



# Konzern-Kennzahlen

## FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN <sup>1)</sup>

<b>Ertragskennzahlen</b>		<b>H1 2023</b>	<b>H1 2024</b>	<b>Δ</b>
Umsatz	in m€	1.388	1.007	-27,4%
EBITDA	in m€	179	-102	>-100%
EBITDA-Marge		12,9%	-10,1%	-23,0PP
EBIT	in m€	97	-195	>-100%
EBIT-Marge		7,0%	-19,4%	-26,4PP
Periodenergebnis	in m€	53	-172	>-100%
Ergebnis je Aktie	in €	2	-5	>-100%
<b>Bilanzkennzahlen</b>		<b>31.12.23</b>	<b>30.06.24</b>	<b>Δ</b>
Bilanzsumme	in m€	2.953	3.269	10,7%
Eigenkapital	in m€	909	722	-20,6%
Eigenkapitalquote		30,8%	22,1%	-8,7PP
Working Capital Employed	in m€	531	809	52,2%
Nettoverschuldung	in m€	776	1.469	89,3%
Gearing		85,3%	203,4%	118,1PP
<b>Cashflow und Investitionen</b>		<b>H1 2023</b>	<b>H1 2024</b>	<b>Δ</b>
Cashflow aus Betriebstätigkeit	in m€	52	-414	>-100%
Cashflow aus Investitionstätigkeit	in m€	-148	-201	-35,4%
Free Cashflow	in m€	-96	-615	>-100%
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	in m€	68	464	>100%
Investitionen	in m€	133	140	5,2%
<b>Wertschaffung</b>		<b>31.12.23</b>	<b>30.06.24</b>	
ROCE (Return on Capital Employed)		10,2%	-6,9%	-17,1PP
ROE (Return on Equity)		8,4%	-18,4%	-26,8PP
ROIC (Return on Invested Capital)		9,2%	-3,6%	-12,8PP

## BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

		<b>H1 2023</b>	<b>H1 2024</b>	<b>Δ</b>
Mitarbeiter <sup>2)</sup>	Personen	6.314	6.024	-4,6%
Anteil der weiblichen Mitarbeiter		26,1%	25,4%	-0,7PP
Anteil Mitarbeiter F&E		21,4%	22,2%	0,8PP
Absatz Motorräder <sup>3)</sup>	Stück	187.158	147.496	-21,2%
Absatz E-Bicycles	Stück	38.917	28.771	-26,1%
Absatz Fahrräder (ohne Elektroantrieb)	Stück	31.000	25.049	-19,2%
Produktion Motorräder <sup>4)</sup>	Stück	205.796	168.165	-18,3%
davon in Mattighofen, Österreich	Stück	111.940	76.386	-31,8%
F&E-Aufwendungen vom Umsatz		8,5%	12,9%	4,4PP

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

2) Mitarbeiterstand zum Stichtag (inklusive Leiharbeiter)

3) Inklusive vom Partner Bajaj abgesetzte Motorräder

4) Inkludiert alle produzierten Motorräder in Österreich, Indien, China, Spanien und Italien

# PIERER Mobility im Überblick

1.007 m€

UMSATZ  
H1 2024

-102 m€

EBITDA  
H1 2024

6.024

MITARBEITER  
per 30.06.2024

147.496

VERKAUFTE MOTORRÄDER  
H1 2024

10

SUSTAINALYTICS-RATING: LOW RISK

ESG Regional Top Rated Company,  
ESG Industry Top Rated Company

Einer der führenden europäischen Motorradhersteller

Fokus auf das Premium-Segment

Zahlreiche Rennsporterfolge: mit KTM, Husqvarna und GASGAS im Offroad und Road Racing

Marktanteil bei Motorrädern von über 10 % in Europa, den USA und China

Netzwerk von 4.800 Motorradhändlern

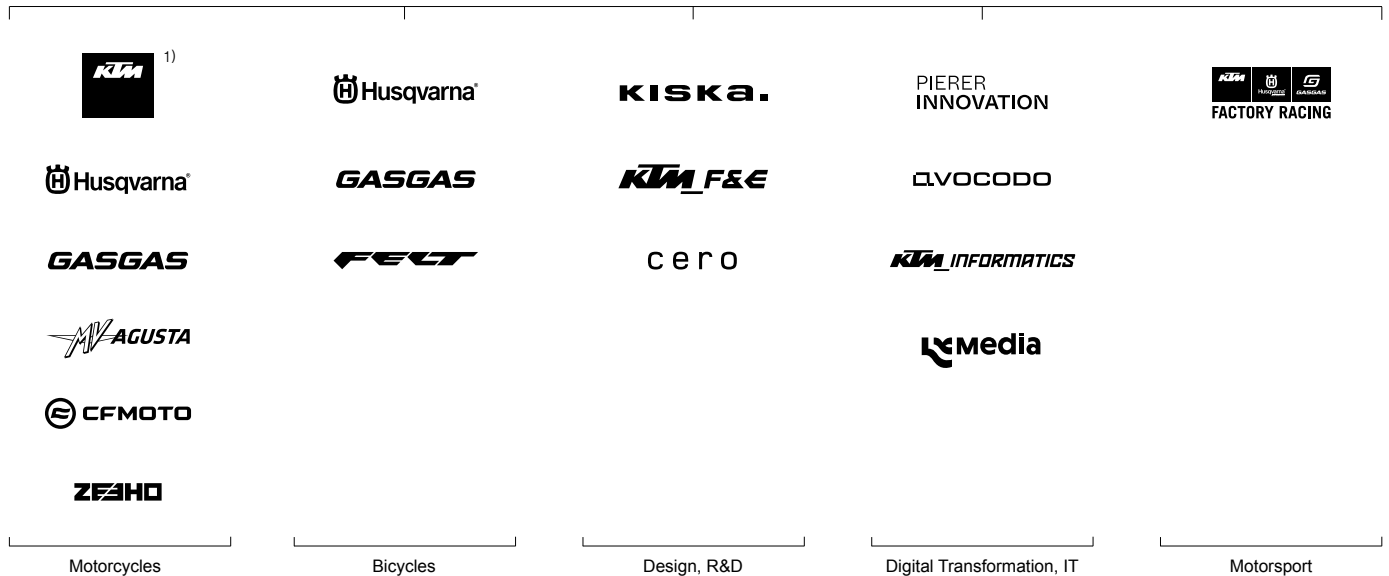
Starke globale Partner: Bajaj (Indien), CFMOTO (China)

## ÜBER PIERER MOBILITY AG

Die PIERER Mobility AG ist die Holdinggesellschaft von KTM AG, Europas führendem Motorradhersteller. Mit dem Fokus auf das Premiumsegment vereint das Unternehmen die Marken KTM, GASGAS, Husqvarna und MV Agusta unter einem Dach. Zum Premium-Markensortiment zählen auch die


Hochleistungskomponenten der Marke WP und die speziellen KTM X-BOW Hochleistungssportwagen. Husqvarna und GASGAS E-Bicycles sowie Fahrräder der Marke Felt komplementieren das Zweiradsortiment von PIERER Mobility.

## KONZERNSTRUKTUR – VEREINFACHTE DARSTELLUNG NACH BEREICHEN SOWIE MARKENÜBERSICHT, JUNI 2024



**100 % Beteiligungen:** KTM AG, Husqvarna Mobility GmbH, GASGAS GmbH, CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH (mit der Marke Zeeho, die von der CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH vertrieben wird), PIERER New Mobility GmbH (mit den Marken Husqvarna, GASGAS und Felt), PIERER Innovation GmbH, Avocodo GmbH, KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, KTM Informatics GmbH, KTM Racing GmbH;

**74 % Beteiligung:** LX media GmbH; **50,1 % Beteiligung:** MV Agusta Motor S.p.A.; **50 % Beteiligungen:** KISKA GmbH, CERO Design Studio S.L.; **19,9 % Beteiligung** (Konsolidierung nach der Equity-Methode): FELT Bicycles GmbH. Am 1. Juli 2024 wurden weitere 50,1 % an der Gesellschaft übernommen (Vollkonsolidierung).

1) In dieser Darstellung steht  für die KTM AG, die als Eigentümerin der Marke KTM Motorräder und Motorradzubehör unter dieser Marke herstellt und/oder vertreibt. Davon zu unterscheiden ist die KTM Fahrrad GmbH, die als exklusive Lizenznehmerin Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM herstellt und/oder vertreibt. Die KTM AG und die KTM Fahrrad GmbH sind weder gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden noch kapitalmäßig oder anderweitig miteinander verflochten. Die PIERER Mobility-Gruppe produziert und vertreibt daher keine Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM, sondern unter den Marken wie Husqvarna, GASGAS oder Felt.

# Inhalt

Konzern-Kennzahlen	2
PIERER Mobility im Überblick	3
Über PIERER Mobility AG	4
Konzernlagebericht H1 2024	7
Verkürzter konsolidierter Zwischenabschluss	23
Verkürzter Konzernanhang	29
Erklärung aller gesetzlichen Vertreter	40
Glossar	41
Finanzkalender, Kontakt, Haftungshinweis, Impressum	43



# Konzernlagebericht H1 2024

Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung	8
Geschäftsentwicklung	9
Neue Modelle	11
Ergebnisanalyse	12
Bilanzanalyse	14
Liquiditätsanalyse	15
Investitionen	15
Mitarbeiter	15
Chancen- und Risikobericht	16
Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	21
Ereignisse nach dem Berichtszeitraum	21
Ausblick	21

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

### VOLKSWIRTSCHAFT

Die Auswirkungen des seit 2022 andauernden russisch-ukrainischen Krieges, die jüngsten Entwicklungen der Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie die durch diese Konflikte verursachten deutlich höheren Inflationsraten haben neben anderen Faktoren zu einer Verlangsamung der Weltwirtschaft geführt. Obwohl die Aussichten nach wie vor gedämpft sind, können zunehmend positive Zeichen wahrgenommen werden. So gibt es Anzeichen für eine weitgehende Normalisierung der Geschäfts- und Verbraucherstimmung. Die Rohstoffpreise gehen zurück, obwohl die jüngsten geopolitischen Spannungen, insbesondere im Nahen Osten, zu neuen Preisspitzen führen können.

Erhebliche finanzielle und makroökonomische Risiken bestehen zum einen durch die schwelende Immobilienkrise in China und zum anderen durch die weitere Entwicklung der Inflationsraten. Zwar sind sowohl die Gesamtinflation als auch die Kerninflation, die die volatilen Komponenten Energie und Nahrungsmittel ausschließt, rückläufig, doch dürften beide zumindest kurz- und mittelfristig auf hohem Niveau bleiben. Insgesamt gesehen sind die wirtschaftlichen Risiken bis Ende 2024 weitgehend unverändert, aber es besteht immer noch das Risiko eines Abwärtstrends. Dies verdeutlicht die anhaltende Ungewissheit, insbesondere in Bezug auf den Kriegsverlauf in der Ukraine, seine weiteren Folgen und die Ungewissheit über den Kriegsausgang im Nahen Osten.

Letztlich bedeutet die geschilderte Situation eine höhere Unsicherheit bei den globalen Wachstumsprognosen vom Internationalen Währungsfonds (IWF), der OECD und der Weltbank. Dass die jüngsten Schätzungen des IWF weitgehend unverändert blieben, deutet aber auf eine gewisse Stabilisierung hin.

IWF-Wachstumsprognosen	2024	2025
Weltwirtschaft	3,2 %	3,3 %
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,7 %	1,8 %
Eurozone	0,9 %	1,5 %
Deutschland	0,2 %	1,3 %
Schwellen- und Entwicklungsländer	4,3 %	4,3 %
China	5,0 %	4,5 %
Indien	7,3 %	6,5 %

Der IWF geht davon aus, dass die weltweite Inflation in den Jahren 2024 und 2025 langsam, aber stetig weiter zurückgehen wird. Die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft hängt nach wie vor in hohem Maße von der erfolgreichen Kalibrierung der Geldpolitik ab. Dabei werden die kumulativen Auswirkungen früherer Zinserhöhungen berücksichtigt, weil es andernfalls zu schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf den Finanzsektor kommen könnte. Darüber hinaus sind der Kriegsverlauf in der Ukraine und in jüngster Zeit im Nahen Osten sowie nicht zuletzt der Grad der wirtschaftlichen Erholung und der Nachfrage aus China Schlüsselfaktoren, welche die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflussen werden. Diese Einschätzung wird von der OECD und der Weltbank weitgehend geteilt. Insbesondere der IWF erklärt, dass die Divergenz des Wirtschaftswachstums zunimmt, da die Verlangsamung des Wachstums in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften stärker ausgeprägt zu sein scheint als in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Aufgrund der weitgehend unveränderten IWF-Prognose für das Weltwirtschaftswachstum wird kein größerer Wirtschaftsabschwung erwartet, auch wenn alle Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft weiterhin mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind.

### MOTORRADMARKT

Das H1 2024 zeige eine heterogene Marktentwicklung in den für die PIERER Mobility-Gruppe wichtigsten Motorradmärkten und bei Premium-Motorrädern. Einer vorwiegend durch das Niedrigpreissegment getriebenen leicht positiven Entwicklung der Gesamtnachfrage in Europa (+4,7 %) stand ein Nachfragerückgang sowohl in Nordamerika (-3,9 %) als auch in Australien und Neuseeland (-6,6 %) gegenüber. Abgesehen von Japan (+6,2 %) wiesen die wichtigsten asiatischen Länder (Hongkong, Thailand, China) erhebliche zweistellige Verluste im Bereich von -25 % auf.

