



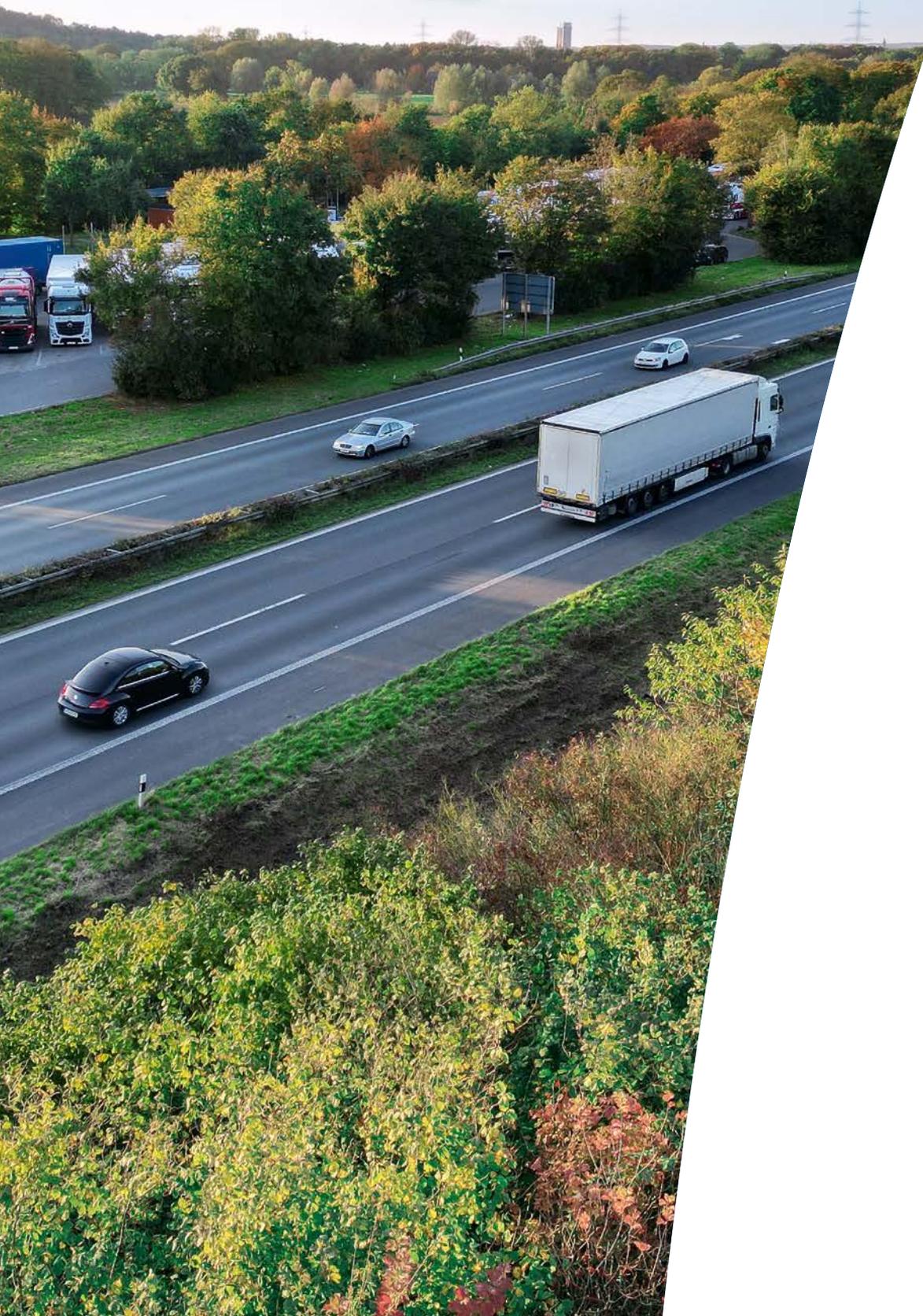
**TOLL COLLECT**  
*service on the road*

# Agil. Digital. Im Team. So machen wir das.

Geschäftsbericht 2024



„So machen  
wir das.“



# Inhalt

---

## **Agil. Digital. Im Team. So machen wir das.**

Jubiläum auf der Straße .....	6
Digitalisierung des Verkehrs .....	12
Die agile Transformation .....	18

## **Geschäftsjahr 2024 – 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024**

Bericht des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH zum Konzernabschluss .....	24
Bericht des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH .....	25
Corporate Governance Bericht .....	26
Konzernlagebericht .....	36
Jahresabschluss .....	54
Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 .....	56
Gewinn- und Verlustrechnung .....	58
Konzernkapitalflussrechnung .....	59
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024 .....	60
Konzerneigenkapitalspiegel .....	62
Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 .....	63
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers .....	72

# Zuverlässige Mauteinnahme, jeden Tag, seit 20 Jahren?

---





## „So machen wir das.“

Vor 20 Jahren haben wir das Mautsystem auf den Weg gebracht. Seitdem entwickeln wir es weiter, jeden Tag. Dank unserer langjährigen Erfahrungen und unserem Know-how ist und bleibt das Mautsystem fit für die Zukunft. Das ist unser Weg, das ist Toll Collect. Und unser Erfolgsrezept für zuverlässigen Betrieb und nachhaltige Mobilität.



# Jubiläum auf der Straße

---

Seit 20 Jahren erhebt Toll Collect zuverlässig die Mautgebühren. Im Laufe der Jahre wurden zahlreiche Mautausweitungen realisiert – aber auch sonst ist viel passiert: Zum Beispiel hat sich der Mautmarkt für Anbieter des European Electronic Toll Service (EETS) geöffnet. Die Maut ist ein wichtiger Baustein in der Infrastrukturfinanzierung in Deutschland – und aufgrund der von Schadstoffen und CO<sub>2</sub>-Emissionen abhängigen Mauttarife auch ein Treiber für einen umweltfreundlicheren Lkw-Verkehr.



## Bewährt und zukunftssicher: die streckenbezogene Lkw-Maut

Mit dem Mautstart 2005 haben wir als erster Betreiber weltweit eine satellitengestützte, streckenbezogene Maut eingeführt und damit die zeitabhängige Eurovignette abgelöst. Der wesentliche Vorteil: Man zahlt nur für das, was man nutzt. Denn durch das Verursacherprinzip sind nur für tatsächlich gefahrene Strecken Gebühren zu entrichten. Dabei werden Fahrzeuge höher belastet, die die Infrastruktur stärker beanspruchen oder mehr CO<sub>2</sub> und Schadstoffe ausstoßen. Das führt zu einer gerechteren Kostenverteilung.

Die satellitengestützte Technologie ist zudem skalierbar. Das haben die diversen Mautausweitungen – bezogen sowohl auf das Mautnetz als auch auf neue Fahrzeugkategorien – in den letzten zwei

Jahrzehnten unter Beweis gestellt. Das System kommt ohne physische Mautstationen aus und lässt sich somit schnell und einfach auf zusätzliche Straßen erweitern.

Voraussetzung für die komfortable Abrechnung der streckenbasierten Maut sind Fahrzeuggeräte in den Lkw, sogenannte On-Board Units (OBUs). Die Geräte stellen auf der Basis von Satellitensignalen fest, wo sich der Lkw befindet, und kommunizieren über Mobilfunk mit dem Mautsystem. Aber auch ohne Fahrzeuggerät ist es in Deutschland über die Website und App von Toll Collect möglich, Maut zu zahlen. Darüber hinaus arbeiten wir derzeit an weiteren, nutzerfreundlichen Möglichkeiten zur flexiblen Mauterhebung auch ohne Fahrzeuggerät.

# Mauterhebung in Deutschland: einheitliche Qualität trotz Vielfalt auf dem Mautmarkt

Wer in Deutschland Maut zahlen wollte, konnte das bis 2019 ausschließlich über Toll Collect tun. Seit der Einführung von EETS ist das anders: Nun können Transportunternehmen die Lkw-Maut alternativ mit nur einem Bordgerät und nur einem Vertrag in mehreren europäischen Ländern entrichten. Dabei haben sie die Wahl zwischen verschiedenen Anbietern.

Wir haben den Bund bei der EETS-Einführung von Anfang an unterstützt. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) und Toll Collect bieten in Deutschland zugelassenen EETS-Anbietern den zentralen Mauterhebungsdienst an. Änderungen an Tarifen oder Streckennetz werden damit zentral umgesetzt. So benötigen die international tätigen Anbieter kein eigenes Mautsystem für Deutschland. Der deutsche Mautmarkt wird einfacher zugänglich.

Derzeit sind wir in einer Übergangsphase: Alle in Deutschland tätigen EETS-Anbieter werden bis Ende 2025 auf den Mauterhebungsdienst wechseln. Ab Januar 2026 ist dessen Nutzung gesetzlich verpflichtend.

Durch die damit verbundene Bündelung der Mautdaten aller mautpflichtigen Fahrzeuge in Deutschland an einer Stelle sind hochwertige Datenauswertungen möglich, die zum Beispiel für die Verkehrsplanung genutzt werden können.



# Mauteinnahmen: Möglichmacher für Deutschlands Infrastruktur

Rund 51.000 Kilometer umfasst das mautpflichtige Streckennetz seit der letzten Erweiterung im Juli 2018 – damals wurden alle Bundesstraßen mautpflichtig. Auf Bundesstraßen und vor allem Autobahnen haben über eine Million Fahrzeuge aus dem In- und Ausland seit dem Mautstart mehr als 100 Mrd. Euro Maut entrichtet.

Deutschland ist das Transitland Nr. 1 in Europa. Der Anteil deutscher und ausländischer Lkw am Mautaufkommen liegt heute bei jeweils rund 50 Prozent. Die streckenbezogene Maut gewährleistet, dass alle Nutzer der deutschen Bundesfernstraßen ihren Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung, aber auch zu den externen Kosten des Lkw-Verkehrs leisten.

## Eine saubere Sache: moderne Flotten dank Lenkungswirkung

Seit Ende 2023 ist die Lkw-Maut in Deutschland auch vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge abhängig. Je niedriger die Emissionen, desto besser die Emissionsklasse – und umso geringer die Mautsätze.

Die Maut hatte durch Schadstoff-, Gewichts- und Achsklassen schon immer eine ökologische Lenkungswirkung. So ergeben sich stets neue, wirkungsvolle Impulse für Transportunternehmen, möglichst effiziente Fahrzeuge einzusetzen. Und ein Anreiz, unnötige Fahrten zu vermeiden.

Die ökologische Lenkungswirkung der Maut lässt sich mit Zahlen belegen: Ende 2018 lag der Fahr-

leistungsanteil von Lkw der Klasse Euro 6 erst bei rund 73 Prozent, Ende 2024 schon bei rund 94 Prozent.

Und auch die CO<sub>2</sub>-Maut greift: Anfang 2024 war der überwiegende Teil der mautpflichtigen Fahrzeuge noch der schlechtesten CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 zuzuordnen. Bereits in den ersten Monaten nach der Einführung des neuen Mautteilsatzes vergrößerte sich jedoch der Anteil der Fahrleistung von Fahrzeugen mit der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 2 und 3 – Ende 2023 lag er bei vier Prozent, Ende 2024 schon bei über sechs Prozent. Auch die Zahl der mautbefreiten Elektro- und Wasserstofffahrzeuge steigt stetig an.



# Gewachsene Erfahrung für wachsende Aufgaben?

---





## „So machen wir das.“

Den Verkehr effizienter gestalten und Daten intelligent nutzen – daran arbeiten wir bei Toll Collect jeden Tag. Als Dienstleister des Bundes bringen wir unsere Erfahrung aus dem Mautsystem in neue Aufgaben ein und unterstützen die digitale Transformation im Verkehrswesen. Wir entwickeln praxisnahe, zukunftsfähige Lösungen – für einen modernen Güterverkehr in Deutschland und Europa.

# Digitalisierung des Verkehrs

---

Toll Collect ist nicht nur Mautbetreiber. Wir sind ein leistungsstarker Dienstleister des Bundes im Bereich Mobilität – und damit ein Treiber der Digitalisierung im Verkehrswesen. Wir entwickeln Technologien und Lösungen, die den Verkehrsfluss optimieren und Prozesse effizienter gestalten.



# Elektronische Frachtbeförderungsinformationen: eFTI nimmt Fahrt auf

Die eFTI-Verordnung (electronic Freight Transport Information, EU-Verordnung Nr. 2020/1056) verpflichtet die Behörden der EU-Mitgliedsstaaten, künftig Frachtbeförderungsinformationen von Unternehmen im Güterverkehr in elektronischer Form zu akzeptieren. Ziel ist es, die Digitalisierung im europäischen Güterverkehr voranzubringen. Dafür wird ein harmonisiertes System für den Austausch der Daten in der gesamten EU eingeführt. Die Transportunternehmen selbst können weiterhin wählen, wie sie den Behörden die Daten zur Verfügung stellen – digital oder in Papierform.

Elementare Bestandteile eines eFTI-Systems sind Plattformen, Zugangspunkte und Gates. Auf den digitalen Plattformen können Transportunternehmen und andere Dienstleister ihre Frachtbeförderungsinformationen verwalten. Zugänglich werden sie über Zugangspunkte, also Software-Anwendungen, die berechtigten Behörden

einen gesicherten Zugriff auf die Informationen ermöglichen. Die Gates wiederum vermitteln europaweit zwischen den Zugangspunkten und den Plattformen – sie sind also digitale „Türen“.

Das Forschungsprojekt eFTI4EU bereitet die nationale Umsetzung der eFTI-Verordnung in den Mitgliedsstaaten vor und erarbeitet Anforderungen an eine europaweit interoperable digitale Lösung. Toll Collect ist seit 2024 in dieses Projekt involviert. Unser Fokus liegt derzeit auf einem ersten Zugangspunkt für Deutschland, den wir entwickeln und danach dauerhaft betreiben. Toll Collect wird darüber hinaus auch das eFTI-Gate für Deutschland realisieren. Es gibt also viel zu tun – und die Uhr tickt: Bis Juli 2027 müssen alle EU-Mitgliedsstaaten die eFTI-Verordnung umgesetzt haben. Damit geht Europa einen wichtigen Schritt bei der Digitalisierung von Transport und Logistik.





## Mautkontrolldienst: digitale Technologien für die Überwachung im fließenden Verkehr

Als Generalunternehmer des BALM unterstützen wir dessen Digitalisierungsstrategie und arbeiten kontinuierlich an der technischen Umsetzung von Kontrollaufgaben. Fahrzeugkontrollen sollen möglichst ohne Eingriff in den fließenden Verkehr vorgenommen und nur begründete Verdachtsfälle ausgeleitet werden. Hierzu betreiben wir Tag für Tag die vollautomatischen Kontrollbrücken auf den Autobahnen und die Kontrollsäulen an den Bundesstraßen. Aber auch in den Kontrollfahrzeugen des BALM steckt moderne Technik – und unser Know-how.

Ende 2024 hat Toll Collect damit begonnen, die 7. Generation der Fahrzeuge des Mautkontrolldienstes auszuliefern. Sie wurden unter anderem um optische Sensoren erweitert, mit denen Achszahl, Fahrzeuglänge und -höhe abgeglichen werden können. Zudem lassen sich Kennzeichen automatisiert überprüfen und online abfragen.

Das Kontrollpersonal ist nicht mehr nur auf die Sichtkontrolle angewiesen. Es erhält mehr Unterstützung bei seiner Arbeit und kann viel gezielter kontrollieren. Die Fahrzeuge sind zu fahrenden Kontrollsäulen geworden.

Mit der neuen Fahrzeuggeneration haben wir außerdem die stufenweise Zusammenführung des Mautkontrolldienstes mit dem Straßenkontrolldienst des BALM technisch angelegt. Der nächste große Schritt ist die Entwicklung eines vollständig integrierten Kontrollfahrzeugs: Dieses soll ab 2028 auf den deutschen Straßen unterwegs sein.

Zusammenfassend: freie Fahrt für Fahrzeuge, die korrekt Maut bezahlen und sich an die Regeln halten – und effiziente Identifikation von schwarzen Schafen.



## Lkw-Verkehrsportal: Unterstützung bei der Verkehrssteuerung und Infrastrukturplanung

Wie verteilt sich die Lkw-Verkehrsbelastung auf die Infrastruktur? Wie können Umleitungen optimal geplant werden? Daten aus der Maut helfen, Antworten auf diese und andere Fragen zu finden. Toll Collect stellt diese ab sofort anschaulich im neuen Lkw-Verkehrsportal dar, das wir in Kooperation mit dem BALM entwickelt haben. Als Open-Data-Angebot ist das Portal in der Mobilithek des Bundes verlinkt.

Los geht es mit einer ersten Anwendung, die Daten zu Lkw-Befahrungen im Mautnetz visualisiert und abrufbar macht. Die Daten werden in einer Browser-Anwendung auf einer Deutschlandkarte grafisch dargestellt. Die einzelnen Streckenabschnitte sind mit Angaben zum Beispiel zur Anzahl der Fahrzeuge oder den durchschnittlichen Fahrzeiten hinterlegt. Wer Daten für einen bestimmten Tag und Ort sucht, kann sie gezielt und einfach herausfiltern lassen.

So lassen sich Befahrungsmuster analysieren und Strecken mit besonders viel Lkw-Verkehr identifizieren. Das so gewonnene Wissen hilft dabei, den Verkehr besser zu planen und zu lenken. Zum Beispiel, wenn an Straßen, Brücken oder Tunneln gebaut und die optimale Umleitung gesucht wird.

Darüber hinaus können die aufbereiteten Mautdaten auch bei der langfristigen Planung von Infrastrukturvorhaben unterstützen. Wird etwa ein Standort für ein neues Logistikzentrum, eine Fabrik oder ein Gewerbegebiet gesucht, gibt das Lkw-Verkehrsportal wertvolle Hinweise. Es lassen sich aber auch Lieferverkehre auf Bundesstraßen nachverfolgen und analysieren.

Das Verkehrsportal kann zukünftig um weitere Darstellungen und Applikationen erweitert werden.

# In schnellen Schritten arbeiten für den Erfolg auf der Langstrecke?

---





## „So machen wir das.“

Toll Collect hat sich neu aufgestellt – moderner, flexibler, agiler. Mit Go4Agile haben wir unsere Organisation grundlegend verändert: mehr Eigenverantwortung und neue Formen der Zusammenarbeit. Teams stimmen sich enger ab, treffen Entscheidungen schneller und bringen Ergebnisse zügiger auf den Weg. Das schafft Raum für Innovation – für unsere Kunden, für unser Team und für die Mobilität von morgen.



# Die agile Transformation

---

In den letzten Jahren hat sich Toll Collect verändert – grundlegend und nachhaltig. Mit dem Programm Go4Agile haben wir die größte Organisationsänderung seit der Unternehmensgründung vor 22 Jahren erfolgreich abgeschlossen. Unser Ziel: flexibler, effizienter und bedarfsgerechter agieren. Durch neue Strukturen, agile Methoden und eine veränderte Zusammenarbeit sind wir heute besser denn je aufgestellt – für unsere Kunden, für neue Herausforderungen und als attraktiver Arbeitgeber.



## Mehr Eigenverantwortung: unsere neue Organisation

Früher war Toll Collect ein Unternehmen mit klassischem, funktionalem Organisationsaufbau, das ausschließlich auf den Betrieb des Lkw-Mautsystems in Deutschland spezialisiert war. Vor zwei Jahren haben wir die Aufbauorganisation grundlegend verändert. Anstelle der auf Funktionen wie Entwicklung, Test und Betrieb ausgerichteten Fachbereiche sind Domänen entstanden, die für ihre Produkte und Services selbst verantwortlich sind, unter anderem für Mauterhebung, Kontrolle oder Kundenmanagement.

Auch ein neues Führungsmodell haben wir in den Domänen eingeführt. Dabei werden die Führungsaufgaben auf mehrere Personen mit unterschiedlichen Rollen verteilt. Alle Konzepte wurden von Mitarbeitenden für Mitarbeitende entwickelt.

