

## Vorwort

Was ist das Besondere an Öffentlicher Logistik? Ist nicht fast jede Logistikaktivität öffentlich - spätestens dann, wenn sie zur Raumüberbrückung auf öffentliche Infrastruktur wie Straßen zurückgreift?

Das Verständnis von Öffentlicher Logistik in diesem Buch ist ein anderes. Wir sprechen immer dann von Öffentlicher Logistik, wenn sie zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe beiträgt. Man mag einwenden, dass auch dies alleine noch keine Sonderstellung rechtfertigt, da die logistischen Prozesse sich damit nicht per se von der Privatwirtschaft unterscheiden müssen.

De facto sind jedoch öffentliche Aufgaben von einer Reihe besonderer Rahmenbedingungen geprägt, welche den Charakter zugehöriger logistischer Dienstleistungen eben doch spezifisch machen. So dominiert in der Regel eindeutig das Sachziel, während private Unternehmen (zu Recht) überwiegend formalziel-, d.h. renditeorientiert sind. Zudem müssen öffentliche Aufgaben ordnungsgemäß, diskriminierungsfrei und transparent ablaufen. Dies bedeutet keineswegs zwingend das Gegenteil einer privaten Aufgabenerfüllung, führt aber doch zu einer Reihe konkreter Besonderheiten. So greift bei der Beschaffung von Logistikleistungen das Vergaberecht, was in vielen Teilen andere Einkaufsprozesse bedingt.

Die Bedeutung der Öffentlichen Logistik wird an zwei komplementären Entwicklungssträngen deutlich: Auf der einen Seite zieht sich die öffentliche Hand immer stärker aus der eigenen Aufgabenerfüllung zurück. An ihre Stelle treten Privatisierung und Outsourcing, mithin private Aufgabenerfüller. Der Gewährleistungsstaat sorgt zwar dafür, dass die Leistung bereitgestellt wird, führt dies aber eben nicht zwingend selbst durch. Gleichzeitig bieten Logistikdienstleister der öffentlichen Hand immer umfassendere und komplexere Logistiklösungen an. An die Stelle klassischer Transport-, Umschlag- und Lagerlogistik (TUL-Logistik) treten langfristige Beziehungen zwischen Auftraggeber und Logistikdienstleister im Rahmen der Kontraktlogistik.

Die öffentliche Hand in Deutschland vergibt bereits heute Leistungen im Wert von über 300 Mrd. € an private Unternehmen. Vor dem Hintergrund zunehmender Privatisierung wird dieser Betrag mit hoher Wahrscheinlichkeit weiter steigen. Die Logistik ist davon in zweifacher Weise betroffen: Zum einen muss eine adäquate Beschaffungslogistik gewährleistet sein, um die Verfügbarkeit im Sinne des Gewährleistungsstaates sicherzustellen - idealerweise (im Sinne des Supply Chain Management) kombiniert mit der an den Bürger liefernden Distributionslogistik. Klassische Vergaben im Sinne der öffentlichen Beschaffung schenken diesen materialwirtschaftlichen Aspekten noch viel zu wenig Bedeutung. Zum zweiten wird die Beschaffung langfristig angelegter

kontraktlogistischer Dienstleistungen selbst zu einem komplexen öffentlichen Vergabevorgang.

Vor diesem Hintergrund hoffen wir, dass sowohl öffentliche Auftraggeber wie private Logistikdienstleister aus diesem Buch ihren Nutzen ziehen werden. Sollte dies der Fall sein, so sind dafür in erster Linie die hochkarätigen Autorinnen und Autoren verantwortlich, die einen Beitrag zu diesem Buch geleistet haben. Sie alle haben sich spontan bereit erklärt, mitzuwirken - dafür danken wir ihnen herzlich!

Unser Dank gilt ebenso der Firma CPM, die nicht zuletzt durch die Ausrichtung des Management-Forums Public Logistics wesentliche finanzielle Beiträge zum Erscheinen dieses Buches geleistet hat. Darüber hinaus danken wir ganz besonders Herrn Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Scheckenhofer, der das Buch eigenständig und umsichtig redaktionell betreut hat. Sein Engagement und das unseres studentischen Mitarbeiters, Herrn cand. rer. pol. Julian Gaus, haben das Sammelwerk in dieser Form erst möglich gemacht. Schließlich verdanken wir dem Gabler-Verlag die Aufnahme in sein Buchprogramm und eine hervorragende Zusammenarbeit.

München, Bonn, im Sommer 2008

*Michael Eßig*

*Matthias Witt*