

**Bibliografische Information**

Witte, H.: Transport- und Verkehrslogistik, in: Zeszyty Naukowe (Wissenschaftliche Zeitschrift (der Universität Szczecin)), Nr. 443, Problemy Transportu I Logistyki (Transport- und Logistikprobleme), Nr. 5 (2008), S. 131 – 144 (ISBN 16406818)



# Transport- und Verkehrslogistik

Hermann Witte<sup>1</sup>

## 1. Einleitung

Der Logistikanatz ist seit einigen Jahrzehnten in Wissenschaft und Praxis dominant. Die ursprüngliche Anwendung der Logistik in der Wirtschaft hat sich von der Automobilindustrie auf nahezu alle Industriezweige, das Handwerk und den Dienstleistungssektor ausgeweitet. Mit der Ausweitung der Anwendung des Logistikanatzes hat sich auch die Benutzung des Wortes Logistik verändert. Mit der Zeit haben sich immer neue Logistikbereiche herausgebildet. Diese Veränderungen gehen nicht unbedingt konform mit der herkömmlichen Abgrenzung der Bereiche Transport, Verkehr und Logistik.

Ihde<sup>2</sup> sah eine hierarchische Abstufung der drei Begriffe. Transport ist in seiner Abgrenzung der engste Begriff, die reine Beförderung von einem Ort A nach einem Ort B. Verkehr ist dann die Organisation der Transporte durch einen Spediteur. Während Logistik der am weitesten gefasste Begriff ist und sich auf die Optimierung aller Vorgänge im Lebenszyklus eines Gutes von der Rohstoffquelle bis zur Entsorgung erstreckt.

Nach dieser hierarchischen Abgrenzung der Begriffe Transport, Verkehr und Logistik könnte es schwerfallen, von einer Transport- und Verkehrslogistik zu sprechen. Doch wenn man von der Anwendung der Logistik ausgeht, so gibt es keine Argumente dafür, den Logistikanatz nicht auch in Unternehmen der Transport- und Verkehrsbranche zu verwirklichen. Die Anwendung des Logistikanatzes in der Transport- und Verkehrsbranche rechtfertigt dann auch die Begriffe Transport- und Verkehrslogistik.

---

1 Dr. Hermann Witte, Professor für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Logistik und Umweltökonomie, Institut für Management und Technik, Lingen/Germany

2 Vgl. Ihde, G. B.: Transport, Verkehr und Logistik, 2. Aufl., München 1991, S. 1

### Transport- und Verkehrslogistik

Mit der Anwendung des Logistikansatzes in der Transport- und Verkehrsbranche erwächst die Frage, ob für diesen Bereich ein eigenes Logistikkonzept zu entwickeln ist oder ob in der Literatur bekannte Logistikkonzepte übernommen werden können. Zunächst ist festzustellen, dass Transport und Verkehr Dienstleistungen sind und folglich die Anwendung eines Konzeptes aus dem Bereich Dienstleistungslogistik<sup>3</sup> notwendig erscheint.

Nachdem festgestellt wurde, dass eine Transport- und Verkehrslogistik als Dienstleistungslogistik einzustufen ist, sind, bevor auf ein Logistikkonzept für Transport- und Verkehrsunternehmen eingegangen wird, die Anforderungen an eine Transport- und Verkehrslogistik zu identifizieren.

## **2. Anforderungen an eine Transport- und Verkehrslogistik**

Um die Anforderungen an eine Transport- und Verkehrslogistik zu identifizieren, sind einerseits die Logistikkomponenten (vgl. Abb. 1) und andererseits die möglichen Einsatzbereiche von Transport- und Verkehrsunternehmen aufzuzeigen (vgl. Abb. 2).

Die Logistikkomponenten ergeben sich aus dem ganzheitlichen Charakter der Logistik. Jünemann<sup>4</sup> definiert Logistik daher als interdisziplinären Ansatz, der aus den drei Komponenten (Säulen) Technik, Informatik und Wirtschaftswissenschaften (Volkswirtschaftslehre) besteht. Wenn man allerdings ernsthaft von einem ganzheitlichen Ansatz sprechen will, müsste Logistik noch weitere wissenschaftliche Disziplinen umfassen. Dieser Ansatz wäre dann relativ komplex und damit nicht optimal operabel. Insofern ist m. M. nach bisher noch keine umfassende Erweiterung des Logis-

