



LOGISTIK.



Bürokratiemonster würgt Transportwirtschaft
Das österreichische Transportgewerbe sieht sich mit einer erdrückenden Last an Bürokratie konfrontiert, die weit über das in anderen EU-Ländern übliche Maß hinausgeht. *Seite 8*

Zusätzliche Belastung wäre Brandbeschleuniger
Mit knapp 30% an Steuern in den Gesamtkosten ist die Transportbranche schon jetzt eine Branche, die eine enorme Steuerlast zu tragen hat und welche ihres Gleichen sucht. *Seite 5*

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT



Entbürokratisierung gefordert

Ein Blick auf den Wirtschaftsstandort Österreich zeigt, dass überbordende Bürokratie die Effizienz mindert, Kosten in die Höhe treibt und den heimischen Unternehmen im internationalen Wettbewerb enorm schadet. *Seiten 2, 5, 8*

Schlüsselfaktor Infrastruktur

Der Standortfaktor Infrastruktur entscheidet zunehmend über den wirtschaftlichen Erfolg, sowohl für in Österreich ansässige Unternehmen und die Exportwirtschaft, als auch im Hinblick auf die Standortattraktivität für Betriebsansiedelungen. Im Zuge des globalen Wettbewerbs gilt für Infrastruktur mehr denn je, dass Stillstand bei Ausbau auch in Österreich Rückschritt bei Wachstum und Wettbewerb bedeutet. Als ungeheuerlich wird empfunden, dass vor der Nationalratswahl der Budgetpfad noch kein Problem darstellte und sich danach ein Defizit in Milliardenhöhe auftut. Das ist kein leichter Frostschaden auf der Fahrbahn der sich da öffnet, das ist ein Bombenkrater. Die Wirtschaft braucht Ehrlichkeit und Stabilität, um sich auf die Zukunft einstellen zu können und nicht ein hinüberschwindeln über Wahltag und Probleme. – GS –

Auszeichnung für innovative Intralogistik

Die KNAPP AG wurde im Rahmen der feierlichen „Exporters’ Nite“ mit dem renommierten Global Player Award 2025 ausgezeichnet. Die Wirtschaftskammer Österreich würdigt damit herausragenden Exporterfolge und die globale Marktführerschaft des steirischen Technologieunternehmens. KNAPP reiht sich damit in eine Liste österreichischer Vorzeigunternehmen ein. *Seite 3*

Wachstumsimpulse für Niederösterreich

Der Flughafen Wien bietet perfekte Voraussetzungen für Betriebsstandorte von Unternehmen. Auf einer revitalisierten Deponiefläche zwischen dem Flughafen Wien und Fischamend wurde in nur 18 Monaten ein modernes Logistikzentrum mit über 80.000 m2 Nutzfläche errichtet. Die hohe Standortnachfrage unterstreicht die Attraktivität

der AirportCity. Sämtliche Flächen wurden bereits während der Bauphase vollständig an österreichische Unternehmen vermietet – wie die INTERSPAR-Töchter Hervis + Simpex und Logistikunternehmer Quehenberger. Entwickelt wurde das Projekt von Helios in Kooperation mit AYKA Solution und HT Generalunternehmer *Seite 4*

Österreichische Post liefert Zukunft

Die Post setzt 2025 konsequent auf Wachstum, Innovation und Kundennähe. Mit der Vision, bis 2030 eine der führenden Logistik- und Dienstleistungsgruppen in Österreich, Zentral- und Osteuropa sowie der Türkei zu sein, richtet sich die Post strategisch neu aus. Mit der Strategie 2023 zeigt die Post, wie moderne Logistik in Österreich und darüber hinaus funktioniert. *Seite 7*

WERBUNG



Wir suchen das „LOGISTIK-Unternehmen 2025“ in den Bereichen:
Wirtschaft | Employer Branding | Klimaschutz
Das Einreichformular und weitere Details finden Sie unter: www.hermes-wip.at





VON **CHRISTAIN SPENDEL**
PRÄSIDENT VON "LKW FRIENDS ON THE ROAD"

Das österreichische Transportgewerbe sieht sich mit einer erdrückenden Last an Bürokratie konfrontiert, die weit über das in anderen EU-Ländern übliche Maß hinausgeht. Man kann mit Fug und Recht von einem „Bürokratiemonster“ sprechen, das die Effizienz mindert, Kosten in die Höhe treibt und den heimischen Unternehmen im internationalen Wettbewerb schadet. Angeführt wird die Liste der Belastungen von einer schier unendlichen Zahl an LKW-Fahrverboten.

