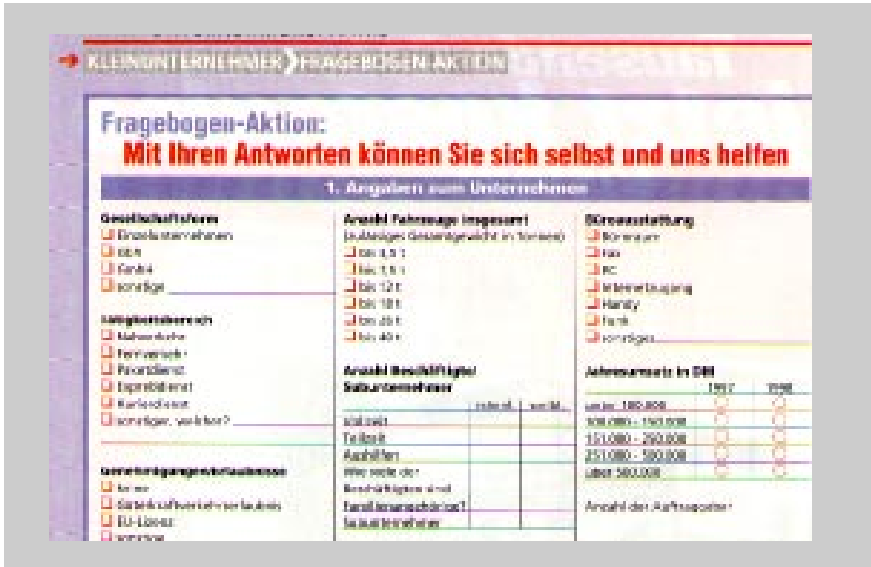


Rundbrief 2 Dezember 1999



Neue Selbständige in der Logistik

Rhein-Ruhr-Institut
für Sozialforschung und Politikberatung e.V.
Projektgruppe Logistik und Dienstleistung
(PROLOG)



Eine Umfrage der
Projektgruppe Logistik und Dienstleistung (PROLOG)

Kleinunternehmen im Transportgewerbe

Gesicherte Aussagen über die Situation von Kleinunternehmen im Transportgewerbe waren bisher nur in unzureichendem Ausmaß möglich. Die Projektgruppe Logistik und Dienstleistung (Prolog) hat im Juli dieses Jahres eine Befragung durchgeführt, in der die betroffenen Unternehmer selbst zu Wort kamen.

In diesem Rundbrief veröffentlichen wir die Ergebnisse unserer Befragung. Es geht um Unternehmensprofile und Tätigkeitsbereiche, Einschätzung des Marktes und der eigenen wirtschaftlichen Perspektive, Interessenvertretung, Weiterbildungs- und Beratungsbedarf von Unternehmen im Straßengüterverkehr und Unternehmen in der Binnenschifffahrt.

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen Unternehmerinnen und Unternehmern, die sich an der Umfrage beteiligt haben, bei der Zeitschrift VERKEHRS-RUNDSCHAU, die eine große Verbreitung des Fragebogens ermöglicht hat, bei den Industrie- und Handelskammern von Duisburg, Krefeld, Dortmund und Essen und den Bundesverbänden BVT, BdKEP, VDKT, BDS, Abt. Binnenschifffahrt, die uns ihre Mitgliedsadressen zur Verfügung gestellt haben sowie bei der DaimlerChrysler AG, die diesen Rundbrief finanziert und gedruckt hat.

Die Umfrage wurde im Rahmen des Projektes "Neue Selbständige in der Logistik" durchgeführt, das von der Europäischen Union und der Landesregierung NRW im Rahmen des Landesprogramms QUATRO finanziert wird.

Projekt Neue Selbständige in der Logistik

PROLOG-Team

Waldemar Mathejczyk
PROLOG / RISP
Tel.: 0203 / 36 30 330
mathejczyk@uni-duisburg.de

Dr. Hans Uske
PROLOG / RISP
Tel.: 0203 / 36 30 331
hans.uske@uni-duisburg.de

Marlies Dorsch-Schweizer
PROLOG / RISP
Tel.: 0203 / 36 30 332
dorsch-schweizer@uni-duisburg.de

Kontaktbüro

Rhein-Ruhr-Institut
Projektgruppe
Logistik und Dienstleistung
(PROLOG)
Gneisenastr. 79
47057 Duisburg
Tel.: 0203 / 36 30 330
Fax: 0203 / 36 32 596
<http://prolog.uni-duisburg.de>

Beratung

Dagmar Wäscher
Bundesverband
der Transportunternehmer e.V. (BVT)
Tel.: 0231 / 23 66 91
BVT.eV@t-online.de
<http://www.bvtev.de>

Hermann Völlings
Deutsche Postgewerkschaft (DPG)
Logistikprojekt der Gewerkschaften
DAG, DPG, HBV, IG Medien, ÖTV
HeVoellings@dpg.org
Tel.: 069 / 66 95 40 10

Das Projekt wird finanziert von der
Europäischen Union und der
Landesregierung NRW im Rahmen
des Programms QUATRO

Das RISP ist ein Institut an der





Prolog im RISP

Die Projektgruppe Logistik und Dienstleistung (Prolog) ist ein Kooperationsverbund von Wissenschaftlern mit langjähriger Projekterfahrung in den Bereichen Organisationsberatung, Weiterbildung, Forschung. Prolog ist eine Projektgruppe im Rhein-Ruhr-Institut für Sozialforschung und Politikberatung e.V. (RISP) an der Gerhard-Mercator-Universität - Gesamthochschule Duisburg.

Das Rhein-Ruhr-Institut (RISP) wurde im Herbst 1980 von Sozialwissenschaftlern der Duisburger Hochschule sowie Vertretern der Stadt Duisburg gegründet und 1983 vom Ministerium für Wissenschaft und Forschung des Landes NRW als wissenschaftliche Einrichtung an der Gerhard-Mercator-Universität - GH Duisburg anerkannt.

Schwerpunkt der Tätigkeit und Kompetenz des RISP ist die anwendungsorientierte Forschung, die vor allem dazu beitragen soll, in Kooperation mit der Praxis kritische Überprüfungen praktischer Problembearbeitungen durchzuführen sowie verbesserte Problemlösungen und neue Praxismodelle zu erarbeiten.

Veröffentlichungen zur Studie

Veröffentlichungen und Teilergebnisse unserer Studie sind auch in anderen Publikationen erschienen. Hier eine Auswahl:

- **Deutsche Verkehrszeitung (DVZ)**, 20.11.1999: Waldemar Mathejczyk / Dagmar Wäscher: „Ohne die Kleinen können die Großen nicht leben“
- **Die Mitbestimmung** 11/1999: Hans Uske / Marlies Dorsch-Schweizer / Waldemar Mathejczyk / Hermann Völlings: „Bereitschaft zum Risiko“
- **Der Selbständige in der Binnenschifffahrt**, Oktober 1999: „Befragung von Partikulierbetrieben in der Binnenschifffahrt“
- **Verkehrs-Rundschau** Nr. 36, 1999: „Ziel: Überleben“
- **Zeitschrift für Binnenschifffahrt** (im Erscheinen)
- **Schifffahrt und Technik** (im Erscheinen)

Die Bedeutung der Kleinunternehmen in der Transportbranche

Üblicherweise sind Belegschaftsgrößen und Umsatzzahlen die Kriterien, nach denen Klein-, Mittel- und Großbetriebe unterschieden werden. Die wirtschaftliche Bedeutung von Kleinunternehmen wird häufig über ihren Anteil an Betrieben, an Arbeitsplätzen und Beschäftigtenzahlen erklärt. Diese Zahlen sind inzwischen durchaus beeindruckend.

- Allein in Nordrhein-Westfalen sind knapp 90 % der Betriebe Kleinunternehmen mit einer Beschäftigtenzahl von 1-19 Beschäftigten.
- 26% aller Beschäftigten arbeiten in diesen Kleinbetrieben.
- Der Beschäftigtenanteil der Kleinbetriebe wächst. Die Zahl der Beschäftigten in Großbetrieben geht zurück.

Der zahlenmäßige Vergleich mit den Großunternehmen, die Anzahl der Betriebe und die Zahl der Beschäftigten geben aber nur eine sehr eingegrenzte Sichtweise der Bedeutung von Kleinunternehmen für die Wirtschaft wieder.

- Kleinunternehmen liefern im wirtschaftlichen Geschehen einen eigenständigen und notwendigen Beitrag.
- Sie besetzen die Tätigkeitsbereiche des Handwerks und der Dienstleistungen, die im Rahmen des Strukturwandels eine immer größere Rolle spielen.
- Sie übernehmen im Rahmen von Reorganisationsprozessen immer mehr Tätigkeitsbereiche, die ursprünglich von Großunternehmen wahrgenommen wurden.

Durch ihre kleinbetrieblichen Strukturen verfügen sie über die notwendige Flexibilität und können sich schneller auf veränderte Rahmenbedingungen einstellen.

Das Transportgewerbe bietet dafür ein gutes und wichtiges Beispiel. Wachsende Transportmengen, die Neuordnung der Logistikketten durch Outsourcing und die Veränderung der Marktstrukturen (z.B. Aufbrechen des Postmonopols) verstärken die Bedeutung der Klein- und Kleinstunternehmen. Die unternehmensübergreifende Arbeitsteilung und das Herunterbrechen der Logistikketten bis auf so kleine Einheiten wie den selbstfahrenden Unternehmer schafft immer mehr eigenständige Tätigkeitsbereiche, gleichzeitig aber auch verstärkte Abhängigkeiten. Allgemein gilt die Branche als risikobehaftet mit hoher Fluktuation von Existenzgründungen und Insolvenzen. Detaillierte Kenntnisse über die tatsächliche Situation der Klein- und Kleinstbetriebe in der Branche gibt es jedoch bisher nicht.

Es gab also gute Gründe, die Fachleute aus dem Straßen-güterverkehr und der Binnenschifffahrt in eigener Sache zu Wort kommen zu lassen.

Einige Ergebnisse im Überblick

Bei den Kleinunternehmen im Transportgewerbe (bis zu 20 Mitarbeiter) überwiegen die „Kleinsten“. Im Straßengüterverkehr haben knapp 67% bis max. 4 Beschäftigte und über 50% haben nur 1 bis 2 Fahrzeuge. In der Binnenschifffahrt zeichnen die Unternehmen mit knapp 88% bis max. 4 Beschäftigte und knapp 90% mit einem Schiff ein noch eindeutigeres Bild.

Entgegen gängiger Vorurteile verfügen über 95% der Unternehmer im Transportgewerbe über qualifizierte Schul- und Berufsausbildungsabschlüsse. Binnenschiffer haben mehrheitlich eine branchentypische Ausbildung und Berufstätigkeit vor der Selbständigkeit. Die Kleinunternehmer im Straßengüterverkehr kommen **häufig nicht aus der Branche**. Nur 27,6% gaben eine frühere Fahrtätigkeit an. Ohne einschlägige Genehmigungen oder Lizenzen sind dennoch nur knapp 20% der Kleinunternehmen im Straßengüterverkehr am Markt.

In den politischen Debatten wird immer wieder die Frage gestellt: **Sind die kleinen Unternehmer Selbständige oder abhängige Arbeitnehmer?** Fragt man die Kleinunternehmer selbst nach ihrem Status, fällt die Antwort recht eindeutig aus: Fast 90% sehen sich als Unternehmer. Nur 3,7% im Straßengüterverkehr und 1,4% in der Binnenschifffahrt bezeichnen sich als scheinselfständig.

Die **soziale Absicherung** der Unternehmer ist einerseits offenbar besser als ihr Ruf, andererseits aber auch verbesserungsfähig. Die meisten Kleinunternehmer haben eine Renten- oder Lebensversicherung, häufig beides. 60,2% im Straßengüterverkehr und 43,2% in der Binnenschifffahrt würden eine „Arbeitslosenversicherung“ für sich begrüßen.

Im Straßengüterverkehr haben 29,5% der Unternehmer **nur einen Auftraggeber**, in der Binnenschifffahrt sogar 57,5%. Dennoch schätzen die Kleinunternehmen ihre unternehmerischen Freiheiten relativ hoch ein.