In Europa wuchs der Motorradmarkt<sup>1)</sup> auf knapp über 500.000 zugelassene Motorräder (Vorjahr: 470.000), wobei Italien (+8,4 %) und Spanien (+9,6 %) das stärkste Wachstum aufwiesen. Deutschland als größter Einzelmarkt verzeichnete ein leichtes Plus von 0,7 %. Die Zulassungszahlen der Kernmarken der PIERER Mobility-Gruppe (KTM, Husqvarna, GASGAS und MV Agusta) im H1 2024 gingen im Vergleich um H1 2023 um -5 % zurück.

In Nordamerika sank der Motorradabsatz (im Gegensatz zu Europa inklusive Motocross-Modelle) auf ein Halbjahresvolumen von rund 275.000 Einheiten (Vorjahr: 290.000). Bei den Kernmarken der PIERER Mobility-Gruppe war ein Rückgang der Neuzulassungen um -18,4 % zu verzeichnen. Trotz dieser Entwicklung hält die PIERER Mobility nach wie vor einen zweistelligen Marktanteil von 11,0 % (Vorjahr: 12,9 %).

1) Motorräder ≥ 120 ccm ohne Motocross, Scooter und ATVs, einschließlich Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, GB, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, DK, NO, HU, PO, SV, CZ, LT, LV, EE, GR, PT.



Der relevante indische Motorradmarkt (S2/S3-Segment) befindet sich weiterhin im Aufschwung und wies mit 660.000 verkauften Motorrädern im H1 2024 einen starken Anstieg (+16,0 %) auf. Vor diesem Hintergrund verkaufte der strategische Partner Bajaj mehr als 31.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna in Indien, was mit einem leichten Rückgang des Marktanteils auf 4,7 % (Vorjahr: 5,6 %) einherging.

Der Markt in Australien und Neuseeland ist weiterhin rückläufig. Im H1 2024 wurden in Summe 30.000 Motorräder zugelassen (-6,6 %). Die Anzahl der Motorradzulassungen von PIERER Mobility sank um -10,1 %, der Marktanteil blieb aber stabil bei 19,0 % (H1 2023: 19,7 %).

Die Gesamtnachfrage in China sank um -27,4 %. Dennoch konnte sich die PIERER Mobility-Gruppe mit einem Zulassungsplus von +2,6 % gegenüber dem Vorjahr deutlich vom Wettbewerb absetzen und steigerte ihren Marktanteil auf 10,3 % (7,3 % für H1 2023).

## FAHRRADMARKT

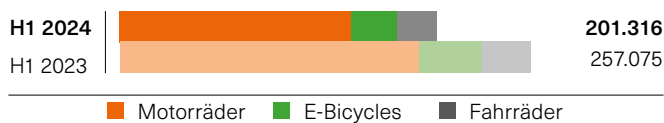
Während der Corona-Pandemie stieg die Nachfrage nach Fahrrädern rasant an, was zu einer Überhitzung am Fahrradmarkt und Verwerfungen in der gesamten Lieferkette führte. Als Ergebnis daraus erreichten die Lagerbestände Höchstwerte. Die Rückführung dieser Bestände auf ein Normalniveau dauert bei gleichzeitig massivem Druck auf die Verkaufspreise weiter an. Auf der Kundenseite führten die gestiegenen Lebenshaltungskosten im Kernmarkt Europa zu einem Kaufkraftverlust. Dies bewirkte einen Nachfragerückgang bei Premium-E-Bicycles und -Fahrrädern.

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG

### ABSATZENTWICKLUNG IM H1 2024

Die Gesamtabsatzzahlen der PIERER Mobility-Gruppe stellen sich in der ersten Jahreshälfte wie folgt dar:

#### Absatz gesamt (Stück)

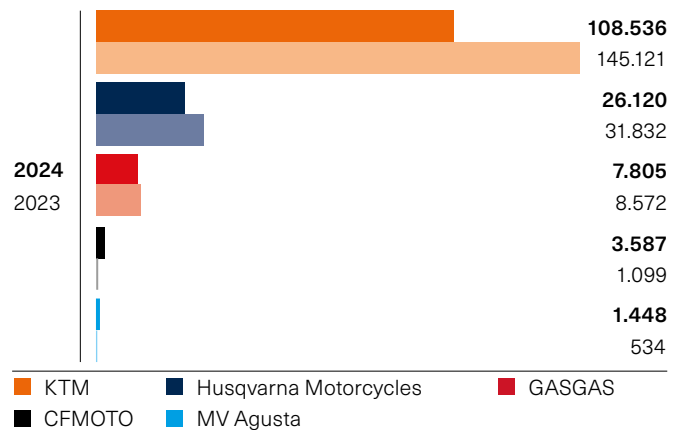


## Motorräder

Vorwiegend aufgrund des herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfelds ist der Motorradabsatz im H1 2024 um -21,2 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres gesunken. Mit 108.536 verkauften KTM Motorrädern, 26.120 Husqvarna Motorrädern, 7.805 verkauften GASGAS Motorrädern, 3.587 CFMOTO Motorrädern und 1.448 verkauften MV Agusta Motorrädern im ersten Halbjahr 2024, wurden insgesamt 147.496 Motorräder (Vorjahr: 187.158 Stück) abgesetzt (unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien vom Partner Bajaj verkauften Motorräder). PIERER Mobility hält in den wichtigen Märkten Europa, USA und China jeweils einen Marktanteil von über 10 % der zugelassenen Fahrzeuge.

#### Absatz Motorräder im H1 2024: 147.496 Stück

Absatz Motorräder im H1 2023: 187.158 Stück



Alle relevanten Märkte weisen einen Rückgang der Verkaufszahlen auf, wobei sich dieser im KTM-Heimatmarkt Europa besonders stark auswirkte. Rund 44 % der Motorräder wurden in Europa abgesetzt (+4 Prozentpunkte zum Vorjahr), 21 % in Nordamerika inkl. Mexiko (-5 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 22 % über den Partner Bajaj in Indien und Indonesien verkauft (+4 Prozentpunkte zum Vorjahr). Weitere 13 % in den restlichen Regionen der Welt (-3 Prozentpunkte zum Vorjahr).

#### Absatz nach Regionen H1 2024

- 44,1 % Europa
- 21,1 % Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 21,9 % Indien / Indonesien (über Bajaj)
- 12,9 % Rest der Welt

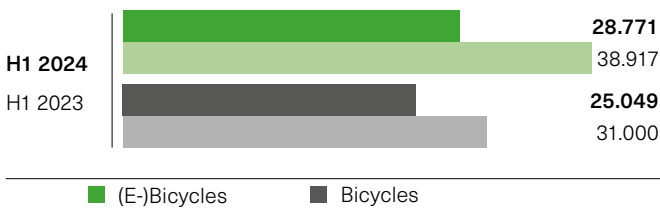


## Bicycles

Im H1 2024 verkaufte PIERER Mobility 53.820 Fahrräder (-23,0 %), davon 28.771 E-Bicycles und 25.049 Fahrräder.

### Absatz (E-)Bicycles im H1 2024: 53.820 Stück

Absatz (E-)Bicycles im H1 2023: 69.917 Stück



Ende 2023 trennte sich die PIERER Mobility von der Marke R Raymon. Diese Marke hatte im ersten Halbjahr des vorangegangenen Geschäftsjahres einen Absatzanteil bei E-Bicycles von 51,3 % und bei Fahrrädern von 61,4 %. Aufgrund von Absatzsteigerungen bei den Marken Husqvarna, GASGAS und Felt im H1 2024 sank der Absatz von E-Bicycles lediglich um 26,1 % auf 28.771 Stück und der von Fahrrädern um 19,2 % auf 25.049 Stück. Von den im H1 2024 abgesetzten E-Bicycles wurden rund zwei Drittel unter der Marke Husqvarna E-Bicycles und rund ein Drittel unter der Marke GASGAS verkauft. Die Absätze der Fahrräder sind hauptsächlich der Marke Felt zuzuschreiben. Regional betrachtet stellt Europa und hier insbesondere die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt dar.

### Absatz nach Regionen H1 2024

- 39,7 % DACH-Region
- 22,7 % Restliches Europa
- 37,6 % Rest der Welt



## STRATEGISCHE PROJEKTE

Im November 2022 hat die KTM AG, ein Tochterunternehmen der PIERER Mobility AG, im Rahmen einer Kapitalerhöhung 25,1 % an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese (Italien) erworben. Die der KTM AG auf Basis des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2025 gewährte Call-Option zum Erwerb der Mehrheit an der MV Agusta Motor S.p.A. wurde im März 2024 frühzeitig ausgeübt. Der Kaufpreis für die weiteren 25 % der Anteile wurde entsprechend der bisher

vereinbarten Bewertungsmethode (EBITDA Multiple) berechnet. Mittelfristig ist ein jährliches Produktionsvolumen von mehr als 10.000 Stück MV Agusta Premium-Motorrädern am Standort in Varese geplant.

Die PIERER Mobility-Gruppe verstärkt den Fokus auf das Premium-Segment. Das betrifft bei Motorrädern die Marken KTM, GASGAS, Husqvarna und MV Agusta. Im Bicycle-Segment liegt der Fokus auf den E-Bicycles der Marken Husqvarna und GASGAS sowie auf den Fahrrädern der Marke Felt. Nach dem Bilanzstichtag übernahm PIERER Mobility folglich die Mehrheit an Felt. Weitere Informationen dazu können dem Anhang im Abschnitt zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag entnommen werden. Zur Steigerung der Effizienz im Vertrieb wurde im ersten Halbjahr begonnen, die Vertriebsgesellschaften der PIERER New Mobility GmbH mit jenen der KTM-Vertriebsgesellschaften in den jeweiligen Ländern zusammenzulegen.

## AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT

### MOTORSPORT

PIERER Mobility ist in der **MotoGP™** mit zwei Teams vertreten: Red Bull KTM Factory Racing und Red Bull GASGAS Tech 3.

Für das Werksteam Red Bull KTM Factory Racing hat die Saison 2024 mit beeindruckenden Leistungen begonnen. Brad Binder erreichte einen Podiumsplatz im Sprint und im Grand Prix von Katar, Jack Miller raste zu zwei Top-Fünf-Platzierungen in Portimao. Mit einem intensiven Testprogramm und einer Leistungssteigerung sieht das Team einer vielversprechenden zweiten Saisonhälfte entgegen. Bei Red Bull GASGAS Tech3 schaffte Pedro Acosta einen erfolgreichen Einstieg in die MotoGP. Auf seiner RC16 fuhr er zu mehreren Podestplätzen bei Sprints und bei Grand-Prix-Rennen. Ab 2025 wechselt er zum Red Bull KTM Factory Racing Team und fährt dort neben Brad Binder.

Das Tech3 Team kehrt in der nächsten Saison zu seinen ikonischen orangenen Farben zurück. Enea Bastianini und Maverick Vinales werden die Fahrer des Red Bull KTM Tech3 Teams.

In der Welt des Offroad-Motorradrennsports gewann Husqvarna-Werksfahrer Billy Bolt in Newcastle (GB) zum vierten Mal in Folge den Titel in der **FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft 2024** und festigte mit sieben von sieben möglichen Gesamtsiegen seinen Status als Spitzenfahrer in diesem Sport.

In der amerikanischen **AMA Supercross Meisterschaft** belegte Red Bull KTM Neuzugang Chase Sexton den dritten Gesamtrang in der

450SX-Klasse. Sein derzeitiger Vorsprung in der AMA ProMotocross-Serie unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit der KTM 450 SX-F. Tom Vialle holte sich seinen ersten AMA Supercross Titel und gewann auf seiner KTM 250 SX-F die 250SX East Division. RJ Hampshire vom Team Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing war in der 250SX West Division erfolgreich.

Manuel Lettenbichler von Red Bull KTM Factory Racing zeigte beim **Red Bull Erzbergrodeo 2024** sein Können. Er bezwang den eisernen Riesen zum dritten Mal in Folge und feierte damit seinen zehnten Sieg in Folge in der **FIM Hard Enduro World Championship**.

Bei der **Rallye Dakar 2024** schaffte es KTM mit Kevin Benavides trotz der starken Konkurrenz auf Platz 4.

Zu Beginn der **FIM EnduroGP Weltmeisterschaft 2024** hat sich Josep Garcia von Red Bull KTM Factory Racing wieder an die Spitze gesetzt und führt nach fünf von sieben Rennen. Gleich dahinter sicherte sich Andrea Verona den zweiten Platz auf seiner GASGAS EC 350F.

Nach 13 von 20 Rennen in der **FIM MXGP Weltmeisterschaft 2024** liegt Jorge Prado (Red Bull GASGAS Factory Racing) auf dem zweiten Platz gefolgt von Jeffrey Herlings (Red Bull KTM Factory Racing) auf Platz 3. Im Motocross führt Kay de Wolf die **MX2-Meisterschaft** für das Nestaan Husqvarna Factory Racing Team an. Zudem haben weitere Fahrer wie Liam Everts, Andrea Adamo, Simon Längenfelder, Sacha und Lucas Coenen dieses Jahr bereits Podiumsplätze und Siege gefeiert.

