



Julia Kölsch

Ins Netz gegangen.....

Die Geschäftsbeziehungen der Binnenwassertransporte, besonders im Hinblick auf die Chancen und Risiken der elektronischen Vernetzung, sind das Thema im Projekt eBusi-Net der Forschungsgruppe GTS/L an der Duisburger Universität. Der Einsatz neuer Technologien in der Binnenschifffahrt kann auch das Verhältnis zwischen Markt, Transportwesen und Schifffahrt neu austarieren; die Folgen sind bisher nur ansatzweise beschreibbar. Wird der Einsatz neuer Kommunikations- und Informationstechnologien in anderen Branchen schon seit Jahren nicht nur diskutiert sondern auch praktiziert, sieht das in der Binnenschifffahrt anders aus. Für die Logistik und das Transportwesen hält man elektronische Vernetzung für unabdingbar – das Thema beherrscht die Fachöffentlichkeit. Das Binnenschiff scheint faktisch dagegen zur Zeit noch weitgehend ohne Internet zurecht zu kommen. Die Veränderungen des Marktes, und im großen Rahmen die Veränderung gesellschaftlicher Strukturen hin zur Informationsgesellschaft aber werden über kurz oder lang alle Akteure des Transportes erfassen, oder, wie Partikuliere begründen, warum sie Internet an Bord haben: „Es gehört zur modernen Zeit“, und „das Internet wird auch vor der Binnenschifffahrt nicht Halt machen!“ Damit das Binnenschiff in Zukunft attraktiver für logistischen Transportketten wird, sind elektronische Medien unabdingbar.

Bevor man den Versuch macht, zu beschreiben, wie sich Freisetzungs-, Umstrukturierungs- und Neuerungsprozesse auf die Binnenschifffahrt auswirken, muss man zunächst das Feld abstecken: Die Binnenschifffahrt ist ein komplexes Gebilde unterschiedlichster Unternehmensstrukturen. So unterschiedlich die einzelnen Beteiligten des Binnenwassertransportes, so unterschiedlich sind auch die Zahlen, die man findet:

Das Statistische Bundesamt zählte 1999 in der Trockengüter- und Tankschiffahrt 1.177 gewerbliche Unternehmen der Binnenschiffahrt¹, und gibt an, dass die weit überwiegende Anzahl der Unternehmen zu den sog. Partikulieren zählt (ca. 96%) – also mittelständische Unternehmen sind mit bis zu 3 Schiffen. Die Größe der Binnenschiffahrtsflotte gibt das Bundesverkehrsministerium für das Jahr 2000 mit 2.448 Schiffen an – das wären im Schnitt 2 Schiffe pro Unternehmen². Die *Beobachtungsstelle für die Binnenschiffahrt* der Europäischen Kommission zählt mit 1.344 Schiffen allerdings mehr als 1000 Schiffe weniger. Die Zahlen im Statistischen Jahrbuch wiederum kommen denen der EU-Kommission recht nahe: die Größe der Flotte wird hier mit 1466 Schiffen angegeben³.

Was daran deutlich wird: begibt man sich auf die Suche nach Informationen über die deutsche Binnenschiffahrt findet man eine Vielzahl unterschiedlicher Zahlen vor. Auch über die Anzahl der Partikuliere besteht wenig Sicherheit. Aus den Zahlen des Statistischen Bundesamt müsste sich eine Zahl von ca. 945 Partikulieren ergeben⁴; Experten aus dem Bereich Binnenschiffahrt (z.B. Verbände) schätzen die Zahl deutscher Partikuliere aber auf höchstens 600 – und auch die dürfte man strenggenommen aufgrund der Unternehmensstrukturen wahrscheinlich nicht alle „Partikulier“ nennen.

Die Zahl derer, die mit elektronischen Medien arbeiten war bisher überhaupt nicht erfasst. Die „guten Zukunftsaussichten des Binnenschiffs im Zeitalter des E-Commerce“⁵ werden zwar beschworen, es handelt sich aber so lange um „ungelegte Eier“, wie über Interesse, Bereitschaft und Möglichkeiten der Schiffer bezüglich E-Commerce keinerlei Informationen vorliegen. Denn wie groß das Potential in der Binnenschiffahrt zur Zeit wirklich ist, mit elektronischen Medien zu arbeiten, weiß niemand so recht. Wie viele Partikuliere haben überhaupt Interesse daran, mit dem Internet auch auf dem Schiff zu arbeiten? Wie viele sind schon vernetzt? Und wie viele nutzen das Internet dann auch für ihre Geschäftsbeziehungen? Und: *Kann* das Internet auf dem Binnenschiff überhaupt von Nutzen sein?