---

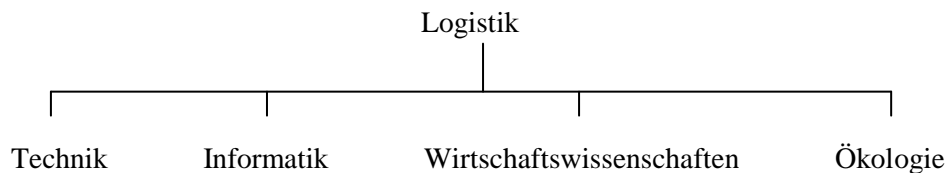
3 Vgl. Witte, H./Witte, I.: Dienstleistungslogistik, in: Wissenschaftliche Texte, Referate, Artikel, Heft 2: Dienstleistungen im Unternehmen, Collegium Balticum, Szczecin 2004, S. 81 - 89

4 Vgl. Jünemann, R.: Materialfluß und Logistik, Berlin 1989, S. 10

Transport- und Verkehrslogistikansatzes vorgelegt worden. Lediglich eine Erweiterung um die Komponente Ökologie wird vertreten, um dem Umweltbewusstsein der Nachfrager gerecht zu werden.<sup>5</sup>

Als Fazit ist festzuhalten, dass eine Transport- und Verkehrslogistik zumindest den Anforderungen der Transport- und Verkehrsunternehmen an Technik, Informatik, Wirtschaftswissenschaften und Ökologie gerecht werden sollte.

Abb. 1: Komponenten (Säulen) der ganzheitlichen Logistik



Quelle: Witte, H.: Logistik, S. 2

Weitere Anforderungen ergeben sich aus den Einsatzbereichen der Transport- und Verkehrsunternehmen. Die Einsatzbereiche der Transport- und Verkehrsunternehmen lassen sich an der Makrologistikkette aufzeigen. Der Transport bzw. der Verkehr hat eine große Bedeutung in der Makrologistikkette.<sup>6</sup> Ohne die Transportvorgänge in den verschiedenen Unternehmen in der Makrologistikkette zu berücksichtigen, sind in der Makrologistikkette von der Rohstoffquelle bis zur Entsorgung eines Gutes in der Regel mindestens fünf unternehmensübergreifende Transportvorgänge durchzuführen.

Diese Transportvorgänge können durch Werkverkehr, Transporteure und im Selbsteintritt tätige Spediteure ausgeführt werden. Ferner ist zu unterscheiden, ob die Transportvorgänge für ein Non-Logistik- oder ein Logistikunternehmen durchgeführt werden.

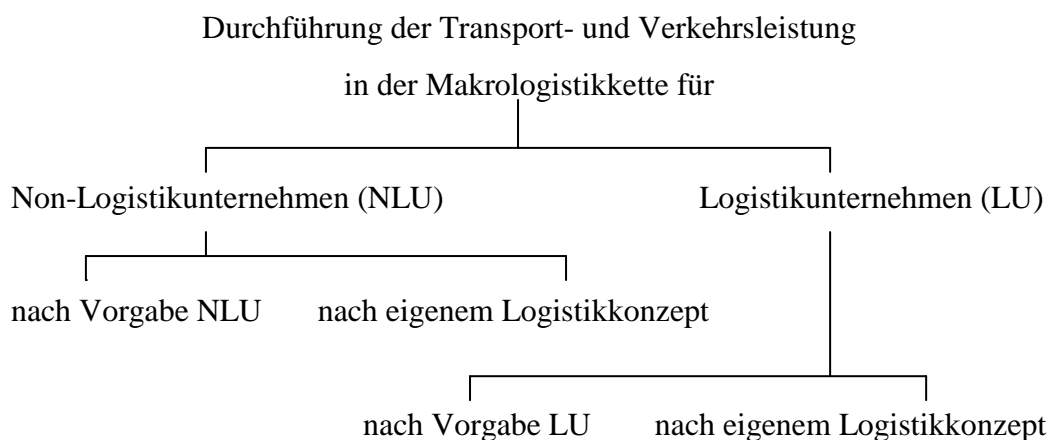
Zudem haben die Transporteure und Spediteure zwei Möglichkeiten zur Durchführung der Transportvorgänge: (1) Sie erbringen die Transportleistung nach Kriterien, die ein Logistikunternehmen vorgibt, ohne dass sie selbst ein Logistikkonzept anwenden (Zu-

<sup>5</sup> Vgl. Witte, H.: Logistik, München, Wien 2001, S. 2 f.

