser Darlehensforderungen sehen vor, dass die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH sowie die Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG grundsätzlich die Möglichkeit haben, die in einer Zinsperiode aufgelaufenen Zinsen nicht an die Schaeffler AG zu zahlen, sondern diese zu kapitalisieren. Die kapitalisierten Zinsen werden mit dem Zinssatz des ursprünglichen Darlehens zuzüglich eines Zinsaufschlages verzinst und liegen zwischen 4,75 % und 6,0 %. Die Zinserträge aus diesen Darlehen beliefen sich im Geschäftsjahr 2014 auf 4 Mio. EUR.

Für beide Darlehensforderungen wurde vereinbart, dass spätestens 30 Arbeitstage nach Abschluss des Darlehensvertrages Continental-Aktien mit einem Marktwert (Referenz XETRA, Stichtag 12. Dezember 2014) in Höhe des zweifachen Darlehensbetrages als Sicherheit bereitgestellt werden. Die zu Besicherung dienenden Aktien an der Continental AG werden von der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG gehalten.

Im Vorjahr hatte die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH eine gegenüber der IBH bestehende Forderung in Höhe von 638 Mio. EUR im Wege der Abtretung in die IBH eingelegt. Die Einlage führte zur Erhöhung der Rücklagen.

Geschäftsbeziehungen mit Gesellschaften der Continental Gruppe bestehen 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.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über alle im Konzernabschluss der Schaeffler Gruppe enthaltenen Erträge und Aufwendungen aus Transaktionen mit den nahestehenden Unternehmen der Schaeffler Gruppe. Ebenfalls angeführt sind die zum jeweiligen Stichtag im Konzernabschluss enthaltenen Forderungen und Verbindlichkeiten aus derartigen Transaktionen.

Nr. 091

in Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Nahestehende Unternehmen	1.985	127	21	32

Nr. 092

in Mio. EUR	Aufwendungen		Erträge	
	2014	2013	2014	2013
Nahestehende Unternehmen	136	115	107	129

5.6 Abschlussprüferhonorare

Das gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB anzugebende Honorar des Konzernabschlussprüfers inklusive seiner verbundenen Unternehmen für Leistungen in Höhe von 3,6 Mio. EUR (Vj.: 2,4 Mio. EUR) im Geschäftsjahr 2014 setzte sich wie folgt zusammen: 2,2 Mio. EUR (Vj.: 1,3 Mio. EUR) entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen, 0,3 Mio. EUR (Vj.: 0,4 Mio. EUR) auf andere Bestätigungsleistungen, 0,8 Mio. EUR (Vj.: 0,6 Mio. EUR) auf Steuerberatungsleistungen und 0,3 Mio. EUR (Vj.: 0,1 Mio. EUR) auf sonstige Leistungen.

Vorgenannte Honorare betrafen Leistungen im Zusammenhang mit der Schaeffler AG und ihren deutschen Tochterunternehmen. Als Abschlussprüfer gilt die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

5.7 Erleichterungen nach § 264 Abs. 3 HGB und § 264b HGB

Die nachfolgend aufgeführten inländischen Tochterunternehmen erfüllen für das Geschäftsjahr 2014 die gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. die gemäß § 264b HGB erforderlichen Bedingungen für die Inanspruchnahme dieser Befreiungsvorschriften und machen davon entsprechend Gebrauch:

- AS Auslandsholding GmbH, Bühl
 - Dürkopp Maschinenbau GmbH, Schweinfurt
 - Egon von Ruville GmbH, Hamburg
 - FAG Industrial Services GmbH, Herzogenrath
 - FAG Kugelfischer GmbH, Schweinfurt
 - Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltschutz mbH – AMUS, Homburg
 - IAB Holding GmbH, Herzogenaurach
 - IAB Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach
 - IFT Ingenieurgesellschaft für Triebwerks-Technik mbH, Clausthal-Zellerfeld
 - INA Automotive GmbH, Herzogenaurach
 - INA Beteiligungsverwaltungs GmbH, Herzogenaurach
 - Industriebaufbaugesellschaft Bühl mbH, Bühl
 - Industriewerk Schaeffler INA-Ingenieurdienst GmbH, Herzogenaurach
 - LuK Auslandsholding GmbH, Bühl
 - LuK Beteiligungsgesellschaft mbH, Bühl
 - LuK Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, Bühl
 - PD Qualifizierung und Beschäftigung GmbH, Schweinfurt
 - Schaeffler Beteiligungsverwaltungs GmbH, Herzogenaurach
 - Schaeffler Engineering GmbH, Werdohl
 - Schaeffler Europa Logistik GmbH, Herzogenaurach
 - Schaeffler Versicherungs-Vermittlungs GmbH, Herzogenaurach
 - Schaeffler Verwaltungsholding Eins GmbH, Herzogenaurach
 - Schaeffler Verwaltungsholding Zwei GmbH, Herzogenaurach
 - Schaeffler Verwaltungsholding Drei GmbH, Herzogenaurach
 - CVT Verwaltungs GmbH & Co. Patentverwertungs KG, Bühl
-
- FAG Aerospace GmbH & Co. KG, Schweinfurt
 - GURAS Beteiligungs GmbH & Co. Vermietungs-KG, Pullach
 - INA – Drives & Mechatronics GmbH & Co. KG, Suhl
(ab 01. Januar 2015: INA – Drives & Mechatronics AG & Co. KG, Suhl)
 - LuK GmbH & Co. KG, Bühl
 - LuK Truckparts GmbH & Co. KG, Kaltennordheim
 - LuK Unna GmbH & Co. KG, Unna
 - Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG, Langen

