

BRAUWELT®

WOCHENZEITSCHRIFT FÜR DAS GETRÄNKEWESEN

SONDERDRUCK



Food & Beverage Excellence

Fachartikel von Exxent

Exxent Consulting GmbH

Dahlienstr. 13

84174 Eching

Ansprechpartner:

John Eke (CEO) und Marc Eke (COO)

Mobil.: +49 172 824 88 03

Tel.: +49 8709 943 02 89

E-Mail.: john.eke@exxent.de

Internet: www.exxent.de



**FACHVERLAG
HANS CARL**

Auf Zeitreise in der Logistik, bis zum Wirtschaftswunder

GETRÄNKELOGISTIK | Heute sprechen wir in der Logistik-Community der Lebensmittelbranche von einem Kernprozess in der Wertschöpfungskette, einer strategischen Logistikkonzeption, dem Führungsmodell des Supply-Chain-Managements und einer querschnittlichen End-to-End-Prozesskette. Wie konnte es in der Logistikgeschichte dazu kommen, dass die Bewegung des Getränkeprodukts genauso viel Aufmerksamkeit und Wertschöpfung hat wie das Produkt selbst? Unser Rückblick auf die vergangenen 75 Jahre wird in Epochen und Meilensteinen einen spannenden Entwicklungspfad skizzieren.

EIN HISTORISCHER RÜCKBLICK auf eine integrierte und komplexe Prozesskette über zahlreiche Epochen hinweg, welche unterschiedlicher nicht sein können, braucht zu Beginn ein Scoping als Abgrenzung, eine Art Suchraaster und damit auch eine Fokussierungshilfe. Die Logistik ist eine interdisziplinäre Wissenschaft, ein ganzer Wirtschaftszweig, eine betriebliche Funktion und schließlich eine serviceorientierte Prozesskette, die sich mit der Planung, Steuerung, Optimierung und Durchführung von Güterströmen und deren Informationsprozessen befasst.

Dieses breite Scoping auf die logistische Prozesslandkarte im historischen Zeitverlauf ist deshalb sehr wichtig, da in den meisten Teilausschnitten des Rückblicks oft nur auf die Auslieferung und die Transportwelt geblickt wird. Diesem Wissensdurst wollen wir natürlich hier auch nachkommen, aber gleichzeitig deutlich machen, dass Getränke Logistik bei der Rohwarebeschaffung beginnt und beim Gastronomen oder Händler lange noch nicht aufhört.

Als Framework und Grundraaster für unseren historischen Rückblick greifen wir gerne auf das SCM-orientierte gesamthafte Modell der Logistikkette zurück (Abb. 1 + 2). Supply-Chain-Management (SCM) umfasst damit Beschaffungslogistik, Intra-Produktionslogistik, Distributionslogistik, Retro-Mehrweglogistik und auch die Informationslogistik. Dabei umfasst die Informationslogistik ebenso Elemente der operativen Planung und Dis-

position, und neben dem Vollgutmanagement sind auch begleitende Materialien und die Marketinglogistik auf dem Schirm.

Epochen, Quellen und Historie der Getränke Logistik

Gäbe es die Logistik plötzlich nicht mehr, wären wir schlagartig zurückversetzt in die frühe Antike. Den meisten Menschen ist gar nicht bewusst, wie sehr unser in 75 Jahren ständig gestiegener Wohlstand schon immer von einer funktionierenden Logistikkette und Materialwirtschaft abhing. Höchste Zeit also, einmal mit geschärftem Blick auf die Epochen zu schauen. Wichtig ist, zu erkennen, was in den Epochen seit der unmittelbaren Nachkriegszeit in diesem Kapitel der Wirtschaftsgeschichte das Umfeld der Logistik in Brauereien und der Getränkewirtschaft geprägt und getrieben hat. Was bleibt und hat Bestand in so vielen



Autoren: John Albert Eke (Foto li.), geschäftsführender Gesellschafter; Marc Albert Eke, Geschäftsführer, beide Exxent Consulting GmbH, Eching

