



KONZERNKENNZAHLEN¹⁾

in TEUR

ERTRAGSKENNZAHLEN	H1 2026	H1 2025	Δ ²⁾
Umsatz	701.413	425.163	+65,0%
EBITDA	37.576	1.003.201	-96,3%
EBITDA-Marge	5,4%	236,0%	-230,6 PP
EBIT	-24.794	930.282	-102,7%
EBIT-Marge	-3,5%	218,8%	-222,3 PP
Periodenergebnis	-47.009	739.325	-106,4%
Ergebnis je Aktie (EUR)	-1,38	22,00	-106,3%
BILANZKENNZAHLEN	30.06.2026	31.12.2025	Δ ²⁾
Bilanzsumme	1.579.619	1.586.073	-0,4%
Eigenkapital	339.939	385.237	-11,8%
Eigenkapitalquote	21,5%	24,3%	-2,8 PP
Working Capital Employed	395.907	342.647	+15,5%
Nettoverschuldung	826.835	798.409	+3,6%
Gearing	243,2%	207,3%	+17,4%
CASHFLOW	H1 2026	H1 2025	Δ ²⁾
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	17.321	-61.924	+128,0%
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-39.443	23.438	-268,3%
Free Cashflow	-22.122	-38.485	+42,5%
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	8.545	42.158	-79,7%
Mitarbeiter (durchschnittlich) ³⁾	3.607	4.306	-16,2%

¹⁾ Erklärungen zu den Alternative Performance Measures können dem Glossar zum Konzernabschluss 2025 entnommen werden.

²⁾ Veränderung H1 2026 zu H1 2025 oder 30.06.2026 zu 31.12.2025; PP = Prozentpunkte.

³⁾ Inklusive Leiharbeiter

HALBJAHRESFINANZBERICHT 2026

FÜR DEN ZEITRAUM 1. JANUAR BIS 30. JUNI (H1) UND
FÜR DAS ZWEITE QUARTAL 2026 IM ZEITRAUM 1. APRIL BIS 30. JUNI (Q2)

HIGHLIGHTS 1. HALBJAHR / 2. QUARTAL 2026

- Motorrad-Umsatz bei den Marken KTM, Husqvarna und GASGAS steigt um mehr als 117% in Q2 gegenüber dem Vorjahresquartal und mehr als 109% in H1 gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahrs
- PG&A- und sonstiger Umsatz mit einem Plus von über 40% in Q2 bzw. über 27% in H1 gegenüber Vorjahreszeitraum
- Rückkehr zu positivem operativem Ergebnis (EBIT) in Q2 2026
- Fortsetzung der positiven Entwicklung des EBITDA in Q2 2026, EBITDA-Marge bei 8,7% für Q2 2026 und 5,4% für H1 2026
- Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in H1 2026 um 128% gegenüber H1 2025 gesteigert
- Lagerbestand im H1 2026 um weitere 10.190 Units reduziert, davon im Q2 2026 4.045 Units
- KTM AG erhält im Februar 2026 einen Refinanzierungskredit i. H. v. EUR 550 Mio. zur Stärkung seiner finanziellen Basis
- Umsetzung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen in vollem Gange
- Verkauf verbleibender Restbestände von Fahrrädern operativ abgeschlossen
- Verschlankung der Gruppenstruktur vorangetrieben, weitere Maßnahmen anvisiert

Die Bajaj Mobility-Gruppe

Die Bajaj Mobility AG (ehemals PIERER Mobility AG) zählt weltweit zu den führenden Anbietern von Premium-Motorrädern und ist als börsennotierte Tochtergesellschaft von Bajaj Auto Ltd., dem wertvollsten Zwei- und Dreirad-Unternehmen der Welt, Teil eines globalen Mobilitätskonzerns. Als Holdinggesellschaft der KTM AG vereint sie die renommierten Performance-Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS und steht mit ihrem österreichischen Hauptsitz für europäische Ingenieurskunst auf höchstem Niveau – von Rennsportmaschinen über Straßen- und Offroad-Modelle bis hin zu reiseorientierten Bikes, ergänzt durch hochwertige WP-Komponenten. Eine starke Marktpräsenz in über 70 Ländern und eine treue Community positionieren die Gruppe als Innovationsführer mit einem breit gefächerten Produktportfolio, während sie über Bajaj Auto Ltd. zusätzlich von umfassender technologischer Expertise und einem globalen Vertriebsnetz profitiert, das nachhaltige Umsetzung und langfristige Wertschöpfung ermöglicht.

Die Aktien der Bajaj Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und zusätzlich im Segment *prime market* der Wiener Börse gelistet.

Über den vorliegenden Bericht

Sowohl der vorliegend verkürzte Konzernzwischenlagebericht als auch der verkürzte Konzernzwischenabschluss über das H1 2026 wurden weder geprüft noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Sie enthalten nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und sind daher in Verbindung mit dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zu lesen.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Corporate Governance	4
2	Konzern-Zwischenlagebericht	6
2.1	Strukturelle Entwicklung der Gruppe	6
2.2	Informationen zur Medienberichterstattung über Enduro-Modelle.....	7
2.3	Neue Modelle.....	7
2.4	Aktivitäten und Erfolge im Rennsport.....	8
2.5	Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung.....	9
2.6	Wirtschaftliche Entwicklung der Bajaj Mobility-Gruppe.....	12
2.7	Chancen und Risikobericht	19
2.8	Ausblick.....	21
3	Konzern-Zwischenabschluss	23
3.1	Angaben zum Unternehmen	31
3.2	Grundsätze der Rechnungslegung	31
3.3	Neu angewendete sowie zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen	32
3.4	Schätzungen und Ermessensentscheidungen	33
3.5	Saisonalität.....	33
3.6	Veränderungen im Konsolidierungskreis	33
3.7	Segmentberichterstattung.....	34
3.8	Erläuterungen zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und -Gesamtergebnisrechnung.....	37
3.9	Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	38
3.10	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	41
3.11	Angaben zu Finanzinstrumenten	41
3.12	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.....	42
3.13	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	43
4	Erklärung aller gesetzlichen Vertreter	44

1 CORPORATE GOVERNANCE

29. ORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

Die 29. ordentliche Hauptversammlung der Bajaj Mobility AG hat den Beschluss gefasst, den im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 ausgewiesenen Bilanzgewinn in Höhe von EUR 396.566.009,42 auf neue Rechnung vorzutragen.

Als Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2026 wurde die MOORE CENTURION Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs GmbH gewählt. Zudem wurde die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft zum Prüfer der (konsolidierten) Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2026 gewählt.

Die Hauptversammlung beschloss darüber hinaus eine Erhöhung der Anzahl der Aufsichtsratsmitglieder von bisher vier auf fünf. Die satzungsmäßige Mindestanzahl von drei Mitgliedern ist damit unverändert erfüllt.

Auch alle anderen zur Beschlussfassung vorgelegten Tagesordnungspunkte wurden von den auf der Hauptversammlung vertretenen Aktionären angenommen.

VERÄNDERUNGEN IN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Eine aktuelle Aufstellung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats kann auf der Homepage der Bajaj Mobility AG, dort unter dem Reiter „Investor Relations“ unter der Rubrik „Corporate Governance“ abgerufen werden.

» Vorstand

Der Vorstand der Bajaj Mobility AG blieb im ersten Halbjahr 2026 unverändert.

Auf Ebene der KTM AG verstärkt seit dem 1. April 2026 Dipl.-Wirt.-Ing. Stephan Reiff als neuer Chief Commercial Officer das Vorstandsteam. Sein Verantwortungsbereich umfasst die Marketing- und Vertriebsaktivitäten mit dem Ziel, die kommerzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens und damit der Bajaj Mobility-Gruppe weiter zu erhöhen.

Darüber hinaus wird Dipl.-Ing. Christof Lischka ab 1. Oktober 2026 den Vorstand der KTM AG in seiner zukünftigen Rolle als Chief Technology and Product Officer (CTPO) vervollständigen. Er wird zukünftig die Verantwortung für die Forschung- und Fahrzeugentwicklung (F&E) übernehmen und dabei auch die strategische Weiterentwicklung der Produktportfolios vorantreiben.

» Aufsichtsrat

Das Mandat von Srinivasan Ravikumar als Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bajaj Mobility AG wurde von der Hauptversammlung vorzeitig durch seine Wiederwahl verlängert. Zudem wählte die Hauptversammlung Mag. Ewald Oberhammer beginnend mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2026 als fünftes Mitglied in den Aufsichtsrat der Bajaj Mobility AG. Beide Mandate erstrecken sich bis zur Beendigung jener Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2030 beschließt.

Die Ausschüsse des Aufsichtsrats setzen sich seither wie folgt zusammen (Kapitalvertreter):

Prüfungsausschuss	» Dinesh Thapar (Vorsitzender, Finanzexperte)
	» Srinivasan Ravikumar (Stellvertreter des Vorsitzenden)
	» Dr. Wulf Gordian Hauser (Mitglied)

Vergütungsausschuss	» Srinivasan Ravikumar (Vorsitzender)
	» Pradeep Shrivastava (Stellvertreter des Vorsitzenden)
	» Dinesh Thapar (Mitglied)
	» Mag. Ewald Oberhammer (Mitglied)

Ausschuss für Compliance, Investor Relations (IR) und Nachhaltigkeit (ESG)	» Dr. Wulf Gordian Hauser (Vorsitzender)
	» Pradeep Shrivastava (Stellvertreter des Vorsitzenden)
	» Dinesh Thapar (Mitglied)
	» Mag. Ewald Oberhammer (Mitglied)

Da der Aufsichtsrat unverändert aus nicht mehr als 6 Mitgliedern besteht, werden die Aufgaben des Nominierungsausschusses vom gesamten Aufsichtsrat wahrgenommen.

EIGENGESCHÄFTE VON FÜHRUNGSKRÄFTEN

Käufe und Verkäufe von Mitgliedern des Vorstands, des Aufsichtsrats und nahestehenden Personen werden gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 der Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA) gemeldet und über ein EU-weites System sowie auf der Website der Bajaj Mobility AG veröffentlicht. Auf der Webseite der Bajaj Mobility AG finden sich die zugehörigen Mitteilungen unter der Rubrik „Investor Relations“, dort im Teilbereich „Eigengeschäfte von Führungskräften“.

2 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT

2.1 STRUKTURELLE ENTWICKLUNG DER GRUPPE

Für die Bajaj Mobility AG verlief das erste Halbjahr 2026 trotz eines global schwierigen Umfelds positiv. Im Verlauf des Halbjahres wurde die Restrukturierung konsequent fortgeführt, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf der Fokussierung auf das Motorradgeschäft, der Reduktion organisatorischer Komplexität, dem weiteren Abbau von Lagerbeständen sowie der nachhaltigen Senkung der Kosten lag. Die positiven Effekte dieser Maßnahmen spiegeln sich in der Verbesserung wesentlicher Leistungskennziffern wider.

Im Zuge der Restrukturierung wurden weitere Maßnahmen zur Straffung von Strukturen ergriffen, um eine nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen. So wurde im ersten Quartal 2026 ein unumgänglicher Personalabbau von rund 500 Beschäftigten eingeleitet, der überwiegend den Angestelltenbereich sowie das mittlere Management betrifft. Für diese betriebsbedingten Kündigungen wurden Sozialpläne in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und den Sozialpartnern erarbeitet, um diese möglichst sozial verträglich zu gestalten. Die Bajaj Mobility-Gruppe erwartet, dass dieser Personalabbau vollständig in Q3 2026 abgeschlossen sein wird.

ÄNDERUNGEN DER GESELLSCHAFTSSTRUKTUREN IM KONZERN

Der Vorstand der Gruppe entschied, die Entwicklungs- und Geschäftsaktivitäten mit dem Tochterunternehmen CERO Design Studios S.L. im Einvernehmen mit dem Minderheiteneigner zu beenden und die an der Gesellschaft gehaltenen Geschäftsanteile zu veräußern. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Komplexität der Gesellschaftsstrukturen in der Bajaj Mobility-Gruppe zu reduzieren und eigene Ressourcen im Bereich Forschung und Entwicklung effizienter zu nutzen. Die Bajaj Mobility-Gruppe hielt bislang 50,01 % an der CERO Design Studios S.L., Barcelona, Spanien, und bezog das Unternehmen als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konzernabschluss mit ein. Die zugehörigen Verträge wurden Ende Juni 2026 gegenseitig unterzeichnet und umgesetzt.

Die strukturelle Verschlinkung der Gruppe spiegelt sich auch in den Gesellschaftsstrukturen wider. Zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 befinden sich folgende Tochterunternehmen in Liquidation, wobei weitere Maßnahmen zur Verschlinkung der Konzernstruktur derzeit vom Management geprüft werden:

- » KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien;
- » PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA;
- » PIERER New Mobility Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland;
- » Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland.

Anfang Juli 2026 wurden zudem die Liquidationen der Avocodo GmbH sowie der PIERER E-Commerce GmbH eingeleitet.

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHLEN

Der Stand der Mitarbeiter per 30. Juni 2026 betrug 3.416 (zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025: 3.782):

Stand am 01.01.2026	3.782
Veränderungen im ersten Quartal des Geschäftsjahres	-120
Stand am 31.03.2026	3.662
Veränderungen im zweiten Quartal des Geschäftsjahres	-246
Stand am 30.06.2026	3.416

ENTWICKLUNG DES BESTANDES AN MOTORRÄDERN

Die Gruppe zielt darauf ab, sowohl eigene Lagerbestände als auch die Bestände an Motorrädern bei Händlern und Importeuren weiter zu stabilisieren und danach auf einem nachhaltig effizienten Maß zu halten. Die Bestände entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

	Innerhalb der Bajaj Mobility-Gruppe	Händlerbestand
Stand am 31.12.2025	35.592	111.835
Veränderungen im ersten Quartal des Geschäftsjahres	+885	-7.030
Stand am 31.03.2026	36.477	104.805
Veränderungen im zweiten Quartal des Geschäftsjahres	-3.152	-893
Stand am 30.06.2026	33.325	103.912

2.2 INFORMATIONEN ZUR MEDIENBERICHTERSTATTUNG ÜBER ENDURO-MODELLE

Die KTM AG, Tochterunternehmen der Bajaj Mobility AG, sieht sich in europäischen Medienberichten erhobenen Vorwürfen ausgesetzt, illegale Motorräder in Verkehr zu bringen. Die Gruppe weist diese Vorwürfe entschieden zurück. Die Vertriebspraxis der Bajaj Mobility-Gruppe steht vollständig im Einklang mit den geltenden europäischen Vorschriften.

Die Berichterstattung beruht auf einem fundamentalen Missverständnis. Enduro-Modelle sind in ihrem Kern Sportgeräte, die jedoch im homologierten Auslieferungszustand auch auf öffentlichen Straßen gefahren werden dürfen. Diese duale Nutzbarkeit ist gewollt und notwendig. Damit Enduro-Maschinen an offiziellen Sport-Wettbewerben teilnehmen können, müssen sie nach den Regularien des Motorrad-Weltverbands FIM zuvor in homologiertem Zustand ausgeliefert werden. Sämtliche KTM-, Husqvarna- und GASGAS-gebrandeten Enduro-Modelle verlassen unser Werk ausschließlich in straßenzulassungsfähigem, homologiertem Zustand.

Auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden können diese Maschinen nach dem Erwerb vom Fachhändler für den Wettbewerbs- und Geländeeinsatz konfiguriert werden. Käufer unserer Enduro-Maschinen werden explizit darauf hingewiesen, dass die Straßenzulassung mit dem Umbau für den Wettbewerb erlischt und das Fahrzeug nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr verwendet werden darf.

In den Medienberichten wurden auch damit zusammenhängende Belange zu Emissionen thematisiert. Motorräder verursachen in Deutschland laut Deutschem Umweltbundesamt rund 0,3% der CO₂-Gesamtemissionen. Enduro-Wettbewerbsmodelle stellen davon nur einen geringen Bruchteil dar. Ihre Laufleistung liegt um ein Vielfaches unter der von Straßenmotorrädern, da sie wenige Stunden im Jahr im Sport- und Trainingsbetrieb eingesetzt werden.

Die in Europa vertriebenen Enduro-Modelle entsprechen rund 3% des weltweiten KTM-Absatzes.

Ungeachtet einer laufenden amtlichen Untersuchung der in den Medienberichten beanstandeten Vertriebsabläufe schätzt die Bajaj Mobility-Gruppe die Wahrscheinlichkeit verwaltungsbehördlicher Maßnahmen oder rechtskräftig bestätigter Regressansprüche als gering ein. Vor diesem Hintergrund hat die Gruppe keine entsprechenden Rückstellungen bilanziert.

2.3 NEUE MODELLE

KTM

Im ersten Halbjahr 2026 passte KTM das Modellportfolio in mehreren Segmenten gezielt um neue Produkte sowie umfangreiche Updates und Erweiterungen bestehender Modelle an.