Die **wirtschaftliche Situation der Kleinunternehmer** ist nicht immer ausreichend. 27,4% der befragten Unternehmen im Straßengüterverkehr hatten 1998 einen Jahresumsatz von unter 100.000 DM. Das kann für die Unternehmen problematisch werden.

Problematisch ist außerdem, daß gerade die kleinen Unternehmen der Branche **sehr auf sich allein gestellt** sind. Lediglich die etwas größeren Klein-Unternehmen (5-20 Mitarbeiter) arbeiten mehrheitlich mit anderen Unternehmen zusammen. Zwar können sich viele Unternehmen zukünftig eine solche Kooperation (in welcher Form auch immer) für die Zukunft

vorstellen. Es gibt jedoch auch hier die prägnante Abstufung: je kleiner das Unternehmen, um so geringer der Wunsch nach Zusammenarbeit.

Ihre eigenen Marktchancen bewerten Kleinunternehmer mehrheitlich höher und besser, als die Zukunftsaussichten und wirtschaftlichen Gegebenheiten der Gesamtbranche. Neu-Einsteiger betrachten dabei die Zukunftsaussichten rosiger als die „alten Hasen“.

Für die **Dynamik der Branche** spricht, daß 10,1% der Unternehmer seit nicht mal einem Jahr selbständig sind. 22,8% sind es seit höchstens 3 Jahren. Bei den 42,4%, die seit 10 Jahren und länger selbständig sind, kann man vermuten, daß es sich um etablierte Unternehmen handelt.

Das heißt nicht, daß die „Kleinen“ immer groß werden müssen, um sich in der Branche zu halten. Ein-Fahrzeug-Unternehmer erreichen offenbar nach 4 Jahren eine ausreichende Stabilität, um am Markt bestehen zu können.

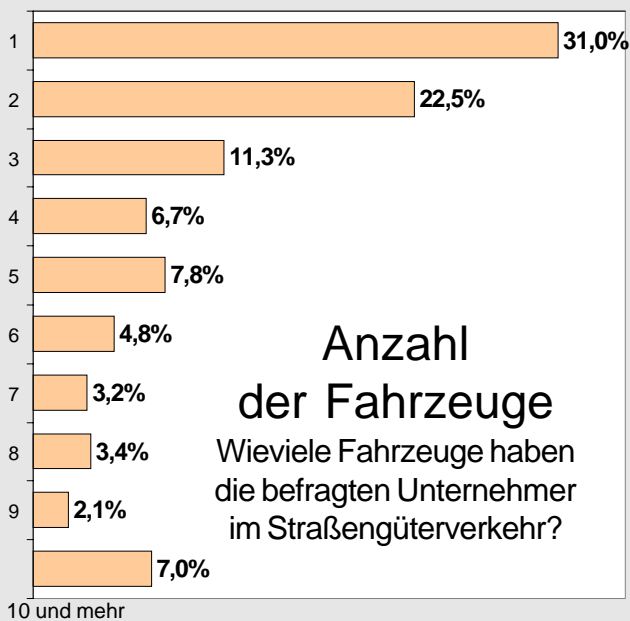
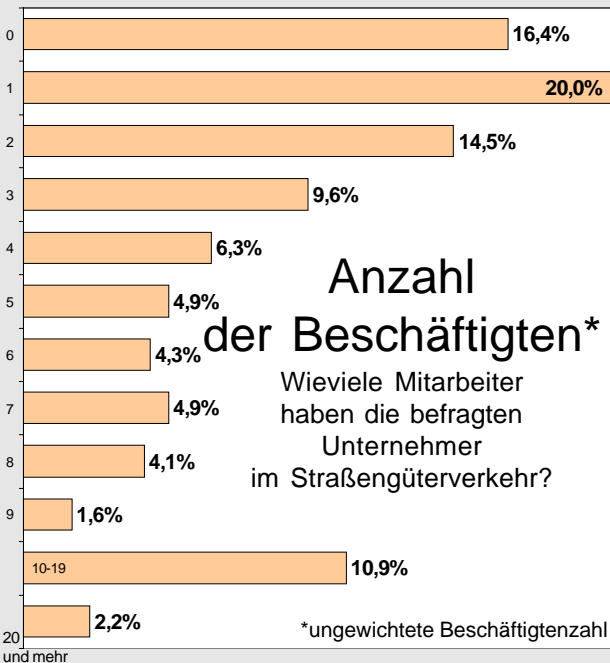
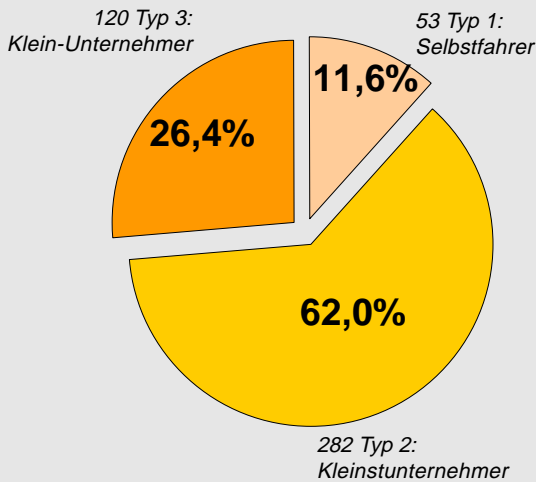
Bei den Binnenschiffern ist der Anteil junger Unternehmen wesentlich geringer.

Die **Verbändelandschaft** ist für die Unternehmer zum Teil unübersichtlich. Der Organisationsgrad bescheiden. Lediglich gut die Hälfte aller Unternehmen ist in Verbänden organisiert. In der aktuellen Unternehmensbefragung gaben aber nahezu alle befragten Unternehmer (96%) an, daß ihre Interessen in der Politik „gar nicht“ oder nur „gering“ vertreten werden. Fast ebenso viele (89%) halten eine politische und wirtschaftliche Interessenvertretung für notwendig.

Der **Beratungs- und Weiterbildungsbedarf** bei Kleinunternehmen im Transportgewerbe ist hoch und weitgefächert. Gesetzliche Bestimmungen sowie Transport- und Vertragsrecht haben bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs Priorität, für die Binnenschiffer besteht vor allem im EDV-Bereich Bedarf. Termine an den Wochenenden haben für alle Priorität. Ungefähr die Hälfte der Unternehmen äußert besonderes Interesse an einem „Grundkurs Selbständigkeit“. Kleinunternehmen sind auch bereit, für Beratungs- und Weiterbildungsangebote finanzielle Aufwendungen zu tragen.

Insgesamt bleibt festzuhalten: Im Gegensatz zur relativ homogenen Binnenschifffahrt **gibt es das typische Kleinunternehmen im Straßengüterverkehr nicht**. Je nach Größe des Kleinunternehmens oder je nach Marktsegment (Nah- und Fernverkehr, Kurier-, Express- oder Paketdienste etc.) unterscheiden sich nochmals die Problem- und Interessenlagen.

Unternehmenstypen



Unternehmensprofile

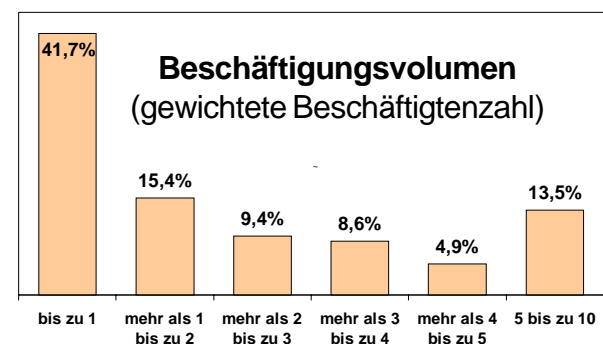
Ein selbstfahrender Unternehmer ohne Angestellte kann andere Probleme haben als der Kleinunternehmer mit 20 Beschäftigten. Um ein möglichst differenziertes Bild zeichnen zu können, haben wir daher drei Typen von Unternehmen unterschieden:

- Der *Selbstfahrer* hat maximal ein Fahrzeug, keine Vollzeitbeschäftigten oder Subunternehmer und höchstens eine Teilzeitkraft oder eine Aushilfe. Er verkörpert den selbstfahrenden Transportunternehmer "in Reinkultur".
- Der *Kleinstunternehmer* hat einen bis maximal vier Beschäftigte und ein oder mehr Fahrzeuge. Die Anzahl der Beschäftigten ist gewichtet.¹ In diese Kategorie fällt z.B. ein Unternehmen mit ein oder mehreren Fahrzeugen und fünf Teilzeitbeschäftigten.
- Das *Klein-Unternehmen* ist gewissermaßen das "große" Kleinunternehmen. Es hat fünf bis maximal zwanzig Beschäftigte. Auch hier ist die Anzahl der Beschäftigten gewichtet. Hat ein Unternehmer z.B. 30 Teilzeitkräfte, so fällt er dennoch in diese Kategorie.

455 Befragte konnten wir diesen Typen zuordnen.

Auffallend war die geringe Zahl der Selbstfahrer mit nur 11,6% der Befragten. Hier könnte die aktuelle politische Diskussion eine leichte Verschiebung der Ergebnisse bewirkt haben. Viele haben die Beschäftigtenzahl nicht genannt oder vielleicht aktuell angepaßt. Außerdem sind es nach unserer Einschätzung gerade die selbstfahrenden Unternehmer, die wir mit unserem Fragebogen am schlechtesten erreicht haben. Schließlich ist anzumerken, daß der Anteil der Selbstfahrer klein ausfällt, weil die Spannweite der Kleinunternehmen relativ groß gewählt wurde.

¹ Da die Beschäftigtenzahl in dieser Branche sehr stark durch Aushilfen und Teilzeitbeschäftigte geprägt ist, nahmen wir für die Analyse in Form einer Gewichtung die Umrechnung auf Vollzeitbeschäftigung vor: Wir versehen die Teilzeitbeschäftigten mit dem Faktor 0,5 und die Aushilfen mit dem Faktor 0,2. D.h. ein Vollzeitbeschäftigter hat den Wert 1,0. Zwei Teilzeitbeschäftigte mit je einem Wert von 0,5 zusammen erhalten z.B. aber auch den Wert 1,0.



Bei den befragten Binnenschiffen lassen sich drei Typen von Unternehmen unterscheiden:

- Der *Klein-Partikulier* mit nur einem Schiff,
- der *Partikulier* mit 2 oder 3 Schiffen,
- das kleine *Binnenschiffahrts-Unternehmen* mit mehr als 3 Schiffen.