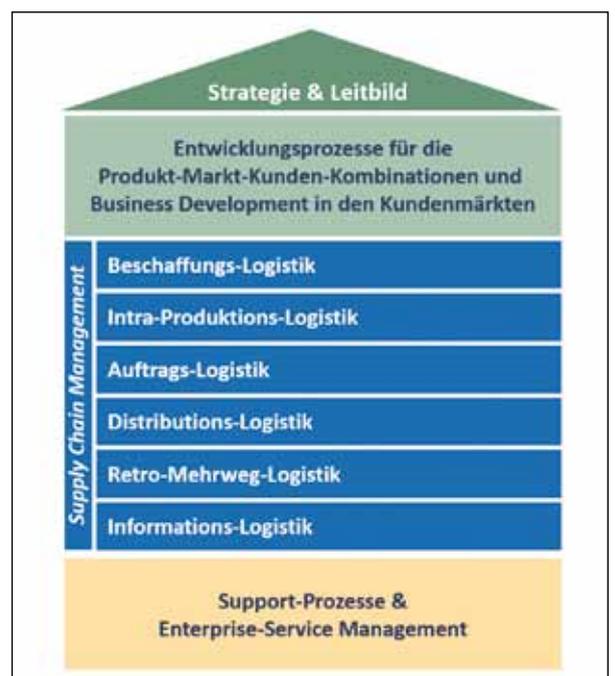


Abb. 1 Prozesslandkarte Getränkehersteller nach dem heutigen SCM-orientierten breiten Logistikverständnis

Teil 1: Von den Anfängen

Jahren? Was wiederholt sich? Was kommt wieder zurück in neuem Gewand? Was lernen wir aus der logistischen Historie für die Zukunft?

Quellen sind für eine solche historische Logistikreise essentiell und das eigentliche Fundament. Zunächst haben wir natürlich recherchiert – mit einer nicht so ergiebigen Ausbeute zu diesem komprimierten und gleichzeitig komplexen Themenkreis. Wir betreten viel Neuland in diesem spannenden Kapitel in der deutschsprachigen Wirtschaftsgeschichte.

So haben wir auch gerne auf unser Kundennetzwerk zurückgegriffen, Inhaber und Manager um historische Fotografien nebst Zitaten gebeten. Das Feedback war in jedem einzelnen Fall überwältigend, einige Brauereien haben für solche Zwecke sogar noch einen eignen Archivar. Jeder historische Player hat eine großartige Geschichte aufzuweisen, das gehört fest zur DNA und zum Geschäftsmodell der Brauerei. Unser Dank geht damit an die unterstützenden Kollegen der Community, wir werden in den späteren Kapiteln noch tiefer auf die faszinierenden Beispiele eingehen. In dieser ersten Folge dürfen wir auf die Auswahl der Mittelständler Privatbrauerei Moritz Fiege GmbH & Co. KG, Bochum, und Pfungstädter Brauerei GmbH, Pfungstadt, zurückgreifen, weitere folgen in den späteren Episoden dieser Geschichtsserie.

Auch meine Kollegen der Versuchs- und Lehranstalt für Brauerei in Berlin (VLB) e.V. konnten für diese Reise einen besonderen Beitrag leisten, der in den neuzeitlichen Epochen greifen wird. Wir haben gemeinsam die Themen des logistischen Fachkongresses und seiner Vorträge ausgewertet und somit eine Art Themenradar erstellen können, der in einer späteren Folge auch seinen Platz finden wird. Nicht zuletzt konnten hier meine eigenen Projekterfahrungen aus 30 Jahren Getränke- und Lebensmittellogistik bzw. -Beratung mit einfließen.

