

Technische Spezifikation überlagert juristische Zurechnung in der Kfz-Zuliefererindustrie – ISO/TS 16949:2002

Die ISO/TS 16949:2002 ist ein grundlegendes rechtlich relevantes Qualitätsmanagement-Dokument für das Funktionieren der globalen Automobilindustrie mit hohem rechtlichen Stellenwert für die Sachmangel- und Produkthaftung. Viel zitiert, aber wenig wirklich umgesetzt, ist sie eigentlich dazu angelegt, technische und rechtliche Konflikte zwischen den Automobilherstellern (OEM) und ihren Zulieferern, vor allem Qualitätsprobleme, zu vermeiden.

Diese Technische Spezifikation (TS) ergänzt die allgemein gültige Norm „Qualitätsmanagementsysteme-Anforderungen“ EN ISO 9001:2000 um „Besondere Anforderungen bei Anwendung von ISO 9001:2000 für die Serien- und Ersatzteil-Produktion in der Automobilindustrie“. Die ISO (Internationale Organisation für Normung) ist eine weltweite Vereinigung nationaler Normungsinstitute. Sie wurde von der International Automotive Task Force (IATF) und der Japan Automobile Manufacturers Association Inc. (JAMA) unterstützt und von Vertretern des ISO/TC 176 (Technical Committee) „Quality management and quality assurance“ erarbeitet.¹

Die ISO/TS 16949:2002 ist eines der wichtigsten Dokumente der internationalen Automobilindustrie. Sie schafft die systemstabilen Voraussetzungen für eine global arbeitsteilige Produktion von Automobilen und die Kooperation zwischen Fahrzeugherstellern und ihren Zulieferern.² Sie liefert auf beiden Seiten das „Design der Wertschöpfungsketten“ als strategische Unternehmensführung.³ Ihren Stellenwert entfaltet sie auch und gerade in der Kooperation zwischen verschiedenen Automobilherstellern, die von denselben Zulieferern versorgt werden.⁴

Ihr Ziel ist „die Entwicklung eines Qualitätsmanagementsystems (QM-Systems), das ständige Verbesserung vorsieht, unter Betonung von Fehlervermeidung und Verringerung von Streuung und Verschwendung in der Lieferkette. Diese Technische Spezifikation legt, verbunden mit zutreffenden kundenspezifischen Anforderungen, die grundlegenden Anforderungen an ein QM-System für diejenigen fest, die danach arbeiten.“⁵

Ihre grundlegende Funktion im Anwendungsbereich wird mit den Hinweisen beschrieben:

„Diese Technische Spezifikation spezifiziert im Zusammenhang mit ISO 9001:2000 die QM-System-Anforderungen für Entwicklung, Produktion und, wenn zutreffend, Montage und Wartung von Produkten für die Automobilindustrie.“

und

„Diese Technische Spezifikation kann in der gesamten Lieferkette der Automobilindustrie angewendet werden.“⁶

Als branchenspezifische Plattform bietet sie ein QM-System, über dessen Wirksamkeit und Effizienz mit seiner Etablierung in einem Unternehmen noch keine Aussage gemacht ist. Wirksamkeit und Effizienz leben von der Umsetzung durch „diejenigen, die danach arbeiten“.⁷

Grundbegriffe der EN ISO 9001:2001

Es gibt aus der der Technischen Spezifikation zugrunde liegenden EN ISO 9001:2001 für das Verständnis und die Anwendung der Technischen Spezifikation drei besonders wichtige Begriffe:

Dr. Ekkehard Helmig, Wiesbaden

Der Autor ist Rechtsanwalt und Notar mit dem besonderen Schwerpunkt im Recht der Automobilzulieferindustrie.

