

Zur Versicherbarkeit von Risiken aus der Konzeptverantwortungsvereinbarung (KVV)

Die Beunruhigung in der Automobilzulieferindustrie über die Deckungsschädlichkeit für die Produkthaftpflichtversicherung der von Volkswagen (VW) 2007 eingeführten Konzeptverantwortungsvereinbarung (KVV) hat sich gelegt. Nennenswerte Haftungsfälle um der Ziffer 7.3 AHB widersprechenden Vereinbarung sind nicht bekannt geworden, was zur Beruhigung beigetragen haben mag. Die grundlegenden Fragen nach der Versicherbarkeit der Risiken aus der vertraglich bestimmten KVV sind damit allerdings nicht erledigt.

Ekkehard Helmig

Mit der inhaltlich inzwischen weiterentwickelten und in ihrem Geltungsbereich wesentlich erweiterten Vereinbarung auferlegt VW seinen Zulieferern als Bedingung für den Abschluss eines Liefervertrages durch die Festlegung einer bestimmten Quote (KV-Quote) die Mithaftung für die Kosten aus konzept- oder entwicklungsbedingten Fehlern, die bei Null-Kilometer (vor Auslieferung an den Endkunden in der VW-Vertriebsorganisation) oder im Feld aufgetreten sind.¹ Die Höhe der Quote richtet sich nach der konzeptionellen und entwicklungsbezogenen Mitwirkungstiefe des Zulieferers an dem Bauteil, dem Modul oder dem System. Die Beurteilungskriterien für die Konzept- und Entwicklungsverantwortung des Zulieferers geht aus der Perspektive des Fahrzeugherstellers stets vom Gesamtfahrzeug aus und ist nicht auf das Bauteil, das Modul oder das System beschränkt.

Kosten und Geschäftsrisiken des Zulieferers

Die KVV wertet mit der KV-Quote den Konzept- und Entwicklungsanteil des Zulieferers. Der Zulieferer übernimmt eine Kostenquote zu einem Zeitpunkt, zu dem das endgültig von ihm zu liefernde Produkt und seine System- oder Betriebsbedingungen noch nicht feststehen. Die Deckung seiner Entwicklungskosten und ein seine Herstellungskosten deckendes Liefervolumen stehen zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest. Das ist Geschäftsrisiko.

Kritisch ist die KVV weniger wegen der KV-Quote, die quantitativ im Verhältnis zum Gesamtschaden aus einem fehlerhaften Bauteil relativ gering ausfallen dürfte. Sie ist kritisch durch ihre Verknüpfung mit dem so genannten „Technischen Faktor“ (TF), der in der KVV nicht geregelt ist, sondern in der späteren Liefervereinbarung definiert wird. Der TF bestimmt den Haftungsanteil des Zulieferers bei Null-Kilometer- und Feldausfällen (für so genannte „Feldschadensteile“), ist also im Gewährleistungsbereich angesiedelt². Der TF ist der Quotient aus der Zahl der vom Lieferanten verursachten Schadensfälle aus Stichpro-

ben und der Gesamtheit der Stichproben. Der TF sagt über den wirklichen Verursachungsanteil des Zulieferers für einen Feldschaden wenig aus, was auch nur im Ansatz dem Nachweis des gesetzlichen Verantwortungsanteils des Zulieferers nahekäme, weil er statistisch-mathematisch und nicht verursachungsbezogen ermittelt wird.

Der TF wird aufgrund von Schadteilen aus dem Feld in „gemeinsamer Analyse“ zwischen VW und dem Zulieferer bestimmt. Das Analyseverfahren ist nicht detailliert festgelegt. Schadteile aus dem Feld sind die Teile, die aus dem Handel als Schadteile an VW gemeldet werden. Sie werden also in der Regel von den Werkstätten bestimmt. Die Werkstätten leiden oft an begrenzter Kompetenz zur wirklichen Schadensfeststellung, weil ihre Diagnosekompetenz, vor allem bei komplexen und bei elektronischen Teilen, begrenzt ist. Die Erfahrungen und Feststellungen freier Werkstätten, die nach der europäischen Rahmen-Zulassungsrichtlinie 2007/46/EC neben den markenbezogenen Werkstätten gleichberechtigt sind, finden keinen quantifiziert erkennbaren Eingang in die „gemeinsame Analyse“.

Die Objektivität der Schadensfeststellung ist, in Steigerung der Zweifel zur Diagnosekompetenz, mit Zurückhaltung zu betrachten, weil die herstellereingebundenen Werkstätten von den Gewährleistungsarbeiten leben, ihre Diagnose also eher der Rechtfertigung ihrer Feststellung als Schadenfall dienen, als dem Interesse einer objektiven Ursachenfeststellung. Hinzu kommt, dass es keinen Erfahrungssatz dafür gibt, dass ein Teil, das im Feld ausfällt, fehlerhaft war, als es ins Fahrzeug eingebaut wurde und auf diesem Weg ins Feld kam. Wesentliche Informationen über die Ausfallbedingungen im Feld unter Betriebsbedingungen werden bei der gemeinsamen Analyse zwischen VW und dem Zulieferer ausgeblendet, soweit sie nicht von der Werkstatt geliefert werden. Ob sie auf Insistieren des Zulieferers ermittelt werden können, ist jedenfalls dann zweifelhaft, wenn der Fahrzeughersteller aus seiner Gesamtverantwortung für das Fahrzeug eigene Defizite oder die seiner Zulieferer offenbaren

müsste. Jedenfalls fehlt in der KVV dafür eine vertragliche Regelung, ein Informationsdefizit zu vermeiden oder den Zugang zu allen, insbesondere aus der Sicht der Zulieferer erforderlichen Informationen sicherzustellen.