2026 KTM 1390 SUPER DUKE RR UND 2026 KTM 1390 SUPER DUKE RR TRACK

In ihrer 2026er Auflage unterlief die KTM 1390 SUPER DUKE RR einer tiefgehenden Aktualisierung, die ihre Position als kompromissloses Flaggschiff des Portfolios von KTM-Straßenmotorrädern untermauert. So verfügt die Neuauflage über ein um elf Kilogramm reduziertes Gesamtgewicht, was durch neueste Carbon-Innovationen bei sämtlichen Materialien bewerkstelligt wurde. Das 2026-Modell verfügt über den höchsten technologischen Stand aller verwendeten Komponenten, insbesondere der Antriebs- und der von der MotoGP abgeleiteten Dämpfungstechnologie. Die Stückzahl dieses straßenzugelassenen Hypernaked-Motorrads ist auf nur 350 Einheiten begrenzt.

Die neu vorgestellte und auf 100 Stück limitierte KTM 1390 SUPER DUKE RR TRACK stellt das erste Modell von KTM dar, das ausschließlich für die Rennstrecke und dort gültigen FIM-Vorgaben entwickelt, konzipiert und gebaut wurde. Aufgrund des Baus nur für diesen Zweck weist das Modell keine Straßenzulassung auf. Grundlage bildet obig beschriebene 2026 KTM 1390 SUPER DUKE RR, deren Gewicht noch einmal

um weitere neun Kilogramm reduziert und von sämtlichen für den Straßenverkehr notwendigen Vorkehrungen befreit wurde. Um den individuellen Motorsport-Bedürfnissen nachzukommen, verfügt die KTM 1390 SUPER DUKE RR TRACK über ein Niveau an möglicher Konfigurationsvielfalt und Ausrüstungstiefe wie kein anderes KTM-Motorrad.

2027 ENDURO- UND MX-PORTFOLIO SOWIE 450 RALLY REPLICA

Die Produkte der Sparten EXC und EXC-F (Enduro) sowie XC und XC-F wurden in ihrer alljährlichen Neuauflage nicht nur einem umfangreichen, markengetreuen Facelift unterzogen. Die überarbeitete Modellreihe verfügt über die neuesten Innovationen im Bereich einzelner Komponenten, insbesondere den Fahrwerken, sowie einer überarbeiteten Anbindung aller im Einsatz befindlicher Technologien und Fahrerperipherie. Die Neuentwicklungen kumulieren in der auf knapp über 100 Einheiten limitierten 2027 KTM 450 RALLY REPLICA, die die Siegese Erfahrung der Rally Dakar und die dafür notwendige Ausstattung so nah und eingängig wie möglich verkörpert.

HUSQVARNA

2027 MX-PORTFOLIO

Analog zur KTM-Modellreihe wurden auch die Neuauflagen der TC- und FC-Reihe von Husqvarna in ihrer 2027er Ausführung einer grundlegenden Modernisierung unterzogen. Die Modelle greifen weitgehend auf im Offroad-Rennbetrieb eingesetzte und getestete Komponenten zurück, um den eigenen Performance-Ansprüchen nachzukommen.

2.4 AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT

Die sportlichen Erfolge der Bajaj Mobility-Gruppe verdeutlichen die strategische Bedeutung des Motorsports als integralen Bestandteil ihrer Wertschöpfung sowohl als Entwicklungsplattform für seriennahe Technologien als auch als globaler Marken- und Imagefaktor.

RENNERGEBNISSE ÜBER ALLE WETTBEWERBE

Der Start in die Motorsport-Saison 2026 unterstreicht eindrucksvoll die globale Wettbewerbsstärke der Bajaj Mobility-Gruppe. Zu Jahresbeginn 2026 setzte der Gesamtsieg von Luciano Benavides bei der Dakar Rally ein starkes Signal: Mit zwei Sekunden Vorsprung erzielte Red Bull KTM Factory Racing nicht nur den prestigeträchtigsten Erfolg im Rally-Sport, sondern feierte zugleich den 21. Dakar-Titel der Marke KTM. Von diesem Erfolg getragen unterzeichnete Benavides eine Vertragsverlängerung bei Red Bull KTM Factory Racing.

Auch bei der Weltmeisterschaftswertung W2RC liegt Red Bull KTM an der Spitze. Die Rally-Werksmannschaft hat die bisherigen drei von fünf Rally-Raid Weltmeisterschaftsläufen gewonnen. Daniel Sanders, der seinen Vertrag mit KTM über 2026 hinaus verlängert hat, führt die Gesamtwertung nach Siegen in Portugal und Argentinien an.

In der MotoGP konnte KTM erstmals in der Unternehmensgeschichte die Führung in der Weltmeisterschaftswertung zu Beginn der Saison erlangen. Pedro Acosta überzeugte als Sieger des Auftakt-Sprints in Thailand und bestätigte seine Leistungsstärke mit Podiumsplätzen in Thailand und Austin. Auch beim Grand Prix von Ungarn stellte Acosta dies mit seinen zweiten Plätzen in Sprint und Grand Prix unter Beweis.

Besonders stark fiel der Saisonauftakt in den Offroad-Disziplinen aus, die traditionell eine zentrale Rolle für Technologieentwicklung, Markenprofil und Kundennähe spielen.

Billy Bolt krönte sich zum sechsten Mal in Folge zum SuperEnduro Weltmeister und unterstrich damit eindrucksvoll die nachhaltige Dominanz von Husqvarna Factory Racing in dieser Disziplin.

In der FIM Motocross-Weltmeisterschaft gehört Red Bull KTM Factory Racing bis zur Saisonmitte zu den dominierenden Kräften im Fahrer- und Herstellerfeld. Lucas Coenen prägte die MXGP-Klasse mit starken Leistungen und der Gesamtführung, bevor ihn eine Verletzung zu einer Rennpause zwang und der Fokus seither auf seiner Genesung liegt. In der MX2-Kategorie etablierte sich Sacha Coenen auf seiner KTM 250 SX-F als aussichtsreicher Titelkandidat. KTM behauptet sich zudem in beiden Klassen in den Spitzenpositionen der Herstellerwertungen. Der Österreicher Ricardo Bauer krönte sich auf seiner KTM zum FIM Junior 125 World Champion und in weiterer Folge zum EMX 125 European Champion.

Husqvarna Factory Racing setzt in der FIM Motocross-Weltmeisterschaft auf Kontinuität und verlängert die Zusammenarbeit mit dem Nestaan Husqvarna Team sowie MXGP-Fahrer Kay de Wolf im Rahmen mehrjähriger Vereinbarungen. Damit wird die erfolgreiche Partnerschaft gestärkt und die sportliche Perspektive von Husqvarna im internationalen Motocross weiter gefestigt.

Mit einer außergewöhnlich erfolgreichen Saison in der FIM EnduroGP World Championship unterstrich Red Bull KTM Factory Racing erneut seine Führungsrolle im internationalen Endurosport. Josep Garcia krönte sich auf seiner KTM 250 EXC-F zum EnduroGP- und Enduro1-Doppelweltmeister, während Andrea Verona auf der KTM 450 EXC-F den Enduro2-Weltmeistertitel gewann. Das Team beendete die Saison zudem auf den ersten beiden Plätzen der EnduroGP-Gesamtwertung. KTM sicherte sich darüber hinaus die Hersteller-Weltmeistertitel in den Kategorien EnduroGP, Enduro1 und Enduro2 und demonstrierte damit einmal mehr seine sportliche und technische Exzellenz.

Im Hard Enduro setzt Manuel Lettenbichler seine Erfolgsserie fort. Neben der Gesamtführung in der Weltmeisterschaft trug sich der Deutsche auf seiner KTM 300 EXC mit einem fünften Sieg in Folge beim Red Bull Erzbergrodeo in die Geschichtsbücher ein. Mit einem weiteren Meilenstein ergänzt Manuel Lettenbichler für Red Bull KTM Factory Racing seine Titelsammlung: Er gewann die Red Bull Romaniacs 2026 und stellte damit den Rekord von sieben Gesamtsiegen bei der weltweit renommiertesten und anspruchsvollsten Hard-Enduro-Rally ein.

Ergänzt wurde das starke Offroad-Gesamtbild durch die US-Supercross-Serie, in der Eli Tomac zur Saisonhalbjzeit bereits vier Siege erzielte und über weite Strecken die Meisterschaft anführte. Tomac konnte jedoch in der letzten Hälfte der Meisterschaft aufgrund verletzungsbedingter Einschränkungen nicht mehr am Titelkampf teilnehmen.

Die im Anschluss gestartete US Pro Motocross-Serie lieferte herausragende Momente für Red Bull KTM durch Jorge Prado und Julien Beaumer. Lucas und Sacha Coenen bestritten ebenfalls einzelne Einsätze im Pro Motocross, die internationale Beachtung fanden.

ENTWICKLUNGEN IN DER MOTOGP

Mit der Würth Group und Motorex standen Red Bull KTM bereits vor Saisonstart zwei neue Partner für die MotoGP-Saison 2026 zur Seite. Im ersten Quartal konnte KTM diese Basis weiter ausbauen und eine neue mehrjährige Partnerschaft mit der Sportwetten-Plattform *Interwetten.news* schließen. Das in Österreich gegründete Unternehmen ist seither ein Sponsorpartner des MotoGP-Teams von Red Bull KTM Factory Racing. Das Engagement bringt klar das ungebrochene Vertrauen und die Begeisterung in und um die Marke KTM zum Ausdruck. Zur Jahresmitte konnte auch die langfristige Zusammenarbeit mit Hauptpartner Red Bull durch eine mehrjährige Vertragsverlängerung fortgesetzt werden. Die seit über 20 Jahren bestehende Partnerschaft der beiden österreichischen Unternehmen steht für Verlässlichkeit, gegenseitiges Vertrauen und nachhaltigen gemeinsamen Erfolg.

Mit der Teilnahmevereinbarung für die MotoGP-Saisons 2027 bis 2031 haben alle aktiven MotoGP-Hersteller, darunter KTM, gemeinsam mit dem Promoter MotoGP Group einen langfristigen und verlässlichen Rahmen für die Weiterentwicklung der Königsklasse geschaffen. Die Vereinbarung stärkt die sportliche Wettbewerbsfähigkeit, fördert technologische Innovationen und sichert die globale Attraktivität der MotoGP nachhaltig ab.

Für die Saison 2027 konnte das Red Bull KTM Factory Racing-Team den aktuellen MotoGP Vize-Weltmeister Álex Márquez und Grand Prix-Sieger Fabio Di Giannantonio als Fahrerpaar gewinnen. Beide werden von Mitbewerbern zu KTM wechseln.

KTM wird dank einer neuen mehrjährigen Vereinbarung und einer neu ausgerichteten Partnerschaft mit dem Team Tech3 auch künftig mit vier werksseitigen KTM RC16 in der MotoGP-Weltmeisterschaft vertreten sein. Das MotoGP-Tech3-Team um Günther Steiner vertraut auch in Zukunft auf das technische Paket der KTM RC16 und die Unterstützung aus Österreich.

2.5 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

VOLKSWIRTSCHAFT UND GEOPOLITISCHE ENTWICKLUNGEN

Die weltwirtschaftliche Entwicklung zeigte im Jahr 2025 weiterhin eine insgesamt robuste Dynamik, wurde jedoch im ersten Halbjahr 2026 durch eine deutliche Zunahme geopolitischer Spannungen spürbar beeinträchtigt. Insbesondere der seit Ende Februar 2026 eskalierte Konflikt im Nahen Osten unterbrach die zuvor stabile Wachstumsentwicklung und führte zu neuen Belastungen für die Weltwirtschaft. Auch nach

Abschluss entsprechender Friedensabkommen zeigt sich die Lage im Nahen Osten unverändert unübersichtlich und unsicher sowie die Waffenstillstandsvereinbarungen brüchig. Vor diesem Hintergrund wird nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) für 2026 ein globales Wirtschaftswachstum von rund 3,0% erwartet und liegt damit unter dem Niveau des Vorjahres.

Die wirtschaftliche Dynamik bleibt weiterhin regional unterschiedlich ausgeprägt. In der Eurozone wird für 2026 ein moderates Wachstum von etwa 0,9% prognostiziert. Belastend wirken insbesondere erhöhte Energiepreise, eine schwache industrielle Entwicklung sowie die indirekten Auswirkungen geopolitischer Unsicherheiten. Deutschland zeigt zwar eine leichte konjunkturelle Stabilisierung, bleibt jedoch weiterhin durch strukturelle Faktoren und Kostenbelastungen insbesondere im Energiebereich eingeschränkt.

Für die USA wird im Jahr 2026 ein Wachstum von rund 2,3% erwartet. Die wirtschaftliche Entwicklung wird dabei durch fiskalische Impulse, eine weiterhin hohe Investitionstätigkeit insbesondere im Technologiesektor sowie nachwirkende Effekte geldpolitischer Maßnahmen gestützt. Gleichzeitig wirken handelspolitische Maßnahmen und die gestiegene globale Unsicherheit dämpfend auf die konjunkturelle Dynamik.

Die globale volkswirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin von erhöhten Unsicherheiten geprägt. Der Konflikt im Nahen Osten wirkt sich durch steigende Energiepreise, potenziell langanhaltende Störungen zentraler Handelsrouten sowie erhöhte Volatilität an den Finanzmärkten aus. Auch der Ukraine-Konflikt sowie eine zunehmende geopolitische Fragmentierung bleiben maßgebliche Risikofaktoren für die globale wirtschaftliche Entwicklung.

Fiskalpolitisch stehen viele große Volkswirtschaften vor strukturellen Herausforderungen. Steigende Verteidigungs- und Investitionsausgaben sowie Maßnahmen zur Abfederung von Energiepreisschocks führen zu erhöhtem Druck auf die öffentlichen Haushalte. Gleichzeitig verbleiben die Staatsverschuldungsquoten auf einem hohen Niveau und stellen weiterhin ein Risiko für die Stabilität der Finanzmärkte dar.

Die globale Inflationsentwicklung unternahm im ersten Halbjahr 2026 eine weitgehende Seitwärtsbewegung. Laut IWF wird für 2026 eine Inflationsrate von rund 4,7% nach etwa 4,1% im Vorjahr erwartet. Haupttreiber sind steigende Energie- und Lebensmittelpreise infolge geopolitischer Spannungen.

Insgesamt zeigt sich die Weltwirtschaft weiterhin widerstandsfähig, jedoch zunehmend anfällig für externe Schocks. Die Risiken für die weitere wirtschaftliche Entwicklung sind überwiegend abwärtsgerichtet und bestehen insbesondere in einer möglichen weiteren Eskalation geopolitischer Konflikte sowie anhaltend hohen Energie- und Rohstoffpreisen.

IWF-Wachstumsprognose	2026	2027
Weltwirtschaft	3,0%	3,4%
Entwickelte Volkswirtschaften	1,7%	1,8%
Eurozone	0,9%	1,2%
Deutschland	0,7%	1,0%
Vereinigte Staaten	2,3%	2,2%
Schwellen- und Entwicklungsländer	3,8%	4,5%
China	4,6%	4,1%
Indien	7,0%	6,4%

MARKTENTWICKLUNG

» Datenverfügbarkeit und relevante Länder

Zur Analyse der Marktentwicklung nutzt die Bajaj Mobility-Gruppe unterschiedliche Datenquellen verschiedener Länder mit variierender Datenqualität in Abhängig von länderspezifisch vorhandenen und verfügbaren Datenbanken. So reichen die verwendeten Daten von staatlichen Zulassungsstellen und staatlichen Statistikbüros über Datendienstleister bis hin zu Importeuren. Entsprechend fallen die Detailgrade und Inhalte verfügbarer Daten unterschiedlich aus und sind nicht stetig durchgehend verfügbar, nur zeitlich verzögert aktualisiert oder von anderen neuen Datenquellen abgelöst. Vor diesem Hintergrund sei darauf hingewiesen, dass die nachstehend gegebenen Einschätzungen aufgrund dieser

Einschränkungen bei der Datenverfügbarkeit und -qualität kein lückenloses Bild der Lage abbilden können. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass dieser Bericht keine lückenlose Lage abbilden kann, die zugrundeliegenden Daten jedoch die aus Sicht der Bajaj Mobility-Gruppe bestmögliche Abbildung und Einschätzung des Motorradmarkts wiedergeben.

In untenstehende Betrachtung eingeschlossene Länder													
AR	AT	AU	BE	CA	CH	CN	CZ	DE	DK	EE	ES	FI	FR
GB	GR	HK	HU	IT	JP	LT	LV	NL	NO	NZ	PL	RO	SE
SK	TR	US	ZA										
Zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht verfügbar													
BR	CO	PT	TW										
Grundlegend fehlende Daten													
IN	MX												

» Entwicklung des Motorradmarktes H1 2026 im Vergleich zu H1 2025

Der so definierte Markt entwickelte sich im ersten Halbjahr 2026 um +7,83%, entsprechend einem Anstieg von 92.750 Stück, an Motorradzulassungen¹ im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres. Ein wesentlicher Einflussfaktor liegt, analog zur Beschreibung im Konzernlagebericht 2025, im Homologationswechsel von 2024 nach 2025 betreffend den europäischen Markt. Dabei wurden Zulassungen in das Jahr 2024 mit der Folge vorgezogen, dass die Zulassungszahlen in Europa für 2025 außerordentlich gering ausfielen.