<sup>6</sup> Vgl. zur Struktur einer Makrologistikkette Witte, H.: Logistik, S. 23 - 25

Transport- und Verkehrslogistik  
 lieferung einer Dienstleistung) oder (2) die Transporteure und Speditionen erbringen  
 ihre Dienstleistung nach einem eigenen Logistikkonzept (Dienstleistungslogistik).

Abb. 2: Einsatzbereiche von Transport- und Verkehrsunternehmen



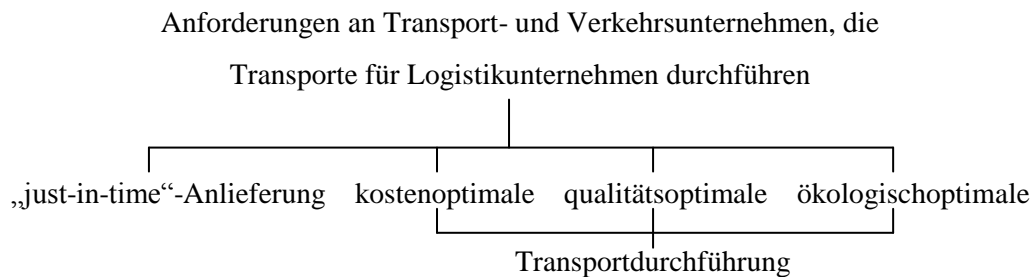
Quelle: eigene Darstellung

Über den Fall der Durchführung der Transportvorgänge nach der Vorgabe von einem Non-Logistikunternehmen sollen in diesem Rahmen keine weiteren Ausführungen gemacht werden, da es die traditionelle und intensiv beschriebene Vorgehensweise ist. Von Interesse sind lediglich die anderen beiden Fälle, die Durchführung der Transportvorgänge nach Vorgaben eines Logistikunternehmens und die Durchführung nach einem eigenen Logistikkonzept.

Wenn ein Transport- bzw. Verkehrsunternehmen Transporte für ein Logistikunternehmen abwickelt, ergeben sich die Anforderungen an das Transport- bzw. Verkehrsunternehmen aus dem Logistikkonzept, das das Logistikunternehmen anwendet. Da die Basis aller Logistikkonzepte das Logistikkonzept „just in time“ bildet, sind zunächst die Anforderungen zu erfüllen, die sich aus diesem Logistikkonzept ergeben. Das sind (1) die „just-in-time“-Anlieferung des zu transportierenden Gutes, (2) die kostenoptimale

Durchführung des Transports und (3) die qualitätsoptimale Durchführung des Transports. Um diese Anforderungen zu erfüllen, muss ein Transport- bzw. Verkehrsunternehmen die in Abb. 1 dargestellten Komponenten einer Transport- und Verkehrslogistik verwirklichen und die optimale Technik für den Transportbereich, die optimale Informatik für den Transportbereich sowie das optimale wirtschaftswissenschaftliche Konzept für den Transportbereich anwenden. Zudem sollte als vierte Anforderung der Transport auch aus ökologischer Sicht optimal abgewickelt werden. Damit ergeben sich vier primäre Anforderungen an ein Transport- und Verkehrsunternehmen, das Transporte für ein Logistikunternehmen durchführt. Diese vier Anforderungen sind in Abb. 3 wiedergegeben.

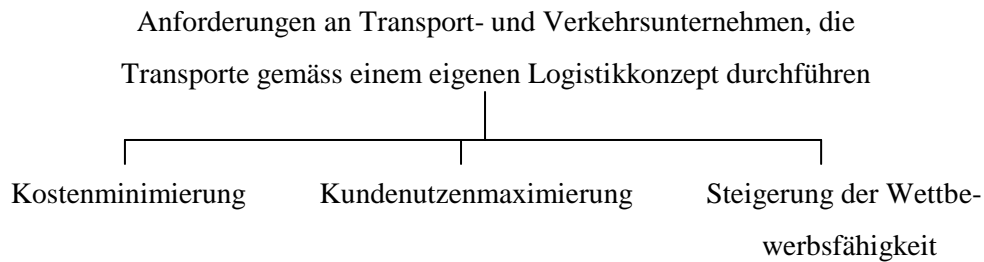
Abb. 3: Anforderungen an Transport- und Verkehrsunternehmen