¹ Trockengüterschiffahrt 1.004, Tankschiffahrt 173 Unternehmen. Wenn im folgenden Text von Binnenschiffahrt die Rede sein wird, sind ausschließlich Gütermotorschiffe und Tankschiffe gemeint, nicht auch Schub- und Schleppboote, Fahrgastschiffahrt etc.

² Allerdings wird -zu Recht!- im selben Satz gesagt, dass Partikuliere zumeist nur 1-Schiff-Unternehmen betreiben.

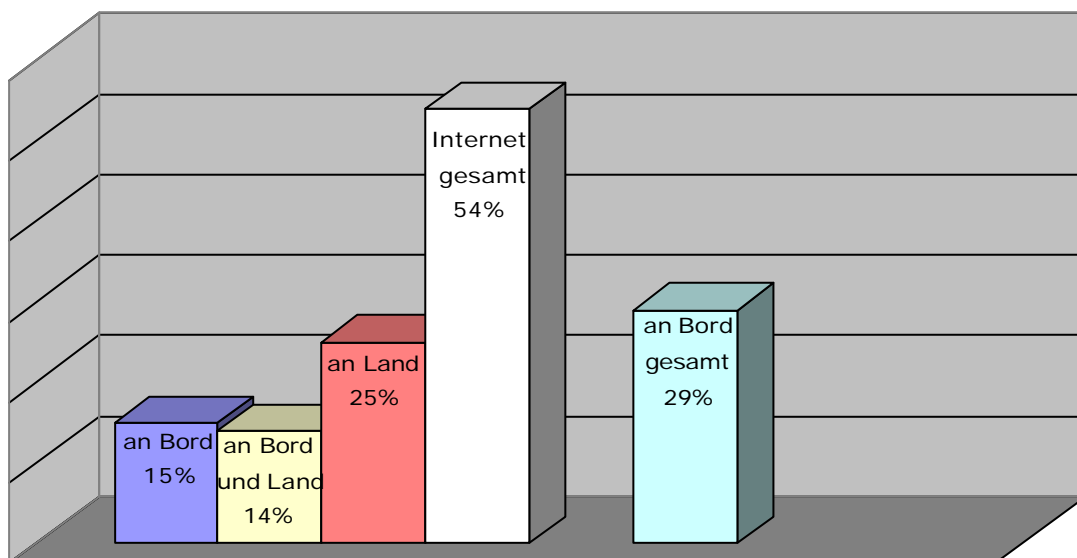
³ Woher das Bundesverkehrsministerium die Zahlen hat, ist dem Bericht leider nicht zu entnehmen.

⁴ Das sind 96% von 985 Unternehmen. Zu „Schiffseigner und mitfahrende Familienangehörige“ findet sich die Zahl 1.422 für 1999.

⁵ So die Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministeriums Angelika Mertens.

Die Projektgruppe eBusi-Net der Universität Duisburg (www.ebusi-net.de) hat unter deutschen Partikulieren eine Telefonumfrage zum Thema elektronische Medien durchgeführt. 536 Mobilfunknummern von Partikulieren konnten aus unterschiedlichen Quellen gesammelt werden – so wurden unter anderem alle Partikuliere aus dem Schiffsverkehrs-Telefon-Adressbuch⁶ angerufen. Diese Zahlen sind sozusagen physisch überprüfbar und geben, auf ganz andere Art als z.B. Zahlen des Statistischen Bundesamtes, einen Hinweis auf die Zahl der deutschen Partikuliere. 182 Nummern mussten als stichprobenneutrale Ausfälle⁷ aussortiert werden, die verbleibenden 354 Nummern wurden alle angerufen und es konnten 310 Interviews realisiert werden. Es lässt sich also davon ausgehen, dass, je nach Blickwinkel auf die oben geschätzten Zahlen, 1/3 bis die Hälfte der deutschen Partikuliere erfasst wurde.