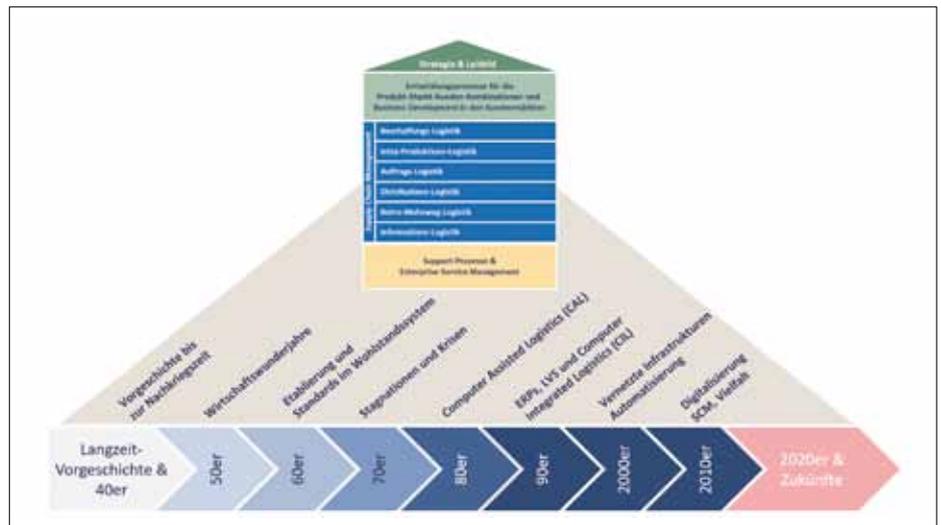


Abb. 2 Prozessmodell der Brauerei mit einem zeitgemäßen Blick auf die Logistikgeschichte

Die unmittelbare Nachkriegszeit der späten 40er-Jahre

Die unmittelbare Nachkriegszeit ist nicht nur als kurze und schmerzhaft Episode der Entbehrung und Improvisation mit einer weitgehend zerstörten Infrastruktur zu verstehen, sondern auch als Ende einer jahrhundertelangen Innovation im Geschäftssystem von Brauern, Wirten und Bierkutschern. Bis die Industrialisierung und Urbanisierung im 19. Jahrhundert sich in den deutschen Wirtschaftsräumen richtig entfalten konnte, waren die Geschäftssysteme der Gastronomen, des Brauers und auch anderer Lebensmittelhandwerke wie des Bäckers eng miteinander verwoben. Heute würden wir sagen: Die Wertschöpfung fand am selben Ort und beim selben Unternehmer statt. Die logistische Herausforderung lag folglich eher in der Beschaffung von Rohstoffen, Zutaten und Material.

Mit der rasant einsetzenden industriellen Revolution trennten sich die Brauer vom Geschäftssystem des Gastwirtschaftsgewerbes allmählich ab und die ersten „Großbrauereien“ entstanden. Damit be-

gann eigentlich die erste wirkliche Logistik-Innovation im Getränkewesen, als folglich weniger und damit größere Brauereien eine wachsende Anzahl von Gastronomiebetrieben versorgen mussten. Die Distribution wurde durch zwei Transportmittel geprägt: Bahnwaggons – sogar schon mit Temperaturregelung für den Ferntransport, wenn auch bescheiden – und wachsende Fuhrparks mit Pferdekarren als Fass- und Flaschenbierwagen. Hoch spannend ist die Erkenntnis, dass die Stärke der Schiene sich aus der Schwäche der Pferdegespanne ergab. Eine schöne Episode des Biertransportes findet man in der Bahn-Geschichtsschreibung: Die berühmte Ludwigseisenbahn übernahm 1836 mit dem Adler eine richtige zahlungspflichtige Fracht von zwei Fässern Bier von Nürnberg nach Fürth. Mit leichtem Branchenstolz gesprochen, war also Bier mit großer Wahrscheinlichkeit die erste wirkliche Bahnfracht. Dortmund beispielsweise begründete seine später führende Positionierung in der Braubranche mit dem besonderen Standortvorteil als Bahnknotenpunkt; viele der damaligen Großbrauereien besaßen mehrere Hundert



Abb. 3 „Der Bochumer Eishandel lieferte Stangeneis in die Gastronomie, um Bier im Durchlauf der Schankanlage zu kühlen – Vorläufer eines Durchlaufkühlers.“ (Zitat Jürgen Fiege, Inhaber und Geschäftsführer Privatbrauerei Moritz Fiege)

eigene Waggonen. Noch vor den Weltkriegen passierte jedoch für den Bahntransport bereits der erste, man würde heute sagen „disruptive“, technologische Wandel in Gestalt des motorisierten Lkw. Zwar sah das erste Nutzfahrzeug noch aus wie eine Kutsche mit einem Motor im Heck, und der „Lieferungswagen“ von Gottlieb Daimler war für 1,5 Tonnen Nutzlast ausgelegt und wurde von einem 4 PS starken Zweizylinder angetrieben. Aber diesen zwei Meilensteinen der Brauereilogistik muss der Supply-Chain-Strategie unmittelbar folgenden „Learning-Sticker“ anheften: Jede große Innovation beginnt mal klein und etwas unscheinbar, und die Geschwindigkeit des Fortschritts wird vorher allzu oft unterschätzt. Für die Gegenwart in Zeiten der Digitalisierung und Logistik 4.0 heißt das: immer alle Trends im Blick haben und die eigene Agilität als Kernkompetenz stärken.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurde dann die Motorisierung auch aus militärischen Bestrebungen heraus stark gefördert. In den 1920er-Jahren wichen die Pferdegespanne schnell dem Lkw, bis auf einige Fassbier-Fuhrwerke für die Rundkäufe im kleinen Radius.