Österreich als „Weltmeister“

Seit der Einführung der LKW-Maut im Jahr 2004 gab es einen „Wildwuchs an sogenannten Mautausweich-Fahrverboten“. Fast jeder Bezirkshauptmann schien sich berufen zu fühlen, seine Region vor den transitierenden LKW zu schützen, die von den Medien als „Mautflüchtlinge“ titulierte wurden. Allein das Land Tirol veröffentlichte damals einen Katalog mit 77 Seiten nur zu den dort geltenden LKW-Fahrverboten.

Die Liste der LKW-Fahrverbote ist lang und vielfältig:

- **Wochenend- und Feiertagsfahrverbot:** In Österreich bereits ab Samstag 15:00 Uhr gültig, während im Rest der EU nur ein Sonntagsfahrverbot besteht.
- **Nachtfahrverbote:** Ein generelles Nachfahrverbot (ausgenommen lärmarme LKW) sowie spezielle Verbote in Tirol (außer EURO 6+ Ziel/Quellverkehr), was de facto ein Transitverbot bedeutet.
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen:** Auf maximal 60 km/h zwischen 22:00 und 5:00 Uhr.
- **Ferienzeit-Fahrverbote:** Mit einem eigenen „Fahrverbotskalender“.
- **Mautausweichverordnungen:** Allein 13 in Niederösterreich.
- **IGL-Luft:** Fahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen.
- **Dosierkalender und Blockabfertigung in Tirol.**
- **Sektorales Fahrverbot in Tirol für bestimmte Güter.**

- Fahrverbote für ältere Emissionsklassen.
- Zwingende Verlagerung von Abfalltransporten auf die Bahn („Lex Gewessler“).

Die Konsequenz dieser Vielzahl an Verboten ist gravierend. Der LKW wird daran gehindert, die kürzeste, somit effizienteste und umweltschonendste Strecke zu wählen. Insbesondere das Nachtfahrverbot in Tirol verhindere eine Verteilung des Verkehrs über 24 Stunden. Stattdessen fahren LKW täglich tausende Kilometer an Umwegen. Eine Studie der TU Wien aus dem Jahr 2021 belegte, dass allein die Fahrverbote auf drei konkreten Bundesstraßen (B320, B145, B178) enorme Umwegverkehre und jährlich über 500.000 Tonnen mehr CO₂ verursachen.

„Viel Lärm um nichts?“

Mit der Neuauflage des EU-Mobilitätspakets ab 2020 wurden die Dokumentationspflichten, insbesondere bei der Entsendung von Fahrern in andere EU-Länder, massiv erhöht. Für jede entsendemeldungspflichtige Fahrt (Kabotage oder Drittlandsverkehr) muss vorab eine Meldung an eine zentrale Stelle erfolgen. Ein österreichischer Unternehmer, der beispielsweise eine Ladung nach Deutschland bringt und von dort eine Ladung nach Italien aufnimmt, muss vorab zwei Entsendemeldungen machen – eine für die Strecke in Deutschland und eine für die Strecke in Italien. Zudem muss das dort gültige Lohnregime angewendet werden. Diese Meldung muss dem Auftraggeber vorgelegt werden, da dieser ebenfalls haftet und mit Strafen bis zu 20.000 Euro belegt werden kann. Offiziell dient dies dem Schutz des heimischen Marktes. In der Praxis führe die „enorme Bürokratie“ jedoch dazu, dass viele Unternehmer nicht oder nicht richtig melden und die Finanzpolizei als kontrollierende Behörde mit der Exekution überfordert sei.

