



## „Spürbar ist für den Anwender erst mal nur, dass ISO 9001 im Automobilstandard nicht mehr mitabgedruckt ist“

Handelt es sich beim IATF 16949:2016 um ein Zwangskorsett für die Zulieferindustrie oder um einen handwerklich gut gemachten und zielführend auditierbaren Standard? Um eine Antwort auf die Frage zu erhalten, hat die Redaktion mit DGQ-Automotive-Trainer und Lead Auditor 3rd Party ISO/TS 16949 Thorsten Höppner über den neuen Branchenstandard der Automobilindustrie gesprochen.

**QZ** Der neue Automobilstandard wird vom Internationalen Verband der Automobilhersteller (IATF) gehalten, nicht mehr von ISO. Ist das eine „Privatisierung“ von gemeinwohlorientierten Normen zu eigen-nützigen Zwecken?

**Thorsten Höppner** Praktisch ändert sich nicht viel. IATF sagt selbst: „... der QMS-Standard der Automobilindustrie kann nicht als eigenständiger QMS-Standard angesehen werden. Vielmehr ist dieser Standard als Ergänzung zu und nur in Verbindung mit der ISO 9001:2015 zu verstehen.“ IATF ist weiter dem TC 176 der ISO verbunden, richtet sich – im Gegensatz z. B. zur neuen Medizinprodukte-ISO 13485 – nach der vorgegebenen Grundstruktur (HLS) und war sehr schnell in der Überarbeitung beim Konsens (anders als etwa ISO selbst bei der Arbeitsschutznorm ISO 45001). Spürbar ist für den Anwender erst mal nur, dass ISO 9001 im Automobilstandard nicht mehr mitabgedruckt ist.

**QZ** Kollegen haben einmal gezählt und kamen auf 24 neue Anforderungen, 35 erweiterte Anforderungen und maximal 26 zu dokumentierende Prozesse. Ist das nun die „Geißel der OEMs für die Zulieferindustrie“, ein Rückfall in Zeiten vor QS 9000?

**Höppner** Es gibt neue Forderungen, es gibt eine noch engere Führung als durch TS 16949. Allerdings sind etliche bisher kunden- oder länderspezifische Forderungen nun in der Norm, entfallen aber dafür als „Sonderlocken“. Die Branche hat nun mehr Standard und weniger Extrawünsche – das ist nur zu begrüßen. Umfang und Detaillierung haben zugenommen, aber das liegt auch an den vielen hilfreichen Beispielen. Diese werden im Ergebnis für sehr viel mehr Klarheit

sorgen. Die individuellen Interpretationsspielräume der Auditoren werden eingegrenzt, die Kommunikation wird widerspruchsfreier – auch das ist zu begrüßen.

**QZ** Aber da ist von Nickligkeiten zu lesen, wie etwa, dass Sperrlagerteile unbrauchbar gemacht werden müssen. Ist das nicht zu „kleinkariert“? Schadet so etwas nicht dem Ansehen des QM und des Berufsstands?

**Höppner** Im Gegenteil. Auch solche erst mal merkwürdig erscheinenden Forderungen sind Ergebnis des Erfahrungswissens von Praktikern, die im Konsens in den Standard eingeflossen sind. Stellen Sie sich den Reputationsschaden und

Übergangsfrist von ISO 9001 auch für IATF 16949 gilt. Bis zum 14. September 2018 scheint es noch lang hin. Aber die Forderungen müssen in den Betrieben umgesetzt werden. Auditoren müssen ausgebildet und durch die Zertifizierer zugelassen werden. Es ist zu befürchten, dass gerade erfahrene Auditoren die erneuten Qualifizierungs- und Aufrechterhaltungsaufwände scheuen und den automotiven Auditorenmangel noch verstärken werden. Es könnte aufseiten der Zertifizierer zum Ende der Übergangsfrist hin zu Engpässen kommen. Wer kann, sollte es nicht mehr aufschieben, sondern zügig die Umstellung mit seinen Dienstleistern planen.

„Der Standard ist aus meiner Sicht als Praktiker, Trainer und Auditor handwerklich einfach gut gemacht.“

Thorsten Höppner, DGQ-Automotive-Trainer und Lead Auditor 3rd Party ISO/TS 16949

die Haftungsquerelen vor, die entstehen, wenn z. B. Außenstehende sicherheitsrelevante Teile vom Schrott nehmen („Sieht doch noch gut aus“) und auf Onlineplattformen „privat“ verkaufen. Das musste ausgeschlossen werden.

**QZ** Sie sind ein echter Fan. Gibt es denn kein Haar in der Suppe, nichts aus Sicht des Anwenders Bedenkliches?

**Höppner** Glücklicherweise hängt IATF 16949 an ISO 9001:2015, das begrenzt den Aufwand für die Anwender. Bedauerlicherweise heißt das aber auch, dass die

**QZ** Zurück zu den großen Entwicklungen: Was ist aus Ihrer Sicht der wirkliche Meilenstein bei der Überarbeitung, wo sitzt der Treiber für echte Veränderung und Verbesserung für die Anwender?

**Höppner** Das ist der gesamte Komplex „Lieferkette“. Die Prozesseigner werden auch dafür in die Pflicht genommen. Es gibt nun ganz klare Anforderungen an 2nd-Party-Audits und -Auditoren. Neben den Teile- und Produktionsausrüstungsherstellern sind nun auch Dienstleister wie Entwicklerbüros und >>>

auch Software-„Lieferanten“ dahingehend zu betrachten, wie weit sie als externe Anbieter mit einbezogen werden müssen. Statt der abstrakten Forderung nach Lieferantenentwicklung gibt es ein ganz klares Fünf-Stufen-Modell für die Entwicklung des QM-Systems für externe Anbieter. Auch hier sehe ich starke Verbesserungen für die Branche – jedenfalls „nach Pareto“. Der Standard passt

für Bosch, Hella und Conti etc. Die Zehn-Mann-Betriebe im Schwarzwald, die Zerspaner im Sauerland, der kleine Kunststoffspritzer im Emsland – sie werden an den Forderungen zu knabbern haben. Aber die können ja auf die Unterstützung durch die DGQ bauen, auf Leute, die Freiheitsgrade interpretieren können, anstatt Formalismen überzustülpen.

**QZ Ihre Gesamtbewertung in einem Satz?**

**Höppner** Der Standard ist aus meiner Sicht als Praktiker, Trainer und Auditor handwerklich einfach gut gemacht.

Das Interview führte Kai-Uwe Behrends,  
Leiter DGQ-Landesgeschäftsstelle Nord.

.....  
Die DGQ bietet neue Trainings zu  
IATF 16949:2016 und VDA 6.3 an:

<https://goo.gl/zgCoHv>