## RADSPORT

GASGAS Bicycles brachte in den letzten 12 Monaten eine Reihe von neuen Modellen auf den Markt und hat so Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Um ihre Präsenz in der Radsport-Community zu stärken, nahm die Marke mit dem GASGAS Factory Racing Team in den letzten beiden Saisonen an den **UCI Mountain Bike World Series** in der Kategorie E-Enduro teil. Nach der ersten Rennsaison verhalf das brandneue ECC E-Mountainbike den GASGAS-Athleten zu mehreren Etappensiegen und Teamfahrer Alex Marin beendete die Saison 2023 als Gesamtvierter des **E-EDR-World Cups**. Im Jahr 2024 ist GASGAS mit drei Werksfahrern angetreten, die derzeit die UCI Mountain Bike World Series mit den E-Bike-Modellen ECC6 bestreiten. Felt steht für Geschwindigkeit und erzielte als leistungsorientierte Marke in den letzten Monaten einige außergewöhnliche Ergebnisse auf den Rennstrecken rund um den Globus. Beim bekannten **UNBOUND Gravel Radrennen** konnten die Felt-Athleten drei Top-10-Platzierungen auf der Gesamtstrecke feiern.

## NEUE MODELLE

### MOTORCYCLES

#### KTM

Die KTM DUKE-Baureihe feiert im Jahr 2024 ihr 30-jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums brachte KTM drei neue und stark überarbeitete Motorradmodelle auf den Markt:

- **KTM 390 DUKE:** Mit ihrem unverwechselbaren Styling bietet sie das Leistungsgewicht in ihrer Klasse.
- **KTM 990 DUKE:** Sie besticht mit vielen technischen Innovationen, einem neuen Motor und Chassis.
- **KTM 1390 SUPER DUKE R und KTM 1390 SUPER DUKE R EVO:** Sie bilden die Königsklasse der Hyper Naked Bikes und bieten eine verbesserte Spitzenleistung mit gewohnt aggressiver Ausrichtung im Design.

Weitere neue Motorräder sind:

**KTM RC 8C 2024:** Dieses Motorrad erfüllt die Anforderungen leistungsorientierter Fahrer und erfahrener Trackracer gleichermaßen.

**KTM 250 SX-F Adamo Edition 2025:** Dieses Sammlerstück ist in limitierter Anzahl erhältlich und Andrea Adamo, dem MX2-Weltmeister von 2023, gewidmet.

Darüber hinaus gab es bei neuen Generationen bestehender Modelle zahlreiche Verbesserungen:

**KTM XC- und XC-F-Baureihe 2025:** Hier trugen mehrere technische Updates zu Verbesserungen des Fahrverhaltens und zur Gewichtsreduktion bei.

**KTM 450 Rally Replica 2025:** Dieses Motorrad ist von der Rallye Dakar bekannt und ein Symbol für Rally-Raid-Meisterschaften. Es erhielt die bislang umfassendsten Updates.

**KTM EXC Modellpalette 2025 (2- und 4-Takt-Enduro-Baureihe):** Hier kam es insbesondere beim Fahrwerk zu umfangreichen Verbesserungen.

**KTM 125 XC-W 2025:** Dieses Motorrad wurde speziell für die Junior Enduro Kategorie wiederingeführt.

## Husqvarna

**Vitpilen- und Svartpilen-Baureihen 2024:** Seit der Markteinführung 2018 wurden alle Maschinen mit neuen Motoren, einem neuen Chassis, erstklassiger Technologie und im neuen Stil komplett überarbeitet.

**Svartpilen 801:** Dieses außergewöhnliche, Scrambler inspirierte Bike setzt einen neuen Standard für mittelschwere Straßenmodelle durch einen Fokus auf zugängliche Leistung und herausragende Qualität.

**TC 150 und TC 300:** Diese zwei neuen 2-Takt-Maschinen komplettieren die Motocross-Palette von Husqvarna für 2025.

**TE 125:** Nach der Wiedereinführung dieses komplett überarbeiteten Motorrads umfasst die Enduro-Modellpalette 2025 jeweils vier 2-Takt- und 4-Takt-Motorräder.

## GASGAS

**GASGAS TXE:** Dieser Prototyp eines Trial-Bike mit Elektroantrieb ist 2024 erstmals in der TrialGP-Weltmeisterschaft an den Start gegangen.

**TXT GP- und TXT Racing-Reihe 2025:** Alle sechs Modelle der Trial-Bikes sind mit leistungsfähigeren Bauteilen ausgestattet.

**MC 150 und MC 300:** Mit diesen neuen 2-Takt-Maschinen vervollständigte GASGAS die Motocross-Linie 2025.

**EC 125:** Mit Einführung dieser 2-Takt-Maschine hat GASGAS die Enduro-Modellpalette für 2025 auf sieben Motorräder erweitert.

## MV Agusta

**Enduro Veloce:** Diese neue, exklusive und leistungsstarke Reiseenduro besticht mit ihrem unverwechselbaren, dynamischen Charakter und einer harmonischen Linienführung.

## BICYCLES

PIERER New Mobility stellte auf der EUROBIKE in Frankfurt die neuen Modelle und Produktentwicklungen der Marken Husqvarna und GASGAS vor. Husqvarna war mit ihren neuen E-Bike-Modellen vertreten: Neben dem Grand Towner 6, welcher mit dem Enviolo-System ausgestattet ist, wurden der Crosser, der Tourer und der Young Cross, ein E-Mountainbike für Kinder, vorgestellt. GASGAS zeigte die ECC und MXC-Reihe aus der neuen E-Mountainbike-Generation sowie die stylischen Allround-Cruiser, das MOTO 1 und MOTO 2.

## ERGEBNISANALYSE

Die PIERER Mobility-Gruppe erzielte im H1 2024 Umsatzerlöse in Höhe von € 1.006,9 Mio. (-27,4 %). Davon entfielen rund 93 % auf das Segment Motorcycles und 7 % auf das Segment Bicycles. Rund 95 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb Österreichs erzielt. Regional betrachtet entfielen etwa 61 % des Umsatzes auf Europa (+2 Prozentpunkte zum Vorjahr), 27 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (-1 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 12 % auf den Rest der Welt (-1 Prozentpunkt zum Vorjahr).

Das operative Ergebnis (EBIT) lag im H1 2024 mit € -195,0 Mio. deutlich unter dem Vorjahreswert von € 96,9 Mio. und entspricht einer EBIT-Marge von -19,4 %. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) von € -101,9 Mio. (Vorjahr: € 178,9 Mio.) entspricht einer EBITDA-Marge von -10,1 %. Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die Restrukturierung des Bicycle-Segments. Diesbezügliche Sondereffekte belasteten das operative Ergebnis in Höhe von € 75,5 Mio. Das Periodenergebnis betrug € -172,0 Mio. (Vorjahr: € 53,0 Mio.).

Die beiden Segmente „Motorcycles“ und „Bicycles“ stellen die operativen Hauptbereiche der PIERER Mobility-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

## MOTORCYCLES

Im H1 2024 sank der Außenumsatz des Motorradsegments um 26,7 % auf € 936,3 Mio. (Vorjahr: € 1.276,8 Mio.). Sowohl EBITDA als auch EBIT lagen deutlich unter dem Vorjahreswert. Konkret betrug das EBITDA € 11,3 Mio. (Vorjahr: € 196,2 Mio.), was einer EBITDA-Marge von 1,2 % (Vorjahr: 15,4 %) entspricht. Das EBIT in Höhe von € -78,4 Mio. (Vorjahr: € 117,3 Mio.) entspricht einer EBIT-Marge von -8,4 % (Vorjahr: 9,2 %).

### Umsatz nach Regionen H1 2024

- 61,5 % Europa
- 25,4 % Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 13,1 % Rest der Welt



Diese Entwicklung ist in erster Linie auf das schwierige wirtschaftliche Umfeld zurückzuführen. Es ist gekennzeichnet durch hohe Inflationsraten, gestiegene Personalkosten und ein hohes Zinsniveau, das sich insbesondere auf den für die PIERER Mobility-Gruppe



wichtigen US-amerikanischen Markt negativ auswirkte. Diese Faktoren führten im H1 2024 zu einem kräftigen Rückgang der Absatzzahlen. Gleichzeitig belasteten absatzunterstützende Maßnahmen, insbesondere Rabatte und Händlerboni, das Ergebnis.

### BICYCLES

Der Außenumsatz im H1 2024 war mit € 69,0 Mio. deutlich niedriger als im H1 2023 (- 35,8 %). Das EBITDA betrug € -115,1 Mio. (Vorjahr: € -14,2 Mio.) und das EBIT € -117,1 Mio. (Vorjahr: € -16,4 Mio.).

#### Umsatz nach Regionen H1 2024

- 25,2 % DACH-Region
- 29,1 % Restliches Europa
- 45,7 % Rest der Welt



Die Ertragslage des Bicycle-Segments war durch das Marktumfeld und die Nachwirkungen der Corona-Pandemie wesentlich beeinflusst. Während die Nachfrage nach Fahrrädern zu Pandemiezeiten rasant anstieg und eine Überhitzung am Fahrradmarkt sowie Verwerfungen in der gesamten Lieferkette verursachte, kennzeichnet sich die aktuelle Situation von hohen Lagerständen bei Lieferanten und Händlern. Der Abbau dieser Bestände auf ein Normalniveau gestaltet sich aufgrund der zuvor weitgehend gedeckten Nachfrage langwierig, was den Druck auf die Verkaufspreise zusätzlich erhöht. Die oben beschriebene Marktlage erfordert erfolgswirksame Anpassungen. Die Sondereffekte in Höhe von € -75,5 Mio. bestehen im Wesentlichen aus Abwertungen des Vorratsvermögens nach IAS 2 im Umfang von rund € -41 Mio. sowie gebildeten Rückstellungen für drohende Verluste.

## BILANZANALYSE

Die Bilanzstruktur der PIERER Mobility-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

	31.12.2023		30.6.2024	
	m€	Anteil	m€	Anteil
Langfristige Vermögenswerte	1.333,8	45,2%	1.611,7	49,3%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.619,1	54,8%	1.656,9	50,7%
<b>Vermögenswerte</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.268,6</b>	<b>100,0%</b>
Eigenkapital	909,3	30,8%	722,2	22,1%
Langfristige Schulden	1.130,0	38,3%	1.231,8	37,7%
Kurzfristige Schulden	913,6	30,9%	1.314,6	40,2%
<b>Eigenkapital und Schulden</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.268,6</b>	<b>100,0%</b>

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe stieg gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 um 10,7 % auf € 3.268,6 Mio.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte auf € 1.611,7 Mio. resultierte analog zu den Vorjahren aus bilanzierten Entwicklungsprojekten, deren Wertansatz über den Abschreibungen lag und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte im H1 2024 führte. Das Sachanlagevermögen stieg um € 61,3 Mio., im Wesentlichen aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung der MV Agusta S.p.A. In diesem Zusammenhang waren zudem Firmenwerte in Höhe von rund € 131 Mio. zu berücksichtigen.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte stiegen insbesondere die Vorräte um € 80,3 Mio. und die Steuererstattungsansprüche um € 87,1 Mio. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen blieben nahezu auf dem gleichen Niveau. Bei den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten kam es zu einer Erhöhung um € 26,2 Mio., bei den Zahlungsmitteln hingegen einer Verringerung von insgesamt € 153,1 Mio. Dies führte insgesamt zu einer leichten Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 2,3 % auf € 1.656,9 Mio.

Die kurzfristigen Schulden legten um 43,9 % auf € 1.314,6 Mio. zu. Der Anstieg ist größtenteils auf die Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen (€ +573 Mio.). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken um rund 30 % oder rund € 200 Mio. Die langfristigen Schulden stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2023 um € 101,8 Mio. oder 9,0 %. Diese

Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einer Earn-Out-Verbindlichkeit aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen im Rahmen der Vollkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A. und der Bilanzierung der geschriebenen Put-Option aus demselben Vertrag.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen langfristige Investitionsdarlehen, Forschungs- und Förderdarlehen, Schuldscheindarlehen, Namensschuldverschreibungen und Leasingverbindlichkeiten. Im Vergleich zum 31. Dezember 2023 sind sie um € 32,6 Mio. auf € 930,3 Mio. gesunken. Hauptauschlaggebend dafür waren die Umgliederung des kurzfristigen Anteils der Schuldscheindarlehen in die langfristigen Finanzschulden (€ -63,0 Mio.) und ein zusätzliches Investitionsdarlehen mit einem Volumen von € +33,1 Mio. Die Nettoverschuldung erhöhte sich von € 775,9 Mio. auf € 1.469,2 Mio. im Wesentlichen bedingt durch den negativen Free Cashflow in der ersten Jahreshälfte.

Das Eigenkapital sank in den ersten sechs Monaten um € 187,1 Mio. auf € 722,2 Mio. Diese Veränderung war hauptsächlich auf das negative Periodenergebnis in Höhe von € -172,0 Mio. zurückzuführen. Zudem führten auch Dividendenzahlungen in Höhe von € 17,1 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € 2,1 Mio. betrafen unter anderem die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote zum 30. Juni 2024 lag mit 22,1 % unter dem Wert per 31. Dezember 2023 von 30,8 %.

