



Herausforderung IATF-Zertifikat

Welche Ziele die IATF verfolgt und was Lieferanten beachten sollten

.....
Im Oktober 2016 erschien die Neufassung des weltweit verbreiteten Automotive-Standards ISO/TS 16949, der seither IATF 16949 heißt. Nicht nur Auditoren mussten sich bis Juni 2017 bezüglich dessen neuen Anforderungen fortbilden, vor allem die vielen Lieferanten stehen aktuell vor der Herausforderung der Umstellung auf den neuen Standard. Die QZ sprach mit Norbert Haß, dem Leiter des deutschen IATF Oversight Office.
.....

QZ Wenn Standards überarbeitet werden, stehen deren Entwickler pauschal im Verdacht, die Geldmaschine der Zertifizierungsbranche ankurbeln zu wollen. Warum hat die IATF den Automotive-Standard ISO/TS 16949 tatsächlich überarbeitet?

Haß Den pauschalen Verdacht, es ginge um finanzielle Interessen, weise ich entschieden zurück! Der Standard ISO/TS 16949 wurde erstmalig 1999 veröffentlicht und wird seit 2002 nahezu unverändert angewendet. Die Anforderungen sind nach wie vor die Basis und Eintrittskarte in die Automotive-Lieferkette und zum größten Teil auch nach 15 Jahren noch relevant. Doch in dieser langen Zeit haben diverse Entwicklungen die Automobilindustrie beschäftigt, die in der ISO/TS 16949 keinen oder nur sehr begrenzten Niederschlag fanden. Wir müssen uns heute bereits mit Fragen auseinandersetzen, um die Weichen für die Mobilitätsanforderungen von morgen zu stellen. Diesbezügliche Aktualisierungserfordernisse des Standards und die Einarbeitung von aktuellen Themen waren neben der Überarbeitung der ISO 9001 der wesentliche Treiber für die jüngste Revision.

QZ Gab es denn Alternativen zum aktuellen Standard?

Haß Grundsätzlich wurde die Überarbeitung durch die Revision der ISO 9001 angestoßen bzw. notwendig. Innerhalb der IATF wurde durchaus kontrovers diskutiert, welche strategische Ausrichtung mit der Überarbeitung verfolgt werden sollte. Es existierten Vorschläge, die von der Entwicklung eines komplett eigenständigen QM-Standards, losgelöst von der ISO 9001 als Basis, bis hin zu einer Neuauflage der ISO/TS 16949 alles vorsahen. Der jetzt vorliegende Standard basiert zwar auf der QM-Norm ISO 9001, wird jedoch nicht mehr als ISO/TS, also eine Technische Spezifikation der ISO fortgeführt. IATF 16949 ist ein eigenständiger Standard der International Automotive Task Force, deren Zusatzanforderungen nach wie vor ergänzende Anforderungen zur ISO 9001:2015 repräsentieren.

QZ Bei vielen Lieferanten entsteht der Eindruck, dass die großen Autohersteller ihre Verantwortung mit dem Instrument der Zertifizierung auf die kleinen Unternehmen abwälzen wollen. Wie sehen Sie das?

Haß Es ist kein Geheimnis, dass die Fertigungstiefe bei den Herstellern über die vergangenen Jahre oder Jahrzehnte abgenommen hat und somit den Lieferanten immer mehr Verantwortung bei der Entwicklung und der Herstellung von Fahrzeugen übertragen wird. Doch nicht nur die Entwicklung und Herstellung von Teilen für Fahrzeuge, sondern auch die globale Vernetzung der Lieferketten stellt die Automobilindustrie vor besondere Herausforderungen. In dieser komplexen, eng

verzahnten und weltweit miteinander vernetzten Lieferkette ist es von höchster Bedeutung, dass alle Prozesse stabil und verlässlich sind. Die Zertifizierung mittels einer externen, unabhängigen und Vertrauen schaffenden Organisation ist nur eines von vielen Puzzleteilen, um die genannten Anforderungen und Herausforderungen zu meistern. Von „abwälzen“ kann also keine Rede sein, sondern vielmehr von der Zertifizierung als einem wichtigen Baustein in der Sicherstellung der global agierenden Automotive-Lieferketten.