Die Stichproben werden in der Regel aus Referenzmärkten bestimmt. Referenzmarkt ist meist der Markt, in dem die Marke von VW ihren Sitz hat, also oft der deutsche Markt. Besondere klimatische oder infrastrukturbedingte Besonderheiten anderer Regionen finden nur begrenzt Eingang in die Stichprobe für die gemeinsame Analyse. Die nur bauteilbezogene Analyse unter diesen Bedingungen und insbesondere ohne Klarstellung der Einflussbedingungen aus den Schnittstellen des Bauteils zu anderen Bauteilen oder Systemen ist in ihrer Aussagefähigkeit für die Verantwortlichkeit des Zulieferers für die eigentliche Ausfallursache deshalb nur bedingt schlüssig. Die Schadteilanalyse wird mit dem 1st TIER durchgeführt, also dem Lieferanten, der ein Bauteil, ein Modul oder ein System unmittelbar an VW liefert. Ihm ist es überlassen, die Regressierung gegen seine Zulieferer durchzuführen, wenn die Fehlerhaftigkeit seines Bauteils durch Zulieferteile (mit-) verursacht wurde.

Auf die Fehlerfreiheit aller Komponenten muss Verlass sein

Üblicherweise versucht der 1st TIER, die Kostenbelastung aus einem Qualitätsfehler seines Bauteils 1:1 an den von ihm als verantwortlich ausgemachten Zulieferer durchzureichen. In der Regressierungskette nach unten wird die Verlässlichkeit der für die Ermittlung der Verantwortlichkeit eines Zulieferers erforderlichen Informationen immer geringer, weil kein beteiligter Zulieferer Informationen preisgibt, die seine Fehlleistung offenbaren könnten und niemand den Ermittlungsprozess so steuert, dass die Schnittstellenverantwortlichkeit zwischen mehreren beteiligten Zulieferern eindeutig abgegrenzt werden kann. Das grundsätzliche Informationsdefizit über die Ausfallursache besteht auch hier. Nach der – sprachlich

und damit verständismäßig – verunglückten Ziffer 3.2 der KVV (Stand 06.2008) bilden die KV-Quote und der TF die Summe der Kostenbelastung des 1st TIER:

„Ergeben sich aus der Analyse der Stichprobe Bauteile/Module/Systeme, deren Mangel ein konzept- oder entwicklungsbedingter Mangel ist, so werden diese mit der für das jeweilige Bauteil/Modul/System vereinbarten KV-Quote bei der Bildung des Technischen Faktors berücksichtigt.“

Eine Kette von Vorgaben zur Sicherung der Qualität

Eine eindeutige Abgrenzung zwischen den Anspruchsvoraussetzungen nach der KV-Quote und dem TF ist, da wertungsbedingt und nur statistisch-mathematisch berechnet, nicht möglich. Zahlungsansprüche aus der KV-Quote und dem TF können sich daher kumulieren. Eine quantifizierbare Haftungsquote aus der Mitwirkung des Fahrzeugherstellers ist nicht vorgesehen. Die Überwälzung der Kosten nach der KV-Quote und dem TF nur auf die Zulieferer ist nicht ausgewogen. Die nicht eben klare Formulierung von Ziffer 3.2 lässt eine Quantifizierung, in welchem Umfang die KV-Quote sich auf den Gesamtregress gegen den 1st TIER auswirkt, nicht zu. Sicher ist damit nur, dass der Fahrzeughersteller ohne quantifizierte Berücksichtigung seiner möglichen Mitverantwortlichkeit an dem Ausfall seine Kosten aus einem Feldausfall decken kann. Denn die vom Zulieferer vor Abschluss eines Liefervertrages quotenmäßig übernommene Konzept- und Entwicklungsverantwortung ist darauf gerichtet, das Kostenrisiko aus dem Kompetenzdefizit des Fahrzeugherstellers auf den hoch spezialisierten Zulieferer zu übertragen.

Mit der Unterzeichnung der KVV übernimmt der Zulieferer vertraglich ein unternehmerisches Risiko. Eine nur einseitig auf den Zulieferer begrenzte Risikobetrachtung in der bilateralen Vertragsbeziehung zum Fahrzeughersteller wäre allerdings zu kurz gegriffen. Das Risiko ist branchenspezifisch: Der Fahrzeughersteller, der auf die spezialisierten Zulieferer angewiesen ist, muss sich auf die Kompetenz und auf die Verlässlichkeit der Fehlerfreiheit der aus einer aufeinander aufbauenden Wertschöpfungskette bezogenen Bauteile, Module oder Systeme verlassen können, denn er trägt gegenüber dem Endbenutzer des Fahrzeugs rechtlich und auch gesellschaftlich alle Konsequenzen.