-
- Schaeffler Elfershausen GmbH & Co. KG, Herzogenaurach
(ab 01. Januar 2015: Schaeffler Elfershausen AG & Co. KG, Herzogenaurach)
 - Schaeffler Immobilien GmbH & Co. KG, Herzogenaurach
(ab 01. Januar 2015: Schaeffler Immobilien AG & Co. KG, Herzogenaurach)
 - Schaeffler Motorelemente GmbH & Co. KG, Herzogenaurach
(ab 01. Januar 2015: Schaeffler Motorelemente AG & Co. KG, Herzogenaurach)
 - Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG, Herzogenaurach
(ab 01. Januar 2015: Schaeffler Technologies AG & Co. KG, Herzogenaurach)
 - WPB Water Pump Bearing GmbH & Co. KG, Herzogenaurach

5.8 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2014 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, von denen wesentliche Einflüsse auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe erwartet werden.

5.9 Anteilsbesitzliste gemäß § 313 Abs. 2 HGB

Mutterunternehmen ist die Schaeffler AG mit Sitz in Herzogenaurach.

Nr. 093

Gesellschaft	Ort	Länder- code	Konzern- beteiligung in %
A. Tochterunternehmen			
I. Deutschland (53)			
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 Triebwerks-Technik mbH	Clausthal-Zellerfeld	DE	100,00
INA – Drives & Mechatronics GmbH & Co. KG (ab 01. Januar 2015: INA – Drives & Mechatronics AG & Co. KG)	Suhl	DE	100,00
INA Automotive GmbH	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

LuK Unna GmbH & Co. KG	Unna	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
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 GmbH & Co. KG (ab 01. Januar 2015: Schaeffler Elfershausen AG & 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 (ab 01. Januar 2015: Schaeffler Immobilien AG & Co. KG)	Herzogenaurach	DE	100,00
Schaeffler Motorenelemente GmbH & Co. KG (ab 01. Januar 2015: Schaeffler Motorenelemente AG & Co. KG)	Herzogenaurach	DE	100,00
Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG (ab 01. Januar 2015: Schaeffler Technologies AG & 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 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 (102)

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 Embregens 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	CH	100,00

Hydrel GmbH	Romanshorn	CH	100,00
INA Invest GmbH	Horn	CH	100,00
Octon G.m.b.H.	Horn	CH	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
Schaeffler Iberia, S.L.U.	Elgoibar	ES	100,00
Schaeffler Finland Oy	Espoo	FI	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	Sheffield	GB	100,00
Schaeffler (UK) Limited	Sutton Coldfield	GB	100,00
Schaeffler Automotive Aftermarket (UK) Limited	Sheffield	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	HK	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	Changwon-si	KR	100,00

LuK Puebla, S. de R.L. de C.V.	Puebla	MX	100,00
Rodamientos FAG S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MX	100,00
Schaeffler Automotive Aftermarket Mexico, S. de R.L. de C.V.	Puebla	MX	100,00
Schaeffler Mexico Holding, S. de R.L. de C.V.	Irapuato	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 Peru S.A.C.	Lima	PE	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 OOO	Uljanowsk	RU	100,00
Schaeffler Russland GmbH	Moskau	RU	100,00
Schaeffler Sverige AB	Arlandastad	SE	100,00
FAG Aerospace (Singapore) Pte. Ltd.	Singapur	SG	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 Clutch Systems, LLC	Wooster	US	100,00
LuK Transmission Systems LLC	Wooster	US	100,00

LuK USA LLC	Wooster	US	100,00
LuK-Aftermarket Services, LLC	Valley City	US	100,00
Roland Corporate Housing LLC ¹⁾	Cheraw	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
INA Bearing (Pty) Ltd.	Port Elizabeth	ZA	100,00
Schaeffler South Africa (Pty.) Ltd.	Johannesburg	ZA	100,00

B. Assoziierte Unternehmen/Gemeinschaftsunternehmen I. Deutschland (3)

Contitech-INA Beteiligungsgesellschaft mbH ²⁾	Hannover	DE	50,00
Contitech-INA GmbH & Co. KG ²⁾	Hannover	DE	50,00
PStec Automation and Service GmbH	Niederwern	DE	40,00

II. Ausland (2)

Colinx, LLC	Greenville	US	20,00
Eurings Zrt.	Debrecen	HU	37,00

¹⁾ Bilanziert nach der Equity Methode. Auswirkung der Gesellschaft auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Schaeffler Gruppe zum Bilanzstichtag von untergeordneter Bedeutung.