Trotz der bereits eingesetzten Entkopplung von Produktion und Ausschank gab es in Deutschland 1936 noch über 44 000 Brauereien, die damals immerhin über 40 Mio hl Bier für eine Bevölkerung von etwas über 66 Mio Einwohnern produzierten. Aus heutiger Sicht sind das unglaubliche Zahlen, auch in der Relation. Die hohe Anzahl und Dislozierung der Produktionsstandorte

hielt den Fernverkehr noch auf einem niedrigen Level, und die starke schienengebundene Bierlogistik war im regionalen Einsatz, abhängig von der wachsenden Lkw-Stärke mit Nutzlast und Reichweite.

Ein unsichtbarer, aber ähnlich wirksamer Wandel fand auch intralogistisch am POS – sozusagen bereits in den Schankbetrieben – statt, wo sich die Fasslagerung im Keller von der Schankanlage trennen konnte und intelligente Kühltechniken, z.B. mit Stangeneis, sowie Leitungen aus Kupfer für Qualität und Genuss sorgten. Als unmittelbare Folge für die Gastronomielogistik der

Hersteller erweiterte sich der Service zum Wirt um die Bereiche Stangeneis und andere Dienstleistungen für die Schankanlagen. Die strategische Bindung der Wirte an die Brauerei wurde zum Erfolgsfaktor (Abb. 3).

Die Intralogistik in der Brauerei dagegen war noch harte körperliche Arbeit, die Serienproduktion des Frontstaplers begann übrigens erst 1946 in Großbritannien, Eugen Clark hatte ihn bereits 1917 entwickelt.

Das Ende dieser Epoche mit der unmittelbaren Nachkriegszeit 1949 leitet dann gleichzeitig die goldenen Jahrzehnte des eigenen motorisierten Brauerei-Fuhrparks ein.

Das Wirtschaftswunder und die 1950er-Jahre

In den 1950er-Jahren wurde das Braugeschäft und somit alle dazugehörigen Prozessketten vom Wirtschaftswunder und wiedererstarbten Getränkekonsum erfasst sowie eingenommen. Es begann somit auch das große Zeitalter des motorisierten Fuhrparks. Beflügelt und getrieben durch den exponentiell steigenden Absatz stieg die Anzahl der eigenen Lkws bei jeder Brauerei. Zahlreiche Brauereien beschafften in dieser logistischen Epoche mehrere Hundert Fahrzeuge für ihre Transportlogistik, die in der Distribution, aber auch in der Rohwarenbeschaffung eingesetzt wurden. Denn vieles kam noch als Sackware mit manueller Be- und Endladung zum Braumeister.



Abb. 4 „Das Fahrzeug BO-CK 18 nutzte zeitweilig auch ein Verkaufsfahrer.“ (Zitat Jürgen Fiege, Privatbrauerei Moritz Fiege)



Abb. 5 + 6 „Die Bahn hatte leider bereits Anfang des 20. Jahrhunderts an den flexiblen Lkw verloren. Aber das Export-basierte Containergeschäft und der Megatrend Nachhaltigkeit bringen diesen Verkehrsträger sicher wieder nach vorne. Und die Mehrweg-Logistik ist auch heute noch oft körperliche Arbeit im Mittelstand.“ (Zitat Stefan Seibold, CEO Pfungstädter Brauerei GmbH)

Für die Fahrer war es richtige Knochenarbeit mit mehreren Rundläufen in enger Tagesabfolge, insbesondere deshalb, weil die Ladeflächen klein und sperrig waren. Speziell der Verkaufsfahrer ist ein historisches Sondermodell – und einst eine Stärke: von einer Verdachtsladung direkt verkaufen und den Kunden persönlich als Logistiker betreuen, inklusive Finanz- und Leerguthandling (Abb. 4). Nachdem der direkt verkaufende Brauereifahrer im Zuge der ERP- und Logistiksystemstandards zunächst fast aus der Welt verbannt wurde und aus vermeintlichen Effizienzgründen ins „Prozessmuseum“ musste, erfreut er sich heute als digitalisiertes Home-Delivery-Erfolgsmodell wieder großer Beliebtheit. Vieles kommt wieder, in etwas anderem Gewand, das lehrt uns die Geschichte auch.