Helmig@notar-helmig.de

Grundbegriffe der EN ISO 9001:2001

Rechtliche Bedeutung

Auswirkungen auf die Sachmängelhaftung

- 1 Die IATF ist eine „Ad-hoc-Gruppe“ von internationalen Automobilherstellern und ihren Verbänden, gegründet mit dem Ziel, Fahrzeugbenutzern weltweit verbesserte Qualitätsprodukte zu liefern. Der IATF gehören an: BMW, DaimlerChrysler, Fiat, Ford Motor Company, General Motors (einschließlich Opel und Vauxhall), PSA Peugeot-Citroën, Renault, Volkswagen sowie als Verbände AIAG (USA), ANFIA (Italien), FIEV (Frankreich), SMMT (Großbritannien) und VDA (Deutschland).
- 2 Nach einer Erhebung des Excellence Barometer (Exba), das jährlich von der forum!Marktforschung GmbH und der Deutschen Gesellschaft für Qualität e.V. (DGQ) erhoben wird, sind in Deutschland ca. 30.000 Unternehmen nach ISO 9001 zertifiziert und etwa 1.000 nach der auf die Automobilindustrie zugeschnittenen ISO/TS 16949. Das ist nur ein geringer Teil der Gesamtzahl der Automobilzulieferer, obwohl – soweit ersichtlich – nahezu alle Automobilhersteller von den Zulieferern verlangt haben, bis spätestens Ende 2004 nach der ISO/TS 16949:2002 zertifiziert zu sein. Sehr instruktiv: Grohmann/Hofer/Zangl: „Automotive Survey 2005 – Supplier Driven Innovation“, www.ids-scheer.com .
- 3 Wildemann, Produktion hat goldenen Boden, FAZ v. 24.1.2005, 20.
- 4 Strategische Allianzen zwischen den Automobilherstellern sind an der Tagesordnung: BMW ist der Kooperation zwischen DaimlerChrysler und General Motors zur Entwicklung von Hybridantrieben beigetreten (FAZ v. 8.9.2005); der Aktienwerb von Porsche bei VW untermauert die gemeinsame Entwicklungsarbeit; BMW hat den Motor für den Kleinwagen entwickelt, den Toyota und Peugeot gemeinsam fertigen; Peugeot baut den von BMW entwickelten Motor für das Erfolgsmodell „Mini“ (Automobilwoche Nr. 14 v. 4.7.2005, 4). Die Liste lässt sich beliebig fortsetzen.
- 5 0.5 Ziele dieser Spezifikation.
- 6 1.1 Ergänzender Text zur grundlegenden ISO 9001:2000
- 7 Eine Effizienzmessung für ein Qualitätsmanagementsystem gibt es nicht. Es spricht aber viel dafür, dass trotz des hohen genehmigten Kostenaufwands für ein Qualitätsmanagementsystem die Effizienzbedeutung bei Topmanagern, die diese Kosten bewilligen, und der Nutzung für eine kostenmindernde Qualitätsarbeit noch nicht angekommen ist. Das ExBa (s. Fn. 2) führt zur Schlussfolgerung: „Eine nennenswerte Korrelation zwischen Erfolg und Zertifizierungsgrad besteht offensichtlich nicht.“ Sommerhoff/Kaerkes, Den Spiegel vorhalten, QT Qualität und Zuverlässigkeit, Organ der DGQ, 2/2006, 17.
- 8 ISO 9001:2000 Ziffer 0.2.
- 9 Derzeit wird an einem Normenwerk 10 001 „Qualitätsmanagement – Kundenzufriedenheit – Leitfaden für Verhaltenskodizes“ und 10 003 „Qualitätsmanagement – Kundenzufriedenheit – Leitfaden für externe Systeme und Mediation“ gearbeitet: Graebig, ISO 9001 und 9004:2008 in den Startblöcken in QZ Qualitäts und Zuverlässigkeit, Organ der DGQ, 2/2006, 26.

„Prozessorientierter Ansatz“:

„Damit eine Organisation wirksam funktionieren kann, muss sie zahlreiche miteinander verknüpfte Tätigkeiten kennen, leiten und lenken. Eine Tätigkeit, die Ressourcen verwendet und die ausgeführt wird, um die Umwandlung von Eingaben in Ergebnisse zu ermöglichen, kann als Prozess angesehen werden. Oft bildet das Ergebnis des einen Prozesses die direkte Eingabe für den nächsten. Die Anwendung eines Systems von Prozessen in einer Organisation, gepaart mit dem Erkennen und den Wechselwirkungen dieser Prozesse sowie deren Management, kann als „prozessorientierter Ansatz“ bezeichnet werden.“⁸