Die zahlenmäßig am stärksten wachsenden Länder sind Argentinien (+17,75%), Spanien (+32,21%), Deutschland (+23,32%), Türkei (+15,61%), Polen (+45,72%) und die USA (+3,90%). Gesunken sind die Zulassungszahlen hingegen für die Schweiz (-11,95%), Österreich (-9,80 %), Neuseeland (-13,15%), Norwegen (-2,56%) und China (-4,57%). In einer Gesamtbetrachtung zeigen sich die Märkte stabil bis moderat wachsend, wenn man für Europa den oben erläuterten Einfluss aus dem Homologationswechsel berücksichtigt. Eine Ausnahme stellt Argentinien dar, das sich erwartbar ähnlich wie Brasilien entwickelt, wodurch auf ein Wachstum des gesamten südamerikanischen Marktes geschlossen werden kann.

Das Wachstum zugelassener Stückzahlen der Marken der Bajaj Mobility-Gruppe beläuft sich auf +24,63% im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres.

Europa (ohne Motocross und Sportminicycles)

Der europäische Markt verzeichnete 532.658 Zulassungen, was einem Anstieg von +14,11% verglichen mit H1 2025 entspricht. Bereinigt um den auf ca. 10 Prozentpunkte gemessen am Gesamtjahresvolumen taxierten Effekt des Homologationswechsels ergibt sich ein leicht rückläufiger Markt (ca. 80.000 vorgezogene Zulassungen vs. +65.848 Zulassungen für H1 2026). Vor allem Polen (+45,72%) aber auch Ungarn (+41,78%) zählen zu den Wachstumsmärkten in Europa, während sich die im Vorjahr rückläufigen Märkte Deutschland (-38,78% für H1 2025, +23,23% für H1 2026), Großbritannien (-19,19% für H1 2025, +15,04% für H1 2026) und Italien (-18,75% für H1 2025, +4,98% für H1 2026) nur langsam erholen.

Die Konzernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS bauten ihren Marktanteil weiter aus und erreichten zum Ende von H1 2026 5,67% (4,46% zum Ende des Geschäftsjahres 2025).

Nordamerika (inkl. Motocross)

Der nordamerikanische Motorradmarkt wuchs um +3,58% auf 262.020 zugelassene Einheiten im ersten Halbjahr 2026. Der Marktanteil der Konzernmarken lag bei 8,60% zum H1 2026, leicht unter dem Gesamtjahresanteil zum Ende des Geschäftsjahres 2025 von 9,10%.

¹ Inklusive erfasster, jedoch nicht im eigentlichen Sinn zugelassener Offroad-Fahrzeuge, insbesondere von Motorradverbänden. Siehe dazu nachstehend.

Australien/Neuseeland (inkl. Offroad)

Die Motorradmärkte in Australien und Neuseeland verzeichneten ein Wachstum von +4,26% bzw. 1.250 Fahrzeugen. In diesen Ländern verzeichneten die Marken der Gruppe ihren höchsten Marktanteil mit 15,18% zum H1 2026 (+0,72% Prozentpunkte im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025).

Asien (>250 ccm aus China, Hongkong, Japan)

Die vorliegenden Daten für die asiatischen Märkte zeigen ein negatives Wachstum mit -3,16% bzw. -8.884 Fahrzeugen verglichen mit dem Vorjahreszeitraum. Damit weisen die asiatischen Märkte als einzige Marktregion eine rückläufige Bewegung auf. Diese Entwicklung ist insbesondere von China getrieben, was einen Rückgang von -4,57% der Motorradzulassungen bzw. -11.077 Stück verzeichnete.

Der Marktanteil der Konzernmarken der Bajaj Mobility-Gruppe sank von 1,22% zum Ende des Geschäftsjahres 2025 auf 0,75% zum Ende des ersten Halbjahres 2026.

Offroad – Australia, Canada, Great Britain, New Zealand & USA

Für die Länder Australien, Kanada, Großbritannien, Neuseeland und die USA existieren von den ansässigen Motorradverbänden publizierte Fahrzeugzahlen für den Offroad-Bereich. Auf Grundlage dieses Indikators, der zwar den von den Verbänden beobachteten Bereich, jedoch nur einen Teil des von der Bajaj Mobility-Gruppe angebotenen Produktbereichs abdeckt, zeigt sich für das erste Halbjahr 2026 ein stabiler Markt im Vergleich zum Vorjahr mit einem Wachstum von +2,82%, was den Negativtrend der Vorjahre beendet (insbesondere -11,05% für H1 2025).²

2.6 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DER BAJAJ MOBILITY-GRUPPE

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung des ersten Halbjahres 2025 war maßgeblich von der Sanierungsphase geprägt, in deren Verlauf die Produktion sowie Verkaufsaktivitäten erheblich eingeschränkt waren beziehungsweise zeitweise zum Stillstand kamen. Die dargestellten Zahlen sind vor diesem Hintergrund nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

» Absatzentwicklung H1 2026

Die Absatzentwicklung im ersten Halbjahr 2026 unterstreicht die weiterhin gute Nachfrage nach Motorrädern. Insgesamt wurden 89.004 Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS abgesetzt, was beinahe doppelt so vielen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (H1 2025: 46.386) entspricht. Die KTM-Produkte zählen unverändert zu den „Best-in-Class“-Angeboten im Markt. Die anhaltenden Erfolge im Motorsport setzten sich auch im ersten Halbjahr 2026 fort und belegen eindrucksvoll den Anspruch an technologische Spitzenpositionen sowie die starke Wettbewerbsfähigkeit der Marken.

Unter nachfolgend dargestellten sonstigen Produkten sind abgesetzte Motorräder der Marken „CFMOTO“ und „MV Agusta“, E-Balance Bikes sowie KTMX-BOWs zusammengefasst.

² Einbezogen wurden die Segmente „Enduro Competition“, „Motocross“, „Supermoto Competition“, „Trial“ sowie „Supermoto Competition“.

Konzernabsatz nach Produktgruppen	H1 2026		H1 2025	Veränderung
	Stück	in %	Stück	in %
Offroad-Sportmotorcycles	20.252	22,6%	15.509	+30,6%
Street-Sportmotorcycles	60.926	68,1%	25.107	+142,7%
Sportminicycles	7.826	8,7%	5.770	+35,6%
Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS	89.004	99,5%	46.386	+91,9%
Sonstige Produkte	-21	0,0%	5.712	-100,4%
Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment	88.983	99,5%	52.098	+70,8%
Fahrräder Fahrrad-Segment	476	0,5%	50.105	-99,0%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	89.459	100,0%	102.203	-12,5%
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	58.568	-	34.950	+67,6%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	148.027	-	137.153	+7,9%

Regional betrachtet stellt Nordamerika mit einem Absatzanteil von 26,5% (Vorjahr: 15,5%) im ersten Halbjahr 2026 unverändert den größten Einzelmarkt der Gruppe dar. Bezogen auf den Absatz von Motorrädern stellten Deutschland (8,2 %; Vorjahr: 6,4%), Frankreich (6,5%; Vorjahr: 4,3%), Italien (6,0%; Vorjahr: 3,1%) und Spanien (4,2 %; Vorjahr: 3,3%) die absatzstärksten Märkte in Europa dar. Insgesamt wurden 64,8% (Vorjahr: 58,0%) des Absatzes an Motorrädern in den für die Gruppe zehn wichtigsten Ländern weltweit erzielt.

Konzernabsatz nach Regionen	H1 2026		H1 2025	Veränderung
	Stück	in %	Stück	in %
Europa	43.426	48,5%	20.102	+116,0%
Nordamerika	23.671	26,5%	15.835	+49,5%
Lateinamerika	10.143	11,3%	5.738	+76,8%
Afrika	1.224	1,4%	637	+92,2%
Asien	5.251	5,9%	6.770	-22,4%
Ozeanien	5.268	5,9%	3.016	+74,7%
Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment	88.983	99,5%	52.098	+70,8%
Fahrräder Fahrrad-Segment	476	0,5%	50.105	-99,0%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	89.459	100,0%	102.203	-12,5%
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	58.568	-	34.950	+67,6%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	148.027	-	137.153	+7,9%

Die Absatzentwicklung im Fahrrad-Segment war im Vorjahreszeitraum getrieben von Abverkäufen der vormals hohen Lagerbestände, um den Rückzug aus diesem Geschäftssegment voranzutreiben. Im ersten Halbjahr 2026 wurden lediglich verbleibende Restbestände veräußert.

» Absatzentwicklung Q2 2026

Die Absatzentwicklung des zweiten Quartals 2026 zeigt die oben beschriebenen Trends des ersten Halbjahrs 2026 ebenfalls deutlich auf. Dies trifft auch auf die Absatzentwicklung des Fahrrad-Segments zu, wie vorstehend beschrieben.

Unter nachfolgend dargestellten sonstigen Produkten sind abgesetzte Motorräder der Marken „CFMOTO“ und „MV Agusta“, E-Balance Bikes sowie KTMX-BOWs zusammengefasst.

Der Konzernabsatz nach Produktgruppen stellt sich für Q2 2026 wie folgt dar:

Konzernabsatz nach Produktgruppen	Q2 2026		Q2 2025	Veränderung
	Stück	in %	Stück	in %
Offroad-Sportmotorcycles	9.591	19,7%	9.273	+3,4%
Street-Sportmotorcycles	33.655	69,1%	15.667	+114,8%
Sportminicycles	5.426	11,1%	3.531	+53,7%
Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS	48.672	100,0%	28.471	+71,0%
Sonstige Produkte	0	0,0%	2.751	-100,0%
Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment	48.672	100,0%	31.222	+55,9%
Fahrräder Fahrrad-Segment	7	0,0%	26.456	-100,0%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	48.679	100,0%	57.678	-15,6%
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	28.387	-	16.337	+73,8%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	77.066	-	74.015	+4,1%

In regionaler Betrachtung zeigt sich folgende Verteilung des Konzernabsatzes für Q2 2026:

Konzernabsatz nach Regionen	Q2 2026		Q2 2025	Veränderung
	Stück	in %	Stück	in %
Europa	20.884	42,9%	10.050	+107,8%
Nordamerika	16.299	33,5%	9.411	+73,2%
Lateinamerika	5.359	11,0%	5.249	+2,1%
Afrika	594	1,2%	360	+65,0%
Asien	3.436	7,1%	4.407	-22,0%
Ozeanien	2.100	4,3%	1.745	+20,3%
Gesamt Fahrzeuge Motorrad-Segment	48.672	100,0%	31.222	+55,9%
Fahrräder Fahrrad-Segment	7	0,0%	26.456	-100,0%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	48.679	100,0%	57.678	-15,6%
Motorräder Bajaj-Direktverkäufe	28.387	-	16.337	+73,8%
Gesamt Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Bajaj-Direktverkäufen	77.066	-	74.015	+4,1%

» Umsatzentwicklung H1 2026

Der Konzernumsatz erhöhte sich im ersten Halbjahr 2026 um 65,0% auf TEUR 701.413, wobei die Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS mit einem Plus von 109,1% bzw. rund TEUR 302.433 den größten Anteil an der Wertsteigerung darstellen. Dieser deutliche Anstieg ist neben der positiven Absatzentwicklung insbesondere auch auf die Sanierungsphase im Vorjahreszeitraum zurückzuführen, in deren Verlauf die Produktion sowie sämtliche Verkaufsaktivitäten erheblich eingeschränkt waren beziehungsweise zeitweise vollständig zum Stillstand kamen.

Unter nachfolgend dargestellten sonstigen Produkten sind abgesetzte Motorräder der Marken „CFMOTO“ und „MV Agusta“, E-Balance Bikes sowie KTMX-BOWs zusammengefasst.

Konzernumsatz nach Produktgruppen	H1 2026		H1 2025	Veränderung
	TEUR	in %	TEUR	in %
Offroad-Sportmotorcycles	146.617	20,9%	97.693	+50,1%
Street-Sportmotorcycles	402.581	57,5%	163.098	+146,8%
Sportminicycles	30.392	4,3%	16.366	+85,7%
Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS	579.590	82,8%	277.157	+109,1%
Sonstige Produkte	256	0,0%	607	-57,9%
Ersatzteile, Bekleidung, Zubehör und sonstiges Motorrad-Segment	120.192	17,2%	93.977	+27,9%
Gesamt Motorrad-Segment	700.037	100,0%	371.742	+88,3%
Fahrräder Fahrrad-Segment	577	42,8%	57.079	-99,0%
Ersatzteile, Bekleidung, Zubehör und sonstiges Fahrrad-Segment	770	57,2%	-4.975	-115,5%
Gesamt Fahrrad-Segment	1.347	100,0%	52.103	-97,4%
Sonstige und Konsolidierung	28	100,0%	1.318	-97,9%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	701.413	100,0%	425.164	+65,0%

Der aggregierte Konzernumsatz nach Regionen stellt sich für H1 2026 wie folgt dar:

Konzernumsatz nach Regionen	H1 2026		H1 2025	Veränderung
	TEUR	in %	TEUR	in %
Europa	393.698	56,2%	162.368	+142,5%
Nordamerika inkl. Mexiko	171.541	24,5%	121.507	+41,2%
Asien	38.704	5,5%	39.830	-2,8%
Sonstige Gebiete	96.095	13,7%	48.036	+100,0%
Gesamt Motorrad-Segment	700.037	99,8%	371.742	+88,3%
Gesamt Fahrrad-Segment	1.347	0,2%	52.103	-97,4%
Sonstige und Konsolidierung	28	0,0%	1.318	-97,9%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	701.413	100,0%	425.164	+65,0%

Die Umsatzentwicklung im Fahrrad-Segment war im Vorjahreszeitraum getrieben von Abverkäufen der vormals hohen Lagerbestände, um den Rückzug aus diesem Geschäftssegment voranzutreiben. Im ersten Halbjahr 2026 wurden lediglich verbleibende Restbestände veräußert.

» Umsatzentwicklung Q2 2026

Analog zur Absatzentwicklung des zweiten Quartals 2026 spiegelt auch die Umsatzentwicklung des zweiten Quartals 2026 die Entwicklung des ersten Halbjahres entsprechend wider. Auch hier zeigt sich der entsprechende analoge Effekt im Fahrrad-Segment.

Unter nachfolgend dargestellten sonstigen Produkten sind abgesetzte Motorräder der Marken „CFMOTO“ und „MV Agusta“, E-Balance Bikes sowie KTMX-BOWs zusammengefasst.

Der Konzernumsatz nach Produktgruppen stellt sich für Q2 2026 wie folgt dar:

Konzernumsatz nach Produktgruppen	Q2 2026		Q2 2025	Veränderung
	TEUR	in %	TEUR	in %
Offroad-Sportmotorcycles	68.462	18,5%	58.762	+16,5%
Street-Sportmotorcycles	217.272	58,8%	72.192	+201,0%
Sportminicycles	21.545	5,8%	10.315	+108,9%
Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS	307.279	83,1%	141.270	+117,5%
Sonstige Produkte	189	0,1%	17.060	-98,9%
Ersatzteile, Bekleidung, Zubehör und sonstiges Motorrad-Segment	62.309	16,9%	46.247	+34,7%
Gesamt Motorrad-Segment	369.777	100,0%	204.577	+80,8%
Fahrräder Fahrrad-Segment	9	2,6%	26.823	-100,0%
Ersatzteile, Bekleidung, Zubehör und sonstiges Fahrrad-Segment	344	97,4%	-1.525	-122,6%
Gesamt Fahrrad-Segment	353	100,0%	25.298	-98,6%
Sonstige und Konsolidierung	28	100,0%	684	-95,9%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	370.158	100,0%	230.560	+60,5%

Der aggregierte Konzernumsatz nach Regionen stellt sich für Q2 2026 wie folgt dar:

Konzernumsatz nach Regionen	Q2 2026		Q2 2025	Veränderung
	TEUR	in %	TEUR	in %
Europa	187.246	50,6%	82.961	+125,7%
Nordamerika inkl. Mexiko	114.269	30,9%	69.375	+64,7%
Asien	23.426	6,3%	19.810	+18,3%
Sonstige Gebiete	44.836	12,1%	32.432	+38,2%
Gesamt Motorrad-Segment	369.777	99,9%	204.577	+80,8%
Gesamt Fahrrad-Segment	353	0,1%	25.298	-98,6%
Sonstige und Konsolidierung	28	0,0%	684	-95,9%
Gesamt Bajaj Mobility-Gruppe	370.158	100,0%	230.560	+60,5%

» Ergebnisanalyse

Die bereits im zweiten Halbjahr 2025 eingeleitete und im ersten Quartal 2026 deutlich erkennbare Verbesserung der Profitabilität setzte sich auch im zweiten Quartal 2026 nachhaltig fort. Im ersten Halbjahr 2026 konnte eine Bruttomarge von 21,2% erzielt werden, nachdem diese im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch bei -3,3% gelegen hatte. Diese Entwicklung unterstreicht die Wirksamkeit der konsequent umgesetzten Kostenreduktionsmaßnahmen innerhalb der Gruppe und zeigt eine Rückkehr zu einem positiven Profitabilitätsniveau. Die positive Entwicklung der Bruttomarge wurde im ersten Halbjahr 2026 insbesondere durch eine Reduktion der Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen unterstützt. Wesentlich hierfür waren erhaltene Rückzahlungen von im Vorjahr entrichteten US-Einfuhrzöllen in Höhe von TEUR 9.853, die zu einer entsprechenden Entlastung der Herstellungskosten beitrugen. Andererseits sah sich die Gruppe einmaligen Aufwendungen aus der Abwicklung vormaliger Lieferverträge gegenüber; die zugehörigen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR 3.651. Zugleich ging die Bajaj Mobility-Gruppe zum Ende des ersten Halbjahrs 2026 eine zusätzliche Verpflichtung aus einer Retail-Absatzförderung ein, die zu einem Anstieg der kurzfristigen finanziellen Schulden aus Preisnachlässen und einer betragsgleichen Reduktion der Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 5.830 führte. Bereinigt um diese Effekte zeigt sich keine Veränderung der Bruttomarge für das erste Halbjahr 2026, was die strukturell positive Entwicklung und Fortschritte in der Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen der Gruppe belegt.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR -24.794 (Vorjahr: TEUR 930.282, davon Sanierungsgewinn TEUR 1.186.536), was einer EBIT-Marge von -3,5% (Vorjahr: +218,8%; exklusive Sanierungsgewinn: -60,3%) entspricht. Obwohl das EBIT damit im ersten Halbjahr in Summe negativ ist, konnte die Bajaj Mobility-Gruppe bereits im zweiten Quartal 2026 ein operativ positives EBIT erzielen und damit die oben angeführten Fortschritte der Restrukturierung der Gruppe deutlich untermauern. Das EBIT beläuft sich für

Q2 2026 auf TEUR 1.277 (Q2 2025: TEUR 1.021.878; exklusive Sanierungsgewinn: TEUR -164.658), was einer EBIT-Marge von 0,3% (Q2 2025: 443,2%; exklusive Sanierungsgewinn: -71,4%) entspricht.

