

Warten aufs Geld

Transport, Spedition & Logistik

Wie lange österreichische Transportunternehmen auf ihr Geld warten und was das kostet

Frächter, Speditionen und Logistiker fahren in Vorleistung: Diesel, Maut, Löhne und Leasing sind sofort fällig, die Frachtrechnung wird Wochen später bezahlt oder gar nicht. Dieser Branchenreport verbindet erstmals die offengelegten Bilanzen der Branche mit aktuellen Daten zu Zahlungsverzug und Insolvenzen.

53%

der B2B-Rechnungen im österreichischen Transportgewerbe sind überfällig, jede zehnte wird zum Forderungsausfall (Atradius, 2025)

Herausgeber

incaseof.law GmbH, Wien (FN 505409z,
Handelsgericht Wien)
September 2026

Autoren

Dr. Maximilian Kindler, LL.M. MBA
Stephan Holzbach, MSc

Datenbasis

Branchenauswertung auf Basis der Registerstudie
„Warten aufs Geld 2026“ (149.916 Jahresabschlüsse).
Registerdatenquelle: Republik Österreich, vertreten
durch das BMJ (Firmenbuch, IWG).

Auf einen Blick

Die Branche fährt in Vorleistung

In österreichischen Transportunternehmen stecken 36,2 Prozent der Bilanzsumme in Forderungen, deutlich mehr als in Unternehmen vergleichbarer Größe (23,7 Prozent). Gleichzeitig ist Transport laut Atradius (2025) unter den untersuchten Branchen am stärksten von Zahlungsrisiken getroffen. Wer bei zwei Prozent Umsatzrendite eine Rechnung verliert, verliert den Ertrag vieler Touren.

Aus den Bilanzen der Branche

● Branche ● Vergleichsgruppe

36,2%

der Bilanzsumme sind im Median in Forderungen gebunden; Vergleichsgruppe 23,7 %

Registerauswertung, n = 1.531



35,5%

der Transportunternehmen halten mehr als die Hälfte ihrer Bilanz in Forderungen; Vergleichsgruppe 25,3 %

Registerauswertung



2,7 Mrd. €

an Forderungen in den Bilanzen der ausgewerteten Transportunternehmen

Registerauswertung



Aus Branchenquellen

Quellen ab Seite 9

53%

der B2B-Rechnungen im Transportgewerbe sind überfällig, 10 % werden zum Forderungsausfall

Atradius, 2025

495

Insolvenzen in Verkehr und Lagerei 2025; fast jede zweite wurde mangels Masse nicht eröffnet

Insolvenzstatistik der Gläubigerschutzverbände, 2026

84%

der Transport- und Logistikunternehmen zahlen ihre Lieferanten häufiger verspätet, weil sie selbst verspätet bezahlt werden

Intrum, 2026

Inhalt

1	Die Lage der Branche 2026	3
2	Was die Bilanzen zeigen	4
3	Wo das Geld hängen bleibt	5
4	Was Warten kostet	6
5	Die Lücke nach der Mahnung	7
6	Was Transportunternehmen jetzt tun können	7
	So holt incaseof.law Ihr Geld	8
	Methodik und Quellen	9

Die Datenbasis

Ausgewertet wurden die jüngsten offengelegten Jahresabschlüsse von **1.531 Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen** (32 große, 123 mittelgroße und 1.376 kleine Kapitalgesellschaften) mit zusammen **2,7 Mrd. €** an Forderungen.

Verglichen wird mit 56.346 Kapitalgesellschaften derselben Größenklassen, gewichtet auf die Größenstruktur der Branche. Die Zahlen unter „Aus den Bilanzen der Branche“ stammen aus dieser Auswertung, die übrigen aus geprüften externen Quellen.

Die Lage der Branche 2026

Transport und Logistik halten die österreichische Wirtschaft in Bewegung. Rund 9.500 Unternehmen zählt das Güterbeförderungsgewerbe, dazu kommen gut 1.000 Speditionen und Logistikdienstleister, die allein 17,6 Milliarden Euro umsetzen (Wirtschaftskammer Österreich, 2026b). Die Branche ist kleinteilig: 41,7 Prozent der Güterbeförderer sind Ein-Personen-Unternehmen, der Durchschnittsbetrieb beschäftigt weniger als zehn Personen. In Betrieben dieser Größe mahnt, wer auch disponiert oder selbst fährt.