„Kundenzufriedenheit“⁹

bedeutet die Erfüllung der Kundenanforderung durch eine Organisation, die danach „strebt, die Kundenzufriedenheit durch wirksame Anwendung des Systems zu erhöhen, einschließlich der Prozesse zur ständigen Verbesserung des Systems und der Zusicherung der Einhaltung der Anforderungen der Kunden und zutreffenden behördlichen Anforderungen“.¹⁰

„Kundenbezogene Prozesse“

„Die Organisation muss Folgendes ermitteln:

- a) die vom Kunden festgelegten Anforderungen einschließlich der Anforderungen hinsichtlich Lieferung und Tätigkeit nach der Lieferung,
- b) vom Kunden nicht angegebene Anforderungen, die jedoch für den festgelegten oder den beabsichtigten Gebrauch, soweit bekannt, notwendig sind. ...“¹¹

Während der „prozessorientierte Ansatz“ das Organisationsablaufmodell widerspiegelt und die Schnittstellen der Prozesse zueinander beschreibt, leiten sich aus „Kundenzufriedenheit“ und „Kundenbezogene Prozesse“ Handlungs- und Erfüllungsmuster für die Prozesse und in den Prozessen ab. Diese drei zentralen Begriffe

geben den Einstieg in die Frage nach der Rechtsbedeutung der ISO/TS 16949:2002.

Rechtliche Bedeutung

In der Praxis wird oft übersehen, dass die ISO/TS 16949:2002 rechtsrelevanter Vertragsinhalt ist. Nach den Vertragsbedingungen fast aller namhaften internationalen Automobilhersteller ist die ISO/TS 16949:2002 Bestand ihrer Allgemeinen Vertragsbedingungen. Sie ist also vertraglich bindend. So heißt es – beispielhaft – in einer Veröffentlichung von DaimlerChrysler (DC AG, der Verf.) vom September 2004: „Forderung der DC AG als Kunde an die Lieferanten in der Produktrealisierung für den Produktionsbereich Pkw und Nfz (Nutzfahrzeuge, der Verf.) der Marken Mercedes-Benz und Maybach ... Die DC AG MB+M erwartet von ihren Lieferanten die Umsetzung eines Qualitätsmanagementsystems auf Basis der ISO TS 16949:2002. Dementsprechend umfasst die Produktrealisierung die Produkt- und Prozessentwicklung sowie die Serienproduktion. Zu berücksichtigen sind die Mercedes-Benz Special Terms (MBST), insbesondere die zum Thema Qualität: MBST 13, MBST 14, MBST 16 und MBST 27.“¹²

Die Allgemeinen Vertragsbedingungen der Automobilhersteller sind außerordentlich komplex. Sie basieren – jedenfalls bei den deutschen Herstellern – in der Regel auf den Konditionenempfehlungen des Verbands der Deutschen Automobilindustrie (VDA). Die an sich ausgewogenen VDA-Empfehlungen treten in ihrer Bedeutung durch eine Öffnungsklausel zurück: Sie gelten nur, soweit nicht anders lautende Vereinbarungen zwischen dem Automobilhersteller und dem Zulieferer getroffen werden. Durch diese Öffnungsklausel finden die eigenen Vertragsbedingungen der jeweiligen Automobilhersteller beherrschenden Eingang in die gesamte Vertragsbeziehung u.a. über Qualitätssicherung, Werkzeuge, Ersatzteilversorgung, Erstmusterzulassung, Kostenverteilung in der Entwicklungsphase bis zur Erstmusterfreigabe etc.

Kennzeichen dieser Vertragsbedingungen ist die Unübersichtlichkeit und mangelnde rechtliche Konsistenz, die durch eine Unzahl mittelgelender Normen, technischer und kommerzieller Liefervorschriften, Werknormen etc. erhöht wird.¹³

Diese Vertragsbedingungen unterliegen ohne Einschränkung den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) nach §§ 305 BGB ff. Das gilt auch für Normen oder Technische Spezifikationen, die wie die ISO/TS 16949:2002 zum Vertragsbestandteil erhoben werden. Im Einzelnen und in der Summe halten viele der Bestimmungen einer Wirksamkeitskontrolle nicht Stand. Schon aus der Komplexität des Vertragsumfangs scheitern viele Bestimmungen am Transparenzgebot. Nennenswerte Rechtsprechung spezifisch zu den Vertragsverhältnissen in der Automobilindustrie gibt es nicht, weil – noch – wenige Zulieferer es sich leisten können, gegen die Vertragsbedingungen zu klagen. Dafür sind die Abhängigkeiten zu stark. Allerdings ist erkennbar, dass in der Zulieferkette die Bereitschaft wächst, vor Gericht zu ziehen.

