LAGEBERICHT

ZUM JAHRESABSCHLUSS PER 31.12.2025 DER KTM FORSCHUNGS & ENTWICKLUNGS GMBH, MATTIGHOFEN

1. ALLGEMEINES

Die KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH mit Sitz in Mattighofen ist eine Tochtergesellschaft der KTM AG. In der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH sind die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten der Bajaj Mobility-Gruppe gebündelt.

Die Gesellschaft steht mit der Bajaj Auto International Holdings AG, Mattighofen und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Dieser Konzernabschluss wird beim Landes- als Handelsgericht Ried im Innkreis unter der Nummer FN 532159 m hinterlegt und stellt den Konzernabschluss für den größten Konzernkreis dar.

Der Konzernabschluss für den kleinsten Konzernkreis wird von der Bajaj Mobility AG, Mattighofen erstellt und wird beim Landes- und Handelsgericht Ried im Innkreis unter der Nummer FN 78112 x hinterlegt.

2. INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEN IM JAHR 2025 ABGESCHLOSSENEN SANIERUNGSVERFAHREN VON WESENTLICHEN TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Informationen zu den gerichtlichen Sanierungsverfahren, die im Jahr 2025 abgeschlossen wurden.

Am 29. November 2024 hat der Vorstand der KTM AG nach Prüfung der Alternativen einen Antrag auf Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG (Aktenzeichen 17 S 56/24b) und ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH (Aktenzeichen 17 S 59/24v) und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Aktenzeichen 17 S 62/24k) beim Landesgericht Ried im Innkreis, Österreich, gestellt.

Die Sanierungsverfahren der KTM AG und ihrer beiden Tochtergesellschaften wurde am 16. Juni 2025 mit der fristgerechten Hinterlegung der 30-prozentigen Barquote vom 22. Mai 2025 in Höhe von 525 Mio. EUR durch die endgültige gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans vollständig abgeschlossen.

Nach dem vollständigen gesetzlichen Abschluss des Sanierungsverfahrens hat der Sanierungsverwalter mit der Auszahlung der angemeldeten und anerkannten Forderungen an die Gläubiger begonnen. Diese Forderungen sind zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 bereits an die Gläubiger ausbezahlt.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich der Gesamtbetrag des Sanierungsgewinns im Laufe des Geschäftsjahres 2026 weiter verändert. Grund dafür sind noch nicht abgeschlossene Verfahren zur Feststellung und Auszahlung einerseits einzelner Gläubigerforderungen sowie andererseits 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 in diesem Zusammenhang allerdings nicht von wesentlichen Nachmeldungen aus, die dann auch zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Wesentliche weitere Schritte im Zuge der Restrukturierung

Obwohl das gerichtliche Sanierungsverfahren im Geschäftsjahr 2025 erfolgreich und rechtskräftig abgeschlossen wurde, steht die Gesellschaft weiterhin vor der konsequenten Umsetzung der dem Verfahren zugrunde liegenden Sanierungspläne sowie deren laufender Anpassung an aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen. Der Fortführung und Weiterentwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen misst die Gesellschaft höchste Priorität bei. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken und die Grundlage für eine Rückkehr zu stabilen operativen Ergebnissen zu schaffen. Der gerichtliche Abschluss des Sanierungsverfahrens war damit ein wichtiger, jedoch lediglich erster notwendiger Schritt im fortdauernden Transformationsprozess.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen zur Reduktion anfallender Kosten liegt der Fokus auf der weiteren Senkung der Fixkosten, der Straffung konzernaler Strukturen, der Fokussierung des Produkt- und Projektportfolios sowie der Optimierung des internationalen Standort- und Führungsnetzwerks.

Annahme zur Unternehmensfortführung

Dieser Jahresabschluss wird unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt. Die Gesellschaft ist eine Tochtergesellschaft der KTM AG. Ihr Geschäftszweck besteht darin, innovative Lösungen und Dienstleistungen im Bereich Forschung, Entwicklung und technische Umsetzung zu erarbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der Unternehmensgruppe nachhaltig zu stärken. Die KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, sowie die Muttergesellschaft KTM AG und deren Tochtergesellschaft KTM Components GmbH, haben am 29. November 2024 den Antrag auf Eröffnung eines gerichtlichen Sanierungsverfahrens mit Eigenverwaltung eingereicht. Die Verfahren wurden am 23. Mai 2025 formal abgeschlossen, der endgültige Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Bestätigung erfolgte nach Ablauf der gesetzlichen Rekursfrist gemäß § 260 IO am 16. Juni 2025. Aufgrund der bestehenden wirtschaftlichen und organisatorischen Verbindungen der Gesellschaft zur Muttergesellschaft KTM AG, geht die Geschäftsführung davon aus, dass der Fortbestand der KTM AG eine wesentliche Bedingung für die Annahme der Unternehmensfortführung der Gesellschaft ist.

Nach Realisierung des Sanierungsgewinns in Höhe von 63 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2025 wird ein positives Eigenkapital ausgewiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass bei Beschluss der 30%-Sanierungsquote Forderungen in Höhe von 89 Millionen Euro angemeldet waren, die zum Bilanzstichtag 31.12.2024 als Verbindlichkeit ausgewiesen wurden.

Nach endgültig gerichtlicher Bestätigung der Sanierungsverfahren sowie der Bereitstellung ausreichender Fremdkapitalmittel durch den inzwischen Mehrheitseigentümer Bajaj, sowie der Durchführung weiterer Maßnahmen zur Restrukturierung geht das Management davon aus, dass die wesentlichen Unsicherheiten in Bezug auf die Fortführung des Unternehmens beseitigt wurden und vom Fortbestand des Unternehmens auszugehen ist.

Trotz verbesserter Rahmenbedingungen ist das Unternehmen weiterhin endogenen und exogenen Risiken ausgesetzt, die auch erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Performance bzw. die Erreichung der vom Management gesetzten Zielen haben können. Diese Risiken betreffen insbesondere die für die Erzielung der geplanten Ertragskraft relevanten makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen. Die Entwicklung dieser externen Einflussfaktoren kann von den zugrunde gelegten Annahmen abweichen und sich entsprechend auf die zukünftige Geschäftsentwicklung der Gesellschaft auswirken. Sollte es zu einer derzeit nicht absehbaren, wesentlichen nachteiligen Veränderung dieser Rahmenbedingungen kommen, kann dies zur Kompensation wesentlicher Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens ggf. auch die Einleitung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich machen.

