



TOLL COLLECT
service on the road

Geschäftsjahr 2025 Konzernlagebericht

07/2026



1 Grundlagen des Konzerns

1.1 Unternehmensgegenstand

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 damalige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wurde Anfang 2021 die Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (im Folgenden "MIG" genannt), 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 die Bundesrepublik Deutschland alleinige Gesellschafterin von Toll Collect. Gegenstand des Unternehmens sind Leistungen zur Herstellung, Aufrechterhaltung, Unterstützung und intelligenten Steuerung der Mobilität von Personen, Gütern und Daten, an deren Erbringung ein wichtiges Interesse des Bundes besteht. Dazu zählen insbesondere:

- die Erhebung und Sicherung von Maut- und Nutzungsgebühren und alle damit zusammenhängenden und zweckdienlichen Tätigkeiten. 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),
- die Erbringung von technischen und beratenden Leistungen für öffentliche Auftraggeber, soweit gesetzlich zulässig, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Kontrolldiensten des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM),
- die Erbringung von Leistungen zur datenschutzkonformen Vernetzung und Auswertung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten im Rahmen der weiteren Digitalisierung des Verkehrs,
- die Erbringung von Leistungen zur Unterstützung des Ausbaus und des Betriebs von Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe und die Beschleunigung des Mobilfunknetzausbaus als Gesellschafterin der MIG.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von Toll Collect beziehen sich im Wesentlichen auf Projekte zur Weiterentwicklung und Optimierung des Mautsystems im Rahmen des Unternehmensgegenstandes.

Die MIG fördert, begleitet und unterstützt im Auftrag des Bundes den Ausbau der mobilen digitalen Infrastruktur in Deutschland.

Seit der Gründung als 100-prozentige Tochter von Toll Collect ist sie in den Konzernabschluss von Toll Collect eingebunden. Die MIG selbst hält keine Anteile an Unternehmen.

Unternehmensgegenstand der MIG ist es, als vom Bund beliehener Projektträger die Mobilfunkstrategie der Bundesregierung von November 2019 und die in diesem Zusammenhang erlassene Förderrichtlinie "Mobilfunkförderung" vom 8. Juni 2021 in die Praxis umzusetzen. Die Bewilligungsphase des Mobilfunkförderprogramms des Bundes ist am 31. Dezember 2024 ausgelaufen. Im Geschäftsbesorgungsvertrag (GBV) zwischen dem Bund und der MIG sind die von der MIG im Rahmen ihrer Beauftragung zu erfüllenden Aufgaben und Leistungspflichten sowie die Vergütung der Gesellschaft geregelt.

Aufgrund entsprechender Entscheidungen bzw. Weisungen des damaligen BMDV und der Gesellschafterin war die Stilllegung des Betriebs der MIG mit Wirkung zum 31. Dezember 2025 geplant. Dafür sollten im Vorfeld die nach 2025 fortzuführenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Mobilfunkförderrichtlinie des Bundes auf einen neuen Projektträger übergeleitet werden. Die MIG sollte nach Stilllegung des Geschäftsbetriebs auf Toll Collect verschmolzen werden. Im Koalitionsvertrag auf Bundesebene von April 2025 haben die Koalitionäre ihre Absicht erklärt, 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. Daraufhin haben das neu gebildete Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung (BMDS), vormals Bundesministerium für Digitales und Verkehr, und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) entschieden, dass die Gesellschaft weitergeführt werden soll. Die Gesellschafterin hat anschließend die Weisung zur Betriebsstilllegung aufgehoben und die Geschäftsführung der MIG darum gebeten, Maßnahmen zur Fortführung des Geschäftsbetriebs zu ergreifen. In der Folge wurden die Geschäftsbesorgungsverträge (GBV) mit dem Bund sowie der Gesellschafterin vorerst bis zum 31. Dezember 2026 verlängert. Das BMDS hat der Gesellschaft eine Finanzierungszusage bis zum 30. Juni 2027 erteilt und die Verlängerung des GBV mit dem Bund bis zu diesem Zeitpunkt in Aussicht gestellt.

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 Verlustrechnung 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 Geschäftsmodell

Toll Collect ist in den Geschäftsfeldern Maut, Kontrolle und Mobilitätsdaten tätig.

Im Geschäftsfeld Maut organisiert Toll Collect die Lkw-Maut in Deutschland und trägt mit verlässlichen Mauteinnahmen wesentlich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bei. Das Unternehmen betreut rund 250.000 Kunden im nationalen Mautdienst direkt und betreibt das System zur einheitlichen und effizienten Berechnung aller mautpflichtigen Fahrten – auch für Nutzer der Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS). Als nationaler Mautbetreiber übernimmt Toll Collect die Grundversorgung und dient als Rückfallebene, wenn EETS-Anbieter ausfallen. Zudem gewährleistet Toll Collect einen diskriminierungsfreien Zugang zum deutschen Lkw-Mautsystem für Fahrzeuge ohne On-Board Unit (OBU) und verantwortet die Verfahren zur Mautbefreiung.

Im Geschäftsfeld Kontrolle unterstützt Toll Collect das BALM mit digitalen Lösungen für Maut- und Straßenkontrollen. Als Generalunternehmer des BALM entwickelt und betreibt Toll Collect die Kontrolltechnik und steuert bundesweite dezentrale Infrastrukturen und Servicenetze. Durch effiziente technische Lösungen trägt das Unternehmen dazu bei, dass die Verkehrskontrolle zielgerichteter wird: In den Verkehr wird nur noch bei konkreten Verdachtsfällen eingegriffen. Als beliehenes Unternehmen bearbeitet Toll Collect zudem automatisch generierte Kontrollfälle – von der Feststellung des Kontrollsverhältnisses auf der Straße über dessen Prüfung bis hin zur Nacherhebung bei Mautverstößen.

Im Geschäftsfeld Mobilitätsdaten bereitet Toll Collect die im Rahmen der Lkw-Maut entstehenden Daten im Interesse des Bundes auf, um gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Da alle Daten der Lkw-Maut in Deutschland bei Toll Collect zentral zusammenfließen, entsteht ein umfassendes Bild des mautpflichtigen Lkw-Verkehrs im gesamten Straßennetz. Darauf aufbauend entwickelt das Unternehmen datenbasierte Produkte und Services mit hohen Qualitäts- und Datenschutz-Standards. Gleichzeitig unterstützt Toll Collect das BMV bei der Digitalisierung von Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) in Europa. Dafür entwickelt und betreibt das Unternehmen ein zentrales Daten-Gateway sowie Schnittstellen zu Behörden und privaten Plattformen.

Der Aufgabenbereich der MIG erstreckte sich im Berichtszeitraum neben der Umsetzung der Förderprojekte sowie der Durchführung der dazu erforderlichen Kommunikation mit den beteiligten Stakeholdern auch auf die Begleitung und Unterstützung des eigenwirtschaftlichen Mobilfunknetzausbaus, um die flächendeckende Mobilfunkversorgung insbesondere in ländlichen Gebieten weiter voranzubringen.

1.3 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Als Bundesunternehmen unterliegt der Toll Collect-Konzern dem fachpolitischen Interesse des Bundes. Zur Steuerung des Unternehmens sowie zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs, der Lage und der voraussichtlichen Entwicklung werden sowohl finanzielle als auch nichtfinanzielle Leistungsindikatoren herangezogen.

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

Zu den wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zählen insbesondere die zur Beurteilung der Qualität und Stabilität des Mautsystems definierten Qualitätsparameter. Hierzu gehören unter anderem für die Mauterhebung die Erfassungsquote (Messung der Genauigkeit, mit der das Mautsystem die geschuldete Maut erfasst) sowie für die Mautkontrolle die Identifizierungsquote, die Kennzeichenerkennungsquote und die Klassifizierungsquote (Messung der Genauigkeit, mit der das System zur Mautkontrolle mautpflichtige Fahrzeuge identifiziert, Kennzeichen erkennt und richtig klassifiziert).

Darüber hinaus wird die Umsetzung von Maßnahmen zur Instandhaltung und Weiterentwicklung des Mautsystems anhand festgelegter Zeitpläne, Budgetvorgaben und Qualitätskriterien überwacht und gesteuert.

Als finanzielle Leistungsindikatoren dienen insbesondere die Einhaltung der im Wirtschaftsplan vorgesehenen Aufwendungen, mit Schwerpunkt auf den operativen Kosten, sowie die Entwicklung des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT).

Die operativen Kosten setzen sich im Wesentlichen aus folgenden Positionen der Gewinn und Verlustrechnung zusammen:

Materialaufwand: Hierzu zählen die bezogenen Leistungen, insbesondere Provisionen und Vergütungen für Zahlungsdienstleister, die Aufwendungen für Instandhaltung und Wartung, den Betrieb des Rechenzentrums der IT-Kommunikation sowie die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Austausch von OBUs.