Als Grundlage für unsere Zusammenarbeit dient das Scaled Agile Framework (SAFe). Es hilft dabei, Teams besser zu vernetzen und ihre Arbeit effizienter zu koordinieren, insbesondere, wenn viele Teams parallel an verschiedenen Teilen eines Produkts arbeiten. Wir haben SAFe an unsere eigenen Bedürfnisse angepasst.

## Schnellere Ergebnisse, weniger Bürokratie: So arbeiten wir heute

Das klassische Projektmanagement wurde bei Toll Collect durch den sogenannten Leistungserstellungsprozess abgelöst. Während früher Projekte in einem aufwendigen Verfahren mit frühzeitigen, umfangreichen Festlegungen geplant wurden, steht nun der kontinuierliche Wertstrom im Fokus: Wir arbeiten in regelmäßigen Entwicklungszyklen und liefern schrittweise Ergebnisse aus. Unsere Teams arbeiten in Sprints – also kurzen, festgelegten Zeiträumen zur Umsetzung konkreter Aufgaben – und planen ihre Arbeit in vierteljährlichen Planungsintervallen. Wichtige Abstimmungen erfolgen in modernen Formaten sowie in speziellen Austauschgruppen.

Durch diese neue Arbeitsweise kann Toll Collect insbesondere kleine und mittlere Vorhaben in deutlich kürzeren Zeiträumen umsetzen. Während früher nur zwei größere Software-Releases pro Jahr erfolgten, setzen wir heute Verbesserungen und neue Funktionen viel häufiger in die Produktion um. Damit sind wir auch deutlich besser in der Lage, auf Veränderungen zu reagieren.

Zudem haben wir Bürokratie abgebaut: Wir können zunehmend auf umfassende, formale Dokumente und deren häufige Anpassung verzichten. Stattdessen arbeiten wir mit modernen, kollaborativen Werkzeugen. Entscheidungen können nun viel häufiger dezentral, direkt in den Domänen getroffen werden.



# Mit Agilität in die Zukunft: kundenorientierter und attraktiver als Arbeitgeber

Mit der neuen Organisation haben wir unsere Zusammenarbeit modernisiert, neue, agile Methoden erlernt und erfolgreich etabliert. Diese Transformation bildet die Basis für nachhaltigen Erfolg. In den kommenden Monaten und Jahren werden wir weiterhin von Fortschritten profitieren. Mit der neuen Organisationsform befinden wir uns in einem kontinuierlichen Lernprozess.

Ein wesentlicher Vorteil unserer neuen Arbeitsweise ist die größere Flexibilität. Wir können deutlich schneller und flexibler auf Veränderungen reagieren. Neue Lösungsideen erproben wir zügig und bauen sie dann entweder aus oder verwerfen sie wieder. Zudem nehmen wir verstärkt die Perspek-

tive des Kunden ein: Der Austausch mit unseren Kunden ist intensiver geworden, wodurch wir ihre Bedürfnisse besser verstehen und schneller darauf reagieren können.

Gleichzeitig hat sich auch die Zusammenarbeit im Unternehmen verändert: Teams kooperieren stärker, tauschen sich regelmäßiger aus und arbeiten effizienter zusammen. Außerdem haben Mitarbeitende mehr Entwicklungsmöglichkeiten. Das macht uns nicht nur als Unternehmen erfolgreicher, sondern steigert auch unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Bei Toll Collect bieten wir moderne, zukunftsorientierte Arbeitsplätze, mit denen wir Talente verschiedenster Fachdisziplinen ansprechen und ihnen langfristige Perspektiven bieten.



Geschäftsjahr 2024  
**Bericht des  
Aufsichtsrats**

---



# Bericht des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH zum Konzernabschluss

Auf Basis des Prüfberichts der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat sich der Aufsichtsrat über den Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024 (Geschäftsjahr 2024), den Konzernlagebericht, den Konzernanhang, den Konzerneigenkapitalspiegel und die Konzernkapitalflussrechnung beraten. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüferin statt. Diese berichtete über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und stand für die Beant-

wortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen den Prüfbericht und die Feststellungen der Abschlussprüferin.

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 1 Absatz 1 Nr. 3 Drittelbeteiligungsgesetz (DrittelbG) in Verbindung mit § 171 Absatz 2 Aktiengesetz (AktG) beschlossen, den Konzernabschluss der Toll Collect GmbH für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024 (Geschäftsjahr 2024) zu billigen.

Berlin, den 7. Juli 2025

gez. Elke Pedack

*Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats  
der Toll Collect GmbH*

## Bericht des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH an die Gesellschafterin der Toll Collect GmbH

Der Aufsichtsrat ließ sich im Berichtszeitraum in fünf ordentlichen Aufsichtsratssitzungen sowie durch die Sitzungen begleitende schriftliche Berichte eingehend durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und die wesentlichen Geschäftsvorfälle unterrichten. Die Berichterstattung durch die Geschäftsführung erfolgte ordnungsgemäß. Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen über alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen.

Auf Basis des Prüfberichts der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 (Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024), den Lagebericht nebst Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) sowie den Vorschlag zur Verwendung des Bilanzergebnisses beraten. Die Beratungen fanden in Gegenwart der Abschlussprüferin statt. Diese berichtete über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und stand für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen gegen

den Prüfbericht und die Feststellungen von KPMG. Der Aufsichtsrat hat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Verwendung des Bilanzergebnisses geprüft und sich diesem angeschlossen.

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 1 Absatz 1 Nr. 3 DrittelbG in Verbindung mit § 171 Absatz 2 Satz 4 AktG beschlossen, den Jahresabschluss der Toll Collect GmbH für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024 zu billigen.

Manuel Hoppe hat mit Wirkung zum 18. März 2024 schriftlich sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Mit Beschluss der Gesellschafterin zur Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 vom 31. Juli 2024 endete die regelmäßige Amtszeit von Hagen Siegemund als Aufsichtsrat und Arbeitnehmervertreter. Zum gleichen Zeitpunkt sind Ayse Düzelli, Gunnar Greulich und Riccardo Klinger als neue Aufsichtsratsmitglieder und Arbeitnehmervertretende dem Gremium hinzugekommen.

Bernd Reuther legte mit Wirkung zum 28. November 2024 schriftlich sein Aufsichtsratsmandat nieder.

Berlin, den 7. April 2025

gez. Dr. Rudolf Gridl

*Vorsitzender des Aufsichtsrats der Toll Collect GmbH*

Geschäftsjahr 2024  
**Corporate Governance  
Bericht**

A decorative graphic consisting of a short, thick horizontal bar in a light green color, positioned below the main title. The background of the entire page is a solid blue color with several thin, curved white and light green lines that sweep across the lower half of the page.

# 1 Grundlagen

## 1.1 Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK)

Die Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung bilden die Grundlage für eine verantwortungsvolle Führung der Beteiligungen des Bundes an Unternehmen in privater Rechtsform. Teil I der Grundsätze, der PCGK, richtet sich an die Unternehmen und ihre Organe. Er ergänzt die gesetzlichen Bestimmungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen mit Bundesbeteiligung durch zusätzliche Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Im Unterschied zu üblichen Corporate-Governance-Regeln der Privatwirtschaft geht es beim PCGK insbesondere darum, den öffentlichen Auftrag der wirtschaftlichen Betätigung der öffentlichen Hand wahrzunehmen. Dieser spiegelt sich im Unternehmensgegenstand einer Unternehmung wider und stellt die hieraus resultierende Verantwortung und Vorbildrolle dar.

Zur Erreichung dieser Ziele benennt der PCGK Handlungsweisen, die zum Teil über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen und die zu- meist als Empfehlungen oder Anregungen formuliert sind. Damit sind sie für die Unternehmen und Beteiligungsverwaltungen nicht bindend; Abweichungen von den Empfehlungen müssen jedoch dargelegt und begründet werden.

Der PCGK enthält vorrangig Empfehlungen für transparente und nachvollziehbare Prozesse und Arbeitsstrukturen der Unternehmensorgane und damit der Geschäftsführung, der Gesellschafterin und des Aufsichtsrats. Weiterhin werden Anforderungen an die Rechnungslegung definiert. Zur Gewährleistung der Transparenz spielt die individualisierte Offenlegung der Vergütung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats eine wesentliche Rolle. Der PCGK berücksichtigt zudem die zunehmende Bedeutung einer nachhaltigen Unternehmensführung und gleichstellungsfördernden Unternehmenskultur.

Mit diesem Bericht kommen die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Toll Collect GmbH (Toll Collect) der Empfehlung aus 7.1 PCGK und der Verpflichtung aus dem Gesellschaftsvertrag von Toll Collect nach, jährlich in einem Corporate

Governance Bericht zu erklären, ob den Empfehlungen des PCGK entsprochen wird, und, sofern nicht, etwaige Abweichungen zu begründen. Gemäß 7.1 PCGK in Verbindung mit 2.4 PCGK umfasst der Bericht die Konzernmutter Toll Collect sowie die Tochtergesellschaft Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG).

Der Berichtszeitraum ist das Geschäftsjahr 2024, das sich vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 erstreckt. Alle Bezeichnungen von Behörden und Funktionen von erwähnten Personen beziehen sich auf den Stichtag 31. Dezember 2024. Der Bericht wird auf Basis des PCGK mit Stand 13. Dezember 2023 erstellt, der durch die Version des PCGK vom 6. November 2024 keine inhaltlichen Änderungen erfahren hat (Schreiben BMF VIII B 1 vom 15. November 2024, Seite 4).

## 1.2 Toll Collect

Toll Collect organisiert in seinem Kerngeschäft die Maut in Deutschland. So sorgt das Unternehmen für die effiziente Erhebung der Lkw-Maut und für zuverlässige Mauteinnahmen des Bundes.

Als Technologie-Dienstleister steht Toll Collect für die intelligente Steuerung der Mobilität. Im Auftrag des Bundes übernimmt das Unternehmen vielfältige Aufgaben in diesem Bereich. Die Toll Collect-Expertise umfasst Konzeption, Entwicklung und Betrieb sicherer IT-Systeme ebenso wie Errichtung und Management bundesweiter Service-netze und dezentraler Infrastrukturen, zum Beispiel als Vertragsmanager Deutschlandnetz beim Aufbau von Ladeinfrastruktur.

Die MIG setzt das Mobilfunkförderprogramm des Bundes um. Darüber hinaus unterstützt und begleitet sie den Mobilfunkausbau als „Kümmerner vor Ort“. Mit ihren Aufgaben und Aktivitäten leistet sie einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Mobilfunkversorgung insbesondere in ländlichen Gebieten in Deutschland.

Seit dem 1. September 2018 befindet sich Toll Collect zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes und berücksichtigt den PCGK. Mit Gründung der MIG als Tochtergesellschaft der Toll Collect GmbH gilt für Toll Collect seit dem 12. Januar 2021 Konzernrecht.

## 2 Führung und Kontrollstruktur

Die Organe der Toll Collect GmbH und ihrer Tochtergesellschaft MIG sind jeweils:

- die Gesellschafterversammlung
- der Aufsichtsrat
- die Geschäftsführung

### 2.1 Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung ist das oberste Willensbildungsorgan der GmbH. Die der Gesellschafterin nach dem Gesetz und dem Gesellschaftsvertrag zustehenden Rechte werden durch Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung ausgeübt.

Alleinige Eigentümerin von Toll Collect ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Alleinige Eigentümerin der MIG ist die Toll Collect GmbH.

Der Bundesrepublik Deutschland stehen bei Toll Collect die Rechte aus § 53 HGrG zu. Der Bundesrechnungshof hat bei beiden Gesellschaften die Befugnisse nach § 54 HGrG und ist damit berechtigt, den Betrieb, die Bücher und die Schriften des Unternehmens einzusehen und zu prüfen.

### 2.2 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung bei der Leitung des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat von Toll Collect besteht aus zwölf Mitgliedern. Gemäß §§ 1 Absatz 1 Nr. 3 und 4 Absatz 1 DrittelbG ist der Aufsichtsrat von Toll Collect mit einem Drittel durch Vertreter\*innen der Arbeitnehmer\*innen besetzt. Diese werden nach den Vorgaben des DrittelbG gewählt. Die Anteilseignervertreter\*innen werden durch das BMDV entsandt.

Der Aufsichtsrat von Toll Collect fasst, soweit das Gesetz oder der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, Beschlüsse mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei der Feststellung des Abstimmungsergebnisses werden Stimmenthaltungen nicht mitgezählt.

Der Aufsichtsrat der MIG besteht aus fünf Mitgliedern. Die Gesellschafterin, das BMDV, das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sind jeweils durch ein Mitglied im Aufsichtsrat vertreten. Das BMDV bestimmt im Benehmen mit dem BMF ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats, das nicht bei einer Bundesbehörde beschäftigt ist.

Der Aufsichtsrat der MIG fasst Beschlüsse jeweils mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmgleichheit, erfolgt eine erneute Abstimmung über denselben Gegenstand. Ergibt diese Abstimmung ebenfalls Stimmgleichheit, so zählt die Stimme des Vorsitzenden des Aufsichtsrats bei dieser Wahl als zwei Stimmen (sogenanntes Doppelstimmrecht).

Die Mitglieder der Aufsichtsräte sind im Kapitel 5.2 unter Angabe ihrer Haupttätigkeit aufgeführt.

### 2.3 Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich die Verantwortung (Gesamtverantwortung). Die Gesellschaften werden entweder durch zwei Mitglieder der Geschäftsführung gemeinsam oder durch ein Mitglied der Geschäftsführung gemeinsam mit einer Person mit Prokura vertreten. Die Geschäftsführungsbefugnis erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt.

Die Geschäftsführung sowohl von Toll Collect als auch der MIG kommt wöchentlich zu einem Managementmeeting zusammen, bei dem sich die Mitglieder der Geschäftsführung über wichtige Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche informieren und Beschlüsse fassen.

Die Geschäftsführung von Toll Collect bestand im Berichtszeitraum aus zwei Geschäftsführern:

- Dr. Gerhard Schulz – Vorsitzender der Geschäftsführung
- Mark Erichsen – Geschäftsführer Technik und Betrieb

Die Geschäftsführung der MIG besteht aus einem Geschäftsführer:

- Ernst Ferdinand Wilmsmann

Gemäß § 6 Absatz 2 Gesellschaftsvertrag vertritt er die Gesellschaft allein. Das Vier-Augen-Prinzip wird weiterhin durch eine Person mit Prokura gesichert.

### 2.4 Zusammenwirken von Geschäftsführung und Gesellschafterversammlung

Sowohl bei Toll Collect als auch bei dem Tochterunternehmen MIG regeln jeweils der Gesellschaftsvertrag und die von der Gesellschafterversammlung erlassene Geschäftsordnung für die

Geschäftsführung umfassend das Zusammenwirken von Geschäftsführung, Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat. Sie enthalten jeweils einen Katalog der Geschäfte, die der Zustimmung durch die Gesellschafterversammlung bzw. den Aufsichtsrat bedürfen. Ergänzend regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat von Toll Collect bzw. für den Aufsichtsrat der MIG weitere Aspekte des Zusammenwirkens der drei Organe.

Die Geschäftsführungen berichten der jeweiligen Gesellschafterin in mündlicher und schriftlicher Form regelmäßig umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen. Sie gehen dabei auf die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage, das Risikomanagement, das Interne Kontrollsystem (IKS) und die Compliance sowie für das Unternehmen bedeutende Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds ein.

Bei Toll Collect beschließt die Gesellschafterver-

sammlung den von der Geschäftsführung vorge-schlagenen Wirtschafts- und Investitionsplan. Der Wirtschafts- und Investitionsplan der MIG obliegt der Zustimmung der Gesellschafterversammlung sowie des Aufsichtsrats.

## 2.5 Zusammenwirken von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Die Geschäftsführungen informieren ihre Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere zur Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage, zum Risikomanagement, zum Internen Kontrollsystem und zur Compliance, über Maßnahmen zur nachhaltigen Unternehmensführung sowie über für das Unternehmen bedeutende Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds. In entsprechender Anwendung des § 90 Absatz 1 AktG informieren die Geschäftsführungen die Aufsichtsräte in der Regel durch vierteljährliche Berichte in mündlicher und schriftlicher Form.

## 3 Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Toll Collect ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB). Für die Aufstellung und Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sind die Vorschriften des Dritten Buches des HGB für große Kapitalgesellschaften anzuwenden.

Die Gesellschafterversammlung von Toll Collect hat mit Beschluss vom 13. Juni 2024 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Prüfung des Jahresabschlusses der Toll Collect per 31. Dezember 2024 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und für die Prüfung des Konzern-Jahresabschlusses per 31. Dezember 2024 für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 bestellt. Der Bundesrechnungshof hat sein Einvernehmen zur Abschlussprüferbestellung gemäß § 68 Absatz 1 Satz 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) erklärt. Den Prüfauftrag an das Unternehmen erteilte der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 7. Oktober 2024. Gegenstand war neben der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts auch die Berichterstattung nach § 53 HGrG.

Die Gesellschafterversammlung der MIG hat mit Beschluss vom 21. Juni 2024 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Prüfung des Jahresabschlusses per 31. Dezember 2024 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

bestellt. Der Bundesrechnungshof hat sein Einvernehmen zur Abschlussprüferbestellung gemäß § 68 Absatz 1 Satz 2 BHO erklärt. Den Prüfauftrag an das Unternehmen erteilte der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 21. November 2024. Gegenstand war neben der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts auch die Berichterstattung nach § 53 HGrG.

Für den Jahresabschluss von Toll Collect zum 31. Dezember 2024 erteilte die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 21. März 2025 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Für den Jahresabschluss der MIG zum 31. Dezember 2024 erteilte die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 28. April 2025 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft am 18. Juni 2025 ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt.

## 4 Nachhaltige Unternehmensführung

### 4.1 Toll Collect

Toll Collect hat ein ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit, das ökonomische, ökologische und soziale Aspekte umfasst. Das Nachhaltigkeitsmanagement ist in das bestehende zertifizierte Managementsystem zu Qualität, Informationssicherheit, Umweltschutz und Risikomanagement integriert und wird laufend weiterentwickelt. Nachhaltigkeit ist Bestandteil des Leitbildes und der strategischen Prioritäten des Unternehmens.

Ein langfristiges Unternehmensziel von Toll Collect ist die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks mit dem Ziel der Klimaneutralität bis Ende 2028 gemäß DIN ISO 14068-1. Im Berichtszeitraum wurde erstmals eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse entsprechend der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) durchgeführt. Außerdem wurde systematisch ermittelt, wie Toll Collect durch seine Geschäftstätigkeit die Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und damit auch die Sustainable Development Goals (SDGs) unterstützt. Zu 10 der 17 SDGs leistet Toll Collect einen direkten Beitrag. Toll Collect berichtet zudem regelmäßig über seine Nachhaltigkeitsziele und -maßnahmen in der Umwelterklärung und in der DNK-Erklärung (Deutscher Nachhaltigkeitskodex).

Als Bundesunternehmen hat Toll Collect bei den Themen Gleichstellung und Chancengerechtigkeit eine Vorbildfunktion. In der Unternehmensvision und mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt hat sich Toll Collect selbst verpflichtet, die Vielfalt in der Belegschaft zu fördern. Das etablierte Diversity & Inclusion Management unterstützt dabei, ein vorurteilsfreies und wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden herzustellen sowie individuelle Entwicklungschancen und sichere Arbeitsplätze zu bieten. Die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wird mit flexiblen Arbeitszeitmodellen wie zum Beispiel Altersteilzeit, verlässlichen Arbeitszeiten, mobilem Arbeiten und der Kooperation mit Kindergärten in Berlin und Brandenburg ermöglicht.

Im Geschäftsjahr 2024 lag der Fokus des Diversity & Inclusion Management auf der Beschäftigtenbefragung zu Diversity & Inclusion, der Ermittlung und Schließung des Gender Pay Gaps sowie auf der weiteren Umsetzung der räumlichen und digitalen Barrierefreiheit.

Die Entwicklung des Anteils von Frauen in Aufsichtsrat und Führungspositionen bei Toll Collect stellt sich wie folgt dar:

Frauenanteil Toll Collect	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
Aufsichtsrat	50 %	46 %	55 %
Geschäftsführung <sup>1</sup>	0 %	0 %	0 %
Erste Führungsebene	27 %	31 %	31 %
Zweite Führungsebene	13 %	41 %	36 %

Die Geschäftsführung strebt bis zum 31. Dezember 2027 einen Frauenanteil von 31 Prozent auf der ersten Ebene und einen Frauenanteil von 40 Prozent auf der zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung an. Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft liegt zum 31. Dezember 2024 bei 40 Prozent.

