



# LOGISTIK.



**Unser System ist eine Katastrophe**  
Das österreichische Fördersystem muss radikal auf Null gestellt und neu aufgebaut werden. Mit einer vom Ex-Finanzminister Josef Pröll geforderten Transparenz-Datenbank. *Seite 3*

**LKW-Maut als Melkkuh der Nation**  
Die neue Regierung will rund 180 Millionen Euro mehr einkassieren. Dass eine Erhöhung der Lkw-Maut von 10-13% zur massiven Ausuferung der Inflation beiträgt, akzeptieren die Wenigsten *Seite 8*

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT



## Klasse statt Masse bei Logistik-Immobilien

Im Unterschied zu früher wird mittlerweile nicht mehr jede Fläche, die man kriegen kann, zur Logistikimmobilie entwickelt. Es wird immer wichtiger, in ausgewiesenen Premium-Lagen zu bauen und sich intensiv zu überlegen, sich in Metropolregionen anzusiedeln. Und zwar nicht nur in der Nähe, sondern möglichst sogar in der Metropole drinnen. *Seite 15*

## KI-Automatisierung in der Logistik



WaVe-X, der österreichische Early-Stage-Start-up-Investor mit Fokus auf Logistik, Manufacturing Tech und PropTech, beteiligt sich mit 1 Mio. US-Dollar am US-Start-up Happy-Robot. Das Unternehmen entwickelt digitale Assistenten für die Logistik und bringt modernste KI-Automatisierung in zentrale Abläufe der globalen Lieferkette. *Seite 22*

## Schlüsselfaktor Infrastruktur

Infrastruktur entscheidet zunehmend über den wirtschaftlichen Erfolg – sowohl für ansässige Unternehmen sowie 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, das ist ein Bombenkrater. – GS –

Staatliche Preistreiberei: LKW-Fahren wird in Österreich schon fast höher besteuert als Rauchen. Und auf Österreichs Autobahnen zahlen LKWs mit Abstand die höchsten Gebühren in der EU. In dieser Hinsicht sind wir zweifelsfrei wieder einmal Spitzenreiter. *Seiten 2, 3, 8*

WERBUNG

Unsere Paketlogistik-Lösungen bringen Ihr Business voran.

Mehr als 35 Jahre Erfahrung machen uns zum leistungsfähigsten Paketdienstleister im B2B-Bereich. Wir liefern Ihre Pakete schnell und sicher an ihr Ziel – innerhalb Österreichs und in 49 Länder weltweit.

