



Markenautonomie bei zwölf unterschiedlichen Marken – Arnd Schaarschmidt von Volkswagen schilderte die Herausforderungen ans QM.

VDA-QMC-SYMPOSIUM IN HANNOVER

Qualitätskompetenz wird zur Schlüsselqualifikation

Zum Qualitätsmanagement-Symposium der Automobilindustrie fanden sich im Mai Qualitätsmanager, Auditoren und Vertreter von Zertifizierungsgesellschaften im Hannover Congress Centrum ein. Dort wurden über zwei Tage aktuelle Q-Themen vorgetragen und VDA-Standards in Workshops weiterentwickelt. Einen Schwerpunkt setzte das VDA QMC auf die Themen Prozessaudit nach VDA 6.3 und Qualitätssicherung von Lieferungen, Produktionsprozess und Produktfreigabe nach VDA 2.

Heinz-Günter Plegniere, Geschäftsführer des VDA QMC, eröffnete die Veranstaltung mit einem Ausblick: Neue VDA-Arbeitskreise würden sich mit dem Dauerbrenner „qualitätsbezogene Kosten“ und der flächendeckenden Implementierung des Datenaustauschformats QDX be-

schäftigen. Auch wurde eine vom VDA QMC finanzierte Stiftungsprofessur mit der Fachgebietsbezeichnung „Qualitätsstrategie und Qualitätskompetenz“ vorgestellt, die im Institut für Werkzeugmaschinen und Fabrikbetrieb der TU Berlin neu eingerichtet wird.

Qualität ist Chiefsache

Arnd Schaarschmidt von Volkswagen zeigte, was Qualitätssicherung in einem Konzern bedeutet, der zwölf höchst unterschiedliche Marken unter seinem Dach vereint. Vom Kleinwagen über Luxuslimousinen bis zum Supersportwagen und neuerdings auch Motorrädern wird alles angeboten, was sich Kunden weltweit wünschen. Eine Herausforderung stellt dabei die Markenautonomie dar, die von der Konzernführung durchaus

erwünscht ist. Dennoch gibt es ein oberstes Steuerungsgremium, das markenübergreifend die QS-Aktivitäten standardisiert.

Die Konzern-Qualitätssicherung verfügt über 16 000 Mitarbeiter weltweit, auch Labore und Werkstoffprüfung gehören in diesen Bereich. Die Qualitätssicherung trägt Verantwortung über den gesamten Produktlebenszyklus, für die Garantie- und Kulanzabwicklung, Produktfreigaben vor SOP und schließlich für Abnahmefahrten durch den Vorstand. „Die Qualitätssicherung ist Sparringspartner des Top-Managements und berichtet an Produktion und Entwicklung.“ Eine VW-Besonderheit ist, dass auch die jeweiligen QS-Leiter der Werke einen direkten Berichtsweg an die zentrale Konzern-QS (Frank Tuch) haben. „Qualität ist bei Volkswagen Chiefsache,

und daher berichtet Herr Tuch regelmäßig im Konzernvorstand über weltweite Qualitätsthemen.“

Um die Markenautonomie zu erhalten, orientiert man sich an sogenannten Leitplanken, etwa „Kundenerwartungen übertreffen“, „Qualitätskosten gering halten“ oder „Prozesse weltweit absichern“. Regionale Unterschiede der globalen Produktionsstandorte und Märkte beschäftigen das Q-Management derzeit besonders, denn „wir müssen mit unterschiedlichsten Straßen, Kraftstoffen oder Verkehrsdichten klarkommen“.

Lkw müssen Geld verdienen

Einen Einblick in die Qualitätswelt der schweren Lkw gewährte Dr. Rolf Meyer

wichtung gemäß Relevanz für die Sicherheit, die Funktion und die Kundenanforderungen. Pro Werk werden zwischen zwei und drei Lkw pro Woche auditiert.

Das setzt ein intensives Auditoren-Training und Ringvergleiche der Auditoren voraus. Dies wird durch den Austausch der Auditoren-Teams zwischen den Werken unterstützt. Doch die Qualitätssicherung im Lkw- und Busbau hat auch einen wirtschaftlichen Aspekt, betonte Meyer zu Köcker: „Ein Privatmann kauft eine Pkw und vernichtet damit sein Geld – ein Unternehmer dagegen will mit einem Lkw Geld verdienen.“ Der hohe manuelle Fertigungsanteil von über hundert Stunden pro Lkw sei eine Herausforderung für die Qualitätssicherung. Auch die hohen Erwartungen der Kunden ver-

erklärten, wie man sich beim VDA QMC zum „Field Quality Engineer“ und zum „Supplier Quality Engineer“ weiterbilden kann. Beiden Konzepten liegt der Anspruch zugrunde, Experten für die globale Lieferkette auszubilden.

Norbert Haß, Leiter des deutschen IATF-Büros, demonstrierte die Entwicklung der weltweiten ISO/TS 16949-Zertifizierungen. Diese folgen den neuen Standorten in den BRIC-Märkten und erreichten im Raum Asia Pacific ein Maximum von circa elf Prozent im Jahr 2013. Ferner klärte er darüber auf, dass die IATF alle Auditprotokolle zur ISO/TS 16949 in einer Datenbank sammelt und auswertet. „Wir sind überzeugt davon, dass die Veröffentlichung dieser Daten – besonders die Major- und Minor-Non-



Heinz-Günter Plegniere berichtete von der neuen Stiftungsprofessur an der TU Berlin, die der VDA QMC finanziert.



Norbert Haß präsentierte die wichtigsten Änderungen der neuen Zertifizierungsvorgaben für die ISO/TS 16949.



Dr. Rolf Meyer zu Köcker gewährte Einblick in die Qualitätswelt der schweren Lkw und die Herausforderungen dieses Segments.

zu Köcker von MAN Truck & Bus. Gerade in diesem Fahrzeugsegment muss größte Sorgfalt auf die Überprüfung des QM-Systems durch Audits, in diesem Fall Produktaudits, verwendet werden. Ein fehlerhafter Truck stellt eine ernste Gefahr auch für das Leben anderer Verkehrsteilnehmer dar. So ruht ein besonderer Fokus auf sicherheitsrelevanten Teilen, etwa sämtlichen Leitungen (Öl-, Luft- oder Elektrikleitungen). Auf einer bestimmten Testroute werden wichtige Funktionen im Betrieb überprüft, eine Fehlerbewertung erfolgt über eine Ge-

pflichten: „Unsere Kunden erwarten hundertprozentige Verfügbarkeit, denn sie müssen Geld verdienen. Und nicht zuletzt wollen sie von ihrem Truck ebenso begeistert sein wie der Käufer eines Pkw.“

Messlatte wird höher gelegt

Den neuen Herausforderungen in globalen Liefernetzen will die Autoindustrie mit gut ausgebildeten Experten begegnen. Dr. Bernhard Fuchsbaumer (ex Audi) und Wolfgang Münch (ex Continental)

conformities – Einfluss auf künftige Audits haben werden.“ Haß präsentierte ebenfalls die wichtigsten Änderungen der neuen Zertifizierungsvorgaben. Ziel sei es dabei, das Vertrauen in die ISO/TS 16949-Zertifizierung zu stärken. „Mit neuen Zertifizierungsvorgaben wollen wir die Messlatte höher legen.“ □

Thomas Funck, QZ

QZ-Archiv

Diesen Beitrag finden Sie online: www.qz-online.de/845855