

QM-SYMPIOSIUM DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Harmonisierung auf ganzer Linie

Mit 148 Teilnehmern war das Symposium des Qualitäts Management Centers (QMC) im Verband der Automobilindustrie (VDA) im Krisenjahr 2009 ebenso gut besucht wie all die erfolgreichen Jahre zuvor. Die jährliche Veranstaltung versteht sich als Austauschplattform für Hersteller, Lieferanten, Zertifizierer und Auditoren. Vorgestellt wurde der Status der Aktualisierung des automobilen Prozessauditstandard VDA 6.3 und der internationale Systemstandard ISO/TS 16949:2009.

Norbert Haß, Leiter des deutschen IATF Oversight-Offices, präsentierte die jünger-

ten Daten zur Verbreitung der weltweiten ISO/TS 16949-Zertifikate. Zum Jahreswechsel 2008/09 wurden weltweit 39 344 zertifizierte Unternehmen gezählt, allein in Deutschland waren es 19 894. Dies entspricht einem Wachstum von vier Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Automobilstandard wurde im Jahr 2002 in Anlehnung an die prozessorientierte ISO 9001:2000 veröffentlicht. Das Ziel dieses Standards war die Vereinheitlichung und Reduzierung der Vielfalt an individuellen Regelungen seitens internationaler Automobilverbände und Autohersteller. Dieses Streben nach Harmonisierung der Anforderungen an QM-Systeme ist bis heute ein übergeordnetes Ziel der International Automotive Task Force (IATF). Dieses manifestiert sich auch in der ständigen Weiterentwicklung der Zertifizierungsvorgaben (ISO/TS-Rules), deren dritte Fassung (3rd edition) wurde im Oktober 2008 veröffentlicht und trat am 1. Januar 2009 in Kraft.

Die ISO/TS 16949:2009 wird Mitte des Jahres veröffentlicht. Änderungen in den IATF-spezifischen Zusatzforderungen gibt es jedoch nicht, alle ausgestellten Zertifikate bleiben bis zum Auslaufdatum gültig. Stattdessen erfolgt eine hundertprozentige Einarbeitung der ISO 9001:2008.

Haß wies darauf hin, dass die Weltwirtschaftskrise zu Verzögerungen bzw. Verschiebungen von Audits (Überwachungs- und Rezertifizierungsaudits) führen kann, wenn die Produktion gestoppt würde. Audittermine dürften in solchen Ausnahmefällen entsprechend verschoben werden. Er forderte die betroffenen Unter-

nehmen auf, sich gegebenenfalls über ihre Zertifizierungsgesellschaften an die IATF bzw. das VDA QMC zu wenden. Einzelanträgen könne unter bestimmten Voraussetzungen zugestimmt werden.

Außerdem machte Haß auf das neue Trainingskonzept für 3rd Party Auditors aufmerksam. Das neue Trainingskonzept nennt sich Auditor Development Process (ADP) und setzt auf Module zur Überprüfung des eigenen Kenntnisstands (Pre-Study). Dazu werden Trainings-Module mit den Vertiefungsgebieten ISO/TS 16949, Zertifizierungsvorgaben, FMEA, SPC und MSA angeboten. Geprüft werden die Auditoren mittels Multiple Choice Test und spezifischen Fragestellungen zu Fallstudien.

Eng verbunden mit dem Standard ISO/TS 16949 sind die kundenspezifischen Anforderungen: Customer Specific Requirements (CSR) der Automobilhersteller. Diese heißen bei Volkswagen „Formel-Q“, bei Ford „QM-Requirements“ oder bei Mercedes-Benz „Special Terms“. Laut VDA QMC führen mannigfaltige CSR zu einem unübersichtlichen Zustand, der zusätzliche Ressourcen in der Lieferkette bindet. CSR sind teilweise redundant zu bestehenden Regelwerken und können in der teils knappen Auditzeit nicht immer vollständig nachgeprüft werden. Deshalb wurde ein Arbeitskreis beauftragt, einen Leitfaden zur Erstellung kundenspezifischer Anforderungen zu erstellen. Der VDA erwartet davon eine Zeit- und Kostenersparnis, weniger „Bypass-Prozesse“ und die schnellere Umsetzung neuer Produkte. Allerdings wurde im Rahmen eines Workshops festgestellt, dass von Seiten der OEMs derzeit keine Harmonisierung der CSR gewünscht werde. Man fürchtet, dass das individuelle Markenprofil verschwimmt und man sich nicht mehr scharf vom Wettbewerb abgrenzen könne.