Die Profitabilität der Gruppe gemessen am EBITDA (Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit bzw. EBIT zuzüglich Abschreibungen und Aufwendungen aus Wertminderungen nach IAS 36 und IFRS 5) zeigt die oben beschriebenen positiven Trends aus der Bruttomarge und dem EBIT ebenfalls auf. Das EBITDA des ersten Halbjahrs 2026 beträgt TEUR 37.576 (Vorjahr: TEUR 1.003.201; exklusive Sanierungsgewinn: TEUR -183.335). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 5,4% im ersten Halbjahr 2026 bzw., für das Vorjahr, 236,0% (exklusive Sanierungsgewinn: -43,1%). Betrachtet man nur das zweite Quartal, so beläuft sich das EBITDA auf TEUR 32.032 bei einer EBITDA-Marge von 8,7% (Vorjahrsquartal: TEUR 1.058.998, EBITDA-Marge 459,3%; exklusive Sanierungsgewinn: TEUR -127.538 bzw. -55,3%).

Im ersten Halbjahr 2026 belief sich das Finanzergebnis der Gruppe auf TEUR -40.717, was einer Veränderung zum Vorjahr von TEUR -6.624 entspricht. Der Vorjahreswert kann allerdings nur eingeschränkt zu Vergleichszwecken herangezogen werden, da im Vorjahr die Zinsverrechnung für verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Sanierungsverfahrens waren, ausgesetzt war. Im Vergleich des ersten und zweiten Quartals 2026 zeigt sich insbesondere auch der Effekt der erfolgreichen Refinanzierung der KTM AG und der damit einhergehenden Reduktion der Zinsbelastung der Gruppe: In Q1 2026 belief sich das Finanzergebnis noch auf TEUR -24.079, während es sich in Q2 2026 auf TEUR -16.638 belief. Dies entspricht einer quartalsweisen Verbesserung von TEUR +7.442.

Obige Erläuterungen zeigen, dass insbesondere das Finanzergebnis zum in Summe negativen Ergebnis vor Steuern im ersten Halbjahr 2026 und auch im zweiten Quartal 2026 führt.

Das Periodenergebnis für das erste Halbjahr 2026 beläuft sich auf TEUR -47.009 (Vorjahr: TEUR 739.325), wovon TEUR -11.860 (Vorjahrsquartal: TEUR 847.444) auf das zweite Quartal 2026 entfällt. Das Ergebnis je Aktie beläuft sich auf EUR -1,38 (erstes Halbjahr 2025: EUR 22,00).

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzstruktur der Bajaj Mobility-Gruppe gestaltet sich wie folgt:

	30.06.2026		31.12.2025	
	TEUR	Anteil	TEUR	Anteil
Langfristige Vermögenswerte	772.640	48,9%	773.876	48,8%
Kurzfristige Vermögenswerte	801.330	50,7%	805.115	50,8%
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	5.650	0,4%	7.081	0,4%
Vermögenswerte	1.579.619	100,0%	1.586.073	100,0%
Eigenkapital	339.939	21,5%	385.237	24,3%
Langfristige Schulden	944.057	59,8%	944.416	59,5%
Kurzfristige Schulden	295.623	18,7%	256.419	16,2%
Eigenkapital und Schulden	1.579.619	100,0%	1.586.073	100,0%

Die Bilanzsumme der Bajaj Mobility-Gruppe blieb zum Stichtag 30. Juni 2026 im Wesentlichen unverändert im Vergleich zum 31. Dezember 2025, die inhaltliche Zusammensetzung erfuhr jedoch Veränderungen.

Beim langfristigen Vermögen zeigt sich ein Abtausch zwischen vorrangig immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen einerseits sowie latenten Steueransprüchen andererseits. Die Reduktion immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen hat ihre Ursache im Übersteigen von erfassten Abschreibungen gegenüber getätigten Investitionen, wie nachstehend noch weitergehend erläutert. Der diese Verringerung kompensierende Anstieg der aktiven Steuerlatenzen hat die Erfassung der bestmöglichen Schätzung des gewichteten durchschnittlichen effektiven jährlichen Ertragsteuersatzes als Grund.

Das Working Capital Employed wuchs um TEUR +53.260 auf TEUR 395.907. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der Anstieg an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des gestiegenen Umsatzvolumens in Europa und Nordamerika.

Vorhandene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente reduzierten sich um TEUR -14.907 auf TEUR 122.363 zum Stichtag 30. Juni 2026. Der Rückgang der liquiden Mittel im ersten Halbjahr 2026 ist insbesondere auf den negativen Free Cashflow zurückzuführen. Trotz positiver Cashflows aus der operativen Geschäftstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit konnten die investitionsbedingten Mittelabflüsse nicht vollständig kompensiert werden. Für die zugehörigen Erläuterungen sei auf die Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung im verkürzten Konzernanhang, dort Unterabschnitt 3.10, verwiesen.

Die Nettoverschuldung stieg um TEUR +28.426 auf TEUR 826.835 zum Stichtag 30. Juni 2026. Neben obiger Reduktion des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten erhöhten sich auch die Finanzverbindlichkeiten. Die KTM AG hat sich im ersten Halbjahr 2026 erfolgreich refinanziert und ein Darlehen im Umfang von TEUR 550.000 neu aufgenommen. Zeitgleich beglich sie ihr gewährtes Darlehen von der Bajaj Auto International Holdings B.V., einem nahestehenden Unternehmen, in Höhe von TEUR 450.000. Die verbleibende Liquidität aus der Darlehensaufnahme der KTM AG wurde von der Bajaj Mobility AG genutzt, um einen Teil des gewährten langfristigen Darlehens von der Bajaj Auto International Holdings AG, dem Mehrheitseigentümer der Bajaj Mobility AG, im Umfang von TEUR 77.000 zu tilgen. Die Nettoverschuldung zum Stichtag 30. Juni 2026 bedeutet ein Gearing von 243,2% (Vorjahr: 207,3%).

Das Eigenkapital reduzierte sich aufgrund des negativen Periodenergebnisses um -11,8% auf TEUR 339.939 (zum 31. Dezember 2025: TEUR 385.237). Die Eigenkapitalquote liegt damit zum 30. Juni 2026 bei 21,5% (31. Dezember 2025: 24,3%).

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich insbesondere aufgrund der Finanzverbindlichkeiten und der anderen kurzfristigen Schulden. Während die Erhöhung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten auf die Umgliederung des kurzfristigen Anteils obig beschriebener Refinanzierung der KTM AG zurückzuführen ist, gestaltet sich die Veränderung der anderen kurzfristigen Schulden getrieben von einer Erhöhung von Personalverbindlichkeiten (TEUR +11.953), Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern (TEUR +4.191), erhaltenen Vorauszahlungen (TEUR +3.856) sowie Verpflichtungen aus gewährten Umsatzboni (TEUR +3.658).

Für die Gruppe bestehen weiterhin Eventualverbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Umfang von TEUR 10.796 zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 (per 31. Dezember 2025: TEUR 4.630). Hinsichtlich deren Charakter und Erläuterung verweisen wir auf den Konzernanhang zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2025, dort Punkt 40. Die rechtliche Qualifikation der Erklärung vom 01. August 2024 ist derzeit Gegenstand gerichtlicher Klärung. Das diesbezügliche Gerichtsverfahren befindet sich in einem frühen Stadium, weshalb die Erfolgsaussichten des Gerichtsverfahrens derzeit noch nicht ausreichend eingeschätzt werden können. Im ersten Halbjahr 2026 hat die Bajaj Mobility-Gruppe im Wesentlichen eine Bankgarantie in Höhe von TUSD 6.000, zum 30. Juni 2026 umgerechnet TEUR 5.266, gegenüber einem US-amerikanischen Finanzinstitut zur Abwicklung von Zollthematiken abgegeben.

Die weiteren Aktiv- und Passivpositionen veränderten sich nicht wesentlich im Vergleich zum 31. Dezember 2025.

CASHFLOW

Die Cashflow-Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 ist insbesondere durch Effekte des Working Capital Employed sowie des sonstigen Nettovermögens einerseits und zahlungswirksamer Investitionen andererseits geprägt. Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit verbesserte sich um +128,0% auf TEUR 17.321 (Vorjahr: TEUR -61.924) im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahrs, dessen Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit mit vorrangig durch die Einschränkungen der Geschäftstätigkeit im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren beeinflusst war. Zwar ist der Brutto-Cashflow mit einem Wert von TEUR -28.218 noch negativ, konnte jedoch im ersten Halbjahr 2026 um +82,3% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Da der Cashflow aus dem Working Capital Employed des Vorjahreszeitraums maßgeblich von den durchgeführten Abverkäufen von Lagerbeständen geprägt war, führte der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im ersten Halbjahr 2026 zu einer Belastung desselbigen (TEUR -36.585, im Vorjahreszeitraum: TEUR +178.645). Der Cashflow aus dem sonstigen Nettoumlaufvermögen beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR 82.124, was einer Steigerung zum Vorjahreszeitraum von TEUR +162.847 entspricht. Dieser hohe Wert begründet sich vorrangig einerseits auf zurückerhaltenen Sicherheitsleistungen und erhaltenen Leistungen aus geleisteten Vorauszahlungen sowie andererseits auf der Erhöhung anderer kurzfristiger Schulden, wie obenstehend beschrieben. Inhaltlich weitergehende Erläuterungen hierzu finden sich unter Abschnitt 3.9 des verkürzten Konzernanhangs.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR -39.443 (Vorjahr: TEUR 23.438). Sowohl im ersten Halbjahr 2026 als auch im Vorjahreszeitraum ist dieser um Einmaleffekte aus Einzahlungen aus Veräußerungen von als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierten Vermögenswerten und Gruppen beeinflusst. Bereinigt hierum beträgt er in H1 2026 TEUR -40.759 (Vorjahr: TEUR -46.954), was einer Verbesserung nach Bereinigung von TEUR +6.195 zum Vorjahr entspricht. Grund für dieses reduzierte zahlungswirksame Investitionsvolumen ist das hohe Investitionsvolumen der vergangenen Jahre, sodass die Gruppe mittelfristig ein niedrigeres Volumen anvisieren kann.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahrs verbesserte sich der Free Cashflow um TEUR +16.363, d. h. von TEUR -38.485 im Vorjahreszeitraum auf nun TEUR -22.122 im ersten Halbjahr 2026.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR 8.545 und ist leicht positiv (Vorjahr: TEUR 42.158). Sein Wert resultiert in H1 2026 aus zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen hat die KTM AG einen Kredit im Zuge ihrer Refinanzierung aufgenommen und zum anderen hat die Bajaj Mobility AG mit dieser erhaltenen Liquidität andere langfristige Darlehen zurückgeführt. Beträgsmäßig übersteigt die Darlehensaufnahme dabei die -rückführung, wie oben im Zuge der Bilanzanalyse zur Nettoverschuldung erläutert. Darüber hinaus wurden Leasingverbindlichkeiten und sonstige kurzfristige Darlehen getilgt.

INVESTITIONEN

Im H1 2026 wurden in der Bajaj Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von TEUR 43.663 (Vorjahr: TEUR 43.487) inklusive Investitionen in Leasinggegenstände getätigt. Die Investitionen verteilen sich auf die einzelnen Vermögenswerte wie folgt:

TEUR	H1 2026	H1 2025
Immaterielle Vermögensgegenstände	735	1.101
Aktivierte Entwicklungskosten	21.137	21.603
Sachanlagen (inkl. Werkzeuge)	15.391	11.939
Investitionen ohne Leasinggegenstände	37.263	34.644
Leasinggegenstände	6.400	8.844
Gesamtinvestitionen	43.663	43.487

Die Investitionen belaufen sich im ersten Halbjahr 2026 auf einem ähnlichen Niveau im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres, verglichen mit anderen Vorperioden befinden sie sich jedoch auf niedrigem Niveau. Die Investitionen des ersten Halbjahres 2026 betreffen in erster Linie die Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten sowie Sachanlagen.

2.7 CHANCEN UND RISIKOBERICHT

Ausführliche Informationen zu Chancen und Risiken können dem Jahresfinanzbericht 2025 der Bajaj Mobility-Gruppe entnommen werden. Die folgenden Ausführungen ergänzen den Chancen- und Risikobericht um gewonnene Erkenntnisse aus dem ersten Halbjahr 2026.

RISIKOUMFELD

Das Risikoumfeld der Bajaj Mobility-Gruppe ist weiterhin durch geopolitische Unsicherheiten, volatile Marktbedingungen sowie makroökonomische Einflussfaktoren geprägt. Globale Entwicklungen können sich weiterhin auf Lieferketten, Rohstoff- und Energiepreise sowie auf die Nachfrageentwicklung in einzelnen Märkten auswirken. Zusätzlich führen sich verändernde regulatorische Rahmenbedingungen sowie steigende Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit und Wertschöpfungsketten zu einer erhöhten Komplexität in der Unternehmenssteuerung. Die Gruppe beobachtet diese Entwicklungen laufend und berücksichtigt relevante Veränderungen im Rahmen des etablierten Risikomanagementprozesses.

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Das unternehmensweite Risikomanagementsystem wurde im Berichtszeitraum weiterentwickelt und um zusätzliche Instrumente ergänzt. Ein wesentlicher Schwerpunkt lag auf der vollständigen Implementierung eines KI-gestützten Risikoradars, der die strukturierte und kontinuierliche Identifikation externer Entwicklungen in den Bereichen Geopolitik, Märkte, Regulierung, Wettbewerb und Rohstoffe ermöglicht. Relevante Informationen werden systematisch analysiert, bewertet und in die bestehenden Risikomanagementprozesse integriert.

Darüber hinaus wurde ein standardisiertes Ad-hoc-Meldesystem etabliert. Dieses stellt eine zeitnahe und strukturierte Erfassung kurzfristig auftretender Risiken sicher und unterstützt deren einheitliche Bewertung. Die zusätzlich digitale Meldemöglichkeit unterstützt dabei frühzeitige Identifikation relevanter Entwicklungen, sodass diese bei Bedarf in die bestehenden Steuerungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden werden können.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung dieser Systeme trägt dazu bei, Transparenz und Nachvollziehbarkeit im Umgang mit Risiken in der Gruppe weiter zu erhöhen und die unternehmensweite Steuerungsfähigkeit zu stärken. Die wesentlichen Risiken werden im Rahmen eines regelmäßigen Risiko-Reportings an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet und laufend überwacht.

WESENTLICHE RISIKEN UND CHANCEN

Die aktuelle geopolitische Lage stellt weiterhin einen wesentlichen Unsicherheitsfaktor dar und kann sich sowohl direkt als auch indirekt auf die Geschäftstätigkeit der Gruppe auswirken. Insbesondere besteht das Risiko von Lieferverzögerungen oder temporären Ausfällen von Zulieferern infolge geopolitischer Spannungen und daraus resultierender Störungen globaler Lieferketten. Die anhaltenden kriegesischen Handlungen im Nahen Osten sowie die fortdauernden militärischen Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit dem Russland Ukraine Konflikt führen zu Einschränkungen zentraler Transportwege, wie der Straße von Hormus. Dies kann die Verfügbarkeit von Komponenten beeinträchtigen, Beschaffungsprozesse verzögern und die Gefahr von Lieferengpässen erhöhen. Zusätzlich belasten Kapazitätsengpässe bei Schiffsplätzen und Leercontainern sowie steigende Fracht- und Logistikkosten die Lieferketten weiter. Darüber hinaus können sich erhöhte Risiken in der Lieferantenstruktur ergeben, insbesondere im Hinblick auf Preisanpassungen oder potenzielle Ausfälle einzelner Zulieferer. In weiterer Folge können sich Auswirkungen auf das Working Capital und die Kapitalbindung ergeben, etwa infolge verlängerter Lieferzeiten oder erhöhter Lagerbestände.

