Inhaltsverzeichnis

1. Zur Einführung	8
2. Historische Entwicklung des GTS als Teil der Produktion und staatlichen Regulierung in Deutschland	16
3. Systemische Rationalisierung, logistische Optimierung und Just-in-Time - Vernetzung	25
3.1 Neuer Rationalisierungstyp im GTS für qualitativ wachsende Anforderungen an das GTS - die systemische Rationalisierung	25
3.2 Zwischen Chefetage und LKW - eine Annäherung an den Begriff "Logistik"	29
3.3 Logistik als Konzeption und Instrument systemischer Rationalisierung	35
3.4 Just-in-Time-Systeme als entwickelteste Formen moderner Logistikkonzepte	40
3.5 Optimierung der Lieferbeziehungen und logistische Rationalisierung als Parameter des Strukturwandels im GTS	48
4. Über den Zusammenhang der Konzentrationstendenzen in der Transportwirtschaft mit der logistischen Rationalisierung	52
4.1 Transportpreisniveau zwischen regulierter Marktordnung und "logistischen Paketen"	52
4.2 Leistungsvorsprung der Transportkonzerne in der Fusionswelle des Güterverkehrsmarktes	57
4.3 Expansion des echten und "unechten" Werkverkehrs	60

4.4 Preisliche Mechanismen zur Konzentration und Reduktion des transportwirtschaftlichen Überangebots	63
4.5 Kooperationsmodelle als Ausweg für das mittelständische Speditionsgewerbe?	68
4.6 Dominanz der Verladerinteressen im "logistischen Kanal"	72
5. Über den Zusammenhang von verkehrspolitischer Liberalisierung und logistischer Rationalisierung	77
5.1 Regulierte Verkehrsmarkordnung unter zunehmenden Druck	77
5.2 EG-Politik mit Kurs auf einen integrierten und deregulierten Verkehrsmarkt	80
5.3 Interessenkonflikte um Liberalisierung und Harmonisierung	86
5.4 Liberalisierung als politische Flankierung logistischer Rationalisierung	89
5.5 Bundesdeutsche Interessen und europäischer Binnenmarkt	92
6. Die technisch-organisatorische Verlaufsform der logistischen Rationalisierung	95
6.1 Der technische und organisatorische Innovationsbedarf	95
6.2 Vernetzung und Standardisierung als Voraussetzung systemischer Integration	100
6.3 Neue Lösungen für die Informations- und Kommunikationsprobleme der Speditionen	104
6.4 Rationalisierungseffekte des logistischen Gesamtmodells	108
7. Wirkungen der Rationalisierung im GTS auf das System der Arbeit	123
7.1 Dominanz der Ökonomie der Zeit als Grundlage der Zerlegung und Neugestaltung des Arbeitssystems	123
7.2 Entwicklung der Arbeitsanforderungen bei Fahr-, Disponenten- und Umschlagstätigkeiten	128

7.3 Flexibilisierung und Deregulierung der Arbeitsverhältnisse im GTS	141
7.4 Logistische Rationalisierung und die Veränderung der Qualifikationsanforderungen im GTS	151
7.5 Konzepte und Ansätze zur Qualifizierung der Beschäftigten im GTS	165
8. Schlußbemerkung	173
9. Literatur	176