Die KVV von VW – das Konzept findet zunehmend international Nachahmer – gewinnt ihre grundsätzliche Rechtfertigung und ihre Logik aus der unabdingbaren gegenseitigen kompetenzbedingten Abhängigkeit in der

Wertschöpfungskette. Es sei in diesem Aufsatz dahingestellt, ob die bloßen Regressierfolgen aus der KVV und die durch die Ermittlungsmethoden einseitige Kostenbelastung der Zulieferer ausgewogen sind.

Die KVV trägt nachvollziehbar dem System der gegenseitigen Abhängigkeit in der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie Rechnung, in der die Zulieferer vertraglich Kompetenz in Anspruch nehmen. Sie ist keine isolierte Vereinbarung. Sie ist in dem komplexen Vertragswerk der Qualitätsmanagementvereinbarung zwischen VW und ihren Zulieferern unter der „Formel Q-Konkret“ verankert. Und muss in ihrem ganzen Kontext bewertet werden. Die „Formel Q-Konkret“ enthält „vertraglich vereinbarte Vorgaben der Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns zur Sicherstellung der Qualität von Teilen und Prozessen in der Beschaffungs- und Lieferkette“.

Grundlage der Qualitätsmanagementvereinbarung ist die Technische Spezifikation ISO/TS 16949:2009. Die ISO/TS 16949:2009 ist die um die Besonderheiten für die Serien- und Ersatzteil-Produktion in der Automobilindustrie erweiterte Norm für Qualitätsmanagementsysteme ISO 9001:2008. Sie wurde von der International Automotive Task Force (IATF)³ zusammen mit den Gremien der ISO (International Standard Organization) ausgearbeitet. Die IATF ist eine Arbeitsgruppe der großen Automobilhersteller und ihrer Zulieferer zur Harmonisierung der national eingeführten Qualitätsmanagementmethoden und -standards.⁴ Die Ansätze dazu gehen in die frühen 80er-Jahre zurück, als die „Big Three“ (General Motors, Ford und Mercedes-Benz) im Zuge der beginnenden Globalisierung begannen, mit der QS 9000 Qualitätsstandards für die gesamte Automobilindustrie zu entwickeln. Die globale Geltung kommt im markengeschützten Motto der QS 9000 zum Ausdruck: „One world – one quality system.“

Von ihrer Zielsetzung her geht die ISO/TS 16949:2009 wie die ISO 9001 vom so genannten „prozessorientierten Ansatz“ aus. Sie versteht die Produktentstehung bis zur Serienfertigung des Produkts als eine Kette von sich bedingenden Vorgaben zur Sicherstellung der Qualität und der Funktionsfähigkeit des Endprodukts. Die Qualität des Produkts, seine Funktionsfähigkeit und seine Sicherheit im Einzelnen sind Bedingungen, die Qualität, Funktionsfähigkeit und Sicherheit des Endprodukts zu gewährleisten. Die ISO/TS 16949:2009 formuliert unter den Hauptbegriffen „Kundenorientierung“ und „Kundenzufriedenheit“ den Pflichtenkatalog an die Zulieferer für die kundenbezogenen Prozesse als Vertragspflichten im Sinne von § 280 Absatz 1 Satz 1 BGB und Beschaffenheitsvereinbarungen nach § 434 Absatz 1 BGB.



www.vvw.de

Die Kfz-Versicherung

Dr. Merin Stadler
2. Auflage, 2008, 268 S., DIN A5, kart., 32,- €
ISBN 978-3-89862-403-1

Für viele Versicherer ist die Kfz-Versicherung eine Schlüsselbranche zur Neukundengewinnung. Dementsprechend hort ist der Kampf um Marktanteile, das nur bestehen kann, wer dem Kunden, neben einem günstigen Preis, auch eine gute Beratung bietet. Dieses Buch ist eine Anleitung, wie es ermöglicht, alle typischen, praxisrelevanten Kundenprobleme mit den nötigen fachlichen Hintergrundwissen qualifiziert zu lösen. Im Mittelpunkt stehen dabei stets praktische Kundenituationen. Die aktuellen Reformen folgender Rechtsgrundlagen der Kfz-Versicherung wurden berücksichtigt:

- VVG-Reform
- ABG 2008
- Fahrzeugzulassungverordnung

Ja, ich bestelle _____ Exemplare!
Fax 0721 386 08-2 03.

_____ Name

_____ Name/Vorname

_____ Straße/Hausnummer

_____ PLZ/Ort

_____ Tel./Fax

E-Mail
 Ich möchte bestätigen, dass ich alle per E-Mail übermittelten Informationen.