Personalaufwand: Dieser umfasst die Aufwendungen für Gehälter, Löhne, Sozialversicherungsbeiträge und sonstige personalbezogene Leistungen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen: Hierzu zählen vor allem Mietaufwendungen, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen.

Diese Gliederung entspricht der Darstellung der operativen Kosten in der Gewinn- und Verlustrechnung und ermöglicht eine transparente Beurteilung der Kostenstruktur des Unternehmens.

Die für die MIG bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren zur Steuerung des Unternehmens sind die Regelkosten nach Preisrecht inklusive Investitionen (kurz

Regelkosten), die im Rahmen des GBV mit dem Bund erstattet werden, das Ergebnis vor Zinsen und Steuern sowie auch das Jahresergebnis.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der MIG bestehen in der Umsetzung des fachpolitischen Bundesinteresses im Bereich Mobilfunkinfrastruktur und damit in einer möglichst optimalen Begleitung und Unterstützung des Mobilfunknetzausbaus – sowohl im geförderten als auch im eigenwirtschaftlichen Ausbau:

Projektträgerschaft im Mobilfunkförderprogramm: Hierfür hat die MIG als Beliehene des Bundes die Projektträgerschaft für das Mobilfunkförderprogramm effizient und zielorientiert auszuführen. Im Fokus steht der Fortschritt bei der Errichtung der 267 Mobilfunkstandorte, die bis zum Ende der Förderrichtlinie Mobilfunk am 31. Dezember 2024 mit einem Förderbescheid versehen werden konnten.

Unterstützung beim Mobilfunknetzausbau: Im geförderten und eigenwirtschaftlichen Ausbau werden auftretende Hemmnisse identifiziert und, soweit sie im Einflussbereich der MIG liegen, durch geeignete unterstützende bzw. begleitende Maßnahmen reduziert.

Kommunikative Begleitung/Vor-Ort-Beratung: In den Feldern, in denen sie aktiv werden kann, bringt sich die MIG als Mittler und Koordinator für die Beschleunigung von Verfahren und die Koordinierung von Akteuren ein (Vor-Ort-Beratung/"Kümmerer vor Ort").

In monatlichen und quartalsweisen Statusberichten wird eine Vielzahl von nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der MIG berichtet.

Die 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.

1.4 Arbeitnehmerbelange

1.4.1 Personaldaten des Konzerns

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 waren beim Toll Collect-Konzern zusammen mit der Geschäftsführung 784 (Vorjahr: 771) Mitarbeitende beschäftigt. In dieser Statistik werden Praktikant*innen und Studierende sowie Beschäftigte in Elternzeit nicht erfasst.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Mautpflicht gilt für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen, 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.

Fahrzeuge, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, sind unter bestimmten Voraussetzungen gemäß dem Bundesfernstraßenmautgesetz von der Mautpflicht befreit. Emissionsfreie Fahrzeuge bis 4,25 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse sind unbefristet von der Lkw-Maut befreit.

Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 1. Dezember 2025 wurden emissionsfreie Lkw über 4,25 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse über den 31. Dezember 2025 hinaus bis zum 30. Juni 2031 von der Lkw-Maut befreit und die gesetzliche Grundlage für das teilautomatische Mauterhebungsverfahren TollNow gelegt.

Der deutsche Mobilfunkmarkt wird in rechtlicher Hinsicht durch das Telekommunikationsgesetz (TKG) geregelt und von der Bundesnetzagentur (BNetzA) reguliert. Zentrale Akteure auf diesem Markt sind die Mobilfunknetzbetreiber (MNB) Vodafone, Telekom Deutschland, Telefónica Deutschland und zunehmend 1&1 sowie Mobilfunkdiensteanbieter (zum Beispiel freenet).

Die Mobilfunkversorgung in Deutschland wird von der BNetzA regelmäßig erfasst. Mit dem 4G-Standard (LTE) waren bis Oktober 2025 rund 97,71 Prozent der Fläche abgedeckt (lt. Mobilfunk-Monitoring der BNetzA). Die MNB waren im Geschäftsjahr aufgrund der Mobilfunknetzvorausschauverordnung und der dazugehörigen technischen Richtlinie verpflichtet, der BNetzA als zentraler Informationsstelle des Bundes zweimal im Jahr eine Vorausschau ihrer Netzabdeckung bereitzustellen.

Diese zeigt, welche Gebiete zusätzlich zur bestehenden Netzabdeckung in den auf die Stichtage 30. April und 31. Oktober jeweils folgenden zwölf Monaten von den MNB nach ihren Ausbauplanungen versorgt werden und wo weiterhin Versorgungslücken bestehen bleiben. Die MIG erhält diese Daten von der BNetzA zur weiteren Analyse.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Entwicklung von Marktanteil und Wirkbetrieb

Die Mauteinnahmen von Toll Collect entwickelten sich im Berichtszeitraum bei ähnlichen konjunkturellen Bedingungen wie im Vorjahr rückläufig. Die Mauteinnahmen sind im

Wesentlichen konjunkturabhängig und können von Toll Collect nicht direkt beeinflusst werden. Der Marktanteil der EETS-Anbieter, bezogen auf die Gesamtfahrleistung, betrug im Dezember 2025 43 Prozent (Vorjahr: 39 Prozent). Im Jahr 2025 waren unverändert sechs EETS-Anbieter in Deutschland aktiv.

Die Anzahl der montierten Fahrzeuggeräte von Toll Collect ist im Berichtszeitraum um rund 15 Prozent auf 797 Tsd. (Vorjahr: 938 Tsd.) zurückgegangen. Die mautpflichtige Fahrleistung des automatischen Mauterhebungssystems bei Toll Collect verringerte sich um rund 8 Prozent auf etwa 23,9 Mrd. Kilometer (Vorjahr: 25,6 Mrd. Kilometer). Aufgrund des Rückgangs an montierten Fahrzeuggeräten sowie auch der mautpflichtigen Fahrleistung ist ein Rückgang des generierten Mautaufkommens bei Toll Collect um rund 8 Prozent auf etwa 7,8 Mrd. Euro (Vorjahr: rund 8,5 Mrd. Euro) zu verzeichnen.

Im zweiten Halbjahr 2025 haben die EETS-Anbieter die Migration auf den Mauterhebungsdienst (MED) von Toll Collect vorgenommen, dessen Nutzung für EETS-Anbieter seit 1. Januar 2026 verpflichtend ist. Damit übernimmt Toll Collect seit Ende 2025 die Berechnung der zu entrichtenden Maut für nahezu alle mautpflichtigen Fahrzeuge in Deutschland.

Bezüglich der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wurden im Jahr 2025 eine Erfassungsquote von 99,97 Prozent (Vorjahr: 99,97 Prozent) und eine Identifizierungsquote von 99,90 Prozent (Vorjahr: 99,89 Prozent) erreicht, die weiterhin über den Planzahlen von 99,90 Prozent (Vorjahr: 99,90 Prozent) bzw. 98 Prozent (Vorjahr: 95 Prozent) liegen.

2.2.2 Personelle und organisatorische Anpassungen bei Toll Collect

- Mit Gesellschafterbeschluss vom 2. Dezember 2024 wurden die Verantwortlichkeiten der Geschäftsführungsbereiche zum 1. Januar 2025 neu verteilt.
- Mit Gesellschafterbeschluss vom 29. Januar 2025 wurde Dr. Gerhard Schulz mit Wirkung zum Ablauf des 28. Februar 2025 als Vorsitzender der Geschäftsführung abberufen.
- Mit Gesellschafterbeschluss vom 14. Februar 2025 wurde Dr. Rolf Erfurt mit Wirkung ab dem 28. April 2025 für drei Jahre als kaufmännischer Geschäftsführer bestellt.
- Mit Gesellschafterbeschluss vom 20. März 2025 wurde Mark Erichsen mit Wirkung ab dem 28. April 2025 für fünf Jahre als Vorsitzender der Geschäftsführung bestellt.
- Mit Gesellschafterbeschluss vom 24. April 2025 wurde aufgrund der veränderten Zusammensetzung der Geschäftsführung die Änderung der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung und des Organisations- und Geschäftsverteilungsplans zum 28. April 2025 beschlossen.

Für Änderungen im Aufsichtsrat wird auf die Ausführungen im Anhang verwiesen.