### 4.2 MIG

Die MIG hat Maßnahmen für eine nachhaltige Unternehmensführung getroffen.

Der Förderprozess wurde zur Ressourcenschonung im Berichtszeitraum auf ein reVISIONSSICHERES, DIGITALES Verfahren umgestellt. Die Hardware-Ausstattung in den Büroräumen wird geleast, um einen positiven Beitrag zur Kreislaufwirtschaft zu leisten.

Weiterhin zahlt die MIG einen Zuschuss für das Jobticket und setzt damit für die Beschäftigten einen Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Erreichen der Arbeitsstätte. Zudem wird Mitarbeitenden mobiles Arbeiten ermöglicht. Dienstfahrzeuge wurden gemäß den aktuellen Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes beschafft.

Das BMDV hat gemeinsam mit der MIG den Ideenwettbewerb „#greenpower4tower“ durchgeführt. Ziel dieses Wettbewerbs war die Identifizierung und Erprobung innovativer lokaler und CO<sub>2</sub>-neutraler Energieversorgungssysteme für abgelegene, besonders aufwendig und teuer zu erschließende Mobilfunkstandorte im Produktivbetrieb. Die prämierten Konzepte befinden sich derzeit an zwei Förderstandorten in der Realisierungsphase.

Der Frauenanteil auf der Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung liegt bei 50 Prozent. Dem zum 31. Dezember 2024 mit fünf Mitgliedern besetzten Aufsichtsrat der MIG gehörten zum Stichtag drei Frauen an. Das entspricht einem Anteil von 60 Prozent.

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit § 5 Absatz 1 Satz 1 des Gesellschaftsvertrags besteht die Geschäftsführung der Toll Collect GmbH seit dem 8. Oktober 2021 nur noch aus zwei Mitgliedern. Das Mindestbeteiligungsgebot gemäß § 77 a Absatz 2 GmbHG findet daher keine Anwendung.

## 5 Vergütung der Geschäftsführung und des Überwachungsorgans

### 5.1 Geschäftsführung

Die Vergütung der Geschäftsführungen ist in deren Anstellungsverträgen geregelt. Die Gesellschafterversammlung bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und schließt mit ihnen die Anstellungsverträge ab.

#### 5.1.1 Toll Collect

Die Vergütung der Geschäftsführung von Toll Collect betrug im Geschäftsjahr 2024:

	Grundvergütung (Euro)	Variable Vergütung <sup>1</sup> (Euro)	Sonstige Bezüge <sup>2, 3</sup> (Euro)	Summe (Euro)	Altersversorgung (Euro)
Dr. Gerhard Schulz	350.000,04	70.000,00	399,60	420.399,64	112.899,39 <sup>4</sup>
Mark Erichsen	309.999,96	50.000,00	450,60	360.450,56	32.000,00 <sup>5</sup>

<sup>1</sup> Auszahlung der vertraglich vereinbarten variablen Jahresvergütung für das Geschäftsjahr 2023. Im Geschäftsjahr 2024 wurden Rückstellungen in Höhe von 70.000,00 Euro für den Geschäftsführer Dr. Schulz und in Höhe von 50.000,00 Euro für Geschäftsführer Erichsen gebildet.

<sup>2</sup> Sachbezüge Pkw (Dr. Schulz) bzw. Jobticket (Erichsen).

<sup>3</sup> Im Berichtszeitraum leistete die Gesellschaft zudem Arbeitgeberanteile für die Kranken- und Pflegeversicherung in Höhe von 5.678,40 Euro für den Geschäftsführer Dr. Schulz sowie für die Kranken-, Pflege-, Renten- und Arbeitslosenversicherung in Höhe von 14.808,00 Euro für den Geschäftsführer Erichsen.

<sup>4</sup> Für die Dauer der Beurlaubung des Geschäftsführers Dr. Schulz aus dem Bundesdienst leistete die Gesellschaft im Berichtszeitraum Versorgungszuschläge zur Sicherstellung einer Nettozusage von 54.702,60 Euro. Zudem enthält der Betrag geldwerte Vorteile in Höhe von 2.446,04 Euro.

<sup>5</sup> Arbeitsvertraglich zugesicherte Altersversorgung, die zur steuerlichen Vergütung des Geschäftsführers Erichsen zählt.

#### 5.1.2 MIG

Die Vergütung der Geschäftsführung der MIG betrug im Geschäftsjahr 2024:

	Festgehalt (Euro)	Variable Vergütung <sup>1</sup> (Euro)	Sonstige Bezüge <sup>2, 3</sup> (Euro)	Summe (Euro)	Altersversorgung (Euro)
Ernst Ferdinand Wilmsmann	181.939,45	–	20.845,78	202.785,23	68.523,48 <sup>4</sup>

<sup>1</sup> Der Anstellungsvertrag sah im Geschäftsjahr 2024 keine variablen Vergütungsanteile vor.

<sup>2</sup> Sachbezüge Pkw, Kostenerstattung doppelte Haushaltsführung.

<sup>3</sup> Im Berichtszeitraum leistete die Gesellschaft zudem Arbeitgeberanteile für die Kranken- und Pflegeversicherung in Höhe von 10.023,84 Euro für den Geschäftsführer Wilmsmann.

<sup>4</sup> Für die Dauer der Beurlaubung des Geschäftsführers Wilmsmann aus dem Bundesdienst leistete die Gesellschaft im Berichtszeitraum Versorgungszuschläge zur Sicherstellung einer Nettozusage von 34.304,86 Euro.

### 5.2 Aufsichtsrat

#### 5.2.1 Toll Collect

Mit Gesellschafterbeschluss vom 19. September 2019 wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 eine jährliche Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 11 Absatz 1 des Gesellschaftervertrags wie folgt festgesetzt:

- Vorsitzende\*r des Aufsichtsrats: 8.000 Euro
  - Stellvertretende\*r Vorsitzende\*r: 6.000 Euro
  - Aufsichtsratsmitglied: 4.000 Euro
- Neben der jährlichen Vergütung wird den Mitgliedern des Aufsichtsrats kein darüber hinausgehendes zusätzliches Sitzungsentgelt gewährt.

Die Vergütung wird vierteljährlich ausgezahlt und stellt sich für das Geschäftsjahr 2024 je Aufsichtsratsmitglied wie folgt dar:

Mitglied	Vergütung (Euro)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	8.000,00
Elke Pedack (stellvertretende Vorsitzende) Ministerialrätin im BMF	6.000,00
Ayse Düzelli <sup>1</sup> Toll Collect GmbH, Teamleiterin Unternehmensstrategie	1.677,78
Dr. Friederike Frucht <sup>2</sup> Regierungsdirektorin im BMDV	3.577,78
Gunnar Greulich <sup>1</sup> Toll Collect GmbH, Solution Manager	1.677,78
Manuel Hoppe <sup>3</sup> Toll Collect GmbH, Gruppenleiter People & Culture	866,67
Riccardo Klinger <sup>1</sup> Toll Collect GmbH, Release Train Operator	1.677,78
Swantje Michaelsen Mitglied des Deutschen Bundestages	4.000,00
Dr. Cristina Osterhoff Toll Collect GmbH, Qualitäts- und Prozessmanagerin	4.000,00
Bernd Reuther <sup>4</sup> Mitglied des Deutschen Bundestages	3.644,33
Udo Schiefner Mitglied des Deutschen Bundestages	4.000,00
Hagen Siegemund <sup>5</sup> Toll Collect GmbH, People Lead	2.333,33
Ulrich Stahlhut Ministerialrat im BMDV	4.000,00
Christine Ehard Ministerialdirigentin im BMDV	4.000,00

<sup>1</sup> Mitglied ist zum 31. Juli 2024 als Aufsichtsratsmitglied gewählt worden.

<sup>2</sup> Mitglied ist zum 9. Februar 2024 als Aufsichtsratsmitglied bestellt worden.

<sup>3</sup> Mitglied hat zum 18. März 2024 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

<sup>4</sup> Mitglied hat zum 28. November 2024 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

<sup>5</sup> Mitglied ist zum 31. Juli 2024 entlastet worden. Zum Entlastungszeitpunkt endete die regelmäßige Amtszeit.

## 5.2.2 MIG

Mit Gesellschafterbeschluss vom 20. April 2021 wurde rückwirkend zum 1. April 2021 eine jährliche Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 11 Absatz 1 des Gesellschaftervertrags wie folgt festgesetzt:

- Vorsitzende\*r des Aufsichtsrats: 6.000 Euro
- Stellvertretende\*r Vorsitzende\*r: 4.500 Euro
- Aufsichtsratsmitglied: 3.000 Euro

Neben der jährlichen Vergütung wird den Mitgliedern des Aufsichtsrats kein darüberhinausgehendes zusätzliches Sitzungsentgelt gewährt.

Die Vergütung wird vierteljährlich ausgezahlt und stellt sich für das Geschäftsjahr 2024 je Aufsichtsratsmitglied wie folgt dar:

Mitglied	Vergütung (Euro)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	6.000,00
Dr. Franziska Brantner (stellvertretende Vorsitzende) <sup>1</sup> Mitglied des Deutschen Bundestages, Parlamentarische Staatssekretärin im BMWK	0,00
Dr. André Berghegger <sup>2</sup> Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes	1.750,00
Petra Bethge Toll Collect GmbH, Fachbereichsleiterin Public Sector & Affairs	3.000,00
Dr. Friederike Frucht <sup>3</sup> Referatsleiterin Koordinierungs- und Grundsatzangelegenheiten Beteiligungen im BMDV, zuvor Regierungsdirektorin im BMF	750,00
Dr. Gerd Landsberg <sup>4</sup> Ehrengeschäftsführer Deutscher Städte- und Gemeindebund, zuvor Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes	1.250,00
Madeleine Steinfeldt <sup>5</sup> Referentin im BMF	1.941,67
<sup>1</sup> Mitglied verzichtete auf eine jährliche Vergütung. <sup>2</sup> Mitglied ist zum 1. Juni 2024 als Aufsichtsratsmitglied bestellt worden. <sup>3</sup> Mitglied hat zum 31. März 2024 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt. <sup>4</sup> Mitglied hat zum 31. Mai 2024 das Aufsichtsratsmandat niedergelegt. <sup>5</sup> Mitglied ist zum 8. Mai 2024 als Aufsichtsratsmitglied bestellt worden.	

## 6 Entsprechenserklärung von Aufsichtsrat und Geschäftsführung

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung erklären, dass Toll Collect und seine Tochtergesellschaft MIG die Regelungen und Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex des Bundes mit Stand 13. Dezember 2023 befolgen und einhalten, sofern nicht im Folgenden Abweichungen erläutert werden.

### 6.1 Toll Collect

#### Variable Vergütung der Geschäftsführung (5.3.2 PCGK)

Gemäß PCGK soll ein einem Mitglied der Geschäftsführung gewährter variabler Vergütungsbestandteil neben einer einmalig oder regelmäßig (zum Beispiel jährlich) wiederkehrenden Komponente auch eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (mehrjährige und zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage) enthalten.

Die Anstellungsverträge der beiden Geschäftsführer sehen nur eine kurzfristige, jährliche Komponente vor. Materiell enthalten diese kurzfristigen, jährlich vereinbarten Komponenten jedoch zugleich auch eine mehrjährige Komponente, da es sich um jährliche Meilensteine im Rahmen einer mehrjährigen Entwicklung handelt. Im Fall von Dr. Gerhard Schulz sind die für das Geschäftsjahr 2024 vereinbarten Ziele zum Nachhaltigkeitsmanagement Teil des langfristigen Ziels, als Bundesunternehmen mit Vorbildfunktion die Themen Umwelt, Soziales und nachhaltige Unternehmensführung aktiv mitzugestalten und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Im Fall von Mark Erichsen ist das vereinbarte Ziel der Einführung eines neuen Weiterentwicklungs- bzw. Leistungserstellungsprozesses Teil des langfristigen Ziels, den Wirkbetrieb unter Geltung der zum 1. Januar 2023 eingeführten agilen Strukturen und Arbeitsweisen sicherzustellen und fortzuentwickeln.

#### Ausschüsse im Überwachungsorgan (6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.8 PCGK)

In Abhängigkeit von der Anzahl seiner Mitglieder und von den spezifischen wirtschaftlichen Gegebenheiten des Unternehmens soll das Überwachungsorgan einen Prüfungsausschuss einrichten und kann weitere fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.

Aufgrund der bislang fehlenden Notwendigkeit wurden im Geschäftsjahr 2024 bei Toll Collect keine Ausschüsse eingerichtet.

### 6.2 MIG

#### Compliance-Management-System (5.1.2 PCGK)

Der PCGK sieht vor, dass die Geschäftsführung für ein angemessenes Compliance-Management-System sorgt. Die für Compliance zuständige Stelle soll unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt sein.

Als Tochtergesellschaft von Toll Collect nimmt die MIG am Compliance-Management-System von Toll Collect teil. Die für Compliance zuständige Stelle ist unmittelbar der Geschäftsführung der Konzernmutter unterstellt.

#### Zusammensetzung der Geschäftsführung (5.2.1 PCGK)

Gemäß PCGK soll die Geschäftsführung aus mindestens zwei Personen bestehen.

Mit Stand zum 31. Dezember 2024 obliegt die Geschäftsführung der MIG einer Person. Das Vier-Augen-Prinzip wird über einen Prokuristen, der gleichzeitig Fachbereichsleiter der Muttergesellschaft ist, gewährleistet.

#### Nachhaltige Unternehmensführung (5.5.1 PCGK) und Berichterstattung zur nachhaltigen Unternehmensführung an den Aufsichtsrat (6.1.1 PCGK)

Die Geschäftsführung soll für eine nachhaltige Unternehmensführung sorgen. Gleichfalls soll sich das Überwachungsorgan regelmäßig über die Maßnahmen der Geschäftsführung zur nachhaltigen Unternehmensführung (im Sinne des Abschnitts 5.5 PCGK) sowie zu deren Umsetzung und den erzielten Ergebnissen berichten lassen.

Toll Collect unterstützt die MIG als Muttergesellschaft durch ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement und einen Nachhaltigkeitsbeauftragten und gibt eine DNK-Erklärung ab.

Die MIG, als relativ junges Unternehmen, hat erste Maßnahmen für eine nachhaltige Unternehmensführung getroffen. In Anlehnung an das Nachhaltigkeitsmanagement der Konzernmutter wird sie eine regelmäßige Berichterstattung an den Aufsichtsrat durchführen.

**Ausschüsse im Überwachungsorgan**  
(6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.8 PCGK)

In Abhängigkeit von der Anzahl seiner Mitglieder und von den spezifischen wirtschaftlichen Gegebenheiten des Unternehmens soll das Überwachungsorgan einen Prüfungsausschuss einrichten

und kann weitere fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.

Aufgrund der bislang fehlenden Notwendigkeit wurden im Geschäftsjahr 2024 bei der MIG keine Ausschüsse eingerichtet.

Berlin, den 7. Juli 2025

Der Aufsichtsrat

Die Geschäftsführung

gez. Elke Pedack

*Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats*

gez. Mark Erichsen

*Vorsitzender der Geschäftsführung*

gez. Dr. Rolf Erfurt

*Geschäftsführer Kaufmännisches und Digitales*

# Geschäftsjahr 2024

# **Konzernlagebericht**

---



# 1 Grundlagen des Konzerns

## 1.1 Geschäftsmodell

Der Konzernlagebericht der Toll Collect GmbH (im Folgenden „Toll Collect“ genannt) folgt im Wesentlichen dem Lagebericht der Muttergesellschaft Toll Collect, da die im Lagebericht beschriebenen Unternehmensgrundlagen wie Geschäftsmodell (Leistungserbringung für den Bund), Ziele und Strategien sowie die Vergütung durch den Bund gleichermaßen für den Einzel- und den Konzernabschluss gelten. Dies gilt ebenso für die Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie den Chancen-, Risiko- und Prognosebericht.

Im Auftrag des Bundes, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wurde Anfang 2021 die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG), Naumburg (Saale), als 100-prozentiges Tochterunternehmen von Toll Collect gegründet. Die Muttergesellschaft stellte unter Einbeziehung der MIG (im Folgenden „Toll Collect-Konzern“ oder „Konzern“ genannt) zum 31. Dezember 2021 erstmals einen Konzernabschluss auf.

Seit 2018 ist Toll Collect ein Bundesunternehmen, alleinige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland. Mit Eintrag ins Handelsregister am 28. Juni 2023 wurde der Gesellschaftsvertrag von Toll Collect dahingehend erweitert, dass der Unternehmensgegenstand nun Leistungen zur Herstellung, Aufrechterhaltung, Unterstützung und intelligenter Steuerung der Mobilität von Personen, Gütern und Daten umfasst, an deren Erbringung ein wichtiges Interesse des Bundes besteht.

Zentrale Aufgabe von Toll Collect sind der Betrieb eines Systems zur Erhebung und Kontrolle der Lkw-Maut und die Erbringung von Leistungen im Zusammenhang mit dem Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD, engl. European Electronic Toll Service [EETS]). Toll Collect erbringt aber auch technische und beratende Leistungen für öffentliche Auftraggeber, soweit gesetzlich zulässig, insbesondere im Zusammenhang mit den Kontrolldiensten des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM). Zu den Aufgabengebieten zählen zudem die datenschutzkonforme Vernetzung und Auswertung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten im Rahmen der weiteren Digitalisierung des Verkehrs sowie die Unterstützung des Ausbaus und des Betriebs von Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe. Als Gesellschafterin der MIG zählt auch die Beschleunigung des Mobilfunknetzausbaus zum Unternehmensgegenstand. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2025 ist die Stilllegung des Betriebs

der MIG geplant. Hierzu soll die MIG auf die Toll Collect GmbH verschmolzen werden.

Unternehmensgegenstand der MIG ist die Erbringung von Leistungen zur Unterstützung und Beschleunigung des 4G-Mobilfunknetzausbaus im Zusammenhang mit der Umsetzung der Mobilfunkstrategie der Bundesregierung vom November 2019.

Geschäftsverlauf und Lage des Toll Collect-Konzerns, aber auch Chancen und Risiken, werden im Wesentlichen durch Toll Collect geprägt. Das Interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem des Konzerns umfassen in wesentlichen Bereichen sowohl das Mutterunternehmen als auch das Tochterunternehmen.

Die Auswirkungen der MIG auf einzelne Posten der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind in vielen Posten des Konzernabschlusses von untergeordneter Bedeutung. Sie werden daher nicht oder nur kurz erläutert. Wesentliche Einflüsse der Tochtergesellschaft auf die Entwicklung des Konzerns sind ggf. unter den einzelnen Punkten gesondert dargestellt.

## 1.2 Lkw-Maut

Bis zum 30. Juni 2024 waren in Deutschland Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGm) gebührenpflichtig. Seit 1. Juli 2024 gilt die Mautpflicht für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Mautpflichtig sind Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder dafür verwendet werden, unabhängig von ihrem Herkunftsland. Fahrzeugkombinationen sind nur mautpflichtig, wenn die tzGm des Zugfahrzeugs über 3,5 Tonnen liegt. Die Maut gilt auf Autobahnen und allen Bundesstraßen – insgesamt auf einem Netz von über 51.000 Kilometern Länge – und wird von Toll Collect sowie zugelassenen sogenannten EETS-Anbietern erhoben und an den Bund überwiesen.

Zur Einbuchung in das Lkw-Mautsystem stehen bei Toll Collect unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung: automatisch über ein Fahrzeuggerät, auch On-Board Unit (OBU) genannt, sowie manuell über eine Smartphone-App oder eine Web-Anwendung. Rund 99 Prozent der Mautumsätze werden über das automatische Mauterhebungssystem generiert.