In der Befragung konnten wir 130 Befragte diesen Unternehmensgrößen zuordnen. Davon waren

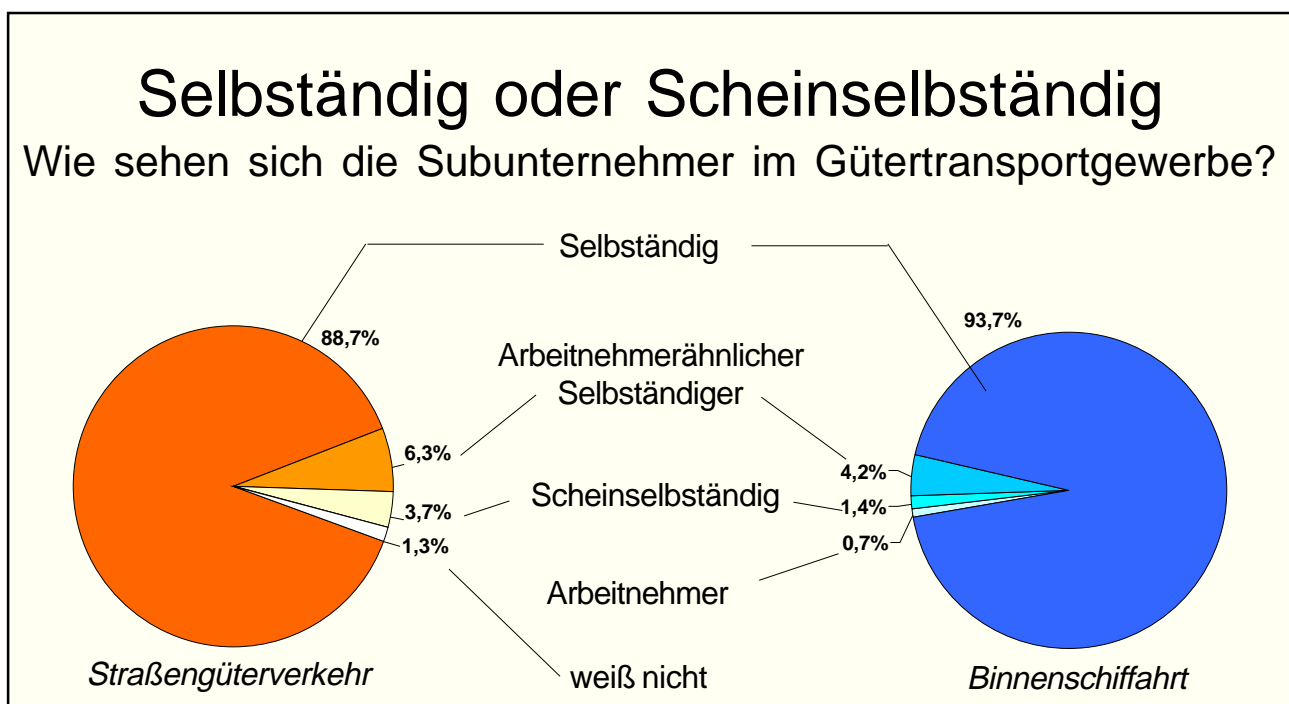
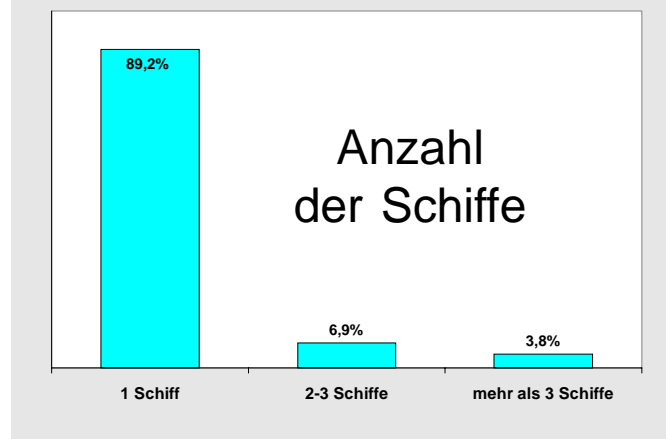
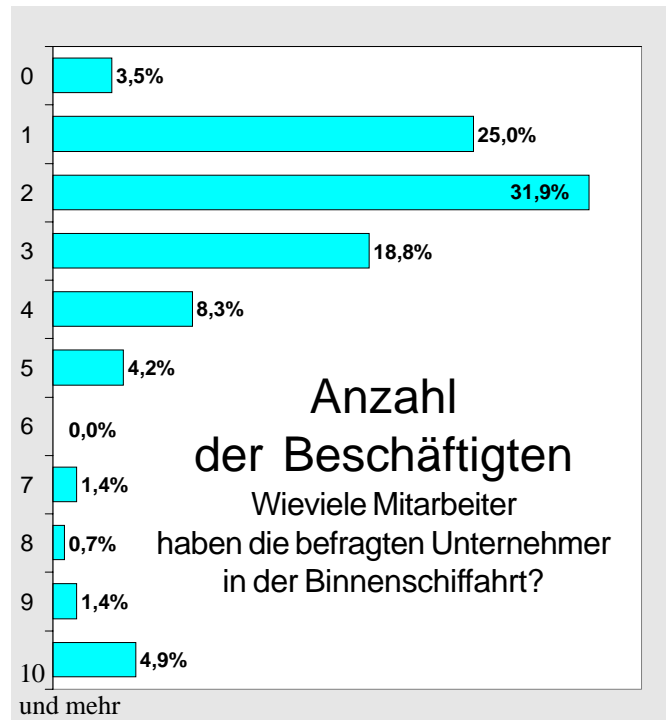
116 Typ 1: Klein-Partikulier,

9 Typ 2: Partikulier,

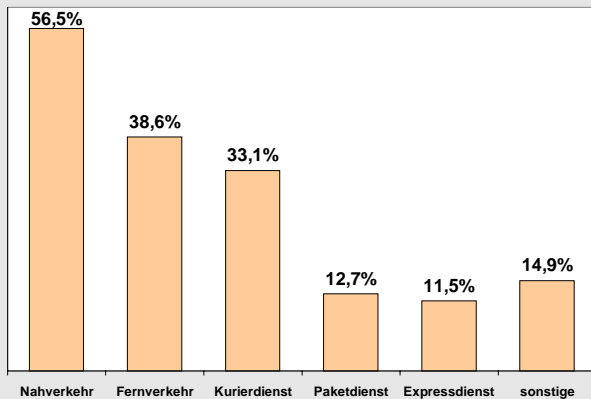
5 Typ 3: Binnenschiffahrts-Unternehmen.

Bei den Unternehmensgrößen in der Binnenschiffahrt herrscht damit deutlich der Klein-Partikulier mit einem Schiff vor. Auch die Schiffsgröße tendiert zum Kleinbetrieb: Über $\frac{3}{4}$ der befragten Unternehmer besitzen ein Schiff der Größenordnung bis zu 85 m. Die restlichen gaben 86-110m an. Nur 1% liegt darüber.

Ein Großteil der Partikuliere führt das Unternehmen offensichtlich als klassischen Familienbetrieb. Jedenfalls gaben 49,7 % an, eine weibliche Beschäftigte zu haben, die Familienangehörige ist. 17,2 % gaben an, einen männlichen Familienangehörigen zu beschäftigen.



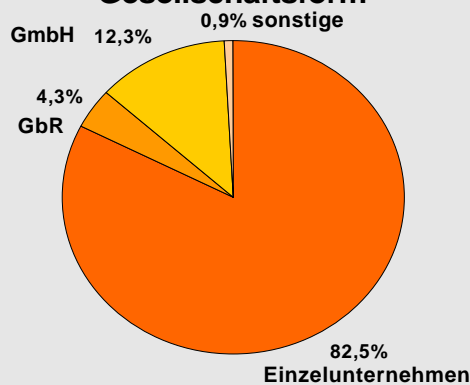
Tätigkeitsbereich



Kleinunternehmen sind in den verschiedensten Bereichen tätig, im Nah- und Fernverkehr, sowie im Kurier-, Express- und Paketbereich. Ein großer Teil (47%) der befragten Unternehmen verortet sich in zwei oder sogar mehr Bereichen am Markt. 53% gaben nur einen Tätigkeitsbereich an, auf den sie offensichtlich spezialisiert sind. (Die Angaben erfolgten mit möglicher Mehrfachnennung.)

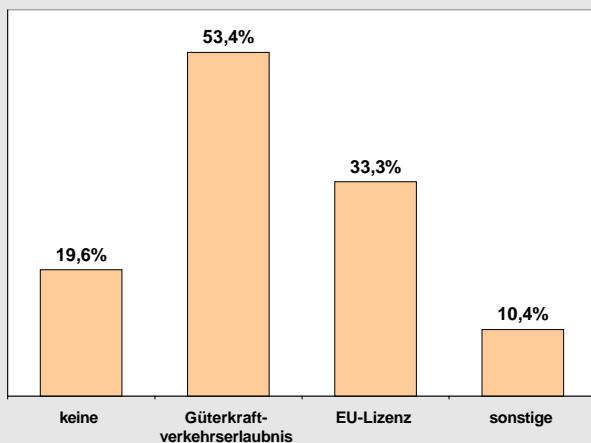
Die Vielfalt der Branche kommt auch durch zusätzliche Nennungen zum Ausdruck. Die Bandbreite der Angaben umspannte u.a. "Internationale Verkehre", "Briefdienste" und "Umzugsverkehre".

Gesellschaftsform



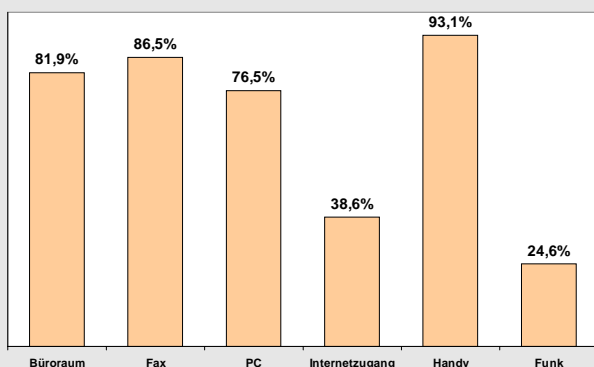
Die bevorzugte Gesellschaftsform ist, wie in den meisten anderen Gewerbezeigen auch, die Personengesellschaft. Je größer die Unternehmen sind, desto häufiger existieren sie als GmbH.

Genehmigungen



Erstaunlich hoch ist die Anzahl der vorhandenen Genehmigungen und vor allem EU-Lizenzen. Wahrscheinlich haben viele Unternehmen bereits von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, alte Fern- bzw. Nahverkehrsgenehmigungen gegen EU-Lizenzen umzutauschen, weil die EU-Lizenz sowohl für den nationalen wie für den internationalen Güterverkehr gilt. Teilweise verfügen Unternehmen über 2 und mehr Genehmigungen.

Büroausstattung



Die Transportbranche gilt nicht gerade als High-Tech-Gewerbe. Tatsächlich zeigen die Antworten der Unternehmer aber einen beachtlichen Modernitätsgrad. Die technische Ausstattung mit Informations- und Kommunikationstechnik ist hoch. Auch kleine Unternehmen der Transportbranche stellen sich offensichtlich den neuen Anforderungen bzw. sind in vielfältiger Weise von der Nutzung dieser neuen Technik abhängig.

Allerdings gibt es auch hier ein Gefälle nach Unternehmensgröße. Für die "Kleinen" unter den Kleinen gehören PC und Internet noch seltener zur täglichen Arbeit.

Partikuliere arbeiten vornehmlich - mit kleinen Schiffen und wenig Personal - im Trockengüterbereich, wo Investitionskosten für die technische Ausstattung und Personalkosten für die Beschäftigten an Bord auf niedrigerem Niveau blieben. 12 % haben sich in der Tankschiffahrt etabliert.

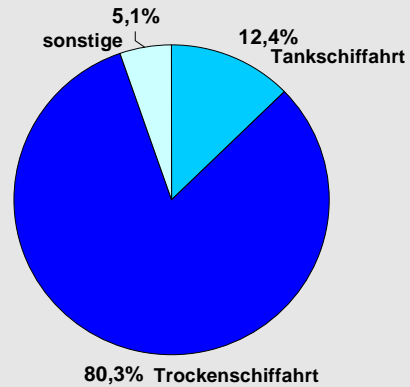
Auch bei den Partikulieren ist die Einzelunternehmung die bevorzugte Gesellschaftsform.

Partikuliere, Genossenschaftspartikuliere und auch freifahrende Partikuliere prägen zu ungefähr gleich hohen Anteil die Binnenschiffahrt. Dieses überrascht, weil Experten die Bedeutung der freifahrenden Partikuliere nicht mehr so hoch bewertet, und die Anzahl erheblich geringer geschätzt haben.

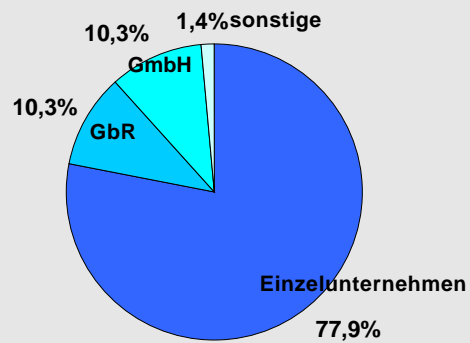
Die Antworten zur Technik-Ausstattung für den Bereich Binnenschiffahrt zeigen gegenüber der "Telematik-Umfrage" des Bundesverkehrsministeriums vom Mai 1998 einen gestiegenen Modernitätsgrad. Besonders interessant ist die Angabe, daß 35,4% über einen PC an Bord verfügen, 10% haben bereits einen Internetzugang an Bord. Handy bzw. Funk an Bord sind obligatorisch.¹

¹ Die Zahlen sind gegenüber einer ersten Veröffentlichung geringfügig korrigiert, weil nachträglich eingegangene Fragenbögen berücksichtigt wurden.