2.2.3 Weiterentwicklung des Geschäftsfeldes Maut

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

- Die Smartphone-App TollNow wurde im Berichtszeitraum pilotiert mit dem Ziel einer Veröffentlichung Anfang 2026. Konzipiert ist die Smartphone-App als Alternative zu den bestehenden Systemen der Mauterhebung, insbesondere für Mautpflichtige, die sich selten im deutschen Mautnetz bewegen und eine spontane Routenplanung bevorzugen.
- Toll Collect prüft seit Mitte April 2025 äußerlich nicht erkennbare mautrelevante Fahrzeugdaten, wie Schadstoffklasse, technisch zulässige Gesamtmasse und Antriebsart (Kraftstoffart/Energiequelle), anhand von Dokumenten auf ihre Richtigkeit. Dazu laden die Kunden bei einer Fahrzeugregistrierung oder Fahrzeugdatenänderung ihre Nachweise im Kunden-Portal hoch. Eine positive Überprüfung wird den Kontrolleuren bei Kontrollvorgängen angezeigt. Damit wird die Kontrolle deutlich vereinfacht. Der neue Prozess geht auf eine Anforderung des BALM zurück.
- Im Mai 2025 wurde nach einem umfangreichen europaweiten Vergabeverfahren T-Systems der Zuschlag als Dienstleister für das Toll Collect-Rechenzentrum erteilt. Der Vertrag hat eine Laufzeit von acht Jahren mit einer Verlängerungsoption um weitere vier Jahre. Das umfangreiche Verfahren zur Transition ins neue Rechenzentrum begann im Juni 2025.
- Toll Collect hat Mitte September 2025 ein neues System für die Mautabrechnung in Betrieb genommen. Dadurch wird die Abrechnung für Toll Collect vereinfacht. Für die Mautkunden wurden die Funktionen im Kunden-Portal erweitert. Sie können dort nun sämtliche Fahrten einsehen, die bisher in getrennten Bereichen aufgeführt waren. Mit diesem Schritt ist das mehrjährige Unternehmensprogramm Stellarc beendet, mit dem wichtige Zentralsysteme modernisiert wurden.
- Toll Collect führte im Berichtszeitraum erneut eine repräsentative Kundenbefragung durch. Abgefragt wurde, neben dem Image und der Weiterempfehlungsrate, die ganzheitliche Zufriedenheit an allen Kontaktpunkten des 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 7,8 und verbessert sich somit um 0,2 Punkte im Vergleich zum Vorjahr.
- Seit 1. Januar 2026 ist der MED von Toll Collect für alle EETS-Anbieter in Deutschland verpflichtend. Damit erhebt Toll Collect die Lkw-Maut für alle mautpflichtigen Fahrzeuge in Deutschland. Änderungen an den Tarifen und am mautpflichtigen Streckennetz werden im MED zentral umgesetzt und stehen anschließend allen Anbietern automatisch und einheitlich zur Verfügung. Im Berichtszeitraum hat Toll

Collect die Migration der OBU-Daten der sechs in Deutschland zugelassenen EETS-Anbieter in Deutschland abgeschlossen.

2.2.4 Weiterentwicklung des Geschäftsfeldes Kontrolle

Im Geschäftsfeld Kontrolle hat Toll Collect im Berichtszeitraum zum einen alle 332 Fahrzeuge der 7. Generation für die manuelle, sprich mobile Mautkontrolle an das BALM ausgeliefert. Zum anderen wurde die Ausstattung für 39 Kontrollfahrzeuge des Digitalen Kontrolldienstes (DKD) für die Straßenkontrolle an das BALM übergeben.

Ende 2025 wurde ein neuer Rahmenvertrag "Kontrolle und Ahndung" zwischen Toll Collect und dem BALM unterzeichnet, der mehr Flexibilität für künftige gemeinsame Kontrollvorhaben schafft. Grundlegende vertragliche Regelungen müssen damit nicht für jedes Vorhaben neu verhandelt werden. Der erste sogenannte Leistungsschein wurde bereits zeitgleich unterzeichnet – er umfasst Konzeption, Entwicklung, Betrieb und Weiterentwicklung des integrierten Maut- und Straßenkontrollfahrzeugs der 1. Generation.

2.2.5 Weiterentwicklung des Geschäftsfeldes Mobilitätsdaten

Im Juli 2025 hat Toll Collect die öffentliche Pilotphase des Stellplatz-Informationsdienstes (SID) gestartet – zunächst mit rund 1.000, seit Mitte Dezember 2025 für alle öffentlichen Lkw-Rastanlagen an deutschen Autobahnen. Der SID ist der erste zentrale Datendienst, der die Auslastung von Lkw-Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen einheitlich erfasst und in fortlaufend aktualisierten Daten öffentlich bereitstellt. Ende 2025 haben sechs Unternehmen SID-Daten in ihre Anwendungen integriert und der Transportbranche zur Verfügung gestellt. Der SID ist ein Gemeinschaftsprojekt von Toll Collect, dem BMV, dem BALM und der Autobahn GmbH des Bundes.

Toll Collect hat im Berichtsjahr in Kooperation mit dem BALM das Lkw-Verkehrsportal entwickelt. Das Tool bietet erstmals eine leicht zugängliche, interaktive Darstellung von Mautdaten. Im Juni 2025 hat Toll Collect die erste Ausbaustufe als Open-Data-Angebot zur Verfügung gestellt und in der Mobilithek des Bundes verlinkt. Die erste Ausbaustufe ermöglicht Analysen des mautpflichtigen Verkehrs auf Tagesbasis. Mit der zweiten Ausbaustufe, die im Dezember 2025 veröffentlicht wurde, kann der mautpflichtige Verkehr auf Monats- und Jahresbasis ausgewertet werden. Außerdem ist eine Differenzierung nach Fahrzeugmerkmalen wie Gewichts-, Achs- und Schadstoffklasse möglich.

Seit 2024 berät Toll Collect das BALM in Rahmen des Projekts eFTI4EU. Hintergrund der Beauftragung ist die eFTI-Verordnung (electronic freight transport information, EU-Verordnung Nr. 2020/1056), welche die Behörden der EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, künftig Frachtbeförderungsinformationen von Unternehmen im Güterverkehr in elektronischer Form zu akzeptieren.

Im April 2025 hat Toll Collect mit dem Bundesverkehrsministerium einen Vertrag über die Entwicklung des deutschen eFTI-Gates abgeschlossen, das den zentralen Kommunikationsknoten für alle eFTI-Datenanfragen bildet.

Ebenfalls im April 2025 wurde Toll Collect vom BALM mit der Entwicklung eines ersten Behörden-Zugangspunktes (englisch Authorized Access Point, AAP) beauftragt. Damit ist eine sichere Schnittstelle gemeint, über die eine Behörde via eFTI-Gate auf eFTI-Informationen zugreifen kann.

2.2.6 Weitere Angaben

Toll Collect begleitet und unterstützt als Vertragsmanager im Auftrag des BMV die zehn Betreiberunternehmen des Deutschlandnetzes, eines vom Bund finanzierten Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge, sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase.

2.2.7 Statusbericht für das Förderverfahren in der MIG

Für die Errichtung der bewilligten Mobilfunkmasten sind die Zuwendungsempfänger verantwortlich; die MIG baut keine Masten selbst. Sie unterstützt und begleitet die Förderprojekte während der Realisierungsphase, um auf eine möglichst zügige Umsetzung durch die Zuwendungsempfänger hinzuwirken.

Bis zum 31. Dezember 2025 sind insgesamt 215 Bauanträge für geförderte Standorte durch Zuwendungsempfänger eingereicht worden. Für 60 Standorte lagen zum Stichtag Baugenehmigungen vor. 42 Masten befanden sich zum Stichtag in der Errichtung.

Insgesamt 18 Masten wurden bereits errichtet. Für drei dieser 18 Masten liegen Anzeigen der Fertigstellung der passiven Infrastruktur vor und bei drei Masten wurde der Regelbetrieb von den MNB aufgenommen.

An 85 geförderten Standorten meldeten die Zuwendungsempfänger Realisierungshemmnisse. Durch die aktive Projektbegleitung der MIG ließen sich die Hemmnisse an 39 Standorten erfolgreich beseitigen, sodass die Förderprojekte umgesetzt werden können.

2.3 Konzernertragslage

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

Gewinn- und Verlustrechnung	1.1.2025 – 31.12.2025 (TEuro)	1.1.2024 – 31.12.2024 (TEuro)
Umsatzerlöse	388.528	472.244
Sonstige betriebliche Erträge	11.552	6.998
Materialaufwand	269.748	345.908
Personalaufwand	74.040	69.566
Abschreibungen	17.829	12.891
Sonstige betriebliche Aufwendungen	37.962	38.350
EBIT	501	12.527
Zinserträge	3.891	5.646
Zinsaufwendungen	337	36
Steuern	627	1.631
Konzernjahresüberschuss	3.427	16.506

Für das Geschäftsjahr 2025 ist ein deutlicher Rückgang des EBIT zu verzeichnen. Hauptursache hierfür sind die Anpassung des Gewinn- und Wagniszuschlags im Betreibervertrag für die Lkw-Maut von 3 Prozent auf 1 Prozent seit dem 1. Januar 2025 sowie gestiegene Wagniskosten (erhöhte sonstige betriebliche Aufwendungen im Rahmen der Systemmigration der Mautabrechnung).