Foto: Camilo Rueda Lopez / Unsplash

Das Umfeld ist rau. Österreichische Lkw transportierten 2025 mit 359,8 Millionen Tonnen um 1,9 Prozent weniger als im Jahr davor (Statistik Austria, 2026). Im aktuellen Konjunkturtest bewertet die Mehrheit der 173 befragten Betriebe die Nachfrage negativ; bei Transporten von Österreich in die EU bleiben 53 Prozent des Laderaums unausgelastet (Wirtschaftskammer Österreich, 2026c). Gleichzeitig sind die Fixkosten gestiegen: Die Lkw-Maut wurde laut Fachverband in den zwei Jahren bis 2025 um 21 Prozent erhöht, die Umsatzrendite der Branche liegt nach Angaben der Wirtschaftskammer Niederösterreich bei rund zwei Prozent (Wirtschaftsnachrichten, 2025). Für 2026 kommt trotz ausgesetzter Valorisierung eine stärkere Anlastung externer Kosten hinzu (BMIMI, 2025).

In der Befragung von Atradius (2025) ist Transport die am stärksten von Zahlungsrisiken getroffene der untersuchten Branchen in Österreich: 53 Prozent der B2B-Rechnungen sind überfällig, 10 Prozent sind zu Forderungsausfällen geworden.

In diesem Umfeld wird jede offene Rechnung zur Liquiditätsfrage. Die Insolvenzstatistik zeigt das deutlich: 495 Unternehmen aus Verkehr und Lagerei wurden 2025 insolvent, gleich viele wie 2024. Bemerkenswert ist die Qualität dieser Fälle: 236 davon, fast jedes zweite Verfahren, wurden mangels Masse gar nicht eröffnet (Insolvenzstatistik der Gläubigerschutzverbände, 2026). Für die Gläubiger heißt das in aller Regel Totalausfall. Im ersten Halbjahr 2026 kamen weitere 244 Fälle dazu.

Dazu passt der Dominoeffekt, den der European Payment Report für Österreich misst: 84 Prozent der Transport- und Logistikunternehmen zahlen ihre eigenen Lieferanten häufiger verspätet, weil sie selbst verspätet bezahlt werden (Intrum, 2026). Wer auf sein Geld wartet, gibt das Warten weiter.