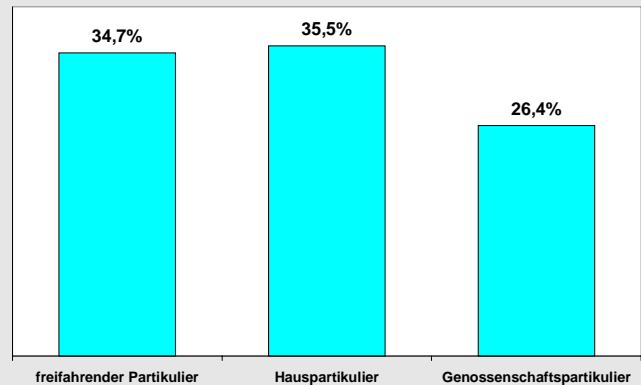
Tätigkeitsbereich



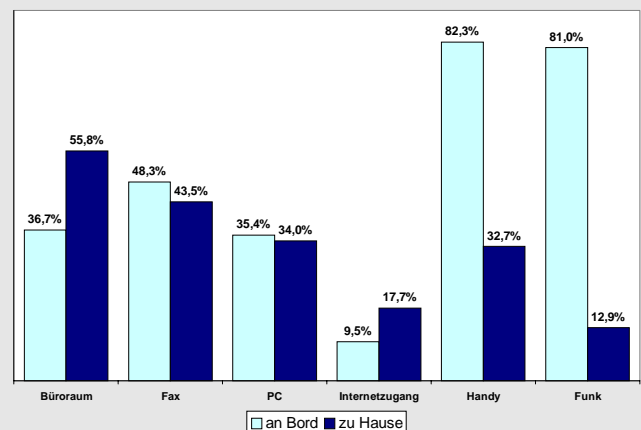
Gesellschaftsform



Sehen Sie sich als...

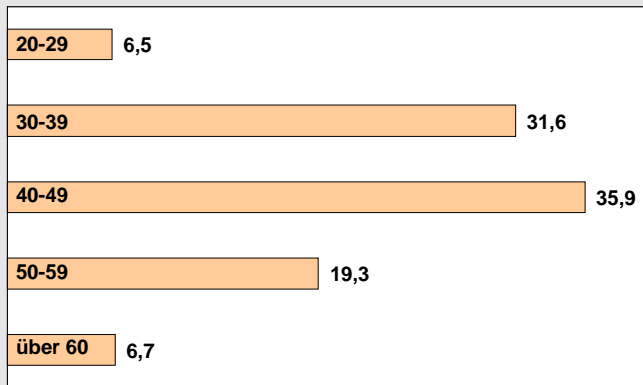


Technische Ausstattung



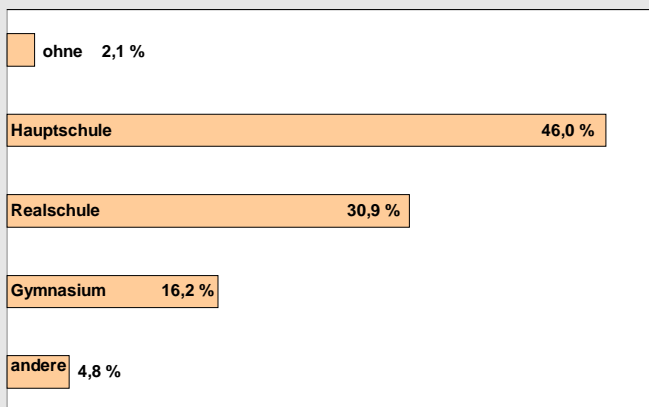
Unternehmerprofile

Altersstruktur



Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 43 Jahre.

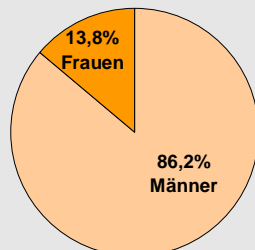
Schulabschluß



Fast alle Unternehmer haben einen qualifizierten Schulabschluß. Der Hauptschulabschluß überwiegt.

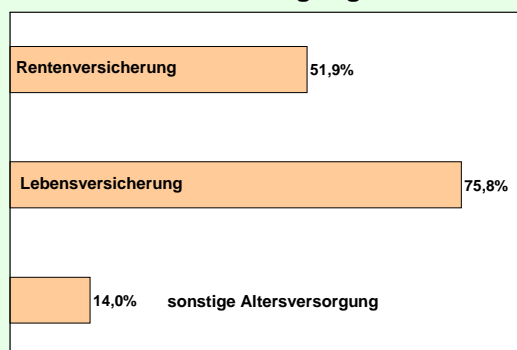
27% der Selbständigen waren vorher als Fahrer tätig. Ansonsten kommen die Unternehmer aus den unterschiedlichsten Berufen. Über die Hälfte war vorher branchenfremd.

Unternehmer/innen



Die Transportbranche ist auch bei den Kleinunternehmen männlich dominiert. Das gilt für die Unternehmer, wie für ihre Angestellten.

Altersversorgung

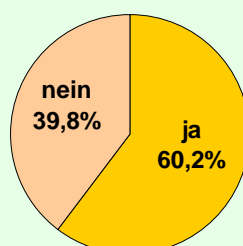


Soziale Absicherung

Ein wichtiger Punkt in der Debatte über Scheinselbständigkeit ist der Verdacht, Kleinunternehmer betreiben nur eine mangelnde soziale Eigenvorsorge. Nach Angaben der Unternehmer sind 98 % krankenversichert, 91,9 % gaben an, über eine Altersvorsorge zur Verfügung. 51,9 % sind rentenversichert, zum Teil zusätzlich zur Lebensversicherung.

Allerdings spiegeln die Antworten zur sozialen Absicherung auch die häufig unsichere Lage der Subunternehmer wieder. 60,2% der Befragten würden es begrüßen, wenn es eine Art „Arbeitslosenversicherung“ für sie gäbe.

„Würden Sie eine
'Arbeitslosenversicherung'
für sich begrüßen“?

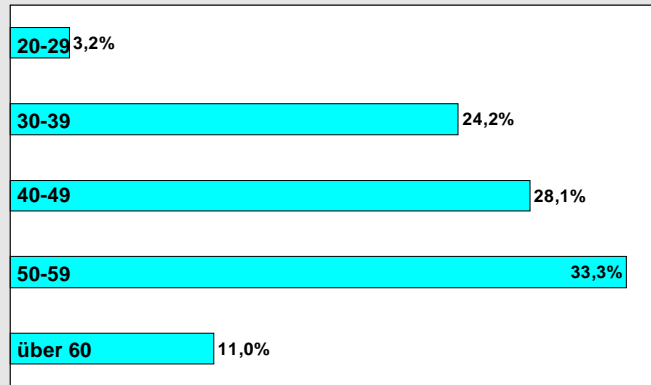


Die Unternehmer in der Binnenschifffahrt sind deutlich älter als im Straßengüterverkehr. Über 1/3 der Befragten sind über 55 Jahre alt.

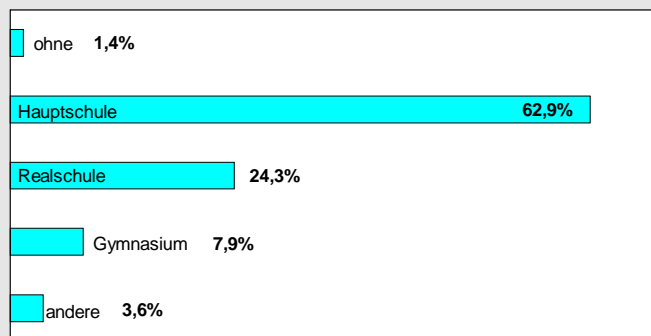
Bei den Binnenschiffen überwiegt der Hauptschulabschluß. Fast alle Unternehmer verfügen über eine einschlägige Ausbildung (Binnenschiffer, Schiffsführer). 17% der Befragten gaben an, eine sonstige Ausbildung gemacht zu haben.

Verglichen mit dem Straßengüterverkehr ist der Männeranteil in der Binnenschifffahrt noch größer.

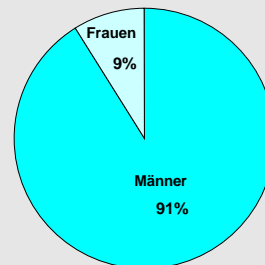
Altersstruktur



Schulabschluß

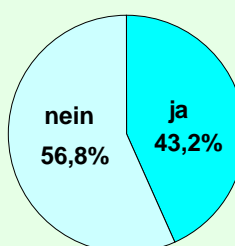
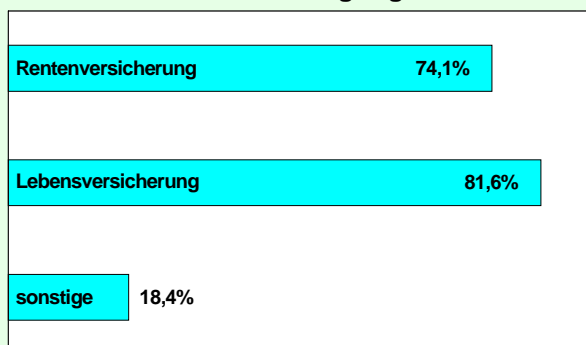


Unternehmer/innen



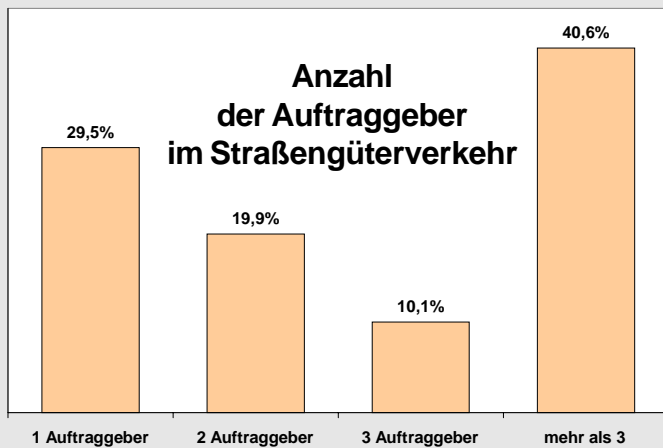
Die Altersvorsorge der Binnenschiffer hat ebenfalls zwei Standbeine und ist vergleichsweise noch stärker ausgeprägt als im Straßengüterverkehr. Die Arbeitslosenversicherung hat offensichtlich weniger Relevanz. Allerdings sind es immerhin 43,2 %, die sie sich wünschen würden.

Altersversorgung

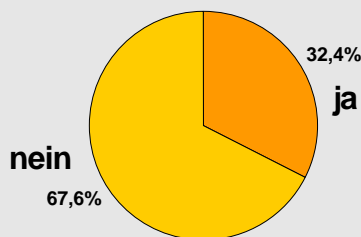


„Würden Sie eine ‘Arbeitslosenversicherung’ für sich begrüßen“?

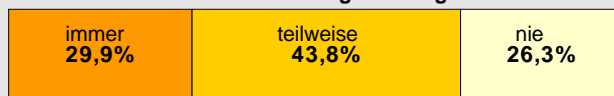
Die Unternehmer und ihre Auftraggeber



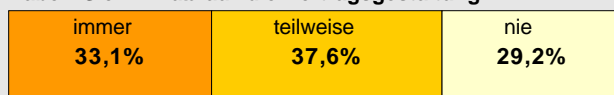
Werden Sie bei der Erledigung Ihrer Aufgaben durch die Auftraggeber behindert?