Quelle: eigene Darstellung

Die Anforderungen für ein Transport- bzw. Verkehrsunternehmen, das Transporte gemäß einem eigenen Logistikkonzept durchführt, ergeben sich zunächst aus den Komponenten der Logistik (vgl. Abb. 1) und dann aus den allgemeinen Zielen der Logistik<sup>7</sup> (vgl. Abb. 4), die sich mit der Kostenminimierung, der Kundennutzenmaximierung und der Wettbewerbssteigerung umschreiben lassen. Weitere Anforderungen wären aus den speziellen Zielen eines Logistikkonzeptes abzuleiten. Dazu müsste aber zunächst ein Logistikkonzept für Transport- bzw. Verkehrsunternehmen entwickelt werden.

<sup>7</sup> Vgl. Witte, H.: Logistik, S. 15 - 17

Abb. 4: Anforderungen an Transport- und Verkehrslogistikunternehmen

Quelle: eigene Darstellung

Um auf der Basis der dargestellten Logistikkomponenten und den Anforderungen an die Transport- bzw. Verkehrsunternehmen ein Transport- bzw. Verkehrslogistikkonzept zu entwickeln, soll zunächst einmal definiert werden, was unter einer Transport- bzw. Verkehrslogistik zu verstehen ist. Transport- bzw. Verkehrslogistik ist die Optimierung aller Transport- bzw. Verkehrsvorgänge im Lebenszyklus eines Gutes hinsichtlich der vier Logistikkomponenten und der Anforderungen an die Transport- bzw. Logistikunternehmen. Die Optimierung der Transport- bzw. Verkehrsvorgänge hat (1) das technische, (2) das informatorische, (3) das ökonomische und (4) das ökologische Optimum der Vorgänge gleichzeitig zu realisieren.

Die Optimierung bezieht sich auf (a) die Transportwege von A nach B, (b) die Transport- bzw. Verkehrsmittel, (c) das Transportunternehmen und (d) die Planungsinstitution der Transportwege und -mittel. Insgesamt ist das Transportsystem, das sich aus den Bestandteilen (a), (b), (c) und (d) zusammensetzt, zu optimieren!

Die Aufgabe des Transportunternehmens (Transporteurs) ist die optimale Durchführung der Transporte in der Makrologistikkette von A nach B. Dazu benötigt er:

- (1) die optimale Transporttechnik (Verkehrssystem, Verkehrswege und Verkehrsmittel)
- (2) die optimale Informationstechnik,
- (3) die optimale Unternehmensführung und



(4) das optimale ökologische Konzept für Transporttechnik, Informationstechnik und Unternehmensführung.

Die Unternehmensführung des Transportunternehmens bezieht auf alle betrieblichen Funktionen<sup>8</sup> wie Beschaffung, Produktion, Absatz etc. Die Produktion ist die Erstellung der Transportleistung. Dazu braucht der Transporteur ein einfaches Produktionsplanungs- und -steuerungssystem (PPS-System), das die folgenden Aufgaben zu erfüllen hat: (1) Produktionsprogrammplanung, (2) Kapazitätsplanung, (3) Reihenfolgeplanung (Reihenfolge der Auftragsabwicklung), (4) (zeitliche) Einsatzplanung der Transportkapazitäten, (5) Auftragsveranlassung und (6) Auftragsüberwachung.

Die Aufgabe des Verkehrsunternehmens (Spedition) ist die optimale Organisation der Transporte. Dazu braucht das Verkehrsunternehmen (1) das optimale Transportunternehmen und (2) die optimale Organisationsmethode.

Verkehrslogistik ist die Optimierung aller Verkehrsvorgänge im Lebenszyklus eines Gutes. Wie bereits oben ausgeführt, hat diese Optimierung hinsichtlich der vier Logistikkomponenten und der Anforderungen an ein Verkehrsunternehmen zu erfolgen. Die Optimierung hat (1) das technische, (2) das informatorische, (3) das ökonomische und (4) das ökologische Optimum anzustreben. Dabei bezieht sich die Optimierung auf

- (a) die Verkehrswege,
- (b) die Verkehrsmittel,
- (c) das Verkehrs-/Speditionsunternehmen und
- (d) die Planungsinstitution der Verkehrswege und -mittel.

Insgesamt ist das Verkehrssystem, das sich aus den Bestandteilen (a), (b), (c) und (d) zusammensetzt, zu optimieren.