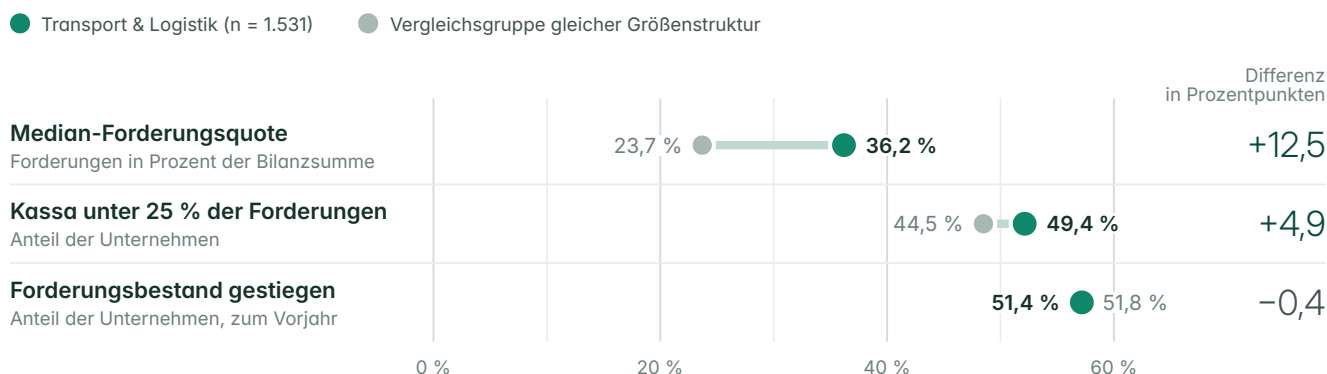
2 Was die Bilanzen zeigen

Erstmals lassen sich diese Befunde mit den Bilanzen der Branche selbst prüfen. Für diesen Report wurden die offengelegten Jahresabschlüsse von 1.531 kleinen, mittelgroßen und großen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen ausgewertet und mit allen Kapitalgesellschaften derselben Größenklassen verglichen. Zusammen weisen sie 2,7 Mrd. € an Forderungen aus.

Das Ergebnis ist eindeutig: Die typische Transportgesellschaft bindet **36,2 Prozent ihrer Bilanzsumme in Forderungen**, um 12,5 Prozentpunkte mehr als vergleichbare Unternehmen (23,7 Prozent). Bei **35,5 Prozent** der Transportunternehmen besteht mehr als die Hälfte der Bilanz aus offenen Forderungen, in der Vergleichsgruppe bei 25,3 Prozent. Anders gesagt: Das wichtigste Vermögen vieler Transportunternehmen ist nicht der Fuhrpark, sondern das Geld, das Kunden ihnen schulden.

Abbildung 1 **Transport & Logistik im Vergleich: drei Kennzahlen aus den Bilanzen**

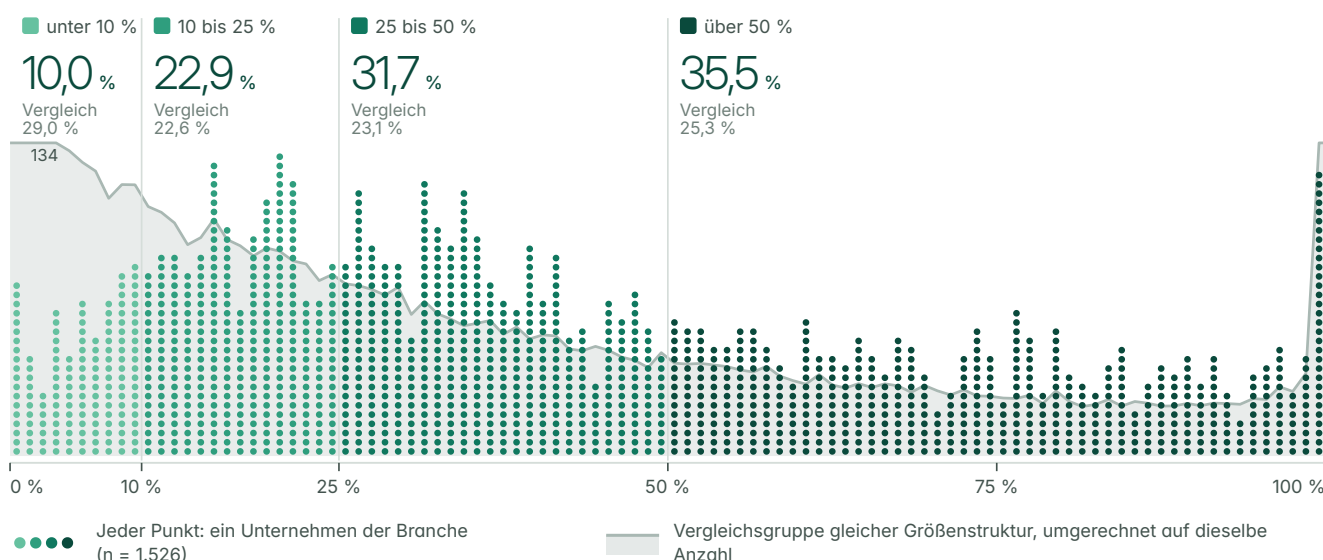
Branche gegen alle kleinen, mittelgroßen und großen Kapitalgesellschaften, gewichtet auf dieselbe Größenstruktur



Quelle: incaseof.law-Auswertung offengelegter Jahresabschlüsse (Firmenbuch, Republik Österreich, vertreten durch das BMJ), Geschäftsjahre 2024 und 2025. Branchenzuordnung über Geschäftszweig, ersatzweise Firmenwortlaut.