Das Management reagiert auf diese Rahmenbedingungen weiterhin mit unverändert starker Überwachung der Umsetzung der strategischen Prioritäten, setzt zusätzliche Initiativen zur Reduktion von Kosten und zur Steigerung der Ertragskraft. Im Geschäftsjahr 2025 konnte die KTM-Gruppe bereits Erfolge bei der Wiederherstellung der Ertragskraft erzielen und Einsparungsmaßnahmen in wesentlichem Umfang umsetzen.

3. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die weltwirtschaftliche Entwicklung blieb im Jahr 2025 sowie zu Beginn des Jahres 2026 trotz eines anspruchsvollen Umfelds insgesamt robust. Das globale Wachstum erreichte nach den Ermittlungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) 2025 rund 3,3%. Für 2026 wird ein Wirtschaftswachstum laut IWF auf ähnlichem Niveau erwartet. Die Dynamik variiert jedoch weiterhin deutlich zwischen den Regionen.

In der Eurozone bleibt das Wirtschaftswachstum moderat. Für 2026 prognostiziert der IWF eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 1,3%. Deutschland zeigt nach einem schwachen Vorjahr 2025 zwar eine leichte Erholung, bleibt jedoch durch strukturelle und energiepreisbedingte Faktoren belastet. In den USA wird für 2026 ein Wachstum von 2,4% erwartet. Positive Impulse resultieren insbesondere aus fiskalischen Maßnahmen, einer sich entspannenden Zinssituation und hoher Investitionstätigkeit im Technologiesektor.

Das internationale Umfeld bleibt von erhöhten Unsicherheiten geprägt. Zwar hat sich die Handelspolitik im Vergleich zu 2024 stabilisiert; dennoch bestehen protektionistische Maßnahmen und strategische Kalküle weiterhin fort. Anpassungen insbesondere bei den US-Zöllen, die teilweise mit neuen Akzenten zu Belastungen von Importeuren führen, werden durch andere handelspolitische Eingriffe ergänzt und tragen weiterhin zu Unsicherheiten in den globalen Lieferketten bei.

Geopolitische Risiken bleiben ein wesentlicher Belastungsfaktor. Die durch die kriegerischen Handlungen hervorgerufene Unsicherheit in der Ukraine sowie die angespannte Lage im Nahen Osten wirken sich weiterhin auf Transportwege und Energiepreise aus. Der IWF verweist zudem auf mögliche Störungen wichtiger Handelsrouten, die kurzfristig inflations- und kostenwirksam sein könnten.

Fiskalisch befinden sich zahlreiche große Volkswirtschaften in einer Phase der Neuorientierung. Die USA setzen verstärkt auf investitionsorientierte Programme, während europäische Staaten unter anderem durch steigende Verteidigungsausgaben vor strukturellen Finanzierungserfordernissen stehen. Gleichzeitig bleiben erhöhte Staatsschulden in vielen Ländern ein Risikofaktor für Finanzmarktvolatilität.

Die weltweite Inflationsentwicklung hat sich im Verlauf des Jahres 2025 weiter abgeschwächt und folgt 2026 einem moderaten Abwärtstrend. Der IWF prognostiziert für 2026 einen Rückgang der globalen Verbraucherpreisinflation auf 3,8% nach 4,1% im Vorjahr. In den entwickelten Volkswirtschaften wird die Teuerung voraussichtlich auf rund 2,2% sinken, während sie in den Schwellen- und Entwicklungsländern mit 4,8% weiterhin erhöht bleibt. Insgesamt reflektiert die globale Inflationsverlangsamung rückläufige Energiepreise, nachlassende Nachfrageimpulse sowie eine Normalisierung der Lieferketten. Regional bestehen jedoch Unterschiede: In der Eurozone wird für 2026 eine Inflationsrate nahe dem EZB-Ziel erwartet, während die USA aufgrund verzögerter Preis- und Tarifwirkungen erst 2027 eine Rückkehr zum 2%-Ziel erreichen dürften.

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

4. MARKTENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2025 reduzierten sich die Zulassungszahlen von Motorrädern in den relevanten Märkten insgesamt um -2,4% (-108.000 Motorräder). Die Entwicklung zeichnet ein kennbar heterogenes Bild: Europa war konfrontiert mit dem stärksten nominalen Rückgang (Einmaleffekt durch Homologationswechsel, wie im Marktbericht betreffend das Geschäftsjahr 2024 weitergehend erläutert), Nordamerika erfuhr eine moderate Korrektur, Australien und Neuseeland setzten den Negativtrend fort und Asien blieb weiterhin klar rückläufig.

[1] World Economic Outlook; International Monetary Fund, Update January 2026.

Die Entwicklung des Motorradmarkts im Geschäftsjahr 2025 war geprägt von regulatorisch bedingten Vorzieheffekten, einer zyklischen Nachfrageabkühlung in Schlüsselmärkten sowie temporären internen Lieferrestriktionen im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Diese Kombination führte zu einer unterdurchschnittlichen Marktanteilsentwicklung der Marken der Bajaj Mobility-Gruppe, die trotz der strukturell attraktiven Markenpositionierung in den Bereichen Performance-Street (insbesondere über die Marke KTM), Premium-Heritage/Adventure (insbesondere über die Marke Husqvarna) und Offroad/Trial (insbesondere über die Marke GASGAS) nicht kompensiert werden konnte. Während in manchen Regionen der Bereich der Sportmotorräder als einzig wachsendes Großsegment im Kalenderjahr 2025 vorrangig von Wettbewerbern besetzt wurde. Mit wiederanlaufender Versorgung der Märkte mit neuen Produkten der Gruppe und fokussiertem Aufbau der Händlerläger mit Neuwaren in den Kernbereichen, erwartet die Gruppe eine deutliche Besserung der aktuellen Marktposition bzw. eine Wiederaufholung der Rücksetzer aus dem Geschäftsjahr 2025. Die erfahrende anhaltend hohe Zahlungsbereitschaft der Endkunden für Premium-Technologie unterstreicht die Werthaltigkeit des angebotenen Portfolios der Gruppe. Zusammenfassend ist die Marktentwicklung des Geschäftsjahres 2025 für die Gruppe im Wesentlichen als Übergangsjahr zu werten, in dem exogene Effekte, hervorgerufen insbesondere durch regulatorische Anpassungen und Zinsentwicklungen, sowie einmalige interne Faktoren, vorrangig aufgrund der Sanierungs- und Restrukturierungsverfahren, die Grundstärke der Marken der Gruppe überlagerten.

