

Nestlé eröffnet Kaffee kapsel-Fabrik in Schwerin

Nestlé produziert seine Kaffee kapseln jetzt auch in Deutschland. Heute nahm der Schweizer Lebensmittel-Konzern in Schwerin ein neues Werk in Betrieb. Der Neubau gilt als eine der größten Auslandsinvestitionen in Deutschland seit Jahren. 220 Millionen Euro steckt der Multi-Konzern in das neue Werk. Wenn der Bau fertig ist, sollen zwölf Produktionslinien jährlich mehrere Milliarden Kapseln nach Nord- und Osteuropa, aber auch an Händler in Deutschland liefern. 450 Beschäftigte sollen dann im europaweit größten Nestlé-Werk zur Produktion von Nescafé Dolce Gusto arbeiten.

US-Regierung erfreut über Urteil gegen BP wegen Ölkatastrophe

Die US-Regierung hat sich „erfreut“ über das Urteil eines US-Richters gegen den britischen Ölkonzern BP wegen der Ölkatastrophe im Golf von Mexiko 2010 geäußert. US-Bezirksrichter Carl Barbier in New Orleans hatte BP am Donnerstag im Zusammenhang mit der Explosion der Ölplattform „Deepwater Horizon“ grobe Fahrlässigkeit und Rücksichtslosigkeit bescheinigt. Damit muss der Konzern als damaliger Betreiber der Ölplattform weitere Milliardenzahlungen wegen der Katastrophe befürchten. Über die Höhe wird der Richter aber erst 2015 entscheiden.

Das Geschäft mit dem Risiko

Wenn die Lieferkette reißt, wird es für Konzerne teuer. Eine Reihe neuer Dienstleister verdient daran, genau das zu verhindern.

Christoph Schlautmann Handelsblatt

Düsseldorf Am 31. März 2012 zerstörte eine 100 Meter hohe Stichflamme die Chemieanlage von Evonik im münsterländischen Marl. Nur Fachleuten war das dort produzierte „Polyamid 12“ bis dahin bekannt - was sich bald ändern sollte. In den folgenden neun Monaten erlebte die Automobilindustrie schlimme Lieferengpässe, auch Sportartikelhersteller und Produzenten von Haushaltswaren stoppten ihre Bänder, weil der Hochleistungskunststoff fehlte.

Schon im Sommer 2013 hätte sich das Chaos eigentlich wiederholen müssen. BASF geriet in Schwierigkeiten und schaffte es kaum, einen begehrten Polyamid-Kunststoff in ausreichenden Mengen zu produzieren. Doch die Abnehmer hatten aus der vorangegangenen Krise gelernt - und in Frühwarnsysteme investiert. Auf der Internetplattform „Riskmethods“, einer 2013 gestarteten Mischung aus Facebook und Wikipedia für Einkaufsmanager, postete ein mächtiger Automobilzulieferer gleich zu Beginn den Beschaffungsempfehlung. So blieb Zeit, Ausweichmöglichkeiten zu finden.

Die Monatsgebühr von meist mehr als 10 000 Eu-

ro zahlen Firmen wie Siemens, Bosch oder Swisscom dort gern, um Schlimmeres zu verhindern. Die Alternative ist weitaus teurer. „Von Zulieferern, die für Produktionsausfälle sorgen“, sagt ein Insider, „verlangen Automobilhersteller eine Pönale von 200 000 Euro - pro Stunde.“

Ein Geschäft, das auch anderswo floriert. 58 Prozent aller global tätigen Großunternehmen, fand eine Untersuchung der Unternehmensberatung Accenture heraus, lassen ihre Lieferkette inzwischen durch Risiko-Organisationen überwachen. „In den letzten 15 Jahren haben die meisten Firmen mehrstufige Lieferketten rund um den Globus aufgebaut“, berichtet Accenture-Geschäftsführer Markus Hayek. Gleichzeitig sei an der Kostenschraube gedreht worden, etwa durch Zusammenlegung von Lägern oder Outsourcing. Eine größere Störanfälligkeit ist nun die Kehrseite der Medaille. „Mehr Risikoquellen treffen auf weniger Puffer im System“, klagt Hayek.