Es würde den Umfang dieses Beitrags sprengen, auf Einzelheiten der AGB-Kontrolle einzugehen. Ich greife ein Beispiel als Exkurs heraus. Die jüngste Rechtsprechung des BGH macht deutlich, dass wesentliche in der Automobilindustrie verwendete Vertragsbestimmungen AGB-rechtlich unwirksam sind. Das gilt insbesondere für den Rückverzicht aus § 377 HGB, ein Kernstück der Lieferbeziehung in der Automobilindustrie. Seit den 80er-Jahren bahnte sich eine Entwicklung an, in der die eigene Fertigungstiefe bei den Automobilherstellern zu sinken begann und immer mehr Aufgaben auf die Zulieferer verlagert wurden. Heute liegt die durchschnittliche Fertigungstiefe noch bei etwa 30 %, d.h. dass die Zulieferer 70 % der Fertigung liefern.¹⁴ Damit ging die Entwicklung neuer technischer und logistischer Konzepte wie der Just-in-Time-Belieferung einher, die nur funktionieren können, wenn

insbesondere die technischen Prozesse zwischen den Automobilherstellern und ihren Zulieferern beherrscht wurden und die Verlässlichkeit an den Schnittstellen gewährleistet ist.

Deshalb war die Entwicklung übergreifender internationaler Qualitätsmanagementsysteme als Plattform nach der Normenreihe ISO 9000 ff. etwa zeitgleich zwangsläufig.¹⁵ In der aufsteigenden Wertschöpfungskette der Zulieferer zu den Automobilherstellern war von den ineinander greifenden Abläufen technisch, zeitlich und kostenmäßig kein Raum mehr für die auf einem nur bilateral beruhenden Verständnis der Wareneingangsprüfung nach den Vorstellung des traditionellen Gesetzgebers des § 377 HGB.¹⁶ Die Konzepte der Zusammenarbeit überholten wie so oft die Rechtslage. Die verzahnte arbeitsteilige Zusammenarbeit für ein Gesamtprodukt Automobil führte zu einem Verdrängen der Wareneingangsprüfung als Störfaktor. Sie bewirkte die Verlagerung der darin formulierten Eigenverantwortlichkeit oder Obliegenheit des Käufers in die Verantwortlichkeit des Lieferanten, der nach der Philosophie der Qualitätsmanagementsysteme Qualität, also Fehlerfreiheit, zu produzieren und nicht nachträglich herauszuprüfen hat, zur Warenausgangsprüfung als Instrument der Vermeidung von Restrisiken seines nicht perfekt funktionierenden Qualitätsmanagementsystems.

Der Ausschluss der Wareneingangsprüfung bei den Automobilherstellern und in der Zulieferkette ist mit unendlichen Variationen heute Standard. Rechtlich haltbar ist er nicht. Es besteht Einigkeit darüber, dass rechtlich ein völliger Ausschluss der Wareneingangsprüfung durch AGB unwirksam ist. Auch der Versuch, die äußerste Grenze für die Zulässigkeit auszuloten, die angenommen wird, wenn der Zulieferer über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem verfügt und eine Restprüfung beim Automobilhersteller verbleibt,¹⁷ wird keinen Erfolg haben. Denn der Verzicht auf die Wareneingangsprüfung führt zu weiteren