» Europa (ohne Motocross)

Der europäische Markt fiel auf knapp unter 800.000 Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2025 (-16,6%). Dieser Rückgang reflektiert wesentlich einen Einmaleffekt durch hohe Tageszulassungen Ende 2024 infolge der Umstellung der Euro-Homologation per 1. Jänner 2025. Der Effekt kann auf ca. 10 Prozentpunkte taxiert werden. Damit beläuft sich die bereinigte Marktentwicklung im Bereich von ca. -6-7%. Nominell die stärksten Rückgänge verzeichneten die Märkte in Deutschland (-37,8%), Großbritannien (-18,8%) sowie Italien (-18,6%) .

Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe mit ihren Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS verringerte sich von im Vorjahr 11,1% auf nunmehr 4,7%. Neben dem allgemeinen Markttrend liegt der wesentliche Grund für diesen Rückgang im temporären Produktionsstopp zum Ende des Geschäftsjahres 2024 sowie in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2025 im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Dieser Produktionsstopp hat die Lieferfähigkeit, Modellverfügbarkeit und Händlerauffüllung mit neuen Produkten wesentlich beeinflusst.

Die Gruppe ist mit der Marke KTM im Bereich Naked/Adventure/Enduro, im Bereich Premium-Heritage/Adventure mit der Marke Husqvarna und im Bereich Offroad/Trial mit der Marke GASGAS auf dem europäischen Markt strukturell stark. Oben angeführter Vorzieheffekt aus Tageszulassungen Ende 2024 belastete vor allem Subsegmente betreffend Straßen-Motorräder, in denen die Marke KTM stark vertreten ist. Der Offroad-Bereich allgemein konnte diesen Effekt mangels messbarer EU-Zulassungen nur begrenzt kompensieren.

» Nordamerika (inkl. Motocross)

Der nordamerikanische Motorradmarkt sank um -5,9% auf 467.000 zugelassene Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken reduzierte sich von 12,8% auf 9,0%.

Inhaltlich entwickelten sich im Wesentlichen alle Motorrad-Segmente auf dem nordamerikanischen Markt rückläufig, während der Bereich Sportsbikes ein erhebliches Wachstum verzeichnete (+17,0%). In den ersten Wochen des Geschäftsjahres 2026 hat sich dabei gezeigt, dass diese hohe Nachfrage nunmehr auch auf die neu eingeführte KTM 990 RC R übergeht.

Traditionell ist die Position der Gruppe auf dem nordamerikanischen Markt traditionell im Bereich Offroad/Enduro/Motocross stark. Eine Steigerung der Präsenz im Bereich Street/Sportsbike ist anvisiert, wobei der Rückgang der Marktanteile analog zum europäischen Markt auch auf die eingeschränkte Versorgung durch neue Produkte im Zuge der Produktionsunterbrechungen verstärkt wurde.

» Australien/Neuseeland (inkl. Offroad)

Die Marktentwicklung in Australien und Neuseeland zeigt eine analoge Tendenz zu den übrigen Märkten: Die Volumina der Gesamt-Neuzulassungen sank um -4,5% auf 61.000 Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe sank im Gleichklang ebenfalls auf 14,5% (Vorjahr: 18,6%).

Der australische und neuseeländische Motorradmarkt zeigt sich traditionell sehr affin für den Offroad-Bereich, was im Allgemeinen ein positiver Faktor für die Offroad-starke Gruppe darstellt. Nichtsdestoweniger überwogen im Geschäftsjahr 2025 zyklisch bedingte Abkühlungen der Nachfrage, höhere allgemeine Finanzierungskosten sowie die ebenso eingeschränkte Versorgung mit Neuwaren durch die Gruppe.

» Asien (Premium-Importe & >250 ccm Segmente)

Der für die Gruppe relevante asiatische Raum verzeichnete ebenfalls deutliche Rückgänge betreffend die Zulassungszahlen von Motorrädern; in einer Gesamtbetrachtung beläuft sich der Rückgang auf -25,0%. Hervorzuheben sind insbesondere die Märkte in Thailand (-74,9%), China (Premium-Import, -13,6%) und Japan (Modelle mit mehr als 250 ccm, -7,5%). Der Marktanteil der Gruppe entwickelte sich von 5,1% im Vorjahr auf nunmehr 3,9% für das Geschäftsjahr 2025.

Die Gruppe partizipiert auf dem asiatischen Motorradmarkt vorrangig im Bereich der Premium-Importe (Marken KTM und Husqvarna) sowie Offroad-Nischenprodukten (Marke GASGAS). Das Geschäftsjahr 2025 kennzeichnete sich im asiatischen Raum durch eine wesentliche Volatilität der Nachfrage, preisliche Sensitivitäten im Segment Einsteiger-Premium sowie belastender Importrestriktionen und -abgaben. Auch hier wirkte sich die eingeschränkte Verfügbarkeit mit Neuwaren punktuell maßgeblich aus.