Der explosive Mix aus „Just in Time“ und Globalisierung gerät immer häufi-

ger außer Kontrolle. Den bislang schlimmsten Schock erlebte die deutsche Industrie, als nach der Tsunami-Katastrophe in Japan 2011 viele Lieferketten rissen. Bei Autoherstellern wie Opel fielen Schichten aus, weil elektronische Bauteile am Band fehlten, Honda drosselte in Nordamerika seine Produktion, und auch Volvo, Ford und Renault meldeten Probleme. Jedes sechste deutsche Elektronikunternehmen klagte über Engpässe, insbesondere Speicherchips wurden knapp.

Oft geht es bei den Reaktionszeiten nur um wenige Stunden. Entsprechend setzen Risikomanager auf schnelle Computer-Programme. Einer der Hauptlieferanten ist der Softwarehersteller Jonova aus Seattle, der sich auf Notfallpläne, Risiko-Szenarien und Kapazitätsplanungen spezialisiert hat. Der Nischenanbieter rechnet auch aus, wie teuer das Risiko werden kann, nicht mehr lieferfähig zu sein.

Zudem gewinnt die Strategie, sich bei alternativen Lieferanten Produktionskapazitäten zu sichern, immer mehr Anhänger. Weil dies dem Chiphersteller



Der verheerende Tsunami in Japan legte 2011 selbst in Deutschland viele Fließbänder lahm. dpa

Intel während der Tsunami-Katastrophe das Geschäft rettete, haben sich inzwischen Großkonzerne wie Toyota oder Procter & Gamble Fließbänder und Anlagen bei möglichen Zulieferern vertraglich gesichert. Beim Autozulieferer Bosch, der parallel zur Globalisierung eine steigende Zahl von Ausfällen beobachtet, ist das längst Firmenpolitik. „Wir haben für unsere A-Teile immer zwei Quellen“, sagt Logistikdirektor Martin Wiedemann.

Erneut weniger Insolvenzen in Deutschland

dpa | Wiesbaden Dank der robusten Konjunktur in Deutschland sind im ersten Halbjahr 2014 erneut weniger Unternehmen und Verbraucher in die Pleite gerutscht. Von Januar bis Juni registrierten die Amtsgerichte 12 032 Firmeninsolvenzen und damit 9,2 Prozent weniger als ein Jahr zuvor, wie das Statistische Bundesamt heute mitteilte. Damit setzt sich der 2011 begonnene Trend fort: Seit vier Jahren liegen die Insolvenzzahlen unter dem jeweiligen Vorjahreswert. Zuletzt sei die Zahl der Firmenpleiten im ersten Halbjahr 2010 um 2,0 Prozent gestiegen, sagte ein Statistiker.

Zudem traten von Januar bis Juni 56 071 weitere Schuldner den Gang zum Insolvenzrichter an, 2,9 Prozent weniger als im Vorjahr. Darunter waren 43 955 Insolvenzanträge von Verbrauchern und damit 3,8 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2013. Zudem durchlaufen 10 120 ehemals Selbstständige (+ 0,8 Prozent) ein Regelinsolvenzverfahren. Allerdings stieg im ersten Halbjahr 2014 der mögliche Schaden durch Unternehmenspleiten: Im Feuer stehen Forderungen der Gläubiger in Höhe von 14,6 Milliarden Euro nach 10,4 Milliarden vor einem Jahr.

EU-Verkehrspolitiker fordert CO₂ als Kältemittel für Autos

rtr | Berlin Die deutschen Autokonzerne bekommen Unterstützung im Streit um das umstrittene Klimaanlage-Kältemittel R1234yf. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des EU-Parlaments, Michael Cramer (Grüne), ruft die Branche einem Bericht der „Frankfurter Rundschau“ zufolge dazu auf, künftig statt dieser Chemikalie das natürliche Kältemittel CO₂ zu nutzen. „Ich fordere die Autohersteller auf, das gefährliche R1234yf nicht einzusetzen und stattdessen schnell eine technische Lösung für CO₂ auf den Markt zu bringen“, sag-

te er der Zeitung. Cramer unterstützt damit die Linie von Daimler, VW und BMW, die CO₂ favorisieren, weil das von den US-Chemiekonzernen Honeywell und Dupont entwickelte R1234yf bei - allerdings umstrittenen - Tests zur Bildung von gefährlicherer Flusssäure und zu Bränden geführt hat.

Es sei „längst überfällig“, dass die Klimaanlage von allen PKW mit einem sicheren und klimaschonenden Kältemittel ausgestattet werden, meinte Cramer. „CO₂ leistet beides und ist deshalb das richtige Produkt.“