QZ Erste Umfragen zeigen, dass es gerade bei den kleinen und mittelgroßen Lieferanten Verständnisprobleme gibt. Ist die Sprache des neuen Automotive-Standards zu unklar?

Haß Die IATF 16949 verfolgt unterschiedliche Ziele. Eines dieser Ziele ist, die Anforderungen klarer im Vergleich zur ISO/TS 16949 zu formulieren. Die IATF ist der Meinung, dass mit den automobilspezifischen Zusatzanforderungen solche eindeutigen Anforderungen definiert wurden. Den Eindruck, dass kleinere und mittelgroße Unternehmen Verständnisprobleme haben, kann ich so nicht bestätigen. Der VDA als Interessenvertretung von über 600 Mitgliedsunternehmen aller Größenordnungen erhält auch Feedback zu dem neuen Standard. In vielen Gesprächen und Diskussionsrunden wird gleichzeitig deutlich, dass Lieferanten viele der neuen bzw. überarbeiteten Anforderungen begrüßen, da sie Klarheit schaffen. Auch kleinere Lieferanten können die Intention der Anforderungen nachvollziehen, tun sich aber in der Umsetzung schwerer. Auch der neue Standard erhebt nicht den Anspruch, endgültig und perfekt zu sein. Indem die IATF unmittelbar an dem Standard arbeiten kann, werden mit der Zeit weitere Klarstellungen einfließen. Eine IATF-Arbeitsgruppe setzt sich derzeit regelmäßig mit den vielen Eingaben auseinander und schafft zusätzliche Klarheit mit sogenannten FAQs oder auch sanktionierten Interpretationen (SIs).

QZ Die IATF 16949:2016 orientiert sich am QM-Standard ISO 9001:2015. Könnten die Verständnisprobleme damit zusammenhängen, dass sich die IATF mit ihrem Automotive-Standard an der High Level Structure (HLS) der ISO-Normen orientiert?

Haß Ich denke nicht, dass die HLS per se für Verständnisprobleme sorgt. Die Intention der HLS, eine einheitliche Struktur für Managementsystem-Standards zu schaffen, ist im Sinne von integrierten Managementsystemen grundsätzlich verständlich. Die IATF hat sich der Herausforderung gestellt, die automobilspezifischen Zusatzanforderungen wie in der Vergangenheit auch auf den Basisanforderungen der ISO 9001 aufzubauen. Dadurch ergab sich jedoch auch die Notwendigkeit, Basisanforderungen der ISO 9001 – die >>>



Diplom-Wirtschaftsingenieur (FH) Norbert Haß, geb. 1978, ist seit 2005 im Qualitätsmanagement Center des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA QMC) tätig. Er ist Leiter des Fachreferats und Leiter des IATF Oversight Offices im VDA QMC. Das VDA QMC ist für die Überwachung von 13 IATF-zugelassenen Zertifizierungsgesellschaften zuständig. Haß ist u.a. Mitglied der IATF-Arbeitsgruppe, die den IATF 16949-Standard entwickelt hat.

QZ-ARCHIV

Diesen Beitrag finden Sie online:
www.qz-online.de/5028261

möglicherweise im Zusammenhang mit der HLS modifiziert wurden – zu ergänzen oder aus Sicht der IATF klarzustellen.

QZ Die Umstellung auf den neuen IATF- Standard wird die Zulieferindustrie viel Zeit und Geld kosten. Welche Ressourcen sollte ein mittelgroßer Lieferant für die Zertifizierung einplanen?