- 10 ISO 9001:2000 Ziffer 1.1 b). In der Erläuterung des prozessorientierten Ansatzes wird das ständige Monitoring der Kundenzufriedenheit verlangt: „Die Überwachung der Kundenzufriedenheit erfordert die Beurteilung von Informationen darüber, welche Wahrnehmung bei den Kunden über die Erfüllung der Kundenforderungen durch die Organisation herrschen.“ Kundenzufriedenheit ist heute eher ein Schlagwort, denn Programm. Die Kundenzufriedenheit wird nach dem System der ISO/TS 16949:2002 durch das Management in der direkten Kundenbeziehung und ihrer Wahrnehmung realisiert. Solange aber das Management in einer erkennbaren Distanz zu Qualitätsmanagement steht (s. Fn. 1), kann man einen deutlichen Systembruch unter dem Regime der ISO/TS 16949:2002 erkennen: Wenn die Qualitätsmanager beim Topmanagement kein Gehör finden, fehlt die von der ISO/TS 16949:2002 geforderte Kommunikation. Dann scheidet das Qualitätsmanagement als Instrument der durch das Topmanagement zu verfolgenden Kundenzufriedenheit aus. Dies kann man heute als Realitätsparameter feststellen. Sommerhoff/Kaerkes (s. Fn. 7) stellen fest: „Es (das Qualitätsmanagement, d. Verf.) wird von Führungskräften und von Qualitätsmanagern gleichermaßen als konstruktiv und nützlich angesehen. Dennoch halten es Führungskräfte in stärkerem Maß als ihre Fachmanager für bürokratisch statt pragmatisch, Ressourcen fressend statt leistungstreibend und überwachend statt unterstützend.“ Im Ergebnis: Die Zertifizierung nach ISO/TS 16949:2002 sagt über den Erfüllungsgrad der und die Effizienz für die Kundenzufriedenheit nichts aus.
- 11 ISO 9001:2000 Ziff. 7.2.1. Die ISO/TS 16949:2002 fügt eine ergänzende Ziff. 7.2.1.1 ein: „Vom Kunden festgelegte besondere Merkmale: Die Organisation muss die Erfüllung der Kundenanforderungen hinsichtlich der Festlegung, Dokumentation und Lenkung besonderer Merkmale darlegen.“ „Besondere Merkmale“ werden unter Ziff. 3.1.12 spezifisch für die Automobilindustrie definiert: „Produktmerkmale oder Produktionsprozessparameter, die Auswirkungen auf die Sicherheit oder Einhaltung behördlicher Bestimmungen, die Passform, die Funktion, die Leistung oder die weitere Verarbeitung des Produktes haben können.“
- 12 MBST 13, MBST 14, MBST 16 und MBST 27 bedeuten.
- 13 Ford, VW, BMW ...
- 14 Kritisch dazu: Wildemann (a.a.O., Fn. 3). Wildemann weist zutreffend darauf hin, dass mit der nur kostenorientierten Herabsetzung der eigenen Fertigungstiefe das Risiko des Verlusts an „Kernkompetenz“ dramatisch steigt. Komplementär dazu tritt der Verlust des Automobilherstellers zu seinem Kunden: „Der eigentliche Hersteller verliert das Wissen und die Entwicklung der Kundenwünsche.“
- 15 Die erste Version der DIN EN ISO 9001 – 9003 datiert aus 1987 mit mehreren Revisionen in den Folgejahren.