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 BMDS, d. h. Materialaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstige betriebliche Aufwendungen (ohne Kosten für bestimmte vergütete Projekte). Sie sind im Jahr 2025 auf 381.751 TEuro (Plan 388.645 TEuro, Vorjahr: 453.825 TEuro) gesunken.

Die Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Erlöse aus betreibervertraglichen Leistungen von Toll Collect (98 Prozent, Vorjahr: 94 Prozent). Diese resultieren aus den erstattungsfähigen 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 in Höhe von 381.751 TEuro (Vorjahr: 453.825 TEuro) und somit die wesentliche Basis der Umsatzerlöse. Insgesamt liegen die Umsatzerlöse und entsprechenden operativen Kosten unter der Vorjahresplanung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 11.553 TEuro (Vorjahr: 6.998 TEuro). Sie stammen im Wesentlichen aus periodenfremden Erträgen, darunter die Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 10.006 TEuro (Vorjahr: 3.407 TEuro).

Die Materialaufwendungen sind im Geschäftsjahr deutlich um 76.160 TEuro auf 269.748 TEuro gesunken (Vorjahr: 345.908 TEuro). Ursächlich hierfür waren insbesondere geringere Aufwendungen im Bereich der Kontrolltechnik, ein Rückgang der Aufwendungen für Zahlungsabwicklungsgebühren sowie niedrigere Rechenzentrumskosten. Die Materialaufwendungen umfassen insbesondere Zahlungsabwicklungsgebühren (78.590 TEuro, Vorjahr: 112.049 TEuro), Rechenzentrumsleistungen (46.883 TEuro, Vorjahr: 57.459 TEuro) und Wartungs- und Instandhaltungskosten (124.861 TEuro, Vorjahr: 139.227 TEuro).

Im Geschäftsjahr 2025 hat Toll Collect mehrere wesentliche Unternehmensvorhaben und Weiterentwicklungen im Rahmen des Betreibervertrags und darüber hinaus umgesetzt:

- die Modernisierung des Abrechnungssystems inklusive neuer Funktionen im Kunden-Portal und überarbeiteter Abrechnungsdokumente
- die Einführung und Weiterentwicklung datenbasierter Dienste wie desSID und des Lkw-Verkehrsportals
- ein strategisches IT-Projekt zur Migration der IT-Anwendungen in eine PrivateCloud-Infrastruktur mit T-Systems
- zusätzliche Anpassungen wie die Aktualisierung der allgemeinen Geschäftsbedingungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität bei Fahrzeugregistrierungen

Diese Aktivitäten tragen zur Weiterentwicklung der betrieblichen Leistungsfähigkeit, zur Serviceverbesserung für Mautkunden sowie zur Stärkung der digitalen Infrastruktur bei und sind maßgeblich für die langfristige operative Stabilität des Unternehmens.

Die Personalaufwendungen sind im Berichtsjahr um 4.474 TEuro gestiegen. Ursachen hierfür sind Gehaltserhöhungen, bedingt durch den Anstieg der Mitarbeitenden, die Inflationsanpassung von 2,0 Prozent und die Anpassung der Gehälter im Zuge der Schließung des Gender-Pay-Gaps.

Der Anstieg der Abschreibungen um 4.938 TEuro resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang von Fahrzeugeinbauten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen umfassen wie im Vorjahr insbesondere Miet- und Mietnebenkosten (8.641 TEuro), Forderungswertberichtigungen (8.449 TEuro), Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (5.019 TEuro) sowie Aufwendungen für Arbeitnehmerüberlassung (3.230 TEuro). In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind unter den Forderungswertberichtigungen im Jahr 2025 Aufwendungen in Höhe von 3.228 TEuro erfasst, die aus Abweichungen zwischen dem bisherigen Mautabrechnungssystem BWS-SAP und der Eröffnungsbilanz in KM Core resultieren und im Rahmen der Systemmigration des Mautabrechnungssystems identifiziert wurden.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 501 TEuro. Es liegt unter der Vorjahresprognose von 10.453 TEuro. Ursächlich hierfür sind die niedrigeren Umsatzerlöse

im Rahmen des Betreibervertrags, insbesondere durch die Anpassung des Wagniszuschlags von 3 Prozent auf 1 Prozent und die gegenüber dem Vorjahr geänderte Methodik der Forderungsbewertung, sowie der erhöhten sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Rahmen der Systemmigration der Mautabrechnung.

Aus dem um 12.026 TEuro auf 501 TEuro gesunkenen EBIT und dem gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Ausschüttung in Höhe von 75.000 TEuro deutlich gesunkenen Liquiditätsbestand und infolgedessen deutlich niedrigeren Zinsergebnis (in Höhe von 3.554 TEuro) resultiert ein Rückgang des Jahresüberschusses um 13.079 TEuro auf 3.427 TEuro.

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.

	2025 (TEuro)	2024 (TEuro)
Periodenergebnis	3.427	16.506
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.783	135.634
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-19.458	-23.384
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-75.012	-15
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-91.687	112.235
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	232.160	119.925
Liquide Mittel/Finanzmittelfonds am Ende der Periode	140.473	232.160
	-91.687	112.235

Der Rückgang im operativen Cashflow resultiert im Wesentlichen aus der im Vorjahr erfolgten Umstellung der Mautauskehrsystematik, die im Vorjahr zu einem höheren Cashflow geführt hat.

Der Rückgang des negativen Cashflows aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen durch Investitionen in das Sachanlagevermögen begründet, die sich aus Nachholeffekten aus den Vorjahren ergeben. Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Ausschüttung von Toll Collect an die Gesellschafterin.

2.4.1 Liquidität

Zum Bilanzstichtag weist der Toll Collect-Konzern liquide Mittel in Höhe von 140.473 TEuro (Vorjahr: 232.160 TEuro) aus. Das kurzfristige Umlaufvermögen übersteigt das kurzfristige Fremdkapital zum 31. Dezember 2025 um 93.553 TEuro. Somit ergibt sich ein positiver

Liquiditätsgrad dritten Grades von 109 Prozent. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Schulden zu 109 Prozent vom 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 (18.046 TEuro), insbesondere für Fahrzeuge der 7. Generation. Zusätzliche Investitionen betrafen im Wesentlichen die in den Anlagen im Bau befindlichen Ausstattungen für Kontrollfahrzeuge (1.879 TEuro). Es bestehen zum Abschlussstichtag keine wesentlichen Investitionsverpflichtungen.

2.5 Kapitalstruktur

Zum Bilanzstichtag beträgt die Konzerneigenkapitalquote 9 Prozent (Vorjahr: 14 Prozent); ohne Berücksichtigung der bilanzverlängernd wirkenden Mautauskehrverbindlichkeiten gegenüber dem Bund beträgt sie 33,6 Prozent (Vorjahr: 53,6 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 2025	Passiva 2025	Passiva 2024	Passiva 2024
	TEuro	%	TEuro	%
Eigenkapital	102.126	9	173.698	14
Kurz- und mittelfristige Rückstellungen	46.315	4	71.749	6
Kurzfristige Verbindlichkeiten	946.866	83	958.150	78
Sonstige Passiva	49.467	4	29.961	2
	1.144.774		1.233.558	

Die Passiva werden im Wesentlichen durch Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM (841.389 TEuro, Vorjahr: 909.542 TEuro) bestimmt. Diese machten 73 Prozent (Vorjahr: 74 Prozent) der Passiva aus und werden unter dem Posten kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber dem BALM (841.389 TEuro) aus der Mautauskehr. Die vertraglichen Mautauskehrpflichten (Mautauskehrforderung des Bundes) umfassen sämtliche auszukehrende Fahrten.

Die weiteren Verbindlichkeiten betreffen Lieferantenverbindlichkeiten (25.685 TEuro, Vorjahr: 32.668 TEuro).

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

Bei den Rückstellungen entfallen 45.748 TEuro (Vorjahr: 71.490 TEuro) auf sonstige Rückstellungen. Die sonstigen Rückstellungen umfassen ausstehende Rechnungen in Höhe von 36.753 TEuro (Vorjahr: 61.275 TEuro) und personalbezogene Rückstellungen (im Wesentlichen variable Vergütung und Urlaub) in Höhe von 8.995 TEuro (Vorjahr: 10.216 TEuro). Der Anstieg der Personalrückstellungen ist insbesondere durch eine höhere Mitarbeitendenzahl begründet, der Rückgang in den Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ergibt sich aus der Umstellung der Ermittlung der Rückstellungen zum Stichtag.