5. WEITERE WESENTLICHE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, allesamt Tochterunternehmen der vormals Pierer Mobility AG, hat der langjährige Minderheiteneigentümer, die Bajaj Gruppe, umfangreiche Finanzierungen zum erfolgreichen Abschluss aller drei Verfahren bereitgestellt. Dabei hat sich die Bajaj Gruppe auch eine Call-Optionsvereinbarung auf sämtliche Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG, die ihrerseits 74,94% der Anteile an der vormals Pierer Mobility AG hält, gesichert. Diese Option wurde im November 2025 ausgeübt und sämtliche verbleibende Anteile im Umfang von 50,01% an der vormals Pierer Bajaj AG an die Bajaj Gruppe übertragen. Damit ist die Bajaj Gruppe seither Mehrheitseigentümer an der vormals Pierer Mobility AG.

Im Zuge des Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurde im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 zwei Umfirmierung beschlossen: Die vormals Pierer Bajaj AG firmiert nunmehr als Bajaj Auto International Holdings AG, die Firma der vormals Pierer Mobility AG lautet nun auf Bajaj Mobility AG. Im vorliegenden Jahresabschluss unterbleibt aus Gründen der Verständlichkeit die weitere Nennung des vormaligen Unternehmens- oder Gruppennamens.

Am 13.Jänner 2026 hat die Bajaj Mobility-Gruppe weitere Schritte im Rahmen der Restrukturierung ergriffen und Maßnahmen angekündigt. Diese beinhalten insbesondere einen Personalabbau von rund 500 Beschäftigten, der überwiegend den Angestelltenbereich sowie das mittlere Management betreffen wird. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung war jedoch noch nicht bekannt, in welchem Ausmaß und in welcher Höhe diese angekündigten Maßnahmen konkrete Auswirkungen auf die Gesellschaft selbst haben werden und in welchem Umfang auf die übrigen Tochtergesellschaften der Bajaj Mobility-Gruppe.

6. GESCHÄFTSVERLAUF

Folgende wesentliche Kennzahlen zeichnen das abgelaufene Geschäftsjahr der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH aus:

Kennzahlen	**GJ 2025 TEUR**	**GJ 2024 TEUR**
Umsatz	111 954	193 506
EBIT	60 026	-29 791
EBIT-Marge	53,6%	-15,4%
Bilanzsumme	66 710	75 112
Eigenkapital	46 401	-26 864
Eigenkapitalquote	69,6%	-35,8%
Mitarbeiterstand zum 31.12.	537	718

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

5. ERGEBNISANALYSE

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Nettoumsatz in Höhe von TEUR 111.954 erzielt (Vorjahr: TEUR 193.506). Die Umsatzerlöse beinhalten im Wesentlichen Leistungsverrechnungen aus Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten an die KTM AG. Der Umsatzrückgang resultiert im Wesentlichen daraus, dass aufgrund von Kurzarbeit sowie des Personalabbaus im Zuge des Sanierungsverfahrens im Geschäftsjahr in geringerem Umgang Entwicklungsdienstleistungen erbracht und verrechnet werden konnten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 74.934 (Vorjahr: TEUR 23.768) beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Forschungsprämie und den Sanierungsgewinn in Höhe von TEUR 62.522.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen in Höhe von TEUR 4.695 (Vorjahr: TEUR 19.614) entsprechen einem Anteil von 4,2% am Gesamtumsatz (-5,9% Prozentpunkte zum Vorjahr). Die signifikante Veränderung gegenüber dem Vorjahr beruht einerseits auf der erfolgreichen Umsetzung der Einsparungsmaßnahmen, andererseits auf der geringeren operativen Tätigkeit im 1. Halbjahr 2025.

Der Personalaufwand in Höhe von TEUR 48.904 (Vorjahr: TEUR 75.361) entspricht einem Gesamtumsatz-Anteil von 43,7%. Während der Kurzarbeitsphase im 1. Halbjahr 2025 waren die Mitarbeiter nur im Ausmaß von 80% beschäftigt. Die Reduktion trug, gemeinsam mit dem Personalabbau im Zuge des Sanierungsverfahrens, wesentlich zu dieser Entwicklung bei.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von TEUR 67.944 (Vorjahr: TEUR 145.684) enthalten im Geschäftsjahr 2025 überwiegend Verrechnungen für Konzernleistungen in Höhe von TEUR 42.858 und Fremdleistung in Höhe von TEUR 15.350. Analog zu den Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen ist die gravierende Veränderung gegenüber dem Vorjahr auf die erfolgreiche Umsetzung der Einsparungsmaßnahmen, sowie die geringere operative Tätigkeit im 1. Halbjahr 2025 zurückzuführen.

Das Finanzergebnis beträgt TEUR 249 (Vorjahr: TEUR -444).

Das Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von TEUR 60.026 (Vorjahr: TEUR -29.791) entspricht einer Marge vom Umsatz von 53,6% (Vorjahr: -15,4 %) und resultiert im Wesentlichen aus dem Sanierungsgewinn in Höhe von TEUR 62.522.

Die Steuern vom Einkommen betragen TEUR 150 (Vorjahr: TEUR 13.073) und enthalten zur Gänze Aufwendungen der Steuerumlage Vorjahre sowie Aufwände aus latenten Steuern.

6. BILANZANALYSE

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr um 11,2% auf TEUR 66.710 (Vorjahr: TEUR 75.112) gesunken.

Das Anlagevermögen in Höhe von TEUR 30.179 (45,2% der Bilanzsumme) hat sich um TEUR 5.263 im Vergleich zu Vorjahr reduziert. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen gemäß Nutzungsdauer.

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen von TEUR 13.895 auf TEUR 19.659.

Die sonstigen Forderungen haben sich zum Vorjahr um TEUR 9.675 auf TEUR 11.357 reduziert. Die sonstigen Forderungen beinhalten im Wesentlichen die Abgrenzung der Forschungsförderungen.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr von TEUR –26.864 auf TEUR 46.401 erhöht. Die Veränderung ergibt sich aus dem Ergebnis nach Steuern von TEUR 60.125. Somit wird zum 31.12.2025 eine Eigenkapitalquote von 69,6% (Vorjahr: -35,8%) ausgewiesen. Der Anstieg ist auf den positiven Abschluss des Sanierungsverfahrens mit Eigenverwaltung am 16. Juni 2025 und den daraus resultierenden Sanierungsgewinn in Höhe von TEUR 62.522. Darüber hinaus leistete die Muttergesellschaft einen Kapitalzuschuss in Höhe von TEUR 13.140, der zur Begleichung der im Rahmen des Sanierungsverfahrens festgesetzten Quote verwendet wurde.