Eine Eskalation geopolitischer Konflikte kann darüber hinaus zu erhöhter Volatilität bei Energie- und Rohstoffpreisen führen – zu nennen wären hier vorrangig Metalle sowie Öl und Gas. Mögliche staatliche Eingriffe in einzelnen Produktionsländern, etwa im Zusammenhang mit Energieversorgung, Exportbeschränkungen oder handelspolitischen Maßnahmen wie Zollerhöhungen, können temporäre Produktionsbeeinträchtigungen verursachen sowie zusätzliche Kostenbelastungen entlang der Lieferkette nach sich ziehen. Die Gruppe begegnet diesen Entwicklungen durch ein kontinuierliches Monitoring kritischer Lieferketten, eine enge Abstimmung mit wesentlichen Lieferanten sowie die Evaluierung alternativer Beschaffungsquellen.

Neben den beschriebenen angebotsseitigen Effekten können sich geopolitische Unsicherheiten auch auf die Nachfrageseite auswirken. Steigende Energiepreise sowie ein anhaltend erhöhtes Inflationsniveau können zu einer zunehmenden Konsumzurückhaltung führen. Dies betrifft in erster Linie das Freizeitsegment. Darüber hinaus können regulatorische Maßnahmen oder veränderte Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Energieverbrauch und Mobilität ebenfalls Einfluss auf das Kundenverhalten nehmen. Die Gruppe beobachtet diese Entwicklungen laufend und passt ihre Beschaffungs-, Produktions- und Absatzplanung bei Bedarf entsprechend an.

Regulatorische Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit, Energieverbrauch und globalen Lieferketten, können zusätzliche Anforderungen und Anpassungsbedarfe für das Geschäftsmodell mit sich bringen.

Neben den dargestellten Risiken ergeben sich für die Bajaj Mobility-Gruppe auch Chancen aus den aktuellen Rahmenbedingungen. Die laufenden Transformations- und Optimierungsmaßnahmen bieten die Möglichkeit, bestehende Strukturen effizienter auszurichten und die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken. Die zunehmende Fokussierung auf strategische Kernbereiche sowie die Weiterentwicklung des Produktportfolios können dabei zu einer verbesserten Marktpositionierung sowie Qualität beitragen. Darüber hinaus eröffnen regulatorische Entwicklungen sowie die steigende Bedeutung von Nachhaltigkeit die Möglichkeit, bestehende Prozesse und Wertschöpfungsketten weiterzuentwickeln und zukunftsorientierter auszurichten.

GESAMTBURTEILUNG

Zusammenfassend wurden im ersten Halbjahr 2026 keine zusätzlichen Risiken identifiziert, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Risikomanagement- und Kontrollsysteme sowie die frühzeitige Identifikation relevanter Entwicklungen ist die Bajaj Mobility-Gruppe insgesamt gerüstet, um den bestehenden Herausforderungen angemessen zu begegnen.

2.8 AUSBLICK

In der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2026 liegt der Fokus weiterhin auf der konsequenten Restrukturierung der Gruppe. Die klare Ausrichtung auf das Kerngeschäft Motorrad wird durch die Umsetzung gesetzter, gezielter Maßnahmen konsequent vorangetrieben.

Im ersten Halbjahr 2026 wurden im Rahmen der Maßnahmen zur Effizienzsteigerung Schritte in der Konsolidierung der Organisationsstruktur konsequent ergriffen, die Lagerbestände weiter optimiert sowie Personalanpassungen umgesetzt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Verschlinkung von Führungsstrukturen zur Steigerung der organisatorischen Effektivität. Lediglich gezielte Maßnahmen zur Stärkung operativer Strukturen wurden vom Vorstand der Bajaj Mobility AG ergriffen:

Ab 01. Oktober 2026 vervollständigt Dipl.-Ing. Christof Lischka den Vorstand der KTM AG in seiner zukünftigen Rolle als Chief Technology and Product Officer (CTPO). Er wird zukünftig die Verantwortung für die Forschungs- und Fahrzeugentwicklung (F&E) übernehmen und dabei auch die strategische Weiterentwicklung der Produktportfolios vorantreiben.

Auf der Finanzierungsseite ist die Bajaj Mobility AG mit der im ersten Halbjahr 2026 erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierung der KTM AG in Höhe von TEUR 550.000 einen bedeutenden Schritt vorangekommen. Im Rahmen der weiteren finanziellen Optimierung ist vorgesehen, bestehende Finanzierungsinstrumente, insbesondere Factoring-Programme, weiter zu optimieren sowie Cash-Pooling-Maßnahmen schrittweise wieder aufzunehmen, um die Liquiditätssteuerung und Finanzierungsstruktur nachhaltig zu stärken.

Das Restrukturierungsprogramm ist umfangreich und wird auch durch die geopolitische Lage beeinflusst. Von Februar bis mindestens Juni 2026 führten die Vereinigten Staaten und Israel gemeinsame Militäroperationen gegen den Iran durch. Aufgrund der hochgradig volatilen Lage zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Zwischenberichts ist unklar, ob die Straße von Hormus dauerhaft und, falls ja, zu welchen Bedingungen passierbar sein wird. Der Nahe Osten stellt für die Gruppe weder einen wesentlichen Absatz- noch einen wesentlichen Beschaffungsmarkt dar, sodass aus direkten Geschäftsbeziehungen weiterhin keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen erwartet werden. Eine erneute Eskalation des Konflikts oder eine länger andauernde Auseinandersetzung könnte jedoch, insbesondere über tiefergehende Störungen globaler Energieversorgung und Lieferketten, zu einem Anstieg der Rohstoffpreise und zu Lieferengpässen führen. Abhängig von der Stabilität der Lösung des Konfliktes können auch marktseitig bedingt Nachfragereduktionen nicht ausgeschlossen werden. Nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns können aus heutiger Sicht daher nicht ausgeschlossen werden. Das Management beobachtet die Lage kontinuierlich und evaluiert im Bedarfsfall die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Minderung potenzieller negativer Auswirkungen. Eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen ist zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Zwischenberichts deshalb unverändert nicht möglich.

Die Ergebnissituation der Bajaj Mobility-Gruppe wird weiterhin durch die US-Zollpolitik beeinflusst. Die zum Berichtszeitpunkt bekannten und absehbaren Auswirkungen der bestehenden Zollregelungen wurden bei der Beurteilung der Geschäftsentwicklung berücksichtigt. Gleichwohl bleibt die weitere Entwicklung der Handels- und Zollregelungen trotz formeller Einigung zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten über den Umgang und die Erhebung gegenseitiger Zölle mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Insbesondere mögliche Anpassungen bestehender Zollsätze oder die Einführung zusätzlicher Handelsbeschränkungen können zu abweichenden wirtschaftlichen Auswirkungen führen. Nach aktueller Einschätzung sind daraus zwar spürbare Ergebniswirkungen zu erwarten, die jedoch weder das US-Geschäft der Gruppe noch deren strategische Ausrichtung grundlegend beeinträchtigen. Die vorstehenden Aussagen basieren auf den zum Berichtszeitpunkt verfügbaren Informationen und unterliegen den Unsicherheiten künftiger handelspolitischer Entscheidungen.

Ob der positive Trend von Q2 2026 weiter anhält, ist abhängig von geopolitischen, volkswirtschaftlichen Entwicklungen einerseits sowie der damit nicht zuletzt in Zusammenhang stehenden Entwicklung der Nachfrage nach Motorrädern andererseits. Die bereits erzielten Fortschritte beim Turnaround stimmen das Management positiv, die intern aufgestellten Ziele für das Jahr 2026 zu erreichen. Das übergeordnete klare Ziel ist es, die Profitabilität nachhaltig zu steigern und positive Free Cashflows zu erwirtschaften.

Mattighofen, am 27. August 2026

Der Vorstand



Mag. Gottfried Neumeister
CEO



Mag. Petra Preining
CFO

3 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

MIT VERKÜRZTEM KONZERNANHANG H1 2026

KONZERN-GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR Q2 VOM 01. APRIL BIS ZUM 30. JUNI BZW. FÜR H1 VOM 01. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

TEUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Umsatzerlöse	370.158	230.559	701.413	425.163
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-285.635	-251.474	-552.696	-438.982
Bruttoergebnis vom Umsatz	84.523	-20.915	148.717	-13.818
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-42.266	-56.177	-87.319	-107.217
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-17.946	-28.765	-39.003	-47.372
Verwaltungsaufwendungen	-24.968	-52.032	-47.394	-85.698
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.574	-5.534	-4.117	-10.367
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	0	-1.895	0	-1.895
Effekte i.Z.m. dem Sanierungsgewinn	311	1.186.536	186	1.186.536
Sonstige betriebliche Erträge	476	499	725	9.668
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	3.720	159	3.412	445
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.277	1.021.878	-24.794	930.282
Zinserträge	771	1.875	1.412	5.082
Zinsaufwand	-17.087	-22.409	-42.193	-32.708
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-321	-4.658	64	-6.467
Ergebnis vor Steuern	-15.361	996.686	-65.511	896.189
Ertragsteuern	3.501	-149.242	18.502	-156.863
Ergebnis des Geschäftsjahres	-11.860	847.444	-47.009	739.325
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen	-11.779	850.536	-46.566	743.408
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	-81	-3.092	-443	-4.083
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (in EUR)	-0,35	25,17	-1,38	22,00

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR Q2 VOM 01. APRIL BIS ZUM 30. JUNI BZW. FÜR H1 VOM 01. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

TEUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Ergebnis des Geschäftsjahres	-11.860	847.444	-47.009	739.325
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden				
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	1.119	-5.551	1.217	-8.411
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	677	-933	1.305	-1.415
Bewertung von Cashflow-Hedges	0	-485	0	-1.939
Latente Steuer auf die Bewertung von Cashflow-Hedges	0	112	0	446
	1.796	-6.857	2.522	-11.320
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden				
Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste	-279	575	-414	575
Latente Steuer auf die Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne/Verluste	64	-132	95	-132
	-215	443	-319	443
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.581	-6.414	2.203	-10.877
Gesamtergebnis	-10.279	841.030	-44.806	728.448
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen	-10.198	843.959	-44.363	732.274
davon nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	-81	-2.930	-443	-3.825

KONZERNBILANZ

ZUM 30. JUNI 2026

TEUR	30.06.2026	31.12.2025
Vermögenswerte		
Langfristige Vermögenswerte:		
Immaterielle Vermögenswerte	405.290	418.363
Sachanlagen	308.402	315.720
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	20.758	16.041
Latente Steueransprüche	34.212	13.995
Sonstige langfristige Vermögenswerte und Forderungen	3.979	9.758
	772.640	773.876
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	373.570	377.062
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	165.391	114.747
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen	137.857	174.357
Steuererstattungsansprüche	2.149	1.679
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	122.363	137.270
	801.330	805.115
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	5.650	7.081
VERMÖGENSWERTE	1.579.619	1.586.073

KONZERNBILANZ

ZUM 30. JUNI 2026

TEUR	30.06.2026	31.12.2025
Eigenkapital und Schulden		
Eigenkapital:		
Grundkapital	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	9.949	9.949
Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	295.769	339.256
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens	339.515	383.001
Nicht beherrschende Anteile	425	2.236
	339.939	385.237
Langfristige Schulden:		
Finanzverbindlichkeiten	915.157	915.222
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	22.304	21.886
Latente Steuerschulden	438	564
Andere langfristige Schulden	6.157	6.745
	944.057	944.416
Kurzfristige Schulden:		
Finanzverbindlichkeiten	34.041	20.457
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143.054	149.162
Rückstellungen	17.805	13.708
Steuerschulden	3.540	3.371
Andere kurzfristige Schulden	97.182	69.721
	295.623	256.419
KONZERNEIGENKAPITAL UND SCHULDEN	1.579.619	1.586.073

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

VOM 01. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2026

TEUR	H1 2026	H1 2025
Betriebstätigkeit		
Ergebnis des Geschäftsjahres	-47.009	739.325
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	40.781	27.626
+ (-) Steueraufwendungen / Steuererträge	-18.502	156.863
+ Abschreibung und Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielles Anlagevermögen	62.369	72.919
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-15	-626
- (+) Gewinne (Verluste) aus At Equity-Beteiligungen	-3.412	-445
- (+) Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen	-517	-5.582
- (+) Gewinn (Verlust) aus Sanierungsverfahren	-186	-1.186.547
- (+) Sonstige nicht-zahlungswirksame Erträge (Aufwendungen)	-16.569	51.699
+ Zinseinzahlungen	1.237	3.269
- Zinsauszahlungen	-43.498	-17.908
- Steuerzahlungen	-2.899	-440
Brutto Cashflow	-28.218	-159.846
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten	8.319	165.993
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-44.136	24.679
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-768	-12.027
Erhöhung (Verminderung) des Working Capital Employed	-36.585	178.645
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten	51.036	-76.236
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden	26.556	3.771
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Steuerschulden, Steuererstattungsansprüchen, latenten Steuern und Rückstellungen	4.532	-8.258
Erhöhung (Verminderung) des sonstigen Nettovermögens	82.124	-80.723
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	17.321	-61.924

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

VOM 01. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2026

TEUR	H1 2026	H1 2025
Investitionstätigkeit		
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	-40.329	-54.388
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	347	4.340
- (+) Darlehen an Unternehmen	0	3.093
+ (-) Veräußerung von Tochterunternehmen abzgl. veräußerter liquider Mittel	-777	0
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von als "zur Veräußerung gehalten" klassifizierten Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen	1.317	70.392
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-39.443	23.438
Free Cashflow	-22.122	-38.485
Finanzierungstätigkeit		
+ (-) Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen	0	2.840
+ Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	547.230	813.674
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	-9.800	-15.741
- Rückzahlung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-527.000	-16.783
- Auszahlungen zur Realisierung der Sanierungsquote	0	-525.000
- Rückzahlung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	-1.884	-217.730
+ Aufnahme sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	0	0
+ (-) Sonstige Finanzierungstätigkeit	0	899
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	8.545	42.158
Gesamt Cashflow	-13.577	3.673
+ (-) Veränderung durch Fremdwährungseffekte	-1.331	5.001
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern	137.270	163.407
Endbestand der liquiden Mittel im Konzern	122.363	172.081
davon enthalten in der Bilanzposition der Zahlungsmittel und -äquivalente	122.363	161.093
davon enthalten in der Bilanzposition der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte	0	10.988

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

VOM 01. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

TEUR	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens					Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Konzerneigenkapital gesamt
	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	Cashflow-Hedge-Rücklage	Ausgleichsposten Währungsumrechnung			
Stand am 01.01.2026	33.797	9.949	347.957	0	-8.701	383.002	2.236	385.237
Sonstiges Ergebnis	0	0	-319	0	2.522	2.203	0	2.203
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	-46.565	0	0	-46.565	-443	-47.008
Gesamtergebnis	0	0	-46.884	0	2.522	-44.362	-443	-44.805
Änderungen im Konsolidierungskreis	0	0	489	0	0	489	-982	-493
Sonstiges	0	0	387	0	0	387	-387	0
Stand am 30.06.2026	33.797	9.949	301.948	0	-6.179	339.515	425	339.939

TEUR	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens					Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Konzerneigenkapital gesamt
	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn/-verlust	Cashflow-Hedge-Rücklage	Ausgleichsposten Währungsumrechnung			
Stand am 01.01.2025	33.797	9.949	-243.694	2.081	1.104	-196.763	3.014	-193.749
Sonstiges Ergebnis	0	0	443	-1.493	-10.085	-11.135	258	-10.877
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	743.408	0	0	743.408	-4.083	739.325
Gesamtergebnis	0	0	743.852	-1.493	-10.085	732.274	-3.825	728.449
Nachzahlungen für Squeeze-Out-Erwerbe	0	0	2.835		0	2.835	0	2.835
Veränderung von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollwechsel	0	0	-17	0	0	-17	-7.983	-8.000
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	0	0	-9.266	0	0	-9.266	11.410	2.143
Sonstiges	0	0	10	0	0	10	134	144
Stand am 30.06.2025	33.797	9.949	493.719	588	-8.981	529.072	2.750	531.823

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

INHALTSVERZEICHNIS

3.1	Angaben zum Unternehmen.....	31
3.2	Grundsätze der Rechnungslegung.....	31
3.3	Neu angewendete sowie zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen.....	32
3.4	Schätzungen und Ermessensentscheidungen	33
3.5	Saisonalität	33
3.6	Veränderungen im Konsolidierungskreis	33
3.7	Segmentberichterstattung.....	34
3.8	Erläuterungen zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und -Gesamtergebnisrechnung.....	37
3.9	Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung.....	38
3.10	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung.....	41
3.11	Angaben zu Finanzinstrumenten	41
3.12	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	42
3.13	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.....	43

3.1 ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die Bajaj Mobility AG (ehemals PIERER Mobility AG) zählt zu den weltweit führenden Anbietern im Premium-Motorradsegment und bietet ein leistungsstarkes Markenportfolio für internationale Märkte. Als Holdinggesellschaft der KTM AG vereint das Unternehmen die Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS unter einem Dach und ergänzt diese durch hochwertige Premium-Komponenten von WP. Als börsennotierte Tochtergesellschaft von Bajaj Auto profitiert die Gruppe zusätzlich von umfassender technologischer Kompetenz sowie einem breit aufgestellten globalen Vertriebsnetz.