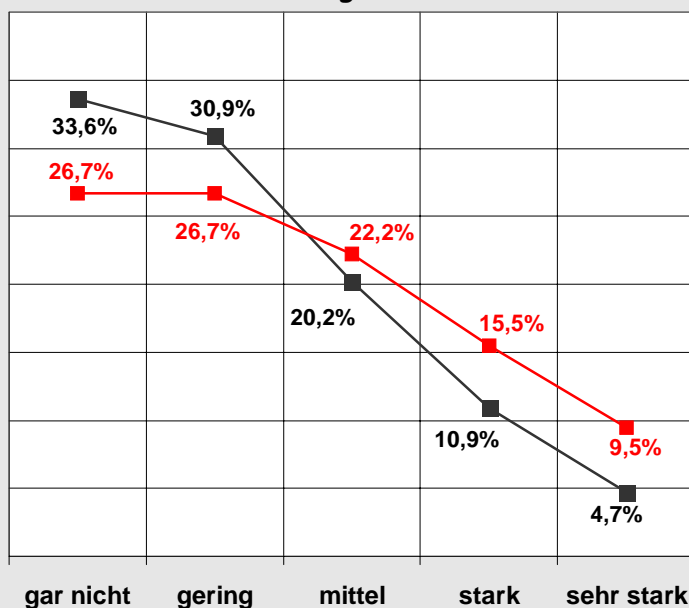
Haben Sie Einfluß auf die Preisgestaltung?



Haben Sie Einfluß auf die Vertragsgestaltung?



Einbindung in die Organisation des Auftraggebers im Straßengüterverkehr



■ Sind Sie in ihrer unternehmerischen Tätigkeit in die Organisation ihrer Auftraggeber eingebunden?

■ Sind Sie den Weisungen des Auftraggebers unterworfen?

Die Frage nach der Anzahl der Auftraggeber hat durch die aktuelle Diskussion über Scheinselbständigkeit eine enorme Brisanz. So überrascht es nicht, daß sich hier nur knapp 400 Unternehmer geäußert haben.

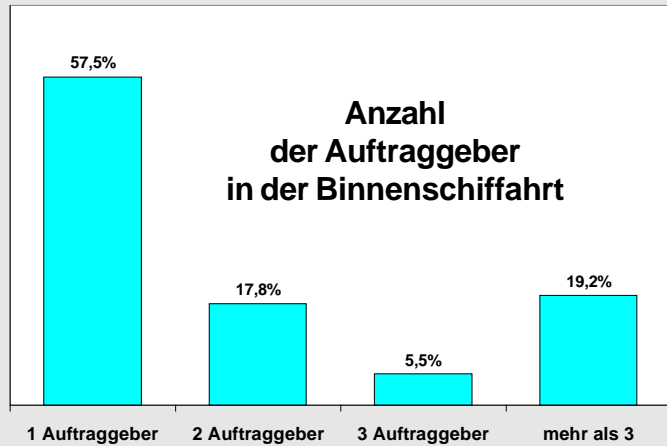
In der Diskussion über Scheinselbständigkeit wurde häufig vermutet, die Unternehmer seien in die Organisation ihrer Auftraggeber derart eingebunden, daß ihre Tätigkeit eigentlich als Arbeitnehmerfunktion gewertet werden müsse.

Unsere Umfrage zeigt dazu ein differenziertes Bild. In der Mehrzahl betonten die Befragten ihre unternehmerischen Freiheiten. Allerdings könnte die Nähe des Fragegegenstands zu den Ermittlungsbögen zur Scheinselbständigkeit-/Selbständigkeit bewußt oder unbewußt eine Verzerrung in Richtung "geringe organisatorische Eingebundenheit" und „geringe Weisungsgebundenheit“ bewirkt haben.

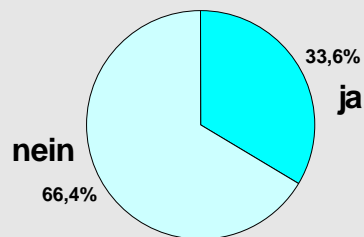
Viele Unternehmer äußerten in Gesprächen mit uns (und z.T. auch schriftlich) durchaus Mißstände in der Zusammenarbeit mit den Auftraggebern.

Über die Hälfte der befragten Binnenschiff-
fahrtsunternehmen fährt für nur einen Auf-
traggeber.

Die Antworten auf die Fragen zur möglichen
Einflußnahme auf Preis- und Vertragsge-
staltung lassen kein eindeutiges Bild zu. Die
Ergebnisse spiegeln möglicherweise das
Dilemma der Kleinunternehmer wieder. Sie
haben zwar die grundsätzliche Freiheit, ein
Angebot nicht anzunehmen, sie können
"nein" sagen. Allerdings gewährleistet die
Konkurrenzlage auch einen beständigen
Anpassungsdruck an die Marktbedingun-
gen, der die Handlungsfreiheiten sehr ein-
schränkt.



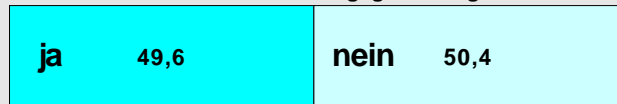
Werden Sie bei der Erledigung Ihrer Aufgaben
durch die Auftraggeber behindert?



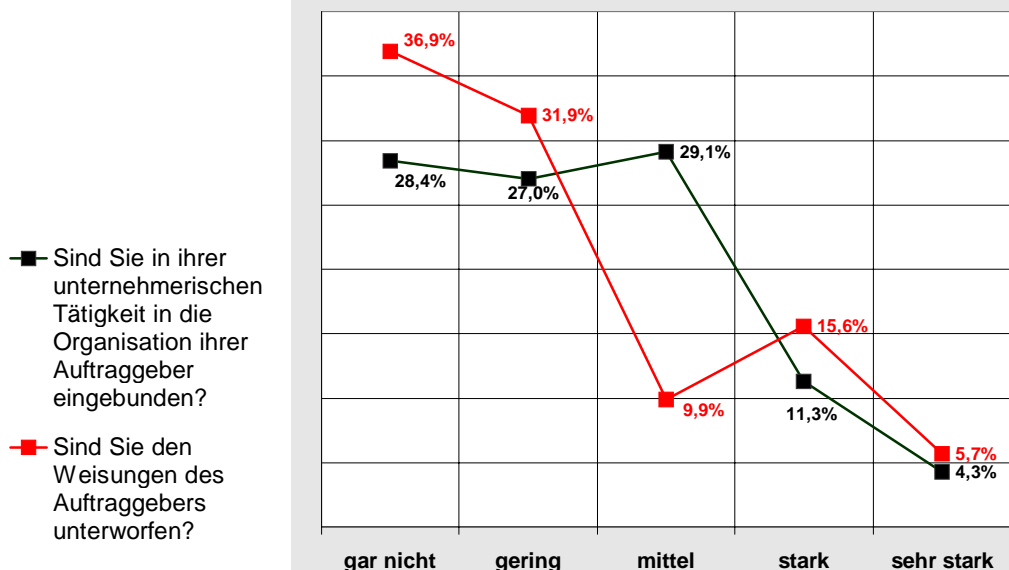
Haben Sie Einfluß auf die Preisgestaltung?



Haben Sie Einfluß auf die Vertragsgestaltung?

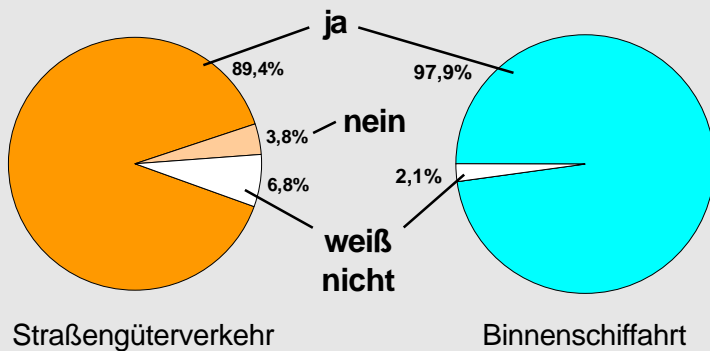


Einbindung in die Organisation des Auftraggebers
in der Binnenschifffahrt



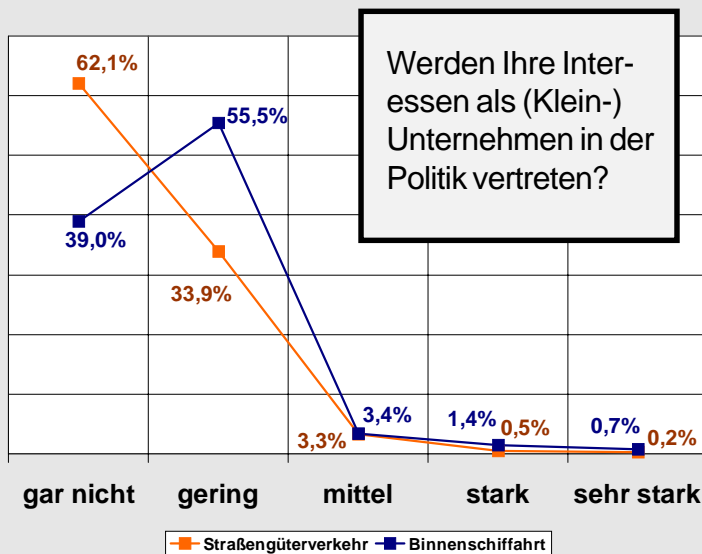
Interessenvertretung

Ist aus Ihrer Sicht eine politische und wirtschaftliche Interessenvertretung für Ihre Belange notwendig?



Nahezu alle befragten Unternehmer gaben an, daß ihre Interessen in der Politik "gar nicht" oder nur "gering" vertreten werden. Fast ebenso viele halten eine politische und wirtschaftliche Interessenvertretung für notwendig.

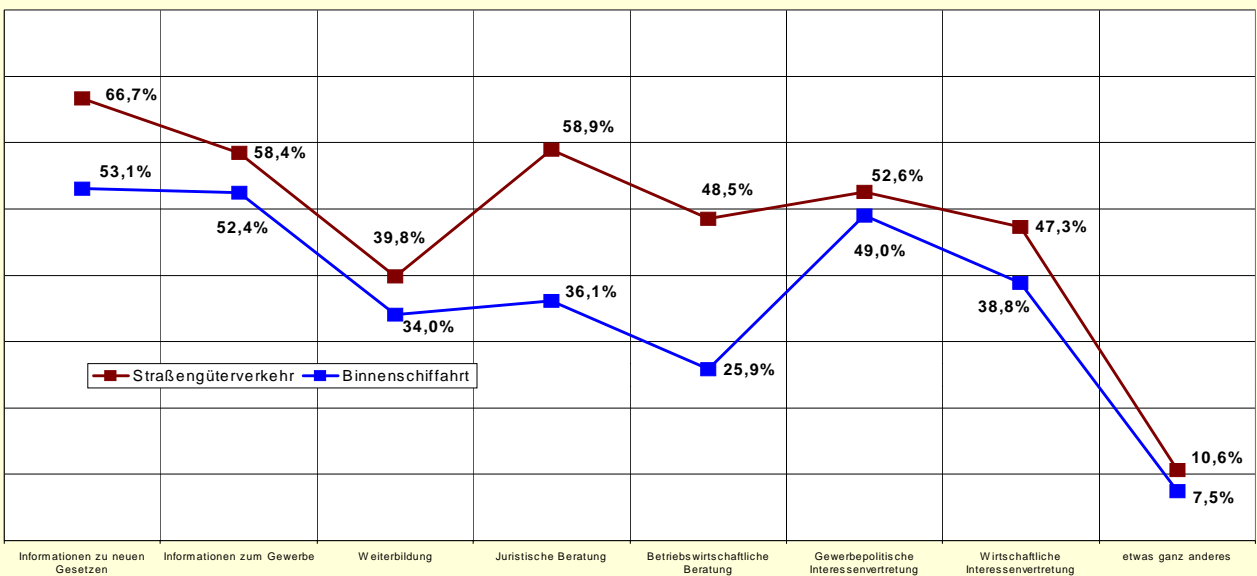
Obwohl die Bedeutung der Kleinunternehmen im Güterverkehr in den letzten Jahren ständig gestiegen ist, und obwohl sich mehrere Verbände und seit einiger Zeit auch die Gewerkschaft um sie bemühen, bestehen deutliche Defizite bei der Interessenvertretung.



