



QUALITÄTS-GIPFELTREFFEN DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Allianz für Qualität in der Lieferkette

Im Rahmen des 11. Gipfeltreffens der Automobilindustrie im November 2014 wurde in Berlin die „Automotive Quality Alliance“ vorgestellt. Mit dieser Initiative will der QM-Ausschuss die Qualität innerhalb der Lieferkette langfristig absichern. Auch auf technischer Ebene gibt es neue Ziele: Die Vernetzung und das autonome Fahren sollen mit den Methoden und Tools des QM/QS begleitet werden.

Thomas Funck, QZ

Treiber in der Automobilentwicklung sind die zunehmende Digitalisierung, der Wandel der Altersstruktur und die strengen Umweltauflagen. „Wir fragen uns, was das alles für das Qualitäts- und Lieferantenmanagement bedeutet“, bemerkte Frank Tuch, Vorsitzender des QM-Ausschusses im VDA, in seiner Eröffnungsrede. Es gelte nun, neue Technologien, Werkstoffe und Zulieferer in die

Lieferkette zu integrieren, die mit den automobilspezifischen Qualitätsstandards noch nicht vertraut sind. Denn Trends wie neue Werkstoffe, Digitalisierung oder Fahrerassistenzsysteme führen dazu, dass immer mehr branchenfremde Unternehmen in die Liefer- und Wertschöpfungskette eingebunden werden. Damit steigt zwangsläufig auch das Risiko, Fehler in das Gesamtsystem Auto zu integrieren.

Künftig noch enger mit der Lieferkette kooperieren

Die Antwort des Qualitätsmanagement-Ausschusses auf diese Herausforderung ist die „Automotive Quality Alliance“, eine Plattform, die dem Qualitätsmanagement und der besseren Zusammenarbeit innerhalb der automobilen Lieferkette dienen soll. Ein gemeinsames Qualitätsver- »

Automotive Quality Alliance

Unternehmen der Automobilindustrie und angrenzender Branchen sind eingeladen, Mitglied zu werden. Der Fokus liegt auf den Tier-*n*-Lieferanten. Die Mitgliedschaft ist kostenlos. Weitere Informationen:

www.automotive-quality-alliance.com

QZ-Archiv

Diesen Beitrag finden Sie online:

www.qz-online.de/968439

ständnis und der partnerschaftliche Austausch zu Herausforderungen des Qualitätsmanagements, Best Practices und Lösungsansätzen würden den Boden für die weltweite Implementierung der automobilspezifischen Qualitätsmethoden und -standards des VDA in der Lieferkette bereiten, erklärte Heinz-Günter Plegniere, Geschäftsführer des VDA QMC.

Die „Automotive Quality Alliance“ startete im Januar 2015. Deutschland ist der Ausgangspunkt dieser Initiative, die ab Mitte 2015 gezielt internationalisiert werden soll. Die Mitgliedschaft ist kostenlos, steht allen Unternehmen der weltweiten automobilen Lieferkette offen und ist mit keinen Verpflichtungen verbunden. Der Fokus liegt allerdings auf den Tier-*n*-Lieferanten, die bisher noch keine Anwender der automobilspezifischen VDA-Methoden und -Tools sind. Mitglieder erhalten laut VDA QMC praxisbezogene Hilfestellungen und Impulse, um Methoden und Vorgehensweisen im Qualitätsmanagement zu verbessern. So werden sie etwa mit einem Newsletter regelmäßig informiert.

Autonomes Fahren und fortschreitende Vernetzung

Aus der Vision des autonomen Fahrens, also des vollautomatischen und vernetzten Fahrens von Fahrzeugen, folgen neue und höhere Anforderungen: „Qualität und Zuverlässigkeit müssen neu definiert werden!“, betonte Frank Tuch, und weiter: „Als Hersteller müssen wir mit neuen Partnern zusammenarbeiten, neue Kommunikationsmedien nutzen und noch mehr Verantwortung für das Fahren selbst übernehmen.“ Auch für die Qualitätsorganisation ergeben sich daraus neue Ziele. Der Null-Fehler-Anspruch müsse noch

konsequenter auch in der Lieferkette umgesetzt werden. Für digitale Dienstleistungen müssen neue Partner gefunden werden. Diese werden voraussichtlich nicht aus dem Umfeld der heutigen Automobilindustrie rekrutiert, was weitere Schwierigkeiten bergen könnte (z. B. die Prozessabsicherung). Auch in die Produktion könnten neue Technologien Einzug halten, etwa Smart Glasses (bekannt durch Google Glasses), die etablierte Prozesse verändern werden.