²⁾ Gemeinschaftlich geführte Unternehmen bilanziert nach der Equity Methode.

5.10 Aufstellung des Konzernabschlusses

Der Vorstand der Schaeffler AG hat den Konzernabschluss am 09. März 2015 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, 09. März 2015

Der Vorstand

Mitglieder des Aufsichtsrats

Georg F. W. Schaeffler¹⁾

Vorsitzender

Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann¹⁾

Stellvertretende Vorsitzende

Jürgen Wechsler*³⁾

Stellvertretender Vorsitzender

Jürgen Bänsch*³⁾

Prof. Dr. Hans-Jörg Bullinger²⁾

Dr. Holger Engelmann²⁾

Prof. Dr. Bernd Gottschalk²⁾

Norbert Lenhard*³⁾

Dr. Siegfried Luther²⁾

Dr. Reinold Mittag*³⁾

Thomas Mölkner*³⁾

Stefanie Schmidt*³⁾

Dirk Spindler*³⁾

Robin Stalker²⁾

Jürgen Stolz*³⁾

Salvatore Vicari*³⁾

Dr. Otto Wiesheu²⁾

Prof. KR Ing. Siegfried Wolf¹⁾

Jürgen Worrich*³⁾

Prof. Dr.-Ing. Tong Zhang²⁾

* Vertreter der Arbeitnehmer.

¹⁾ Mitglieder des Aufsichtsrats seit dem 02. Oktober 2014; Bestellung am 01. Dezember 2014.

²⁾ Bestellung am 01. Dezember 2014 durch Hauptversammlung.

³⁾ Gerichtliche Bestellung am 02. Dezember 2014.

Mitglieder des Vorstands

Klaus Rosenfeld ¹⁾

Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Finanzen

Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer ¹⁾

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Technologie

Norbert Indlekofer ¹⁾

CEO Automotive

Oliver Jung ¹⁾

Vorstand Produktion, Logistik und Einkauf

Kurt Mirlach ¹⁾

Vorstand Personal und Arbeitsdirektor

Prof. Dr. Peter Pleus ¹⁾

CEO Automotive

Robert Schullan ¹⁾

CEO Industrie

¹⁾ Am 02. Oktober 2014 Bestellung zum Vorstand der Schaeffler AG;
zuvor Mitglieder der Geschäftsführung der IBH.



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die Schaeffler AG, Herzogenaurach

Wir haben den von der Schaeffler AG (bis 23. Oktober 2014: INA Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung), Herzogenaurach, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und Konzernanhang – sowie den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2014 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 anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. 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 10. März 2015

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer

Wirtschaftsprüfer

Pritzer

Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats



Georg F. W. Schaeffler

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat mit Aufnahme seiner Tätigkeit 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 regelmäßig in schriftlicher und mündlicher Form 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 detailliert über die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns und der Sparten sowie über die Finanzlage des Unternehmens unterrichtet.

Die Aufsichtsratsmitglieder standen der Unternehmensführung auch außerhalb der Sitzungen beratend zur Verfügung. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand in regelmäßigem engem Kontakt mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden und hat sich über alle aktuellen Fragen und Entwicklungen des Unternehmens laufend berichten lassen.

Konzernstruktur

Die Schaeffler AG ist aus der am 02. Oktober 2014 beschlossenen formwechselnden Umwandlung der INA Beteiligungsgesellschaft mbH, Herzogenaurach, entstanden. Es wurde zunächst ein aus drei Mitgliedern der Anteilseigner bestehender Aufsichtsrat gebildet. Diesem Aufsichtsrat gehörten bis zum 01. Dezember 2014 Herr Georg F. W. Schaeffler (Vorsitzender), Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann (Stellvertreterin) und Herr Prof. KR Ing. Siegfried Wolf an.

Die Gesellschaft hat vom 28. Oktober 2014 bis zum 28. November 2014 ein sogenanntes Statusverfahren durchgeführt mit dem Ziel, bei der Gesellschaft einen aus 20 Personen bestehenden mitbestimmten Aufsichtsrat einzurichten. Nach erfolgreichem Abschluss des Statusverfahrens fand am 01. Dezember 2014 eine Hauptversammlung statt, in der Herr Prof. Dr. Hans-Jörg Bullinger, Herr Dr. Holger Engelmann, Herr Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Herr Dr. Siegfried Luther, Herr Georg F. W. Schaeffler, Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann, Herr Robin Stalker, Herr Dr. Otto Wiesheu, Herr Prof. KR Ing. Siegfried Wolf und Herr Prof. Dr.-Ing. Tong Zhang zu Vertretern der Anteilseigner im Aufsichtsrat bestellt wurden.

Außerdem wurde am 01. Dezember 2014 eine Vergütungsregelung für den mitbestimmten Aufsichtsrat beschlossen.