Über die Hälfte gab an, in einem Verband zu sein. Bei der Frage nach der jeweiligen Organisation zeigt sich allerdings, daß der Begriff "Verband" sehr weit interpretiert wurde. Es wurde nicht zwischen obligatorischen (z.B. Industrie- und Handelskammern, Berufsgenossenschaft) und freiwilligen (z.B. BVT, BDKEP, VDKT, BGL, BDS) Mitgliedschaften unterschieden. Vielmehr gaben die Befragten ein Spektrum ganz unterschiedlicher Institutionen an, so daß der Eindruck entsteht, daß die Landschaft der Interessenvertretung für die Unternehmen unübersichtlich ist oder zumindestens uneinheitlich wahrgenommen wird.

Eine gewerkschaftliche Interessenvertretung können sich die Kleinunternehmer in der Regel nicht vorstellen.

Was müßte eine Interessenvertretung für die Kleinunternehmen leisten?



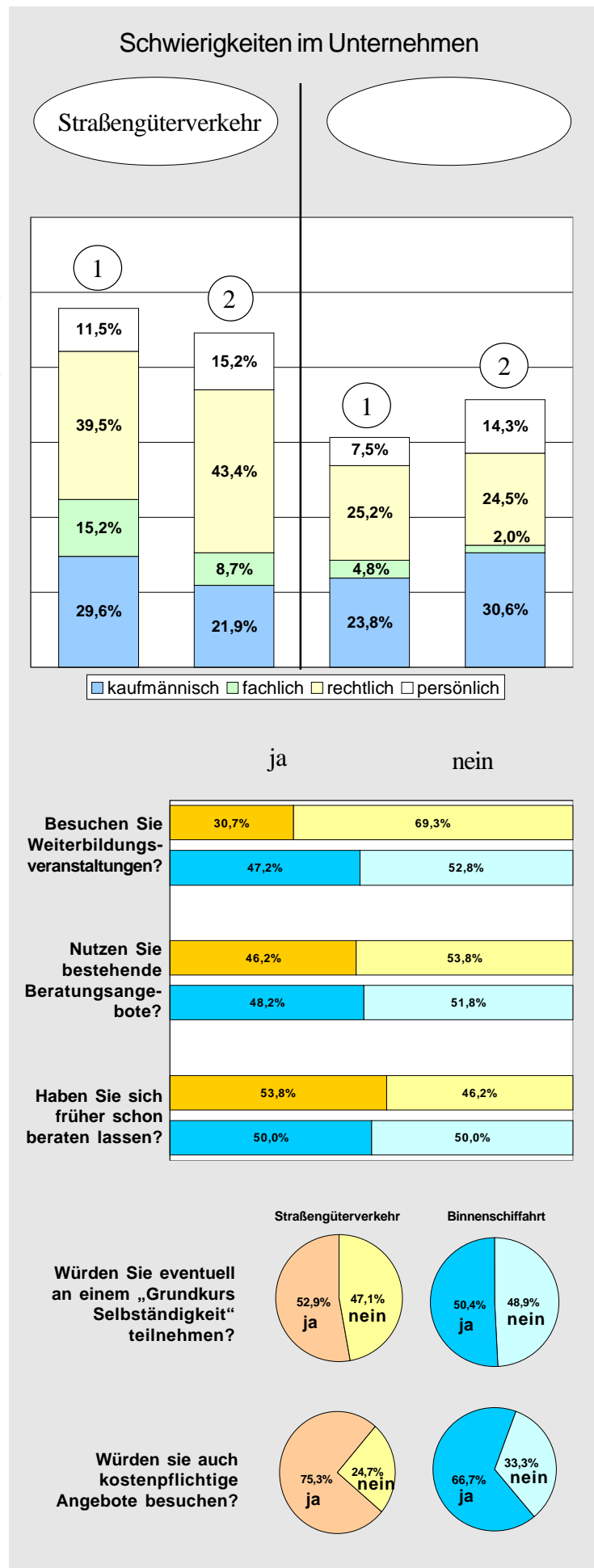
Prozentangaben bei möglicher Mehrfachnennung

Beratungs- und Weiterbildungsbedarf

Um den Weiterbildungsbedarf zu ermitteln fragten wir zunächst:

1 Wo hatten Sie bei der Gründung Ihres Unternehmens die größten Schwierigkeiten?

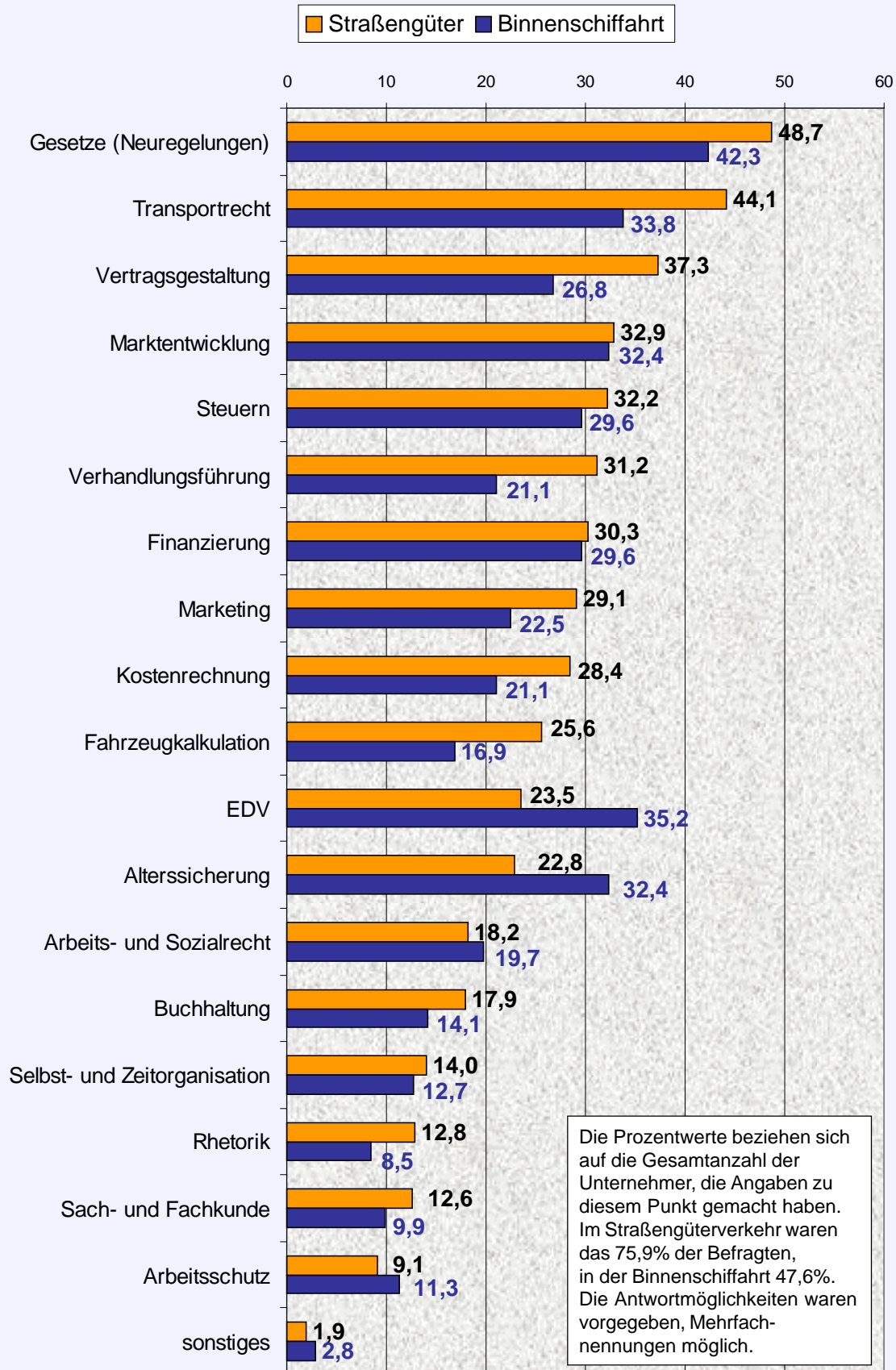
2 Wo sehen sie zur Zeit Probleme für Ihr Unternehmen?



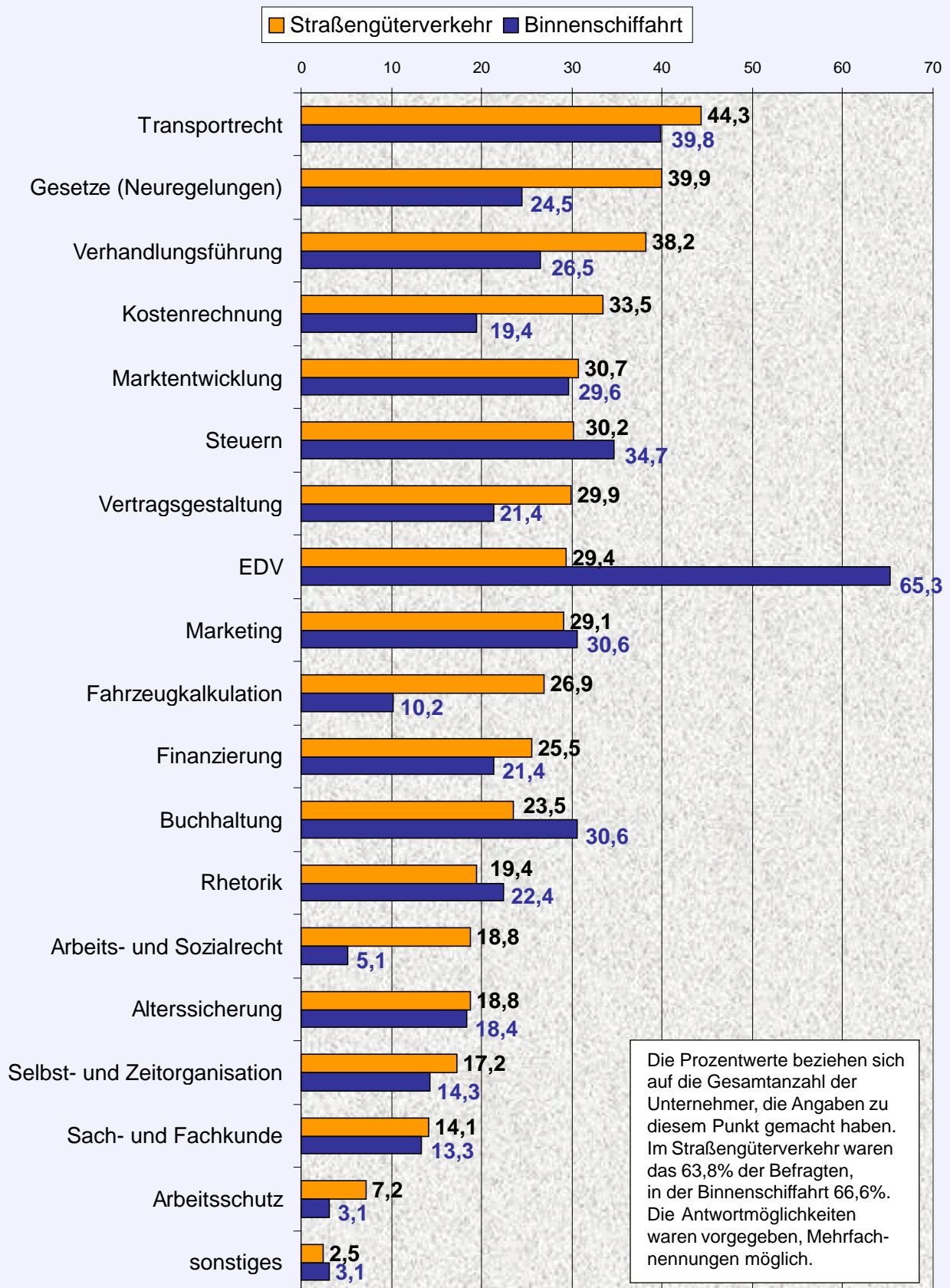
Weiterbildungsangebote müssen auf die besonderen Arbeitszeitbedingungen der Branche zugeschnitten sein. Transportunternehmen haben oft besondere Arbeitszeiten, die von einer normalen Arbeitswoche abweichen. Verständlicherweise haben Partikuliere den Wunsch nach zeitlich überschaubaren Angeboten, vorzugsweise am Wochenende. 38,7% wünschen sich eine Schulung von maximal einem Tag und 24,2% wünschen sich Veranstaltungen am Wochenende. Aber auch Kleinunternehmer des Straßengüterverkehrs (77,4%) haben den Wunsch nach kurzzeitigen Wochenend-Angeboten.