## LIQUIDITÄTSANALYSE

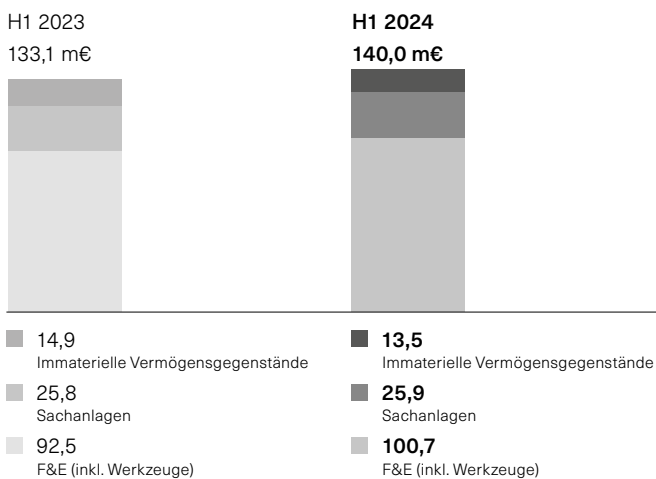
Der Cashflow aus dem operativen Bereich lag H1 2024 bei € -413,8 Mio. und damit deutlich unter dem Vorjahreswert von € 52,4 Mio. Für diese Entwicklung war insbesondere das negative Ergebnis sowie die Erhöhung des Working Capital verantwortlich. Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -201,0 Mio. und lag über dem Vorjahreswert von € -148,4 Mio. Der Free Cashflow belief sich somit bei € -614,8 Mio. nach € -96,0 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Nach Berücksichtigung des Cashflows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € 464,5 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um € 153,1 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -2,8 Mio.) auf € 105,8 Mio.

Die vorhandenen Liquiditätsreserven und ein ausgewogener Mix verschiedener Finanzierungsinstrumente ermöglichen es der Gruppe, in einem volatilen Marktumfeld flexibel und entschlossen zu agieren. Dementsprechend wurden die kurzfristigen Finanzierungsmöglichkeiten auf hohem Niveau gehalten und weiter ausgebaut sowie auch langfristige Kredite aufgenommen. Aufgrund der ausreichenden Verfügbarkeit insbesondere von Betriebsmittellinien und aufgenommenen langfristigen Krediten erachtet sich die Gruppe als solide finanziert.

## INVESTITIONEN

Im H1 2024 wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von € 169,6 Mio. (Vorjahr: € 151,7 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 29,6 Mio. (Vorjahr: € 18,6 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich wie folgt auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte:



Der Anteil der Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) an den Gesamtinvestitionen betrug 72 % und lag somit über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 69 %). Die nachhaltig hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar. Die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) lagen mit 18 % leicht unter dem Wert des Vorjahres von 19 %. Weitere 10 % (Vorjahr: 11 %) entfielen auf immaterielle Vermögensgegenstände (IT, Lizenzen).

Die Investitionen der letzten Jahre haben die notwendigen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag und liegt daher auf anderen Projekten, insbesondere auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle sowie auf der High-Tech-Modernisierung. Diese haben derzeit und auch in Zukunft oberste Priorität bei den Investitionen der Gruppe. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre bleiben.

Wichtige geplante Investitionen sind auch die Beschaffung von Werkzeugen, insbesondere für geplante Forschungs- und Entwicklungsprojekte, Investitionen in digitale Vertriebsplattformen für Händler und Endkunden sowie die Modernisierung, Erweiterung, Verbesserung und Digitalisierung der bestehenden Produktionskapazitäten.

## MITARBEITER

Zum 30. Juni 2024 beschäftigte die PIERER Mobility-Gruppe 6.024 Mitarbeiter, davon 4.712 in Österreich (78,2 %). Rund 1.340 Mitarbeiter in der Gruppe sind in der Forschung & Entwicklung tätig.

In Summe sank die Mitarbeiterzahl der Gruppe seit 31.12.2023 um 160 Personen. Dies resultiert durch den Abbau von 373 Mitarbeitern im H1 2024, davon 309 in Österreich. Demgegenüber kamen durch die erstmalige Vollkonsolidierung der MV Agusta (Italien) zusätzliche 213 Mitarbeiter zur Gruppe. Im Zuge der Lehrlingsoffensive werden im neuen Jahrgang rund 60 weitere Lehrlinge ihre Ausbildung beginnen. Insgesamt bildet die Gruppe derzeit 200 Lehrlinge aus.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Zu den Chancen und Risiken verweisen wir auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023. Die folgenden Ausführungen aktualisieren den Chancen- und Risikobericht 2023.

### Risikomanagementsystem

Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine rechtzeitige, richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wurde durch die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft (gemäß Regel 83 Österreichischer Corporate Governance Kodex, ÖCGK) zum Stichtag 31.12.2023 geprüft und bestätigt.

Die PIERER Mobility-Gruppe verfügt über ein Enterprise Risk Management System, bei dem die konzernweiten Risiken nach Fachbereichen und gegebenenfalls geografischen Bereichen erhoben werden. Die operative Verantwortung und die Bewertung der konzernweiten Risiken erfolgt durch das Risikomanagement der KTM AG und dem lokalen Management. Sie berichten direkt an den Vorstand und werden von diesem und dem Konzernvorstand überwacht.

Eine präventive Analyse möglicher Ereignisse ist ebenfalls Aufgabe des Risikomanagements. Darüber hinaus gilt es, Chancen und Risiken aktiv zu steuern und entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Unternehmensbereichen zu definieren und zu evaluieren.

### Enterprise Risk Management Prozess

Das Enterprise Risk Management der PIERER Mobility-Gruppe umfasst einen kontinuierlichen, mehrstufigen Prozess, der die konzernweite Identifikation und Bewertung, Analyse und Berichterstattung, Maßnahmendefinition und -verfolgung sowohl operativer als auch strategischer Risiken und Chancen sicherstellt. Dies bildet die Grundlage für ein einheitliches und konzernweites Berichtswesen und stellt eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Risiken sicher. Die Risikomanagement-Abteilung berichtet direkt an den Vorstand der KTM AG. Für diesen und den Konzernvorstand der PIERER Mobility AG wird zur Überwachung regelmäßig ein Report über die Gesamtrisikolage erstellt. Klimabedingte Risiken und Chancen werden in diesem Prozess gleichermaßen betrachtet und berücksichtigt.

### Ad-hoc-Berichterstattung

Die Ad-hoc-Berichterstattung an das Risikomanagement bei Veränderungen der Risikolage dient der transparenten Einschätzung der Gesamtrisikosituation. Im ersten Halbjahr 2024 war eine Zunahme dieser Ad-hoc-Berichterstattung zu beobachten.

### Darstellung von Chancen, Risiken sowie getroffenen Maßnahmen

Die folgende tabellarische Übersicht gibt einen Überblick über die wesentlichen identifizierten Chancen, Risiken und Maßnahmen. Insgesamt hat die PIERER Mobility-Gruppe weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung bestandsgefährdende Risiken identifiziert.





MV Agusta  
© MCAMPELLI

Risiken und Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
<b>BRANCHE</b>		
<b>Regulierungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängigkeiten von nationalen und internationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflussen den Offroad-Motorsport, die Motorradzulassung und die Fahrerlaubnis (zum Beispiel: geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren)</li> <li>• Klimaschutzbemühungen könnten zu einer Verschärfung und Ausweitung oder zu neuen Regulierungen und Fahrverboten führen</li> <li>• Forschungs- und Entwicklungsbedarf zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Vorschriften</li> <li>• Regulatorische Maßnahmen wie zum Beispiel Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten Motorräder als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch eine Marktsegmentierung wird sichergestellt, dass bereits im Produktentstehungsprozess (PEP) die relevanten Regularien optimal berücksichtigt werden</li> <li>• Eine zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Abteilung „Regulatory Affairs“ stellt die Einhaltung bestehender und zukünftiger länderspezifischer Regularien bezogen auf Motorräder sicher</li> <li>• Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf der Ebene der KTM AG unterstützt die PIERER Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung. Sie orientiert sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der EU- Kommission</li> <li>• Entwicklung emissionsarmer/-freier/ alternativer Antriebssysteme und Produkte</li> </ul>
<b>MARKT</b>		
<b>Verändertes Kundenverhalten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anhaltende Inflation kann zu Kaufkraftverlust beim Kunden führen.</li> <li>• E-Mobility: Berücksichtigung einer höheren Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen</li> <li>• Digitale Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle darstellen</li> <li>• Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren/-freien) Technologien könnte sich das bestehende Marktgefüge ändern und sich die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Qualitätsstandards und klare Positionierung im Premium-Segment</li> <li>• Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit strategischen Entwicklungspartnern, insbesondere im Bereich alternativer Antriebstechnologien</li> <li>• Weiterentwicklung und Fokussierung der strategischen Partnerschaften im Produktionsbereich des Mittelklassensegments</li> <li>• Berücksichtigung von Kundenanforderungen im Produktentstehungsprozess zur Abdeckung der Kundenbedürfnisse</li> </ul>
<b>Markt- und Absatzentwicklungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der aktuellen Wirtschaftslage ergibt sich für das laufende Geschäftsjahr ein anhaltendes Absatzrisiko</li> <li>• Die anhaltend weiterhin hohen Leitzinsen in den Kernmärkten erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer Rezession und reduzieren insbesondere in den USA das verfügbare Haushaltseinkommen von Privatpersonen</li> <li>• Das volatile Marktumfeld wird durch geopolitische sowie länderspezifische politische Einflüsse geprägt</li> <li>• Die jüngsten Zinsentscheidungen in den USA sowie volatilen Absatzzahlen in Europa bremsen die Erwartungen nach drei überdurchschnittlich erfolgreichen Jahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stringentes Kostenmanagement im gesamten Konzern</li> <li>• Intensivierung der Zusammenarbeit mit den strategischen Partnern Bajaj Auto Ltd. (Pune, Indien) sowie CFMOTO (Hangzhou, China)</li> <li>• Langfristig erfolgreiche Marktstrategie – KTM AG als Europas führender Motorrad-Hersteller mit Fokus auf das Kerngeschäft</li> <li>• Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>
<b>Zollbestimmungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der aktuelle Handelskonflikt zwischen der EU und China insbesondere im Segment E-Mobilität führt zu Änderungen von Zollbestimmungen, woraus höhere Kosten und eingeschränkte Produktverfügbarkeiten resultieren können (aber auch anderer Warengruppen, zum Beispiel Aluminium)</li> <li>• Kurzfristige und rückwirkende Änderungen der Zollvorschriften können zu zusätzlichen Gebühren/Kosten führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung der Lieferkette und Weiterentwicklung von strategischen Partnerschaften</li> <li>• Zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Fachabteilung</li> </ul>
<b>IT</b>		
<b>Cyber Crime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zahl der Cyber-Angriffe auf große Unternehmen ist in den letzten Jahren rasant gestiegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der Krisenorganisation</li> <li>• Cyber-Security-Schulungen</li> <li>• Durchführung von Awareness-Programmen</li> <li>• IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken</li> </ul>