Die Finanzierung erfolgte wie im Vorjahr im Wesentlichen durch Vorauszahlungen des Bundes auf die durch Toll Collect gemäß Betreibervertrag zu erbringenden Leistungen. Die Vergütung von Toll Collect 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 der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2025 dadurch gesichert.

2.6 Vermögenslage

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

Tabelle 4: Kapitalstruktur der Aktiva

Bilanzstruktur zum 31. Dezember	Aktiva 2025	Aktiva 2025	Aktiva 2024	Aktiva 2024
	TEuro	%	TEuro	%
Anlagevermögen	52.753	5	47.425	4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	946.262	83	947.825	77
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	140.473	12	232.160	19
Sonstige Aktiva	5.287	0	6.148	0
	1.144.774		1.233.558	

Die Aktiva werden, wie auch die Passiva, im Wesentlichen durch die Forderungen aus der Mauterhebung für mautpflichtige Fahrzeuge gegen die Mautschuldner bestimmt. Sofern die Zahlung bereits erfolgt ist, ergeben sich Forderungen gegen den Treuhandbereich (841.389 TEuro, Vorjahr: 909.542 TEuro). Diese machen 73 Prozent (Vorjahr: 74 Prozent) der Aktiva aus und werden unter dem Posten sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

Die Verminderung der Bilanzsumme um insgesamt 88.784 TEuro ist hauptsächlich auf den Rückgang des Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten um 91.687 TEuro, im Wesentlichen aufgrund der Ausschüttung in Höhe von 75.000 TEuro, sowie auf einen Rückgang der Mautforderungen in den sonstigen Forderungen zurückzuführen.

Das Anlagevermögen ist, wie auch im Abschnitt 2.4.2 "Investitionen" dargestellt, durch getätigte Neuinvestitionen, die die Abschreibungen überkompensierten, angestiegen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 14.095 TEuro auf 45.697 TEuro erhöht. Sie betreffen dabei wie im Vorjahr im Wesentlichen die Forderungen gegen das BALM aus der Abrechnung der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag.

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

2.7 Gesamtaussage

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 501 TEuro liegt unter der Prognose des Vorjahres (10.453 TEuro). Dies ist vor allem auf die Reduzierung der Wagnisprämie im Geschäftsjahr 2025, die rückwirkend zum 1. Januar 2025 gilt, geringere Selbstkosten und höhere Vertriebswagniskosten zurückzuführen. Die gegenüber der Vorjahresprognose geringeren Selbstkosten resultieren im Wesentlichen aus Einsparungen und Verschiebungen im Leistungsbereitstellungsprozess und Unterschreitungen bei Material- und Personalaufwendungen.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der MIG im Geschäftsjahr 2025 war maßgeblich durch die Entscheidung zur Fortführung des Geschäftsbetriebs bis zum 31. Dezember 2026 geprägt. Diese Entscheidung führte zu einer Anpassung der bisherigen Annahmen hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Gesellschaft.

Zudem ergaben sich im Berichtsjahr wesentliche Auswirkungen auf die Ertragslage, insbesondere aus der teilweisen Auflösung von Rückstellungen, die im Vorjahr im Zusammenhang mit der vorgesehenen Einstellung des operativen Geschäfts gebildet worden waren.

Dem Konzern stehen zum Bilanzstichtag liquide Mittel von 140.473 TEuro (Vorjahr: 232.160 TEuro) zur Verfügung. Der Konzern ist nach dem derzeitigen Stand der Unternehmensplanung auch im Prognosezeitraum (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2026) unter Berücksichtigung der für 2026 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 wird auf dieser Basis und unter Berücksichtigung des bestehenden Betreibervertrags insgesamt als stabil beurteilt.

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 verfolgt das Unternehmen externe und interne Entwicklungen und legt entsprechende Maßnahmen zur Maximierung der Chancen und Eindämmung der Risiken fest.

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.

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.

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 Team Risikomanagement und Unternehmenssicherheit unterstützt.

Das Risikomanagement orientiert sich neben regulatorischen und vertraglichen Anforderungen an der Unternehmensstrategie und den -zielen sowie dem Risikomanagementmodell der Bundesverwaltung.

3.1 Chancen

Im Rahmen des Risikomanagements ist es wichtig, nicht nur potenzielle Risiken zu identifizieren, sondern auch Chancen zu berücksichtigen, die sich aus veränderten Marktbedingungen, technologischen Innovationen und regulatorischen Entwicklungen ergeben.

Als Chance aus wirtschaftlicher Sicht werden gemäß dem Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 20 (DRS 20) Ereignisse, Situationen oder Entwicklungen definiert, welche die Erreichung der Unternehmensziele positiv beeinflussen und zu 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 2026 nicht absehbar.

Jedoch bietet beispielsweise das Interesse an einer breiteren Nutzung des speziell bei Toll Collect vorhandenen IT-Know-hows sowie an der Nutzung von Daten aus dem Mautsystem für das Verkehrsinformationssystem künftig Möglichkeiten für neue Aufgaben in bereits bestehenden Geschäftsfeldern.

Mit der Fortführung der MIG ist eine neue Perspektive für den Konzern eröffnet worden. In der Umsetzung dieses politischen Willens liegt die Chance, vorhandene Stärken der Gesellschaft (kompetenter Ansprechpartner im Mobilfunkbereich, etabliertes Netzwerk mit Stakeholdern, Fachexpertise der Belegschaft) zu erhalten, auszubauen und auch für neue Aufgaben – bei entsprechender Erweiterung des Unternehmensgegenstands – einzusetzen und fortzuentwickeln. Hierfür ist die enge Zusammenarbeit mit Gesellschafterin, Aufsichtsrat und Marktteilnehmern erforderlich. Die positive Absichtserklärung bietet die Chance, in allen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der MIG weitere Erfolge zu erzielen.

Geschäftsfeld Maut

Toll Collect evaluiert für den Gesetzgeber Fragestellungen zur Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung im Straßenverkehrsbereich. Hierdurch unterstützt Toll Collect politische Zielsetzungen und positioniert sich als kompetenter Berater für den Bund.

Dazu gehört zum Beispiel die Einführung eines weiterentwickelten Tarifparametermodells, um orts- und zeitklassenabhängige Mauten zu berechnen. Mithilfe einer Differenzierung der Mautteilsätze und der Mautgebühren lassen sich verkehrslenkende Wirkungen im Sinne des Verkehrsmanagements erzielen.

Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, das am 1. Dezember 2025 in Kraft getreten ist, wurde eine neue rechtliche Basis für ein teilautomatisches Mautbuchungsverfahren geschaffen. Die neue Smartphone-App TollNow richtet sich insbesondere an Gelegenheitsfahrer und bietet diesen eine weitere Möglichkeit zur Einbuchung auf dem nutzereigenen Mobilgerät. Daraus ergibt sich unter anderem der Vorteil, dass – anders als bei der bisherigen manuellen Einbuchung über Internet und App

ins Mautsystem – die zurückgelegte Strecke nach Beginn einer Fahrt über das Echtzeitrouting des mobilen Geräts automatisch erfasst wird und damit keine Vorausbuchung erforderlich ist. So erleichtert Toll Collect einen diskriminierungsfreien Zugang zum deutschen Lkw-Mautsystem auch für Fahrzeuge ohne OBU.

Geschäftsfeld Kontrolle

Im Geschäftsfeld Kontrolle unterstützt Toll Collect das BALM mit digitalen Lösungen für Maut- und Straßenkontrollen. Als Generalunternehmer des BALM entwickelt und betreibt Toll Collect die Kontrolltechnik und steuert bundesweite dezentrale Infrastrukturen und Servicenetze. Durch effiziente technische Lösungen trägt das Unternehmen dazu bei, dass die Verkehrskontrolle zielgerichteter wird: In den Verkehr wird nur noch bei konkreten Verdachtsfällen eingegriffen.

Im Jahr 2025 erfolgte die Einführung der 7. Generation der Mautkontrollfahrzeuge. Die Software der neuen Fahrzeuggeneration wird nun sukzessive um erste Straßenkontrolldienstfunktionen erweitert. Es ist geplant, die Funktionen für den Maut- und Straßenkontrolldienst zukünftig in einem Fahrzeug, im Mobilen Kontrollsystem der 1. Generation, zusammenzuführen. Hierfür wurde 2025 ein Gesamtkonzept erstellt und vom BALM freigegeben. Mit dem kürzlich zwischen Toll Collect und dem BALM abgeschlossenen Rahmenvertrag "Kontrolle und Ahndung", der eine allgemeingültige rechtliche Grundlage für die gemeinsame Zusammenarbeit darstellt, ist die Basis zur Umsetzung des Mobilen Kontrollsystems der 1. Generation gegeben.