Die sonstigen Rückstellungen sanken gegenüber dem Vorjahr von TEUR 7.930 auf TEUR 3.682. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus dem Verbrauch der Rückstellungen aus dem Restrukturierungsverfahren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 2.403 wurden im Rahmen des Sanierungsverfahrens zur Gänze abgegolten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen konnten stichtagsbezogen auf TEUR 5.196 gesenkt werden. Bedeutenden Einfluss auf diesen Rückgang hatten die in höherem Umfang geleistete, angeforderte Vorauszahlungen an Lieferanten und deutlich kürzer gewährte Zahlungsziele.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sind von TEUR 18.463 auf TEUR 6.510 gesunken. Darin enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von TEUR 4.134, sowie Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von TEUR 1.130.

7. LIQUIDITÄTSANALYSE

Die liquiden Mittel sanken gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.222 auf TEUR 208.

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich beträgt TEUR -2.055 (Vorjahr: -14.903). Der Investitions-Cashflow in Höhe von -168 TEUR (Vorjahr: -2.569 TEUR) stammt aus Investitionen in Sachanlagen und führt zu einem Free-Cash-Flow von TEUR -2.222.

Der Cash-Flow aus den Finanzierungsaktivitäten beträgt TEUR 0.

8. INVESTITIONEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden insgesamt (ohne Berücksichtigung von Desinvestitionsmaßnahmen) TEUR 168 bzw. 0,1% des Umsatzes investiert. Die Investition wurden auf niedrigem Niveau im Vergleich zu den Vorjahren vorgenommen und betreffen ausschließlich Sachanlagen wie Prüfstände und Messtechnik.

NICHT - FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

9. RISIKOBERICHT

Die Gesellschaft ist in die Bajaj-Mobility-Gruppe eingebunden. Aufgrund ihrer Funktion als Forschungs- und Entwicklungseinheit der Gruppe, wirken sich die wesentlichen Risiken aus der wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns auch auf die Gesellschaft aus. Diese betreffen insbesondere Finanz- und Liquiditätsrisiken, die allgemeine Markt- und Branchenentwicklung, Zinsänderungsrisiken sowie wertänderungs- und verfügbarkeitsbezogene Risiken im Zusammenhang mit der Beschaffung und Bereitstellung forschungs- und entwicklungsrelevanter Ressourcen.

Diese Risikofaktoren bestehen trotz der erfolgreich abgeschlossenen insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH und der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH fort und bleiben für die zukünftige Geschäftsentwicklung der Gesellschaft maßgeblich.

10. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

ORGANISATION

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der Gruppe ist global aufgestellt. Der zentrale Entwicklungsstandort befindet sich in Mattighofen. Neben der Durchführung zahlreicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte werden von dort aus die F&E-Aktivitäten der anderen Standorte unterstützt, welche sich in Spanien und den USA befinden. Aufgrund der örtlichen und klimatischen Gegebenheiten sowie der Nähe zum Testcenter IDIADA Proving Ground ist der Forschungsstandort in Terrassa, Spanien, als Ausgangsbasis für die Erprobung von Motorrädern gut geeignet. Zusätzlich wurde dort die Entwicklungsstandort aufgebaut der sich mit der Entwicklung von Bremssystemen beschäftigt, welche unter der Marke WP produziert und in ausgewählten KTM-Modellen verbaut werden. In den USA liegt der Fokus darauf, die Compliance der Produkte mit den für den nordamerikanischen Markt spezifischen Vorgaben sicherzustellen sowie auf ergänzenden Entwicklungen. Die Bajaj Mobility-Gruppe kooperiert mit Forschungseinrichtungen, OEMs und Start-Ups sowohl aus der Motorrad- und Automobilindustrie als auch aus anderen Industriezweigen.

Wesentliche Bereiche der F&E-Aktivitäten umfassen die Digitalisierung – sowohl im Bereich F&E selbst als auch produktbezogen –, Weiterentwicklung von Antriebstechnologien, Forschung und Entwicklung zu Leichtbauweise und Modularität, Entwicklung von Bremssystemen sowie die Weiterentwicklungen von Sicherheits- und Komfortfunktionen. Dabei umspannen die F&E-Aktivitäten den gesamten Produktentstehungsprozess – von der Grundlagenforschung im Bereich Materialeinsatz, über die Vorentwicklung und Prototypenfertigung bis hin zur Serienreife.

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 beschäftigte das Unternehmen 595 Mitarbeiter im Forschungs- und Entwicklungsbereich (Vorjahr: 1.173), das entspricht 15,7% der gesamten Belegschaft. Der Rückgang resultiert aus den verschiedenen Maßnahmen der Bajaj Mobility-Gruppe zur Senkung der F&E-Kosten. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 14,0% (Vorjahr: 13,1%) des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet, dies entspricht in absoluten Werten 141,0 Mio. EUR (Vorjahr: 235,1 Mio. EUR).

ZUSAMMENARBEIT MIT CFMOTO UND BAJAJ

Die Unternehmensgruppe setzte im Geschäftsjahr 2025 die Zusammenarbeit mit Bajaj Auto (Pune, Indien) im Bereich Forschung und Entwicklung erfolgreich fort. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten konzentrieren sich weiterhin auf die europäischen Standorte der Gruppe. Gleichzeitig wird die Industrialisierung der entwickelten Produkte zunehmend durch den neuen Mehrheitseigentümer Bajaj unterstützt. Die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner CFMOTO (Hangzhou, China) wurde ebenfalls fortgesetzt. Ziel dieser globalen Kooperationen ist die gezielte Nutzung beiderseitiger Synergien. Insbesondere die vertiefte Zusammenarbeit mit Bajaj Auto ermöglicht es, gemeinsame Potenziale im Bereich Forschung und Entwicklung zu erschließen und diese direkt in die Produktentwicklung einfließen zu lassen.