Am 02. Dezember 2014 wurden Herr Jürgen Bänsch, Herr Norbert Lenhard, Herr Dr. Reinold Mittag, Herr Thomas Mölkner, Frau Stefanie Schmidt, Herr Dirk Spindler, Herr Jürgen Stolz, Herr Salvatore Vicari, Herr Jürgen Wechsler und Herr Jürgen Worrich als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner konstituierenden Sitzung am 12. Dezember 2014 Herrn Georg F. W. Schaeffler zum Vorsitzenden, Herrn Jürgen Wechsler zum Stellvertreter nach § 27 Abs. 1 MitbestG und Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann als weitere Stellvertreterin nach § 11.1 der Satzung bestellt.

Ausschüsse

Der Aufsichtsrat beschloss am 12. Dezember 2014 eine Geschäftsordnung und bildete folgende Ausschüsse:

- Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG, bestehend aus
Herrn Georg F. W. Schaeffler (Vorsitzender),
Herrn Norbert Lenhard, Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Herrn Jürgen Wechsler.
- Präsidialausschuss, bestehend aus
Herrn Georg F. W. Schaeffler (Vorsitzender),
Herrn Norbert Lenhard, Herrn Dr. Reinold Mittag, Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann, Herrn Jürgen Wechsler
und Herrn Prof. KR Ing. Siegfried Wolf.
- Prüfungsausschuss, bestehend aus
Herrn Dr. Siegfried Luther (Vorsitzender),
Herrn Jürgen Bänsch, Herrn Georg F. W. Schaeffler, Herrn Robin Stalker, Herrn Salvatore Vicari und
Herrn Jürgen Worrich.

Vorstandsbestellung

Der Vorstand der Gesellschaft besteht aus den Herren Klaus Rosenfeld (Vorsitzender), Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer (stellvertretender Vorsitzender), Norbert Indlekofer, Oliver Jung, Kurt Mirlach, Prof. Dr. Peter Pleus und Robert Schullan. Alle Vorstände wurden vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 02. Oktober 2014 bestellt.

Der Vorstand hat mit Geschäftsordnung vom 31. Oktober 2014 die Ressortverteilung innerhalb des Vorstands geregelt. Danach sind Herr Klaus Rosenfeld für die CEO-Funktionen und den Bereich Finanzen, Herr Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer für Technologie, Herr Prof. Dr. Peter Pleus und Herr Norbert Indlekofer für den Bereich Automotive, Herr Robert Schullan für Industrie, Herr Oliver Jung für Produktion, Logistik und Einkauf sowie Herr Kurt Mirlach als Arbeitsdirektor für den Bereich Personal zuständig.

Schwerpunkte der Tätigkeit

Der Aufsichtsrat kam im Berichtsjahr zu einer Sitzung zusammen, an der bis auf zwei Personen alle Aufsichtsratsmitglieder teilgenommen haben. Befasst hat sich der Aufsichtsrat mit der aktuellen Geschäftsentwicklung der Schaeffler Gruppe, den Ergebnissen im dritten Quartal 2014, dem Forecast zum 31. Dezember 2014, dem Budget 2015 sowie der Mehrjahresplanung 2015 bis 2017. Außerdem wurden ein Refinanzierungsprojekt sowie eine Sachkapitalerhöhung bei der Gesellschaft besprochen und genehmigt.

Des Weiteren wurde Herr Dr. Ulrich Hauck mit Wirkung ab dem 1. April 2015 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Herr Dr. Hauck soll am 01. April 2015 das Finanzressort übernehmen.

Die Gesellschafterversammlung hat am 02. Oktober 2014 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss sowie den Abhängigkeitsbericht der Gesellschaft und für den Konzernabschluss gewählt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat bestätigt, dass keine Umstände bestehen, die ihre Unabhängigkeit als Abschlussprüfer beeinträchtigen könnten. Der Prüfungsausschuss hat mit schriftlichem Umlaufbeschluss vom 12. Dezember 2014 den Prüfungsauftrag erteilt.

Der am 12. Dezember 2014 gebildete Präsidialausschuss hat per Umlaufbeschluss vom 12. Dezember 2014 Details des Projekts »Europäisches Distributionszentrum« genehmigt.

Jahresabschluss und Konzernabschluss 2014

Der vom Vorstand nach den handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellte Jahresabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht zum 31. Dezember 2014 wurden unter Einbeziehung der Buchführung und des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems von KPMG geprüft.

Zudem hat KPMG den Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG (»Abhängigkeitsbericht«) geprüft. Der Bericht betrifft den Zeitraum vom 24. Oktober 2014 (Wirksamwerden der Umwandlung und Entstehen der Schaeffler AG) bis zum 31. Dezember 2014. Der Konzernabschluss der Schaeffler AG zum 31. Dezember 2014 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 zusammengefassten Lagebericht 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

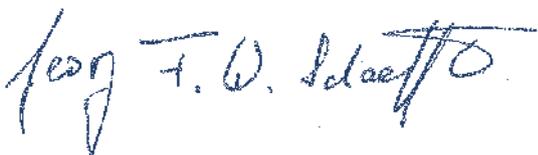
- die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,
- bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.«

Die Jahresabschlussunterlagen, der Abhängigkeitsbericht und die Prüfungsberichte wurden am 24. März 2015 im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer erörtert. Der Prüfungsausschuss hat die Ergebnisentwicklung für das Geschäftsjahr 2014, die Vermögens- und Finanzlage zum Bilanzstichtag und insbesondere die Risikoversorge kritisch hinterfragt. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 25. März 2015 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 Basis eigener Prüfungen des Jahresabschlusses, des Abhängigkeitsberichts (einschließlich der Schlussklärung des Vorstands) und des Konzernabschlusses nebst zusammengefassten Lagebericht sowie auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Einwendungen, insbesondere auch gegen die Schlussklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht, waren nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss gebilligt.

Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Das Berichtsjahr 2014 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, 25. März 2015

Weitere Angaben

Finanzglossar	228
Allgemeines Glossar	232
Tabellenverzeichnis	235
Stichwortverzeichnis	238
Impressum	240
Quartalsübersicht	242
Mehrjahresübersicht	243
Finanzkalender 2015	244
Kontaktdaten	245

Finanzglossar

A

AfS: Abkürzung für „Available for sale“: Zur Veräußerung verfügbar.

At Equity Bilanzierung: Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie an Gemeinschaftsunternehmen.

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.

Euribor: Abkürzung für „Euro Interbank Offered Rate“: Zinssatz, den europäische Banken beim Handel mit unbesicherten, auf Euro lautenden Krediten voneinander erheben.

EURO MTF (Multilateral 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.

H

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.

I

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“.

K

Kapitalkostensatz: Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.

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.

N

Netto-Finanzschulden: Summe aus den lang- und kurzfristigen Finanzschulden abzüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

P

Produktionsvolumen: Das Produktionsvolumen stellt die abgelieferte Produktionsleistung an ein Fertig- oder Halbfertigwarenlager, bewertet zu Konzern-Herstellkosten, dar.

R

Rating: Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vorgenommen wird.

S

SIC: Abkürzung für das ehemalige „Standing Interpretations Committee“.

V

Verschuldungsgrad: Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA.

W

Währungsumrechnungseffekte: Währungsbereinigte Umsatz- und Ergebniszahlen werden berechnet, indem Umsatz und Ergebnis der aktuellen Berichtsperiode sowie der Vorjahresperiode mit einem einheitlichen Wechselkurs umgerechnet werden.

Z

Zinsscap: Die vertragliche Festlegung einer Zinsobergrenze bezogen auf einen Referenzzinssatz (Euribor).

Allgemeines Glossar

A

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 Pkw und Nutzfahrzeugen. Der Bereich Automotive Aftermarket ist weltweit im Ersatzteilgeschäft präsent.

C

Compliance: Sicherstellung der Einhaltung sämtlicher für einen Prozess geltender Regeln und Vorschriften.

D

Drehmomentwandler: Der Drehmomentwandler ist ein hydraulisches Bauelement, das eine Kraftübertragung zwischen Bauteilen ermöglicht, die mit unterschiedlichen Drehzahlen rotieren.

E

EnES: Energy, Environment, Safety = Energie, Umweltschutz und Arbeitssicherheit.

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.

F

FIA Formula E: 2014 gegründete Autorennserie, bei der die Rennen in rein elektrisch angetriebenen Rennautos und auf Stadtkursen gefahren werden.

Fliehkraftpendel: Das Fliehkraftpendel ist ein Schwingungsdämpfer und wird im Zweimassenschwungrad eingebaut.

H

HOPE: „Health, Occupational skills for employability, Preservation of national heritage, art and culture and Empowerment of underserved and weaker section“: Hilfsprogramm der Schaeffler Gruppe zur Verbesserung der medizinischen Versorgung in Indien.

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.

O

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 für ein Managementsystem des Arbeitsschutzes dar.

P

Planetenrad: Das umlaufende Rad umkreist das außenverzahnte Zentralrad wie ein Planet, was zur generellen, aber nicht immer treffenden Bezeichnung der Umlaufgetriebe als Planetengetriebe geführt hat. Man spricht vom das Sonnenrad umkreisenden Planetenrad.

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.

SupplyOn: Supply-Chain-Kollaborationsplattform global agierender Unternehmen. Weitere Informationen unter www.supplyon.de.

T

TAROL: „Tapered Roller Bearing“: TAROL-Einheiten sind zweireihige Kegelrollenlager, die werkseitig spielegestellt, gefettet und abgedichtet sind. Die TAROL-Einheiten werden somit montagefertig geliefert und mit einer Hydraulikvorrichtung auf den Wellenschenkel gepresst. TAROL-Einheiten verwendet man für die Lagerung der Radsätze von Schienenfahrzeugen wie Güterwagen und Reisezugwagen.

Thermomanagement-Modul: Bei dem Thermomanagement-Modul handelt es sich um eine Temperatursteuerungseinheit für den kompletten Antriebsstrang. Integriert in ein kompaktes, aus hochfesten Kunststoffen gefertigtes Bauteil vereint es zahlreiche Funktionen. Mit dem Thermomanagement-Modul hilft Schaeffler, weitere Potenziale bei der Optimierung von Verbrennungsmotoren zu heben. Das innovative Modul ist der Schlüssel für eine Verringerung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen von bis zu 4 %.