Haß Diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten. Die Antwort hierauf hängt von vielen Faktoren ab. Dazu zählt sicherlich, ob es sich bei dem Lieferanten um einen Direktlieferanten an einen Original Equipment Manufacturer (OEM) handelt oder ob sich dieser in zweiter, dritter Lieferantenebene befindet. So wird ein Direktlieferant an einen oder mehrere OEMs sicherlich weniger Aufwand für die Umstellung betreiben müssen als ein Lieferant, der bisher keinen direkten Kontakt zu einem OEM hatte. Das liegt auch daran, dass viele der klagestellten oder neuen Anforderungen des IATF 16949-Standards heute bereits in vergleichbarer Weise in Zusatzanforderungen, den sogenannten Customer Specific Requirements (CSRs), existieren. Somit wird ein Direktlieferant viele Anforderungen bereits seit geraumer Zeit kennen und auch schon umgesetzt haben. In diesem Fall ist vielleicht die Dokumentation anzupassen, aber grundsätzlich neue Anforderungen sind dann nur noch begrenzt zu erfüllen. Wohingegen ein Lieferant ohne direkten OEM-Kontakt die neuen Anforderungen zunächst analysieren und dann umsetzen muss.

QZ Welche neuen Anforderungen des IATF- Standards könnten Probleme bei der Umstellung bereiten?

Haß Die bisherige Erfahrung mit der Umsetzung und Auditierung des neuen Standards zeigt uns, dass es zwar Anforderungen gibt, die möglicherweise eine weitere Klarstellung erfordern. Sie stellen aber keine unlösbaren Probleme für Lieferanten dar. Sicher gibt es auch neue Themen wie die Anforderungen an Produkte mit integrierter Software. Jedem ist bewusst, dass Software in den Mobilitätsanforderungen der Zukunft nicht mehr wegzudenken ist. Denken Sie etwa an die Elektrifizierung des Antriebsstrangs, die Entwicklung des autonomen Fahrens zusammen mit der Vernetzung der Verkehrsträger oder auch die Industrie-4.0-Thematik. Dieses große Thema musste also im neuen Standard adressiert werden. Es war jedoch nicht unser Ziel, dass der neue Standard sich mit der Absicherung von Softwareentwicklung beschäftigen, sondern den Brückenschlag zu Standards wie Automotive Spice herstellen sollte. Die Herausforderung besteht also darin, die existie-

renden Standards in der Breite auch dort anzuwenden, wo dies notwendig ist.

QZ Was ist mit den kundenspezifischen Anforderungen (CSR) der großen Autohersteller? Wie viel Zeit und Kapazität sollten Lieferanten diesem Thema zusätzlich widmen?

Haß Die Kundenanforderungen und kundenspezifischen Anforderungen ergänzen die Anforderungen des Standards an vielerlei Stellen, sind aber nicht unbedingt neu für Lieferanten. Im Gegenteil, einige der Anforderungen sind als allgemeingültige Anforderungen in den IATF-Standard eingearbeitet worden. Lieferanten, die bisher schon mit zusätzlichen Anforderungen der OEMs konfrontiert waren, werden es auch bleiben. Gleiches gilt für Lieferanten der zweiten Lieferebene, die auch heute schon vielfach mit Zusatzanforderungen ihrer Kunden konfrontiert sind.

QZ Würden Sie unerfahrenen Lieferanten empfehlen, Hilfe von Beratern in Anspruch zu nehmen oder spezielle Trainings zu absolvieren?

Haß Um die Wirksamkeit eines Management- bzw. QM-Systems fortlaufend zu verbessern, bedarf es fähiger Mitarbeiter, die über die notwendigen Kompetenzen verfügen. Lieferanten sollten daher unbedingt sicherstellen, dass die eigenen Mitarbeiter über die Kompetenz und das Wissen verfügen, die Anforderungen des Standards wirksam umzusetzen und das QM-System verbessern zu können. Externe Unterstützung sollte also in erster Linie die hierfür notwendige Kompetenz vermitteln.