_____ Datum/Unterschrift
* Pflichtang. Unternehmens

V. Verlag Versicherungswirtschaft
VfV Postfach 6716 • 70401 Stuttgart • Tel. 07141 909-0 • Fax 07141 909-601

Über 20 Zeitschriften Services CD-ROM über 400 Zeitschriften Services CD-ROM über 200 Zeitschriften Services CD-ROM über 100 Zeitschriften Services CD-ROM



Für alle relevanten Prozesse unter dem Regime des Qualitätsmanagementsystems der ISO/TS 16949:2009 gibt es internationale Standards. Die Produktentstehung ist (einschließlich drei Besonderheiten von Ford) in dem Regelwerk „Advanced Product Quality Planning“ (APQP) in 22 Einzelprozessen geregelt. Die Serienreife wird in 18 Einzelprozessen nach dem Regelwerk „Production Part Approval Process“ (PPAP) bestimmt. Ergänzend gelten für den deutschen Bereich vertraglich verbindliche Schriften des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA). Das Qualitätsmanagementsystem jedes Zulieferers muss nach der ISO/TS 16949:2009 zertifiziert sein, damit der Zulieferer überhaupt Lieferant sein kann. Das Zertifikat bestätigt die organisatorische Fähigkeit des Unternehmens, insbesondere die Prozesse nach APQP und PPAP zu beherrschen.

Verantwortungsmatrix: Herzstück der Wertschöpfungskette

Kerndokumente aus APQP und PPAP sind die Ergebnisse aus der produktspezifischen Risikoanalyse der Konstruktions- und der Prozess-FMEAs (Fehler-Möglichkeit- und Einfluss-Analyse), der Produktionslenkungsplan („Control Plan“) und der Teilelebenslauf als lebendes Dokument zur Produkthistorie.⁵ Zur Koordination der Zulieferer untereinander werden durch die RASI-Matrix oder besondere Leistungsverantwortungs-Schnittstellenvereinbarungen (LSV) Festlegungen getroffen, um das Zusammenwirken der Zulieferer für die Kompatibilität der Zulieferteile und ihre Funktionsfähigkeit technisch und nach den gesetzlichen Vorschriften zu gewährleisten.⁶

Die Systematik nach der RASI-Matrix oder den Schnittstellenvereinbarungen ist das Herzstück der aufsteigenden Wertschöpfungskette in der Zulieferindustrie überhaupt. VW hat ein sehr anschauliches Schema dieser Verantwortlichkeitsmatrix. Entsprechend der RASI-Matrix werden die Begriffe Information (I), Verantwortung (V), Durchführung (D) und Mitwirkung (M) verwendet mit einem übergreifenden interaktiven Kontrollmechanismus (siehe Tabelle).

Wesentlich an dieser den tatsächlichen Abläufen entsprechenden Matrix ist, dass jeder der beteiligten Zulieferer und VW je nach Konzept-, Entwicklungs- und Produktionsstufe jede rechtlich relevante Rolle in der Information, der Verantwortung, der Durchführung und der Mitwirkung übernehmen muss, weil es sonst abgestimmte und funktionsfähige integrierbare Bauteile und ein fertiges Kraftfahrzeug nicht geben kann. Die Matrix ist also im Ergebnis nichts anderes als die Umset-

Tabelle 1 Die RASI-Matrix bei VW

Tätigkeit	TIER 1	VW	TIER 2
Lastenheft	I	V/D	I
Pflichtenheft Hauptkomponente	V/D	I	I
Pflichtenheft externe Komponente	I	I	V/D
Übergreifende Abstimmung	V/D	I	M
Bestätigung der Machbarkeit	V/D	M/I	M
Zeichnungen	V/D	M	M
Integration Fahrzeug	M	V/D	M

zung des prozessorientierten Ansatzes eines zu einem Endprodukt führenden Produktionsprozesses aus der ISO/TS 16949:2009 einschließlich der Entwicklungs- und Serienreifeprozesse nach APQP und PPAP. Jeder Zulieferer muss deshalb seine Rolle, Aufgabe und stets wechselnde Verantwortung in diesem Prozesszyklus erkennen und wahrnehmen. Die Verpflichtung dazu hat er mit der Verpflichtung auf die ISO/TS 16949:2009 vertraglich übernommen. Die Erfahrung zeigt, dass dieses wechselnde Rollenverständnis in der Praxis der Risikoeinschätzung sowie der vertraglichen Haftung nicht entwickelt ist und eben daraus die Regresskonflikte dem Grunde nach entstehen.⁷

Vertragsrechtlich führt die Schnittstellenverantwortlichkeit nach der Konzeption der KVV praktisch zu einer gesamtschuldnerischen Haftung aller an der Schnittstelle Beteiligten. VW nimmt, wie dargelegt, stets den 1st TIER voll in Anspruch und überlässt ihm den Ausgleich entsprechend § 426 BGB gegenüber den anderen beteiligten Zulieferern. Der Einwand des Zulieferers nach dem 1st TIER, es sei eine Mithaftungsquote des Fahrzeugherstellers und eine der Hierarchie der Wertschöpfungskette entsprechende geringere Belastung nach unten erforderlich, bleibt in der Regel ungehört. Rechtsprechung dazu gibt es nicht.