dpd.at



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

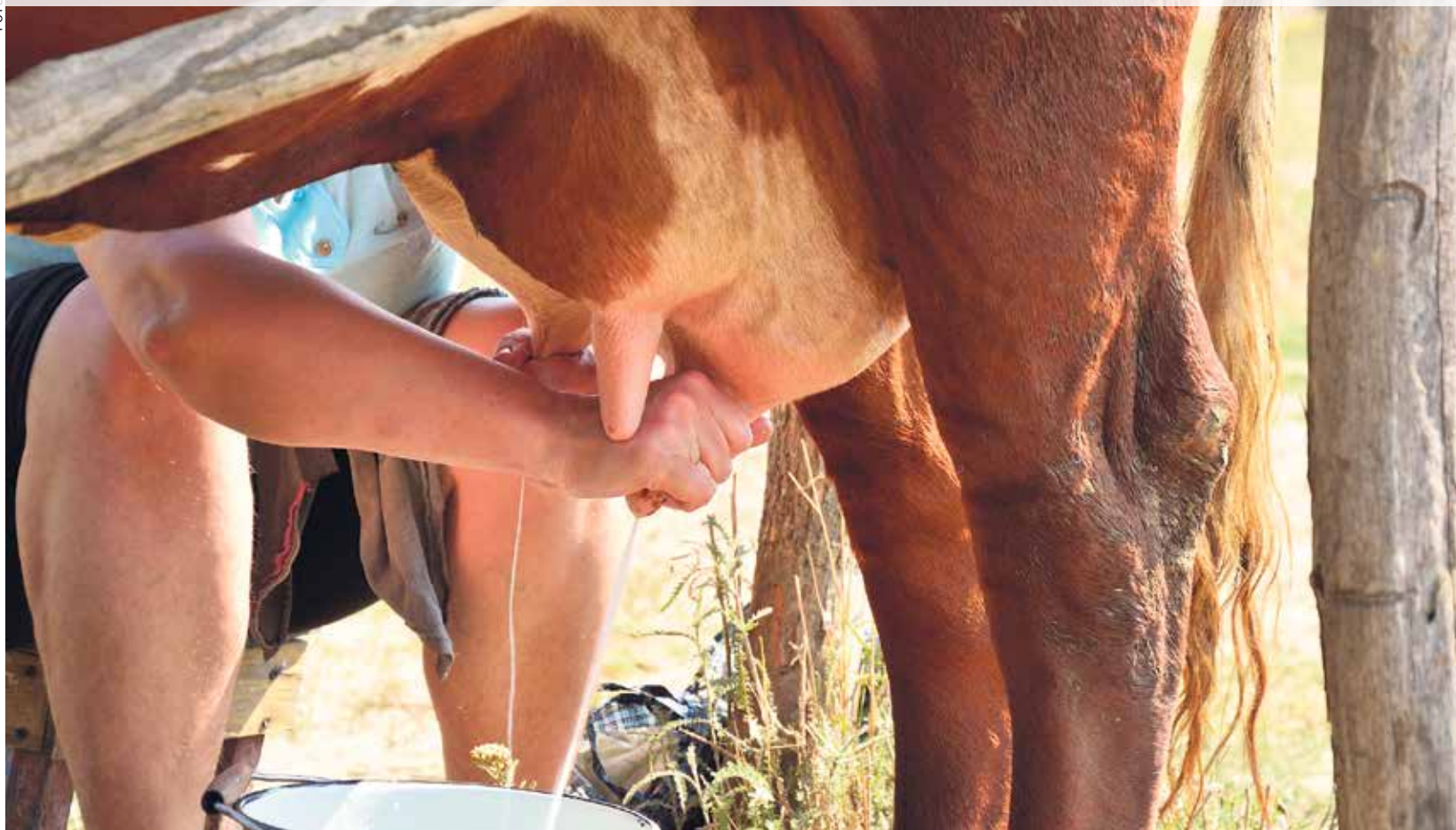
# LKW-Maut als Melkkuh der Nation – wer zahlt wirklich?

Die neue Bundesregierung sieht sich zweifelsfrei mit der Bekämpfung des massiven Budgetdefizits konfrontiert. So wurden anscheinend alle Ministerien dazu aufgefordert, Ideen einzubringen, wie man noch mehr Geld in die Staatskassen bringen könnte. Aus dem Verkehrsministerium – man darf es ja wieder so nennen – wird aktuell die Mautkeule geschwungen. Konkret soll die LKW-Maut für Dieselfahrzeuge erhöht werden. Eine ganz einfache Übung. Die Lkws, die ohnehin für Staus, Unfälle, den Klimakollaps und grundsätzlich alles Schlechte verantwortlich gemacht werden, sollen zahlen. Bingo. Eintreiber ist die ASFINAG, die das ja schon seit Jahrzehnten bravurös geübt hat. Koste es, was es wolle. Dass eine Erhöhung der Lkw-Maut – und wir reden immerhin von 10 bis 13 % – am Ende zur ohnehin schon massiv ausufernden Inflation im Alpenstaat beiträgt, verstehen die wenigsten (Wähler), ist aber so.

## EU Spitzenreiter

Lkws zahlen auf Österreichs Autobahnen mit Abstand die höchsten Gebühren in der EU. In dieser Hinsicht sind wir zweifelsfrei wieder einmal Spitzenreiter. Ein moderner LKW der Schadstoffklasse EURO VI zahlt rund 0,50 Euro pro Kilometer. Belgien nimmt beispielsweise nur 0,19 Euro, in Deutschland sind es 0,35 Euro und in Italien liegen sie bei rund 0,18 Euro. Wenn die Pläne des neuen Verkehrsministers umgesetzt werden, werden wir in Österreich bald 0,55 oder 0,57 Euro pro Kilometer zahlen. Auf der Strecke von Wien nach Villach wären das immerhin rund 20 Euro mehr. Und was bringt das dem allgemeinen Staatshaushalt? Immerhin rund 180 Millionen Euro Mehreinnahmen im Jahr, die Herr und Frau Österreicher bezahlen werden. Warum so viel? Weil der Lkw pro Jahr 1,7 Milliarden Euro an den Straßenerhalter ASFINAG zahlt. Ein guter Kunde also, der rund die Hälfte der Einnahmen liefert. Gute Kunden werden in der Regel auch gut behandelt. Nicht so in einem monopolistischen System.