QZ Könnte die IATF kleinere Lieferanten unterstützen, indem sie einen Leitfaden zur Vorbereitung entwickelt?

Haß Die IATF und hier speziell die jeweiligen Mitgliedsverbände (so auch der VDA als Mitglied der IATF) bieten direkt oder über die weltweiten Lizenznehmernetzwerke diverse Formen

» Die Zertifizierung ist ein wichtiger Baustein für die Sicherstellung der global agierenden Automotive-Lieferketten.«





„Die Mehrzahl der Lieferanten wird bis September 2018 nach IATF 16949 zertifiziert sein.“

von Trainings an, um die Mitarbeiter von Lieferanten zu befähigen. Diese Kompetenzvermittlung halten wir für die wichtigste Vorbereitung der Unternehmen auf die Herausforderungen und Anforderungen des Standards.

QZ *Wie viele der knapp 70 000 ISO/TS 16949-zertifizierten Lieferanten weltweit haben bisher ein Transition Audit durchgeführt und ein neues Zertifikat erhalten?*

Haß Bis Ende Dezember 2017 wurden an knapp 18 000 nach ISO/TS 16949 zertifizierten Standorten ein IATF 16949-Audit durchgeführt. In Folge dieser durchgeführten Audits wurden zum Jahresende knapp 7500 Zertifikate nach IATF 16949 ausgestellt. Infolge dieser durchgeführten Audits wurden bereits knapp 6500 Zertifikate nach IATF 16949 ausgestellt. Das mag angesichts der noch verbleibenden knapp acht Monate bis Mitte September nach einer niedrigen Umstellungsquote aussehen, doch die Zahlen liegen durchaus noch im Bereich des Erwarteten.

QZ *Was können Sie tun, wenn bis September 2018 nicht eine große Mehrheit das neue Zertifikat erworben hat?*

Haß Die IATF hat vom ersten Tag an den Fortschritt der Transition genau überwacht. Seit Mitte 2017 unterstützen die IATF-zugelassenen Zertifizierungsgesellschaften dieses Monitoring durch Rückmeldungen zu Kapazitäten, und seit dem 1. Oktober können wir aufgrund der Zeitfristen relativ genau vorhersagen,

wann spätestens ein Transition Audit bei einem zertifizierten ISO/TS 16949-Standort durchgeführt werden muss. Zusätzlich werden direkte Lieferanten durch ihre Kunden, die OEMs, um eine möglichst frühzeitige Vereinbarung des Auditdatums gebeten, um Klarheit für alle interessierten Parteien zu schaffen. Die IATF ist überzeugt, dass es zu keinen großen Überraschungen kommen wird. Nach derzeitigem Stand ist nicht zu erwarten, dass eine große Anzahl oder gar die Mehrzahl der Lieferanten nicht bis September 2018 nach IATF 16949 zertifiziert ist.

QZ *Was erwarten Sie von der neu aufgelegten IATF 16949?*

Haß Das oberste Ziel der IATF ist die Sicherstellung einer verlässlichen, vertrauensbildenden Zertifizierung gemäß Anforderungen die dem Stand der Technik entsprechen. Die IATF 16949 ist demzufolge heute als „Eintrittskarte“ in die automobiler Lieferkette zu verstehen und spielt für das notwendige Vertrauen in die QM-Systeme der Lieferanten aller Lieferebenen eine wichtige Rolle. Die Konformität mit den Anforderungen des Standards, bestätigt durch IATF-zugelassene Zertifizierungsgesellschaften ist Teil dieser Vertrauensbildung. Ich erwarte, dass der IATF 16949-Standard die globale Lieferkette künftig noch weiter durchdringt und im Interesse der gesamten Automobilindustrie die Verlässlichkeit weiter gestärkt wird. ■

Das Interview führte Thomas Funck, QZ