Die automatische Mauterhebung basiert auf der Kombination von Satellitenortung (GNSS) und Mobilfunk. Das personalisierte Fahrzeuggerät erfasst

den Standort und übermittelt diesen zusammen mit weiteren tarifrelevanten Angaben zum Fahrzeug, wie Kennzeichen, Gewicht, Anzahl der Achsen und CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse, über Mobilfunk verschlüsselt und in regelmäßigen Abständen an das Toll Collect-Rechenzentrum. Dort werden die befahrenen mautpflichtigen Streckenabschnitte ermittelt und wird unter Berücksichtigung der relevanten Parameter die Maut berechnet.

Die Abrechnung der Maut wird gegenüber den Transport- und Logistikunternehmen regelmäßig, mindestens monatlich, auf Basis einer detaillierten Mautaufstellung durchgeführt. Verantwortlich für die Kontrolle der Lkw-Maut ist das BALM. Mit einem Kontrollmix überprüfen das BALM und Toll Collect die Einhaltung der Mautpflicht. Dazu gehört die automatische Kontrolle, die Toll Collect über Kontrollsäulen auf den Bundesstraßen und Kontrollbrücken auf den Autobahnen durchführt. Hinzu kommen Betriebs- und mobile Kontrollen, die jeweils das BALM durchführt. Toll Collect liefert die dafür nötige technische Ausrüstung.

### 1.3 Mobilfunkinfrastruktur

Im Auftrag des Bundes wurde die MIG mit Gesellschaftsvertrag vom 18. Dezember 2020 als 100-prozentige Tochtergesellschaft von Toll Collect gegründet. Durch die Gründung der MIG soll der 4G-Mobilfunknetzausbau in Deutschland unterstützt und beschleunigt werden.

Unternehmensgegenstand der MIG ist es, im Auftrag des Bundes, vertreten durch das BMDV, die Mobilfunkstrategie der Bundesregierung vom November 2019 und die in diesem Zusammenhang erlassene Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“ in die Praxis umzusetzen. Mit einem Förderprogramm des BMDV gemäß Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“ vom 8. Juni 2021 wird das Ziel der flächendeckenden Versorgung mit Sprach- und breitbandigen Datendiensten des öffentlichen Mobilfunks verfolgt. Dabei ist „flächendeckend“ so definiert, dass 97,50 Prozent des Bundesgebietes abgedeckt und 99,95 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung erreicht werden sollen.

Im Berichtszeitraum waren konkrete Aufgaben der MIG die Identifikation von förderungsfähigen Standorten und deren Vorbereitung für Ausbauprojekte sowie insbesondere die Veröffentlichung von Förderaufrufen und die Bekanntgabe von entsprechenden Zuwendungsbescheiden. Daneben wurde die Kommunikation mit allen Stakeholder\*innen weiter fortgeführt.

Die Dauer der Gesellschaft ist zeitlich auf die Erfüllung der in § 2 Absatz 1 des Gesellschaftsvertrags genannten Aufgaben beschränkt. In 2024 hat die

Gesellschafterin im Einvernehmen mit dem BMDV sowie dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) geprüft und entschieden, dass wesentliche Tätigkeitsgebiete der MIG bereits abgeschlossen und entfallen sind und wesentliche Ziele der MIG bis zum 31. Dezember 2025 erreicht oder sogar übertroffen werden können. Am 29. Mai 2024 teilte das BMDV sein Einvernehmen mit und informierte, dass der Bundesrechnungshof den Vorgang kommentiert und im Anschluss das BMF mit Schreiben vom 17. Mai 2024 seine Einwilligung zu der Maßnahme erklärt hat. Damit ist das Einvernehmen zwischen Toll Collect, BMDV und BMF zur Feststellung der Aufgabenerfüllung hergestellt worden. Am 13. Juni 2024 hat die Gesellschafterin auf Weisung des BMDV die ordentliche Kündigung des Geschäftsbesorgungsvertrags (GBV) zwischen Toll Collect und MIG zum 31. Dezember 2025 ausgesprochen. Auch der GBV mit dem BMDV endet zum 31. Dezember 2025. Die Geschäftsführung der MIG hat am 2. Dezember 2024 aufgrund des Schreibens der Gesellschafterin vom 19. November 2024 und des diesem als Anlage beigefügten Schreibens des BMDV an die Gesellschafterin vom 5. November 2024, nach dem die MIG auf die Toll Collect verschmolzen werden soll, weisungsgemäß beschlossen, die Geschäftstätigkeit der MIG zum 31. Dezember 2025 zu beenden und sie zu diesem Zeitpunkt stillzulegen. In einem weiteren Schreiben vom 2. Dezember 2024 hat das BMDV die von der MIG im Jahr 2025 noch wahrzunehmenden Aufgaben und die Überleitung der nach 2025 fortzuführenden Aufgaben weiter konkretisiert.

### 1.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Der Toll Collect-Konzern unterliegt als Bundesunternehmen dem fachpolitischen Bundesinteresse. In diesem Kontext sind auch die finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zu sehen.

Dabei sind für den Bereich Lkw-Maut im Wesentlichen folgende Punkte zu nennen:

- Für die Beurteilung der Qualität und Stabilität des Mautsystems bestehen definierte Qualitätsparameter, wie zum Beispiel die Erfassungsquote, die Identifizierungsquote in der Mautkontrolle, die Kennzeichenerkennungsquote oder die Klassifizierung in der automatischen Kontrolle. Zu den bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gehören die Erfassungsquote und die Identifizierungsquote. Dabei spiegelt die Erfassungsquote die Genauigkeit der Erfassung der geschuldeten Maut durch das Mautsystem wider. Die Identifizierungsquote bemisst den Anteil der vom automatischen Kontrollsystem korrekt identifizierten mautpflichtigen Fahrzeuge.

- Die Umsetzung der Instandhaltungs- und Weiterentwicklungsvorhaben des Mautsystems wird anhand von Zeitplänen, Budgetannahmen und Qualitätsparametern überprüft.
- Die operativen Kosten, d. h. Einhaltung der im Wirtschaftsplan geplanten Kosten, sowie das Ergebnis des Konzerns vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die operativen Kosten betreffen im Wesentlichen die erstattungsfähigen Kosten im Rahmen des Betreibervertrags mit dem Bund. Dazu gehören insbesondere die im Materialaufwand enthaltenen bezogenen Leistungen für Provisionen und Vergütungen für Zahlungsdienstleister und die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, der Personalaufwand sowie ein Großteil der sonstigen betrieblichen Aufwendungen, insbesondere die Aufwendungen für Instandhaltung und Wartung, die Aufwendungen für das Rechenzentrum und die IT-Kommunikation, Mietaufwendungen und Aufwendungen für den Austausch von OBUS.

Für den Bereich Mobilfunkinfrastruktur sind im Wesentlichen folgende Punkte zu nennen:

- In quartalsweisen Statusberichten wird eine Vielzahl von nichtfinanziellen Leistungsindikatoren berichtet, wovon die Anzahl veröffentlichter Förderaufrufe und die Anzahl der be-

willigten Förderbescheide die bedeutsamsten Leistungsindikatoren sind. Diese sind mit dem nur bis Ende 2024 befristeten Mobilfunkförderprogramm des Bundes für 2025 nicht mehr bedeutsam.

- Die für die Gesellschaft bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren zur Steuerung des Unternehmens sind die Regelkosten nach Preisrecht inklusive Investitionen (kurz Regelkosten), die im Rahmen des GBV vom BMDV erstattet werden, das Ergebnis vor Zinsen und Steuern sowie auch der Jahresüberschuss.

Die aus diesen Punkten für den Konzern abgeleiteten bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind unverändert zum Vorjahr die operativen Kosten sowie das EBIT. Zu den bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gehören für den Konzern die Erfassungsquote und die Identifizierungsquote.

## 1.5 Arbeitnehmerbelange

### 1.5.1 Personaldaten des Konzerns

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 waren beim Toll Collect-Konzern zusammen mit der Geschäftsführung 771 (Vorjahr: 739) Mitarbeitende beschäftigt. In dieser Statistik werden Praktikant\*innen und Studierende sowie Beschäftigte in Elternzeit nicht erfasst.

## 2 Wirtschaftsbericht

### 2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Am 20. Oktober 2023 hat der Deutsche Bundestag das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften verabschiedet. In der Folge wurde die Lkw-Maut ab dem 1. Juli 2024 auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen ausgeweitet. Die Mautpflicht gilt für Fahrzeuge, die für den Güterverkehr verwendet werden oder dafür geeignet sind. Dies umfasst sowohl Solofahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen als auch Fahrzeugkombinationen, deren Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist.

Fahrten von Fahrzeugen, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, sind unter bestimmten Voraussetzungen gemäß dem Bundesfernstraßenmautgesetz von der Mautpflicht befreit. Das Gesetz sieht für bestimmte Fahrten von Fahrzeugen zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, eine Ausnahme vor.

Emissionsfreie Lkw sind bis 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit. Anschließend entrichten sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für Infrastrukturkosten sowie reduzierte Lärm- und Luftverschmutzungskosten. Der Mautteilsatz für verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen entfällt bei diesen Fahrzeugen.

Der deutsche Mobilfunkmarkt unterliegt entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben, insbesondere denen des Telekommunikationsgesetzes (TKG), der Regulierung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) und wird durch die Mobilfunknetzbetreiber (MNB) Vodafone, Telekom Deutschland und Telefónica Deutschland sowie zunehmend durch 1&1 bestimmt.

Ein systematisches Monitoring des aktuellen Stands der Versorgung mit Mobilfunk, bezogen auf Fläche und Haushalte, erfolgt durch die BNetzA. Laut deren Mobilfunk-Monitoring waren bis Oktober 2024 97,45 Prozent der Fläche in Deutschland von mindestens einem MNB mit dem Mobilfunkstandard 4G (LTE) versorgt.

Die MNB waren im Geschäftsjahr aufgrund der Mobilfunknetz vorausschau-Verordnung und der dazugehörigen technischen Richtlinie verpflichtet, der BNetzA als zentraler Informationsstelle des Bundes zweimal im Jahr eine Vorausschau ihrer Netzabdeckung bereitzustellen. Diese zeigt an, welche Gebiete in den nächsten zwölf Monaten zusätzlich zur bestehenden Netzabdeckung von

den MNB versorgt werden und wo weiterhin Versorgungslücken bestehen bleiben. Die BNetzA stellt diese Daten der MIG zur weiteren Analyse und als Grundlage für die Umsetzung der Mobilfunkförderrichtlinie zur Verfügung.

### 2.2 Geschäftsverlauf

#### 2.2.1 Entwicklung von Marktanteil und Wirkbetrieb

Aufgrund neuer Regularien und Vorschriften in Bezug auf eine Ausweitung der Mauterhebung von Seiten des Bundes sind die Mauteinnahmen von Toll Collect im Berichtszeitraum gestiegen, allerdings stellt die derzeitige konjunkturelle Lage im Berichtszeitraum einen gegenläufigen Effekt dar. Der Marktanteil der EETS-Anbieter, bezogen auf die Gesamtfahrleistung, betrug im Dezember 2024 38,5 Prozent (Vorjahr: 29,7 Prozent). Im Jahr 2024 waren unverändert sechs EETS-Anbieter in Deutschland aktiv.

Die Anzahl der montierten OBU's von Toll Collect ist im Berichtszeitraum um rund 0,75 Prozent auf 938 Tsd. (Vorjahr: 945 Tsd.) zurückgegangen. Die mautpflichtige Fahrleistung des automatischen Mauterhebungssystems bei Toll Collect verringerte sich um rund 8,3 Prozent auf etwa 25,6 Mrd. Kilometer (Vorjahr: 27,9 Mrd. Kilometer). Trotz des Rückgangs an montierten Fahrzeuggeräten sowie der mautpflichtigen Fahrleistung ist ein Anstieg des generierten Mautaufkommens bei Toll Collect um rund 54 Prozent auf etwa 8,5 Mrd. Euro (Vorjahr: rund 5,5 Mrd. Euro) zu verzeichnen.

Die beiden wesentlichen Faktoren hierfür sind die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut für Lkw im Dezember 2023 sowie die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024.

Bezüglich der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wurden im Jahr 2024 eine Erfassungsquote von 99,97 Prozent (Vorjahr: 99,96 Prozent) und eine Identifizierungsquote von 99,89 Prozent (Vorjahr: 98,69 Prozent) erreicht, die weiterhin über den Planzahlen von 99,90 Prozent (Vorjahr: 99,90 Prozent) bzw. 95,00 Prozent (Vorjahr: 95,00 Prozent) liegen.

#### 2.2.2 Organisatorische Anpassungen

Im Rahmen der agilen Transformation von Toll Collect wurde 2024 die Ablauforganisation umgestaltet. Das Veränderungsprojekt Go4Agile wurde auch dazu genutzt, die formalen Aspekte der Zusammenarbeit mit dem BALM neu aufzustellen. Am Jahresende wurde Go4Agile abgeschlossen.

Mit dem Gesellschafterbeschluss Nr. 117 vom 2. Dezember 2024 wurde die Änderung der Geschäftsordnung festgelegt. Der Beschluss trat zum 1. Januar 2025 in Kraft. Für Änderungen im Aufsichtsrat verweisen wir auf die Ausführungen im Konzernanhang.

### 2.2.3 Weiterentwicklung des Mautsystems

Das Mautsystem wurde auch 2024 kontinuierlich weiterentwickelt. Ziel ist es, dass dieses den aktuellen technischen Standards entspricht und die gestellten Anforderungen erfüllen kann. Im Berichtszeitraum wurden folgende Themen bearbeitet:

- Im Februar 2024 startete Toll Collect den Vertrieb der neuen Windshield-OBUs. Sie wird an der Windschutzscheibe befestigt, ein DIN-Schacht für den Einbau ist somit nicht nötig.
- Im Juni 2024 wurde im Rahmen des Programms Stellarc ein neues System für die Auskehr der Maut an den Bund implementiert. Viele Berichte und Kontrollen entfallen. Zudem rechnet Toll Collect nun ausschließlich fahrtenbezogen ab.
- Seit Juni 2024 können Fahrzeughalter auf der Toll Collect-Website einen Antrag auf Mautbefreiung stellen, der zu 100 Prozent online abgewickelt wird.
- Im Berichtszeitraum wurde die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen vorbereitet und zum 1. Juli 2024 umgesetzt.
- Seit Dezember 2024 liefert Toll Collect die 7. Generation von Kontrollfahrzeugen für den Mautkontrolldienst (MKD) an das BALM aus. Bis Ende des Jahres wurden 44 Fahrzeuge übergeben.
- Toll Collect hat im Berichtszeitraum die Ausstattung für 21 Kontrollfahrzeuge des Digitalen Kontrolldienstes (DKD) an das BALM übergeben.
- Der Dienst TollNow wurde im Berichtszeitraum weiterentwickelt. Anfang 2025 startet der Pilotbetrieb. Konzipiert ist die Smartphone-App als Alternative zu den bestehenden Systemen der Mauterhebung, insbesondere für Mautpflichtige, die sich selten im deutschen Mautnetz bewegen und anstelle des bestehenden manuellen Verfahrens eine spontane Routenplanung bevorzugen.

### 2.2.4 Kundenbelange

Bei Toll Collect waren im Berichtszeitraum rund 256.000 (Vorjahr: rund 231.000) Unternehmen aus mehr als 54 (Vorjahr: mehr als 47) Ländern mit rund 1,19 Mio. (Vorjahr: rund 1,18 Mio.) Fahrzeugen registriert. Die Gesellschaft setzte unterschiedliche Maßnahmen um, die für die Toll Collect-Kunden Relevanz haben:

- Ende August 2024 liefen die Verträge mit dem Zahlungsabwickler AGES International GmbH & Co. KG aus. Zur Anbindung des Zahlungsverkehrs wurde mit dem neuen Dienstleister, der Computop Paygate GmbH, eine neue Vereinbarung geschlossen. Mit den Herausgebern von Tank- und Flottenkarten wurden direkte Verträge abgeschlossen.
- Toll Collect führte im Berichtszeitraum erneut eine repräsentative Kundenbefragung durch. Abgefragt wurde, neben dem Image und der Weiterempfehlungsrate, die ganzheitliche Zufriedenheit an allen Kontaktpunkten der Kunden mit Toll Collect: von der Kundenhotline und der Website über die OBU bis hin zur Abrechnung. Auf einer Skala von 1 („überhaupt nicht zufrieden“) bis 10 („sehr zufrieden“) liegt die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit Toll Collect bei 7,6 und zeigt sich im Vorjahresvergleich leicht rückläufig.

Mit Abschluss des Jahres 2024 und dem damit verbundenen Außerkrafttreten der Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“ zum 31. Dezember 2024 liegen hinsichtlich der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren folgende Leistungskennzahlen der MIG vor:

Am Ende des Geschäftsjahres waren insgesamt 270 (Vorjahr: 55) Förderaufrufe veröffentlicht.

Aufgrund der veröffentlichten Förderaufrufe wurden 267 Förderprojekte bis Ende des Jahres 2024 bewilligt (Vorjahr: 33), drei Förderaufrufe konnten nicht in Förderprojekte überführt werden. Vier Funkmasten sind bereits fertiggestellt.

### 2.2.5 Entwicklung der neuen Geschäftsfelder

Im Juli 2024 haben Toll Collect und das BALM einen Vertrag über die Entwicklung und den Betrieb des Stellplatz-Informationsdienstes (SID) unterzeichnet. Der Vertragsgegenstand umfasst neben der Konzeption und Umsetzung auch die fortlaufende Bereitstellung des Services. Der Vertrag löste eine im März 2024 abgeschlossene Kostenübernahme durch das BALM ab. Der SID stellt nahezu in Echtzeit die Auslastung der Lkw-Stellplätze an sämtlichen Autobahn-Rastanlagen sowie weiterer privat betriebener Stellplätze bundesweit bereit. Ende 2024 startete die erste Pilotphase des SID mit 10 bis 20 Rastanlagen.

Toll Collect ist seit Juli 2024 im Auftrag des BALM in das EU-Forschungsprojekt eFTI4EU involviert. Hintergrund der Beauftragung ist die eFTI-Verordnung (electronic Freight Transport Information, EU-Verordnung Nr. 2020/1056), welche die Behörden der EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet, künftig Frachtinformationen von Unternehmen im Güter-

verkehr in elektronischer Form zu akzeptieren. Im Rahmen eines Beratervertrags berät Toll Collect das BALM über die künftige Integration von eFTI in die Kontrollprozesse und die zentralen Verkehrskontrollsysteme sowie die Kontrollfahrzeuge. Am 28. April 2025 wurde zwischen Toll Collect und dem BALM zudem ein Vertrag über die Entwicklung eines Minimum Viable Product (MVP) für einen Behördenzugangspunkt des BALM zum späteren eFTI-Gate geschlossen. Für das Jahr 2025 ist der Abschluss weiterer Verträge über die finale Ent-

wicklung des Behördenzugangspunkts und dessen Betrieb zwischen Toll Collect und dem BALM geplant.

Beim Deutschlandnetz haben die Betreiber zu Ende 2024 618 Standortvorschläge für das geplante bundesweite Ladenetz für elektrische Pkw eingereicht, 24 Ladehubs waren bereits in Betrieb. Toll Collect begleitet und unterstützt als Vertragsmanager die zehn Betreiber sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase.

### 2.3 Konzernertragslage

Nachfolgend erläutern wir die Konzernertragslage, abgeleitet aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	1.1.2024–31.12.2024	1.1.2023–31.12.2023
	TEuro	TEuro
Umsatzerlöse	472.244	355.755
Sonstige betriebliche Erträge	6.998	7.079
Materialaufwand	345.908	245.179
Personalaufwand	69.566	66.683
Abschreibungen	12.891	11.435
Sonstige betriebliche Aufwendungen	38.350	28.279
<b>EBIT</b>	<b>12.527</b>	<b>11.257</b>
Zinserträge	5.646	2.919
Zinsaufwendungen	36	40
Steuern	1.631	1.533
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>16.506</b>	<b>12.603</b>

Im Geschäftsjahr 2024 konnte ein deutlicher Anstieg des EBIT erzielt werden. Die operativen Kosten umfassen im Wesentlichen die erstattungsfähigen Kosten im Rahmen des Betreibervertrags von Toll Collect mit dem Bund bzw. des Geschäftsbesorgungsvertrags der MIG mit dem BMDV, d. h. Materialaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstige betriebliche Aufwendungen (ohne Kosten für bestimmte gesondert vergütete Projekte). Sie sind im Jahr 2024 auf 453.825 TEuro (Plan 466.700 TEuro, Vorjahr: 329.858 TEuro) gestiegen.