Die Ergebnisse sind verblüffend: Über die Hälfte der Befragten (54%) gibt an, einen Internetanschluss zu haben – das überrascht selbst Kenner des Segments. Und dass es sich dabei nicht etwa bloß um die „Land-Internetanschlüsse“ von Kindern und Enkeln handelt, macht eine andere Zahl deutlich: Mehr als die Hälfte der vernetzten Partikuliere hat einen Internetanschluss an Bord (29%).

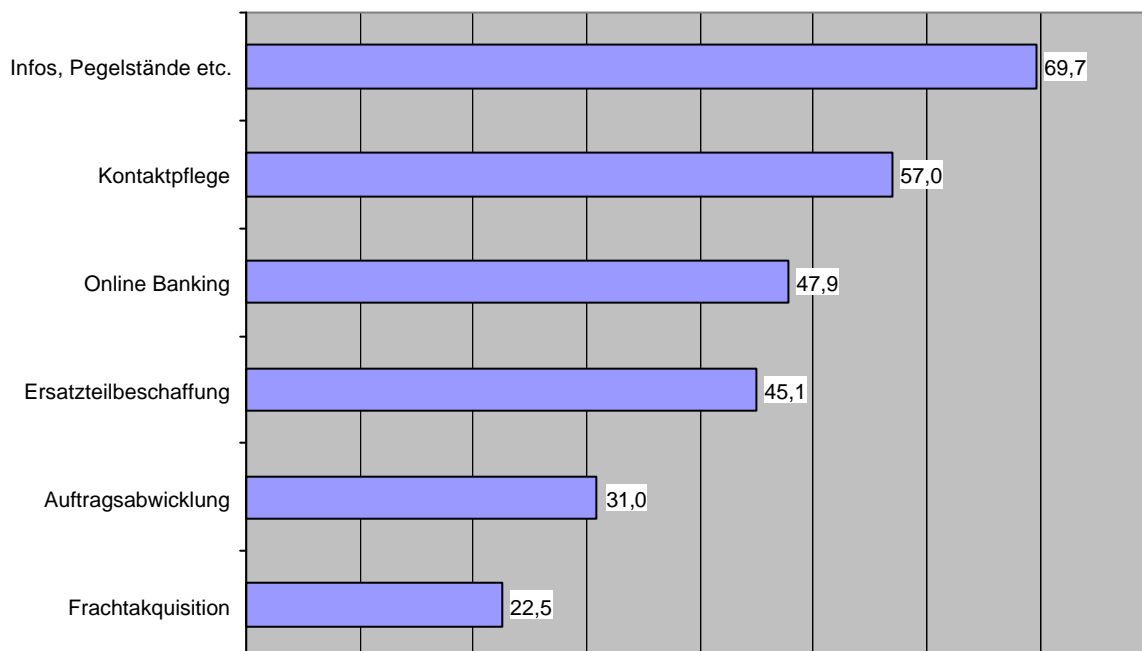


⁶ März 2001, Steffgen Druck und Verlag GmbH, Koblenz.

⁷ Ansage "Kein Anschluss unter dieser Nummer", Freizeichen und kein Kontakt, Anrufbeantworter oder Mailbox, falscher Anschluss etc.

Da sich die Projektgruppe eBusi-Net vor allem für die Geschäftsbeziehungen des Binnenwassertransportes interessiert, wurde weiter gefragt, was die Partikuliere mit ihrem Internetanschluss tun. Nutzen sie das Netz auch für ihren Schiffsbetrieb?

Nur 9,4% der Partikuliere sagen, dass sie das Internet nicht geschäftlich nutzen – die anderen entdecken und nutzen ein breites Spektrum an geschäftlichen und schiffsbezogenen Funktionen: Klar vorne dabei sind Informationen zu Wetter, Wasserständen, Sperrungen und weiteren schiffsrelevanten Daten, gefolgt von der Kontaktpflege mit Geschäftspartnern. Online-banking rangiert auf der Skala ebenfalls relativ weit oben. Eine deutliche schiffsbezogene Nutzung liegt noch bei der Ersatzteilbeschaffung vor; Unternehmensbezogenes findet sich auch unter der Kategorie „Auftragsabwicklung“.