In der produktionsnahen Intralogistik begann der Gabelstapler langsam, aber sicher seinen Siegeszug, nachdem seine erste Serienproduktion erst Ende der 1940er-Jahre in Europa einsetzte. Die Bahnlogistik wurde durch den Wettbewerber Lkw weiter massiv zurückgedrängt, Pferdegespanne verblieben in Ausnahmen in der traditionellen Fassbierdistribution rund um den Turm.

Interessanterweise begann auch die globale Logistik schon 1956. Damals veränderte der US-amerikanische Spediteur Malcom P. McLean mit seinem Logistik-Standard in Form von 58 selbst konstruierten Stahlkästen, eingesetzt als Container zum Transport per Schiff, weltweit die Produktionsbedingungen fast aller Industrien und somit die Konsumgewohnheiten der Menschen. Noch heute ist der Seecontainer dafür verantwortlich, dass Werften Großaufträge erhalten, neue Länder und Regionen boomen, neue Märkte entstehen und Produkte aus aller Welt überall billig eingekauft und verkauft werden können. Die Geschichte der Logistik nahm fortan ihren Lauf.

Diese logistische Innovation hatte für die Brau- und Getränkebranche unserer jungen Republik und für die direkten Nachbarn noch nicht die tragende Bedeutung wie in anderen Sektoren und Branchen, weil einfach die Geschäftsmodelle und Lieferketten vor allem in der deutschen Braubranche noch sehr regional verankert waren und nur vereinzelt überregionalen und damit nationalen Charakter erhielten. Bis heute hat sich allerdings die spürbare Exportschwäche der deutschen Brauer, insbesondere in Überseemärkten, mit einer stagnierenden Exportquote von ca. 17 Prozent des Ausstoßes im Schnitt erhalten. Studien und internationale Ausschreibungen durch Exzent zeigen dieses Schwäche-Phänomen immer wieder; nur ganz wenige Braunternehmen und -gruppen können in der globalen Getränkedistribution auf eine fundierte Wissensbasis in internationalen Lieferketten zurückgreifen. Eine historische deutsche Schwäche, und das, obwohl die Gründer großer Weltkonzerne deutsche Auswanderer waren und Deutschland immer noch als ein Mutterland des Bieres gilt, mit höchster globaler Wertschätzung. Zum Abschluss des ersten Teils möge man mir diesen kleinen Hinweis nachsehen, aber an dieser historischen Fessel muss die Branche – vielleicht auch nach belgischem Vorbild – kollaborativ und vernetzt weiterarbeiten.

■ Zusammenfassung und Ausblick

Teil 1 dieser dreiteiligen Zeitreise in der Logistik blickt zurück auf die Historie der Getränke Logistik zur Zeit der industriellen Revolution und unmittelbar vor den Weltkriegen. Dem Wandel der logistischen Herausforderungen im deutschen Wirtschaftsraum in der Nachkriegszeit der späten 40er-Jahre folgen die Wirtschaftswunderjahre der aufstrebenden 50er. Der Getränkekonsum steigt rasant, und mit

ihm wachsen die motorisierten Fuhrparks der Brauereien und Getränkeproduktionsbetriebe. Ein sichtbarer Wandel vollzieht sich in den Bereichen Beschaffungslogistik, Distributionslogistik, Transportlogistik und auch in der produktionsnahen Intralogistik. Pferdegespann, Bahnwaggons, Lkws, Gabelstapler und schließlich Schiffscontainer – sie begleiten und prägen in diesem ersten Teil der Zeitreise entscheidend die Veränderungen und Entwicklungen logistischer Prozesse.

In den kommenden Ausgaben der BRAUWELT können Sie in den Teilen 2 und 3 dieser Zeitreise in der Logistik mehr erfahren über die Etablierung der ersten Standards im Wohlstandssystem der 60er-Jahre, die Krisen und Stagnation in den 70er-Jahren und die Computer Assisted Logistics der 80er. Der Beginn der logistischen Vernetzung prägt die 90er, und mit Schlagworten wie Nachhaltigkeit, IT-Integration und Automatisierung wird das logistische 21. Jahrhundert eingeläutet. Supply-Chain-Management, Digitalisierung, transparente und effiziente Logistikstrategien drängen in das erste Jahrzehnt des neuen Jahrtausends und erleben im zweiten Jahrzehnt gar ihren organisatorischen und strategischen Durchbruch als wertschöpfender Erfolgsfaktor – besonders in einer Krise.