Die Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Erlöse aus betreibervertraglichen Leistungen von Toll Collect (94 Prozent, Vorjahr: 94 Prozent). Diese resultieren aus den vergütungsrelevanten operativen Kosten, die sich im Wesentlichen aus dem Material-, Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwand ergeben. Der Großteil dieser Kosten ist erstattungsfähig im Rahmen des Betreibervertrags von Toll Collect bzw. des Geschäftsbesorgungsvertrags der MIG in

Höhe von 453.825 TEuro (Vorjahr: 329.858 TEuro) und somit die wesentliche Basis der Umsatzerlöse. Der Anstieg der Umsätze aus betreibervertraglichen Leistungen resultiert insbesondere aus dem Anstieg der operativen Kosten infolge der mit der Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut zum 1. Dezember 2023 einhergehenden höheren erstatteten Selbstkosten sowie der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024. Insgesamt liegen die Umsatzerlöse und entsprechenden operativen Kosten unter der Vorjahresplanung. Im Wesentlichen ist dieser Effekt durch gegenüber der Planung geringere weiterberechenbare Selbstkosten begründet, resultierend im Wesentlichen aus Einsparungen und Verschiebungen im Leistungserstellungsprozess, Unterschreitungen bei Zahlungsverkehrsprovisionen, geringeren Personalkosten, unter Berücksichtigung gegenläufiger Kostenentwicklungen für Arbeitnehmerüberlassung, der Vorziehung des Programms Stellarc in 2023 sowie der bereits in 2023 getätigten Inflationsausgleichszahlungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten hauptsächlich periodenfremde Erträge von 4.258 TEuro (Vorjahr: 4.839 TEuro), im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen, Erträge aus Gewährleistungsansprüchen sowie Erträge aus Gutschriften von Lieferanten.

Die Materialaufwendungen betreffen weiterhin im Wesentlichen Zahlungsabwicklungsgebühren, Rechenzentrumsleistungen, Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie Aufwendungen für Projekte, insbesondere für die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Der Anstieg der Materialaufwendungen um 100.729 TEuro ist vor allem durch höhere Aufwendungen für Wartung und Instandhaltung (51.255 TEuro), für Rechenzentrumsleistungen (18.540 TEuro) sowie durch Zahlungsabwicklungen der Maut (26.070 TEuro) verursacht.

Bedingt durch den Anstieg des Marktanteils der EETS-Anbieter hat sich das abgewickelte Volumen der mautpflichtigen Kilometer über Toll Collect weiter verringert. Der dadurch entstehende Rückgang der Aufwendungen für Zahlungsabwicklungsgebühren wird durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut sowie auch die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen überkompensiert. Mindernd auf die Aufwendungen für Zahlungsabwicklungsgebühren wirkt auch die deutliche Erhöhung der durch Lastschrift eingezogenen Maut.

Ferner sind in den Materialaufwendungen auch Entwicklungsaufwendungen insbesondere für das Programm Stellarc, die Ausstattung des Digitalen Kontrolldienstes sowie für die Weiterentwicklung des Mautsystems enthalten, vor allem für die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Im aktuellen Jahr sind diese wegen der Umsetzung der zuvor genannten fortgeführten bzw. neuen Projekte auf ca. 70.245 TEuro gegenüber 44.414 TEuro im Vorjahr bzw. ca. 15,5 Prozent der operativen Kosten im Jahr 2024 (13,5 Prozent im Vorjahr) gestiegen. Die aktivierten Entwicklungskosten belaufen sich im Jahr 2024 auf 4.321 TEuro (Vorjahr: 4.441 TEuro), das entspricht 6,2 Prozent der gesamten Entwicklungsaufwendungen. Von den aktivierten Entwicklungskosten wurden 146 TEuro im Berichtszeitraum abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2024 hat Toll Collect unter Inanspruchnahme eigener und fremder Ressourcen Entwicklungsleistungen erbracht, um das Mautsystem und die angrenzenden Systeme bzw. die Systeminfrastruktur weiter zu optimieren und dem aktuellen technischen Stand anzupassen. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang die folgenden Projekte zu nennen:

- Systemerneuerung bei Kundenmanagement und Mautabrechnung (Stellarc)
- Manuelle Kontrolle bzw. Ausstattung der 7. Generation der Kontrollfahrzeuge
- Entwicklung und Ausstattung des Digitalen Kontrolldienstes
- Vorbereitung auf die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen
- Entwicklung des SID zur Erfassung von Informationen zu Belegungsständen von Stellplätzen
- Weiterentwicklung der Smartphone-App TollNow
- Systemerneuerung des Servicepartnermanagements

Die Personalaufwendungen haben sich im Berichtszeitraum aufgrund von Gehaltssteigerungen in Höhe von 2,5 Prozent sowie eines höheren Personalbestands (im Durchschnitt einschließlich der Geschäftsführer 771, Vorjahr: 739 Mitarbeitende) um 2.884 TEuro erhöht.

Der Anstieg der Abschreibungen (1.456 TEuro) resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang von Fahrzeugeinbauten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Miet- und Mietnebenkosten (8.613 TEuro), Rechts- und Beratungskosten (8.447 TEuro) sowie Aufwendungen für Arbeitnehmerüberlassung (4.181 TEuro). Der Anstieg um 10.071 TEuro ist im Wesentlichen auf um 3.733 TEuro erhöhte Aufwendungen für Personalleasing sowie einen Anstieg der Beratungskosten um 1.827 TEuro zurückzuführen. Darüber hinaus kam es zu außergewöhnlichen Aufwendungen in Höhe von 2.425 TEuro, die in Zusammenhang mit der Stilllegung des Geschäftsbetriebs der Tochtergesellschaft MIG für die Bildung von Rückstellungen für Abfindungen, Rechtsberatungskosten sowie Rückbaukosten in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurden.

Das EBIT in Höhe von 12.527 TEuro liegt aufgrund geringerer operativer Kosten im Vergleich zur Planung und damit geringerer Umsatzerlöse im Rahmen des Betreibervertrags bei Toll Collect unter der Prognose des Vorjahres (14.939 TEuro), ist aber gegenüber dem Vorjahr um 1.270 TEuro angestiegen.

Trotz eines im Berichtsjahr kontinuierlichen Rückgangs des Zinsniveaus gegenüber dem Vorjahr konnte das Zinsergebnis gesteigert werden. Dies ist im Wesentlichen auf Zinseszinsseffekte sowie die Rückführung der Vorfinanzierung aus dem Treuhandbereich im Zuge der Umstellung der Auskehrsystematik und somit ein höheres zu verzinsendes Guthaben zurückzuführen.

Das gestiegene EBIT (+ 1.270 TEuro) sowie das gegenüber dem Vorjahr deutlich höhere Zinsergebnis (+ 2.727 TEuro) spiegeln sich in der Erhöhung

des Konzernjahresüberschusses um 3.903 TEuro wider.

## 2.4 Finanzlage/Cashflow

Nachfolgend wird die Finanzlage des Toll Collect-Konzerns anhand der verkürzten Kapitalflussrechnung dargestellt. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

	2024 TEuro	2023 TEuro
Periodenergebnis	16.506	12.603
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	135.634	43.072
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 23.384	- 15.850
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 15	- 40
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	<b>112.235</b>	<b>27.182</b>
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	119.925	92.743
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Ende der Periode	232.160	119.925
	<b>112.235</b>	<b>27.182</b>

Der positive Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Verbindlichkeiten und den Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen sowie auf einen Anstieg der passiven Rechnungsabgrenzungsposten aus erhaltenen Investitionszuschüssen im Rahmen des Betreibervertrags zurückzuführen. Hervorzuheben ist dabei der Anstieg der sonstigen Rückstellungen bei der MIG in Höhe von 2.622 TEuro, der im Wesentlichen auf erhöhte Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Stilllegung der operativen Tätigkeit der Gesellschaft unter anderem für den Sozialplan zurückzuführen ist. Darüber hinaus übersteigt der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM den Anstieg der Forderungen aus der Mautauskehr und trägt somit ebenfalls zu einer Verbesserung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber dem Vorjahr bei.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten resultiert unter anderem aus der Umstellung der Mautauskehr und den in diesem Zusammenhang vom BALM rückerstatteten Mautvorauszahlungen, aber auch aus der Ausnutzung von Zahlungszielen mit dem Ziel, ein höheres zu verzinsendes Guthaben sicherzustellen.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr auf 12.891 TEuro (Vorjahr: 11.435 TEuro) gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang von Fahrzeugeinbauten.

Der Anstieg des negativen Cashflows aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen durch gestiegene Investitionen in das Sachanlagevermögen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

### 2.4.1 Liquidität

Zum Bilanzstichtag weist der Toll Collect-Konzern liquide Mittel in Höhe von 232.160 TEuro (Vorjahr: 119.925 TEuro) aus. Das kurzfristige Umlaufvermögen übersteigt das kurzfristige Fremdkapital zum 31. Dezember 2024 um 150.086 TEuro. Somit ergibt sich ein positiver Liquiditätsgrad 3. Grades von 115 Prozent. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Schulden zu 115 Prozent vom kurzfristigen Umlaufvermögen gedeckt sind. Aus diesem Grund sind mögliche Liquiditätsengpässe nach dem derzeitigen Stand der Planung in den nächsten zwölf Monaten unwahrscheinlich. Es bestehen keine Beschränkungen, die die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können.

Neben dem grundsätzlichen Ziel, die Liquidität und damit die Zahlungsfähigkeit jederzeit aufrechtzuerhalten, ist ein weiteres Ziel die Minimierung des Finanzierungsaufwands.

### 2.4.2 Investitionen

Die in der Berichtsperiode getätigten Investitionen betrafen im Wesentlichen die Ausstattung der Kontrollfahrzeuge des BALM (7.555 TEuro), insbesondere für Fahrzeuge der 7. Generation, sowie die Aktivierung der Smartphone-App TollNow (8.762 TEuro, davon 4.441 TEuro Zugang in 2024).

Zusätzliche Investitionen betrafen im Wesentlichen die in den Anlagen im Bau befindlichen Ausstattungen für Kontrollfahrzeuge (10.033 TEuro).

Es bestehen zum Abschlussstichtag keine wesentlichen Investitionsverpflichtungen.

## 2.5 Kapitalstruktur

Zum Bilanzstichtag beträgt die Konzerneigenkapitalquote 14,1 Prozent (Vorjahr: 17,5 Prozent); ohne Berücksichtigung der bilanzverlängernd wirkenden Mautauskehrverbindlichkeiten gegenüber dem Bund beträgt sie 53,6 Prozent (Vorjahr: 60,2 Prozent).

Das Fremdkapital ist mit Ausnahme von einigen geringfügigen Rückstellungen ausschließlich kurzfristig und darüber hinaus unbesichert und unverzinslich.

Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten. Die Kapitalstruktur der Passiva stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Bilanzstruktur zum 31. Dezember	Passiva 2024		Passiva 2023	
	TEuro	%	TEuro	%
Eigenkapital	173.698	14	157.193	17
Kurz- und mittelfristige Rückstellungen	71.749	6	39.809	4
Kurzfristige Verbindlichkeiten	958.150	78	681.103	76
Sonstige Passiva	29.961	2	21.521	2
	<b>1.233.558</b>		<b>899.625</b>	

Die Passiva werden im Wesentlichen durch Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM (909.542 TEuro, Vorjahr: 638.679 TEuro) bestimmt. Diese machen 74 Prozent (Vorjahr: 71 Prozent) der Passiva aus und wird unter dem Posten kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Im Jahr 2024 wurde das Verfahren zur Mautauskehr umgestellt. Die Mautauskehr erfolgt nunmehr grundsätzlich 28 Werktage nach der mautpflichtigen Fahrt (Einbuchung in das Mautsystem). Im Vorjahr bestand die Mautauskehrverpflichtung bereits mit Zahlung oder Vorauszahlung der Maut durch die Mautpflichtigen, spätestens jedoch 30 Werktage nach der mautpflichtigen Fahrt. Hierdurch ergaben sich Mautvorauszahlungen von Toll Collect an den Bund in Höhe von 29.821 TEuro, die im Vorjahr mit den Mautauskehrverbindlichkeiten von 668.500 TEuro verrechnet wurden.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM aus der Mautauskehr um 241.041 TEuro ist zum einen auf die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Maut für Lkw zum 1. Dezember 2023 sowie die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen seit 1. Juli 2024 und zum anderen auf die mit der Aktualisierung des Betreibervertrags verbundene Neubeurteilung der vertraglichen Mautauskehrpflichten (Mautauskehrforderung des Bundes) zurückzuführen. Abweichend zum Vorjahr um-

fasst diese nun sämtliche auszukehrende Fahrten.

Die weiteren Verbindlichkeiten betreffen Lieferantenverbindlichkeiten (32.668 TEuro, Vorjahr: 24.444 TEuro). Die Minderung der Umsatzsteuerverbindlichkeiten von 12.123 TEuro auf 3.775 TEuro resultiert im Wesentlichen aus geringeren Umsatzsteuerverbindlichkeiten für 2024 und Korrekturbuchungen der Umsatzsteuervoranmeldungen für die Monate September und Oktober 2023.

Sämtliche Verbindlichkeiten haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Der Anstieg des passiven Rechnungsabgrenzungspostens um 8.440 TEuro ist hauptsächlich auf aktivierte Zuschüsse für die Fahrzeugausstattung der Kontrollfahrzeuge für den DKD sowie der Kontrollfahrzeuge der 7. Generation durch das BALM zurückzuführen.

Bei den gestiegenen Rückstellungen entfallen 61.275 TEuro (Vorjahr: 31.743 TEuro) auf Rückstellungen für ausstehende Rechnungen und personalbezogene Rückstellungen (im Wesentlichen variable Vergütung und Urlaub) in Höhe von 10.216 TEuro (Vorjahr: 8.031 TEuro). Bei den Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist der Anstieg durch höhere projektbezogene Rückstellungen

und höheren Wartungs- und Instandhaltungsaufwand begründet. Der Anstieg der Personalrückstellungen ist insbesondere durch einen Anstieg der variablen Vergütung im laufenden Geschäftsjahr und eine höhere Mitarbeiterzahl begründet sowie darüber hinaus auf die Rückstellungen für den noch zu vereinbarenden Sozialplan aufgrund der geplanten Einstellung des Geschäftsbetriebs der MIG zurückzuführen.

Die Finanzierung erfolgte wie im Vorjahr im We-

sentlichen durch Vorauszahlungen des Bundes auf die durch Toll Collect gemäß Betreibervertrag zu erbringenden Leistungen bzw. auf die durch die MIG erbrachten Leistungen im Rahmen des Geschäftsbesorgungsvertrags. Die Vergütung von Toll Collect und der MIG durch den Bund errechnet sich nach dem Betreibervertrag auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 nach dem Preisrecht für öffentliche Aufträge. Die Finanzierung des Konzerns war im Geschäftsjahr 2024 dadurch jederzeit gesichert.

**2.6 Vermögenslage**

Nachfolgend wird anhand der Bilanzstruktur der Aktiva die Vermögenslage dargestellt. Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen können Rundungsdifferenzen enthalten.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember	Aktiva 2024		Aktiva 2023	
	TEuro	%	TEuro	%
Anlagevermögen	47.425	4	32.057	4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	947.825	77	742.728	83
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	232.160	19	119.925	13
Sonstige Aktiva	6.148	0	4.915	1
	<b>1.233.558</b>		<b>899.625</b>	

Die Aktiva werden, wie auch die Passiva, im Wesentlichen durch die Forderungen aus der Mauterhebung für mautpflichtige Fahrten gegen die Mautschuldner bzw., sofern die Zahlung bereits erfolgt ist, gegen den Treuhandbereich (909.542 TEuro, Vorjahr: 668.500 TEuro) bestimmt. Diese machen 74 Prozent (Vorjahr: 68 Prozent) der Aktiva aus und werden unter dem Posten sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

Die Erhöhung der Bilanzsumme um insgesamt 333.932 TEuro ist hauptsächlich auf den Anstieg der Forderungen aus der Mauterhebung um 241.042 TEuro sowie den Anstieg des Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten um 112.235 TEuro zurückzuführen.

Das Anlagevermögen ist, wie auch im Abschnitt 2.4.2 „Investitionen“ dargestellt, durch getätigte Neuinvestitionen, die die Abschreibungen überstiegen, angestiegen. Durch die Aktivierung der Smartphone-App TollNow werden in 2024 erstmals selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände ausgewiesen, diese belaufen sich nach Abschreibungen auf 8.616 TEuro.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 31.289 TEuro auf 31.602 TEuro verringert. Sie betreffen

dabei wie im Vorjahr im Wesentlichen die Forderungen gegen das BALM aus der Abrechnung der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Aussetzung der Abschlagszahlung für November 2024, da die tatsächlich angefallenen Aufwendungen für das Geschäftsjahr 2024 im Vergleich zur Planung geringer ausgefallen sind.

Der Grund für den Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände liegt im Wesentlichen darin, dass sich die Forderungen aus der Mauterhebung, d. h. die Forderungen gegen die Mautschuldner und die Ausgleichsforderungen gegen den Treuhandbereich, erhöht haben (909.542 TEuro, Vorjahr: 668.500 TEuro). Ursache sind hier vor allem die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und die Umstellung des Mautauskehrprozesses, die dazu führte, dass neben den Forderungen aus der Mauterhebung gegen Mautkunden und Tank- und Kreditkartennemittenten auch in den Fällen, in denen eine Zahlung durch die Mautpflichtigen bereits erfolgt ist, Forderungen gegen den Treuhandbereich bestehen.

Hinsichtlich der liquiden Mittel wird auf die Ausführungen zur Finanzlage verwiesen.

## 2.7 Gesamtaussage

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist im Wesentlichen geprägt durch die betreibervertraglich geschuldeten Leistungspflichten im Hinblick auf den Betrieb des Mautsystems. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 12.527 TEuro liegt unter der Prognose des Vorjahres (14.800 TEuro) aufgrund geringerer Wagnisprämie wegen geringerer Selbstkosten und höherer Vertriebskosten. Die gegenüber der Vorjahresprognose geringeren Selbstkosten resultieren im Wesentlichen aus Einsparungen und Verschiebungen im Leistungserstellungsprozess und Unterschreitungen bei Material- und Personalaufwendungen im Vergleich zur Planung für das Jahr 2024.

Bei der MIG prägen im Wesentlichen Aufwendungen von außergewöhnlicher Größenordnung und Bedeutung, die im Rahmen der Einstellung des operativen Geschäfts der MIG angefallen sind, die Unternehmenslage. Die operative Hauptaufgabe der MIG konzentrierte sich 2024 auf die umfassende Prozessoptimierung entlang der gesamten Förderkette mit dem Ziel, bis zum Auslaufen der Förderrichtlinie am 31. Dezember 2024 möglichst viele Standorte in die Förderung zu überführen. Die Standortvorbereitung stellte, insbesondere unter

Einbindung externer Dienstleister, die aufgrund begrenzter interner Kapazitäten hinzugezogen wurden, einen zentralen Schwerpunkt der Aktivitäten dar und bildete zugleich einen bedeutenden Kostenfaktor im Geschäftsjahr 2024.

Dem Konzern stehen zum Bilanzstichtag liquide Mittel von 232.160 TEuro (Vorjahr: 119.925 TEuro) zur Verfügung. Der Konzern ist nach dem derzeitigen Stand der Unternehmensplanung auch im Prognosezeitraum (1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025) unter Berücksichtigung der für 2025 vereinbarten Vorauszahlungen für den Betreibervertrag für die Erfüllung seiner Leistungspflichten ausreichend finanziert. Die Annahmen bezüglich der Vorauszahlungen werden auch in der mittelfristigen Planung fortgeschrieben.