Die vertragliche Geltung dieser Technischen Regelwerke ist keine Besonderheit, die VW von seinen Zulieferern verlangt. Sie sind notwendige Grundlage aller Vertragswerke aller Automobilhersteller, die jeweils – wie VW etwa in den Technischen Lieferbedingungen – noch eigene vertragliche und technische Regelwerke hinzufügen.⁸ Bemerkenswert ist allerdings, dass die Technischen Regelwerke allgemein nicht als Vertragsinhalt und damit nicht in ihrer rechtlichen Bedeutung wahrgenommen und beachtet werden.⁹ Das führt zu gravierenden Fehleinschätzungen in der Bedeutung und Umsetzung der Regelwerke, sowohl bilateral zwischen den jeweiligen Zulieferern als auch in der gesamtschuldnerisch geprägten ganzen Wertschöpfungskette, von der der Fahrzeughersteller allerdings haftungsmäßig ausgenommen ist. Sie finden deshalb auch in der nach ISO/TS 16949:2009

notwendigen Vertragsprüfung in den Unternehmen nach meinen Erfahrungen keine Beachtung und sind Juristen kaum bekannt. Das bleibt unternehmerisches Risiko.

Mit der Unterzeichnung der KVV und der dem Nominationsletter folgenden Liefervereinbarung bestätigt der Zulieferer seine Leistungs- und Prozessfähigkeit unter dem Regime der Regelwerke, für die er in eigener Kompetenzentscheidung verantwortlich zeichnet. Auch hier bleibt ausdrücklich dahingestellt, ob die regressbetonten vertraglichen Vereinbarungen im Einzelnen fair und ausgewogen sind und ob sie einer AGB-rechtlichen Überprüfung standhalten können. Daran bestehen begründete Zweifel.

Das Risiko des Zulieferers liegt, das zeigt die Erfahrung, in der Prozessbeherrschung. Dieser Mangel ist kein Privileg der Zulieferer. Wesentliche Prozessfehler treten auch bei den Fahrzeugherstellern auf und sind oft Ursache von Gewährleistungsaktionen oder Rückrufen. Die mangelhafte Montage von Bremsleitungen, das Fehlen einer Schraube bei dem Einbau eines Sicherheitsgurtes, die bedenkenlose Verwendung von Carry-Over-Parts fällt nicht in die Verantwortlichkeit der Zulieferer, sondern bleibt allein in der Verantwortlichkeit der Fahrzeughersteller.

Lastenhefte oft nicht bekannt oder nicht wahrgenommen

Qualitätsmängel in der Zulieferkette, um die es hier geht, haben ihre Ursache nicht in den Vertragswerken, sondern in der Abweichung und Nichteinhaltung von in den Vertragswerken vereinbarten Prozessen und unterstellten Spezifikationen oder, nicht selten, in nicht hinreichend bestimmten Spezifikationen und unzureichenden, insbesondere nicht dokumentierten Abstimmungen im vertraglich übernommenen Zusammenwirken mit anderen Zulieferern unter dem Regime der RASI-Matrix und der Schnittstellenverantwortungsvereinbarungen. Lastenhefte, auch das ist Erfahrung, und ihr meist umfangreicher Anhang mitgeltender Normen, Werksnormen und Liefervorschriften werden oft nicht beachtet, auch weil sie nicht bekannt sind. Selten findet man in der Praxis einen den Regelwerken entspre-



chend dokumentierten Teilelebenslauf, der den jeweils aktuellen Vereinbarungsstand dokumentiert wiedergibt, obwohl gerade die Dokumentation einschließlich der – so die ISO/TS 16949:2009 – Lenkung aller wesentlichen Dokumente eine der fundamentalsten Vertragspflichten gegenüber dem Kunden, aber auch des Selbstschutzes ist.

Im Ergebnis sind Qualitätsmängel auf allen Stufen auf Mängel in der Prozessbeherrschung eines oder mehrerer Zulieferer zurückzuführen. Mangelnde Prozessbeherrschung wirksam vereinbarter Prozesse aus Technischen Regelwerken sind Pflichtverletzungen im Sinne von § 280 Absatz 1 BGB.

Klauseln definieren die Risiken nicht klar genug

Insbesondere die vertragliche Übernahme einer KV-Quote, die vereinbarte Stichprobenreduzierung der Schadteile aus Referenzmärkten unter Verzicht auf die Bestimmung der bewiesenen Verantwortung des Zulieferers und das verkürzte Analyseverfahren für die Festlegung des Technischen Faktors als Grundlage des vereinbarten Haftungsanteils des Zulieferers bei Null-Kilometer- und Feldausfällen sind nicht versicherte vertragliche Haftungsübernahmen nach Ziffer 7.3 AHB.