DIGITALISIERUNG

Die Virtualisierung und Digitalisierung der Produktentwicklung und -testung sind wichtige Bausteine zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Ein digitaler Faden durch den Entwicklungsprozess in Kombination mit computergestützten Entwicklungs- und Simulationsmethoden reduziert dabei den Bedarf an physischen Prototypen, was den Aufwand erheblich verringern kann. Dieser Entwicklungsansatz wird als virtueller Prototyp („Digital Twin“) bezeichnet und ermöglicht zu jedem Zeitpunkt eine valide Aussage hinsichtlich der Erreichung von Zielwerten und Planungszielen. Dadurch können physische Prüfungen von Komponenten und Gesamtfahrzeugen sowohl auf Prüfständen als auch unter realen Einsatzbedingungen reduziert und auch effizienter durchgeführt werden. Kombiniert wird dieser Ansatz mit einer Betrachtung des gesamten Produktlebenszyklus von den Rohstoffen über die Entwicklung, Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung bzw. Entsorgung, welche die Entwicklung langlebigerer Produkte fördert.

ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Die Gruppe arbeitet sowohl im Bereich der Verbrennungsmotoren (ICE-Motoren) als auch bei alternativen Antriebstechnologien an Projekten zur Steigerung der Effizienz sowie der Verbesserung und Neuentwicklung von Bauteilen und Komponenten. Ziel ist die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs mit gleichzeitiger Verbesserung des Fahrgefühls. Im Geschäftsjahr 2025 wurden hierzu mehrere Projekte fortgeführt, welche sich beispielsweise mit der Verbrennungsentwicklung, Leistungsdichte und Effizienz von ICE-Motoren beschäftigten.

Im Bereich der alternativen Antriebstechnologien ist die Gruppe an mehreren Projekten zur Weiterentwicklung von Batterien beteiligt. Exemplarisch anzuführen ist das von der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft) geförderte Projekt LiONESS, welches ausgehend von einer multidisziplinären Bewertung die Optimierung der Batteriesysteme unter Berücksichtigung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit zum Ziel hat. Die Forschungsabteilung der Gruppe war außerdem Partner im von der EU im Rahmen des Horizon Europe geförderten Projektes Stan4SWAP. Im Zuge dessen wurde bis November 2025 eine Standardisierungs-Roadmap für Batteriewechselsysteme bei L-Kategorie-Fahrzeugen erstellt. Die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich der batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge gliedern sich dabei in Low-Voltage- und High-Voltage- Projekte.

LEICHTBAUWEISE UND MODULARITÄT

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das einhergehende Potential zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion sowie Verbesserung der Fahreigenschaften sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsstrategie.

Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der Gruppe beschäftigt sich in verschiedenen Projekten mit der Entwicklung von gewicht- und materialsparenden Alternativen von Fahrzeugbauteilen. Dies kann sowohl Einfluss auf den Ressourcenbedarf als auch auf das Fahrverhalten und den Energiebedarf der Produkte haben. Gleichzeitig kann durch alternative Verbindungskonzepte die Personalisierbarkeit der Fahrzeuge sowie die Stofftrennung am Ende des Lebenszyklus verbessert werden. Im Geschäftsjahr 2025 arbeitete die Gruppe beispielsweise an der Weiterentwicklung von ausgewählten Heckrahmen und -auslegern sowie Tanksystemen.

ENTWICKLUNG VON BREMSSYSTEMEN

Am Standort in Spanien wurde die Entwicklung von Bremssystemen erfolgreich initiiert und bis zur Serienreife vorangetrieben. Für die unter der Marke WP produzierten Bremssysteme, die künftig in KTM-Motorrädern verbaut werden, wurde eine speziell dafür ausgelegte Entwicklungsinfrastruktur aufgebaut. Die Aktivitäten umfassen unter anderem die Konstruktion einzelner Komponenten, Produkttests, Qualitätssicherung, Prototyping sowie die Integration in bestehende Fahrzeugplattformen. Zusätzlich befasst sich das Team auch mit der Entwicklung von speziell benötigten Produktionswerkzeugen. Für die Serienfertigung wurden in Zusammenarbeit mit einem externen Partner Produktionsanlagen in Indien aufgebaut.

SICHERHEITS- UND KOMFORTFUNKTIONEN

Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Die Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen und der Steigerung des Komforts. Hierzu laufen beispielsweise Projekte zur Förderung der Ergonomie, die durch die Berücksichtigung individueller Nutzereigenschaften und -präferenzen auch zur Verbesserung der Sicherheit und Komfortgewinn beitragen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde unter anderem ein besonderer Fokus auf die Schnittstellen zwischen Fahrer und Fahrzeug gelegt sowie das Adaptive Cruise Control (ACC) weiterentwickelt. Bei Letzterem handelt es sich um ein Frontradarsystem, das beispielsweise das automatische Einhalten von Abständen zu vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern ermöglicht.

AUSBLICK 2026 UND DARÜBER HINAUS

Die unternehmensweiten Digitalisierungsinitiativen werden sich weiterhin mit der Effizienzsteigerung aller Schritte im Produktlebenszyklus befassen, wobei auch die Einsatzmöglichkeiten von Künstlicher Intelligenz schrittweise evaluiert und implementiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Konnektivität. Im Fokus steht künftig die Entwicklung einer durchgängigen End-to-End-Datenkette entlang des Produktentwicklungs- und Produktlebenszyklus. Diese soll die Serviceorientierung und Kundenzentrierung stärken und gleichzeitig die Datenqualität sowie -verfügbarkeit für die gesamte Gruppe signifikant verbessern.

Mit der zunehmenden Komplexität moderner Motorräder vollzieht sich ein Wandel von einer Mechanik-getriebenen Entwicklungsstrategie hin zu einer Feature-orientierten Strategie. Parallel dazu bleibt die Effizienzsteigerung in den Wertschöpfungsprozessen ein zentrales Ziel. Die Gruppe wird relevante Trends und Technologien weiterhin aktiv beobachten und bewerten. Das Design der Produkte wird zunehmend als strategische Schlüsselkompetenz verstanden und nunmehr weiter im Unternehmen selbst forciert: Um dieses Potenzial gezielt zu bündeln, entsteht ein eigenes In-House Designcenter, das Know-how und Kreativität vereint und zu einer weiteren Beschleunigung der Entwicklungsgeschwindigkeit -qualität beiträgt.