Die Geschäftsentwicklung sowie die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage werden auf dieser Basis und unter Berücksichtigung des bestehenden Betreibervertrags von Toll Collect insgesamt als stabil beurteilt. Bezüglich der beschlossenen Einstellung des operativen Geschäfts der MIG, die die Ertragslage des Konzerns mit 2.425 TEuro belastete, verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt 1.3.

## 3 Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Das Risikomanagement ist eines der Elemente der internen Unternehmenssteuerung des Konzerns, neben Compliance Management, Qualitätsmanagement, Internem Kontrollsystem und Prozessmanagement. Mithilfe des Risikomanagementsystems werden externe und interne Entwicklungen verfolgt und Maßnahmen zur Maximierung der Chancen und Eindämmung der Risiken festgelegt.

Die systematische Auseinandersetzung mit Chancen und Risiken wird von der Geschäftsführung als ein grundlegender Bestandteil der unternehmerischen Verantwortung gesehen. Die Geschäftsführung fördert und unterstützt das Risikomanagement unter anderem durch die Bereitstellung der notwendigen personellen Ressourcen und Sachmittel.

Die operative Behandlung der Risiken erfolgt im sogenannten dezentralen Risikomanagement in den fachlich verantwortlichen Fachbereichen und Stabsstellen des Unternehmens. Bei der Durchführung werden die Fachbereiche und Stabsstellen durch Risikomanager\*innen aus dem Fachbereich Corporate Office unterstützt.

Dabei orientiert sich das Risikomanagement neben regulatorischen und vertraglichen Anforderungen an der Unternehmensstrategie und den Unternehmenszielen sowie dem Risikomanagementmodell der Bundesverwaltung.

Zur Früherkennung möglicher Risiken hat Toll Collect ein Risikomanagementsystem implementiert, das nach der Norm ISO 31000 testiert ist. Mit diesem System werden regelmäßig alle Aktivitätsfelder von Toll Collect, insbesondere die Aktivitätsfelder im Zusammenhang mit der laufenden Mauterhebung, hinsichtlich risikobehafteter Veränderungen analysiert.

### 3.1 Chancen

Als Chance aus wirtschaftlicher Sicht werden Ereignisse, Situationen oder Entwicklungen definiert, welche die Erreichung der Unternehmensziele positiv beeinflussen und/oder zu positiven Abweichungen gegenüber der Planung führen.

Nach dieser Definition sind Chancen mit konkreten Auswirkungen auf die Prognose des EBIT und

der operativen Kosten für das Jahr 2025 nicht absehbar.

Jedoch ergeben sich für Toll Collect aus dem Interesse an einer breiteren Nutzung des speziell vorhandenen IT-Know-hows sowie an der Nutzung von Daten aus dem Mautsystem für das Verkehrsmanagement künftig Chancen und damit Möglichkeiten für mittelfristige potenzielle Geschäftsfelderweiterungen und höhere Umsatzpotenziale bzw. Potenziale für eine weitere EBIT-Steigerung über das Jahr 2025 hinaus. Ziel von Toll Collect ist es, in den folgenden Themenfeldern weitere Aufgaben zu entwickeln und zu implementieren.

#### Weiterentwicklung des Kerngeschäfts Maut

Toll Collect evaluiert für den Gesetzgeber regelmäßig Fragestellungen zur Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung im Straßenverkehrsbereich sowie von verkehrslenkenden Möglichkeiten im Sinne des Verkehrsmanagements. Dazu gehört zum Beispiel die Einführung von weiterentwickelten Tarifparametermodellen, um orts- und zeitklassenabhängige Mauten zu berechnen.

#### Verkehrskontrolldienste

Im Rahmen der Erbringung von technischen und beratenden Leistungen für das BALM ist Toll Collect an der Erstellung eines Gesamtkonzepts für die 1. Generation eines mobilen Kontrollsystems beteiligt. Die bisher separat laufenden technischen Systeme (insbesondere die Kontrollfahrzeuge) und betrieblichen Abläufe des Maut- und des Straßenkontrolldienstes sollen damit langfristig zusammengeführt werden. Für Toll Collect stellt diese Entwicklung eine Chance dar, da zukünftig mit einem Umsetzungsauftrag für diese neuen Fahrzeuge und die Prozessanpassungen zu rechnen ist.

#### eFTI Exchange Environment

Durch die eFTI-Verordnung (EU) 2020/1056 wird der Aufbau einer digitalen Frachtdokumenten-Informationenplattform (eFTI) vorgegeben. Toll Collect unterstützt derzeit das BMDV und BALM beratend bei der Umsetzung der eFTI-Verordnung und wird voraussichtlich als technischer Dienstleister mit Teilen der Umsetzung beauftragt werden.

#### Nutzung der Daten aus dem Mautsystem

Im Zusammenhang mit der Mauterhebung entstehen täglich große Mengen an Daten, die das mautpflichtige Verkehrsaufkommen im gesamten deutschen Streckennetz abbilden. Diese Daten lassen sich nutzen – zum Beispiel arbeitet Toll Collect an der Bereitstellung eines Lkw-Verkehrsportals in der sogenannten Mobiltheke und evaluiert eine Verwendung der Daten für ein Belastungsmonitoring der Verkehrsinfrastruktur.

Durch den Stilllegungsbeschluss bestehen für die MIG im Jahr 2025 keine wesentlichen Chancen mehr. Die MIG kann nach dem Auslaufen der Mobilfunkförderrichtlinie in 2025 ihre Ressourcen vollständig auf die noch verbliebenen Aufgaben konzentrieren und diese voranbringen, um den Mobilfunkausbau insbesondere in ländlichen Gebieten weiter zu unterstützen und zu begleiten. Zur möglichen Fortsetzung der Geschäftstätigkeit verweisen wir auf die Ausführung im Abschnitt 4 „Prognosebericht“.

### 3.2 Risiken

Als Risiken werden Ereignisse, Situationen oder Entwicklungen definiert, welche die Erreichung der Unternehmensziele gefährden und/oder zu negativen Abweichungen gegenüber der Planung führen. Auswirkungen können sich dabei unter anderem finanziell bemerkbar machen, sich auf die Systemzuverlässigkeit oder auf das Unternehmensimage beziehen. Risiken im Konzern werden im Wesentlichen durch Toll Collect geprägt.

Die Geschäftsführungen der Konzerngesellschaften werden regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zum Risikostatus informiert.

Als Unternehmen des Bundes ist Toll Collect besonderen regulatorischen Anforderungen unterworfen. Eine im Rahmen des Internen Kontrollsystems (IKS) etablierte Interne Revision, der auch das Compliance Management zugeordnet ist, kontrolliert dabei die Einhaltung dieser Anforderungen und berichtet direkt an den Vorsitzenden der Geschäftsführung. Zur Minderung des Risikos eines möglichen Verstoßes gegen das Vergaberecht trägt die dem Fachbereich Einkauf zugeordnete Vergabestelle bei.

Im Rahmen des zentralen Risikomanagementprozesses werden alle erkennbaren risikobezogenen Themen des Unternehmens behandelt. Nach Identifikation der Risiken werden diese analysiert, nach potenzieller Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet und bei Bedarf mit entsprechenden Risikominimierungsmaßnahmen versehen. Die Einstufung der Risiken erfolgt dabei auf Basis der Bewertung zur potenziellen Schadenshöhe und der Annahmen zur Eintrittswahrscheinlichkeit in die Stufen „hoch“, „mittel“ und „niedrig“.

Die Risikoauswirkung wird zunächst anhand der möglichen Mehrkosten, mit Auswirkungen auf die Einhaltung der Höhe der operativen Kosten, bewertet. Anschließend erfolgt eine Bewertung der Erstattungsfähigkeit im Rahmen des Betreibervertrags. Risiken, die nicht erstattungsfähige Mehrkosten verursachen, werden als eigenkapitalrelevant, d. h. mit Auswirkungen auf das EBIT von Toll

Collect, eingestuft. Bei Risiken, die nicht quantifizierbar sind, erfolgt die Schätzung der Schadenshöhe anhand qualitativer Kriterien.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird aufgrund festgelegter Kriterien und von Erfahrungswerten eingeschätzt und bewertet. Basierend auf der Risikomatrix ergibt sich die Risikokategorie für das jeweilige Risiko.

Jedes Risiko wird einem oder einer Risikoverantwortlichen zugeordnet. Über die Entwicklung der zugeordneten Risiken und der jeweiligen Maßnahmen berichten die Risikoverantwortlichen direkt und regelmäßig an die Geschäftsführung.

Der aktuelle Risikostatus von Toll Collect zum Dezember 2024 beinhaltet kein Unternehmensrisiko der Kategorie „hoch“, fünf Risiken der Kategorie „mittel“ und sechs mit „niedrig“ eingestufte Risiken.

Gegenüber dem Risikostatus zum Dezember des Vorjahres haben sich folgende Änderungen ergeben:

- Das als „mittel“ eingestufte Risiko „Störungen beim Ersatz oder der Verlängerung von Lieferantenverträgen“ wurde aufgrund der getroffenen Minderungsmaßnahmen als „niedrig“ eingestuft.
- Das als „niedrig“ eingestufte Risiko „Umsetzungszeit für Anpassungen Mautsystem“ wurde nach Abschluss der Transformation zu einer agilen Aufbau- und Ablauforganisation als nicht eingetreten abgemeldet.
- Das als „hoch“ eingestufte Risiko „Abschaltung des Mobilfunkstandards 2G“ wurde nach Bekanntgabe der Abschalttermine durch die Haupt-Mobilfunkbetreiber abgemeldet und das Thema in ein neues Unternehmensrisiko überführt. Das als „niedrig“ eingestufte Risiko „OBU-Austausch von 2G/GSM auf 4G/LTE nicht rechtzeitig abgeschlossen“ wurde als Nachfolgerisiko zum Thema 2G-Mobilfunkabschaltung neu eingestellt.
- Die beiden als „mittel“ eingestuften Risiken „Abwicklung der MIG durch Verschmelzung mit Toll Collect“ und „Beeinträchtigung der Toll Collect-IT-Systeme durch Cyberangriffe“, ebenso wie das als „niedrig“ eingestufte Risiko „Verzögerte MED-Zulassung von einzelnen EETS-Anbietern“ wurden neu aufgenommen.
- Die Einstufung der restlichen sechs bestehenden Unternehmensrisiken hat sich nicht geändert.

Alle Risiken werden von Toll Collect als beherrschbar eingeschätzt. Verschiedene Risikobewältigungsmaßnahmen sollen die Risiken in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Auswirkung mindern.

Nachfolgend wird eine Übersicht über alle Unternehmensrisiken sowie deren Verteilung in der Risikomatrix dargestellt:

		Niedrig	Mittel	Hoch
Personal-Ressourcen	1	■	■	
Ersatz/Verlängerung für Lieferantenverträge*	2	■		
Eingeschränkte Beschaffbarkeit von Bauteilen	3	■		
Wechsel des Rechenzentrumsbetreibers	4	■	■	
Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters*	5	■	■	
Abschaltung Mobilfunkstandard		Abgemeldet		
OBU – Ausfall durch Update	6	■		
OBU – Austausch 2G/LTE	7	■		
Verzögerung bei MED-Zulassung	8	■		
OBU – hohe Typenvielfalt	9	■		
Umsetzungszeit für Anpassungen Mautsystem		Abgemeldet		
Beeinträchtigung der IT-Systeme durch Cyberangriffe*	10	■	■	
Abwicklung MIG*	11	■	■	
* Eigenkapitalrelevant.				

Abbildung 1: Übersicht über die Unternehmensrisiken

Die aus den vier als „eigenkapitalrelevant“ gekennzeichneten Risiken eingeschätzte kumulierte mittlere Risikobelastung<sup>1</sup> liegt mit 12,2 Mio. Euro bei 7 Prozent des Eigenkapitals der Toll Collect GmbH und bei 7 Prozent des Konzerneigenkapitals.

<sup>1</sup> Die mittlere Risikobelastung ergibt sich aus der Summe der Risikoerwartungswerte der betreffenden Risiken. Die jeweiligen Risikoerwartungswerte ergeben sich als Produkt aus mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit und mittlerer Schadenshöhe.

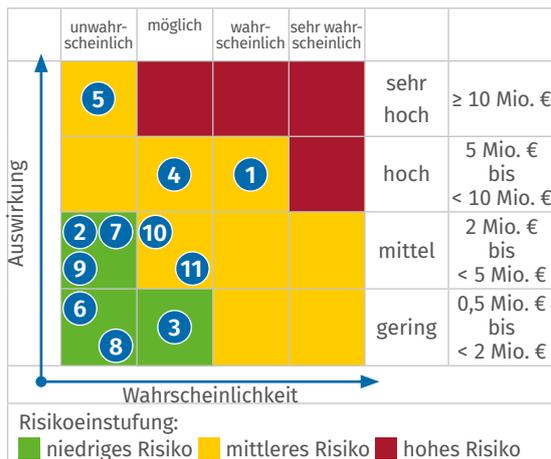


Abbildung 2: Verteilung der Unternehmensrisiken in der Risikomatrix

Die dargestellte Einstufung der Unternehmensrisiken erfolgt anhand der aktuellen Nettowerte der Risiken.

Die folgenden vier Unternehmensrisiken mit Eigenkapitalrelevanz können bei Eintritt negative Auswirkungen auf das EBIT und damit das Eigenkapital von Toll Collect haben.

3.2.1 Störungen beim Ersatz oder der Verlängerung von Lieferantenverträgen 2

Toll Collect verfügt zur Aufgabenerfüllung über ein bestehendes Rahmenvertragssystem, über das in erheblichem Umfang Leistungen von Dritten bezogen werden. Der Großteil dieser Verträge beinhaltet automatische Verlängerungsregelungen um je ein Jahr.

Grundsätzlich müssen jedoch nach dem Vergaberecht sämtliche Vertragsverhältnisse regelmäßig ausgeschrieben werden. Daher besteht das Risiko, dass bestehende Vertragsverhältnisse vergaberechtlich angegriffen werden. Zusätzlich besteht das Risiko, dass im Rahmen von Vergabeverfahren Störungen wie Rügen und Klagen auftreten. Dies kann zu Mehrkosten, inklusive höherer operativer Kosten, aber auch zu Verzögerungen im Betrieb sowie bei Vorhaben führen und bei Eigenverschulden von Toll Collect auch negative Auswirkungen auf das EBIT haben.

Das Thema wird gezielt bearbeitet durch die Umsetzung von Vertragsverlängerungen sowie die Durchführung einer Beschaffungs- und Vergabepflicht, die vergaberechtlich abgesichert eine Rahmenterminplanung für Ausschreibungen aller wesentlichen Liefer- und Leistungsumfänge beinhaltet. Dadurch konnte das Risiko von „mittel“ auf „niedrig“ herabgestuft werden.

3.2.2 Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters 5

Es besteht das Risiko, dass einer der für Toll Collect tätigen Zahlungsverkehrsdienstleister Insol-

venz anmelden muss. Sollten die bestehenden Sicherheiten bzw. Bürgschaften der Zahlungsverkehrsdienstleister die Höhe der Zahlungsverrechnung nicht vollständig abdecken, würde Toll Collect diesen Ausfall tragen müssen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für dieses Risiko wird auf Basis eines etablierten Monitorings aktuell als „unwahrscheinlich“ eingeschätzt. Das mögliche Zahlungsausfallrisiko beträgt unter Berücksichtigung von Absicherungsmaßnahmen in Abhängigkeit vom Zahlungsverkehrsdienstleister zwischen 0,094 Mio. Euro und 178 Mio. Euro im Jahr des Eintritts.

Dem Risiko wird durch Risikominderungsmaßnahmen, unter anderem die Überarbeitung des Prozesses zum „Forderungsrisikomanagement Zahlungsverkehrsdienstleister“ und die Einführung neuer Absicherungssysteme, entgegengewirkt.

Über das Risiko der Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters hinausgehende größere Ausfallrisiken, die für die Beurteilung der Lage oder die voraussichtliche Entwicklung des Konzerns von Belang sind, bestehen derzeit nicht. Zudem bestehen derzeit weder wesentliche Preisänderungs- oder Liquiditätsrisiken noch Risiken aus Zahlungsstromschwankungen.

3.2.3 Beeinträchtigung der Toll Collect-IT-Systeme durch Cyberangriffe 10

Eine immer stärkere Vernetzung von digitalen Diensten bietet eine breite Angriffsfläche für externe und interne Angriffe auf die Informationstechnologie. Vor dem Hintergrund verstärkter Aktivitäten von organisierter oder staatlicher Cyberkriminalität besteht das Risiko, dass Toll Collect durch Angriffe auf seine Informationstechnologie beeinträchtigt und geschädigt wird. Dieses als „mittel“ eingestufte eigenkapitalrelevante Unternehmensrisiko ist ein Sammelrisiko für alle relevanten bestehenden IT-Sicherheitsrisiken.

3.2.4 Abwicklung der MIG durch Verschmelzung mit Toll Collect 11

Der zwischen der MIG und der Bundesrepublik Deutschland geschlossene GBV endet am 31. Dezember 2025. Hinsichtlich der Ausgestaltung der gesellschaftsrechtlichen Beendigung der MIG ist das BMDV zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Verschmelzung der MIG auf die Toll Collect wesentliche politische und administrative Vorteile aufweist.

Als Gesamtrechtsnachfolgerin der MIG gehen alle zum Zeitpunkt der Verschmelzung bestehenden Rechte und Pflichten der MIG auf Toll Collect als ihren Gesamtrechtsnachfolger über. Hieraus können sowohl finanzielle Risiken, die die im Konzern gebildeten Restrukturierungsrückstellungen übersteigen, als auch ein Reputationsschaden für Toll Collect entstehen.

Sollte die Umsetzung des Verschmelzungsplans aus grundsätzlichen Erwägungen nicht weiterverfolgt werden können, ist die geordnete Abwicklung der MIG mittels einer Liquidation erforderlich. Ggf. können durch dieses Szenario zusätzliche Aufwendungen für Toll Collect entstehen. Das eigenkapitalrelevante Risiko wird als „mittel“ eingestuft.

Die folgenden beiden mittleren Unternehmensrisiken haben keine Eigenkapitalrelevanz, d. h., sie bewirken bei Eintreten keine negativen Auswirkungen auf das EBIT, können jedoch Auswirkungen auf die operativen Kosten haben:

### 3.2.5 Gewinnung und Bindung von Personal-Ressourcen bei Toll Collect ①

Es besteht das Risiko, dass Toll Collect benötigtes Personal nicht im erforderlichen Maß gewinnen bzw. binden kann.

Bei diesem Unternehmensrisiko handelt es sich um ein Sammelrisiko, in dem die Risiken der Rekrutierung neuer qualifizierter Arbeitskräfte, der zunehmenden altersbedingten Personalabgänge

und des ungewollten Weggangs bestehender Arbeitskräfte adressiert werden.

### 3.2.6 Beim Wechsel des Rechenzentrumsbetreibers kommt es zur Beeinträchtigung der Leistungserbringung ④

Ein Großteil der Leistungen und Services im Zusammenhang mit dem Betrieb des Rechenzentrums muss neu ausgeschrieben und vergeben werden. Nach dem Zuschlag muss der Betreiber des neuen Rechenzentrums im Rahmen der Transition die Betriebs- und Servicebereitschaft herstellen und die Verantwortung für den produktiven Betrieb übernehmen. Es besteht das Risiko, dass es durch die Migration des Rechenzentrumsbetriebs zu Komplikationen kommt, durch die der kontinuierliche Betrieb und damit die Leistungserbringung von Toll Collect eingeschränkt wird.

Zum Bilanzstichtag wurden keine bestandsgefährdenden Risiken bei Toll Collect identifiziert. Für die MIG wird von einer geordneten Einstellung des operativen Geschäftsbetriebs ausgegangen. Sie soll auf die Toll Collect verschmolzen werden (vgl. auch Abschnitt 1.3).