Triondur: Marke der Schaeffler Gruppe für tribologische Schichten, die aus der Gasphase abgeschieden werden.

X

X-Life: Gütesiegel für besonders leistungsfähige Produkte, die sich durch eine höhere Lebens- und Gebrauchsdauer auszeichnen, die aus höheren dynamischen Tragzahlen gegenüber dem bisherigen Standard resultieren.

Z

Zweimassenschwungrad: Bestandteil des Triebstrangs von modernen Fahrzeugen (Pkw, Bus, Nutzfahrzeuge) das zur Reduktion von Drehschwingungen dient.

Tabellenverzeichnis

Kapitel	Tabelle Nr.	Beschriftung/Titel	Seite
	001	Wesentliche Eckdaten	U2
	002	Anleihen der Schaeffler Gruppe	38
	003	Rating der Schaeffler Gruppe	39
Zusammen- gefasster Lagebericht	004	F&E-Awards	49
	005	Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen – Stichtag	71
	006	Strukturdaten der Mitarbeiter	72
	007	Mitarbeiterqualifikation und Weiterbildung	74
	008	Entwicklung der Automobilproduktion	81
	009	Entwicklung der Industrieproduktion	82
	010	Ertragslage der Schaeffler Gruppe	86
	011	Forschungs- und Entwicklungs-Kennzahlen	87
	012	Finanzergebnis der Schaeffler Gruppe	88
	013	Ertragslage Sparte Automotive	90
	014	Umsatzerlöse der Sparte Automotive nach Unternehmensbereichen	91
	015	Ertragslage Sparte Industrie	92
	016	Umsatzerlöse der Sparte Industrie nach Unternehmensbereichen	93
	017	Cash Flow und Liquidität	95
	018	Kapitalstruktur	97
	019	Vermögensstruktur	99
	020	Kredittranchen Facilities Agreement	104
021	Anleihen der Schaeffler Gruppe	105	
022	Gewinn- und Verlustrechnung der Muttergesellschaft Schaeffler AG	108	
023	Zinsergebnis der Muttergesellschaft Schaeffler AG	109	
024	Bilanz der Muttergesellschaft Schaeffler AG	111	
025	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände der Muttergesellschaft Schaeffler AG	112	
026	Verbindlichkeiten der Muttergesellschaft Schaeffler AG	113	
027	Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen	127	
028	Entwicklung der Industrieproduktion	128	
Konzern- abschluss	029	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	132
	030	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	133
	031	Konzern-Bilanz	134
	032	Konzern-Kapitalflussrechnung	135
	033	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	136
	034	Konzern-Segmentberichterstattung	137

Kapitel	Tabelle Nr.	Beschriftung/Titel	Seite
Konzernanhang	035	Neue Rechnungslegungsvorschriften – im Geschäftsjahr 2014 neu angewendet	153
	036	Neue Rechnungslegungsvorschriften – noch nicht anzuwenden	154
	037	Neue Rechnungslegungsvorschriften – nicht angewendet	154
	038	Umsatzerlöse	156
	039	Sonstige Erträge	156
	040	Sonstige Aufwendungen	157
	041	Anzahl der Mitarbeiter nach Regionen – Durchschnitt	157
	042	Personalaufwand	157
	043	Finanzergebnis	158
	044	Ertragsteuern	159
	045	Steuerliche Überleitungsrechnung	160
	046	Immaterielle Vermögenswerte	161
	047	Sachanlagen	163
	048	Aktive und passive latente Steuern	164
	049	Vorräte	166
	050	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	166
	051	Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	166
	052	Überfällige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	167
	053	Sonstige finanzielle Vermögenswerte (Lang-/Kurzfristig)	167
	054	Sonstige Vermögenswerte und Ertragsteuerforderungen	168
	055	Eigenkapital	169
	056	Finanzschulden (Lang-/Kurzfristig)	171
	057	Kredittranchen Facilities Agreement	172
	058	Anleihen der Schaeffler Gruppe	172
	059	Bilanzausweis der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	174
	060	Darstellung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen	175
	061	Überleitung der/des Nettoschuld/-vermögenswertes 01. Januar / 31. Dezember 2014	176
	062	Überleitung Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen 01. Januar / 31. Dezember 2014	177
	063	Überleitung beizulegender Zeitwert des Planvermögens 01. Januar / 31. Dezember 2014	178
	064	Zusammensetzung des Planvermögens	179
	065	Gesamtergebnis der leistungsorientierten Pensionspläne	180