---

<sup>8</sup> Vgl. zu den betrieblichen Funktionen Witte, H.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, München, Wien 2000, S. 29 f.

#### Transport- und Verkehrslogistik

Es ist festzustellen, dass ein Transport- und ein Verkehrslogistikkonzept fast identisch sein können. Ein Unterschied besteht lediglich hinsichtlich der Optimierung der Speditionsaufgabe. Die Speditionsaufgabe fällt für ein Transportlogistikkonzept nicht an.

Die Aufgaben des Spediteurs sind

- (1) die Auswahl der optimalen Transporttechnik,
- (2) die Auswahl der optimalen Route,
- (3) die Auswahl des optimalen Transporteurs und
- (4) die Auswahl des optimalen Durchführungszeitpunktes des Transportes.

Insgesamt soll die Spedition die optimale Organisation der Transporte, als Vorbereitung für die optimale Durchführung der Transporte in der Makrologistikette von A nach B, erwirken.

Dazu benötigt der Spediteur

- (1) die optimale Transporttechnik (Verkehrssystem, Verkehrswege und Verkehrsmittel),
- (2) die optimale Informationstechnik,
- (3) die optimale Unternehmensführung und
- (4) das optimale ökologische Konzept für Transporttechnik, Informationstechnik und Unternehmensführung.

Die Unternehmensführung des Spediteurs bezieht sich genau wie die des Transporteurs auf die betrieblichen Funktionen (1) Beschaffung, (2) Produktion, (3) Absatz etc.

Die Produktion ist die Erstellung der Speditionsleistung. Dazu braucht der Spediteur ein einfaches Produktionsplanungs- und -steuerungssystem (PPS-System), das die Aufgaben (1) Produktionsprogrammplanung, (2) Kapazitätsplanung (3) Reihenfolgeplanung (Reihenfolge der Auftragsabwicklung), (4) (zeitliche) Einsatzplanung der Transportkapazitäten, (5) Auftragsveranlassung und (6) Auftragsüberwachung erfüllt.

Sowohl der Transporteur zur optimalen Durchführung der Transporte von A nach B als auch der Spediteur zur optimalen Organisation der Transporte benötigen als Voraussetzung für die Optimierung die Existenz eines optimalen Verkehrssystems. Ohne diese Voraussetzung kann die Durchführung und auch die Organisation der Transporte nur suboptimal sein. Da die Planung, die Erstellung und der Betrieb eines Verkehrssystems im wesentlichen als staatliche Aufgabe angesehen wird, muss auch der Staat in ein Transport- bzw. Verkehrslogistikkonzept eingebunden sein.

Die Aufgabe des Staates als die für das Verkehrssystem zuständige Institution ist

- (1) Planung, Erstellung und Betrieb eines optimalen Verkehrssystems, bestehend aus
  - (1.1) optimalen Verkehrswegen,
  - (1.2) optimalen Verkehrsmitteln und
  - (1.3) optimalen Verkehrsinstitutionen (wie Straßendienst, Polizei, Rettungsdienst etc.).

Insgesamt hat der Staat die optimale Verkehrsinfrastruktur als Vorleistung vorzuhalten, damit die Transporteure und Spediteure ihre Leistungen optimal erstellen können.

Dazu benötigt der Staat

- (1) die optimale Technik,
- (2) die optimale Informationstechnik,
- (3) die optimale Unternehmens- bzw. Staatsführung und
- (4) das optimale ökologische Konzept.

Die Unternehmens- bzw. Staatsführung zur Vorhaltung der optimalen Verkehrsinfrastruktur umfasst die Funktionen (1) die Beschaffung, (2) die Produktion, (3) Absatz etc.

Die Produktion ist die Erstellung und der Betrieb des optimalen Verkehrssystems. Dazu braucht der Staat ein einfaches Produktionsplanungs- und –steuerungssystem (PPS-System), das die folgenden Bestandteile enthält:

- (1) Produktionsprogrammplanung,

## Transport- und Verkehrslogistik

- (2) Kapazitätsplanung,
- (3) Reihenfolgeplanung (Reihenfolge der Auftragsabwicklung),
- (4) (zeitliche) Einsatzplanung der Kapazitäten,
- (5) Auftragsveranlassung und
- (6) Auftragsüberwachung.

Nachdem die Anforderungen an eine Transport- und Verkehrslogistik umrissen wurden, ist festzustellen, was eine Transport- und Verkehrslogistik leisten soll.

