



VDA QMC SYMPOSIUM IN LINDAU AM BODENSEE

## Zurück zum Produkt

Im Zuge weltweiter Rückrufe auf Rekordniveau im Jahr 2014 macht sich auch die deutsche Autoindustrie Gedanken über ihre QM-Systeme und Standards. Neue Ausbildungen des VDA QMC etwa zum Produktsicherheitsbeauftragten sollen den gefürchteten Felddausfällen von Fahrzeugteilen entgegenwirken. Aber auch das Bekenntnis der IATF zur ISO 9001-Revision könnte ein Impuls in Richtung sicherer globaler Produktströme sein.

„Die Rückrufe von deutschen Automobilen haben sich seit 1998 verdreifacht und sind 2014 auf ein Maximum angestiegen“, warnte Andreas Beisswanger von der Audi AG. Der Produktsicherheitsbeauftragte für das Werk Neckarsulm nannte auch die Gründe für diese Entwicklung: Komplexe Bauteile, hohe Stückzahlen und der wachsende Kostendruck durch neue Märkte seien bekannt. Aber auch die staatlichen Behörden für Verkehrssicherheit würden sensibler und arbeiteten heute weltweit zusammen. Dazu komme der Druck durch die Medien, der selbst etablierten Unternehmen einen ernsten

Imageschaden zufügen kann. So erlebte Toyota im Jahr 2010 wegen klemmender Gaspedale eine nie dagewesene Medien-



Andreas Beisswanger von Audi Neckarsulm berichtete von guten Erfahrungen mit Produktsicherheitsbeauftragten im Kampf gegen Rückrufe.

Hetzjagd, die dem Unternehmen einen empfindlichen Imageschaden zufügte.

Volkswagen habe auf diese Erfahrung reagiert und einen Ausschuss für Produktsicherheit gegründet. Die Ausbildung zum Produktsicherheitsbeauftragten (PSB) soll dazu beitragen, mögliche Probleme mit neuen Bauteilen noch vor der Feldphase in den Griff zu bekommen. An den jeweiligen Produktionsstandorten ist der PSB heute Ansprechpartner im Fall von Problemen. Laut Beisswanger wurde bereits 2008 die Funktion eines Lieferanten-PSB (LPSB) im Konzern eingeführt, blieb jedoch weitgehend unbekannt. Heute sei der LPSB etabliert. Andere deutsche Automobilhersteller sowie Erstlieferanten wie ZF Friedrichshafen wollen dem Volkswagen-Beispiel folgen.

**Gewährleistungskosten nehmen weltweit zu**

Dr. Bernhard Fuchsbauer, ehemals leitender Mitarbeiter in der Qualitätssicherung bei Audi, wies darauf hin, dass sich die Gewährleistungskosten in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt haben. Umso



Dr. Bernhard Fuchsbauer, ehemals Audi-QS, rief zur gemeinsamen Verantwortung für Gewährleistungsprozesse auf.

wichtiger sei es für Unternehmen, präventive Maßnahmen zu stärken und wirksame Gewährleistungsprozesse zu gestalten. „Die Risiken innerhalb der Lieferketten steigen, und Rückrufe sind nur die Spitze des Eisbergs“, betonte Fuchsbauer. Das sei alarmierend und werde nur dann besser, wenn Gewährleistungsprozesse als Unternehmensaufgabe verstanden würden. Neben der Unterstützung durch das Topmanagement müssten Entwicklung, Produktion, Qualitätssicherung und Vertrieb Gewährleistungsprozesse aktiv mitgestalten

Auf bis zu 50 Milliarden US-Dollar beliefen sich die Kosten für weltweite Garantiesprüche in der Automobilbranche im Jahr 2014. Die gefürchteten No-Trouble-Found-Fälle führen das Feld der Schadensfälle laut einer Erhebung von Bearing Point an, dicht gefolgt von Produktionsfehlern und Konstruktionsfehlern. Drei Risikofelder, die derzeit nicht beherrscht würden, macht Fuchsbauer aus:

- die steigende Abhängigkeit der Autohersteller von den Lieferketten,
- die zunehmende Komplexität der Fahrzeuge, besonders durch Elektronik, und
- globale Liefernetze, die den Fehlerabstellprozess verlangsamen.

Mit dem Konzept der „Schadteilanalyse Feld“ versucht der VDA diesem Trend

entgegenzuwirken. Die Ausbildung zum Field Quality Engineer (FQE) soll den Unternehmen Experten zur Verfügung stellen, die Schadteilanalyse und Gewährleistungsprozess professionell zusammenführen können. Sein Fazit: „Feldschäden sind eine Lern-Chance!“

### Mit Automotive-Standards gegen Qualitätsprobleme

Norbert Haß, Leiter des IATF Oversight Office im VDA QMC, erklärte: „Es war nicht selbstverständlich, dass sich die International Automotive Task Force der ISO 9001-Revision anschließt.“ Doch die weite Verbreitung der ISO/TS 16949 (einer automobilspezifischen Auslegung der ISO 9001) habe den Ausschlag gegeben. Beispielsweise Toyota fordere von seinen weltweiten Lieferanten eine Zertifizierung nach diesem Standard. Außerdem habe es in den letzten 15 Jahren eine wahre Flut von sogenannten „mitgeltenden Dokumenten“ gegeben. Dies sind Forderungen von Herstellern, die über den Standard hinausreichen und die es nun zu integrieren gilt.

Ein wesentliches Ziel bei der Überarbeitung der ISO/TS 16949 sei die Durchdringung der Lieferkette bis zu den kleinsten Unternehmen (Tier n). Bereits heute sind weltweit etwa 60 000 Standorte zertifiziert, 23 700 davon allein in China. Zur Weiterentwicklung des Standards habe die IATF eine Arbeitsgruppe gegründet, Zwischenergebnisse finden sich auf deren Homepage ([www.iatfglobaloversight.org](http://www.iatfglobaloversight.org)).

Jacek Kazmierczak, Konzern-QS bei Volkswagen, berichtete über die Auswirkungen der ISO 9001:2015 auf die VDA-Zertifizierungsstandards. Insbesondere die VDA 6.x-Reihe sei von den Änderungen betroffen und werde nun überarbeitet.

Bereits im Februar dieses Jahres wurde Kazmierczak vom QM-Ausschuss des VDA als Leiter des AK 6/6.1 bestätigt. Im Juli soll er ein Grobkonzept zur Überarbeitung der Bände „Zertifizierungsvorgaben“ und „QM-Systemaudit“ vorstellen. „Die VDA-Standards sollen vergleichbar mit den IATF-Standards, aber nicht angepasst werden“, erklärte er. □

Thomas Funck, QZ

#### QZ-Archiv

Diesen Beitrag finden Sie online:

[www.qz-online.de/1051781](http://www.qz-online.de/1051781)