Zudem wurde Toll Collect im Dezember 2025 durch das BALM zur Übernahme des Betriebs weiterer mautrelevanter Systeme angefragt. Daraus ergeben sich unter anderem folgende Potenziale für Toll Collect: Betrieb und Weiterentwicklung aus einer Hand, Reduzierung von Schnittstellen, stabilerer Wirkbetrieb sowie die beschleunigte Umsetzung von technischen Anpassungen und Verbesserungen.

Ein wichtiger Schritt bei der Digitalisierung im Verkehrsbereich ist der EU-weite elektronische Austausch von Informationen zur Frachtbeförderung, kurz eFTI (englisch für "Electronic Freight Transport Information"), der auf der EU-Verordnung 2020/1056 fußt.

Logistikunternehmen können zukünftig freiwillig digitale Frachtinformationen über eFTI-Plattformen bereitstellen. Behörden in EU-Mitgliedstaaten müssen diese Informationen ab 2027 digital entgegennehmen können. Damit soll ein papierloser, sicherer und effizienter Informationsfluss zwischen Transportdienstleistern, Verladern und Behörden ermöglicht werden, Verwaltungskosten sollen gesenkt sowie die Handlungs- und Durchsetzungsmöglichkeiten der zuständigen Behörden verbessert werden.

Im Auftrag des BALM entwickelt Toll Collect derzeit einen ersten Behördenzugangspunkt (englisch AAP für "Authorized Access Point"), der dem BALM im Rahmen seiner Kontrolltätigkeiten den Zugriff auf digitale Dokumente und Daten ermöglichen soll. Im

Herbst 2025 wurde hierfür eine erste Basisversion fertiggestellt, die 2026 um weitere Funktionalitäten erweitert werden soll.

Geschäftsfeld Mobilitätsdaten

Im Geschäftsfeld Mobilitätsdaten bereitet Toll Collect die im Rahmen der Lkw-Maut entstehenden Daten im Interesse des Bundes datenschutzkonform auf, um gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Da alle Daten der Lkw-Maut in Deutschland zentral zusammenfließen, entsteht ein umfassendes Bild des mautpflichtigen Lkw-Verkehrs im gesamten Straßennetz. Darauf aufbauend entwickelt das Unternehmen datenbasierte Produkte und Services mit hohen Qualitäts- und Datenschutzstandards.

Durch die datenschutzkonforme Vernetzung und Auswertung von Daten aus dem Mautsystem werden innovative Dienstleistungen entwickelt, die die Effizienz im Verkehrssektor steigern und so zur nachhaltigen Mobilität der Zukunft beitragen. Toll Collect unterstützt dabei die Open-Data-Strategie der Bundesregierung unter anderem durch eine Datenbereitstellung auf der Plattform "Mobilithek". Diese Daten stehen Dritten wie zum Beispiel Unternehmen, Kommunen oder Anbietern von Verkehrs-Apps zur Verfügung. Das Datenangebot wird in Abstimmung mit dem BALM weiter ausgebaut.

Durch die Bereitstellung geografischer Daten kann Toll Collect beispielsweise einen wichtigen Mehrwert für die Erstellung von öffentlichem Kartenmaterial in Deutschland erzeugen. Mit dem Lkw-Verkehrsportal, einem seit Juni 2025 über die Mobilithek verfügbaren Datendienst, ermöglichen das BALM und Toll Collect einen leichten Zugang zu anonymisierten Daten aus dem Mautsystem. Im Portal werden diese visualisiert und können unter anderem für gezielte Fragestellungen des Verkehrsmanagements verwendet werden. Die Daten können durch Dritte analysiert und ggf. mit weiteren Daten vernetzt werden. Für das Lkw-Verkehrsportal sind weitere Ausbaustufen in Umsetzung, unter anderem werden neben reinen Befahrungszahlen auch Informationen zu verkehrsräumlichen Beziehungen (sogenannte Quelle-Ziel-Informationen) ergänzt.

Nach Beauftragung durch die Autobahn GmbH des Bundes soll in der zweiten Jahreshälfte 2026 mit der Umsetzung eines Piloten für die erste Stufe eines Belastungsmonitorings begonnen werden. Durch die Nutzung vorhandener Verkehrs- und Infrastrukturdaten besteht grundsätzlich das Potenzial, auf Basis eines Belastungsmonitorings die tatsächlich auf ein Bauwerk (zum Beispiel Straße, Brücke oder Tunnel) wirkenden Lkw-Achslasten zu erfassen. Eine weitere Chance für Toll Collect bietet die Teilnahme am mFUND-Projekt "MMVNet – Multimodales Verkehrsnetz", das im Februar 2026 mit einer Projektlaufzeit von drei Jahren gestartet ist. Es verfolgt das Ziel, eine einheitliche Grundlage für ein multimodales Verkehrsnetz zu schaffen, bei dem die Datenmodelle unterschiedlicher Verkehrsträger und relevanter Stellen miteinander verknüpft werden. Durch diese Vernetzung wird durch Interoperabilität der Datenaustausch gefördert, indem eine gemeinsame Kartengrundlage für die übergreifende Vernetzung aller Verkehrsebenen bereitgestellt wird. Zudem trägt das Projekt zur digitalen Souveränität Deutschlands bei und sorgt durch eine vereinfachte Zugänglichkeit für mehr Transparenz.

Mit der Teilnahme am Projekt zusammen mit der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) und anderen Partnern kann Toll Collect einen weiteren Beitrag dazu leisten, die Mobilität der Zukunft effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Im Zusammenhang mit der bereits genannten eFTI-Verordnung (EU) 2020/1056 ist die Bundesregierung, vertreten durch das BMV, dazu verpflichtet, den deutschen Teil eines europäischen Trusted Networks (eFTI-Gate) aufzubauen. Toll Collect unterstützt das Bundesverkehrsministerium bei der Umsetzung der Digitalisierung von Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) in Europa.

Das Forschungsprojekt "eFTI4EU" bereitet die nationale Umsetzung der eFTI-Verordnung in den Mitgliedstaaten vor und erarbeitet Anforderungen an eine digitale Lösung, durch die Frachtbeförderungsinformationen künftig in elektronischer Form ausgetauscht werden können. Eine erste Basisversion für das eFTI-Gate wird voraussichtlich bis Ende März 2026 fertiggestellt sein. Darüber hinaus wird Toll Collect Konzepte zu Portalfunktionalitäten für Plattformanbieter erstellen. Die genannten Aktivitäten sind durch einen mit dem BMV im Dezember 2025 abgeschlossenen Verlängerungsvertrag abgedeckt.

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.

Die Geschäftsführung wird regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zum Risikostatus informiert. Ein Risikohauptbericht sowie ein Risikozwischenbericht werden jeweils einmal pro Jahr erstellt.

Durch die Testierung nach ISO 31000:2018, deren letzte Überprüfung im November 2025 durch einen externen Gutachter stattfand, ist bestätigt, dass das Risikomanagementsystem zur frühzeitigen Erkennung von bestandsgefährdenden Risiken geeignet ist. Die nächste externe Überprüfung des Risikomanagementsystems ist für November 2026 geplant.

Als Unternehmen des Bundes ist Toll Collect besonderen regulatorischen Anforderungen unterworfen. Eine im Rahmen des Internen Kontrollsystems etablierte Interne Revision, der auch das Compliance-Management zugeordnet ist, kontrolliert dabei die Einhaltung dieser Anforderungen und berichtet direkt an die 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, das heißt 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.

Im Rahmen der Risikoerhebung zum 31. Dezember 2025 identifizierte und im Aufstellungszeitraum realisierte Vorgänge werden im Rahmen des Lageberichts unter Verweis auf Abschnitt 2.3 Konzernertragslage im Unterpunkt "sonstige betriebliche Aufwendungen" – abweichend vom gesonderten Risikobericht der Gesellschaft – nicht dargestellt.

Der aktuelle Risikostatus beinhaltet zum Aufstellungszeitpunkt insgesamt zehn Unternehmensrisiken, fünf mit der Einstufung "mittel" und fünf "niedrig" eingestufte Risiken.

Zwei "niedrige" Risiken – "Störungen beim Ersatz oder der Verlängerung von Lieferantenverträgen" und "Verzögerte MED-Zulassung von einzelnen EETS-Anbietern" – konnten abgemeldet werden. Neu hinzugekommen ist das "niedrig" eingestufte Risiko "Marktversorgung mit OBUs bei Ausfall des einzigen Lieferanten gefährdet".