Der Zulieferer in einer so spezifischen Branche wie der Automobilindustrie weiß, dass er kein Endprodukt herstellt, sondern dass sich sein Produkt stets im System mit vielen anderen bewähren muss, zu denen er nur – und auch nur bedingt – über die vereinbarten Prozesse an den Schnittstellen Zugang hat. Die Haftpflichtversicherung deckt nur Schäden, die bei einem Dritten entstehen und für die der Versicherungsnehmer als Verursacher gesetzlich, nicht auch vertraglich, einzustehen hat.¹⁰ Mit dem Einwand der vertraglichen Haftungsübernahme bricht dem Zulieferer nicht der gesamte Haftpflichtversicherungsschutz zusammen. Es bleibt die Deckung für die gesetzliche Haftung stets bestehen. Dass die gesetzliche Haftung nicht mit den Risiken der vertraglichen Haftung identisch sein muss (aber kann), versteht sich von selbst. Die Haftpflichtversi-

cherung ist zur Gegenfinanzierung dieses produktspezifischen Unternehmensrisikos weder geeignet noch dafür gedacht. Das stellen die Versicherungsbedingungen klar.

Vereinzelte kursorisch auf dem Versicherungsmarkt Klauseln, um für die KVV-Haftung der Zulieferer Deckung zu bieten. Das Spektrum ist hier weit: Es existieren Klauseln, die sich durch Kompliziertheit auszeichnen und im Ergebnis eher abwehrend formuliert sind. Daneben gibt es vermeintlich simple Klauseln, die aber ebenfalls an der Sache vorbeigehen, vielleicht auch, weil das zu versichernde Risiko (noch) nicht hinreichend klar definiert ist oder nicht verstanden wird. Sie könnten strukturierter sein und den gegebenen Bedürfnissen der Zulieferindustrie angemessen Rechnung tragen, wenn sie von den Prozessstrukturen der Zulieferindustrie ausgehen. Klauseln, die das bereits versuchen, sind dann nur für den mit der Materie nicht vertrauten Leser kompliziert. Grundlage jeder Risikobewertung eines Unternehmens der Automobilzulieferindustrie ist stets eine strukturierte Risikoanalyse des zu versichernden Unternehmens, die sicher feststellt, dass die Prozesse vereinbart sind und sie auch tatsächlich beherrscht werden.

Ausgangspunkt ist stets eine gültige Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems nach der ISO/TS 16949:2009 und seine tatsächliche Wirksamkeit. Anders als bei einer Auditierung zur Erlangung des Zertifikats kommt es meines Erachtens bei dieser Prüfung der Wirksamkeit des Qualitätsmanagementsystems darauf an, dass es vom Management als Teil des für das ganze Unternehmen geltenden Risikomanagementsystems im Sinne von § 91 Absatz 1 AktG verstanden und dies in der Risikoanalyse als bleibende Obliegenheit festgeschrieben wird.¹¹ Dafür müssen, wie die ISO/TS 16949:2009 ausdrücklich verlangt, die erforderlichen personellen und sachlichen Ressourcen nachhaltig vorhanden sein einschließlich der Schulung der Mitarbeiter. Anhand der FMEAs, des produktbezogenen Control Plans und des Teilelebenslaufs muss die Wirksamkeit der Einhaltung der Technischen Regelwerke nach APQ und PPAP wenigstens stichprobenmäßig geprüft

Kfz-Rückrufe gehen leicht zurück

140 Rückrufaktionen starteten Automobilhersteller im vergangenen Jahr in Deutschland und bezogen dabei das Kraftfahrtbundesamt (KBA) mit ein. Die Zahl der Rückrufaktionen geht seit 2006 kontinuierlich zurück. Damals hatte das KBA 167 solcher Aktionen begleitet, trauriger Höhepunkt einer langjährigen Entwicklung. Im Jahr 2002 hatte das Flensburger Amt 105 Rückrufaktionen registriert, 1998 nur 55. Besonders umfangreiche Aktionen leierte Opel an. Am 25. April 2009 rief das wieder zu GM gehörende Werk 266 000 Fahrzeuge der Marke Astra G und Zafira A (Produktionszeitraum 1998 bis 2005) zurück. Sie hatten Korrosionsprobleme im Dämmstoff der unteren Motorraum-Abdeckung am Vorderachskörper entdeckt. Bereits am 11. Februar musste das Opelwerk 166 300 Fahrzeuge der Marke Vectra und Signum (Baujahre 2002 bis 2007) zurückrufen. Bei diesen Typen konnte es vorkommen, dass die Handbremse nicht richtig einrastet und sich das Auto deshalb unbeabsichtigt in Bewegung setzt. Ursache war eine zu schwache Feder. Im November rief man 1 800 Fahrzeuges des Typs Insignia zurück, weil die Entlüftung des Hinterachsdifferenzials verstopfen kann. Insgesamt riefen in Deutschland die Automobilhersteller 617 000 Fahrzeuge zurück. Im Jahr 2008 waren es noch 726 000 gewesen. Die größte Aktion umfasste knapp 49 000 Fahrzeuge. Komfortmängel spielen bei der Betrachtungsweise des KBA keine Rolle. Eine der größeren Aktionen war der Rückruf von 44 000 Fahrzeugen der Modelle Vito und Viano (Mercedes, Baujahre 2006 bis 2008). Es bestand die Gefahr, dass das unter dem Wagen befestigte Ersatzrad auf die Straße fällt. ba

– Anzeige –

Unternehmensberatung für Themen der Assekuranz



Alexander Ambronn

www.alexander-ambronn.de

Insurance Experts

BERATUNG
PROJEKTE
SCHULUNGEN
SEMINARE
TAGUNGEN

www.Insurance-Experts.eu

werden. Nach meiner Erfahrung geschieht dies am besten durch ein als Training verstandenes „Lessons-learned-Programm“ aus mindestens einem unterstellten Schadensfall.