NEUE MOTORRAD-MODELLE

KTM

Im Jahr 2025 passte KTM das Modellportfolio in mehreren Segmenten gezielt um wenige neue Produktsparten sowie umfangreiche Updates und Erweiterungen bestehender Modelle an.

125 SMC R und 390 SMC R

Wie auch die ENDURO R basieren diese Modellanpassungen auf der adaptierten LC4c Plattform und sind mit hochwertigen 17-Zoll Rädern, leistungsfähigen WP-Fahrwerkskomponenten sowie einem 4.2“ TFT-Bildschirm mit umfangreichen Fahrassistenzsystemen ausgestattet. Dadurch bringen die SMC R-Modelle Supermoto-Performance in bisher unerreichte A1- & A2-Leistungssegmente.

1390 SUPER ADVENTURE S EVO, 1390 SUPER ADVENTURE S, 1390 SUPER ADVENTURE R

Beide Modelle wurden im Travel-Segment stark überarbeitet und sind ausgestattet mit dem bewährtem V2-Motorenkonzept. Sie setzen neue Maßstäbe in den Bereichen Technologie und Fahrdynamik. Darüber hinaus ist die 1390 SUPER ADVENTURE S mit der neuesten Generation semiaktiver Federung, Radar unterstützter Geschwindigkeitsregelung sowie einem 8“ Touchscreen TFT-Bildschirm mit integrierter Kartennavigation ausgestattet. Bei der 1390 SUPER ADVENTURE S-EVO kommt zusätzlich hierzu erstmals die neue AMT-Motortechnologie zum Einsatz. Das automatisierte Schaltgetriebe ermöglicht sequenzielle Schaltung mit sowohl einem automatischen als auch einem manuellen Schaltmodus.

990 RC R

Mit der komplett neuen 990 RC R bringt KTM ein neues, kompromissloses Supersport-Modell auf die Straße, das modernste Technologie mit einem ausgezeichneten Leistungsgewicht vereinbart. Ein neu entwickeltes Umlenkungs-Chassis, der 130 PS LC8c Zweizylinder Motor und leistungsstarke BREMBO HyPure-Bremskomponenten stellen bei 184 kg Gewicht die Ready-To-Race Fahrdynamik sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße in den Vordergrund.

KTM 450 RALLY REPLICA

Für das Offroad-Modelljahr 2026 kündigte KTM zwei exklusive Sondermodelle an, konkret die auf 150 Einheiten limitierte KTM 450 RALLY REPLICA sowie die auf nur fünf Einheiten begrenzte KTM 450 RALLY REPLICA SANDERS EDITION. Alle fünf Motorräder sind mit RED BULL FACTORY RACING Grafiken, einschließlich eines von Daniel Sanders (2025 Rally Dakar-Sieger sämtlicher Etappen) signierten Startnummernschildaufklebers für die Front ausgestattet.

2026 KTM SX RANGE

Jedes überarbeitete Modell ist mit erstklassiger Elektronik, ausgefeilter Fahrwerksdynamik und explosiver Kraftentfaltung ausgestattet. Fahrer, die Präzision auf Werksniveau anstreben, können mit der optionalen Connectivity Unit Offroad (CUO) die volle Einstellbarkeit freischalten. In Verbindung mit der KTMconnect-App ermöglicht sie die Feinabstimmung des Motorverhaltens, der Traktionskontrolle und der Federungseinstellungen.

2026 KTM 690 ENDURO R & KTM 690 SMC R

Die 2026 KTM 690 ENDURO R setzt ihre Dual-Sport-Tradition mit umfassenden Updates fort, die die Offroad-Fähigkeiten und die Straßentauglichkeit verbessern. Das Herzstück ist der neueste Euro 5+-konforme LC4-Einzylindermotor, der nun über ein überarbeitetes Kurbelgehäuse, eine überarbeitete Kupplung und eine überarbeitete Statorabdeckung sowie ein neu gestaltetes Ölsystem verfügt.

2026 KTM EXC 6DAYS RANGE

Die 2026 KTM EXC 6DAYS-Editionen umfassen verschiedene Modelltypen mit unterschiedlicher Ausstattung, insbesondere 2- und 4-Taktmotoren. Die neuen Motorräder profitieren von überarbeiteten Materialien und Einstellungen für die 48-mm-WP-XACT-Gabel mit geschlossener Kartusche sowie den WP-XPLOR-PDS-Stoßdämpfer mit den Umsetzungen: Weniger Gewicht, verbessertes Fahrgefühl, erhöhte Stabilität.

BRABUS 1400 R

Ausgestattet mit einem hochmodernen 1.350-ccm-LC8-V-Twin-Motor liefert die BRABUS 1400 R SIGNATURE EDITION führende 190 PS und 145 Nm Systemdrehmoment. Eine spezielle Doppelrohr-Auspuffanlage unter dem Sitz unterstreicht das typische Aussehen dieses Luxury Hyper Naked Bikes und erzeugt zugleich ein unvergessliches Fahrgeräusch.

HUSQVARNA

ENDURO LINE-UP 2026

Die neue Enduro-Serie umfasst sieben Modelle – drei Zweitakter und vier Viertakter – und bietet für jeden Fahrertyp das passende Motorrad. Technisch wurden die WP XACT-Federungselemente umfassend überarbeitet, darunter neue Dämpfungseigenschaften und Komponenten für eine verbesserte Fahrwerksbalance und Handhabung. Optisch sorgen neue Grafiken und Schutzteile für ein frisches Design, während moderne Features wie TBI bei den 2-Takt-Modellen und elektronische Fahrhilfen bei den 4-Takt-Modellen die Leistung in jedem Gelände maximieren.