Die Bajaj Mobility AG wird in die Konzernabschlüsse der Bajaj Auto International Holdings AG, Mattighofen, Österreich, sowie der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Bajaj Auto Ltd. einbezogen und von der Bajaj Auto Ltd. beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, sind als nahestehende Unternehmen in der Kategorie „Gesellschafter nahe Unternehmen“ ausgewiesen. Der Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG wird beim Landes- als Handelsgericht Ried im Innkreis (vormals: Wels) unter der Nummer FN 78112 x hinterlegt.

Die Aktien der Bajaj Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und zusätzlich im Segment *prime market* der Wiener Börse gelistet.

3.2 GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026 (H1 2026) wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, gemäß IAS 34 „Zwischenberichterstattung“ erstellt. Der Abschluss wurde unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt.

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss über das H1 2026 wurde weder geprüft noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Er enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zu lesen.

Der Rechnungslegung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese sind mit Ausnahme neu angewandter Standards ident mit jenen des Geschäftsjahres 2025 und wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet. Die Einzelabschlüsse aller Tochterunternehmen sind zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

Der Konzernabschluss wird in der funktionalen Währung der Muttergesellschaft, dem Euro, aufgestellt. Alle Beträge sind, soweit auf Abweichungen nicht gesondert hingewiesen wird, auf 1.000 Euro (TEUR) gerundet, wobei rundungsbedingte Differenzen auftreten können.

Die Konzernbilanz ist nach lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterteilt. Der Darstellung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung liegt das Umsatzkostenverfahren zugrunde. Die Konzernkapitalflussrechnung ist nach der indirekten Methode erstellt.

Die Ermittlung des Ertragssteueraufwands erfolgt für den Konzernzwischenabschluss gemäß IAS 34 geschätzt auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Die Bewertung der Rückstellungen für Abfertigungs- und Jubiläumsgeldverpflichtungen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected-Unit-Credit-Methode). Die Höhe der Rückstellungen wird auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens ermittelt. Zum Abschlussstichtag am Jahresende werden versicherungsmathematische Gutachten für die Bewertung erstellt. Diese Werte werden für den Konzernzwischenabschluss fortgeschrieben. Sind unterjährig wesentliche Änderungen der Parameter eingetreten, wird eine Neubewertung der Nettoschuld durchgeführt. Zum 30. Juni 2026 erfolgte keine Anpassung des Zinssatzes, da der relevante Zinssatz in Höhe von 3,98% zum Stichtag im Vergleich zum 31. Dezember 2025 unverändert blieb. In Bezug auf die vorgelegten konsolidierten Finanzinformationen für das H1 2026 gab es darüber hinaus keine wesentlichen Änderungen.

3.3 NEU ANGEWENDETE SOWIE ZUKÜNFTIG ANZUWENDEnde STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 01. Jänner 2026 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2026		
	Änderungen zu IFRS 9 <i>Finanzinstrumente</i> und IFRS 7 <i>Finanzinstrumente: Angaben - Änderungen an der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten</i>	30.05.2024
	Änderungen zu IFRS 9 <i>Finanzinstrumente</i> und IFRS 7 <i>Finanzinstrumente: Angaben - Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen</i>	18.12.2024
	Jährliche Verbesserungen an den IFRS Accounting Standards – Band 11	10.07.2025

Alle geänderten Standards und Interpretationen sind für die Bajaj Mobility-Gruppe nicht relevant oder haben keinen wesentlichen Einfluss.

Folgende Tabelle zeigt die bereits **von der EU-Kommission übernommenen** Änderungen von Standards und Interpretationen, welche jedoch zum Bilanzstichtag noch nicht verpflichtend anzuwenden waren und auch nicht vorzeitig angewendet wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2027		
	IFRS 18 <i>Darstellung und Angaben im Abschluss</i>	09.04.2024

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2025 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungszeitpunkt IASB
IFRS 19 <i>Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben</i>	09.05.2024	01.01.2027
IFRS 20 <i>Regulatorische Vermögenswerte und regulatorische Schulden</i>	27.05.2026	01.01.2029
Änderungen an IFRS 19 <i>Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben</i>	21.08.2025	01.01.2027
Änderungen an IAS 21 <i>Auswirkungen von Wechselkursänderungen - Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung</i>	13.11.2025	01.01.2027
Änderungen an der Fair Value-Option in IAS 28 <i>Anteile an assoziierten Unternehmen</i>	26.06.2026	01.01.2027

Von den zukünftig anzuwendenden Standards bzw. Interpretationen werden keine wesentlichen materiellen Änderungen von bilanzierten Vermögenswerten, Schulden oder sonstigen Angaben im Konzernabschluss erwartet. Die Gruppe hat die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 18 insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für *management performance measures* analysiert und bewertet. Die Bajaj Mobility-Gruppe geht davon aus, dass sich keine wesentlichen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss aufgrund der zukünftig anzuwendenden Standards ergeben werden. Hinsichtlich der Gewinn- und Verlustrechnung erwartet die Gruppe lediglich die vom Standard vorgegebenen strukturellen Anpassungen, indem verpflichtender Zwischensummen aufzunehmen sowie das Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen vom operativen Ergebnis gem. IFRS 18 auszugliedern und zusammen mit den Zinserträgen in das Ergebnis vor Finanzierung und Ertragsteuern gem. IFRS 18 aufzunehmen sein wird. Gleichmaßen erwartet die Gruppe eine strukturelle Anpassung der Kapitalflussrechnung aus analogem Grund, indem diese beim operativen Ergebnis gem.

IFRS 18, d. h. einem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und dem Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen, und nicht mehr beim Ergebnis der Periode beginnt. Darüber hinaus erwartet die Gruppe nurmehr die vom Standard vorgesehene Umgliederung zahlungswirksamer Zinseinnahmen in den Cashflow aus der Investitions- sowie zahlungswirksamer Zinsausgaben in den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit. Die Prüfung der Auswirkungen des Standards auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden, einschließlich der Posten, die derzeit als „Sonstige“ bezeichnet werden, ist noch nicht abschließend abgeschlossen; auch diesbezüglich geht die Gruppe von keinen wesentlichen materiellen Auswirkungen aus.

3.4 SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Konzernzwischenabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Aufwendungen und Erträgen im Geschäftsjahr beeinflussen. Bei der Vornahme von Schätzungen berücksichtigt der Vorstand Erfahrungswerte und aktuelle Prognosen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen, wenn sich angenommene Parameter entgegen der Erwartung entwickeln. Bei Bekanntwerden neuer Gegebenheiten werden diese entsprechend berücksichtigt und bisherige Annahmen angepasst.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden im Konzernabschluss der Bajaj Mobility AG zum 31. Dezember 2025 unter Punkt 6. „Schätzungen und Ermessensentscheidungen“ ausführlicher erläutert.

3.5 SAISONALITÄT

Das Geschäft der Bajaj Mobility-Gruppe wird von makroökonomischen Rahmenbedingungen sowie von dem damit zusammenhängenden Nachfrageverhalten der Kunden in den wesentlichen Absatzmärkten beeinflusst. Diese Faktoren verstärken oder überlagern eine zugrunde liegende Saisonalität, wonach die Umsätze im Straßenbereich im ersten Halbjahr tendenziell höher sind als im zweiten Halbjahr. Im Offroad-Bereich ist die Saisonalität hierzu umgekehrt.

3.6 VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der Bajaj Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im ersten Halbjahr 2026 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity-Gesellschaften
Stand am 31.12.2024	79	5
Konsolidierungskreiszugänge	1	0
Konsolidierungskreisabgänge	-14	-1
Stand am 31.12.2025	66	4
Konsolidierungskreisabgänge	-1	-1
Stand am 30.06.2026	65	3
davon ausländische Unternehmen	45	2
davon als "zur Veräußerung gehalten" klassifiziert	0	0

Die Bajaj Mobility AG, als Mutterunternehmen der Bajaj Mobility-Gruppe, wurde in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt.

ÄNDERUNGEN VOLLKONSOLIDierter GESELLSCHAFTEN

» CERO Design Studios S.L.

Die Bajaj Mobility-Gruppe hielt bislang 50,01% an der CERO Design Studios S.L., Barcelona, Spanien, und bezog das Unternehmen als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konzernabschluss mit ein. Im Juni 2026 wurden die gehaltenen Anteile an den bisherigen Minderheiteneigentümer, der No Limits Management Holding S.L., zu einem Kaufpreis von TEUR 150 veräußert.

Der zugehörige Vertrag wurde am 23. Juni 2026 abschließend unterzeichnet und mit zahlungswirksamer Entrichtung des Kaufpreises tags darauf durchgeführt, womit auch die Kontrolle über die Gesellschaft an den Erwerber übergang. Da bereits Ende März 2026 erste Gespräche in Bezug auf die Liquidation der Gesellschaft gestartet wurden und sie Ende Mai 2026 über keine wesentlichen Vermögenswerte und Schulden mehr verfügte, fanden im Zeitraum zwischen dem 01. und 24. Juni 2026 keine Transaktionen statt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft hatten. Die Entkonsolidierung wurde folglich mangels Vorliegens entgegenstehender sachlicher Gründe vereinfachend mit dem 01. Juni 2026 vorgenommen.

Das Ergebnis der Entkonsolidierung stellt sich wie folgt dar:

TEUR	
Langfristige Vermögenswerte	1.187
Kurzfristige Vermögenswerte	1.088
Langfristige Verbindlichkeiten	379
Kurzfristige Verbindlichkeiten	421
Abgegangenes Nettovermögen	1.475
Zahlungsmittel	150
Erhaltene Gegenleistung	150
Abgegangenes Nettovermögen	-1.475
Bereinigung einseitiger Effekte i.Z.m. Sanierungsverfahren	-489
Nicht beherrschende Anteile	982
Erhaltene Gegenleistung	150
Ergebnis aus der Entkonsolidierung (Verlust)	-832
Erhaltene Gegenleistung	150
Abgegangene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-927
Netto-Abfluss von Zahlungsmitteln und -äquivalenten aus der Veräußerung	-777

SONSTIGE

Zum 31. Dezember 2025 hat die Bajaj Mobility-Gruppe ihren 20%-igen Anteil an der KISKA GmbH als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet. Mit Vertrag vom 14. Jänner 2026 wurde der zur Veräußerung gehaltene Anteil an der KISKA GmbH an den bisherigen Mehrheitseigentümer, die Loxone GmbH, zum bilanzierten Wert von TEUR 1.300 veräußert. Der Bajaj Mobility-Gruppe entstand hieraus kein Veräußerungsergebnis im Geschäftsjahr 2026. Die Vereinbarung sieht eine Zahlung des Kaufpreises in mehreren jährlichen Tranchen, beginnend mit dem 01. Juli 2026, vor. Die letzte Zahlung soll zum 01. Juli 2029 erfolgen.

3.7 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der Bajaj Mobility AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit auf Basis der beiden Unternehmensbereiche „Motorrad“ und „Fahrrad“. Für eine weitere Erläuterung der Segmente und ihrer Strukturierung sei auf den Konzernabschluss zum Geschäftsjahr 2025 verwiesen.

Wie dort erläutert, unterläuft der Bereich „Fahrrad“ einer Einstellung sämtlicher Geschäftstätigkeiten. Zwar wurden diese im ersten Halbjahr 2026 weitgehend eingestellt, die Gruppe erzielte jedoch auch Umsätze aus Restaktivitäten durch den Abverkauf von Restbeständen sowie von Ersatzteilen. Die Bajaj Mobility-Gruppe rechnet damit, dass insbesondere die Verkäufe von Ersatzteilen zumindest im Zuge der Erfüllung gesetzlicher Gewährleistungsverpflichtungen in den kommenden zwei Jahren zu weiteren Umsatzerlösen führen werden. Vor diesem Hintergrund ist die Darstellung als aufgebener Geschäftsbereich gemäß IFRS 5 nicht einschlägig, weshalb nachfolgend die Segmentberichterstattung analog zum Vorjahr vorgenommen wird.

H1 2026 / 30.06.2026	Motorrad	Fahrrad	Sonstige	Konsolidierung	Gesamt
TEUR					
Umsatzerlöse extern	700.037	1.347	28	0	701.413
Segmentumsatzerlöse	700.037	1.347	28	0	701.413
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-551.503	-1.193	0	0	-552.696
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-86.894	-425	0	0	-87.319
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-39.045	42	0	0	-39.003
Verwaltungsaufwendungen	-52.728	-250	5.584	0	-47.394
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	-3.402	19	-9	0	-3.392
Effekte i.Z.m. dem Sanierungsgewinn	186	0	0	0	186
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	3.442	0	-31	0	3.412
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-29.907	-460	5.573	0	-24.794
Ergebnis vor Steuern	-6.276	-973	107.329	-165.590	-65.511
Investitionen	37.424	0	0	-161	37.263
Abschreibungen	-61.573	0	-796	0	-62.369
Bilanzsumme	1.533.226	20.555	2.581.477	-2.555.638	1.579.619
Eigenkapital	572.705	-330.898	2.228.288	-2.130.155	339.939
Working Capital Employed	383.038	-2.930	5.566	10.233	395.907
Nettoverschuldung	518.053	329.840	313.418	-334.475	826.835

H1 2025 / 31.12.2025	Motorrad	Fahrrad	Sonstige	Konsolidierung	Gesamt
TEUR					
Umsatzerlöse zwischen den Segmenten	38	28	3.317	-3.384	0
Umsatzerlöse extern	371.703	52.076	1.385	0	425.163
Segmentumsatzerlöse	371.742	52.103	4.702	-3.384	425.163
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-390.461	-51.482	0	2.962	-438.982
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-97.096	-9.595	0	-526	-107.217
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-45.324	-526	0	-1.523	-47.372
Verwaltungsaufwendungen	-60.381	-2.094	-25.921	2.699	-85.698
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	-1.658	1.008	178	-227	-699
Aufwendungen aus Wertminderungen nach IFRS 5	-1.895	0	0	0	-1.895
Effekte i.Z.m. dem Sanierungsgewinn	1.190.150	0	0	-3.613	1.186.536
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	952	0	-507	0	445
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	966.029	-10.586	-21.547	-3.613	930.282
Ergebnis vor Steuern	1.248.581	-17.579	-27.651	-307.163	896.189
Investitionen	34.393	249	1	0	34.644
Abschreibungen	-71.706	-62	-1.150	0	-72.919
davon Wertminderungen nach IFRS 5	-1.895	0	0	0	-1.895
Bilanzsumme	1.556.799	28.326	2.568.163	-2.567.215	1.586.073
Eigenkapital	692.043	-329.705	2.108.827	-2.085.927	385.237
Working Capital Employed	341.490	-1.171	-7.907	10.235	342.647
Nettoverschuldung	435.036	333.930	375.617	-346.175	798.409

Von den oben dargestellten Investitionen wurden Investitionen in Leasinggegenstände ausgeschlossen. In H1 2026 betrugen die Leasingzugänge TEUR 6.400 (H1 2025: TEUR 8.844).

INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE

Das langfristige Vermögen (ohne Steueransprüche und Finanzinstrumente), gegliedert nach geografischen Gebieten, stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Langfristige Vermögenswerte	
	30.06.2026	31.12.2025
Österreich	639.377	655.011
Europa (ohne Österreich)	15.074	16.570
Nordamerika inkl. Mexiko	75.196	75.642
Sonstige Gebiete	4.803	2.902
Summe	734.449	750.124

Für eine Übersicht zur Gliederung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten sei auf Abschnitt 2.6 des Konzern-Zwischenlageberichts verwiesen.

3.8 ERLÄUTERUNGEN ZU KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UND -GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Die Entwicklung des ersten Halbjahres des Vorjahres 2025 war maßgeblich von der Sanierungsphase geprägt, in deren Verlauf die Produktion teilweise vollständig zum Stillstand kam sowie sämtliche Verkaufsaktivitäten erheblich eingeschränkt waren. Diese Einschränkungen bestanden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 nicht mehr. Die dargestellten Zahlen sind vor diesem Hintergrund nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Der Umsatz veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR +276.249 auf TEUR 701.413 (+65,0%). Rund 96,5% (Vorjahr: 94,6%) des Umsatzes wurden außerhalb Österreichs erzielt. Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen, insbesondere eine differenzierte Betrachtung nach Regionen und Produktgruppen, können dem Konzern-Zwischenlagebericht, dort Abschnitt 2.6, entnommen werden.