## 4 Prognosebericht

Die Kostenentwicklung bei Toll Collect von 2024 zu 2025 ist durch Makrodaten, neue Konditionen im Zahlungsverkehr, zyklische Effekte sowie auch durch eine zeitversetzte Aktivierung von Investitionen geprägt. Vor dem Hintergrund, dass die Zahlungsverkehrsprovisionen, zum Teil EETS-bedingt, sinken werden, zyklische Effekte bei der Kontrolltechnik wegfallen werden, geringere Beschaffungen an Fahrzeuggeräten geplant sind und es bei der Aktivierung von Investitionen zu zeitversetzten Verschiebungen kommt, geht die Gesellschaft für das nächste Jahr von einem deutlichen Rückgang der operativen Kosten aus.

In diesem Kontext wird auch mit einem deutlichen Rückgang der Umsatzerlöse im Wesentlichen aus Kostenerstattungen im Rahmen des Betreibervertrags kalkuliert.

Wesentliche Investitionen in 2025 betreffen die Ausstattung von Kontrollfahrzeugen und belaufen sich auf 8.731 TEuro.

Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen werden in künftigen Geschäftsjahren aufgrund der Investitionen in die Kontrolltechnik und deren Software um ca. 7.700 TEuro ansteigen.

Für das Finanzergebnis wird ein stabiles Zinsniveau angenommen und mit einem Rückgang von 2.742 TEuro gerechnet.

Aufgrund der betreibervertraglichen Selbstkostenerstattung und der kalkulierten Abschläge im Jahr 2025 sind keine Kreditverbindlichkeiten geplant.

Vor dem Hintergrund der zuvor genannten Annahmen geht Toll Collect für das nächste Jahr insgesamt von einer deutlich negativen Entwicklung des finanziellen Leistungsindikators EBIT bei gleichzeitigem deutlichem Rückgang der operativen Kosten und somit der Umsätze aus. Die Unternehmensplanung erwartet vor diesem Hintergrund für das Jahr 2025 ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von 10.312 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von 376.328 TEuro mit einem korrespondierenden Umsatz von 410.321 TEuro.

Bei den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird folgende Zielerreichung geplant:

- Erfassungsquote mit 99,90 Prozent
- Identifizierungsquote mit 95,00 Prozent

Für den Mobilfunkbereich werden unter Berücksichtigung der aktuellen Beschlusslage zur Stilllegung des operativen Geschäftsbetriebs der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 für das Jahr 2025 ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 141 TEuro, ein Jahresüberschuss von 100 TEuro und Regelkosten nach Preisrecht inklusive Investitionen, die im Rahmen des GBV vom BMDV erstattet werden, von 12.317 TEuro erwartet.

Die geplante Verschmelzung der MIG mit Toll Collect wurde bislang in den Planungen nicht berücksichtigt, da es außer einem Geschäftsführungsbeschluss zur Stilllegung des Geschäftsbetriebs der MIG zum 31. Dezember 2025 keine weiteren Beschlüsse gibt.

Für den Konzern ergeben sich insgesamt ein geplantes EBIT von 10.453 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von 388.645 TEuro.

Im Koalitionsvertrag vom 5. Mai 2025 erklären die Koalitionäre ihre Absicht, die Arbeit der MIG fortzusetzen und zu prüfen, wie die bei der MIG aufgebaute Kompetenz und Expertise langfristig dafür eingesetzt werden kann, den flächendeckenden Mobilfunkausbau in bisher nicht bzw. unterversorgten ländlichen Gebieten voranzubringen. Der Koalitionsvertrag hat keine rechtlich bindende Wirkung für die MIG und bedarf der nachfolgenden Umsetzung durch die Koalitionäre und die Gesellschafterin. Die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen sowie ihre Auswirkungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Geschäftsführung der Gesellschaft nicht absehbar und demzufolge in der nachfolgenden Prognose nicht berücksichtigt.

Die MIG plant im Jahr 2025 ihre nach dem GBV zwischen Bund und MIG obliegenden Aufgaben weiter zu erfüllen und damit weiterhin den Ausbau der Mobilfunknetze in Deutschland, insbesondere in ländlichen Gebieten, zu unterstützen und zu begleiten. Bewilligte Fördervorhaben werden gemäß dem Schreiben des BMDV vom 2. Dezember 2024 bis zum 30. September 2025 durch die MIG zuwendungsrechtlich betreut. Dies umfasst insbesondere zuwendungsrechtliche Anpassungen, aber auch die Bearbeitung von Zahlungsanforderungen und die Prüfung von Verwendungsnachweisen. Zum 1. Oktober 2025 soll diese Aufgabe auf einen neuen Projektträger übertragen werden. Das BMDV plant, einen Parallelbetrieb zwischen der MIG und dem neuen Projektträger zu etablieren, der sechs Monate andauern soll. In diesem Zeitraum sollen eine geordnete Übergabe der Förderprojekte und ein diesbezüglich bestmöglicher Wissenstransfer stattfinden. Der Parallelbetrieb soll zum 1. Juli 2025 beginnen.

Für die Fortführung der Geschäftstätigkeit stehen dem Toll Collect-Konzern die erbrachte Stammeinlage in Höhe von 5.000 TEuro, die Kapitalrücklage in Höhe von 31.268 TEuro, der Bilanzgewinn von 137.431 TEuro sowie die finanziellen Mittel durch die laufenden Einnahmen aus dem Betrieb des Mautsystems sowie aus der Kostenerstattung aus dem Bereich Mobilfunk zur Verfügung. Diese finanzielle Ausstattung wird nach der aktuellen Planung ausreichen, um die betreibervertraglich geschuldeten Verpflichtungen im Prognosezeitraum zu erfüllen.

Aufgrund des Prognosecharakters dieser Einschätzung kann die tatsächliche Entwicklung von unseren Erwartungen wesentlich abweichen.

Berlin, 17. Juni 2025

Mark Erichsen

Dr. Rolf Erfurt

# Geschäftsjahr 2024

# **Jahresabschluss**

---



## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024

AKTIVA			31.12.2024	31.12.2023
		TEuro	TEuro	TEuro
<b>A.</b>	<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>			
<b>I.</b>	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1.	Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	8.615,88		0,00
2.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.739,73		3.756,80
3.	Geleistete Anzahlungen	1.183,04		4.713,60
			11.538,65	8.470,40
<b>II.</b>	<b>Sachanlagen</b>			
1.	Technische Anlagen und Maschinen	16.724,34		15.484,73
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.959,53		2.341,05
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	16.069,94		5.760,93
			35.753,81	23.586,71
<b>III.</b>	<b>Finanzanlagen</b>			
	Forderungen aus Rückdeckungsversicherungen	132,65		0,00
			132,65	0,00
			47.425,11	32.057,11
<b>B.</b>	<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>			
<b>I.</b>	<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.602,39		62.890,97
2.	Sonstige Vermögensgegenstände	916.222,33		679.837,34
			947.824,72	742.728,31
<b>II.</b>	<b>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>		232.160,08	119.924,82
			1.179.984,80	862.653,13
<b>C.</b>	<b>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		6.147,81	4.915,15
			1.233.557,72	899.625,39
	<b>TREUHANDVERMÖGEN</b>		295.058,31	26.110,56

PASSIVA			31.12.2024	31.12.2023
		TEuro	TEuro	TEuro
<b>A.</b>	<b>EIGENKAPITAL</b>			
I.	Gezeichnetes Kapital	5.000,00		5.000,00
II.	Kapitalrücklage	31.267,58		31.267,58
III.	Konzernbilanzgewinn	137.430,56		120.925,04
			173.698,14	157.192,62
<b>B.</b>	<b>RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1.	Steuerrückstellungen	258,81		34,72
2.	Sonstige Rückstellungen	71.490,42		39.774,46
			71.749,23	39.809,17
<b>C.</b>	<b>VERBINDLICHKEITEN</b>			
1.	Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen	0,00		1.033,88
2.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.668,01		24.443,87
3.	Sonstige Verbindlichkeiten Davon aus Steuern 4.611,65 TEuro (Vj. 12.927,83 TEuro) Davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 6,66 TEuro (Vj. 7,36 TEuro)	925.481,71		655.625,01
			958.149,73	681.102,76
<b>D.</b>	<b>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		29.960,62	21.520,83
			1.233.557,72	899.625,39
	<b>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN</b>		295.058,31	26.110,56

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

	1.1.–31.12.2024		1.1.–31.12.2023
	TEuro	TEuro	TEuro
<b>1. Umsatzerlöse</b>		472.243,97	355.754,57
<b>2. Sonstige betriebliche Erträge</b>		6.998,35	7.078,65
		479.242,32	362.833,22
<b>3. Materialaufwand</b>			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.613,79		8.604,77
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	330.294,29		236.574,42
		345.908,08	245.179,18
<b>4. Personalaufwand</b>			
a) Löhne und Gehälter	58.341,98		56.203,43
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung Davon für Altersversorgung 1.013,70 TEuro (Vj. 5.351,36 TEuro)	11.224,47		10.479,21
		69.566,45	66.682,64
<b>5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen</b>		12.891,01	11.434,90
<b>6. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b> Davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung 0,00 TEuro (Vj. 7,54 TEuro)		38.350,02	28.279,32
		466.715,57	351.576,04
<b>7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b> Davon Erträge aus Abzinsung 768,77 TEuro (Vj. 56,22 TEuro)	5.645,82		2.918,51
<b>8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b> Davon Aufwendungen aus Aufzinsung 0,00 TEuro (Vj. 12,81 TEuro)	35,91		40,42
		5.609,90	2.878,09
<b>9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		1.618,98	1.532,51
<b>10. Ergebnis nach Steuern</b>		16.517,67	12.602,75
<b>11. Sonstige Steuern</b>		12,15	0,00
<b>12. Konzernjahresüberschuss</b>		16.505,52	12.602,75
<b>13. Gewinnvortrag</b>		120.925,04	108.322,29
<b>14. Konzernbilanzgewinn</b>		137.430,56	120.925,04

## Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2024

	2024 TEuro	2023 TEuro
<b>1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		
Periodenergebnis	16.506	12.603
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	12.891	11.435
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	31.716	10.170
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	704	0
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	2	27
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 206.329	- 186.146
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	285.531	197.850
Zinsaufwendungen (+) und Zinserträge (-)	- 5.610	- 2.878
Ertragssteueraufwand und Ertragssteuerertrag	1.619	1.533
Ertragssteuerzahlungen	- 1.395	- 1.520
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	<b>135.634</b>	<b>43.073</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	- 5.480	- 5.349
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	82	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	- 22.731	- 13.420
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	- 133	0
Erhaltene Zinsen	4.877	2.919
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	<b>- 23.384</b>	<b>- 15.850</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		
Gezahlte Zinsen	- 15	- 40
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	<b>- 15</b>	<b>- 40</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	112.235	27.182
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	119.925	92.743
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	<b>232.160</b>	<b>119.925</b>
<b>5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds</b>		
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Ende der Periode	<b>232.160</b>	<b>119.925</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024

Entwicklung des Anlagevermögens		Anschaffungskosten				31.12.2024 TEuro
		1.1.2024	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
		TEuro	TEuro	TEuro	TEuro	
<b>I.</b>	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1.	Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0	4.441	4.321	0	8.762
2.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	<b>241.805</b>	<b>238</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	242.044
3.	Geleistete Anzahlungen	4.714	790	- 4.321	0	1.183
		246.519	5.469	1	0	251.989
<b>II.</b>	<b>Sachanlagen</b>					
1.	Technische Anlagen und Maschinen	216.101	5.705	4.614	26.296	200.123
2.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.541	1.584	459	480	16.103
3.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.362	15.452	- 5.074	1.357	16.385
		238.004	22.741	- 1	28.133	232.611
<b>III.</b>	<b>Finanzanlage</b>					
	Forderungen aus Rückdeckungsversicherungen	0	133	0	0	133
		<b>484.523</b>	<b>28.343</b>	<b>0</b>	<b>28.133</b>	<b>484.733</b>

1.1.2024	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2024	Buchwerte	
	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge		31.12.2024	31.12.2023
TEuro	TEuro	TEuro	TEuro	TEuro	TEuro	TEuro
0	146	0	0	146	8.616	0
<b>238.049</b>	<b>2.255</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>240.304</b>	<b>1.740</b>	<b>3.757</b>
0	0	0	0	0	1.183	4.714
238.049	2.401	0	0	240.450	11.539	8.470
200.617	9.074	4	26.296	183.399	16.724	15.485
12.199	1.415	-4	467	13.143	2.960	2.341
1.601	0	0	1.287	315	16.070	5.761
214.417	10.490	0	28.049	196.857	35.754	23.587
0	0	0	0	0	133	0
<b>452.466</b>	<b>12.891</b>	<b>0</b>	<b>28.049</b>	<b>437.307</b>	<b>47.425</b>	<b>32.057</b>

## Konzerneigenkapitalspiegel für das Geschäftsjahr 2024

	<b>Gezeichnetes Kapital</b>	<b>Kapital- rücklage</b>	<b>Gewinn- vortrag</b>	<b>Konzernjahres- überschuss</b>	<b>Konzern- bilanzgewinn</b>	<b>Konzern- eigenkapital</b>
	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>98.790.037,62</b>	<b>9.532.248,59</b>	<b>108.322.286,21</b>	<b>144.589.868,39</b>
Umgliederung Vor- jahresergebnis	0,00	0,00	9.532.248,59	- 9.532.248,59	0,00	0,00
Konzernjahres- überschuss	0,00	0,00	0,00	12.602.750,25	12.602.750,25	12.602.750,25
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>108.322.286,21</b>	<b>12.602.750,25</b>	<b>120.925.036,46</b>	<b>157.192.618,64</b>
Umgliederung Vor- jahresergebnis	0,00	0,00	12.602.750,25	- 12.602.750,25	0,00	0,00
Konzernjahres- überschuss	0,00	0,00	0,00	16.505.521,82	16.505.521,82	16.505.521,82
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>5.000.000,00</b>	<b>31.267.582,18</b>	<b>120.925.036,46</b>	<b>16.505.521,82</b>	<b>137.430.558,28</b>	<b>173.698.140,46</b>

# Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024

## A. Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzernabschluss wurde gemäß §§ 290 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Registerinformationen

Das Mutterunternehmen ist unter der Firma Toll Collect GmbH mit Sitz in Berlin im Handelsregister des Amtsgerichts Charlottenburg unter der Nummer HRB 83923 eingetragen.

### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Toll Collect GmbH, Berlin, aufgestellt (Toll Collect-Konzern bzw. Konzern). Der Konzernabschluss umfasst die Toll Collect GmbH (Toll Collect) sowie das Tochterunternehmen Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG), Naumburg (Saale), mit einem Anteilsbesitz von 100 Prozent.

Die Dauer der MIG ist zeitlich auf die Erfüllung der in § 2 Absatz 1 des Gesellschaftsvertrags genannten Aufgaben beschränkt.

Aufgrund der Entscheidung vom 5. November 2024 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde beschlossen, dass die MIG zum 31. Dezember 2025 ihren operativen Geschäftsbetrieb einstellt und auf die Toll Collect GmbH verschmolzen werden soll. Die Geschäftsführung der MIG hat am 2. Dezember 2024 weisungsgemäß beschlossen, die Geschäftstätigkeit der MIG zum 31. Dezember 2025 zu beenden und sie zu diesem Zeitpunkt stillzulegen. Damit gehen die Beendigung aller Anstellungsverträge und Mietverträge zum 31. Dezember 2025 sowie die Veräußerung des verbliebenen Anlagevermögens einher. Ein Verschmelzungsbeschluss ist noch nicht ergangen.

## B. Konsolidierungsmethoden und -grundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte nach der Neubewertungsmethode. Dabei wird der Wertansatz der dem Mutterunternehmen gehörenden Anteile an den in den Konzernabschluss einzubeziehenden Tochterunternehmen mit dem auf diese Anteile entfallenden Betrag des Eigenkapitals des Tochterunternehmens verrechnet. Das Eigenkapital wird mit dem Betrag berücksichtigt, der dem Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten entspricht, der diesen zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung beizulegen ist. Rückstellungen sind dabei nach § 253 Absatz 1 Satz 2 und 3 sowie Absatz 2 HGB und latente Steuern nach § 274 Absatz 2 HGB bewertet.

Erstkonsolidierungstichtag ist der Zeitpunkt, an dem ein Mutter-Tochter-Verhältnis entstanden ist. Die Erstkonsolidierung erfolgte am Tag der Errichtung der MIG, die entsprechend des Gesellschaftsvertrags mit Wirkung zum 1. Januar 2021 erfolgte.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse innerhalb des Konsolidierungskreises wurden eliminiert. Der Abschlussstichtag der MIG entspricht dem des Mutterunternehmens.

## C. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aus den Jahresabschlüssen maßgebend. Es wird grundsätzlich nach den Bewertungsmethoden des Mutterunternehmens bewertet. Sofern sich aus den Vereinbarungen mit dem Bund Auswirkungen für die Bilanzierung und Bewertung ergeben, wurden diese berücksichtigt.

Der Konzernabschluss ist gemäß §252 Absatz 1 Nr. 2 HGB nach dem Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt worden. Die abweichenden Bewertungsmethoden aufgrund der Abkehr der Fortführung der Unternehmenstätigkeit der Tochtergesellschaft werden entsprechend erläutert.

Der Konzern hat vom Wahlrecht Gebrauch gemacht, selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände zu aktivieren.

**Immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens sind zu Anschaffungskosten bzw. bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen zu Herstellungskosten bilanziert und werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige, lineare Abschreibungen vermindert. Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände werden über eine Nutzungsdauer von zehn Jahren abgeschrieben. Die Herstellungskosten für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände enthalten gemäß § 255 Absatz 2 a HGB die bei deren Entwicklung anfallenden Aufwendungen (handelsrechtliche Untergrenze).

Das **Sachanlagevermögen** des Mutterunternehmens ist zu den Anschaffungskosten angesetzt und wird entsprechend seiner Nutzungsdauer um planmäßig lineare Abschreibungen vermindert.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Anlageklassen der Muttergesellschaft zeigt die folgende Tabelle:

Anlageklasse	Jahre
Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	10
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3–29
Technische Anlagen und Maschinen	3–20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–19

In der vorstehenden Übersicht sind Maximalwerte angegeben. Die tatsächlichen Nutzungsdauern können aufgrund bestimmter Faktoren, wie vertraglicher Regelungen, innerhalb dieser Bandbreiten liegen.

Bei der von der Abkehr der Fortführung der Unternehmenstätigkeit betroffenen Tochtergesellschaft wird das Anlagevermögen mit der Höhe des am Absatzmarkt orientierten Markt- oder Zeitwerts bewertet, sofern dieser die fortgeführten Anschaffungskosten/Herstellungskosten nicht überschreitet. Aufgrund des Geschäftsbesorgungsvertrags der MIG mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV; „Auftraggeber“ oder „Bund“), der zum 31. Dezember 2025 endet, orientieren sich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern grundsätzlich an den AfA-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen bzw. an der ggf. kürzeren wirtschaftlichen Nutzungsdauer bis 31. Dezember 2025. Der Ausweis erfolgt aus Gründen der Klarheit und Vergleichbarkeit weiterhin unter dem Anlagevermögen.

Die Abschreibungen auf Zugänge zu den immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen im Konzern erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Soweit eine objektive Beurteilung Hinweise liefert, dass Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ihre Funktionsfähigkeit teilweise oder vollständig eingebüßt haben, werden entsprechende außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert durchgeführt.

Nach den vertraglichen Vereinbarungen werden die Investitionen in betriebsnotwendige Anlagegüter vollständig durch Investitionszuschüsse des Bundesamts für Mobilität und Logistik (BALM, ehemals des Bundesamts für Güterverkehr; „Auftraggeber“ oder „Bund“) für Toll Collect bzw. des BMDV bei der MIG finanziert. Der Konzern weist die erhaltenen Investitionszuschüsse innerhalb des **passiven Rechnungsabgrenzungspostens** aus. Die ertragswirksame Auflösung dieses Abgrenzungspostens erfolgt korrespondierend zur planmäßigen Abschreibung über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer; sie wird, da Bestandteil der Vergütung durch den Auftraggeber, unter den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Selbstständig nutzbare Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten ohne Umsatzsteuer bis zur Höhe von 250 Euro werden sofort als Aufwand erfasst, mit Anschaffungskosten über 250 Euro und bis 800 Euro werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben und ihr sofortiger Abgang wird unterstellt.

