

Teil 1

Neue Raum-Zeit-Relationen des Verkehrs durch die Bildung des Europäischen Binnenmarktes**A. Die Bildung des Europäischen Binnenmarktes als Konstitution eines geografischen multikulturellen Großraumes**

I.	Die Europäische Einigungsakte (EEA) als Herausforderung	1
II.	Die ökonomische Stärke Europas (EBM)	3
III.	Die Aussichten des Europäischen Binnenmarktes	10
IV.	Die Stellung der Bundesrepublik Deutschland im EBM	13
V.	Die Gestaltungsprobleme des EBM	17

B. Der Primat der Logistik und des Transport bei der wirtschaftlichen Durchdringung von Großräumen

I.	Der Raum und die Entwicklung der Infrastruktur	22
	1. Die Bedeutung des Raumes: Die strategische Stellung des Transports	22
	2. Die Bedeutung der Region für das Transportvolumen.	25
	3. Die Entwicklung der Infrastruktur	31
	4. Die inneren Bedingungen der Verkehrspolitik	35
	5. Die Rückwirkungen auf die Unternehmensstruktur	38
II.	Verkehr als Gestaltungsaufgabe - eine historische Einordnung	40
	1. Die Eisenbahn - eine Verkehrsrevolution	41
	2. Der Motorwagen - eine Antwort auf die organisatorische Revolution des Transports	42
III.	Der ökonomische Kampf von Schiene und Straße	43
	1. Die Herstellung eines geschlossenen Verkehrsmarktes	43
	2. Kümmerexistenz oder Kartellvertrag	46

C. Die äußeren Bedingungen des Verkehrsmarktes

I.	Die weltwirtschaftliche Lage und der Europäische Binnenmarkt als exogene Faktoren für Entscheidungen	50
	1. Die Unschärfe der wirtschaftlichen Entwicklung	50
	2. Die Wirtschaft als ein System von Risiken	51
	3. Die Natur von Risiken	53
	4. Die Struktur von Risikogruppen	54
	5. Die langfristigen Aussichten als exogener Faktor	57
	6. Die äußeren Daten der nächsten 15 Jahre: Die wirtschaftliche Entwicklung	59
II.	Ausdehnung der Märkte bedeutet Ausdehnung des Transports — Besonderheiten der Transportindustrie	63
	1. Atomistische Organisation durch Einmannbetriebe	63
	2. Die starke Stellung der Spediteure	63
	3. Der Eingriff der Verkehrspolitik	64
	4. Verkehrspolitik zu Gunsten der Straße	65

Teil 2

Der Transport als technisches und ökonomisches Problem

A. Einige Grundüberlegungen über die Einordnung des Transports in technische und soziale Systeme

- I. Die Voraussetzungen des Transportgewerbes
 1. Die Wandlung und Verarbeitung - Produktion
 2. Die Rationalisierung der Transportsysteme
 3. Die sozialen Systeme als Orte der Zielfindung und Zielrealisation
- II. Güterverkehr und Fuhrpark
 1. Die weitere Entwicklung des Güterverkehrs
 2. Die strategische Bedeutung des Fuhrparks

B. Die Annahme der Herausforderungen durch die Unternehmen im Transportgewerbe

- I. Die Vereinheitlichung der technischen Komponenten durch die LKW-Anbieter: Know-How-Transfer
 1. Information und Kooperation zwischen Zulieferer und Abnehmer.
 2. Struktur der Zulieferer-Abnehmer-Beziehung
 3. Auswirkungen und Konsequenzen in der logistischen Kette
 4. Die strukturellen Entwicklungstendenzen des Transports und die Gestaltung des Fahrzeuges
 5. Die Rückwirkungen auf den LKW-Bau
- II. Produktdifferenzierung und Funktionsoptimierung durch Logistikhilfen als Firmenstrategie
 1. Allgemeine strategische Grundsätze
 2. Die logische Hierarchie des Handelns
 3. Die strategische Fahrzeugwahl als endogene Bedingung
 4. Die dynamische Analyse der logistischen Faktoren
 5. Die betriebswirtschaftliche Beurteilung der Anforderungs- und Eignungsprofile des LKWs
- III. Der Einfluß der modernen Technik
 1. Der Rückgriff des Fahrzeugherstellers auf moderne Technologie
 2. Maschinelle Professionalisierung oder professionalisierte Handhabung von Handwerkzeug und Denkzeug?

Teil 3

A. Die Anpassung der Unternehmen an die Logistikrevolution

I.	Der Übergang in die Logistikwirtschaft	107
	1. Die makrologistischen Faktoren	107
69	2. Die logistische Steuerung der Produktion	111
69	3. Die sich öffnende Kapitalschere	114
70	4. Möglichkeiten und Grenzen der Konzentration	114
	5. Exogene Einflußfaktoren auf den LKW-Einsatz	115
71	II. Die Umstrukturierung des Transportgewerbes	116
74	1. Die äußeren Zwänge	116
74	2. Die Wirkung exogener Faktoren auf die Unternehmenspolitik	118
75	3. Die logistische Revolution als innerer Faktor von Risiken	120
	4. Die Reaktion der Eisenbahnen	122

B. Neue kaufmännische Bedingungen für das mittelständische Transportgewerbe

78.	Die Spezifik des Transportmarktes und die komplizierte ökonomische Rechnung des Transports	125
78	82 I. Veränderung der unternehmerischen Handlungsfähigkeit durch informationelle Systeme	129
88	82 II. Professionalisierung der Unternehmensführung in mittelständischen Unternehmen	132
95	V. Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung bei Planung, Ablauf und Kontrolle	134
95	1. Generelle Überlegungen	134
98	2. Kann der Computer Entscheidungen abnehmen?	136
99	3. Information als Produktionsfaktor	137
101	4. Zusammenfassung und Auswertung	138

102

103

103

104

Teil 4

Kooperation von Unternehmen und Reaktion auf den EBM

A. Grundsätze für den Aufbau einer Kooperation im Transportgewerbe

- I. Theoretische Überlegungen für den Aufbau einer Kooperation im Transportgewerbe
 1. Ausgliederung und koordinierte Erfüllung von gleichartigen Teilaufgaben
 2. Die zweite Stufe der Kooperation, die Verbundunternehmung
 3. Grundsatzfragen der organisatorischen Gestaltung
 4. Die Wahl der richtigen Intensität der Kooperation
 5. Der Gestaltungsprozeß auf Grund einer Aufgabenanalyse relevanter Kriterien
 6. Die Möglichkeiten der Kooperation
 7. Auftretende Problemkomplexe
- II. Die Praktische Realisation der Kooperation
 1. Die analytische Lösung
 2. Die Simulation der Kooperation
 3. Das praktische Herangehen an die Kooperation
 4. Die Planung und Organisation der Kooperation
 5. Die Verwirklichung der Kooperation
 6. Praktische Anlässe für die Kooperation
 7. Die Realisation des Kooperationsvorhabens
- III. Die Abgrenzung von Informationen zum Aufbau einer Datensammelstelle und eines Entscheidungstableaus
 1. Abgrenzung der relevanten Daten
 2. Die Kooperation auf dem Sektor der Gefahrguttransporte
 3. Mentale und organisatorische Vorbereitung der Kooperation

B. Die Lage der Unternehmen im Prozeß der Öffnung des Verkehrsmarktes

- I. Eine Umfrage an 60 Unternehmen im Juni 1988
- II. Fragebogen-Auswertung

Literaturverzeichnis