Im ersten Halbjahr 2026 war das Bruttoergebnis positiv und belief sich auf TEUR 148.717 (+1.176,2% gegenüber dem Vorjahr), was zu einer Bruttomarge von 21,2% führte (Vorjahr: -3,3%). Neben der Steigerung der Umsätze ist insbesondere eine Reduktion der Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen maßgeblich für die positive Entwicklung der Bruttomarge. Ziel der Gruppe ist es, die Herstellungskosten durch gezielte Restrukturierungsmaßnahmen hinsichtlich Kosten- und Lieferkettenstrukturen auf ein nachhaltig gesundes Niveau zu reduzieren. Im zweiten Quartal 2026 waren die Herstellungskosten darüber hinaus zusätzlich einerseits durch erhaltene Rückzahlungen von im Vorjahr aufgrund der damals undurchsichtigen Regularien zu umfangreich entrichteten US-Einfuhrzöllen entlastet. Dieser Effekt belief sich auf in Summe TEUR 9.853. Andererseits sah sich die Gruppe einmaligen Aufwendungen aus der Abwicklung vormaliger Lieferverträge gegenüber; die zugehörigen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR 3.651. Zugleich ging die Bajaj Mobility-Gruppe zum Ende des ersten Halbjahres 2026 eine zusätzliche Verpflichtung aus einer Retail-Absatzförderung ein, die zu einem Anstieg der kurzfristigen finanziellen Schulden aus Preisnachlässen und einer betragsgleichen Reduktion der Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 5.830 führte.

Die Vertriebs- und Rennsportkosten sanken im Vergleich zum Vorjahr um TEUR -19.898 auf TEUR 87.319 (-18,6%). Während die Motorsportaufwendungen auf ähnlichem Niveau zum ersten Halbjahr des Vorjahres lagen (H1 2026: TEUR 26.567, entsprechend einer Reduktion von TEUR -3.056), zeigen sich die Vertriebskosten maßgeblich verantwortlich für diesen Rückgang. Ursächlich sind insbesondere die Senkung der Personalaufwendungen in diesem Bereich einerseits (TEUR -6.393 zum Vorjahr) sowie niedrigere Transportaufwendungen (TEUR -5.148) und Effekte im Zusammenhang mit der Bewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR -5.847).

Die Brutto-Entwicklungskosten gingen im ersten Halbjahr 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um TEUR -11.429 auf TEUR 66.863 (-15,2% gegenüber dem Vorjahr) zurück. Unter Berücksichtigung der Aktivierung von Entwicklungskosten ohne Forschungsförderungen in Höhe von TEUR 23.256 (-5,8% gegenüber dem Vorjahr) ergibt sich eine Aktivierungsquote von 34,8% für das H1 2026 (H1 2025: 32,1%). Die Forschungszuschüsse belaufen sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR 6.723 (-27,8% gegenüber dem Vorjahr). In Summe ergibt sich ein Netto-Forschungs- und Entwicklungsaufwand von TEUR 39.003 (Vorjahr: TEUR 47.372). Das im Vergleich zu den Jahren 2024 und davor niedrigere Niveau der Aktivierungsquote resultiert aus verschiedenen, zusammenfallenden Umständen und Gründen. Im Wesentlichen lässt sich zum einen anführen, dass die Umsetzung der weiteren Restrukturierungsmaßnahmen sowie die Neugestaltung bestehender, etwa im Bereich von Produkt- und Produktionsoptimierungen, bzw. die Schaffung neuer Teilbereiche der Forschungs- und Entwicklungsaktivität, bspw. hinsichtlich der im Unternehmen aufgebauten Abteilung zum Produktdesign, vermehrt zu nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen führt. Zum anderen hat sich die Entwicklungstätigkeit der Gruppe mit Fokus auf den Motorsport und dessen in steigendem Maße spezifischen Bedürfnisse mit Hinblick auf die Anforderungen von und Umsetzbarkeiten für Serienmodelle verändert. Darüber hinaus konzentriert die Bajaj Mobility-Gruppe ihre strategischen Entwicklungsaktivitäten auf ein präziser definiertes Tätigkeitsfeld, was ebenfalls Teil der Restrukturierungsmaßnahmen ist.

Im Bereich der Verwaltungsaufwendungen fiel die Reduktion angefallener Aufwendungen mit TEUR -38.304 im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres besonders deutlich aus. Während auch in diesem Bereich Personalaufwendungen reduziert wurden (TEUR -5.878), belasten im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 angefallene Aufwendungen für externe Beratungsleistungen die Gemeinkosten erheblich weniger als im Vergleichszeitraum 2025; sie wurden um TEUR -32.574 reduziert, wobei der hohe Betrag des Vorjahres auf die benötigten Beratungsleistungen zur Bewältigung des Sanierungsverfahrens zurückzuführen ist.

Die operativen Aufwendungen des ersten Halbjahres 2026 (Vertriebs- und Rennsport-, Forschungs- und Entwicklungs- sowie Verwaltungsaufwendungen, sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge als auch der Anteil am Ergebnis von assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden) betrugen TEUR 173.510 (Vorjahr: Ertragsüberhang von TEUR 944.100 aufgrund des Sanierungsgewinns von TEUR 1.186.536; exklusive Sanierungsgewinn betrugen die operativen Aufwendungen im Vorjahreszeitraum TEUR 242.436). Dies entspricht einer Veränderung von -118,4% (exklusive Sanierungsgewinn: -28,4%); die Veränderung exklusive Sanierungsgewinn zeigt auf, dass

die Gesamtgemeinkosten im ersten Halbjahr 2026 deutlich um mehr als ein Viertel im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesenkt werden konnten. Die Ergebniswirkung des Sanierungsgewinns wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als separate Position ausgewiesen.

Im ersten Halbjahr 2026 hat die Gruppe Effekte im Zusammenhang mit dem Sanierungsverfahren und dem Sanierungsgewinn des Vorjahres ausgewiesen. Grund dafür sind nunmehr abgeschlossene Verfahren zur Feststellung und Auszahlung einerseits einzelner Gläubigerforderungen sowie andererseits betreffend die Klärung bedingt angemeldeter bzw. strittiger Gläubigerforderungen. Darüber hinaus gewähren die österreichischen Insolvenzregeln den Gläubigern eine von der Art der Forderung abhängige mehrjährige Frist zur Anmeldung ihrer zuvor nicht angemeldeten Forderungen, wodurch sich ebenfalls Anpassungen des endgültigen Sanierungsgewinns ergeben können. Die Gruppe geht unverändert nicht davon aus, dass es zu wesentlichen Nachmeldungen kommt, die zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) beläuft sich auf TEUR -24.794 (im Vorjahr: TEUR 930.282). Bereinigt um Effekte im Zusammenhang mit dem Sanierungsgewinn ergibt sich eine Veränderung von TEUR +231.275 bzw. +90,3% (EBIT bereinigt H1 2026: TEUR -24.979; H1 2025: TEUR -256.254). Die Gruppe erzielte vor diesem Hintergrund eine EBIT-Marge von -3,5% (im Vorjahr: +218,8%). Wiederum bereinigt um Effekte im Zusammenhang mit dem Sanierungsgewinn resultiert für das erste Halbjahr 2026 nur eine geringfügige Verschlechterung der EBIT-Marge um 0,1 Prozentpunkte, für das Vorjahr beläuft sie sich jedoch auf -60,3%. Besonders hervorzuheben ist, dass die Gruppe im zweiten Quartal 2026 erstmals nach der Sanierungsphase ein positives EBIT bereinigt um Effekte im Zusammenhang mit dem Sanierungsgewinn erzielen konnte. Dieses bereinigte EBIT beläuft sich für Q2 2026 auf TEUR 965 (Q2 2025: TEUR -164.658), was einer bereinigten EBIT-Marge von 0,3% (Q2 2025: -71,4%) entspricht.

Das Finanzergebnis veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR -6.624 und beläuft sich auf TEUR -40.717. Das Finanzergebnis besteht im Wesentlichen aus Zinserträgen, Zinsaufwendungen und Währungsbewertungseffekten auf Bankguthaben. Ursächlich für diese Veränderung der beiden Halbjahre sind einerseits insbesondere die ausgesetzte Zinsverrechnung für verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Sanierungsverfahrens im Vorjahreszeitraum waren, sowie andererseits Fremdwährungseffekte. Betrachtet man Q2 2026 im Vergleich zu Q2 2025, so fällt auf, dass die Zinsbelastung aufgrund der erfolgreichen Refinanzierung der KTM AG deutlich gesenkt werden konnte.

Der Steuersatz für das erste Halbjahr 2026 entspricht der bestmöglichen Schätzung des gewichteten durchschnittlichen effektiven jährlichen Ertragsteuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird. Aufgrund steuerfrei zu betrachtender Erlöse und ähnlicher Sachverhalte beläuft sich der effektive Steuersatz der Bajaj Mobility-Gruppe zum 30. Juni 2026 daher auf 28,2% (Vorjahr: 17,5%). Um den gewichteten durchschnittlichen jährlichen effektiven Ertragsteuersatz zu erreichen, hat die Gruppe einen Steuerertrag in Höhe von TEUR 19.354 (Vorjahr: Steueraufwand von TEUR 168.128) erfasst.

Das Ergebnis nach Zinsen und Steuern veränderte sich aus den oben genannten Gründen von TEUR 739.325 (ohne Sanierungsgewinn: TEUR -447.211) im Vorjahr auf TEUR -47.009 im ersten Halbjahr 2026.

Das sonstige Ergebnis veränderte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund von Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR +2.522, die das Eigenkapital erhöhten (Vorjahr: TEUR -9.827). Die versicherungsmathematischen Gewinne bzw. Verluste beliefen sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR -319 (Vorjahr: TEUR +443).

Das Gesamtergebnis verringerte das Eigenkapital des Konzerns im ersten Halbjahr 2026 um TEUR -44.805 (Vorjahr: TEUR +728.448, was hauptsächlich auf den erfassten Restrukturierungsgewinn zurückzuführen ist).

3.9 ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ UND ZUR KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

» Langfristige Vermögenswerte

Das langfristige Vermögen der Gruppe verringerte sich im ersten Halbjahr um TEUR -1.237 auf TEUR 772.640 zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026. Während sich immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen aufgrund des Übersteigens von erfassten Abschreibungen und Wertminderungen gegenüber getätigten Investitionen einerseits sowie aufgrund geringer Nettoaktivierung von Entwicklungskosten andererseits in Summe um TEUR -20.392 reduzierten, kompensierte der Anstieg aktiver Steuerlatenzen im Umfang von TEUR 20.217 diese Veränderung beinahe vollständig. Der Anstieg der aktiven latenten Steuern ist im Wesentlichen auf den Ansatz steuerlicher Verlustvorträge zurückzuführen.

Die positiven Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen führten zu einem Anstieg des Buchwerts der erfassten Anteile von TEUR +4.717. Der Rückgang der sonstigen langfristigen Vermögenswerte und Forderungen ist im Wesentlichen auf Erstattungen geleisteter Sicherheiten zurückzuführen; der zugehörige Bilanzposten veränderte sich um TEUR -5.405.

» Kurzfristige Vermögenswerte

Das kurzfristige Vermögen der Gruppe setzt sich neben Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalenten insbesondere aus den aktivischen Komponenten des Working Capital Employed, den Vorräten und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sowie den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und Forderungen zusammen. Die Veränderungen des kurzfristigen Vermögens des ersten Halbjahres 2026 resultiert auch im Wesentlichen aus diesen Positionen.

Das Vorratsvermögen blieb mit einer Veränderung von TEUR -3.493 auf dem Niveau des Vorjahres, die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich jedoch deutlich um TEUR +50.644 auf nun TEUR 165.391 zum 30. Juni 2026. Dabei veränderte sich der Saldo derjenigen Forderungen, die über das Factoring-Programm an Dritte verkauft wurden, von TEUR 84.338 zum 31. Dezember 2025 (Maximalvolumen: TEUR 100.000) auf nun TEUR 150.226 (Maximalvolumen: TEUR 150.000; die Überschreitung ist bedingt durch Effekte aus der Währungsumrechnung) zum 30. Juni 2026. Ursächlich für den Anstieg des Factorings zeichnet sich die Anhebung des Maximalvolumens mit dem Factoring-Finanzdienstleister vom Februar 2026 mit anschließender Ausnutzung des so erweiterten Rahmens. Der Anstieg der Nettoposition aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen begründet sich vor allem auf dem gestiegenen Umsatzvolumen in Europa und Nordamerika.

Sonstige kurzfristige Vermögenswerte und Forderungen reduzierten sich dagegen im ersten Halbjahr 2026 um TEUR -36.500 auf nunmehr TEUR 137.857 zum Stichtag 30. Juni 2026. Ursächlich hierfür zeichnet sich im Wesentlichen zum einen die erhaltene zahlungswirksame Begleichung einer Forderung gegenüber Finanzinstituten aus von der Gruppe geleisteten Sicherheiten in Höhe von TEUR 17.207 sowie eine Reduktion geleisteter Anzahlungen auf Vorräte im Umfang von TEUR 26.126.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten verringerte sich im ersten Halbjahr 2026 um TEUR -14.907 auf TEUR 122.363 zum Stichtag 30. Juni 2026. Für die zugehörigen Erläuterungen sei auf die nachstehenden Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung in Unterabschnitt 3.10 verwiesen.

» Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Die Veränderung der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR -1.432 und setzt sich aus verschiedenen, nachstehend beschriebenen Sachverhalten zusammen.

Zum einen veräußerte die Gruppe im ersten Halbjahr 2026 ihren 20%-igen Anteil an der KISKA GmbH zum bilanzierten Wert von TEUR 1.300. Die Anteile waren zum 31. Dezember 2025 bereits als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert und bewertet, sodass für die Gruppe im ersten Halbjahr 2026 kein erfolgswirksamer Effekt aus diesem Verkauf entstand.

Zum anderen reduzierten Veräußerungen von als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesenem Vorratsvermögen an KTM XBOW-Fertigerzeugnissen im Umfang von TEUR 1.317 die Bilanzposition. Der Verkauf der vormaligen Tochtergesellschaft KTM Sportcar GmbH erfolgte bereits in der zweiten Jahreshälfte des Geschäftsjahres 2025. Das unverändert als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesene Vorratsvermögen betrifft der Transaktion zugehörige KTM XBOW-Fertigerzeugnisse, die zum Buchwert sukzessive an den Erwerber veräußert werden. Zum 30. Juni 2026 beläuft sich das verbleibende, „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesenem Vorratsvermögen an KTM XBOW-Fertigerzeugnissen auf TEUR 4.465.

Darüber hinaus wurden Grundstücksflächen und Gebäude zum Stichtag 30. Juni 2026 neu als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert, bewertet und ausgewiesen. Dabei handelt es sich um nicht mehr genutzte Vermögenswerte, deren zeitnahe Verkauf zum Stichtag aufgrund der weit fortgeschrittenen Vertragsverhandlungen als hochwahrscheinlich galt. Am 30. Juli 2026 wurde der zugehörige notarielle Kaufvertrag schließlich unterfertigt. Die dingliche Übertragung des Eigentums war zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen. Die vollständige, rechtswirksame Durchführung der Transaktion erfolgt gemäß Kaufvertrag erst mit Eintragung des Erwerbers im Grundbuch und damit nach dem Stichtag, wenngleich die Bajaj Mobility-Gruppe von einer zeitnahen Eintragung ausgeht. Der Kaufpreis beträgt TEUR 1.400 und stellt den Fair Value abzüglich Veräußerungskosten dar. Da dieser den bilanzierten Buchwert in Höhe von TEUR 1.185 überschreitet, hat die Gruppe keinen Bewertungseffekt aus diesem Vorgang zum Stichtag 30. Juni 2026 erfasst.

» Eigenkapital und Eigenkapitalveränderungsrechnung

In den ersten sechs Monaten verringerte sich das Konzerneigenkapital um TEUR -45.298 auf TEUR 339.939. Hauptausschlaggebend dafür war das negative Periodenergebnis von TEUR -47.009. Die sonstigen Effekte betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Zum Stichtag 30. Juni 2026 beträgt die Eigenkapitalquote 21,5% (31. Dezember 2025: 24,3%).

» Langfristige Schulden

Die langfristigen Schulden der Gruppe reduzierten sich im ersten Halbjahr um TEUR -359 auf TEUR 944.057 zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 und blieben damit im Wesentlichen unverändert. Die Veränderung der einzelnen Bilanzpositionen zeigt, dass die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer nur geringfügig erhöhten und die latenten Steuerschulden sowie andere langfristige Schulden geringfügig verringerten. Beide Bewegungen kompensieren sich betragsmäßig im Wesentlichen.