Abbildung 2 **Wie stark die Bilanz an offenen Forderungen hängt**

Verteilung der Forderungsquote: Anteil der Unternehmen je Band, darunter jedes einzelne Unternehmen als Punkt



Quelle: wie Abbildung 1. Die graue Fläche zeigt, wie sich dieselbe Zahl von Unternehmen mit der Verteilung der Vergleichsgruppe verteilen würde; sie ist oben abgeschnitten, eine Zahl nennt dann ihren Höchstwert.

Was die Bilanzen zeigen

Die Liquidität hält damit nicht Schritt. 49,4 Prozent der Transportunternehmen mit Forderungsbestand halten Kassa und Bankguthaben von weniger als einem Viertel dieses Bestands (Vergleichsgruppe 44,5 Prozent). Bleibt ein großer Kunde aus, fehlt der Puffer. 11,6 Prozent der ausgewerteten Gesellschaften weisen bereits negatives Eigenkapital aus.

Die Verteilung zeigt, warum der Median nicht die ganze Geschichte erzählt: Während in der Vergleichsgruppe viele Unternehmen kaum Forderungen halten, konzentriert sich die Transportbranche in den oberen Bereichen. Das ist die bilanzielle Spur eines Geschäftsmodells, das jede Leistung vorfinanziert und erst nach Abschluss der Fahrt abrechnet.

3 Wo das Geld hängen bleibt

Die Forderungen der Branche entstehen nicht aus schlechter Arbeit, sondern aus der Struktur des Geschäfts. Fünf Muster tauchen immer wieder auf.

Situation	Warum das Geld hängen bleibt	Was hilft
Laufende Kosten gegen späte Zahlung	Kraftstoff, Löhne, Maut, Leasing und Versicherung sind sofort fällig, die Frachtrechnung erst nach dem Zahlungsziel, oft später.	Überfällige Rechnungen früh und automatisch übergeben, nicht erst nach der dritten Erinnerung.
Wenige große Verlader	Wer von wenigen Auftraggebern lebt, scheut die Eskalation aus Angst um den nächsten Auftrag.	Ein beziehungsschonender Ablauf mit Ratenlösung statt Drohkulisse.
Auftraggeber im Ausland	Grenzüberschreitende Verkehre bedeuten fremdes Recht, fremde Sprache, fremde Gerichte. Viele Rechnungen werden abgeschrieben, bevor jemand es versucht.	Das Europäische Mahnverfahren: ein einheitlicher Weg zu einem vollstreckbaren Titel in der EU.
Subfrächter-Ketten und Frachtenbörsen	Aufträge an wenig bekannte Vertragspartner erhöhen das Ausfallrisiko; bei Insolvenzen in der Kette bleibt der letzte Frächter übrig.	Schnell handeln: Wer als Erster konsequent betreibt, hat die besseren Chancen.
Nebenforderungen	Standgeld, Wartezeiten und Zusatzleistungen werden oft gar nicht fakturiert oder im Streit fallen gelassen.	Nebenforderungen im selben Fall mitführen, sauber dokumentiert.

Gemeinsam ist allen Mustern: Das Mahnen hängt an der Disposition oder an einer Person in der Buchhaltung, die es nebenbei erledigt. Wenn der nächste Auftrag drängt, bleibt die offene Rechnung liegen. Der European Payment Report beziffert die Folgen

für Österreich: 32 Prozent der Unternehmen melden Produktivitätsverluste, weil Ressourcen in das Eintreiben überfälliger Forderungen fließen, mehr als doppelt so viele wie im europäischen Schnitt (Intrum, 2026).