Michael Hahn, Chief Operating Officer von Bosch Software Innovations, ging noch einen Schritt weiter, als er fragte: „Muss das Auto immer besser werden? Oder ist Mobilität ein Wert für sich, den es

zu verbessern gilt?“ Er nahm damit Bezug auf die wachsende Shared Economy, die durch das weltweite Internet entsteht. 75 Prozent der Weltbevölkerung seien im Jahr 2015 vermutlich im Web eingebunden, und auch das Internet der Dinge (Internet of Things) werde zunehmend Realität. In Zukunft könnten Geräte (Devices) aller Art ständig miteinander kommunizieren, also Daten austauschen. Bosch habe viele Devices zu vernetzen und daher großes Interesse an diesem Thema.

Die Offenheit von Systemen ist nach Meinung von Hahn eine entscheidende Voraussetzung für das Gelingen dieser Vision. Denn bei der Softwareentwicklung gibt es elementare Unterschiede zum Pro-



Frank Tuch, Leiter Konzern-Qualitätssicherung bei Volkswagen, machte auf künftige Herausforderungen durch die Integration auch branchenfremder Lieferanten aufmerksam.



Michael Hahn, Chief Operating Officer von Bosch Software Innovations, stellte das Geschäftsmodell der Autoindustrie infrage: „Ist vielleicht die Mobilität ein Wert für sich?“



Knutd Flor, Leiter Unternehmensqualität bei BMW, warnte davor, Trends wie die Entwicklung CO₂-neutraler Antriebe zu verschlafen.



VDA-Präsident Matthias Wissmann kritisierte die mangelhafte Unterstützung durch die Politik bei der Planung und Entwicklung neuer Mobilitäts- und Antriebskonzepte.

duzieren: Offene (Open Source) Entwicklungen und die Notwendigkeit von Updates zur ständigen Verbesserung sind Beispiele. „Wo wird künftig das Geld verdient – mit dem Auto oder dem Außenherum?“, gab Hahn zu bedenken.

Iconic Change im Automobilbau

Als „Iconic Change“ bezeichnete Knudt Flor, Leiter Unternehmensqualität bei BMW, den derzeitigen Wandel der Automobilindustrie und proklamierte: „Der klassische Automobilbau wird so nicht mehr weitergehen!“ Er sieht Handlungsbedarf angesichts globaler Herausforderungen wie CO₂-Reduktion oder Verstärkung etwa in China. Mit Iconic

Change ist also konkret die Entwicklung alternativer, CO₂-neutraler Antriebskonzepte gemeint.

Flor vergleicht den aktuellen Wandel der Autoindustrie mit dem Aussterben des Analogfilms und dem Siegeszug der Digitalkamera. Dennoch werde der Verbrennungsmotor noch lange neben alternativen Antrieben bestehen. Aber die Herausforderungen der neuen Technologien werden das Auto und dessen Produktion grundsätzlich verändern. So ersetzen schon heute Klebeverbindungen von CFK und Aluminium die klassischen Schweißpunkte oder Verschraubungen (z. B. beim BMW i3 und i8). Kleben sei günstiger als Schweißen, müsse allerdings ständig überwacht werden – eine neue Herausforderung für die Qualitäts-

überwachung in der Serie. Flor schloss sich der Ansicht von Hahn an und äußerte: „Innovationen werden künftig zum großen Teil über die Software in den Fahrzeugen realisiert.“

Hackerangriffe und deren Abwehr, Software-Updates und deren Absicherung würden damit zum Qualitätsthema. Mit Blick auf die alarmierenden Rückrufzahlen in der Branche sagte er: „Die Rückrufe haben zugenommen, weil die Komplexität des Automobils als Gesamtsystem zugenommen hat.“ Dennoch verlangen Kunden und der Gesetzgeber zu Recht höchste Zuverlässigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge.

Champions League bietet keine Stammsplätze

Auch VDA-Präsident Matthias Wissmann ging auf die Entwicklung neuer Antriebe im Automobil ein: „Keiner weiß, wann der Durchbruch der Elektromobilität im Massenmarkt gelingt. Aber die deutsche Autoindustrie muss stark in allen Antriebskonzepten sein.“ Allein in den vergangenen drei Jahren seien 16 Milliarden Euro in die Forschung und Entwicklung neuer Technologien für das Automobil von morgen investiert worden.

„Der wertvollste Push aus der Plattform für Elektromobilität der Bundesregierung ist die Bildungsoffensive“, bemerkte dazu Wissmann. Mit gerade mal 17 Elektrofahrzeugen sei Deutschland noch kein Leitmarkt für neue Antriebe. Es fehle an staatlichen finanziellen Impulsen wie Sonderabschreibungen oder einer Förderung für Firmenwagen, wenn das Ziel der Bundesregierung von einer Million E-Fahrzeugen im Jahr 2020 erreicht werden soll.

Mit Blick auf die aktuelle Situation der deutschen Autoindustrie sagte Wissmann: „Wer in der Champions League spielt, hat immer das Risiko, nach der Spielpause abzustiegen. Sie als Qualitätsexperten sind entscheidend für die Realisierung künftiger Innovationen!“ □