Kapitel	Tabelle Nr.	Beschriftung/Titel	Seite
Konzern- anhang	066	Nettopensionsaufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung	181
	067	Versicherungsmathematische Annahmen	182
	068	Sensitivitäten des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtungen	183
	069	Rückstellungen	184
	070	Rückstellungen (Lang-/Kurzfristig)	184
	071	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (Lang-/Kurzfristig)	185
	072	Sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten	186
	073	Finanzinstrumente nach Klassen und je Kategorie gemäß IFRS 7.8	187
	074	Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Fair Value Hierarchie	189
	075	Nettogewinne und -verluste nach Kategorien von Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7.20	190
	076	Zahlungsströme aus nicht-derivativen und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten	192
	077	Variabel und festverzinsliche Finanzschulden	193
	078	Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Zinsstrukturkurve	194
	079	Fremdwährungsrisiken aus der operativen Geschäftstätigkeit	195
	080	Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Wechselkurse operatives Geschäft	196
	081	Sensitivitätsanalyse: Veränderungen Wechselkurse Finanzierungstätigkeit	197
	082	Übersicht derivative Finanzinstrumente	198
	083	Veränderungsrechnung OCI aus Währungsabsicherungen für operatives Geschäft im Rahmen von Cash Flow Hedge Accounting	199
	084	Veränderungsrechnung OCI aus Währungsabsicherungen für Finanzierung im Rahmen von Cash Flow Hedge Accounting	199
	085	Veränderungsrechnung OCI aus Zinsabsicherung im Rahmen von Cash Flow Hedge Accounting	200
	086	Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten	201
	087	Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA	202
	088	Leasingverhältnisse	203
	089	Überleitungsrechnung Segmentberichterstattung	205
	090	Regionale Berichterstattung	206
	091	Forderungen und Verbindlichkeiten aus Transaktionen mit nahestehenden Personen und Unternehmen	209
	092	Aufwendungen und Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Personen und Unternehmen	209
	093	Anteilsbesitzliste	213
	Weitere Angaben	094	Quartalsübersicht
095		Mehrjahresübersicht	243

Stichwortverzeichnis

	Stichwort	Seiten		Stichwort	Seiten	
A	Abschreibungen	99, 135, 137, 161, 202	H	Hybrid	45	
	Allgemeines Glossar	232		I	Immaterielle Vermögenswerte	69, 99, 134, 146, 161
	Anleihe	38, 102, 126, 171, 202			Impressum	240
	Anteilsbesitzliste	213			Industrie	siehe Sparte Industrie
	Arbeitsschutz	75			Investitionen	U4, 101, 133
Automotive	siehe Sparte Automotive	Investitionsauszahlungen	U2, U4, 242, 243			
B	Bericht des Aufsichtsrats	222	K	Investor Relations	241, 245	
	Bestätigungsvermerk	220		Konsolidierung	143, 155, 163	
C	Compliance	56, 58	Kontaktdaten	245		
E	E-Bike	52, 66	Konzeptfahrzeuge	50, 87		
	EBIT	U2, U3, U4, 86, 132, 181, 242, 243	Konzernabschluss	U2, 131, 140, 209, 217, 225		
	EBITDA	U2, 202, 242, 243	Konzernanhang	132, 137, 139		
	Erfindungsmeldung	47	Konzern-Bilanz	134, 161		
	Ertragslage	86, 108, 116	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	136		
	Ertragsteuern	U3, 86, 132, 135, 151, 159, 205	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	133		
	E-Wheel	49, 66	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	156, 160, 199		
F	Finanzglossar	228	Konzern-Kapitalflussrechnung	135, 204		
	Finanzkalender	244	Konzern-Segmentberichterstattung	137		
	Finanz- und Vermögenslage	95, 111	Konzernsteuerung	69		
	Forschung und Entwicklung	47, 49, 52, 86, 132, 181	Konzernstruktur	62, 140		
	Forum of Inspiration	48	L	Liquidität	105, 123, 191	
	Free Cash Flow	U2, U4, 69, 95, 242, 243				
G	Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2014	106				
	Gesellschaftliche Verantwortung	75, 78				
	Grußwort der Gesellschafter	10				

	Stichwort	Seiten		Stichwort	Seiten	
M	Mehrjahresübersicht	243	U	Umsatz	U2, U4, 44, 69, 90, 132, 137, 144, 156, 242, 243	
	Mitarbeiter	U2, U4, 71, 74,87, 157, 185, 242		Unternehmensprofil	U4	
	Mitglieder des Aufsichtsrats	218		Umweltschutz	75	
	Mitglieder des Vorstands	219		V	Vermögenslage	95, 111
	Mobilität für morgen	42, 65, 78			Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	12
N	Nachtragsbericht	114	W	Wesentliche Eckdaten	U2	
O	ONE Schaeffler	56, 84		Wichtige Ereignisse 2014	8	
	Operations	153	Z	Zusammengefasster Lagebericht	41	
P	Personalaufwand	157, 173				
	Produktion	46, 53, 81, 121, 127				
	Prognosebericht	127				
R	Radnabenantrieb	66, 232				
	Rating	39, 103, 126				
	Rechnungslegungsgrundsätze	143				
	Repricing	103				
	Risikomanagement	115, 191				
S	Schaeffler Academy	74				
	Sachanlagen	U2, 99, 111, 134, 147, 163				
	Segmentberichterstattung	137, 204				
	Sparte Automotive	49, 90				
	Sparte Industrie	52, 92				
T	Technologieführerschaft	120				

Impressum

Herausgeber:
Schaeffler AG
Industriestr. 1-3
91074 Herzogenaurach

Verantwortlich:
Financial Communications, Schaeffler AG, Herzogenaurach

Koordination/Redaktion:
Financial Communications, Schaeffler AG, Herzogenaurach
Corporate Accounting, Schaeffler AG, Herzogenaurach

Konzept und Gestaltung:
Publicis Pro, Erlangen

Konzept und Gestaltung Imageteil:
Strichpunkt GmbH, Stuttgart

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.