4 Was Warten kostet

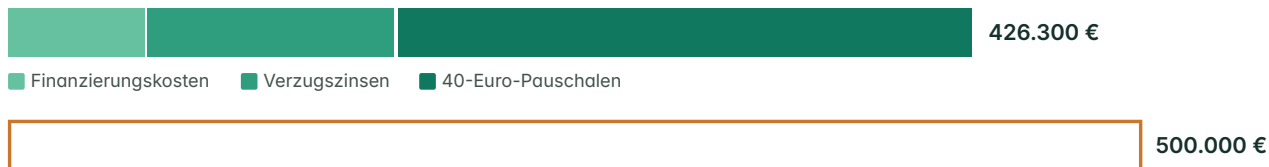
Warten wirkt harmlos, weil keine Rechnung dafür kommt. Tatsächlich kostet es auf drei Wegen: Das gebundene Kapital muss finanziert werden, gesetzliche Ansprüche bleiben ungenutzt, und ein Teil der Forderungen fällt am Ende ganz aus. Das folgende Beispiel rechnet das für einen typischen Betrieb durch.

Rechenbeispiel: eine mittelgroße Spedition

Spedition mit 25 Mio. Euro Jahresumsatz, rund 12.000 Frachtrechnungen pro Jahr, überwiegend an gewerbliche Auftraggeber.

Jahresumsatz auf Rechnung	25,0 Mio. €
Vereinbartes Zahlungsziel / tatsächliche Zahlungsdauer	30 / 45 Tage
Durch Verspätung zusätzlich gebundenes Kapital (15 Tage)	1,0 Mio. €
Finanzierungskosten dafür bei 6 % Kapitalkosten pro Jahr	61.600 €
Verzugszinsen, die Ihnen darauf zustünden (10,73 % pro Jahr)	110.200 €
40-Euro-Pauschale für rund 6.360 verspätete Rechnungen	254.400 €
Kosten und ungenutzte Ansprüche pro Jahr	426.300 €
Zusätzlich: Ausfallrisiko, rund 2 % des B2B-Umsatzes werden abgeschrieben	500.000 €

Kosten und ungenutzte Ansprüche pro Jahr, gestapelt nach Posten



Zusätzlich: Ausfallrisiko, rund 2 % des B2B-Umsatzes

Annahmen für das Beispiel: Zahlungsziel 30 Tage, tatsächliche Zahlung nach durchschnittlich 45 Tagen; 53 % der Rechnungen verspätet (Atradius, 2025, Transport Österreich). Verzugszins für Unternehmensgeschäfte: 9,2 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz von 1,53 %, also 10,73 % pro Jahr; 40 Euro Pauschale je verspäteter Rechnung (Wirtschaftskammer Österreich, 2026a). Abschreibungsquote rund 2 % des B2B-Umsatzes (Atradius, 2026). Kapitalkosten 6 % wie in der Registerstudie (Szenariorechnung). Größenordnung, keine Schadensschätzung.

Das Beispiel ist bewusst vorsichtig gerechnet. Es setzt den branchenübergreifenden Abschreibungssatz von 2 Prozent an, obwohl Transportunternehmen in der Befragung von Atradius (2025) einen Anteil von 10 Prozent ausgefallener B2B-Rechnungen melden. Nicht enthalten sind die Stunden, die Disposition und Buchhaltung mit Nachtelefonieren verbringen, und die Zinsen, die ein Betrieb zahlt, wenn er die Lücke über Kontokorrent oder Factoring überbrückt. Laut Atradius (2025) haben 46 Prozent der

befragten österreichischen Transportunternehmen im vergangenen Jahr Rechnungsfinanzierung genutzt, um Liquiditätslücken zu schließen.

Zwei Ansprüche verdienen besondere Aufmerksamkeit, weil sie im Tagesgeschäft fast immer untergehen: Im Geschäft zwischen Unternehmen stehen dem Gläubiger bei Verzug Zinsen von derzeit 10,73 Prozent pro Jahr zu, dazu eine Pauschale von 40 Euro je verspäteter Rechnung (Wirtschaftskammer Österreich, 2026a). Beides muss nicht verhandelt werden. Es muss nur geltend gemacht werden.