FOTILIA / TANYA RU



Die neue Regierung will rund 180 Millionen Euro mehr einkassieren

Hier wird einfach auf einen Knopf gedrückt und der Preis erhöht.

## Gelddruckmaschine

In vielen Presseartikeln ist von Mehreinnahmen in Höhe von 42 Millionen die Rede, die durch Preiserhöhungen (Maut) rund um den LKW im Doppelbudget verankert worden seien. Verstehe ich nicht. Das wären nur rund 3 %. Die Rede ist aber von 10 bis 13 %, das wären für mich dann irgendwo zwischen 170 und 180 Millionen, je nachdem, wo der Aufschlag dann zum Liegen kommt. Wie auch immer, die ASFINAG kommt dem Staatshaushalt als Gelddruckmaschine sehr gelegen. Ein Blick in die Bilanz für das Jahr 2024 zeigt eindrucksvoll, dass bei Gesamtumsätzen in Höhe von 3,4 Mrd. EUR und Gewinnen von 732 Millionen eine Marge von 22 % erzielt wird und die Eigenkapitalquote somit auf 48 % steigt.

Cool, oder? So ein tolles Unternehmen, das so gute Ergebnisse erwirtschaftet! Von den 700 bis 800 Millionen Gewinn werden im Jahr 2026 dann 300 Millionen als Dividende an den Alleineigentümer ausgeschüttet. Aber warum ist das so? Wie kann ein Unternehmen derart hohe Gewinne erzielen? Da muss man kein großer Wirtschaftsexperte sein. Einnahmen minus Ausgaben ist gleich Gewinn bzw. Kosten minus Erträge ist gleich Gewinn. Die ASFINAG hat also schon seit vielen Jahren wesentlich geringere Kosten als Erträge. Diese Frage wurde auch vor dem OGH behandelt. Schauen Sie dazu unter OGH 8 Ob 66/24z nach. In diesem Verfahren wurde die Frage behandelt, ob die ASFINAG die Eingangsparameter der Mauttarifberechnung, also die Höhe der Infrastrukturkosten, veröffentlichen muss. Der OGH hat entschieden, dass sie

das nicht muss. Ob das neue Informationsfreiheitsgesetz, das seit dem 1. September in Kraft ist, hier mehr Bürgerauskunft zulässt, werden wir sehen.

## Geldumverteilungsmaschine

Dass die ASFINAG keine Gelddruck-, sondern eine Geldumverteilungsmaschine ist, ist schon etwas schwieriger zu verstehen. Die Umverteilung erfolgt vom Konsumenten über die Lkw-Maut direkt an den Staat. Wer sich mit Transport- und Speditionstarifen auseinandersetzt, weiß, dass er beispielsweise für eine Stückgutendung von 1 bis 50 Kilogramm von Wien nach Salzburg 1,18 EUR bezahlt. Das bedeutet, dass das online bestellte Packerl bald etwas teurer werden wird. Nicht so dramatisch, meinen Sie? Wie viel zahlen Sie schon mehr für Benzin, Strom, Butter, Kaffee, Schokolade, Orangensaft usw.? Also doch so viel.

Das Argument, dass der Großteil der Maut ohnehin von ausländischen LKWs gezahlt wird, da sie auf der Autobahn dominieren, ist nicht korrekt. Das trifft nur auf den transitierenden Lkw zu, der unter einem Drittel am gesamten Transportaufkommen auf Österreichs Autobahnen ausmacht. Somit zahlen zwei Drittel der Lkw-Maut die österreichischen Konsumenten.