Risiken und Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
<b>FINANZEN</b>		
<b>Finanzrisiko</b>	Für weitere Ausführungen, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Mitigierung von Risiken durch den Einsatz von Finanzinstrumenten (Hedging von Fremdwährungspositionen mit Futures, Swaps etc.) wird auf den Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.	
<b>Forderungsausfall</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhaltend hohe Zinsen erhöhen den Druck auf die Händler, dies kann zu vermehrten Forderungsausfällen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen</li> <li>Bankgarantien zur Absicherung</li> <li>Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>
<b>HR</b>		
<b>Workforce</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Arbeitgeberattraktivität und die Wichtigkeit von Gesundheit und Sicherheit haben einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidungen von Mitarbeitern und Bewerbern</li> <li>Schlüsselkräfte könnten das Unternehmen verlassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategische Personalentwicklung</li> <li>Trainingsangebot</li> <li>Crossmediale Mitarbeiterkampagnen</li> <li>Umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in der eigenen Lehrwerkstätte</li> <li>Mitarbeitergesundheitsprogramm</li> <li>Stetige Weiterentwicklung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</li> </ul>
<b>Personalkosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Kollektivverhandlungen oder infolge von makroökonomischen Entwicklungen können die Personalkosten stärker steigen als geplant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laufendes Monitoring von Personalkosten</li> <li>Stärkung der strategischen Partnerschaften in Indien und China</li> </ul>
<b>BESCHAFFUNG UND PRODUKTION</b>		
<b>Materialien und Rohstoffe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Preise für Ressourcen wie Stahl und Aluminium könnten aufgrund makroökonomischer Entwicklungen oder klimawandelbedingter Effekte steigen (verstärkter Einsatz von derzeit noch teureren erneuerbaren Energien, höhere Anforderungen an die Stahlproduktion, Anforderungen an Verwendung von Rezyklaten etc.)</li> <li>Stark steigender Bedarf an kritischen Ressourcen, zum Beispiel für die Batterieproduktion für E-Mobilität, könnte zu Ressourcenengpässen am Markt führen</li> <li>Der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt kann die Preisentwicklung von Materialien und Rohstoffen negativ beeinflussen</li> <li>Eine Eskalation des Konflikts zwischen China und Taiwan hätte gravierende Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit mit bestimmten elektronischen Komponenten</li> <li>Politisch motivierte Unruhen können sich negativ auf Logistikkosten und damit auf Materialpreise auswirken (zum Beispiel Suezkanal)</li> <li>Positive konjunkturelle Entwicklungen können zu geringeren Kosten für Materialien und Rohstoffe führen</li> <li>Technologische Weiterentwicklung und Marktreife neuer Materialien und Rohstoffe mit verbesserten Eigenschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Kostenreduktion</li> <li>Absicherung durch Nutzung von Second Sources und zusätzlichen Lieferketten für kritische Warengruppen</li> <li>Anpassung der logistischen Beschaffungsstruktur zur Minimierung der Transportwege und -kosten</li> <li>Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen sowie zur Materialreduzierung/funktionalem Leichtbau</li> <li>Einkaufskonditionen und effektives Cost Engineering</li> <li>Gezieltes Risikomanagement von Lieferanten zur Früherkennung von Risiken</li> </ul>
<b>Materialversorgung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engpässe oder Verzögerungen in der Materialversorgung können zu Beeinträchtigungen der Produktion führen</li> <li>Ein anhaltendes Beschaffungsrisiko für das „Motorcycles“ Segment besteht durch Lieferverzögerungen bei bestellten Komponenten</li> <li>Politisch motivierte Unruhen können sich negativ auf die Logistikwege auswirken und zu Engpässen oder Verzögerungen in der Materialversorgung führen (zum Beispiel Suezkanal)</li> <li>Finanzielle Ausfallrisiken können kurz- bis mittelfristig zu Versorgungsengpässen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexibilität im Produktionslayout gewährleistet schnelle Anpassung der Produktionspläne</li> <li>Langfristige Zusammenarbeit mit Lieferpartnern und sorgfältige Auswahl neuer leistungsfähiger Lieferanten</li> <li>Pflege der Lieferantenbeziehungen</li> <li>Förderung kurzer Lieferketten und lokaler Beschaffungsstrategien zur Verkürzung der Lieferzeiten</li> <li>Risikomanagement</li> <li>Implementierung eines Market Intelligence Systems für elektronische Bauelemente sowie die Erschließung verschiedener Bezugsquellen (Multiple Sourcing)</li> <li>Regelmäßige Anpassung der Beschaffungsstrategie an die aktuellen geopolitischen und wirtschaftlichen Herausforderungen</li> </ul>

Risiken und Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
<b>SONSTIGE</b>		
<b>Produktqualität und -haftung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als Hersteller von Premiumprodukten ist die Qualität ein wesentliches Merkmal, auf das sich die PIERER Mobility dementsprechend fokussiert</li> <li>Produkthaftungsfälle und damit verbundene Strafen stellen vor allem auf dem US-amerikanischen Markt aufgrund des Rechtssystems ein Risiko dar</li> <li>Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere rechtliche Risiken hinzukommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Qualitätsstandard durch die Auswahl von geeigneten Lieferanten</li> <li>Anwendung von international anerkannten Standards im Qualitätsmanagement (ISO 9001) sowie ergänzenden gruppenweiten Standards</li> <li>Regelmäßige Überprüfungen durch interne und externe Audits</li> <li>Versicherung</li> </ul>
<b>Compliance Risiken</b>	<p>Allgemeine Herausforderungen im Compliance-Bereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verstoß gegen die im Code of Conduct definierten Mindeststandards</li> <li>Verstoß gegen nationale und/oder internationale Gesetze</li> <li>Herausforderungen bei eigenen Geschäftsaktivitäten und in der Lieferkette</li> </ul> <p>Spezielle Herausforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, ethische Rekrutierung, faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit</li> <li>Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz, Tierschutz</li> <li>Fairer Wettbewerb, Kartellverbot</li> <li>Korruption, Bestechung, Einladungen, Geschenke</li> <li>Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle</li> <li>Steuern, Steuerstrategie, Steuer-Compliance, internationale Steuerrichtlinien</li> <li>Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring</li> <li>Umgang mit Unternehmenseigentum und -vermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, geistiges Eigentum</li> <li>Lieferkettencompliance</li> <li>Umgang mit Konfliktmineralien, Chemikalien, Schadstoffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maßnahmen zur Compliance-Sicherung: Einhaltung des Code of Conduct</li> <li>Vertretung der Mitarbeiterinteressen</li> <li>Überprüfung von Fortschritten</li> <li>Implementierung von Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte</li> <li>Implementierung der ESG-Plattform "SupplierAssurance" (NQC)</li> <li>Festlegung von Mindestanforderungen als Grundlage für Lieferantenbeziehungen</li> <li>Sicherstellung des Mindestbeschäftigungsalters</li> <li>Durchführung jährlicher Schulungen und Sensibilisierungsprogramme</li> <li>Einrichtung von Whistleblowing-Kanälen</li> <li>Automatisiertes Compliance E-Learning</li> </ul>
<b>Klima- und Umweltrisiken, Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Physische Klimarisiken (zum Beispiel Hitzewellen, Flusshochwasser, starke Niederschläge)</li> <li>Die Produkt- und Technologieentwicklung bringt sowohl Risiken als auch Chancen mit sich. Durch zukunftsgerichtete Entwicklungen können Marktanteile ausgebaut, durch Entwicklungen, die in die falsche Richtung gehen, allerdings auch verloren werden. Dies hat Einfluss auf die Produktionstätigkeiten der Unternehmensgruppe sowie auf die Nutzungsphase bei den Anwendern.</li> <li>Neue Regularien: Im Zuge des Klimawandels ist das diesbezügliche regulatorische Umfeld sehr dynamisch. Laufend werden neue oder überarbeitete Regularien veröffentlicht, welche sowohl für die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette als auch für die PIERER Mobility rechtlich bindend sein können. Diese können zu erhöhten Kosten sowie Aufwänden sowohl in der Produktentwicklung als auch in Prozessen und darüber hinaus führen.</li> <li>Akzeptanz von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren: Durch zunehmende Restriktionen sowie ein Umdenken in der Gesellschaft kann die Akzeptanz für Internal Combustion Engines (ICEs) beeinträchtigt werden. Dies kann den Markt für Motorräder mit Verbrennungsmotoren verkleinern und zu einer verstärkten Nachfrage nach Alternativen führen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installation von Klimaanlage, Notstromaggregat für kontrolliertes Herunterfahren der IT-Systeme, Verlagerung von IT-Servern in höhere Stockwerke</li> <li>Forschung und Förderung alternativer Kraftstoffe</li> </ul>
<b>Risiken der Bilanzerstellung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden können Berichtigungen vergangener Abschlüsse erfordern.</li> <li>Werthaltigkeitstests können zu außerordentlichen Abschreibungen führen.</li> </ul>	

## GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Wir verweisen auf die Ausführungen im Anhang des Zwischenabschlusses.

## EREIGNISSE NACH DEM BERICHTSZEITRAUM

Wir verweisen auf die Ausführungen im Anhang des Zwischenabschlusses.

## AUSBLICK

Der Vorstand geht in einem anhaltend anspruchsvollen Umfeld von einem deutlich besseren zweiten Halbjahr, unterstützt durch einen höhermargigen Produktmix speziell im Offroad-Bereich, aus. Er erwartet für das Gesamtjahr 2024 einen Umsatzrückgang im Ausmaß von 10 % bis 15 %. Aufgrund des Absatzrückgangs erwartet das Management ein weiterhin hohes Working-Capital-Niveau mit entsprechender Kapitalbindung. Dadurch ist für das Geschäftsjahr 2024 mit einer erheblichen Belastung des EBIT und des Finanzergebnisses zu rechnen. Durch verschiedene Maßnahmen wird sich das Working Capital und damit die Nettoverschuldung bis Ende 2025

wieder auf ein deutlich reduzierteres Niveau bewegen. Die dafür notwendigen Finanzierungserfordernisse sind sichergestellt.

Im Motorradbereich geht der Vorstand davon aus, dass die eingeleiteten Kosteneinsparungen die negativen Auswirkungen des rückläufigen Absatzes dahingehend kompensieren können, dass 2024 ein ausgeglichenes bis leicht positives EBIT erwirtschaftet werden kann. Die Entwicklung der bestehenden Händler sowie der weitere Ausbau des Händlernetzes zur Unterstützung des Markenstrategie ist Kernthema im Geschäftsjahr 2024.

Im Fahrradbereich rechnet der Vorstand hingegen mit einem deutlich negativen EBIT in Höhe von € -110 bis € -130 Mio., was im Wesentlichen auf einen außerordentlichen Abwertungs- und Restrukturierungsbedarf zurückzuführen ist. Sondereffekte in Höhe von € -75,5 Mio. sind im Halbjahresergebnis bereits erfasst. Ziel ist es, die Restrukturierung des Fahrradbereichs im Jahr 2024 abzuschließen.

Wels, am 23. August 2024

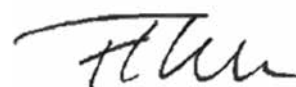
Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck



# Verkürzter konsolidierter Zwischenabschluss

(ungeprüft)

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung	24
Verkürzte Konzernbilanz	25
Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung	26
Verkürzte Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	27

## VERKÜRZTE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

m€	H1 2023	H1 2024
Umsatzerlöse	1.387,6	1.006,9
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-1.026,1	-940,2
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>361,5</b>	<b>66,7</b>
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	-144,8	-167,8
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	-30,6	-27,4
Verwaltungsaufwendungen	-92,5	-96,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge	-0,5	26,5
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	3,8	3,1
<b>Betriebsergebnis, EBIT</b>	<b>96,9</b>	<b>-195,0</b>
Zinserträge	4,9	7,4
Zinsaufwendungen	-29,4	-51,5
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-5,3	2,2
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>67,0</b>	<b>-236,8</b>
Ertragsteuern	-14,0	64,8
<b>Periodenergebnis</b>	<b>53,0</b>	<b>-172,0</b>
davon den Eigentümern der Muttergesellschaft zurechenbar	55,0	-169,7
davon nicht beherrschende Anteile	-2,0	-2,4
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	<b>1,63</b>	<b>-5,02</b>

## VERKÜRZTE KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

m€	H1 2023	H1 2024
<b>Periodenergebnis</b>	<b>53,0</b>	<b>-172,0</b>
Fremdwährungsumrechnung	-4,2	3,1
Bewertung von Cashflow-Hedges	-6,1	1,8
Latente Steuer auf die Bewertung von Cashflow-Hedges	1,5	-0,4
<b>Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden</b>	<b>-8,8</b>	<b>4,5</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-0,5	0,5
Steuereffekt	0,1	-0,1
<b>Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,4</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-9,2</b>	<b>4,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>43,8</b>	<b>-167,1</b>
davon entfällt auf Eigentümer der Muttergesellschaft	45,8	-164,8
davon entfällt auf nicht beherrschende Anteile	-2,0	-2,4



## VERKÜRZTE KONZERNBILANZ

m€	31.12.2023	30.6.2024
<b>VERMÖGENSWERTE</b>		
Firmenwert	131,7	262,9
Immaterielle Vermögenswerte	669,0	736,7
Sachanlagen	483,9	545,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	33,9	26,8
Latente Steueransprüche	9,9	35,4
Sonstige langfristige Vermögenswerte	5,4	4,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.333,8</b>	<b>1.611,7</b>
Vorräte	857,3	937,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	350,8	348,1
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	146,1	176,0
Steuererstattungsansprüche	2,3	89,4
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	3,7	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	259,0	105,8
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.619,1</b>	<b>1.656,9</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>2.952,9</b>	<b>3.268,6</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Grundkapital	33,8	33,8
Kapitalrücklagen	9,9	9,9
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	860,5	676,4
<b>Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar</b>	<b>904,3</b>	<b>720,1</b>
Nicht beherrschende Anteile	5,0	2,1
<b>Eigenkapital gesamt</b>	<b>909,3</b>	<b>722,2</b>
<b>SCHULDEN</b>		
Finanzverbindlichkeiten	962,8	930,3
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	28,0	28,6
Latente Steuerschulden	120,7	134,1
Andere langfristige Schulden	18,5	138,8
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.130,0</b>	<b>1.231,8</b>
Finanzverbindlichkeiten	72,0	644,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	677,0	477,1
Rückstellungen	21,9	41,1
Steuerschulden	1,8	6,4
Andere kurzfristige Schulden	140,9	145,3
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>913,6</b>	<b>1.314,6</b>
<b>Schulden und Eigenkapital gesamt</b>	<b>2.952,9</b>	<b>3.268,6</b>