Dementsprechend werden die Neuzugänge an Fahrzeuggeräten bei Toll Collect (nachfolgend auch „OBU“) und Dedicated Short Range Communication (DSRC)-Modulen seit dem 1. September 2018 aufgrund der Anschaffungskosten unter 250 Euro nicht mehr innerhalb der Anlagenbuchhaltung aktiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben, sondern wie Verbrauchsmaterial sofort als Materialaufwand erfasst.

Für die bereits vollständig abgeschriebenen OBUs wird seit dem 1. September 2018 ein fiktiver Abgang nach Ablauf von sechs Jahren im Bestand unterstellt. Im Geschäftsjahr resultieren daraus ergebnisneutrale Abgänge der kumulierten Anschaffungskosten und kumulierten Abschreibungen in Höhe von 25.550 TEuro (Vorjahr: 23.422 TEuro).

Die **Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten oder bei dauerhafter Wertminderung zu dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** sind zum Nennwert bzw. zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bei Forderungen, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Wertabschläge vorgenommen; uneinbringliche Forderungen werden abgeschrieben.

**Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten** sowie das unter der Bilanz ausgewiesene **Treuhandvermögen** werden zum Nennwert am Bilanzstichtag angesetzt.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** sind auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Abschlussstichtag angesetzt, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Das **gezeichnete Kapital** ist zum Nennwert angesetzt und voll eingezahlt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** sind so bemessen, dass die erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen

berücksichtigt sind. Die Bewertung erfolgt jeweils in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlichen Erfüllungsbetrags. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, sofern ausreichende objektive Hinweise für deren Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre gemäß den veröffentlichten Abzinsungssätzen der Deutschen Bundesbank abgezinst. Die Effekte aus Abzinsungssatzänderungen werden im Finanzergebnis erfasst.

**Verbindlichkeiten** sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Gemäß § 306 HGB werden für die Ermittlung **latenter Steuern** aufgrund von temporären oder quasi-permanenten Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen die Beträge der sich ergebenden Steuerbe- und -entlastung mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen zum Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und nicht abgezinst. Aktive und passive Steuerlatenzen werden verrechnet. Die Aktivierung eines Überhangs unterbleibt in Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

**Geschäftsvorfälle in fremder Währung** werden mit dem Kurs an dem Tag des Geschäftsvorfalles erstmals bewertet. Am Bilanzstichtag erfolgt für Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten eine Umrechnung mit dem Devisenkassamittelkurs. Soweit die Restlaufzeit mehr als ein Jahr beträgt, werden dabei das Anschaffungskosten- und Realisationsprinzip beachtet.

Das **Treuhandvermögen** aus dem Betreibervertrag, das unter der Bilanz angegeben wird, ist zum Nennwert bzw. Nominalwert bewertet. In korrespondierender Höhe werden unter der Bilanz Treuhandverbindlichkeiten ausgewiesen.

## D. Erläuterungen zur Bilanz

### 1. Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagespiegel (Anlage zum Konzernanhang) dargestellt.

Die im Vorjahr unter den geleisteten Anzahlungen ausgewiesenen Herstellungskosten (4.321 TEuro) wurden im Geschäftsjahr 2024 in die selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände umgegliedert.

Bei Toll Collect sind im Geschäftsjahr 2024 insgesamt Entwicklungskosten von 70.245 TEuro angefallen, von denen Kosten in Höhe von 4.321 TEuro aktiviert wurden, unter anderem für die Entwicklung der Smartphone-App TollNow.

### 2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben, wie im Vorjahr, eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 31.602 TEuro (Vorjahr: 62.891 TEuro) handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen gegen das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) (29.393 TEuro; Vorjahr: 60.805 TEuro), die im Wesentlichen aus Leistungen auf Basis des Betreibervertrags resultieren.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Forderungen aus der Mauterhebung gegen Mautkunden, Tank- und Kreditkartenemittenten sowie den Treuhandbereich.

Mit jeder Nutzung des Mauterhebungssystems verpflichten sich die Mautpflichtigen auf Basis der allgemeinen Geschäftsbedingungen gegenüber Toll Collect, ein Entgelt im Sinne des § 4 Absatz 6 Bundesfernstraßenmautgesetz in Höhe der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz in der jeweils geltenden Fassung zu entrichtende Maut an Toll Collect zu zahlen. Hieraus erlangt Toll Collect einen Anspruch auf eine Ausgleichsforderung gegen den Mautpflichtigen im Wege eines Aufwendungsersatzanspruches. Zum Bilanzstichtag betragen die Forderungen aus der Mauterhebung für mautpflichtige Fahrten gegen die Mautpflichtigen bzw., sofern die Zahlung bereits erfolgt ist, gegen den Treuhandbereich insgesamt 909.542 TEuro (Vorjahr: 668.500 TEuro).

In gleicher Höhe werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus der Mautauskehr ausgewiesen.

### 3. Aktive latente Steuern

Der Berechnung wurde für Toll Collect ein Steuersatz von 30,24 Prozent und für die MIG ein Steuersatz von 29,12 Prozent zugrunde gelegt. Die aktiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen aus Bilanzdifferenzen beim Ansatz von Sachanlagen und sonstigen Rückstellungen. Die aktiven latenten Steuern wurden mit passiven latenten Steuern aus Bilanzdifferenzen im Anlagevermögen und den Rückstellungen saldiert.

### 4. Eigenkapital

Der im Konzernbilanzgewinn enthaltene Gewinnvortrag des Mutterunternehmens beträgt 120.925 TEuro (Vorjahr: 108.322 TEuro).

Der Gesamtbetrag der Beträge im Sinne des § 268 Absatz 8 HGB ergibt sich aus der Höhe der selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände von 8.616 TEuro (Vorjahr: 4.321 TEuro). Den ausschüttungsgesparten Beträgen stehen im vollen Umfang frei verfügbare Rücklagen gegenüber.

### 5. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für variable Vergütung, Urlaub und sonstige Personalrückstellungen in Höhe von 10.216 TEuro (Vorjahr: 8.031 TEuro) sowie Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 61.275 TEuro (Vorjahr: 31.743 TEuro).

Die Rückstellung für die variable Vergütung betrifft den in den Arbeitsverträgen vereinbarten variablen Gehaltsbestandteil, der gemäß den Arbeitsverträgen in einer Höhe zwischen 50 und 150 Prozent einer arbeitsvertraglich fixierten Zielgröße zur Auszahlung kommt.

Die Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen beinhalten Verpflichtungen aus Erfüllungsrückstand und voraussichtlich entstehende Verpflichtungen, basierend auf individuellen einzelvertraglichen Zusagen. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB mittels eines versicherungsmathematischen Gutachtens für zu zahlende Beträge nach einem versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) bewertet. Für die Bewertung werden ein Rechnungszinsfuß von 1,96 Prozent (Vorjahr: 1,75 Prozent) bei einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren sowie entsprechend der Vereinbarung ein Entgeltrend von 0 Prozent p. a. zugrunde gelegt. Sofern biometrische Einflussfaktoren zu berücksichtigen sind, werden die Richttafeln 2018 G der Heubeck AG angewendet.

Der Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2024 in Höhe von 921 TEuro wurde mit bestehendem Deckungsvermögen (Rückdeckungsversicherung) im Sinne des §246 Absatz 2 HGB verrechnet. Das Deckungsvermögen wurde mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, der den fortgeführten Anschaffungskosten (516 TEuro) entspricht. Nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen ergibt sich zum 31. Dezember 2024 eine unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesene Rückstellung von 405 TEuro (Vorjahr: 148 TEuro).

**6. Verbindlichkeiten**

Sämtliche Verbindlichkeiten haben, wie im Vorjahr, eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund, d.h. gegenüber dem Gesellschafter, aus der Mautauskehr in Höhe von 909.542 TEuro (Vorjahr: insgesamt 638.679 TEuro, davon 668.500 TEuro aus der Mautauskehr) auf Basis betreibervertraglicher Regelungen.

Im Jahr 2024 wurde das Verfahren zur Mautauskehr umgestellt. Die Mautauskehr erfolgt nunmehr

grundsätzlich 28 Werktage nach der mautpflichtigen Fahrt (Einbuchung in das Mautsystem). Im Vorjahr bestand die Mautauskehrverpflichtung bereits mit Zahlung oder Vorauszahlung der Maut durch die Mautpflichtigen, spätestens jedoch 30 Werktage nach der mautpflichtigen Fahrt. Hierdurch ergaben sich Mautvorauszahlungen der Toll Collect GmbH an den Bund in Höhe von 29.821 TEuro, die im Vorjahr mit den Mautauskehrverbindlichkeiten von 668.500 TEuro verrechnet wurden. Den Mautauskehrverbindlichkeiten standen in gleicher Höhe Mautforderungen gegen Mautpflichtige gegenüber.

**7. Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Bilanzstichtag 136.032 TEuro. Das Obligo aus offenen Bestellungen zum 31. Dezember 2024 beträgt 89.723 TEuro. Aus Miet- und Leasingverträgen bestehen zum 31. Dezember 2024 Dauerschuldverhältnisse in einer Gesamthöhe von 46.308 TEuro. Aufgrund der auf Toll Collect- sowie MIG-Ebene mit dem Bund vereinbarten Kostenerstattung auf Basis der Selbstkosten ist nicht von einer wesentlichen Belastung der finanziellen Lage auszugehen.

**E. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

**1. Umsatzerlöse**

a) Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen:

	<b>1.1.2024– 31.12.2024</b>	<b>1.1.2023– 31.12.2023</b>
	<b>TEuro</b>	<b>TEuro</b>
Vergütung für den Betrieb des Mautsystems	427.020	328.836
Vergütung für den Mobilfunkinfrastrukturbereich	15.027	10.800
Erlöse aus der Auflösung passiv abgegrenzter Selbstkostenerstattungspreise für Investitionen	12.862	11.403
Erlöse aus dem Digitalen Kontrolldienst	4.442	1.945
Vergütung für sonstige Leistungen	12.893	2.770
	<b>472.244</b>	<b>355.755</b>

Die Umsatzerlöse resultieren aus dem Betrieb des Mautsystems sowie aus dem Betrieb der MIG. Seit dem 1. September 2018 (für den Betrieb des Mautsystems) bzw. seit dem 29. Januar 2021 (für die Mobilfunkinfrastrukturleistungen) erfolgt die Vergütung auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß §7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen

Aufträgen („VO PR Nr. 30/53“). Die Vergütung umfasst die Selbstkosten nebst Zinsen, die kalkulatorische Gewerbesteuer und einen Wagniszuschlag zuzüglich einer Rendite. Nach Abschluss des Geschäftsjahres haben die Gesellschaften gegenüber dem Auftraggeber eine Nachberechnung der Selbstkosten sowie die Schlussrechnung zur Prüfung vorzulegen.

Darüber hinaus werden Investitionen in das betriebsnotwendige Anlagevermögen im Sinne eines Investitionszuschusses erstattet. Die erhaltenen Investitionszuschüsse führen dazu, dass Abschreibungen auf das Anlagevermögen nicht erstattet werden.

Die Vergütungen für sonstige Leistungen betreffen

hauptsächlich einmalige Projekte der Muttergesellschaft im Auftrag des Bundes. Die Vergütung umfasst dabei die Erstattung der Aufwendungen zuzüglich einer Rendite.

Die Erlöse im Rahmen der Service Partner (SP) App ergeben sich aus dem monatlichen Nutzungsentgelt für die SP App.

**b) Aufgliederung der Umsatzerlöse nach geographisch bestimmten Märkten:**

	<b>1.1.2024– 31.12.2024</b>	<b>1.1.2023– 31.12.2023</b>
1. Umsätze im Inland	99,8 %	99,7 %
2. Umsätze im Ausland	0,2 %	0,3 %
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

**2. Aufwendungen von außergewöhnlicher Größenordnung und Bedeutung**

Im Zusammenhang mit der Stilllegung des Geschäftsbetriebs der Tochtergesellschaft MIG sind Aufwendungen in Höhe von 2.425 TEuro für die Bildung von Rückstellungen für Abfindungen, Rechtsberatungskosten sowie Rückbaukosten in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst worden.

**3. Periodenfremde Posten**

Im Zuge von Nachkalkulationen der Selbstkostenerstattungspreise für vorangegangene Geschäftsjahre bei der MIG sind die Umsatzerlöse um einen periodenfremden Anteil in Höhe von 8 TEuro gemindert.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.258 TEuro ent-

halten. Diese betreffen im Wesentlichen Auflösungen von Rückstellungen, Erstattungen aus Schadensfällen und andere sonstige periodenfremde Erträge.

Die in den Materialaufwendungen enthaltenen periodenfremden Aufwendungen in Höhe von 1.213 TEuro betreffen überwiegend das Projektgeschäft wie Test- und Entwicklungsleistungen sowie Stromkosten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 466 TEuro. Es handelt sich im Wesentlichen um Beratungs- und Wirtschaftsprüfungskosten, projektbezogene Aufwendungen, Versicherungs- und Kraftfahrzeugkosten sowie Inkassogebühren.

**F. Sonstige Angaben**

**1. Nachtragsbericht**

Nach dem Austritt von Dr. Gerhard Schulz aus der Toll Collect GmbH zum 28. Februar 2025 wurde die Toll Collect GmbH zunächst durch Mark Erichsen allein vertreten. Mit Gesellschafterbeschluss vom 14. Februar 2025 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (kurz: BMDV) Dr. Rolf Erfurt zum kaufmännischen Geschäftsführer (CFO) mit Wirkung zum 28. April 2025 bestellt. Zu diesem Zeitpunkt hat das BMDV Mark Erichsen zum Vorsitzenden der Geschäftsführung bestellt (CEO/CTO).

Am 5. Mai 2025 wurde der Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

unterzeichnet und damit formell abgeschlossen. Darin wurden durch die Koalitionspartner folgende Textpassagen zur MIG veröffentlicht: „Die flächendeckende Mobilfunkversorgung ist ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des ländlichen Raums. Die Arbeit der Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft setzen wir deshalb fort.“ (vgl. Zeile 1175–1177) sowie: „Die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft (MIG) wird mindestens so lange weitergeführt, bis die bewilligten Förderprojekte abgeschlossen sind. Wir prüfen, wie wir die bei der MIG aufgebaute Kompetenz und Expertise langfristig dafür einsetzen, den flächendeckenden Mobilfunkausbau in bisher nicht beziehungsweise unterversorgten

ländlichen Gebieten voranzubringen.“ (vgl. Zeile 2207–2210).

Die zitierte Textpassage des Koalitionsvertrags hat keine unmittelbar rechtlich bindende Wirkung für die MIG. Sie bedarf vielmehr der Umsetzung und konkreten Ausgestaltung durch die neue Bundesregierung und die Gesellschafterin. Diese konkrete Ausgestaltung und Umsetzung liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor und ist für die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft nicht absehbar. Die Weisung zur Verschmelzung der MIG vom 5. November 2024 ist somit bis auf Weiteres maßgeblich für das Handeln der Gesellschaft.

**2. Honorar des Konzernabschlussprüfers**

Das für das Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Gesamthonorar für den Konzernabschlussprüfer beläuft sich auf 370 TEuro, davon 42 TEuro das Vorjahr betreffend, und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

**3. Konzernmitarbeitende**

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer\*innen, getrennt nach Gruppen, stellt sich wie folgt dar:

Mitarbeitergruppe	1.1.2024–31.12.2024
1. Führungsebene (Fachbereichsleitungen)	14
2. Führungsebene (Gruppen- und Stabsstellenleitungen sowie People Leads)	28
Sonstige Mitarbeitende	726
<b>Gesamt</b>	<b>768</b>

**4. Geschäftsführung des Mutterunternehmens**

Die Geschäftsführung setzte sich aus

- Dr. Gerhard Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung (bis zum 28. Februar 2025)
- Mark Erichsen, Vorsitzender der Geschäftsführung (bis zum 27. April 2025 Geschäftsführer Technik und Betrieb)
- Dr. Rolf Erfurt, Geschäftsführer Kaufmännisches und Digitales (seit 28. April 2025)

zusammen.

Die Vergütung der Geschäftsführung nach einzelnen Bestandteilen setzt sich wie folgt zusammen (Beträge in TEuro):

Geschäftsführer	Grundvergütung	Variable Vergütung	Altersvorsorge	Sonstige Bezüge	Gesamtbezüge
Dr. Gerhard Schulz	350,0	70	112,9	0,4	533,3
Mark Erichsen	310,0	50	32,0	0,5	392,5
					<b>925,8</b>

## 5. Aufsichtsrat

Beim Mutterunternehmen ist gemäß § 1 Absatz 1 Nr. 3 Satz 2 DrittelbG ein Aufsichtsrat gebildet. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie deren individualisierte Vergütung werden in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Mitglied	Vergütung (gerundet)
Dr. Rudolf Gridl (Vorsitzender) Ministerialdirektor im BMDV	8,0 TEuro
Elke Pedack (stellvertretende Vorsitzende) Ministerialrätin im Bundesministerium der Finanzen	6,0 TEuro
Manuel Hoppe Toll Collect GmbH, Gruppenleiter People & Culture (Mandat zum 18.3.2024 niedergelegt)	0,87 TEuro
Frank Krüger Ministerialdirigent im BMDV, Unterabteilungsleiter Datenpolitik und digitale Innovationen (ab dem 15.2.2025)	0,0 TEuro
Dr. Cristina Osterhoff Toll Collect GmbH, Qualitäts- und Prozessmanagerin	4,0 TEuro
Ulrich Stahlhut Ministerialrat im BMDV	4,0 TEuro
Hagen Siegemund Toll Collect GmbH, People Lead Fachbereich Portfolio und Governance (Mandat zum 30.7.2024 niedergelegt)	2,3 TEuro
Swantje Michaelen Mitglied des Deutschen Bundestages	4,0 TEuro
Bernd Reuther Mitglied des Deutschen Bundestages (Mandat zum 28.11.2024 niedergelegt)	3,6 TEuro
Udo Schiefner Mitglied des Deutschen Bundestages	4,0 TEuro
Christine Ehard Ministerialrätin im BMDV	4,0 TEuro
Dr. Friederike Frucht Regierungsdirektorin im BMDV (ab dem 9.2.2024)	3,6 TEuro
Ayse Düzelli Toll Collect GmbH, Teamleitung Unternehmensstrategie im Fachbereich Strategie & Corporate Office (ab dem 31.7.2024)	1,7 TEuro
Riccardo Klinger Toll Collect GmbH, Release Train Operator im Fachbereich Geo-Solutions (ab dem 31.7.2024)	1,7 TEuro
Gunnar Greulich Toll Collect GmbH, Solutionmanager im Fachbereich Portfolio & Governance (ab dem 31.7.2024)	1,7 TEuro

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine jährliche Vergütung in Höhe von 4 TEuro, die stellvertretende Vorsitzende erhält 6 TEuro und der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält 8 TEuro. Die Gesamtvergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr betrug 49,5 TEuro.

## 6. Ergebnisverwendungsvorschlag für das Mutterunternehmen

Gemäß dem Vorschlag der Geschäftsführung soll der Jahresüberschuss für das Geschäftsjahr in Höhe von 16.299 TEuro auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Berlin, 17. Juni 2025

Mark Erichsen

Dr. Rolf Erfurt



# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Toll Collect GmbH, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Toll Collect GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Absatz 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Überein-

stimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

## Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die

Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist
- höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht

durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 18. Juni 2025

KPMG AG

*Wirtschaftsprüfungsgesellschaft*



Stephan Proplesch

*Wirtschaftsprüfer*



Andrea Meier

*Wirtschaftsprüferin*





**Toll Collect GmbH**  
Linkstraße 4, 10785 Berlin  
[www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)



**Impressum:**

Toll Collect-Kommunikation  
Tel. +49 (0)30 74077-2200  
[presse@toll-collect.de](mailto:presse@toll-collect.de)

Konzept, Gestaltung, Produktion:  
SpiessConsult GmbH & Co. KG

Fotos: Berthold Litjes, istockphoto

Stand: Juli 2025