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

- Das als "niedrig" eingestufte Risiko "Störungen beim Ersatz oder der Verlängerung von Lieferantenverträgen" wurde abgemeldet.

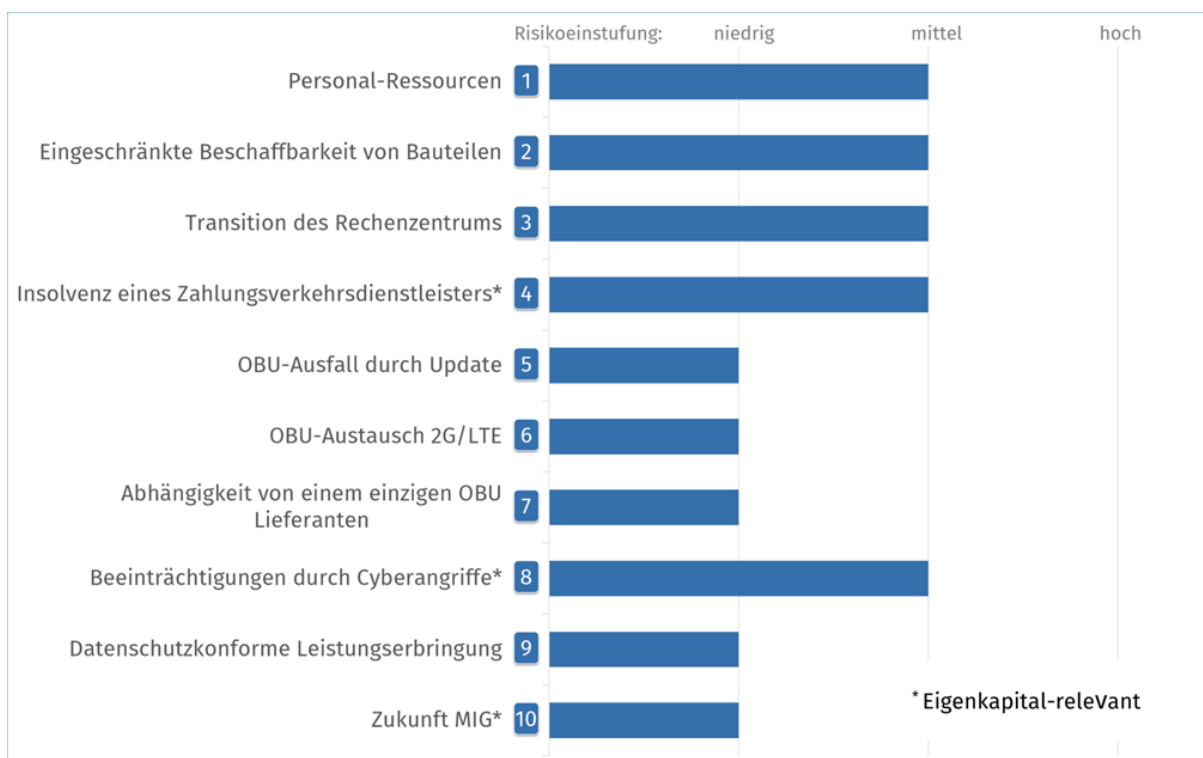
- Das als "niedrig" eingestufte Risiko "Verzögerung bei der MED-Zulassung" wurde abgemeldet.
- Das als "niedrig" eingestufte Risiko "OBU – hohe Typenvielfalt" wurde (bereits zum Zwischenbericht 2025) abgemeldet.
- Das als "mittel" eingestufte Risiko "Zukunft MIG" (ehem. "Abwicklung MIG") wurde auf "niedrig" heruntergestuft.
- Das als "niedrig" eingestufte Risiko "Eingeschränkte Beschaffbarkeit von Bauteilen" wurde auf "mittel" hochgestuft.
- Die zwei als "niedrig" eingestuften Risiken "Datenschutzkonforme Leistungserbringung" und "Abhängigkeit von einem einzigen OBU-Lieferanten" wurden neu aufgenommen.
- Die Einstufung von weiteren sechs bestehenden Unternehmensrisiken hat sich nicht geändert.

Alle Risiken werden als beherrschbar eingeschätzt. Verschiedene Risikobewältigungsmaßnahmen mindern die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Auswirkung.

Zum Bilanzstichtag wurden keine bestandsgefährdenden Risiken bei Toll Collect identifiziert.

Die Abbildungen 1 und 2 stellen alle bestehenden Unternehmensrisiken sowie deren Verteilung in der Risikomatrix dar:

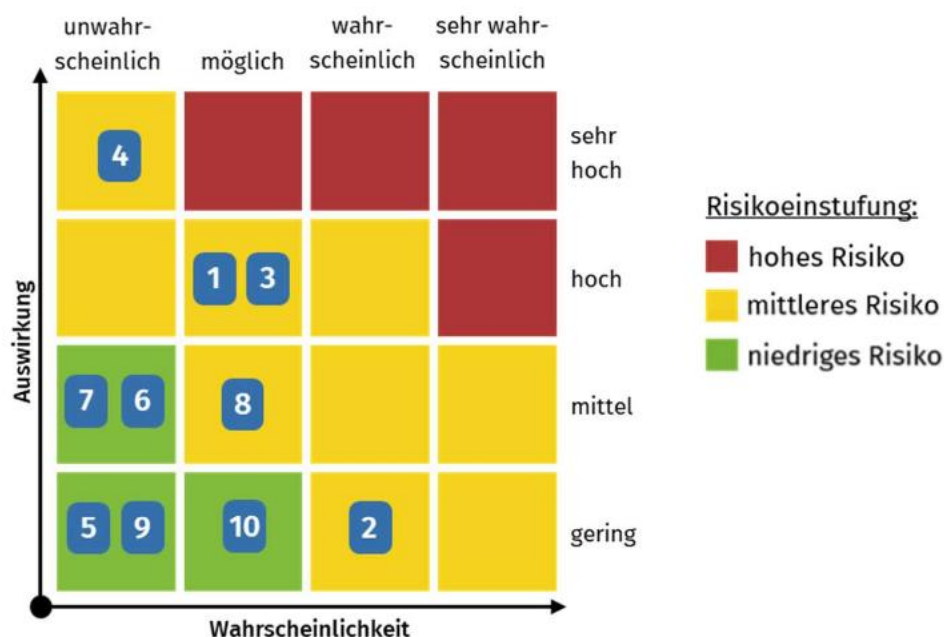
Abbildung 1: Übersicht über die Unternehmensrisiken



Die aus den drei als eigenkapitalrelevant gekennzeichneten Risiken eingeschätzte kumulierte mittlere Risikobelastung¹ liegt mit 8,7 Mio. Euro bei 8,6 Prozent des Eigenkapitals.

¹ 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 Netto-Werte der Risiken.

Im Nachgang werden alle Risiken mit einer mittleren bzw. hohen Eintrittswahrscheinlichkeit näher erläutert:

Die folgenden zwei mittleren Unternehmensrisiken können bei Eintritt negative Auswirkungen auf das EBIT und damit das Eigenkapital von Toll Collect haben.

3.2.1 Insolvenz eines Zahlungsverkehrsdienstleisters (4)

Es besteht das Risiko, dass einer der für Toll Collect tätigen Zahlungsverkehrsdienstleister insolvent wird. Sollten die bestehenden Sicherheiten bzw. Bürgschaften der Zahlungsdienstleister die Höhe der Zahlungsverrechnung nicht vollständig abdecken, würde Toll Collect diesen Ausfall tragen müssen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für dieses Risiko wird als "unwahrscheinlich" eingeschätzt. Das mögliche Zahlungsausfallrisiko beträgt unter Berücksichtigung von Absicherungsmaßnahmen in Abhängigkeit vom Zahlungsverkehrsdienstleister zwischen 0,4 und 131 Mio. Euro und würde sich im Jahr des Eintritts negativ auf das EBIT auswirken. Zur Begrenzung des Risikos wurden neue Absicherungsmodelle implementiert und eine Diversifikation von Zahlungsverkehrspartnern vorgenommen.

3.2.2 Beeinträchtigung der Toll Collect-IT-Systeme durch Cyberangriffe (8)

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 Unternehmensrisiko ist ein Sammelrisiko für alle relevanten bestehenden IT-Sicherheitsrisiken, bei denen die IT-Infrastruktur oder Daten von Toll Collect durch Dritte gefährdet werden könnten. Die Aufwendungen für mögliche Schäden durch erfolgreiche Angriffe auf die Informationstechnologie von Toll Collect und notwendige Maßnahmen zur Bewältigung werden aktuell auf bis zu 5 Mio. Euro geschätzt und werden durch eine Vielzahl von Maßnahmen abgesichert, unter anderem durch die Einführung einer Multifaktor-Autorisierung für externe Zugänge, eine verpflichtende Schutzbedarfsfeststellung für alle IT-Systeme oder die Absicherung der Storage-Systeme gegen Verschlüsselungsangriffe.