Obwohl der „Grundkurs Selbständigkeit“ nicht weiter definiert war, würden gut 50% der Befragten daran teilnehmen.

Beratungsinteresse bei Kleinunternehmern



Weiterbildungsinteresse bei Kleinunternehmern



Zukunftsperspektiven

Wie sieht die wirtschaftliche Situation kleiner Unternehmen im Transportgewerbe aus? Um hier eine Einschätzung zu bekommen, fragten wir zunächst nach dem Jahresumsatz.

Kleinunternehmer im Straßengüterverkehr waren bis auf ihren Anteil unter 100.000 DM Jahresumsatz im Jahre 1998 erstaunlich gleichbleibend über alle weiteren Umsatzgrößen verteilt. Mehrheitlich lag der Jahresumsatz jedoch in der Größenordnung bis 250.000 DM.

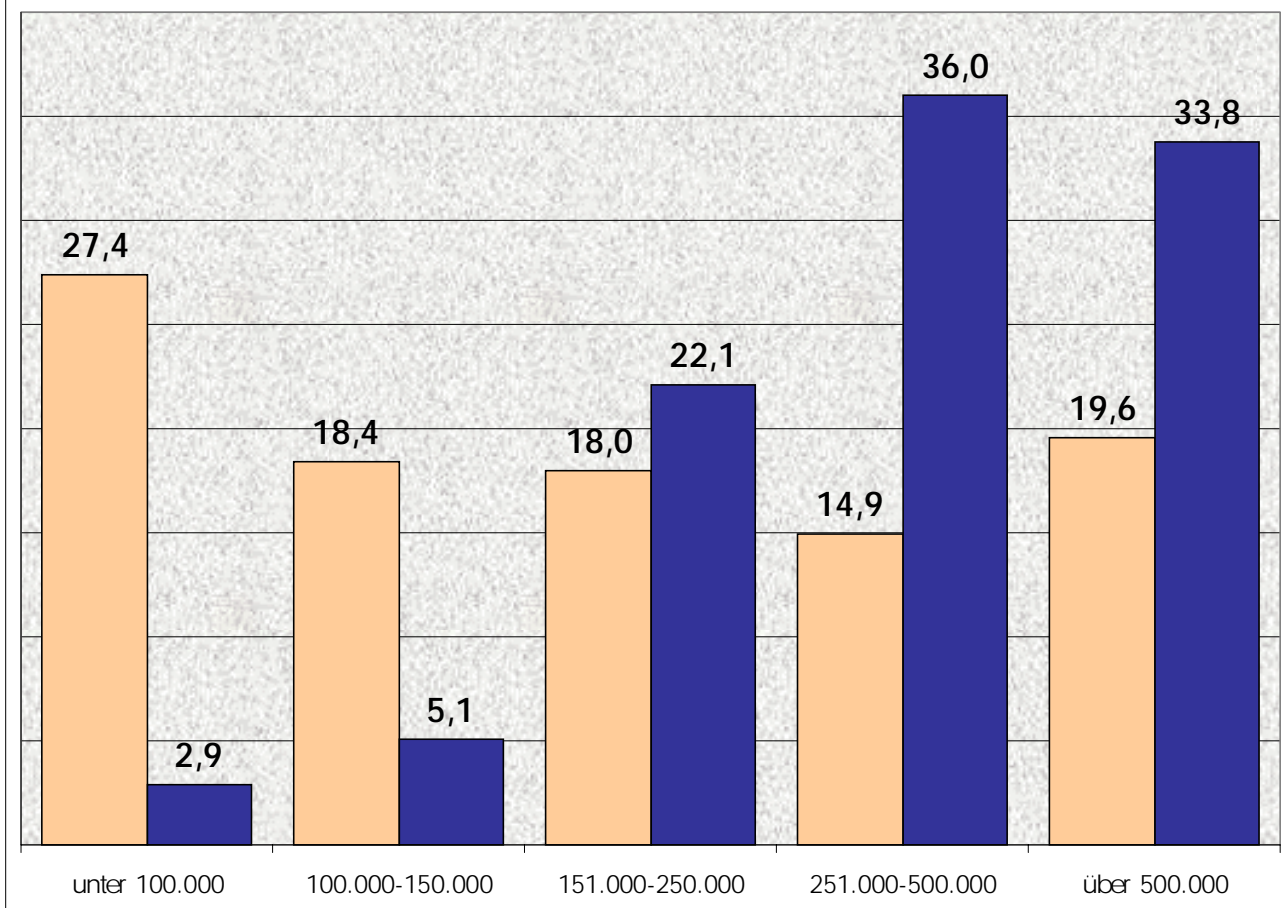
Bei den Binnenschiffern liegt die Mehrheit der Unternehmen in dem Bereich eines Jahresumsatzes über 250.000 DM. Die hohen Anteile über 500.000 DM Jahresumsatz beinhalten Betriebe, die über 1 Million Jahresumsatz angaben.

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmer ist nicht immer ausreichend und kann für die Unternehmen problematisch werden. Wenn man bedenkt, daß in

den Umsatzzahlen nicht nur die kompletten Betriebskosten, sondern auch der Unternehmerlohn, die Krankenversicherung und Altersvorsorge enthalten sind, ist es zumindest für die Unternehmen im Straßengüterverkehr unter 100.000 Umsatz und zwei Fahrzeugen äußerst fragwürdig, ob sie bestehen können. Diese besonders ungünstige Konstellation trifft allerdings nur auf eine sehr kleine Anzahl von Unternehmen zu.

Für die vorne genannte Unternehmenstypologie ergibt die Betrachtung des Jahresumsatzes im Straßengüterverkehr ein noch differenziertes Bild. Natürlich hängt der Umsatz auch von der Betriebsgröße ab. Im Bereich des Straßengüterverkehrs liegen *Klein-Unternehmen* (Typ 3) mit ca. 70 % über der Marge von 500.000 DM. Die Hälfte der Selbstfahrer (Typ 1) (54,3%) haben dagegen weniger als 100.000 DM Umsatz. Bei den *Kleinstunternehmern* (Typ 2) sind es aber auch noch knapp $\frac{1}{4}$ (24,1%), die unter dieser Schwelle bleiben. Immerhin noch ca. 45% der *Kleinstunternehmer* haben nicht mehr als 150.000 DM Umsatz.

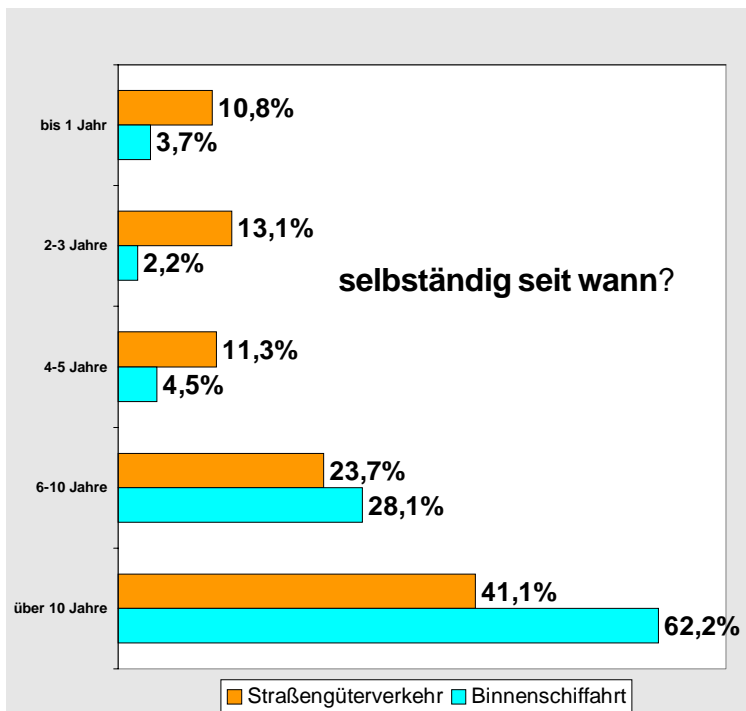
Umsatz 1998 bei Kleinunternehmen in der Transportbranche*



*Verteilungszahlen vor Zuordnung zur Unternehmensgröße

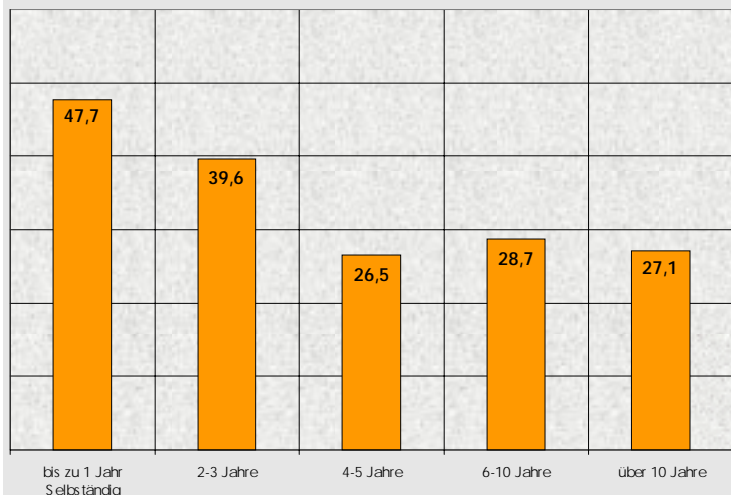
Für die Dynamik des Straßengüterverkehrs spricht, daß 10,1% der Unternehmer seit nicht mal einem Jahr selbständig sind. 22,8% sind es seit höchstens 3 Jahren. Bei den 42,4%, die seit 10 Jahren und länger selbständig sind, kann man vermuten, daß es sich um etablierte Unternehmen handelt.

Bei den Binnenschifffern gibt es dagegen kaum neue Unternehmen. Die Branche ist durch traditionelle Unternehmen geprägt.

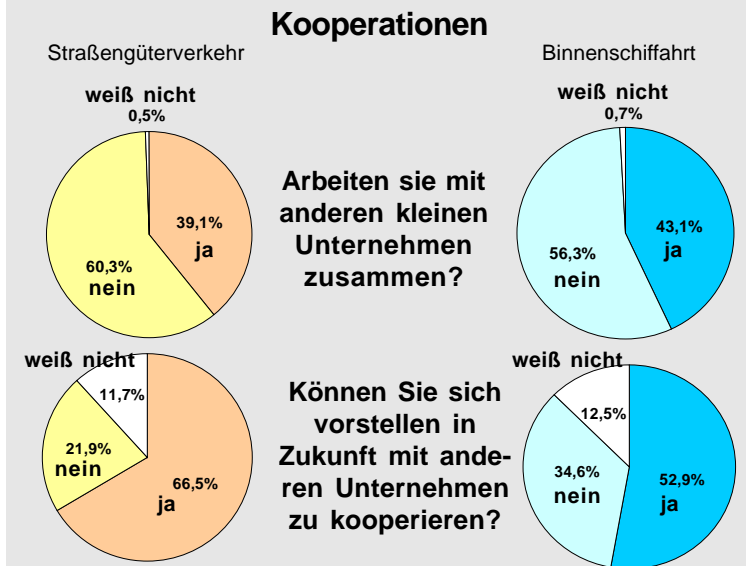


Bei den „Einsteigern“ sind fast die Hälfte „Ein-Fahrzeug-Unternehmen“. Danach sinkt die Zahl. Dennoch heißt die Alternative nicht unbedingt „Wachsen oder Aufgeben“. Zwar nimmt die Zahl der Ein-Fahrzeug-Unternehmer zunächst rapide ab, bleibt dann aber konstant. Offenbar erreichen Ein-Fahrzeug-Unternehmer nach 4 Jahren eine ausreichende Stabilität, um am Markt bestehen zu können.