Die Frachtakquisition rangiert an letzter Stelle – was nicht weiter verwundert. Denn erstens ist die Frachtakquisition per Internet immer noch Neuland. Die ersten Versuche unserer Projektgruppe mit Pinboard und Frachtenbörse www.bintras.de, Partikulieren eine unabhängige internetgestützte Frachtakquisition zu ermöglichen, wurden zwar mittlerweile auch von kommerziellen Anbietern wie bargelink.com aufgegriffen und weiterentwickelt, und auch die Ruhrkohle AG bastelt an einem Spotmarkt für Partikuliere. Aber der Abwicklung fehlt es noch an Routine. Und zweitens – und das ist hier der springende Punkt – können längst nicht alle Schiffer Frachtenbörsen und Spotmärkte nutzen. Denn nicht nur gehen Schätzungen, wie viele Partikuliere überhaupt auf dem Wasser sind, auseinander. Auch die Unternehmensformen der

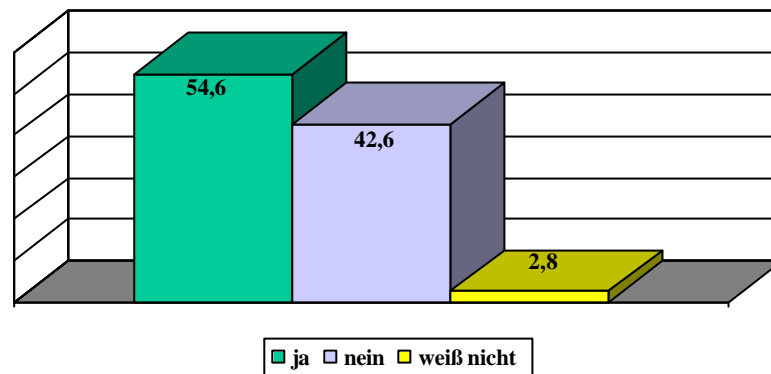
Schiffer sind höchst unterschiedlich. Ein Grund mehr, dass man nicht von *der* Binnenschifffahrt sprechen kann – und eben auch nicht von *dem* Partikulier. Ob Partikuliere selbst Fracht akquirieren können, es z.B. ihre Verträge mit Reedereien, Genossenschaften und Verladern überhaupt ermöglichen, ist deshalb eine wichtige Frage, im Hinblick auf das E-Commerce-Potential der Schifffahrt. Es macht wenig Sinn, ein solches Potential zu unterstellen, wenn Schiffer auf Grund ihrer Unternehmensstruktur entweder nicht in der Lage oder aber nicht interessiert sind, es auszuschöpfen. In der Umfrage wurde deshalb gefragt, wie viele Schiffer „gebunden“ sind oder „frei“ fahren, also Partikuliere sind. Die große Mehrheit der Befragten (68%) ist in Verträgen mit Reedereien und Genossenschaften gebunden.

Verblüffend aber, dass diese Schiffer trotz allem mit großem Interesse das Internet nutzen: Über die Hälfte der „gebundenen“ Schiffer (51,2%) verfügt über einen Internetzugang und setzt das Netz ebenso wie „freie“ Partikuliere für ihre Geschäftsbeziehungen ein. Neben den oben aufgeführten schiffsbezogenen Funktionen gaben die Schiffer weitere, ihrem Geschäft nützliche Aktionen an, für die sie das Internet nutzen:

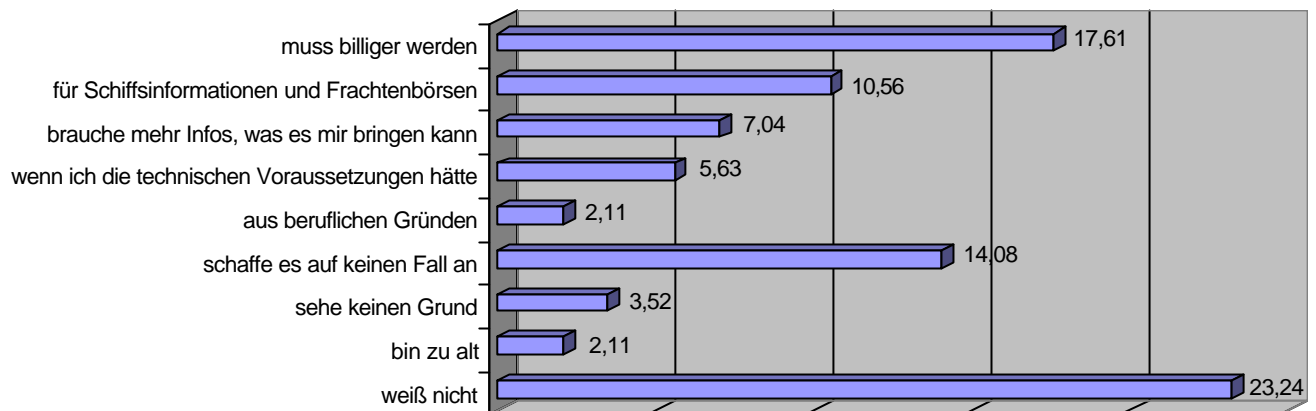
Schiffsinformationen, Pegelstände
Frachtenbörsen
Email
Steuerabrechnungen etc.
allgemeine Nutzung
eigene Internetseite
Navigationshilfen
Neue Geschäftsbeziehungen schaffen
Werbung für das Geschäft/Kontaktportal
Personalsuche
Abrechnungen Arbeitsstunden
Kontakt mit anderen Schiffen
Tageszeitung via Email
Tauschbörse
Aktienhandel

Um etwas über die Gründe jener Schiffer zu erfahren, die kein Internet haben, und unter welchen Bedingungen sie es denn anschaffen würden, wurden diese zunächst nach ihrem prinzipiellen Interesse gefragt:

In der Binnenschifffahrt ist jetzt viel vom Internet die Rede. Ist das auch für Sie von Interesse?



Über die Hälfte der nicht vernetzten Schiffer bekundete Interesse (54,6%) an den elektronischen Medien. Die genannten Gründe pro und contra Anschaffung geben auch Aufschluss über bestehenden Hemmnisse. 17% der Befragten sagen kategorisch, sie sähen keinen Grund oder würden auf keinen Fall Internet anschaffen. Während in der Branche gern sybillinisch davon gesprochen wird, das Alter der Schiffer sei sicherlich ein Grund, weshalb sich Neuerungen technischer Art nicht wirklich durchsetzen, ist das offensichtlich aber keine Kategorie, welche die Schiffer in der Befragung für sich selbst angeben (möchten). Nur 2,11% der Befragten fanden sich selbst „zu alt“ fürs Internet. Dass die Netz-Nutzung an Bord immer noch ein teurer „Spaß“ ist, den sich längst nicht alle leisten können/wollen, zeigen die Angaben zu „es muss billiger werden“. Erstaunlicher- und auch erfreulicherweise scheinen die Barrieren aber weniger am Informationsmangel zu liegen: nur 7% der Befragten gaben an, mehr Informationen zu brauchen, „was es ihnen bringen kann“.



Das alles spricht für ein enormes Interesse und die große Bereitschaft, sich mit den Möglichkeiten des Internets für das eigene Binnenschiffs-Unternehmen auseinander zusetzen, selbst bei denen, die bisher noch nicht mitmachen – Potential ist da!

Weitere Gründe dafür....
wenn es die Reederei verlangt
wenn man davon Vorteile hätte
weils heutzutage dazugehört
wenn die Verbindung besser wäre
wenn, dann nur an Land
Kapotagen werden erleichtert
Fortschritt, Flexibilität
um die Konkurrenz im Auge zu behalten
für Terminabsprachen

Das gern gepflegte Vorurteil, die Menschen in der Binnenschiffahrt seien zu traditionell und konservativ ausgerichtet, um an neuen Entwicklungen zu partizipieren, wird durch diese Ergebnisse eindeutig entkräftet. Schiffer sind keineswegs altmodisch und in der x-ten Generation „schon-immer-so-gefahren“, überfordert mit der Freisetzung ins Unternehmertum. Die Binnenschiffahrt ist eher eine traditionsbewußte Gütertransportart mit dem Blick nach vorn. Und der Großteil der Schiffer, ob nun schon vernetzt oder nicht, weiß um den schiffsbezogenen Nutzen des Internet und ist bereit oder interessiert, dies Potential für ihr Schiffs-Unternehmen auszuschöpfen.