TE 300 PRO UND FE 350 PRO

Die überarbeiteten WP XACT-Federelemente bieten verbesserte Dämpfung und lassen sich werkzeuglos einstellen, während zusätzliche Features wie Kühlerlüfter, Map Select Switch und Fahrhilfen – diese bei der FE 350 Pro – für optimale Leistung und Anpassung sorgen. Komfort und Kontrolle werden durch spezielle Griffe, Sitzbezug und Rahmenschutz ergänzt, was die Modelle ideal für anspruchsvolles Enduro-Fahrer macht.

701 ENDURO und 701 SUPERMOTO

Die neuen Husqvarna Modelle 2026 bieten stärkere Motoren mit 79 PS, neue Elektronik und Fahrmodi, ABS-Optionen und ein modernes 4,2" TFT-Display. Die 701 Enduro erhält mit dem neuen „Dynamic Slip Adjust“ eine innovative Traktionskontrolle für den Offroad-Einsatz, während die 701 Supermoto mit „Supermoto+ ABS“ und „Sport ABS“ für kontrolliertes Driften und sportliches Bremsen ausgestattet ist. Beide Modelle kennzeichnen sich durch überarbeitete Optik, verbesserte Fahrwerkskomponenten und markante Farbgebung.

GASGAS

2026 OFFROAD LINE-UP

Die Modelle MC 125 und MC 250F 2026 verfügen über eine verbesserte Schutzkappe für die Kraftstoffleitung, die die Haltbarkeit erhöht. Alle Zweitakter verfügen über neu verlegte Kabelbäume für eine verbesserte Zuverlässigkeit, wobei alle Enduro-Modelle nun mit einem Kühlerlüfter ausgestattet sind. Zusätzlich wurden insbesondere technische Spezifikationen überarbeitet und neu implementiert, darunter der Dreifach-Scheinwerfer und das Kühlsystem.

11. AUSBLICK

Geschäftsentwicklung

Die Bajaj Mobility-Gruppe blickt auf ein bewegtes Geschäftsjahr zurück. So markierte das Jahr 2025 den erfolgreichen Abschluss insbesondere der Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH, die für den Fortbestand der Gruppe und somit der Gesellschaft maßgeblich waren. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel wurden vom langjährigen strategischen Partner Bajaj zur Verfügung gestellt. Im Zuge dessen erfolgte zum Ende des Jahres 2025 die Übernahme der Mehrheitsbeteiligung an der Bajaj Mobility AG durch die Bajaj-Gruppe.

Auch nach Übernahme der Mehrheitsanteile kennzeichnet sich die Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe durch ein strategisch-partnerschaftliches Verhältnis. Zeitgleich markiert die Übernahme durch Bajaj die Beendigung der Zugehörigkeit der Bajaj Mobility-Gruppe zum Pierer-Konzernverbund, wie die Umfirmierung der Gesellschaft verdeutlicht. Die Verwurzelung in Österreich bleibt indes unverändert, was für die Gruppe und Bajaj eine zukunftsweisende strategische Entscheidung darstellt. Ziel ist es, dass die Gruppe durch die strategische Partnerschaft mit Bajaj ihre Spitzenposition im globalen Motorradmarkt schnell und nachhaltig zurückerobert, neue Standards setzt und den Unternehmenserfolg sowohl kurz- als auch langfristig dauerhaft absichert. Vor dem Hintergrund der Zugehörigkeit zur Bajaj-Gruppe evaluiert der Vorstand zudem weitere Synergiepotentiale.

Das Geschäftsjahr 2026 wird maßgeblich von der konsequenten Weiterführung des Sanierungsplans geprägt sein, dessen Maßnahmen zur Fokussierung, Redimensionierung und Effizienzsteigerung die operative und finanzielle Stabilität der Gesellschaft nachhaltig stärken. Mit der Wiederaufnahme eines Factoring-Programms im Dezember 2025 wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Stärkung der Liquidität gesetzt.

Für das Geschäftsjahr 2026 ist insbesondere die Vereinfachung der gesellschaftsrechtlichen Strukturen vorgesehen. Die strategische Ausrichtung auf Fokussierung und Redimensionierung spiegelt sich zudem in einer umfassenden Neugestaltung der internen Führungsstrukturen wider. Durch den Abbau von Hierarchieebenen, die Reduktion von Informationsschnittstellen sowie die Straffung bestehender Prozesse sollen Entscheidungswege deutlich verkürzt und die organisatorische Leistungsfähigkeit weiter gestärkt werden.

Trotz der steten und intensiven Umsetzung der bereits im Zuge des Sanierungsverfahrens kommunizierten Maßnahmen erwartet die Gesellschaft auch für das Geschäftsjahr 2026 ein herausforderndes Marktumfeld. Die eingeleiteten Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die Gesellschaft trotz des herausfordernden Marktumfelds wieder nachhaltig in die operative Profitabilität zurückgeführt wird. Im Vordergrund stehen die konsequente Umsetzung des Sanierungsprogramms, eine klare Fokussierung auf das Kerngeschäft, die Optimierung der Kostenstrukturen sowie die Stärkung der finanziellen Stabilität. Die enge Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe bildet dabei einen zentralen Hebel zur Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz. Zusammen sollen diese Schritte gewährleisten, dass die Gesellschaft langfristig stabile positive Ergebnisse erzielt und dauerhaft solide Free Cashflows generiert. Das Working-Capital-Management bleibt weiterhin ein zentraler Bestandteil der finanziellen Stabilisierung und Steuerung. Im Fokus steht dabei die konsequente Reduktion der Lagerbestände sowohl auf Händler- als auch auf Konzernebene. Durch die Optimierung von Produktionsplanung, Bestellprozessen und Distributionsabläufen sollen Überbestände systematisch vermieden und Kapitalbindungen nachhaltig reduziert werden. Auf der Kundenseite hält die Gesellschaft strikt an ihren bestehenden Zahlungszielen fest. Eine Ausweitung der Zahlungsfristen wird bewusst vermieden, um das Forderungsmanagement stabil zu halten und das Risiko erhöhter Außenstände zu minimieren. Parallel dazu wird die Wiederherstellung marktüblicher Zahlungsziele bei Lieferanten vorangetrieben.

Mattighofen, am 03. März 2026

Die Geschäftsführung

Dipl.-Ing Peter Gorbach

Mag. Petra Preining