Innerbetriebliche Kontrollsysteme: Bürokratische „Kopfstände“ ohne Gewähr
Jedes Transportunternehmen

Bürokratiemonster würgt heimische Transportwirtschaft



SHUTTERSTOCK / FAKEZZ

ist verpflichtet, ein innerbetriebliches Kontrollsystem zur Verhinderung von Verwaltungsübertretungen, insbesondere im Bereich der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeit) und Ladungssicherung, zu etablieren. Dies bedeutet die Erstellung konkreter Arbeitsanweisungen und deren Kontrolle. Das Problem: Selbst das beste System kann am Ende durch ein höchstgerichtliches Urteil des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ausgehebelt werden, das besagt: „Wenn Übertretungen festgestellt werden, kann davon ausgegangen werden, dass das System nicht effektiv genug war“. Dabei liegt es nicht in der Aufgabe der Behörde festzustellen, wie ein solches System auszusehen habe. Dies zwingt die Unternehmer zu „großen bürokratischen Kopfständen“, ohne dass am Ende ein anerkanntes System nachgewiesen werden kann.

Verkehrsunternehmensregister: Ein „Sündenregister“ mit Wettbewerbsverzerrung

Ein weiteres bürokratisches

Instrument ist das Verkehrsunternehmensregister, ein EU-weit vorgeschriebenes „Sündenregister“, in das alle Verwaltungsstraftatdelikte eingetragen werden. Je nach Schwere der Verstöße wird ein Risikowert errechnet, der zur Beurteilung der Zuverlässigkeit und im schlimmsten Fall zum Entzug der Konzession führen kann. Bei LKW-Kontrollen müssen Polizeibeamte grundsätzlich Einträge vornehmen – sowohl negative bei Beanstandungen als auch positive, wenn alles in Ordnung war. Die Crux für Unternehmer: Sie erfahren von einer Positivkontrolle nur, wenn der Lenker das Protokoll abgibt, und müssen aktiv bei der Behörde nachfragen, um sicherzugehen, dass die Eintragung erfolgte. Ein noch größeres Problem betrifft ausländische Fahrzeuge. Die österreichische Polizei kann nur Einträge für in Österreich ansässige Unternehmen vornehmen. Für ausländische LKW ist die Behörde des Niederlassungslandes zuständig. Das bedeutet, ein litauischer LKW, der hauptsächlich im Rest der EU unterwegs ist,

kann in Litauen niemals eine Eintragung erhalten und hat somit immer eine „weiße Weste“. Wird er in Österreich kontrolliert, gibt es zwar eine Strafverfügung, die aber an die litauische Zulassungsbehörde weitergeleitet werden müsste – eine Anbindung dafür (trotz bestehender Plattform „ERRU“) existiert noch nicht. Das BMK wäre zuständig. Das Grundprinzip eines Risikosystems zur Filterung von „schwarzen Schafen“ sei zwar zu begrüßen. Wenn aber Unternehmer die Vollständigkeit und Korrektheit von Einträgen selbst überprüfen müssen und ausländische Fahrzeuge in Österreich nicht registriert werden können, sei dies „nur ein extremer bürokratischer Aufwand und darüber hinaus eine massive Wettbewerbsverzerrung“.

Konzessionsverlängerung: Doppelte Arbeit ohne Mehrwert

Während die EU eine Verlängerung der Güterbeförderungskonzession alle 10 Jahre vorsieht, hält Österreich an einem Intervall von 5 Jahren fest. Die quasi Neu-

beantragung der Konzession alle fünf Jahre bedeutet einen enormen bürokratischen Aufwand, der den Nachweis der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie zahlreiche weitere Formalismen erfordert. Dies bedeutet nicht nur für die Unternehmer, sondern auch für die Behörden, doppelt so oft dokumentieren und überprüfen zu müssen, was Arbeitsaufwand und Verwaltungskosten in die Höhe treibt.

Das Fazit ist eindeutig: Die österreichische Transportwirtschaft wird durch eine überbordende Bürokratie in ihrer Wettbewerbsfähigkeit massiv eingeschränkt. Maßnahmen, die Schutz bieten oder die Sicherheit erhöhen sollen, verfehlen durch ihre Komplexität und mangelnde internationale Durchgängigkeit oft ihre Wirkung oder schaffen neue Ungleichheiten. Eine dringende Entrümpelung und Reduktion der bürokratischen Last ist notwendig, um den heimischen Transportunternehmen Luft zum Atmen zu verschaffen.