Besonders wichtig ist ferner die Festlegung „Besonderer Merkmale“, also technischer Parameter, die insbesondere für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Bauteils wesentlich sind. Die Verantwortung dafür liegt nach der ISO/TS 16949:2009 in der Verantwortlichkeit des Zulieferers.

Es fehlt oft die dauerhafte Kennzeichnung und Dokumentation der Produkte, um die Rückverfolgbarkeit zur Begrenzung des Schadensvolumens sicherzustellen. Auch das schreibt die ISO/TS 16949:2009 vor. Das ist umso dringlicher, als durch die zunehmende Plattformstrategie der Fahrzeughersteller die Infizierung von vielen verschiedenen Fahrzeugtypen mit gleichen Teilen (nach der KVV: „Carry-Over-Parts“ – COP) zunimmt.¹²

Es sollte daher nicht verwundern, wenn ein Haftpflichtversicherer eben auf diese Mindestvoraussetzungen der nachhaltigen Prozessbeherrschung abstellt, um zu analysieren, inwieweit Versicherungsschutz über die gesetzliche Haftpflicht hinaus gewährt werden kann. Die ISO/TS 16949:2009 und die VDA-Publikationen zum Qualitätsmanagement ersetzen fehlende gesetzliche Vorschriften und liefern die wesentlichen Prüfkriterien für eine Versicherbarkeit.¹³

Die Diskussion um die „Versicherbarkeit der KVV“ ist schon im Ansatz nicht zielführend. Lohnend ist die Identifizierung des verbleibenden Risikopotenzials unter der begründeten Annahme dokumentiert beherrschter Prozesse, die vermutlich dann einer Klauselformulierung abweichend von 7.3 AHB zugänglich ist.

Wertschöpfungskette: Stabilität sicherstellen

Das Bedürfnis nach solchen Regelungen wird in Zukunft dringender. Mit der Entwicklung neuer Technologien, etwa für das Elektro-Fahrzeug oder die Verwendung von Kohlenstoffwerkstoffen, steigen die Risiken für die Konzept- und Entwicklungsverantwortung dramatisch. Hinzu kommen schärfere gesetzgeberische Vorgaben etwa für Fahrassistenzsysteme, mit denen die Schnittstelle zwischen der Verantwortlichkeit des Fahrers und der Verlässlichkeit oder des Einflusses technischer Unterstützungsfeatures auch unter Produkthaftungsgesichtspunkten neu definiert werden.¹⁴ In diesem Bereich müsste dann allerdings auch eine verträgliche Abgrenzung zur Erprobungsklausel gefunden werden, die im Rahmen der KVV soweit ersichtlich bisher keine wesentliche Rolle gespielt hat.

Entscheidend ist meines Erachtens, dass mit dem Fortschritt einzelner Technologiebereiche auch die Stabilität der sie verknüpfenden Prozesse in der ganzen Wertschöpfungskette und bei den Fahrzeugherstellern sichergestellt und nicht nur formal unterstellt wird. Denn aus kleinen Unzulänglichkeiten entstehen nicht mehr beherrschbare Schadensvolumina, weil das Risikopotenzial nicht auf eine Plattformstrategie eines einzelnen Fahrzeugherstellers beschränkt ist. Die zunehmende Kooperation zwischen Fahrzeugherstellern und der Zuliefererkette lässt künftig eine herstellerbezogene Abgrenzung des Risikos eines Zulieferteils oder einer konzeptionellen Technologie nicht mehr zu. Ein Entwicklungs- oder Herstellungsfehler von Produkten neuester Technologie erfasst zunehmend die gesamte Fahrzeugpopulation weltweit.¹⁵ Das aber ist kein versicherungsrechtliches oder -technisches Thema, sondern das der Risikowahrnehmung und Risikobeherrschung der Global Player.

Dr. Ekkehard Helmig ist Rechtsanwalt und Notar in Wiesbaden.