Diese Zeitreise durch die Epochen der Getränke Logistik mit Fokus auf die Brauwirtschaft ist eng verwoben mit den sozio-ökonomischen und geschichtlichen nationalen wie globalen Entwicklungen dieser Jahre. Von Beginn an lauten die Fragen: Was bleibt und hat Bestand in so vielen Jahren? Was wiederholt sich? Was lernen wir aus der logistischen Historie für die Zukunft? Geschichte als Lernkurve: Die Zeitreise endet in Teil 3 mit den Highlights der Lerneffekte, die sich aus 75 Jahren Logistik für die Zukunft empfehlen. ■

Die Zufriedenheit unserer Kunden steht für uns auf Platz 1

Industriieberater im Krankenhaus

„Exxent bringt viel Know-how aus Logistik und Lean Management in die Klinikberatung ein. Da geht es um Begriffe wie Verschwendung und Effizienzpotenziale, die man sonst eher aus der Industrie kennt. Auch wenn wir keine Fabrik sind, können wir in Sachen Prozessgestaltung vieles aus diesem Bereich lernen und übernehmen. Genau dabei helfen uns John Eke und sein Team. Und das auf eine Art und Weise, die insbesondere Ärzte und Pflegekräfte mitnimmt.“



Gerald Götz

Leiter Geschäftsbereich Technologiemanagement
München Klinik gGmbH

Wissen teilen

„Mir gefällt die Offenheit, mit der John Eke sein Wissen teilt. Das ist nicht selbstverständlich für einen Berater. Davon profitieren wir langfristig, weil wir durch die Zusammenarbeit mit Exxent viel dazu lernen können. Uns hilft auch, dass John Eke und sein Team die aktuellen Trends der Logistikwelt kennen und daraus Strategien ableiten, die punktgenau auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten sind.“



Stefan Braß

Leiter Supply Chain Management
Bitburger Braugruppe GmbH

Persönliches Engagement des Inhabers

„Mit Exxent entwickeln wir Transport- und Lagerkonzepte, die immer zu Kosteneinsparungen führen. Eine Stärke unseres langjährigen Partners besteht darin, dass die Geschäftsführer John und Marc Eke ein gut eingespieltes Team haben. Sie bringen sich persönlich ein, entwickeln neue Ideen und begleiten die Umsetzung. Damit unterscheidet sich Exxent deutlich von den großen Consulting-Unternehmen.“



Roman Peters

Geschäftsführender Gesellschafter
Peters Unternehmensgruppe GmbH & Co. KG

Food-Fachkompetenz

„In internen Workshops haben uns John Eke, Thomas Fiedler und Dr. Hans Werner Busch dabei geholfen, das eigene Geschäft noch besser zu verstehen und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Die Methodik war hochstrukturiert und gekennzeichnet von einer ausgeprägten Fachkompetenz in puncto Lebensmittel-Wertschöpfungsketten.“



Dr. Georg Schirmmacher

Director European
Institute of Innovation & Technology (EIT) Food

Die Zufriedenheit unserer Kunden steht für uns auf Platz 1

Die Sprache des Mittelstandes

„Als BGL-Vorteilswelt-Partner begleitet Exxent unsere Transportlogistikunternehmer bei Expansionsvorhaben und bei der Prozessoptimierung. Außerdem unterstützt Exxent die in der Regel mittelständisch geprägten Familienbetriebe, wenn sie sich neue Geschäftsfelder erschließen oder einen Käufer suchen. Erfolgreiches Consulting setzt voraus, dass der Berater die Sprache seines Kunden spricht. John Eke und sein Team treffen den richtigen Ton und finden deshalb Gehör und Vertrauen.“



Andreas Schmidt

Leiter Mitgliederakquisition und –betreuung
Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und
Entsorgung (BGL) e.V.