## VERKÜRZTE KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

m€	H1 2023	H1 2024
<b>Periodenergebnis</b>	<b>53,0</b>	<b>-172,0</b>
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	24,5	44,1
+ Steueraufwendungen	14,0	-64,8
+ Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	82,0	93,1
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	-5,3	44,1
+ Zinseinzahlungen	4,8	7,4
- Zinsauszahlungen	-28,2	-47,9
- Steuerzahlungen	-3,1	-13,6
<b>Brutto-Cashflow</b>	<b>141,8</b>	<b>-109,6</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens	-89,4	-304,1
<b>Cashflow aus Betriebstätigkeit</b>	<b>52,4</b>	<b>-413,8</b>
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	-151,1	-152,1
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen	0,0	-1,8
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0,0	2,5
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der Equity Methode bilanzierten Unternehmen	0,9	0,0
+ (-) Konsolidierungskreisveränderungen	0,0	-43,9
+ (-) Ein-/Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten	1,7	-5,7
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-148,4</b>	<b>-201,0</b>
<b>Free Cashflow</b>	<b>-96,0</b>	<b>-614,8</b>
- Dividendenzahlungen an Dritte	-67,8	-17,1
+ (-) Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	-0,2	0,0
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	162,5	43,3
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	-12,8	-12,1
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	-25,2	-17,3
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	9,1	464,9
+ (-) Erhöhung (Verminderung) aus übriger Finanzierungstätigkeit	2,6	2,7
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>68,1</b>	<b>464,5</b>
<b>Gesamt Cashflow</b>	<b>-27,9</b>	<b>-150,3</b>
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern	278,7	259,0
+ Gesamt Cashflow	-27,9	-150,3
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte	-5,5	-2,8
<b>Endbestand der liquiden Mittel im Konzern</b>	<b>245,3</b>	<b>105,8</b>

## VERKÜRZTE KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

m€	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar							
	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Rücklagen einschließlich Konzernbilanz-gewinn	Rücklage nach IFRS 9	Ausgleichsposten Währungs-umrechnung	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
<b>Stand am 1. Jänner 2024 (angepasst)</b>	<b>33,8</b>	<b>9,9</b>	<b>858,3</b>	<b>8,4</b>	<b>-2,9</b>	<b>907,5</b>	<b>1,7</b>	<b>909,3</b>
Periodenergebnis	0,0	0,0	-169,7	0,0	0,0	-169,7	-2,4	-172,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,4	1,4	3,1	4,9	0,0	4,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-169,3</b>	<b>1,4</b>	<b>3,1</b>	<b>-164,8</b>	<b>-2,4</b>	<b>-167,1</b>
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>								
Dividenden an Dritte	0,0	0,0	-16,9	0,0	0,0	-16,9	-0,2	-17,1
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	-5,4	0,0	0,0	-5,4	-91,4	-96,8
Konsolidierungskreisveränderungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3	94,2	93,9
Sonstige	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,0
<b>Stand am 30. Juni 2024</b>	<b>33,8</b>	<b>9,9</b>	<b>666,4</b>	<b>9,8</b>	<b>0,2</b>	<b>720,1</b>	<b>2,1</b>	<b>722,2</b>
<b>Stand am 1. Jänner 2023 (angepasst)</b>								
<b>Stand am 1. Jänner 2023 (angepasst)</b>	<b>33,8</b>	<b>9,9</b>	<b>850,7</b>	<b>16,3</b>	<b>2,3</b>	<b>913,0</b>	<b>1,4</b>	<b>914,4</b>
Periodenergebnis	0,0	0,0	55,0	0,0	0,0	55,0	-2,0	53,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-0,4	-4,6	-4,2	-9,2	0,0	-9,2
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>54,6</b>	<b>-4,6</b>	<b>-4,2</b>	<b>45,8</b>	<b>-2,0</b>	<b>43,8</b>
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>								
Dividenden an Dritte	0,0	0,0	-67,6	0,0	0,0	-67,6	-0,5	-68,1
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	-2,4	0,0	0,0	-2,4	0,2	-2,2
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaften ohne Änderung des Anteilsverhältnisses	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	2,6
Sonstige	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,4	0,0	-0,4
<b>Stand am 30. Juni 2023 (angepasst)</b>	<b>33,8</b>	<b>9,9</b>	<b>835,1</b>	<b>11,3</b>	<b>-1,9</b>	<b>888,3</b>	<b>1,7</b>	<b>889,9</b>



# Verkürzter Konzernanhang

(ungeprüft)

Angaben zum Unternehmen	30
Grundsätze der Rechnungslegung	30
Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	31
Saisonalität	32
Konsolidierungskreis	32
Konsolidierungskreisänderungen	32
Segmentberichterstattung	34
Erläuterungen zur Konzerngewinn- und Verlustrechnung	35
Erläuterungen zur Konzernbilanz und Eigenkapitalveränderungsrechnung	36
Erläuterung zur Kapitalflussrechnung	37
Angaben zu Finanzinstrumenten	37
Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	39
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2024	39
Neu angewendete Standards und Interpretationen	39
Erklärung aller gesetzlichen Vertreter	40

## ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Als führender europäischer Motorradhersteller bietet die PIERER Mobility AG eine breite Auswahl an Premiummarken. Im Motorcycles-Segment zählen die Hochleistungsmotorradmarken KTM, Husqvarna, GASGAS und MV Agusta ebenso dazu, wie Premiumkomponenten der Marke WP und KTM X-BOW Hochleistungsportwagen. Im Bicycles-Segment umfasst das Angebot E-Bicycles der Marken Husqvarna und GASGAS sowie Felt Fahrräder.

Durch das große Engagement der weltweit mehr als 6.000 Mitarbeiter ist die Gruppe in den letzten Jahren stark gewachsen. Die langjährige, strategische Partnerschaft mit Bajaj in Indien und CFMOTO in China ermöglichte der Gruppe, die Produktionskapazitäten zu diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt zu erhöhen.

Von dem Hauptsitz in Österreich aus wurde die Präsenz auf mehr als 7.000 Händlerbetriebe weltweit ausgebaut. Die Gruppe entwickelt sich stetig weiter, um den modernen Herausforderungen gerecht zu werden. Zu diesem Zweck investiert die PIERER Mobility-Gruppe in Technologie und Innovation.

Die PIERER Mobility AG hat ihren Sitz in 4600 Wels, Edisonstraße 1, und ist in das Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 78112 x eingetragen. Die Gesellschaft steht mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels (oberstes Konzernmutterunternehmen), und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Dieser Konzernabschluss wird beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 134766 k hinterlegt und stellt den Konzernabschluss für den größten Konzernkreis dar.

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

## GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der verkürzte Konzernabschluss für die Berichtsperiode vom 1. Jänner bis zum 30. Juni 2024 (H1 2024) der PIERER Mobility AG wurde nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, unter Anwendung des IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt.

Der vorliegende verkürzte Konzernabschluss über das H1 2024 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 2023 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wird in der funktionalen Währung der Muttergesellschaft, dem Euro, aufgestellt. Alle Beträge sind, soweit auf Abweichungen nicht gesondert hingewiesen wird, auf 1.000.000 Euro (m€) gerundet, wobei rundungsbedingte Differenzen auftreten können. Durch die Anwendung von automatisierten Rechnungshilfen können bei Summierung von gerundeten Beträgen und bei Prozentangaben ebenfalls Rundungsdifferenzen auftreten.

Die für den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden bilden die Grundlage für den vorliegenden Konzernabschluss für H1 2024. Die ab dem 1. Jänner 2024 anzuwendenden Änderungen werden nachfolgend unter „Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie im Abschnitt „Neu angewendete Standards und Interpretationen“ beschrieben.

Der Rechnungslegung der in den verkürzten Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese Vorschriften wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet.

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 2024 erfolgte eine Anpassung des Zinssatzes von 3,51 % auf 3,76 %. In Bezug auf die vorgelegten konsolidierten Finanzinformationen für das H1 2024 gab es darüber hinaus keine wesentlichen Änderungen.

### Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Im ersten Halbjahr 2024 hat die Gruppe die Bilanzierung von kündbaren nicht beherrschenden Anteilen (NCI Put-Optionen) angepasst. Die Anpassung erfolgt aufgrund des unter Punkt „Konsolidierungskreisänderungen“ beschriebenen Erwerbs der MV Agusta Motor S.p.A., da die bisher bestehenden NCI Put-Optionen zu der im Zuge des Erwerbs angesetzten Optionsverbindlichkeit von untergeordneter Bedeutung sind. Um die Einheitlichkeit der Bilanzierung der NCI Put-Optionen und damit eine bessere und genauere Darstellung im Konzernabschluss sicherzustellen wurde die Bilanzierung wie folgt angepasst.

Bisher wurde eine finanzielle Verbindlichkeit für die kündbaren nicht beherrschenden Anteile angesetzt und weiterhin die nicht beherrschenden Anteile im Eigenkapital ausgewiesen. Die angepasste Darstellung folgt der sogenannten Methode der Teilgewinnrealisierung, wonach die Put Optionen der Minderheitsgesellschafter unterjährig als Eigenkapitalgeber des Konzerns betrachtet und daher bei der Gewinnverwendung entsprechend mit berücksichtigt werden. Zu jedem Stichtag werden die entsprechenden nicht beherrschenden Anteile erfolgsneutral gegen die Kaufpreisverbindlichkeit und das Eigenkapital ausgebucht. Die nicht beherrschenden Anteile im Eigenkapital werden innerhalb des Eigenkapitals von dem Posten „nicht beherrschende Anteile“ in den Posten „Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn“ umgegliedert.

Die angepasste Darstellung hat folgende Auswirkungen auf den Konzernzwischenabschluss:

m€	31.12.2023 (nicht angepasst)	31.12.2023 (angepasst)	1.1.2023 (nicht angepasst)	1.1.2023 (angepasst)
Grundkapital	33,8	33,8	33,8	33,8
Kapitalrücklagen	9,9	9,9	9,9	9,9
Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	855,0	858,3	845,4	850,7
Sonstige Rücklagen	5,5	5,5	18,6	18,6
<b>Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbares Eigenkapital</b>	<b>904,3</b>	<b>907,5</b>	<b>907,7</b>	<b>913,0</b>
Nicht beherrschende Anteile	5,0	1,7	6,7	1,4
<b>Eigenkapital Gesamt</b>	<b>909,3</b>	<b>909,3</b>	<b>914,4</b>	<b>914,4</b>

## SCHÄTZUNGSUNSICHERHEITEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Konzernabschluss müssen Schätzungen und Ermessensentscheidungen getroffen werden. Diese beeinflussen die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Aufwendungen und Erträgen im jeweiligen Geschäftsjahr. Schätzungen beruhen grundsätzlich auf Erfahrungswerten des Vorstands und richten sich nach den Verhältnissen zum Bilanzstichtag. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen, wenn sich angenommene Parameter entgegen der Erwartung entwickeln. Wenn neue Erkenntnisse vorliegen, werden diese berücksichtigt und die Einschätzungen angepasst.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG zum 31. Dezember 2023 unter Punkt 5. „Schätzungen und Ermessensentscheidungen“ erläutert.

## SAISONALITÄT

Das Geschäft der PIERER Mobility-Gruppe wird von makroökonomischen Rahmenbedingungen sowie von dem damit zusammenhängendem 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 umgekehrt.

## KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2024 einbezogen.

Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im ersten Halbjahr 2024 wie folgt entwickelt. Die PIERER Mobility AG, als Mutterunternehmen der PIERER Mobility-Gruppe wird in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt.

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2023	80	4
Konsolidierungskreiszugänge	4	1
Konsolidierungskreisabgänge	-6	-1
davon Abgänge durch Verschmelzungen	-6	0
<b>Stand zum 30.06.2024</b>	<b>78</b>	<b>4</b>
davon ausländische Unternehmen	53	2

## KONSOLIDIERUNGSKREISÄNDERUNGEN

### MV Agusta Motor S.p.A.

Im November 2022 hat die KTM AG, ein Tochterunternehmen der PIERER Mobility AG, im Rahmen einer Kapitalerhöhung 25,1 % an der MV Agusta Motor S.p.A. (MV Agusta) mit Sitz in Varese (Italien) erworben. Dabei wurde der Gruppe auf Basis des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2025 eine Call-Option zum Erwerb der Mehrheit an der MV Agusta gewährt. Im Rahmen der Wachstumsstrategie mit Fokussierung auf Premiummarken hat die PIERER Mobility-Gruppe mit dem bisherigen Eigentümer der MV Agusta vereinbart, dass diese Call-Option frühzeitig ausgeübt werden kann. Die Vereinbarung zur vorzeitigen Ausübung der Call-Option wurde im März 2024 vollzogen. Dadurch erhöhte sich der Anteil der Gruppe an der MV Agusta Motor S.p.A. auf 50,1 %. Der vereinbarte Kaufpreis betrug € 45 Mio. (davon € 35 Mio. in bar und € 10 Mio. in Aktien der PIERER Mobility AG) zuzüglich einer nachträglichen Kaufpreiszahlung von mindestens € 5 Mio. Diese ist abhängig von der Entwicklung des Unternehmenswerts der MV Agusta auf Basis eines EBITDA-Multiples im Geschäftsjahr 2026. Die Transaktion wurde nach der Erwerbsmethode in Übereinstimmung mit IFRS 3 bilanziert.

Die MV Agusta Motor S.p.A. hält 100 % der Anteile an ihren Tochtergesellschaften Centro Stile MV Agusta S.r.l., Borgo Maggiore, Italien, und MV Agusta USA LLC, Pennsylvania, Vereinigte Staaten. Diese Tochtergesellschaften wurden ebenfalls im Rahmen der Erstkonsolidierung einbezogen. Darüber hinaus hält die MV Agusta Motor S.p.A. 100 % der Anteile an der MV AGUSTA Operations GmbH, Köln, Deutschland, die sich seit Februar 2024 in Liquidation befindet. Aufgrund der daraus resultierenden Einschränkungen der Beherrschung und der Unwesentlichkeit der Gesellschaft wurde diese Gesellschaft nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen.

Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden der MV Agusta und der in den Konsolidierungskreis einbezogenen Tochtergesellschaften zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung (1. März 2024) sind wie folgt:



<b>m€</b>	
Langfristige Vermögenswerte	106,3
Kurzfristige Vermögenswerte	33,5
davon Forderungen gegen konsolidierte verbundene Unternehmen	1,3
Langfristige Verbindlichkeiten	-16,4
Kurzfristige Verbindlichkeiten	-44,5
davon Verbindlichkeiten gegen konsolidierte verbundene Unternehmen	-19,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>78,9</b>
Fair Value der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Anteile	42,9
Erfüllung bestehender Geschäftsbeziehungen (pre-existing relationship)	12,4
Zahlungsmittel	35,0
Eigenkapitalinstrumente	10,0
Kaufpreisverbindlichkeit	15,4
<b>Übertragene Gegenleistung</b>	<b>115,8</b>
Übertragene Gegenleistung	115,8
Nicht beherrschende Anteile	94,2
Nettovermögen	-78,9
<b>Firmenwert</b>	<b>131,0</b>

Die getroffenen vertraglichen Vereinbarungen beinhalten kündbare nicht beherrschende Anteile. Der Wert dieser ist abhängig von der Entwicklung des Unternehmenswerts der MV Agusta Motor S.p.A. Die Gruppe bilanziert diese kündbaren nicht beherrschenden Anteile nach der Teilgewinnrealisierungsmethode (siehe Punkt „Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“). Zum Erwerbszeitpunkt betrug der beizulegende Zeitwert der Put-Option € 94,2 Mio., zum 30.6.2024 € 96,8 Mio., die Differenz wurde in den sonstigen Rücklagen im Eigenkapital berücksichtigt. Der Firmenwert in Höhe von € 131,0 Mio. ergibt sich aus dem Ergebnispotential der Gesellschaft und wird in voller Höhe der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ zugeordnet. Die bisher gehaltenen Anteile wurden nach der Equity-Methode einbezogen. Unmittelbar vor Erlangen der Beherrschung wurden die bisherigen Anteile mit deren beizulegendem Zeitwert neu bewertet (Full-Goodwill-Methode). Daraus ergibt sich ein Ertrag in Höhe von € 31,7 Mio., der unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Im Rahmen des Unternehmenserwerbes wurden beizulegende Zeitwerte für Markenrechte in Höhe von € 48,8 Mio. und darauf entfallene passive latente Steuern in Höhe von € 14,6 Mio. identifiziert. Weiters hat die Gruppe die bereits vor dem Erwerb bestehende Vermögenswerte gegenüber der MV Agusta neu bewertet und in Höhe von € 12,4 Mio. im Rahmen der Kaufpreisallokation berücksichtigt. Aus der Neubewertung ergab sich ein Verlust in Höhe von € 4,1 Mio.

Im Rahmen der Akquisition wurden die beizulegenden Zeitwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 1,9 Mio. und sonstige Forderungen und Vermögenswerte in Höhe von € 14,7 Mio. übernommen. Die voraussichtlich uneinbringlichen Forderungen werden als unwesentlich angesehen. Da der Vertrieb der Produkte der MV Agusta bereits vor dem Erwerb der zusätzlichen Anteile zur Gänze durch Vertriebsgesellschaften der Gruppe erfolgte, ergab sich durch den Erwerb im ersten Halbjahr 2024 keine Auswirkung auf die Konzernumsatzerlöse. Das Periodenergebnis erhöhte sich um € 1,9 Mio. (vor Konsolidierungseffekten). Hätte der Erwerb am 1. Jänner 2024 stattgefunden, hätten die Konzernumsatzerlöse € 1.006,9 Mio. und das Periodenergebnis € -173,9 Mio. betragen.

## Sonstige

Die gesamten Anteile an der Pierer Green Energy GmbH wurden von der Pierer Industrie AG, Wels, mit Wirkung zum 1. Juni 2024 erworben, der Kaufpreis betrug € 0,3 Mio. Unmittelbar nach der Erstkonsolidierung wurde die Pierer Green Energy GmbH auf die KTM Immobilien GmbH verschmolzen.

Im Zuge der strategischen Entscheidung zur Restrukturierung und Neuausrichtung der PIERER New Mobility GmbH wurden die Vertriebstöchter der Fahrrad-Division, die PIERER New Mobility Suisse GmbH, die PIERER New Mobility Espana S.L., die PIERER New Mobility France SAS, die PIERER New Mobility Italia S.r.l. und PIERER New Mobility Benelux SA im ersten Halbjahr 2024 mit den KTM-Vertriebstöchtern in den jeweiligen Ländern verschmolzen.

Darüber hinaus ging die neu gegründete FELT Bicycles GmbH, Munderfing, Österreich, als assoziiertes Unternehmen der PIERER New Mobility GmbH zu.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der PIERER Mobility AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit der beiden Unternehmensbereiche „Motorcycles“ und „Bicycles“. Die einzelnen Unternehmensbereiche werden separat geführt und berichten gemäß den IFRS Rechnungslegungsvorschriften an den Vorstand der PIERER Mobility AG. Der für den Segmentbericht relevante Hauptentscheidungsträger ist der Gesamtvorstand der PIERER Mobility AG.

Die Segmentberichterstattung erfolgt gemäß den internen Berichten mit den Segmenten Motorcycles, Bicycles sowie Sonstige.

### MOTORCYCLES:

Das Segment Motorcycles umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken KTM, Husqvarna Motorcycles, GASGAS, MV Agusta und Komponenten der Marke WP. Das Segment Motorcycles umfasst zum 30. Juni 2024 60 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber hinaus hält das Segment Motorcycles Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China.

### BICYCLES:

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet das Segment „Bicycles“. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS E-Bicycles“ und Felt liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 8 vollkonsolidierte Gesellschaften.

### SONSTIGE:

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die PIERER E-Commerce GmbH, die PIERER E-Commerce North America Inc., die PIERER Innovation GmbH, die Avocodo GmbH, die DealerCenter Digital GmbH, die LX media GmbH und die Platin 1483. GmbH zusammenfassend dargestellt.

Die Segmentinformationen für das H1 2024 und H1 2023 stellen sich wie folgt dar:

m€	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	Gesamt
<b>H1 2024</b>					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	965,7	69,0	32,4	-60,2	<b>1.006,9</b>
Umsatzerlöse extern	936,3	69,0	1,6	0,0	<b>1.006,9</b>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-78,4	-117,1	-1,4	1,8	<b>-195,0</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	136,1	1,3	2,7	0,0	<b>140,0</b>
Abschreibungen	89,7	2,0	2,2	-0,8	<b>93,1</b>
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	2,8	0,0	-0,2	0,5	<b>3,1</b>
Bilanzsumme	3.280,6	312,1	39,3	-363,4	<b>3.268,6</b>
Eigenkapital	848,5	-96,6	301,4	-331,1	<b>722,2</b>

m€	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	Gesamt
<b>H1 2023</b>					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.276,8	107,5	31,3	-27,9	<b>1.387,6</b>
Umsatzerlöse extern	1.276,8	107,5	3,4	0,0	<b>1.387,6</b>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	117,3	-16,4	-4,3	0,2	<b>96,9</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	119,1	13,8	0,3	0,0	<b>133,1</b>
Abschreibungen	78,9	2,2	1,7	-0,8	<b>82,0</b>
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	3,6	0,0	0,0	0,2	<b>3,8</b>
Bilanzsumme	2.487,8	249,9	210,1	-272,3	<b>2.675,5</b>
Eigenkapital	878,3	26,0	246,9	-261,2	<b>889,9</b>

1) Ohne Leasingzugänge gemäß IFRS 16 in Höhe von € 29,6 Mio. (Vorjahr: € 18,6 Mio.).

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNGEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die PIERER Mobility-Gruppe erzielte im H1 2024 Umsatzerlöse in Höhe von € 1.006,9 Mio. (-27,4 %). Rund 95 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb Österreichs erzielt. Die Aufteilung nach geografischen Bereichen der Außenumsätze erfolgt nach dem Sitz der Kunden. Die Umsatzerlöse nach geografischen Regionen setzen sich wie folgt zusammen:

m€	H1 2023	H1 2024
Europa	824,6	603,9
Nordamerika und Mexiko	379,7	272,0
Sonstige	183,3	131,0
	<b>1.387,6</b>	<b>1.006,9</b>

Der erzielte Umsatz sank aufgrund einer Abkühlung der Nachfrage. Infolgedessen waren die Händler mit erhöhten Lagerbeständen konfrontiert. Daher stützte die PIERER Mobility-Gruppe den Absatz mit deutlich erhöhten Rabatten.

Die schwierigen Marktbedingungen führten zu einem Rückgang des Bruttoergebnisses. Die vom Management verfolgten Kostensenkungsstrategien haben sich noch nicht in vollem Umfang auf das Ergebnis ausgewirkt und konnten die beschriebenen negativen Entwicklungen nur teilweise kompensieren.

Während der Corona-Pandemie stieg die Nachfrage nach Fahrrädern rasant an, was zu einer Überhitzung am Fahrradmarkt und Verwerfungen in der gesamten Lieferkette führte. Als Ergebnis hieraus erreichten die eigenen Lagerbestände und die der Lieferanten und Händler Höchststände. Der Abbau dieser Bestände auf ein Normalniveau dauert bei gleichzeitig hohem Druck auf die Verkaufspreise weiter an. Vor diesem Hintergrund unterlief das Bicycle-Segment im ersten Halbjahr 2024 tiefgehend strukturellen Veränderungen, wobei die strategische Fokussierung auf das Premium-Segment weiter vorangetrieben wird. Die beschriebene Marktlage führt unterdessen zu notwendigen erfolgswirksamen Anpassungen. Die Sondereffekte belasten das Gesamtergebnis mit einem Gesamtbetrag von € -75,5 Mio. Diese Effekte umfassen insbesondere Abwertungen des Vorratsvermögens gem. IAS 2 mit einer Höhe von rund € -41 Mio. Zudem wurden Rückstellungen für drohende Verluste gebildet.

Das EBIT lag im H1 2024 mit € -195,0 Mio. deutlich unter dem Vorjahreswert von € 96,9 Mio. Die EBIT-Marge belief sich demnach auf -19,4 % (Vorjahr: 7,0 %). Das EBITDA lag mit € -101,9 Mio. unter dem Vorjahreswert von € 178,9 Mio.

Das Finanzergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Zinserträgen, Zinsaufwendungen und Fremdwährungsbewertungseffekten auf Bankguthaben zusammen. Es sank im Vergleich zum Vorjahr um €12,0 Mio. auf € -41,8 Mio. Ausschlaggebend dafür waren hauptsächlich höhere Zinsaufwendungen. Der effektive Steuersatz zum 30. Juni 2024 beläuft sich auf 27,4 % (Vorjahr: 20,9 %).

Das Periodenergebnis erreichte somit € -172,0 Mio. (Vorjahr: € 53,0 Mio.). Das Ergebnis je Aktie betrug im H1 2024 € -5,0 (Vorjahr: € 1,6).

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ UND EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen in der ersten Jahreshälfte um 20,8 %. Die Erhöhung betrifft größtenteils Firmenwerte (+€ 131,2 Mio.) aufgrund der beschriebenen Vollkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A. (siehe Punkt „Konsolidierungskreis“). Im H1 2024 stiegen auch die immateriellen Vermögenswerte um € 67,7 Mio. auf € 736,7 Mio. an. Das war hauptsächlich auf den Anstieg von Entwicklungskosten (€ 37,0 Mio.) und den Erwerb der Marke MV Agusta zurückzuführen, die zuvor nur als markenähnliches Recht bilanziert wurde (€ 28,9 Mio.). Die Sachanlagen legten gegenüber dem Buchwert zum 31. Dezember 2023 um € 61,3 Mio. auf € 545,2 Mio. zu. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Akquisition und Vollkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A. zurückzuführen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen insgesamt um 2,3 % über dem Wert per 31. Dezember 2023. Einerseits stiegen die Vorräte (€ 80,3 Mio.), Forderungen und sonstige Vermögenswerte (€ 26,2 Mio.) sowie die Steuererstattungsansprüche (€ 87,1 Mio.) an. Andererseits sanken die Zahlungsmittel um € 153,1 Mio.

Passivseitig stiegen die kurzfristigen Schulden in der ersten Jahreshälfte um 43,9 %, im Wesentlichen bedingt durch die Aufnahme kurzfristiger Kredit- und Betriebsmittellinien (€ 572,7 Mio.). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken um € 199,9 Mio. Der Anstieg der langfristigen Schulden um 9,0 % ist insbesondere auf eine Earn-Out Verbindlichkeit im Rahmen der Vollkonsolidierung der MV Agusta Motor S.p.A. und der Bilanzierung der Put-Option zurückzuführen.

In den ersten sechs Monaten ging das Konzerneigenkapital um € 187,1 Mio. auf € 722,2 Mio. zurück. Hauptauschlaggebend dafür waren das negative Periodenergebnis von € -172,0 Mio. sowie Dividendenzahlungen in Höhe von € 17,1 Mio. Die sonstigen Effekte betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Zum Stichtag 30.06.2024 betrug die Eigenkapitalquote 22,1 % (31. Dezember 2023: 30,8 %).