1 Fahrzeug-Unternehmen im Straßengüterverkehr



Im Straßengüterverkehr steht der Wunsch nach Zusammenarbeit und Kooperation mit anderen Unternehmen deutlich im Widerspruch zur aktuellen Situation. Für die Binnenschifffahrt ist diese Diskrepanz geringer. Differenziert man weiter, dann zeigt sich, daß gerade die kleinen Unternehmen der Branche sehr auf sich allein gestellt sind. Lediglich die etwas größeren Klein-Unternehmen (5-20 Mitarbeiter) arbeiten mehrheitlich mit anderen Unternehmen zusammen. Zwar können sich viele Unternehmen zukünftig eine solche Kooperation (in welcher Form auch immer) für die Zukunft vorstellen, es gibt jedoch auch hier die prägnante Abstufung: Je kleiner das Unternehmen, um so geringer der Wunsch nach Zusammenarbeit.

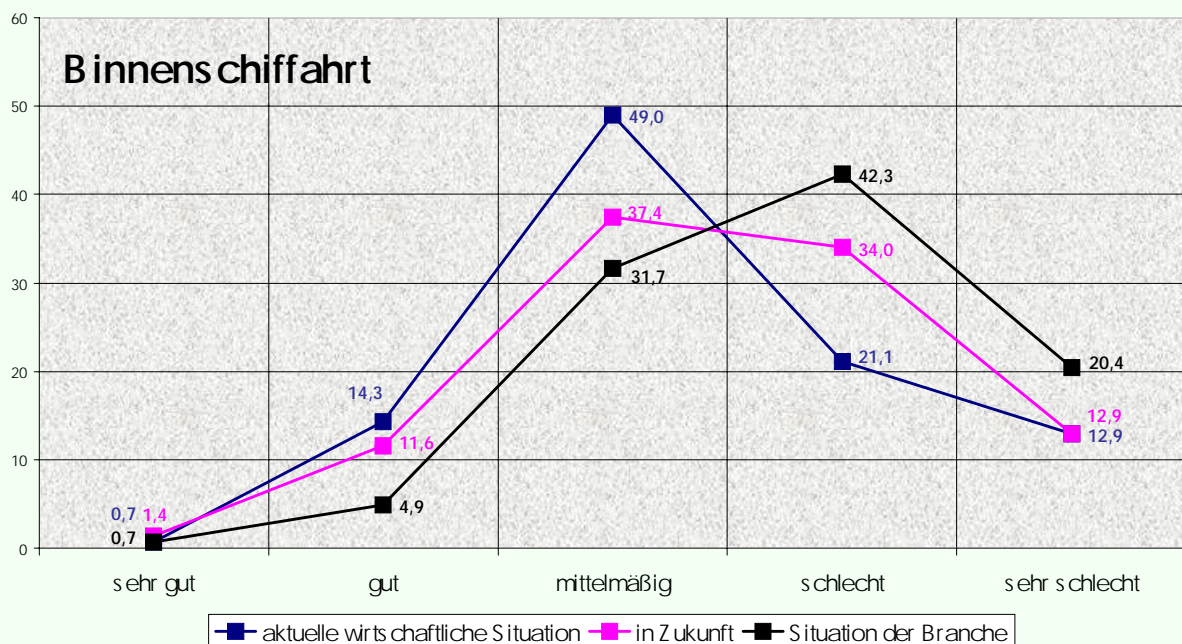
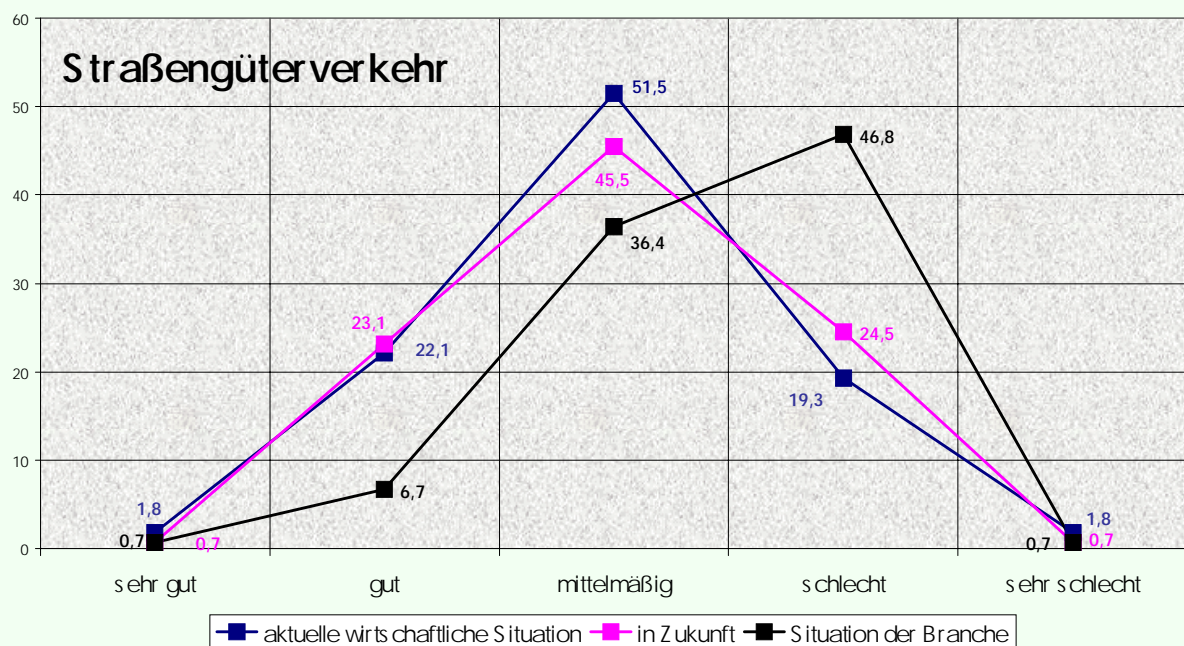


Wie schätzen die Unternehmer die wirtschaftliche Situation ein?

Zur wirtschaftlichen Situation eines Unternehmens gehört auch die Selbsteinschätzung des Unternehmers. Wir fragten deshalb: Wie beurteilen Sie

- Ihre wirtschaftliche Situation?
- Ihre Zukunftschancen als Unternehmer?
- die Gesamtsituation für selbständige Unternehmen in der Transportbranche?

Die Antworten der Unternehmer ergeben: Sowohl die eigene Situation, als auch die eigenen Zukunftsaussichten werden im Durchschnitt mittelmäßig eingeschätzt. Die Zahlen sind in Anbetracht der allgemein schlechten Einschätzung der gegenwärtigen und zukünftigen Ertragsbedingungen für Kleinunternehmen in der Branche und der relativ hohen Insolvenzrate immer noch überraschend positiv.



Methodisches

... zur Unternehmerbefragung

Bei der Untersuchung handelt es sich um eine repräsentativ angelegte Befragung. Die Ergebnisse haben die Qualität gesicherter Tendenzaussagen.

Die Grundgesamtheit bestand aus den Kleinunternehmen im Transportgewerbe in den Bereichen Straßengüterverkehr und Binnenschifffahrt in Deutschland. Unsere Untersuchung beruht in beiden Teilbereichen auf einer Zufallsauswahl.

Die Stichprobe für den **Straßengüterverkehr** wurde durch den Abdruck des Fragebogens in einer bundesweit erscheinenden Fachzeitschrift ("Verkehrs-Rundschau") realisiert. Die betreffende Ausgabe erreichte alle Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung. Der Begleitartikel war so formuliert, daß Kleinunternehmen im Transportbereich angesprochen wurden. Dabei war es der Selbsteinschätzung der Unternehmer überlassen, ob sie sich als Kleinunternehmen verstehen und an der Befragung teilnehmen.

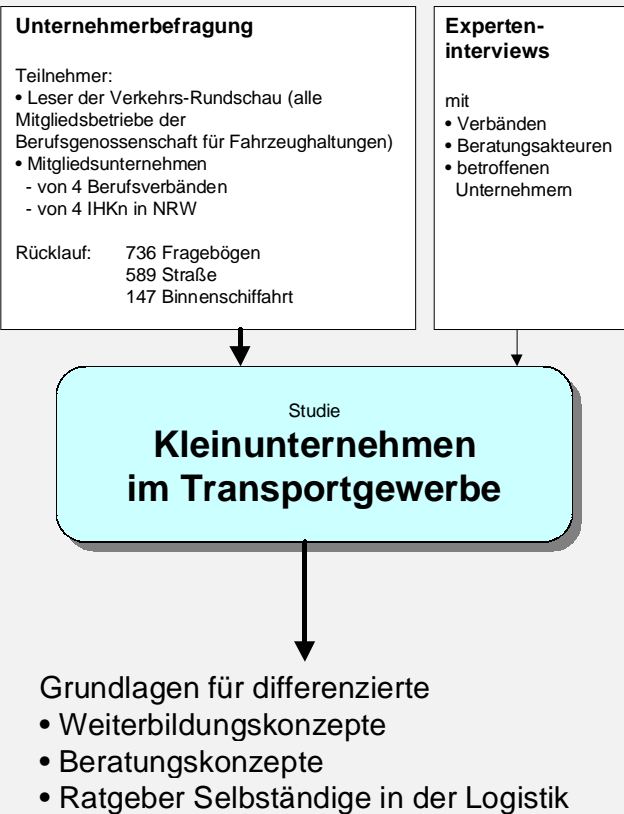
Zusätzlich wurden die Mitgliedsunternehmen dreier Bundesverbände (BVT, BdKEP, VDKT) und ausgewählte Unternehmen von vier Industrie- und Handelskammerbezirken in NRW (Niederrheinische IHK zu Duisburg, IHK Mittlerer Niederrhein zu Krefeld, IHK zu Dortmund und IHK zu Essen) mit insgesamt 1409 Adressen namentlich angeschrieben.

Insgesamt standen 589 Fragebögen aus dem Bereich Straßengüterverkehr zur Auswertung zur Verfügung. Von den 589 Fragebögen aus dem Straßengüterverkehr gingen lediglich 24 nicht in die Analyse ein. Bei ihnen waren die Unternehmen zu groß, als daß sie der Bezeichnung "Kleinunternehmen" entsprochen hätten. Sie überschritten die Grenze einer gewichteten Beschäftigtenanzahl von 20 mehrheitlich bei weitem.

Zielgruppe waren außerdem die Kleinunternehmen, vorwiegend Partikuliere, in der deutschen **Binnenschifffahrt**. Die Stichprobe wurde durch den bundesweiten Versand des Fragebogens realisiert. Als Grundlage stand die Adreßdatei des Bundesverbandes der Selbständigen - Abteilung Binnenschifffahrt (BDS) zur Verfügung. Es wurden 1178 Binnenschifffahrtsunternehmen namentlich angeschrieben. Insgesamt gingen 147 Fragebögen in die Auswertung ein.

Die Befragung wurde mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens durchgeführt, der für die beiden Bereiche Straßengüterverkehr und Binnenschifffahrt - bis auf geringfügige branchenbedingte Unterschiede - identisch war.

Unsere Vorgehensweise



... zu den Experteninterviews

Einige Aussagen dieser Studie beruhen auch auf Experteninterviews, die wir im Rahmen unseres Projektes durchgeführt haben.

Das Datenmaterial der Experteninterviews basiert auf zwei methodisch unterschiedlichen Vorgehensweisen in der Gesprächsführung

Ein großer Teil der Interviews wurde leitfadengestützt in offener Fragestellung durchgeführt. Diese Form sicherte eine Vergleichsbasis der Aussagen in der Auswertung. Mit der Auswahl der Gesprächspartner (betroffene Unternehmer, Verbände, Gewerkschaften, IHK's, öffentliche Beratungsinstitutionen, Finanzierungsinstitute) konnte ein breites Spektrum unterschiedlicher Akteure und Interessenlagen dieser Branche sichergestellt werden.

Ein weiterer Teil der Gespräche erfolgte auf Initiative von betroffenen Unternehmern selbst, die das veröffentlichte Beratungsangebot des Projekts nutzten. Diese Gespräche erfolgten telefonisch und vermittelten schwerpunktmäßig aktuelle Problemlagen und konkreten Beratungsbedarf.

Die praxisnahen Erkenntnisse der letztgenannten Gespräche flossen -themenbezogen zugeordnet- in die Auswertung der zielgerichteten Interviews ergänzend mit ein.