Die Transport- bzw. Verkehrslogistik ist (1) an der Auftragsorientierung auszurichten, hat (2) das Fliessprinzip und das Holprinzip zu verwirklichen, (4) einen konstanten Material- bzw. Güterfluss zu realisieren und (5) durch die ständige Wiederholung gleicher Vorgänge mit gleicher Quantität und Qualität die optimale Durchführung der Vorgänge anzustreben.

### **3. Bausteine eines Logistikkonzeptes für Transport und Verkehr**

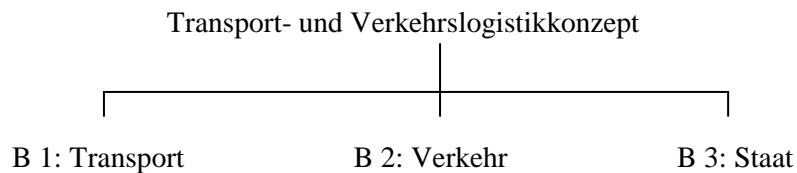
Ein Transport- und Verkehrslogistikkonzept kann in diesem Rahmen nicht entwickelt werden. Das Konzept wäre zu komplex, so dass hier nur die Grundzüge bzw. die Bausteine eines solchen Konzeptes dargestellt werden können.

Für die Entwicklung eines Transport- und Verkehrslogistikkonzeptes sind zwei Punkte zu beachten: (1) Es ist nur ein Konzept zu entwickeln, da die Unterschiede zwischen einer Transport- und Verkehrslogistik nicht bedeutend sind. (2) Es ist die Integration des Staates in das an sich unternehmensbezogene Logistikkonzept vorzunehmen, da eine Transport- bzw. Verkehrslogistik die Optimierung des Material- bzw. Güterflusses nur erreichen kann, wenn das staatliche Verkehrssystem bzw. die staatliche Verkehrsinfrastruktur optimal ist.

## Transport- und Verkehrslogistik

Ein Transport- und Verkehrslogistikkonzept sollte die folgenden drei Bausteine umfassen: (1) den Baustein „Transport“, (2) den Baustein „Verkehr“ und (3) den Baustein „Staat“ (vgl. Abb.5).

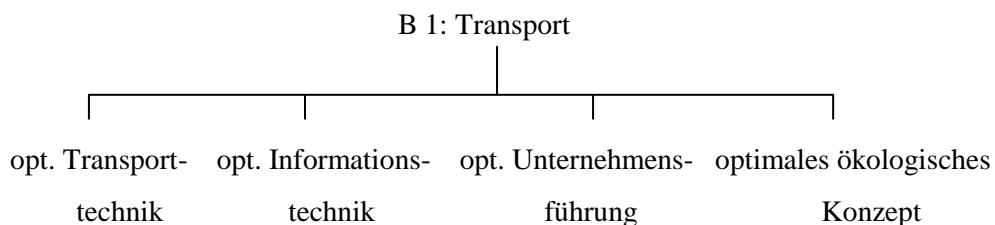
Abb. 5: Bausteine (B) eines Transport- und Verkehrslogistikkonzeptes



Quelle: eigene Darstellung

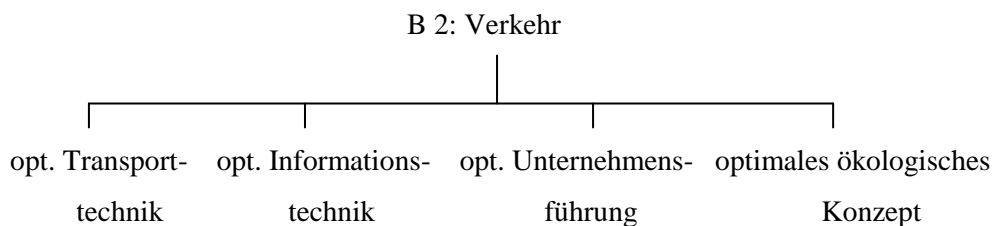
Abb. 6: Struktur des Bausteins „Transport“

Die in Abb. 5 dargestellten Bausteine eines Transport- und Verkehrslogistikkonzeptes lassen sich weiter strukturieren. Eine Grobstruktur der Bausteine ist in den folgenden Abbildungen veranschaulicht (vgl. Abb. 6 –8).