5 Die Lücke nach der Mahnung

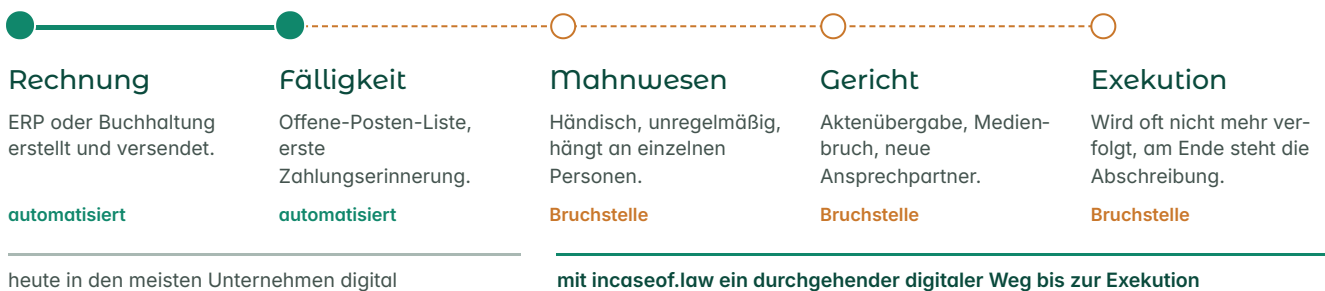
Die Registerstudie „Warten aufs Geld 2026“ hat für ganz Österreich vermessen, was mit überfälligen Rechnungen passiert. Das Ergebnis: Von rund 14 Milliarden Euro, die jedes Jahr neu ernsthaft überfällig werden und unbestritten sind, erreicht nur rund ein Fünftel einen professionellen Einbringungsweg. Mehr als 11 Milliarden Euro werden intern verschleppt, abge-

schrieben oder verjähren (incaseof.law, 2026, Modellrechnung). Weniger als die Hälfte der Unternehmen beauftragt überhaupt einen externen Dienstleister.

Der Grund liegt in einer Bruchstelle, die fast jedes Unternehmen kennt. Rechnungsstellung und Offene-Posten-Liste sind digital. Danach beginnt Handarbeit.

Wo die Automatisierung heute aufhört

Der Weg einer Rechnung vom Versand bis zum Geld am Konto



Darstellung incaseof.law.

Für Transportunternehmen ist diese Bruchstelle besonders teuer. Die Forderungen sind zahlreich, oft mittelgroß und häufig grenzüberschreitend. Für den Gerichtsweg wirken sie einzeln zu klein, für das eigene

Personal sind sie in Summe zu viel. Genau in dieser Lücke, bei Beträgen zwischen einigen hundert und einigen zehntausend Euro, bleibt viel Geld liegen.

6 Was Transportunternehmen jetzt tun können

Fünf Hebel machen den Unterschied, und keiner davon erfordert neues Personal:

- 1 Klare Zahlungsziele und konsequente Fristen.** Die meisten österreichischen Lieferanten halten ihre Zahlungsziele innerhalb von 30 Tagen (Atradius, 2026). Wer längere Ziele akzeptiert, sollte sie bewusst einpreisen.
- 2 Früh übergeben statt lange erinnern.** Jede Woche ohne Reaktion senkt die Chance auf Zahlung. Eine überfällige Rechnung gehört nach der ersten erfolglosen Erinnerung in einen geregelten Prozess.
- 3 Ansprüche geltend machen.** Verzugszinsen und die 40-Euro-Pauschale stehen Ihnen zu. Automatisch berechnet, kosten sie keine Zeit.
- 4 Ausland nicht abschreiben.** Das Europäische Mahnverfahren macht Forderungen gegen Auftraggeber in der EU durchsetzbar, ohne dass Sie sich mit fremdem Prozessrecht befassen.
- 5 Beziehung und Konsequenz trennen.** Ein externer, fairer Ablauf mit Ratenangebot schont die Kundenbeziehung besser als monatelanges Nachtelefonieren durch den eigenen Disponenten.

Frachtrechnung übergeben, weiterfahren, Geld am Konto.

1 Offene Posten übergeben

Per Datei-Upload aus jeder Buchhaltung oder direkt aus dem ERP, etwa SAP S/4HANA oder Microsoft Dynamics 365 Business Central. Kein IT-Projekt.