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheiten (CGUs) „KTM“ und „PIERER New Mobility“ wurde aufgrund von Plan-/Ist-Abweichungen im ersten Halbjahr 2024 ein Anhaltspunkt für eine Wertminderung identifiziert. Der erzielbare Betrag wurde anhand des Nutzungswertes ermittelt. Die Methodik entspricht jener zum 31.12.2023. Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management zuletzt freigegebenen Vorschau-rechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 10,9 % (31.12.2023: 11,1 %) für „KTM“ und 9,6 % (31.12.2023: 10,4 %) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 11,7 % (31.12.2023: 14,1 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 4,5 % (31.12.2023: 20,6 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 12,4 % (31.12.2023: 11,6 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 56,4 % (31.12.2023: 13,9 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

Zum Abschlussstichtag 30. Juni 2024 waren Sachanlagen in Höhe von € 103,5 Mio. (31.12.2023: € 103,5 Mio.) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert.

## ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Im H1 2024 sank der Bestand an liquiden Mitteln im Konzern um € 153,1 Mio. auf € 105,8 Mio. Die Veränderung basiert auf dem Cashflow aus Betriebstätigkeit von € -413,8 Mio., dem Cashflow aus Investitionstätigkeit in Höhe von € -201,0 Mio. und dem Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von € 464,5 Mio. Zudem schlugen sich Fremdwährungseffekte in Höhe von € -2,8 Mio. zu Buche.

Der Free Cashflow im H1 2024 lag bei rund € -615 Mio. (H1 2023: € -96,0 Mio.). Hauptauschlaggebend dafür waren das deutlich negative Ergebnis und der Anstieg des Nettoumlaufvermögens.

Ein wesentliches Ziel des Finanzrisikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe ist es, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen. Liquiditätsrisiken können sich unter anderem ergeben, wenn Einzahlungen aus Umsatzerlösen unter den Planannahmen liegen. Zu diesem Zweck wird eine Liquiditätsreserve in Form von ungenützten Kreditlinien (Bar- und Avalkredite) und in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität vorgehalten. Zum 30. Juni 2024 verfügt die PIERER Mobility-Gruppe über einen Liquiditätsbestand von € 105,8 Mio. (31.12.2023: € 259,0 Mio.) sowie ungenutzte Kreditlinien im Ausmaß von € 208,6 Mio. (31.12.2023: € 560,4 Mio.). Darüber hinaus ist die Maximierung des Free Cashflows durch Kostensenkungsmaßnahmen, proaktives Working-Capital-Management sowie reduzierte Investitionsausgaben eine wesentliche Steuerungsgröße. Insbesondere im Bereich Working-Capital-Management verfügt die Gruppe über eine Vielzahl an Instrumenten, um die Liquidität bedarfsgerecht zu steuern. Dazu gehören unter anderem die Ausnutzung von Asset-Backed-Securities- und Factoring-Programmen oder die Anpassung von Lagerbeständen durch die Flexibilität der Produktionsvolumina.

## 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 Zeitwertes 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 Informationen für finanzielle Vermögenswerte, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

m€	Fair-Value-Stufe	Bewertungs-kategorie	31.12.2023		30.06.2024	
			Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>						
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte – Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair-Value-Hedge)	Stufe 2	Hedging Instruments	4,7	4,7	0	0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte – Derivate mit positivem Marktwert (Cashflow-Hedge)	Stufe 2	Hedging Instruments	11,0	11,0	14,8	14,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Stufe 3	FVPL	17,9	17,9	19,3	19,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Stufe 3	FVOCI (ohne recycling)	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Summe</b>			<b>33,8</b>		<b>34,4</b>	
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	AC	259,0	259,0	105,8	105,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	AC	332,9	332,9	328,8	328,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	AC	40,4	40,4	48,3	48,3
<b>Summe</b>			<b>632,2</b>		<b>483,0</b>	
<b>Gesamtsumme</b>			<b>666,1</b>		<b>517,3</b>	

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

m€	Fair-Value-Stufe	Bewertungs-kategorie	31.12.2023		30.06.2024	
			Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>						
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	Stufe 2	Hedging Instruments	0,4	0,4	0,1	0,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cashflow-Hedge)	Stufe 2	Hedging Instruments	1,7	1,7	0,9	0,9
<b>Summe</b>			<b>2,1</b>		<b>1,0</b>	
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>						
Verzinsliche Verbindlichkeiten	Stufe 3	AC	961,6	979,4	1.487,9	1.491,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	AC	677,0	677,0	477,1	477,1
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	-	*)	5,8	5,8	102,6	102,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-	AC	81,6	81,6	89,9	89,9
<b>Summe</b>			<b>1.726,1</b>		<b>2.157,6</b>	
<b>Gesamtsumme</b>			<b>1.728,2</b>		<b>2.158,5</b>	

\*) Bewertung erfolgt über sonstige Rücklagen im Eigenkapital.

**Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts:** Bezüglich der Bewertungstechnik wird auf den Konzernabschluss der PIERER Mobility zum 31. Dezember 2023 Punkt 44 (Einstufung und beizulegende Zeitwerte) verwiesen.

## ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mit nahestehenden Personen und Unternehmen, wie sie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 erläutert sind, bestehen Geschäftsbeziehungen auf Basis fremdüblicher Verträge. Durch den beschriebenen Erwerb der MV Agusta und ihrer Tochtergesellschaften entfällt die Angabe der Beziehungen zu diesen zum 31. Dezember 2023 noch nahestehenden Unternehmen. Zum 30. Juni 2024 ergaben sich keine weiteren wesentlichen Änderungen bei den nahestehenden Unternehmen und Personen sowie der Art der Transaktionen mit diesen.

## EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG 30. JUNI 2024

PIERER New Mobility GmbH hat mit 1. Juli 2024 50,1% der Anteile an der FELT Bicycles GmbH von der Pierer 2 Radbeteiligungs GmbH erworben. Die FELT Bicycles GmbH wurde bisher von der PIERER New Mobility GmbH mit einem Anteil von 19,9 % nach der Equity-Methode gehalten. Der Kaufpreis betrug € 1,9 Mio. und wurde per Banküberweisung gezahlt. In dem kurzen Zeitraum zwischen Erwerbszeitpunkt und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Zwischenabschlusses war eine angemessene und aussagekräftige Erhebung bzw. Ermittlung der erforderlichen Angaben nicht möglich, daher unterbleiben unter Anwendung von IFRS 3.B66 im vorliegenden Zwischenabschluss für diese Akquisition weitere Angaben gemäß IFRS 3.B64.

Im Juli 2024 wurden die Vorstandsmandate von Herrn Viktor Sigl als Chief Financial Officer (CFO) der PIERER Mobility AG und der KTM AG im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat für beide Gesellschaften beendet. Stefan Pierer, CEO, hat die bisherigen Agenden und Aufgaben von Herrn Sigl interimistisch übernommen.

Der Aufsichtsrat hat weiters beschlossen, mit Wirkung zum 1. September 2024 Herrn Gottfried Neumeister als weiteres Vorstandsmitglied der PIERER Mobility AG und der KTM AG zu bestellen, um die CEO-Agenden zu unterstützen.

## NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2024	Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion	22. September 2022
	Änderung an IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig und langfristige Schulden (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	31. Oktober 2022
	Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen (Supplier Finance Arrangements)	25. Mai 2023
1. Jänner 2025	Änderungen an IAS 21 – Auswirkungen von Wechselkursänderungen – Fehlende Umtauschbarkeit	15. August 2023
1. Jänner 2026	Änderungen an IFRS 7 und 9 - Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	30. Mai 2024
1. Jänner 2027	IFRS 18 Darstellung und Angaben in Abschlüssen	9. April 2024
	IFRS 19 Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	9. Mai 2024

Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss aufgrund der zukünftig neu anzuwendenden Standards ergeben werden.

# Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

Erklärung des Vorstands gemäß § 125 Abs. 1 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 PIERER 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.

Wels, am 23. August 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck



# Glossar

Capital Employed (eingesetztes Kapital)	Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed
EBIT (Earnings Before Interest and Tax, Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern), operatives Ergebnis vor Steuern	Entspricht dem Betriebsergebnis gemäß IFRS und ist das operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern
EBIT-Marge	EBIT / Umsatz
EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization, operatives Ergebnis vor Abschreibungen)	EBIT + Abschreibung
EBITDA-Marge	EBITDA / Umsatz
Eigenkapitalquote	Eigenkapital (gesamt) / Bilanzsumme
Ergebnis je Aktie	Den Eigentümern der Muttergesellschaft zurechenbares Periodenergebnis / Anzahl der Aktien in Umlauf (gewichteter Durchschnitt)
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	Cashflow aus Betriebstätigkeit + Cashflow aus Investitionstätigkeit
Gearing	Nettoverschuldung / Eigenkapital (gesamt)
Investitionen	Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) gemäß Anlagespiegel, ohne Zugänge von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16
Nettoverschuldung	Finanzverbindlichkeiten (kurzfristige und langfristige) - Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
PP	Prozentpunkt(e)
ROCE (Return On Capital Employed, Ergebnis auf das eingesetzte Kapital)	EBIT der letzten 12 Monate / durchschnittliches Capital Employed Das durchschnittlich Capital Employed wird berechnet als die Hälfte der Summe des Capital Employed zum Ende des Stichtags der Berichtsperiode und des Stichtags der Vergleichsperiode des Vorjahres
ROE (Return On Equity, Eigenkapitalrentabilität)	Periodenergebnis der letzten 12 Monate / durchschnittliches Eigenkapital Das durchschnittliche Eigenkapital wird berechnet als die Hälfte der Summe des Eigenkapitals (gesamt) zum Ende des Stichtags der Berichtsperiode und des Stichtags der Vergleichsperiode des Vorjahres
ROIC (Return On Invested Capital, Gesamtkapitalrentabilität)	NOPAT der letzten 12 Monate / durchschnittliches Capital Employed NOPAT = EBIT - Ertragsteuern Das durchschnittlich Capital Employed wird berechnet als die Hälfte der Summe des Capital Employed zum Ende des Stichtags der Berichtsperiode und des Stichtags der Vergleichsperiode des Vorjahres
m€	Millionen Euro
Working Capital Employed	Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen



Svartpilen 801 MY24  
© Rudi Schedl

## FINANZKALENDER 2025

29. Jänner 2025	Veröffentlichung vorläufiger Jahresergebnisse 2024
26. März 2025	Veröffentlichung Jahresfinanzbericht 2024
15. April 2025	Nachweisstichtag Hauptversammlung
25. April 2025	28. ordentliche Hauptversammlung
30. April 2025	Ex-Dividenden-Tag
2. Mai 2025	Nachweisstichtag Dividenden (Record Date)
6. Mai 2025	Dividenden-Zahltag
26. August 2025	Bericht zum 1. Halbjahr 2025


## KONTAKT

Mag. Hans Lang und Mag.<sup>a</sup> Melinda Busáné Bellér  
Investor Relations | Compliance | Sustainability  
E-Mail: [ir@pierermobility.com](mailto:ir@pierermobility.com)  
Website: [www.pierermobility.com](http://www.pierermobility.com)

## HAFTUNGSHINWEIS

Der vorliegende Bericht

- wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Richtigkeit der Daten überprüft. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben geringfügige Rechendifferenzen sowie Satz- und Druckfehler auftreten können. Personenbezogene Begriffe wie „Mitarbeiter“ oder „Arbeitnehmer“ werden aus Gründen der Lesbarkeit geschlechtsneutral verwendet.
- enthält zukunftsbezogene Aussagen. Die tatsächlichen Ergebnisse können aufgrund unterschiedlicher Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Weder PIERER Mobility AG noch eine andere Person übernehmen eine Haftung für solche zukunftsbezogenen Aussagen. Die PIERER Mobility AG wird diese zukunftsbezogenen Aussagen weder aufgrund geänderter tatsächlicher Umstände noch aufgrund geänderter Annahmen oder Erwartungen aktualisieren.
- erscheint in deutscher und englischer Sprache. Maßgeblich ist die deutschsprachige Version.
- enthält Ergebnisse des laufenden Geschäftsjahres, die weder geprüft noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen wurden.
- stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere der PIERER Mobility AG zu kaufen oder zu verkaufen.

In diesem Bericht steht  für die KTM AG, die als Eigentümerin der Marke KTM Motorräder und Motorradzubehör unter dieser Marke herstellt und/oder vertreibt. Davon zu unterscheiden ist die KTM Fahrrad GmbH, die als exklusive Lizenznehmerin Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM herstellt und/oder vertreibt. Die KTM AG und die KTM Fahrrad GmbH sind weder gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden noch kapitalmäßig oder anderweitig miteinander verflochten. Die PIERER Mobility-Gruppe produziert und vertreibt daher keine Fahrräder und Fahrradzubehör unter der Marke KTM, sondern unter Marken wie Husqvarna, GASGAS oder Felt.

## IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: PIERER Mobility AG  
Edisonstraße 1, 4600 Wels, Österreich  
FN 78112 x / Landes- und Handelsgericht Wels

CI-Konzept: LX media GmbH, 4600 Wels, [www.lx-media.at](http://www.lx-media.at)  
Grafische Umsetzung: Grafik-Buero Elena Gratzner, 4615 Holzhausen, [www.grafik-buero.at](http://www.grafik-buero.at)  
Cover: Manuel Lettenbichler, KTM 300 XC-W HARDENDURO MY25, [@arnauphphoto](https://www.instagram.com/arnauphphoto)