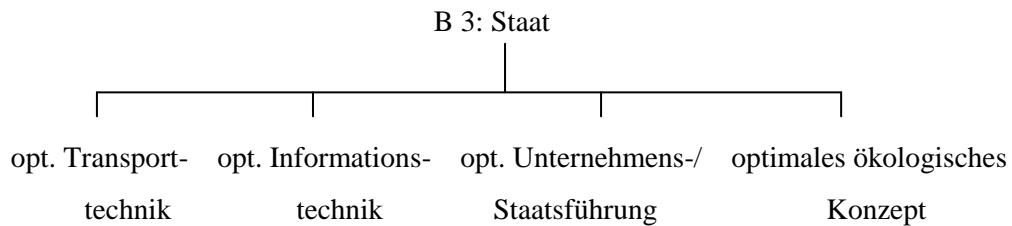
Quelle: eigene Darstellung

Abb. 7: Struktur des Bausteins „Verkehr“



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 8: Struktur des Bausteins „Staat“



Quelle: eigene Darstellung

Die dargestellten Bausteine können durchaus weiter ausformuliert werden, indem für die einzelnen Bestandteile der Bausteine Instrumente, Methoden und Verfahren benannt werden. Da diese Instrumente, Methoden und Verfahren in der Literatur hinlänglich bekannt sind, soll hier auf die Darstellung verzichtet werden.

#### 4. Schlussbemerkungen

Das anhand von Bausteinen dargestellte Transport- und Verkehrslogistikkonzept ist aufgrund der Tatsache, dass nur Bausteine ausformuliert wurden, ein flexibles Rahmenkonzept, das jedes Transport- bzw. Verkehrsunternehmen (Spedition) nach seinen Erfordernissen mit Zielen, Instrumenten bzw. Methoden und Maßnahmen ausgestalten kann. Die Darstellung des Rahmenkonzeptes bietet nicht nur Flexibilität, sondern auch eine relative Einfachheit bzw. Übersichtlichkeit. Ein ausformuliertes Transport- und Verkehrslogistikkonzept wäre relativ komplex und daher deutlich unübersichtlicher.

Trotz der relativen Einfachheit des dargestellten Rahmenkonzeptes darf die Bedeutung eines Transport- und Verkehrslogistikkonzeptes bzw. die Optimierung des Material- bzw. Güterflusses in einer Volkswirtschaft nicht unterschätzt werden. Leider ist es aus der Mode gekommen, Lehrbücher zur Volkswirtschaftslehre oder Wirtschaftspolitik mit einem Kapital „Verkehr“ oder „Verkehrspolitik“ zu versehen. Andere Bereiche der Allgemeinen Wirtschaftspolitik scheinen mehr Bedeutung gewonnen zu haben. Insbe-

sondere fällt ein Schwerpunkt auf. Dies ist die Geldpolitik, der die Sicherung der Geldwertstabilität zukommt. Die Verkehrspolitik wird hingegen als Ubiquität angesehen.

Der Schwerpunkt Geldpolitik bzw. Geldwertstabilität und Geldmengensteuerung auf der Basis der Quantitätsgleichung (Fishersche Verkehrsgleichung<sup>9</sup>) ist aufgrund der Erfolge der Geldmengensteuerung durchaus verständlich. Die Geldmengensteuerung kann als eine Bedingung der erfolgreichen Wirtschaftspolitik eingestuft werden. Es soll hier von der ersten wirtschaftspolitischen Bedingung gesprochen werden.

Gemäss der ersten wirtschaftspolitischen Bedingung ist es für eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik von Bedeutung, die Geldmenge kurzfristig in beide Richtungen an die Entwicklung der güter- bzw. realwirtschaftlichen Seite der Wirtschaft anzupassen.<sup>10</sup>

Die erste wirtschaftspolitische Bedingung ist als notwendige, aber nicht als hinreichende wirtschaftspolitische Bedingung einzustufen. Für den Erfolg der Wirtschaftspolitik sind noch weitere notwendige Bedingungen zu beachten. Eine weitere notwendige Bedingung<sup>11</sup> ergibt sich aus der Bedeutung des Transport- und Verkehrssektors für eine Wirtschaft, da die Notwendigkeit besteht, fast alle Güter in einer Wirtschaft zwischen Angebots- und Nachfrageort transportieren zu müssen. Entsprechend der Geldmenge sind auch die Transport- und Verkehrsmöglichkeiten an die Entwicklung der sich aus der güter- bzw. realwirtschaftlichen Seite einer Wirtschaft ergebenden Angebots- und Nachfragebeziehungen anzupassen. Diese Bedingung soll als zweite wirtschaftspolitische Bedingung bezeichnet werden.