2 Wir übernehmen den ganzen Weg

Mahnung, Ratenvereinbarung über das Schuldnerportal, Mahnklage und Exekution über den elektronischen Rechtsverkehr. Nach festen Regeln, konsequent in der Sache, fair zum Kunden.

3 Das Geld kommt an

100 % der Forderung für Sie, die Kosten trägt der Schuldner. Status und Zahlungseingänge jederzeit im Portal.

Für Transportunternehmen besonders wichtig: Auftraggeber im Ausland werden über das Europäische Mahnverfahren erreicht, Nebenforderungen wie Standgeld laufen im selben Fall mit, und langjährige Verlader bekommen eine Ratenlösung statt einer Eskalation.

KOSTENAUFSTELLUNG	MUSTER
HAUPTFORDERUNG	100 % auf Ihr Konto
VORAUSKOSTEN	keine
BETREIBUNGSKOSTEN	trägt der Schuldner
Ihr Geld gehört auf Ihr Konto.	
	

RECHT

Lizenziertes Inkassoinstitut, zugelassen in Österreich und Deutschland, Modell vom OGH bestätigt.

GELD

Volle Rechnungssumme, keine Vorauskosten. Die Kosten der Betreibung trägt der Schuldner.

RUHE

Digital von der Mahnung über die Klage bis zur Exekution, ein Portal statt vieler Stellen.

Der erste Schritt

20 Minuten mit Ihren offenen Posten

Wir sehen uns gemeinsam Ihre Offene-Posten-Liste an: Wie viel ist älter als 30, 60 und 90 Tage, was davon ist unbestritten? Danach legen wir fest, welches Fallpaket zuerst übergeben wird, etwa alle Rechnungen über 60 Tage.

Sie entscheiden, wie übergeben wird: per Datei-Upload noch am selben Tag, die Anbindung an Buchhaltung oder ERP später.

Dr. Maximilian Kindler

m.kindler@incaseof.law

+43 676 3442538

Selbstcheck: fünf Fragen für Ihre Finanzabteilung

- 1 Wie viel Prozent Ihrer offenen Forderungen sind älter als 60 Tage?
- 2 Verrechnen Sie bei Verzug die Zinsen und die 40-Euro-Pauschale, die Ihnen zustehen?
- 3 Wer mahnt bei Ihnen, und wie viele Stunden kostet das pro Monat?
- 4 Was passiert mit einer Rechnung nach der letzten Mahnung?
- 5 Wie viel haben Sie im letzten Geschäftsjahr abgeschrieben oder wertberichtigt?

Methodik und Quellen

Registerdaten

Grundlage ist die Registerstudie „Warten aufs Geld 2026“ von incaseof.law: die jüngsten elektronisch offengelegten Jahresabschlüsse österreichischer Kapitalgesellschaften mit Geschäftsjahresende ab 1. Jänner 2024, abgerufen über die IWG-Schnittstelle des Firmenbuchs (Datenstand 17. Juli 2026). Für diesen Branchenreport wurde erstmals der im Firmenbuch eingetragene Geschäftszweig je Gesellschaft abgefragt (September 2026) und regelbasiert einer Branche zugeordnet, vorrangig über den Geschäftszweig und nur ersatzweise über den Firmenwortlaut. Berücksichtigt sind kleine, mittelgroße und große Kapitalgesellschaften; Kleinstgesellschaften und reine Holdinggesellschaften sind nicht enthalten. Gesellschaften ohne eindeutige Zuordnung bleiben außen vor, die Branchenwerte beruhen daher auf einer Teilpopulation mit eindeutiger Zuordnung und nicht auf einer Vollerhebung der Branche. Die

Zuordnung wurde an unabhängigen Zufallsstichproben händisch geprüft: Von 288 bewertbaren Zuordnungen über alle zehn Branchen waren 95,5 Prozent zutreffend, in dieser Branche 24 von 25.