Bleiben am Ball

„Exxent unterstützt als Team. Allen voran sehe ich da die beiden Geschäftsführer. Marc Eke hat bei Transport-Ausschreibungen das Beste für uns herausgeholt und John Eke seine Erfahrung in unsere Prozessgestaltung eingebracht. So zum Beispiel als wir ein Hochregallager eingerichtet haben. Die Exxent-Leute kommen nicht mit Standardlösungen. Und sie geben sich auch nicht damit zufrieden, Empfehlungen auszusprechen. Stattdessen bleiben sie am Ball und setzen gemeinsam mit uns das um, was wir uns vorgenommen haben.“



Carsten Lange

Hauptabteilungsleiter Supply Chain Management und
Einkauf Privatbrauerei Eichbaum GmbH & Co. KG

Akzeptanz bei Mitarbeitern

„Was nützt es, wenn Berater und Geschäftsführung schlüssige Konzepte ausarbeiten und die Mitarbeiter dann nicht mitziehen? Zu den Stärken von John Eke und seinem Team gehört es, dass sie bei der Reorganisation von Prozessen die Mitarbeiter von Anfang an einbinden und auf ihre Praxiserfahrung setzen. Damit fördert Exxent ihre Lösungskompetenz und gewinnt eine hohe Akzeptanz auf allen Hierarchieebenen. Eine Folge ist, dass wir schnell zu konkreten Ergebnissen kommen.“



Robert Zucker

Geschäftsführer
Klinik Höhenried gGmbH

Strukturierter M&A-Prozess

„Seit 25 Jahren arbeite ich mit John Eke zusammen. Meistens geht es um Logistikprojekte oder um die Prozessgestaltung und ich kann nur sagen: Das, was vorher an Ergebnissen versprochen wurde, ist nachher tatsächlich herausgekommen. Vor drei Jahren bewiesen John Eke und sein Team zudem Kompetenz in Sachen Mergers and Acquisitions. Mit ihrer Unterstützung haben wir aus einhundert Interessenten die zu uns passende Investorengruppe gefunden.“



Dr. Armin Seitz

Geschäftsführender Gesellschafter
Moll Marzipan GmbH

Die Zufriedenheit unserer Kunden steht für uns auf Platz 1

Den Weg zum Ziel gezeigt

„Die besondere Stärke von Exxent liegt in der Prozessoptimierung. Unsere Berater John Eke und Thomas Fiedler haben zuerst den Aufnahmeablauf exakt analysiert. Anschließend sind sie mit uns die Schwachstellen durchgegangen und haben Wege aufgezeigt, sie zu beheben. Ziel unseres gemeinsamen Projektes war es, die Wartezeiten für die Patienten durch klinikweit einheitliche Prozesse zu verkürzen. Die Tools von Exxent haben uns geholfen, dieses Ziel zu erreichen.“



Jacqueline Schaller

Leitung Aufnahme- und Belegungsmanagement
Klinikum Garmisch-Partenkirchen GmbH

Exzellente Prozessgestalter

Mit Herrn Eke hat unser Verband eine strategische Einkaufskonzeption entwickelt und umgesetzt. Davon profitiert jedes Verbandsmitglied. Exxent hat einzelne Brauereien auch dabei unterstützt, ihr Leergutmanagement neu zu organisieren. Herrn Eke schätze ich als Branchenkenner und exzellenten Prozessgestalter im Umfeld von Fast Moving Consumer Goods.“



Jürgen Keipp

Geschäftsführer
Die Freien Brauer GmbH & Co. KG

Sachverstand der Kunden einbinden

„Es gibt Consultants, die ausschließlich die komplette Supply Chain im Auge haben und ihrem Kunden erklären, dass er sie alleine nicht beherrscht. Von denen setzt sich Exxent ab. Die Berater binden den Sachverstand auf Kundenseite voll ein und vertiefen sich auch in Teilprojekte. Das ist echtes Teamwork auf Augenhöhe, in das John Eke, Marc Eke und Thomas Fiedler geballte Lebensmittel- und Logistikkompetenz einbringen.“



Klaus Falinski

Logistics Director
Carl Kühne KG



Marc Albert Eke
COO & Co-Autor



Thomas Fiedler
Partner & Analyst



Logistics Excellence

Tel.: +49 8709 943 02 89

E-Mail.: john.eke@exxent.de

Internet: www.exxent.de



John Albert Eke
CEO & Autor



Fachverlag Hans Carl GmbH
Andernacher Str. 33a
90411 Nürnberg
Deutschland



www.brauwelt.de
www.hanscarl.com