Im ersten Halbjahr 2026 konnte die KTM AG eine Refinanzierung erfolgreich abschließen. Ihr wurde ein langfristiges Darlehen in einem Maximalumfang von TEUR 550.000 von einem internationalen Bankenkonsortium bestehend aus DBS Bank Limited, J.P. Morgan SE, MUFG Bank Ltd. und HSBC gewährt, wobei der Maximalrahmen für die nachstehend erläuterten Rückzahlungen zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 ausgeschöpft wurde. Der Kredit ist unbesichert, hat eine Laufzeit von fünf Jahren und weist Gesamtfinanzierungskosten im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich auf. Darüber hinaus sieht die Kreditvereinbarung kumulativ zu erfüllende Covenants vor, die eine vorzeitige Fälligkeit des Darlehens zur Folge haben. Die zugrundeliegenden Kennzahlen belaufen sich auf das Vorliegen positiven Eigenkapitals sowie das Verhältnis von Verschuldungs- zu Ertragsindikatoren, vorliegend konkret auf die Nettofinanzverschuldung im Verhältnis zum EBITDA sowie dem EBITDA zu den Zinsaufwendungen. Die gegenständlichen Covenants sind erst beginnend mit dem 30. Juni 2027 einzuhalten. Die Bajaj Mobility-Gruppe geht nicht davon aus, dass es zu einer Verletzung dieser Covenants und einer vorzeitigen Fälligkeit des Darlehens kommen wird.

Zur Begleichung der Sanierungsquoten in der KTM-Gruppe hat die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande, ein nahestehendes Unternehmen, der KTM AG im Geschäftsjahr 2025 ein Restrukturierungsdarlehen im Umfang von TEUR 450.000 gewährt. Nach erfolgreicher Refinanzierung hat die KTM AG dieses Darlehen im ersten Halbjahr 2026 zuzüglich angefallener Zinsabgrenzungen im Umfang von TEUR 21.619 vollständig vorzeitig beglichen. Die Ausnutzung des Kreditrahmens der Refinanzierung ermöglichte der Gruppe zudem eine teilweise Tilgung des von der Bajaj Auto International Holdings AG, einem nahestehenden Unternehmen, ihrem Tochterunternehmen Bajaj Mobility AG bereitgestellten Darlehens. So wurden im ersten Halbjahr 2026 TEUR 77.000 des gewährten Darlehens (per 31. Dezember 2025: TEUR 350.000) zahlungswirksam beglichen.

» Kurzfristige Schulden

Der Buchwert der kurzfristigen Schulden beläuft sich zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 auf TEUR 295.623 und liegt damit um TEUR +39.204 über dem Buchwert zum Bilanzstichtag des Vorjahres.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um TEUR +13.584, wobei TEUR +15.000 hiervon auf die Umgliederung des kurzfristigen Anteils obig beschriebener Refinanzierung der KTM AG zurückzuführen ist.

Während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR -6.108), Rückstellungen (TEUR +4.097) sowie Steuerschulden (TEUR +169) in Summe im Wesentlichen unverändert blieben, erhöhten sich die anderen kurzfristigen Schulden um TEUR +27.462. Dieser Anstieg setzt sich maßgeblich aus kurzfristigen Personalverbindlichkeiten (TEUR +11.953), Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern (TEUR +4.191), erhaltenen Vorauszahlungen (TEUR +3.856) sowie Verpflichtungen aus gewährten Umsatzboni (TEUR +3.658) und sonstigen anderen kurzfristigen Schulden (TEUR +3.704) zusammen.

» Haftungsverhältnisse

Für die Gruppe bestehen weiterhin Eventualverbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen im Umfang von TEUR 10.796 zum Bilanzstichtag 30. Juni 2026 (per 31. Dezember 2025: TEUR 4.630). Hinsichtlich deren Charakter und Erläuterung verweisen wir auf den Konzernanhang zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2025, dort Punkt 40. Die rechtliche Qualifikation der Erklärung vom 01. August 2024 ist derzeit Gegenstand gerichtlicher Klärung. Das diesbezügliche Gerichtsverfahren befindet sich in einem frühen Stadium, weshalb die Erfolgsaussichten des Gerichtsverfahrens derzeit noch nicht ausreichend eingeschätzt werden können.

Im ersten Halbjahr 2026 hat die Bajaj Mobility-Gruppe im Wesentlichen eine Bankgarantie in Höhe von TUSD 6.000, zum 30. Juni 2026 umgerechnet TEUR 5.266, gegenüber einem US-amerikanischen Finanzinstitut zur Abwicklung von Zollthematiken abgegeben.

3.10 ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahrs entwickelte sich der Free Cashflow von TEUR -38.485 auf TEUR -22.122 und verbesserte sich somit um TEUR +16.363. Der Free Cashflow setzt sich auf dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von TEUR 17.321 (Vorjahr: TEUR -61.924) und dem Cashflow aus Investitionstätigkeit in Höhe von TEUR -39.443 (Vorjahr: TEUR 23.438) zusammen.

Obwohl der Brutto-Cashflow mit TEUR -28.218 aufgrund der aktuellen Ergebnissituation noch negativ ist, konnte eine Steigerung von TEUR +131.628 im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres erzielt werden. Gleichzeitig sorgte der Aufbau von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu einem negativen Gesamtbeitrag aus dem Working Capital Employed im Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von TEUR -36.585. Im Vorjahr war der stark positive Beitrag in Höhe von TEUR 178.645 aus dem Working Capital Employed maßgeblich getrieben von der Reduktion des Überbestands an Vorräten. Positiv zeigt sich dagegen im ersten Halbjahr 2026 die Entwicklung des sonstigen Nettovermögens mit TEUR 82.124, was einer Steigerung zum Vorjahreszeitraum von TEUR +162.847 entspricht. Die in vorhergehendem Abschnitt 3.9 erläuterten Veränderungen der sonstigen kurz- und langfristigen Vermögens- und Schuldspositionen stellen die Ursachen hierfür dar. In Summe führen diese drei Teilbeiträge zu einem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von TEUR 17.321 für das erste Halbjahr 2026 (Vorjahr: TEUR -61.924).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit beläuft sich im ersten Halbjahr 2026 auf TEUR -39.443 (Vorjahr: TEUR 23.438). Bereinigt um die Einmaleffekte aus den Einzahlungen aus Veräußerungen von als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierten Vermögenswerten und Gruppen beträgt er in H1 2026 TEUR -40.759 (Vorjahr: TEUR -46.954), was einer Verbesserung nach Bereinigung von TEUR +6.195 entspricht. Diese Steigerung beruht im Wesentlichen auf einer Reduktion zahlungswirksamer Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Zuge der Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen. Während im ersten Halbjahr des Vorjahres noch diesbezüglich zahlungswirksame Auszahlungen im Umfang von TEUR -54.388 getätigt wurden, belief sich dieses Engagement in H1 2026 auf nurmehr TEUR -40.329.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beläuft sich in H1 2026 auf TEUR 8.545. Im Wesentlichen umfasste die Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2026 zwei Vorgänge der Darlehensaufnahme und -tilgung. Die KTM AG konnte eine Refinanzierung mit einem internationalen Bankenkonsortium abschließen und hat einen Kredit von TEUR 550.000, abzgl. angefallener Transaktionskosten, aufgenommen. Dies entspricht dem Maximalvolumen der eingeräumten Fazilität. Zeitgleich wurde das von der Bajaj Auto International Holdings B.V., Niederlande, einem nahestehenden Unternehmen, gewährte Darlehen zur Entrichtung der erforderlichen Sanierungsquote im Umfang von TEUR 450.000 vollständig im ersten Quartal 2026 beglichen. Die angefallenen Zinsabgrenzungen im Umfang von TEUR 21.619 wurden ebenfalls beglichen, sind jedoch im Brutto-Cashflow und damit im Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit enthalten. Die Ausnutzung des Kreditrahmens der Refinanzierung ermöglichte der Gruppe zudem eine teilweise Tilgung des von der Bajaj Auto International Holdings AG, einem nahestehenden Unternehmen, ihrem Tochterunternehmen Bajaj Mobility AG bereitgestellten Darlehens. So wurden im ersten Halbjahr 2026 TEUR 77.000 des gewährten Darlehens zahlungswirksam beglichen und im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Ferner belief sich die zahlungswirksame Tilgung von Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen aufgrund geringerer Investitionstätigkeit in Leasinggegenstände auf TEUR 9.800 im ersten Halbjahr 2026, was einer Reduktion im Vergleich zum Vorjahr von TEUR 5.941 entspricht.

3.11 ANGABEN ZU FINANZINSTRUMENTEN

Zur Klassifizierung und Bewertung der Aktivseite wurden die Bewertungskategorien des IFRS 9 herangezogen. Der Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes wird durch notierte Marktpreise für das identische Instrument auf aktiven Märkten ermittelt (Stufe 1). Soweit keine notierten Marktpreise auf aktiven Märkten für das Instrument verfügbar sind, erfolgt die Ermittlung des Zeitwerts mittels Bewertungsmethoden, deren wesentliche Parameter ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren (Stufe 2). Ansonsten erfolgt die Ermittlung des Zeitwerts auf Basis von Bewertungsmethoden, für welche zumindest ein Parameter nicht auf beobachtbaren Marktdaten basiert (Stufe 3).

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten (aktivseitige Finanzinstrumente), getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Allerdings enthält sie keine Angaben zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

TEUR	Fair Value- Stufe	Bewertungs- kategorie	30.06.2026		31.12.2025	
			Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	Stufe 3	FVOCI (ohne recycling)	16	16	216	216
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Stufe 3	FVPL	13.643	13.643	2.232	2.232
Summe			13.659		2.448	
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		AC	122.363	122.363	137.270	137.270
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		AC	151.748	151.748	112.515	112.515
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		AC	34.502	34.502	53.838	53.838
Summe			308.613		303.623	
Gesamtsumme			322.272		306.071	

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Schulden (passivseitige Finanzinstrumente) getrennt nach Klassen bzw. Bewertungskategorien gemäß IFRS 9. Unterbleibt die untenstehende Angabe zum beizulegenden Zeitwert bzw. zur Stufe von finanziellen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, so stellt der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert dar.

TEUR	Fair Value- Stufe	Bewertungs- kategorie	30.06.2026		31.12.2025	
			Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten						
Zu fortgeführten Anschaffungskosten						
Finanzverbindlichkeiten	Stufe 3	AC	949.198	958.309	935.679	947.396
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Stufe 3	AC	143.054	143.054	149.162	149.162
Andere kurz- und langfristige finanzielle Schulden	Stufe 3	AC	48.589	48.589	42.744	42.744
Summe			1.140.842		1.127.585	
Gesamtsumme			1.140.842		1.127.585	

3.12 ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mit nahestehenden Unternehmen und Personen, wie sie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 erläutert sind, bestehen Geschäftsbeziehungen auf Basis fremdüblicher Verträge. Dort finden sich auch ausführliche Erläuterungen zu Art und Umfang der Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Zur Begleichung der Sanierungsquoten in der KTM-Gruppe hat die Bajaj Auto International Holdings BV, Niederlande, der KTM AG im Geschäftsjahr 2025 ein Restrukturierungsdarlehen im Umfang von TEUR 450.000 gewährt. Im Zuge der von der KTM AG erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierung im ersten Quartal 2026 wurde dieses gewährte Darlehen zuzüglich angefallener Zinsabgrenzungen im Umfang von TEUR 21.619 ebenfalls im ersten Quartal 2026 vollständig vorzeitig beglichen.

Die Ausnutzung des Kreditrahmens der Refinanzierung ermöglichte der Gruppe zudem eine teilweise Tilgung des von der Bajaj Auto International Holdings AG ihrem Tochterunternehmen Bajaj Mobility AG bereitgestellten Darlehens. So wurden im ersten Halbjahr 2026 TEUR 77.000 des gewährten Darlehens (per 31. Dezember 2025: TEUR 350.000) rückgeführt.

3.13 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Der zu den in Abschnitt 3.9 erläuterten, von als „zur Veräußerung gehalten“ klassifizierten Grundstücksflächen und Gebäuden zugehörige notarielle Kaufvertrag wurde am 30. Juli 2026 unterzeichnet. Die Übertragung des Eigentums sowie aller mit den Vermögenswerten verbundenen Chancen und Risiken wurden darin auf den Zeitpunkt der Eintragung des Erwerbers im Grundbuch festgelegt, wobei die Bajaj-Mobility Gruppe von einer zeitnahen Eintragung ausgeht. Der Kaufpreis beläuft sich unverändert auf TEUR 1.400 und wird der Gruppe mit grundbücherlicher Eintragung zufließen.

Ende Juli 2026 wurde der PIERER New Mobility Deutschland GmbH der vorläufig abschließende Bescheid aus der steuerlichen Betriebsprüfung in Deutschland übermittelt. Dieser enthält im Wesentlichen eine beiderseitige Einigung zwischen der Gesellschaft und der deutschen Finanzverwaltung zur Entrichtung einer Steuernachzahlung aus grenzüberschreitenden Vermögenstransfers im Umfang von rund TEUR 3.000. Ziel der Einigung war es, das Steuerverfahren vor dem Hintergrund der beantragten Liquidation der PIERER New Mobility Deutschland GmbH zeitnah und rechtssicher abzuschließen. Aufgrund des Abkommens zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen zwischen Deutschland und Österreich geht die Gruppe mit hoher Wahrscheinlichkeit von der Möglichkeit einer steuerlichen Geltendmachung dieses Aufwands in Österreich aus. Für die Schätzung des gewichteten durchschnittlichen effektiven jährlichen Ertragsteuersatzes sind diese gegenläufigen Sachverhalte in Summe von nur untergeordneter Bedeutung. Für den vorliegenden Halbjahresfinanzbericht ergeben sich deshalb keine wesentlichen Auswirkungen.

Nach dem Bilanzstichtag wurde in Österreich eine Gesetzesänderung zur Anhebung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 23% auf künftig 24% verabschiedet. Da die gesetzgebenden Beschlüsse erst nach dem 30. Juni 2026 erfolgten, war die Gesetzesänderung zum Abschlussstichtag noch nicht materiell verabschiedet und wurde daher bei der Bewertung latenter Steuern zum 30. Juni 2026 nicht berücksichtigt. Die Erhöhung des Körperschaftsteuersatzes soll für Wirtschaftsjahre gelten, die nach dem 01. Januar 2028 beginnen. Die Gruppe beobachtet die weitere gesetzliche Umsetzung und wird die Auswirkungen des erhöhten Körperschaftsteuersatzes auf laufende und latente Steuerpositionen im zweiten Halbjahr 2026 berücksichtigen.

Weitere Ereignisse nach dem 30. Juni 2026, die für die Bewertung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten von wesentlicher Bedeutung sind, sind entweder in diesem Halbjahresfinanzbericht berücksichtigt oder nicht bekannt.

4 ERKLÄRUNG ALLER GESETZLICHEN VERTRETER

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS GEMÄSS § 125 ABS. 1 Z 3 BÖRSEGESETZ

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte verkürzte Konzernzwischenabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Bajaj Mobility-Konzerns vermittelt und dass der Halbjahreslagebericht des Konzerns ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bezüglich der wichtigen Ereignisse während der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres und ihrer Auswirkungen auf den verkürzten Konzernzwischenabschluss, bezüglich der wesentlichen Risiken und Ungewissheiten in den restlichen sechs Monaten des Geschäftsjahres und bezüglich der offen zu legenden wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen vermittelt.

Mattighofen, am 27. August 2026



Mag. Gottfried Neumeister
CEO



Mag. Petra Preining
CFO

DISCLAIMER

Dieser Bericht enthält zukunftsbezogene Aussagen, die auf Basis von zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. Sie werden üblicherweise mit Wörtern wie „erwarten“, „planen“, „rechnen“, „beabsichtigen“, „könnten“, „werden“, „Ziel“, „Einschätzung“ und ähnlichen Begriffen umschrieben. Aussagen dieser Art beruhen auf aktuellen Erwartungen und Annahmen. Solche Aussagen unterliegen ihrer Natur nach bekannten und unbekannten Risiken und Unsicherheiten. Die tatsächlichen Entwicklungen können von den dargestellten Erwartungen daher wesentlich abweichen. Empfänger dieses Berichts sollten diese Aussagen daher nur mit der entsprechend gebotenen Vorsicht zur Kenntnis nehmen. Weder Bajaj Mobility AG noch irgendeine andere Person übernehmen für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Bericht enthaltenen, die Zukunft betreffenden Aussagen Verantwortung. Die Bajaj Mobility AG übernimmt keine Verpflichtung, diese Aussagen, etwa in Hinblick auf geänderte Annahmen und Erwartungen oder zukünftige Entwicklungen und Ereignisse sowie tatsächliche Ergebnisse zu aktualisieren. Durch die kaufmännische Rundung von in diesem Bericht enthaltenen Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen. Minusbeträge sind in Klammern angeführt. Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren der Bajaj Mobility AG dar. Der Bericht wurde in deutscher und englischer Sprache verfasst. Maßgeblich ist in Zweifelsfällen die deutschsprachige Version. Druck- und Satzfehler vorbehalten. Veröffentlicht am 27.08.2026.

IMPRESSUM

EIGENTÜMER, HERAUSGEBER UND VERLEGER

Bajaj Mobility AG
Stallhofnerstraße 3, 5230 Mattighofen, Österreich
FN 78112 x / Landes- und Handelsgericht Ried im Innkreis
Konzeption: Bajaj Mobility AG
Inhouse erstellt mit firesys

KONTAKT

Investor Relations
Bajaj Mobility AG
Stallhofnerstraße 3
5230 Mattighofen
+43 (0)7742 / 60 00
ir@bajajmobility.com
www.bajajmobility.com