Anmerkungen

- 1 Ausführlich dazu: Lenz, „Die Konzeptverantwortungsvereinbarung“ PHI 2008, 164; Helmig, Nickel, „Konzept-Verantwortung in der Automobilindustrie“, VW 14/2009, S. 1100.
- 2 Die Schuldrechtsreform hat den Vorschriften zum Sachmangelhaftungsbereich (Gewährleistung) den Vorrang vor sonstigen Vertragsstörungen eingeräumt. Weitere Pflichtverletzungen werden durch § 280 Absatz 1 BGB geregelt.
- 3 Mitglieder der IATF sind: BMW, Daimler, Fiat, Ford Motor Corporation, General Motors, PSA Peugeot-Citroen, Renault, Volkswagen und die Verbände AIAG (USA), ANFIA (Italien), FIEV (Frankreich), SMMT (Großbritannien) und VDA (Deutschland).
- 4 <http://www.vda-qmc.de/zertifizierung/iatf/>
- 5 Der Teilelebenslauf ist ein Wesentliches der KVV und bestimmt dort nach Ziffer 1.3 den Verlauf von Änderungen am Produkt mit den entsprechenden Indizierungen in den Spezifikationen und Zeichnungen.
- 6 Allgemein wird dabei auf die „RASI-Matrix“ = Responsibility, Approval, Support, Information“, mit der in der jeweiligen Produktentstehungsstufe die auf den beteiligten Zulieferer fallende Rolle definiert wird.
- 7 Die Vertragsfolgen sind nicht zu überschätzen: Die a priori wechselnden Verantwortlichkeiten begründen zum Beispiel wesentliche Vertragspflichten im Verhältnis der Zulieferer untereinander und im Verhältnis zum Fahrzeughersteller. Der TIER 1 kann von seinem Zulieferer Fehlerfreiheit erwarten, dieser das Gleiche vom Zulieferer vor ihm. Unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderungspflicht etwa dienen die Vertragspflichten zur Einhaltung der Regelwerke des nächst höheren Zulieferers der Erfüllung des aus den Regelwerken begründeten Vertrauenstatbe-

standes seinem Abnehmer gegenüber. Zugleich muss sich sein Zulieferer darauf verlassen können, dass er nach der ISO/TS 16949:2009 mindestens statistische Qualitätsprüfungen (SPC = Statistical Process Control) der Zulieferteile prozessbegleitend vornimmt, um eine ausufernde Schadenseentwicklung zu vermeiden.

- 8 Z.B.: Ford legt diese Regelwerke in der „Ford Q1“ fest; Bei der Daimler AG gelten die Regelwerke über die „Special Terms“; andere Hersteller führen die Technischen Regelwerke über ihre Einkaufsbedingungen ein.
- 9 Ausführlich: Helmig, „Technische Spezifikation überlagert juristische Zurechnung in der Kfz-Zuliefererindustrie – ISO/TS 16949:2002, PHI 2006, 117.
- 10 Nach Ziffer 1.1 AHB besteht Versicherungsschutz im Rahmen des versicherten Risikos für den Fall, dass „der Versicherungsnehmer wegen eines während der Wirksamkeit der Versicherung eingetretenen Schadenereignisses (Versicherungsfall), das einen Personen-, Sach- oder sich daraus ergebenden Vermögensschaden zur Folge hatte, aufgrund gesetzlicher Haftungsbestimmungen privatrechtlichen Inhalts von einem Dritten auf Schadenersatz in Anspruch genommen wird“. Ebenso die ProdHB 2000: „Schadenereignis ist das Ereignis, als dessen Folge die Schädigung des Dritten unmittelbar entstanden ist.“
- 11 Die Prozesse nach APQP und PPAP müssen von dem Zulieferer durch einen „Part Submission Warrant“ (PSW) bestätigt werden. Der Zulieferer sicher damit zu, dass alle Prozesse spezifikationsgerecht durchgeführt wurden und die vereinbarten Ergebnisse erzielt haben. Rechtlich wird damit eine Garantie im Sinne von §§ 311, 276 BGB oder als Beschaffenheits- und Haltbarkeitsgarantie nach § 443 BGB erklärt. Dazu Helmig, in QZ-Qualität und Zuverlässigkeit (Organ der Deutschen Gesellschaft für Qualität – DGQ), 2009, 18 „Rechtlich brisant – Gegen die Vernachlässigung des Qualitätsmanagements“.
- 12 Das trifft für alle Fahrzeughersteller zu. BMW z.B. basiert die Einser-Serie und die Dreier-Serie auf der gleichen Antriebsarchitektur.
- 13 Die VDA-Publikationen sind seit jeher wesentliche Bestandteile der VDA-Konditionenempfehlungen für die Einkaufsbedingungen in der deutschen Automobilindustrie.
- 14 Die ersten Schritte vollzieht die EU-Verordnung 661/2009 vom 13. 7. 2009 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, Amtsblatt der Europäischen Union vom 31. 7. 2009, L 200/1. Durch die Airbag-Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 16. 6. 2009, VI ZR 107/09 haben sie die Anforderungen an die Konstruktions- und Konzeptverantwortung verschärft. Der BGH lässt dafür nur noch den Maßstab „nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik“ gelten und erteilt jeder Reduzierung auf eine „Branchenüblichkeit“ oder nur den „Stand der Technik“ eine ausdrückliche Absage. Dazu ausführlich Helmig, DAR 2009, 691; Helmig in PHI 2009, 190.
- 15 Das gilt zum Beispiel bei der Harmonisierung von bauteilbezogenen Technologien im Rahmen der UN-Vereinbarungen UN/ECE für die Baumusterzulassung.