Ein weiterer Fokus lag auf dem Statusbericht der Aktualisierung des Standards VDA 6.3 für Prozessaudits in der Automobilindustrie. Zahlreiche deutsche Automobilhersteller und Lieferanten haben Experten in einen entsprechenden VDA-Arbeitskreis entsandt, um mit ihrem fachlichen



Wie das Datenaustauschformat QDX die Kommunikation in der Lieferkette beschleunigt, erklärte Hartmut Ide.

Know-how Einfluss auf die Gestaltung zu nehmen. Ziel ist die Aktualisierung und Weiterentwicklung einer prozessorientierten Auditmethode als Automobilstandard sowohl im Herstellungsprozess als auch im Produktlebenszyklus in der Automobilindustrie.

Die Basis ist die ISO/TS 16949, insbesondere die Kapitel zur Prozessorientierung. Im Mittelpunkt soll das monetäre Produktrisiko stehen. Große, aber auch kleine Unternehmen sollen den Standard anwenden können. Ein einheitliches und robustes Bewertungssystem, das unterschiedlich erfahrene Auditoren aushält, wird als notwendig erachtet. Wichtig hierbei ist unter anderem die Übernahme der bewährten Anteile aus VDA 6.3, Teil B, um eine Vergleichbarkeit der Bewertungen auch in Zukunft gewährleisten zu können. Und auch hier erwartet man Synergien durch die Vernetzung von System-, Prozess- und Produktaudits.

Neues gab es auch aus dem Bereich Information und Kommunikation. Der QDX-Standard zum Austausch von Qualitätsdaten über die Automobillieferkette wurde von Hartmut Ide, VDA QMC, vorgestellt. Es handelt sich dabei nicht um eine eigenständige Software, sondern um ein Austauschformat, das auf der XML-Technologie basiert. Die gerade im Reklamationsmanagement so bedeutende Kommunikation könne mit Hilfe von QDX beschleunigt werden, so Ide. Auch würden die Fachbereiche um administrative Tätigkeiten entlastet. BMW, Audi und Daimler nutzen den Standard schon partiell. Zahlreiche große deutsche Automo-



Mit Fragen zu den Customer Specific Requirements (CSR) beschäftigt sich Tanja Wälzholz, IATF Oversight Office.

bilzulieferer setzen QDX ein, beispielhaft sind hier Robert Bosch, ZF Sachs und Webasto zu nennen. Etliche CAQ-Anbieter haben in ihrer Software bereits eine Schnittstelle zu QDX eingerichtet.

Dr. Jan Morenzin vom VDA QMC präsentierte das Reifegradmodell Automotive Spice für die Entwicklung von Steuergeräten. Mit der zunehmenden Komplexität und steigenden Zahl elektronischer Steuergeräte in Fahrzeugen steigt auch das Fehler- und Ausfallrisiko. Das haben viele Fahrzeughersteller und -zulieferer erkannt und beugen mit Prozessbewertung und -verbesserung gemäß Automotive Spice vor. Die Herausforderung besteht darin, dass Software und Hardware stets in engem Zusammenspiel entwickelt werden müssen. Außerdem ist die Entwicklung häufig auf mehrere Firmen verteilt. Doch die Entwicklungsprozesse sind für die künftigen Anforderungen an Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von Fahrzeugelektronik von größter Bedeutung. Morenzin wies darauf hin, dass gerade deshalb Spice-Assessoren über viel Erfahrung verfügen müssten. Die Ausbildung und Zertifizierung von Assessoren erfolgt daher in drei Stufen: vom Provisional Assessor über den Competent Assessor bis zum Principal Assessor. In Deutschland sind aktuell 256 Automotive Spice-Assessoren zugelassen – im weltweiten Vergleich eine Spitzenposition. □

Thomas Funck, QZ