Die folgenden 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:

3.2.3 Eingeschränkte Beschaffbarkeit von Komponenten und Bauteilen oder Unterbrechung von Lieferketten (2)

Eine Einschränkung der Verfügbarkeit insbesondere von elektronischen Komponenten und Bauteilen am Weltmarkt führt zu überdurchschnittlich langen Lieferzeiten und/oder signifikanten Mehrkosten bei der Beschaffung von Komponenten und Bauteilen für den Betrieb des Mautsystems (Instandhaltung) und für Vorhaben. Aufgrund der verschärften geopolitischen Lage wird die Eintrittswahrscheinlichkeit höher bewertet, was, im Vergleich zum Vorjahr, zu einer Hochstufung des Risikos auf "mittel" führt. Der Schaden durch erhöhte Kosten für die Beschaffung von kritischen Bauteilen bei Eintritt des Risikos wird auf unter 2 Mio. Euro geschätzt. Zur Begrenzung des Risikos wurden unter anderem strategische Sicherheitsbestände aufgebaut und Lieferbeziehungen zu alternativen Lieferanten in unterschiedlichen geografischen Märkten ausgebaut.

3.2.4 Gewinnung und Bindung von Personalressourcen (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. Hierdurch können zusätzliche Einnahme- bzw. Leistungsverluste durch nicht realisierte Geschäftsaktivitäten aufgrund fehlenden Schlüsselpersonals von über 5 Mio. Euro entstehen. Zur Begrenzung des Risikos wurde eine Vielzahl von Maßnahmen implementiert, hierzu zählen insbesondere der Ausbau zielgruppenspezifischer Rekrutierungsaktivitäten sowie die Stärkung der Arbeitgeberattraktivität durch transparente Karrierepfade, Weiterbildungsprogramme und marktgerechte Vergütungsstrukturen.

3.2.5 Während der Transitionsphase des neuen Rechenzentrums kommt es zur Beeinträchtigung der Leistungserbringung (3)

Den Zuschlag für den Betrieb des neuen Rechenzentrums hat Toll Collect im Mai 2025 erteilt. Der Betreiber des neuen Rechenzentrums muss im Rahmen der Transition die Betriebs- und Servicebereitschaft herstellen und die Verantwortung für den produktiven Betrieb übernehmen. Das umfangreiche und komplexe Vorhaben betrifft die Kernfunktionalitäten des Mautbetriebs. Im Rahmen der Transition findet ein Umzug des Rechenzentrums von München nach Magdeburg sowie Bielefeld in Sachsen-Anhalt statt. Es besteht das Risiko, dass es durch die Migration und die Verlagerung des Rechenzentrumsbetriebs zu Komplikationen kommt, durch die der kontinuierliche Betrieb und damit die Leistungserbringung von Toll Collect eingeschränkt wird. Dies könnte zu Schäden von bis zu 10 Mio. Euro führen. Durch eine enge Abstimmung zwischen dem Betreiber und Toll Collect hinsichtlich der Prozessschritte innerhalb der Migration und die Aufteilung der Aktivitäten in sechs verschiedene, eng gemonitorte "Streams" wird das Risiko begrenzt. Zudem besteht die Möglichkeit, bei evtl. Schwierigkeiten den aktuellen Vertrag mit dem jetzigen Rechenzentrumsbetreiber zu verlängern.

4 Prognosebericht

Die Kostenentwicklung bei Toll Collect von 2025 auf 2026 wird maßgeblich von wettbewerbsbedingten und zyklischen Effekten beeinflusst.

Sinkende Zahlungsverkehrsprovisionen, teilweise bedingt durch EETS, sowie rückläufige Rechenzentrumskosten infolge eines neuen Rechenzentrums werden durch Kostenverläufe und gegenläufige Kostenanstiege überkompensiert.

Die wesentlichen Treiber des Kostenanstieges von 2025 zu 2026 sind die vermehrte Beschaffung von Fahrzeuggeräten infolge der Abschaltung des 2G-Mobilfunkstandards sowie zyklische Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich Kontrolltechnik.

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

Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen werden im nächsten Geschäftsjahr um ca. 340 TEuro sinken.

Für das Finanzergebnis wird aufgrund der geplanten Gewinnausschüttungsstrategie mit einem nachhaltig niedrigeren Bestand an liquiden Mitteln geplant, ein stabiles Zinsniveau angenommen und mit einem Rückgang von 808 TEuro gerechnet.

Aufgrund der betreibervertraglichen Selbstkostenerstattung und der kalkulierten Abschläge im Jahr 2026 sind keine Kreditverbindlichkeiten geplant.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Annahmen erwartet Toll Collect für das Geschäftsjahr 2026 eine deutlich positive Entwicklung des finanziellen Leistungsindikators EBIT. Die im Zusammenhang mit der Abschaltung des 2G-Mobilfunkstandards anfallenden Mehraufwendungen werden im Rahmen des Betreibervertrags erstattet und fließen somit in die Selbstkostenvergütung ein.

Abgesehen von diesen erstattungsfähigen Mehraufwendungen gehen die operativen Kosten im Bereich des Betreibervertrags sukzessive zurück, während der Anteil nicht erstattungsfähiger Kosten im Sinne des Betreibervertrags (neue Geschäftsfelder mit gesonderten Verträgen) steigt. Unter Berücksichtigung dieser Effekte ist gleichzeitig mit einem moderaten Anstieg der Umsatzerlöse zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund werden ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von 6.790 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von 405.346 TEuro mit einem korrespondierenden Umsatz von 432.331 TEuro erwartet.

Bei den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird folgende Zielerreichung geplant:

- Erfassungsquote mit 99,90 Prozent

- Identifizierungsquote mit 95,00 Prozent

Die MIG wird die Realisierung der bewilligten Mobilfunkstandorte weiterhin unterstützen und begleiten. Damit wird sie als Projektträgerin dazu beitragen, dass im Prognosezeitraum bis zum zweiten Quartal 2027 die bis dahin bewilligte Anzahl der geförderten Masten von den Zuwendungsempfängern gebaut werden kann. Darüber hinaus plant die MIG die Fertigstellung der restlichen 1.147 Standortsteckbriefe für die Standorte, bei denen bereits Arbeiten begonnen wurden.

Die MIG wird den eigenwirtschaftlichen Mobilfunkausbau weiterhin beratend und unterstützend begleiten. In diesem Zusammenhang plant sie, die Vor-Ort-Beratungstätigkeit in Abstimmung mit dem BMDS projektbezogen fortzuentwickeln. Damit leistet sie im Sinne des fachpolitischen Bundesinteresses einen wichtigen Beitrag dazu, den Mobilfunkausbau insbesondere in ländlichen Gebieten weiter voranzubringen und die Mobilfunkversorgung zu verbessern.

Gemäß der Beauftragung durch das BMDS wird die MIG die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit für die Ende Juni 2026 geplante zweite Bundesweite Mobilfunkmesswoche konzipieren bzw. fortentwickeln und anschließend in der Umsetzung begleiten. Ziel ist es, durch die Kommunikationsmaßnahmen und die Öffentlichkeitsarbeit eine breite Aufmerksamkeit für das Projekt zu erzielen und damit möglichst viele Mobilfunknutzer*innen für eine Teilnahme an den Messungen zu gewinnen.

Die Geschäftsführung der MIG ist bestrebt, den Bestand des Unternehmens durch die Übernahme neuer Aufgaben und Zuständigkeiten fortzuentwickeln und damit langfristig zu sichern. Dazu bestehende "Zielbilder" werden zwischen dem BMDS, der Gesellschafterin und der Geschäftsführung diskutiert. Für die Übernahme neuer Aufgaben und Zuständigkeiten erforderliche Anpassungen sowie Erweiterungen in den Regelwerken, insbesondere im Unternehmensgegenstand und -zweck der Gesellschaft sowie in Geschäftsbesorgungsverträgen, sind im weiteren Verlauf des Jahres 2026 vorzubereiten und umzusetzen. Da die "Zielbilder" für neue Aufgaben und Zuständigkeiten derzeit noch in einem Frühstadium erörtert werden, lässt sich eine hinreichend gefestigte Prognose aktuell nicht ableiten.

Für den Konzern ergeben sich insgesamt ein geplantes EBIT von 6.905 TEuro sowie operative Kosten in Höhe von 415.267 TEuro.

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

Berlin, den 15. Juni 2026

Mark Erichsen

Dr. Rolf Erfurt