Kennzahlen wie in der Registerstudie: Forderungsquote = Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Prozent der Bilanzsumme; Kassa-Deckung = Kassa und Bankguthaben in Prozent der Forderungen; Vorjahresvergleich auf Basis des im Abschluss ausgewiesenen Vorjahreswerts. Die Bilanzposition enthält neben Lieferforderungen auch konzerninterne Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände; sie misst gebundenes Kapital, nicht überfällige Rechnungen. Die Vergleichsgruppe umfasst alle Gesellschaften derselben Größenklassen mit abgefragtem Geschäftszweig, gewichtet auf die Größenstruktur der Branche.

Kennzahl	Transport & Logistik	Vergleichsgruppe
Unternehmen (n)	1.531	56.346
Median-Forderungsquote	36,2 %	23,7 %
Forderungsquote über 50 %	35,5 %	25,3 %
Kassa-Deckung unter 25 %	49,4 %	44,5 %
Negatives Eigenkapital	11,6 %	12,0 %
Forderungsbestand zum Vorjahr gestiegen	51,4 %	51,8 %
Median-Veränderung des Forderungsbestands	0,9 %	1,2 %

Quellen

incaseof.law (2026). Warten aufs Geld. Die Forderungslandschaft der österreichischen Unternehmen 2026. Langfassung, aktualisierte Fassung August 2026. Wien. n = 149.916 Jahresabschlüsse.

Republik Österreich, vertreten durch das BMJ (2026). Firmenbuch, elektronisch offengelegte Jahresabschlüsse und Firmenbuchauszüge (Geschäftszweig), abgerufen über die IWG-Schnittstelle von JustizOnline. <https://justizonline.gv.at/jop/web/iwg>

Atradius (2026, 5. Juni). B2B payment practices trends in Austria 2026. <https://group.atradius.com>

Intrum (2026). European Payment Report 2026, Länderausgabe Österreich. <https://www.intrum.at>

Wirtschaftskammer Österreich (2026a). Zahlungsverzug des Geschäftspartners. <https://www.wko.at/vertragsrecht/zahlungsverzug-des-geschaeftpartners>

Atradius (2025, 19. Mai). B2B payment practices trends in Austria 2025 (Payment Practices Barometer, Branchenteil Transport). <https://atradiuscollections.com/us/knowledge-and-research/reports/b2b-payment-practices-trends-austria-2025>

Insolvenzstatistik der österreichischen Gläubigerschutzverbände (2025, 2026). Unternehmensinsolvenzen nach Branchen 2024, 2025 und 1. Halbjahr 2026, Abschnitt Verkehr und Lagerei.

Statistik Austria (2026, 28. Mai). Transporte österreichischer Lkw 2025 erneut zurückgegangen. <https://www.statistik.at>

Wirtschaftskammer Österreich (2026b, September). Branchendaten Güterbeförderungsgewerbe sowie Spedition und Logistik. <https://www.wko.at/oe/statistik/branchenfz>

Wirtschaftskammer Österreich (2026c, 22. September). Konjunkturtest Transport und Verkehr, 2. Quartal 2026. <https://www.wko.at/oe/news/konjunkturtest-transport-und-verkehr-q2-2026>

BMIMI, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2025, 10. September). Bundesregierung einigt sich bei Lkw-Maut. <https://www.bmimi.gv.at>

Wirtschaftsnachrichten (2025, 11. September). Mauterhöhung Österreich 2025 (Angaben der Wirtschaftskammer Niederösterreich zur Umsatzrentabilität, Aussagen des Fachverbands Güterbeförderung zur Maut). <https://wirtschafts-nachrichten.at>



Lizenziertes Inkasso

Ihr Geld gehört auf Ihr Konto.

Transportunternehmen fahren in Vorleistung. incaseof.law sorgt dafür, dass das Geld für die Fahrt auch ankommt: digital, von der ersten Mahnung bis zur Exekution, im Inland wie im EU-Ausland. 100 % der Forderung für Sie, die Kosten trägt der Schuldner.



**Dr. Maximilian Kindler,
LL.M. MBA**

Gründer und Geschäftsführer
m.kindler@incaseof.law



Stephan Holzbach, MSc

CMO
holzbach@incaseof.law