---

9 Vgl. Fisher, I.: *The Purchasing Power of Money*, New York 1911, S. 24 – 28, 47 – 49, 53 – 54, 149 - 183

10 Vgl. u.a. Meltzer, A. H.: *Kontrolle der Geldmenge*, in: Brunner, K./Monissen, H. G./Neumann, M. J. M. (Hrsg.): *Geldtheorie*, Köln 1974, S. 378 - 391

11 Es gibt noch weitere notwendige wirtschaftspolitische Bedingungen, auf die in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden kann. Man kann von einer Vielzahl von Bedingungen sprechen, so dass auch kein eindimensionales (monistisches) Gleichgewicht, sondern ein mehrdimensionales ganzheitliches Gleichgewicht von der Wirtschaftspolitik anzustreben ist.

## Transport- und Verkehrslogistik

Es ist allerdings festzustellen, dass das Verkehrssystem im Gegensatz zum Geldsystem inflexibel ist. Die Menge an Transportleistungen kann nicht wie die Geldmenge kurzfristig in beide Richtungen angepasst werden, da Verkehrswege und Verkehrsmittel in der Regel nicht kurzfristig erstellt bzw. abgebaut werden können.

Damit stellt das Verkehrssystem den Anpassungsengpass in der Wirtschaftspolitik dar. Da der Engpass das System determiniert, determiniert die Transport- bzw. Verkehrspolitik (Transport- bzw. Verkehrslogistik) die Anpassungspolitik.

Die Inflexibilität der Transport- bzw. Verkehrspolitik (Transport- bzw. Verkehrslogistik) könnte Ansatzpunkt für eine Diskussion über die Konstanz, die Stagnation bzw. eine Antiwachstumsstrategie sein, da die Inflexibilität bei sich ansonsten ändernden Wirtschaftsbedingungen zu einer Gefährdung des Systems bzw. des Erfolgs der Wirtschaftspolitik führen kann. Diese Antiwachstumsstrategie hat insbesondere Bedeutung beim Erreichen des Optimalzustandes einer Volkswirtschaft. Dieser Optimalzustand ist durch weiteres Wachstum und die damit verbundenen Veränderungen in seinem Fortbestand gefährdet.

Da eine Antiwachstumsstrategie sicherlich von gängigen ökonomischen Lehrmeinungen (mainstream economics) abweicht und daher schwer durchzusetzen sein wird, sollte zumindest über die Aufnahme der zweiten wirtschaftspolitischen Bedingung in Stabilitäts- und Wachstumsgesetze, die Bundesrepublik Deutschland hat ein solches in Kraft gesetzt<sup>12</sup>, nachgedacht werden.

---

12 Vgl. Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8.6.1967 (BGBl. I, S. 582)



Transport- und Verkehrslogistik  
**Literaturverzeichnis**

- Fisher, I.: The Purchasing Power of Money, New York 1911
- Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8.6.1967  
(BGBI. I, S. 582)
- Ihde, G. B.: Transport, Verkehr und Logistik, 2. Aufl., München 1991
- Jünemann, R.: Materialfluß und Logistik, Berlin 1989
- Meltzer, A. H.: Kontrolle der Geldmenge, in: Brunner, K./Monissen, H. G./Neumann,  
M. J. M. (Hrsg.): Geldtheorie, Köln 1974, S. 378 - 391
- Wildemann, H.: Reorganisation von Produktion und Zulieferung zur Einführung von  
Just-in-Time, in: Wildemann, H. (Hrsg.): Just-In-Time Produktion + Zulieferung  
1988, Tagungsbericht, St. Gallen 1989, S. 1 – 58
- Wildemann, H.: Das Just-In-Time Konzept, 5. Aufl., München 2001
- Witte, H.: Die Logistikkette als Weltbild, in: B-Nutzer, 2/93, S. 4
- Witte, H.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, München, Wien 2000
- Witte, H.: Logistik, München, Wien 2001
- Witte, H.: Materialwirtschaft, München, Wien 2000
- Witte, H./Witte, I.: Dienstleistungslogistik, in: Wissenschaftliche Texte, Referate, Ar-  
tikel, Heft 2: Dienstleistungen im Unternehmen, Collegium Balticum, Szczecin  
2004, S. 81 - 89