Portraitfotos:
Andreas Pohlmann, München

Stand: 03/2015

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. 094

in Mio. EUR	2013				2014			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Gewinn- und Verlustrechnung								
Umsatzerlöse	2.756	2.858	2.811	2.780	2.976	3.014	3.034	3.100
EBITDA	525	538	482	115	572	541	590	469
• in % vom Umsatz	19,0	18,8	17,1	4,1	19,2	17,9	19,4	15,1
EBIT	368	377	324	-61	418	383	429	293
• in % vom Umsatz	13,4	13,2	11,5	-2,2	14,0	12,7	14,1	9,5
Konzernergebnis ¹⁾	117	121	158	-269	220	-10	229	215
Bilanz								
Bilanzsumme	8.707	8.668	8.498	8.387	8.704	9.095	9.675	11.617
Eigenkapital ²⁾	-2.487	-2.419	-2.292	-1.966	-1.808	-1.815	-1.666	258
• in % der Bilanzsumme	-28,6	-27,9	-27,0	-23,4	-20,8	-20,0	-17,2	2,2
Netto-Finanzschulden ³⁾	6.547	6.134	5.445	5.447	5.529	5.755	5.768	5.778
• Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA ⁴⁾				3,3	3,2	3,4	3,2	2,7
Kapitalflussrechnung								
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	177	328	252	270	134	-163	439	490
Investitionsauszahlungen (Capex) ⁵⁾	121	108	114	229	155	143	202	357
• in % vom Umsatz (Capex-Quote)	4,4	3,8	4,1	8,2	5,2	4,7	6,7	11,5
Free Cash Flow	57	228	142	46	-19	-306	238	135
Mitarbeiter								
Anzahl zum Stichtag	75.890	76.541	77.549	78.258	79.369	80.054	81.353	82.294
Automotive ⁶⁾								
Umsatzerlöse	1.987	2.088	2.054	2.035	2.212	2.225	2.230	2.316
EBIT	269	292	261	-139	325	300	319	291
• in % vom Umsatz	13,5	14,0	12,7	-6,8	14,7	13,5	14,3	12,6
Industrie ⁶⁾								
Umsatzerlöse	769	770	757	745	764	789	804	784
EBIT	99	85	63	78	93	83	110	2
• in % vom Umsatz	12,9	11,0	8,3	10,5	12,2	10,5	13,7	0,3

¹⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen.

²⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile.

³⁾ Darstellung ohne Gesellschafterdarlehen.

⁴⁾ EBITDA auf Basis der letzten zwölf Monate.

⁵⁾ Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

⁶⁾ Vorjahreswerte gemäß der 2014 ausgewiesenen Segmentstruktur.

Mehrjahresübersicht

Nr. 095

in Mio. EUR	2010 ¹⁾	2011	2012	2013	2014
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	9.495	10.694	11.125	11.205	12.124
EBITDA	2.097	2.290	2.087	1.660	2.172
• in % vom Umsatz	22,1	21,4	18,8	14,8	17,9
EBIT	1.509	1.736	1.469	1.008	1.523
• in % vom Umsatz	15,9	16,2	13,2	9,0	12,6
Konzernergebnis ²⁾	63	610	380	127	654
Bilanz					
Bilanzsumme	13.344	8.192	8.463	8.387	11.617
Eigenkapital ³⁾	3.341	-2.862	-2.598	-1.966	258
• in % der Bilanzsumme	25,0	-34,9	-30,7	-23,4	2,2
Netto-Finanzschulden ⁴⁾	5.711	6.671	6.541	5.447	5.778
• Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA	2,7	2,9	3,1	3,3	2,7
Kapitalflussrechnung					
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	892	1.069	1.133	1.027	900
Investitionsauszahlungen (Capex) ⁵⁾	361	773	860	572	857
• in % vom Umsatz (Capex-Quote)	3,8	7,2	7,7	5,1	7,1
Free Cash Flow	566	304	301	473	48
Mitarbeiter					
Anzahl zum Stichtag	67.509	73.786	75.810	78.258	82.294

¹⁾ Werte aus dem Konzernabschluss der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH (vormals Schaeffler AG) 2010.

²⁾ Den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zuzurechnen.

³⁾ Inkl. nicht beherrschender Anteile.

⁴⁾ Darstellung ohne Gesellschafterdarlehen.

⁵⁾ Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.



Finanzkalender 2015

26. März 2015

Bilanzpressekonferenz 2014

21. Mai 2015

Dreimonatsbericht zum 31. März

20. August 2015

Sechsmonatsbericht zum 30. Juni

19. November 2015

Neunmonatsbericht zum 30. September

Kontakt Daten

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

SCHAEFFLER