## ÖBB Unterstützung

Warum greift die Politik über die ASFINAG immer wieder auf Lkws und damit über die Hintertür auf die Konsumenten zurück? Der zuständige Minister begründet dies damit, dass die Erhöhung der Maut „die preisliche Differenz von Straße zu Schiene“ minimieren soll. In Wirklichkeit geht es also wieder einmal darum, die ÖBB zu unterstützen, damit endlich mehr Güter auf die Schiene gebracht werden. Vom Zalando-Lager direkt in Ihren

Kleiderschrank und von Ihrer Mülltonne zurück zur nächstgelegenen Altkleiderdeponie, oder so ähnlich. Die ÖBB hat Schulden. Das weiß jeder. Der Bund – also wir – finanziert über Zuschussverträge jene Kosten des Betriebs, der Instandhaltung, der Planung und des Baus der Schieneninfrastruktur, die nicht durch Erlöse gedeckt werden können. Von 2019 bis 2023 beliefen sich diese auf immerhin 12,05 Milliarden Euro. Und Sie wundern sich, warum das Leben so teuer geworden ist? Wenn die Pläne zur Erhöhung der Lkw-Maut durchgehen, kommt für Sie noch mal etwas dazu – je nachdem, wie groß Ihr Anteil an der Marktwirtschaft ist. Der LKW bringt schließlich alles, was Sie täglich bestellen, einkaufen, bauen, wegwerfen usw. Erst wenn Sie vor Ihrem Wohnzimmerfenster einen Bahnhof sehen, wird es die Bahn bringen. Koste es, was es wolle.

## Internationaler Logistikdienstleister stärkt Türkeipräsenz

**Gebrüder Weiss.** Lieferketten profitieren von effizienter Zollabwicklung und flexibler Lagerlogistik

Gebrüder Weiss erwirbt die Mehrheitsanteile am türkischen Logistikunternehmen Sienzi Lojistik, einem führenden Anbieter von Zoll- und Lagerlogistik-Dienstleistungen in Istanbul. Das Unternehmen bleibt als eigenständige Gesellschaft bestehen und firmiert künftig als Sienzi Lojistik – a Company of Gebrüder Weiss. Die Übernahme erfolgt im Januar 2026, vorbehaltlich der Zustimmung der Wettbewerbsbehörde. Murat Dogan bleibt Geschäftsführer und ist weiterhin am Unternehmen beteiligt.

„Mit der Beteiligung an

Sienzi Lojistik erweitern wir unsere Marktpräsenz in der Türkei und integrieren die Zolllager-Kompetenz unseres Partners dauerhaft in unser Netzwerk. Ein strategischer Schritt, um Kunden mit komplexen Lieferkettenanforderungen optimal zu unterstützen und alle Dienstleistungen direkt aus einer Hand anbieten zu können“, erklärt Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss.

„Der Zusammenschluss mit Gebrüder Weiss, einem der traditionsreichsten Logistikunternehmen der Welt, stärkt unsere Wettbewerbsfähigkeit in



(v.l.n.r.): Thomas Moser (Direktor und Regionalleiter Black Sea/CIS bei Gebrüder Weiss), Murat Doğan (Geschäftsführer von Sienzi Lojistik), Wolfram Senger-Weiss (Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss) und Mişel Yakop (Landesleiter Türkei bei Gebrüder Weiss)

der Branche. Durch diese Partnerschaft können wir unseren Kunden ein breiteres Dienstleistungsspektrum anbieten und gleichzeitig die Rolle unseres Landes im globalen Handel stärken“, sagt Murat Dogan. Der Geschäftsführer ist zugleich Vizepräsident des türkischen Zolllagerverbands.

Beide Logistiker kooperieren in der Türkei seit rund zehn Jahren. Gebrüder Weiss nutzt die Vorteile des Sienzi-Zolllagers für diverse Kunden im Bereich Import-/Exportabwicklung und Warenumschlag. „Wir können hier Güter bis zur Entrichtung der Zollabgaben oder Durchführung

von Transitverfahren zwischenlagern und Sendungen aus unterschiedlichen Herkunftsländern konsolidieren. Für Unternehmen mit komplexen Lieferketten bedeutet die Zolllagerlösung mehr Flexibilität, geringere Kosten und bessere Planbarkeit“, so Mişel Yakop, Landesleiter Türkei bei Gebrüder Weiss. Zudem stärkt Gebrüder Weiss mit der Firmenbeteiligung seine türkische Niederlassung in Istanbul als Full-Service-Anbieter und plant, neue Geschäftszweige zu erschließen, etwa im Bereich Textil und Industriekunden.