- 16 § 377 HGB ist seit dem In-Kraft-Treten des HGB durch Gesetz v. 10.5.1897 (RGBl. S. 437) unverändert.
- 17 Kessel/Passauer, Einkaufsbedingungen in der Automobilindustrie. Eine vergleichende Analyse, BB 2004, 1974 m.w.N.
- 18 BGH Urteil v. 5.10.2005 – VIII ZR 16/05 = ZIP 2006, 235. In dieser Entscheidung geht es um eine ganze Reihe von unwirksamen Klauseln im Verhältnis von Baumärkten zu ihren Zulieferern.
- 19 S. Fn. 8: Wenn in einer 10 003 auch die Mediation angesprochen wird, liegt die Vermutung nahe, dass die Normengeber die Tendenz haben, diese Regelwerke einem eigenständigen Regelungs- und Konfliktregulierungssystem zu unterwerfen. Das ist nachvollziehbar, entfernt aber die kodifizierte Rechtswelt noch weiter von der Wirklichkeit der Wirtschaft.
- 20 S. Fn. 2.
- 21 Die europäischen Normenorganisationen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts. Auf der Grundlage der Richtlinie 98/34/EG gehen die von CEN = Europäisches Komitee für Normung; CENELEC = Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung und ETSI = Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen in die Richtlinienrechtssetzung der Europäischen Kommission ein. Ausführlich dazu: „Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept („New Approach“) und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinie“, abrufbar unter www.europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/newapproach.htm.
- 22 Die Tendenz, in Normen und Richtlinien auch Rechtsvorstellungen unterzubringen, ist verbreitet. Z.B. setzt die VDI-Richtlinie 4080 „Automobilverwertung – Qualität von Kfz-Gebrauchteilen“ Maßstäbe für die Beschaffenheitsmerkmale solcher Teile. Die DIN EN 62309 (VDE 0050) „Zuverlässigkeit von Produkten mit wieder verwendeten Teilen – Anforderungen an Funktionalität und Prüfungen“ setzt rechtlich erhebliche Mindeststandards für Beschaffenheitsmerkmale und Nutzungserwartungen an solche Teile.
- 23 Definition in der EN ISO 9000:2005 unter 3.1.2: „Erfordernis oder Erwartung, das oder die festlegt, oder verpflichtend ist.“
- 24 ISO/TS 16949:2002 unter 7.2.1
- 25 Das weicht vom gesetzlichen Leitbild ab. Nach dem Gesetz sagt der Kunde exakt, was er will. In der Automobilindustrie hat sich seit Oktober 1993 ein Paradigmenwechsel durchgesetzt: Damals, kurz nach dem In-Kraft-Treten des Produkthaftungsgesetzes zum 1.1.1990 mit der Einführung der verschuldensunabhängigen Haftung, hat Mercedes-Benz den Zulieferern als Fachunternehmern die Verantwortung auferlegt, abzufragen, welche Informationen sie benötigen, um richtig liefern zu können.
- 26 Das Kostenrisiko liegt in diesem Zeitpunkt beim Zulieferer. Er weiß weder, ob er einen Auftrag bekommt, noch ob der Auftrag oder der Teilepreis seine Vorlaufkosten decken wird.

Problemen der Beweislastumkehr für später festgestellte Mängel und weicht deshalb wesentlich vom gesetzlichen Leitbild des § 377 HGB ab.

Der BGH hat in jüngster Rechtsprechung klar gemacht, dass er an diesem gesetzlichen Leitbild festhält. Er hat eine Klausel verworfen, nach der vermutet wird, „dass ein Mangel bereits zum Zeitpunkt des Gefahrenübergangs vorhanden war, wenn seit dem Gefahrenübergang nicht mehr als 12 Monate vergangen sind“. Diese Klausel – auch in der Automobilindustrie Standard – impliziert den Verzicht auf die Wareneingangsprüfung, verlängert die Rügepflicht auf 12 Monate und kehrt die Beweislast zu Lasten des Lieferanten um. Der BGH stellt auch für den kaufmännischen Verkehr klar, dass „Klauseln, die dem Gegner des Verwenders die Beweislast für Umstände auferlegen, die dem Verantwortungsbereich des Verwenders zuzurechnen sind“, den Gegner des Klauselverwenders unangemessen benachteiligen und deshalb unwirksam sind. Zur Begründung dieser zutreffenden Ansicht verweist der BGH ergänzend ausdrücklich auf die Geltung des § 377 HGB.¹⁸

Auswirkungen auf die Sachmängelhaftung

Die Autoren technischer Normen oder Spezifikationen stehen eigentlich nicht in Verdacht, zur Rechtsetzung beitragen zu wollen.¹⁹ Sie reflektieren technische und wirtschaftliche Entwicklungen, deren Umsetzung in Standards unvermeidlich die Pflicht zur Befolgung durch „diejenigen, die danach arbeiten“,²⁰ beinhaltet, insbesondere dann, wenn die Normen und Technischen Spezifikationen ausdrücklich zum Vertragsinhalt erhoben werden und im übertragenen Sinn von § 348 HGB eine Art „Handelsbrauch“ oder Industriestandard geworden sind, weil es auch nicht anders geht.²¹

Damit sind wir wieder beim „prozessorientierten Ansatz“, nunmehr als rechtsverbindliches Verhaltensmuster in der gesamten Zulieferkette bis zu den Automobilherstel-

lern. Bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass die Autoren der ISO/TS 16949:2002 mit dieser Technischen Spezifikation auch Rechtsstandards setzen wollten. Das ist nahe liegend: Die Mitglieder der Normengremien sitzen nicht im Elfenbeinturm, sondern sind auch interessengebundene Vertreter von Unternehmen, deshalb kann auch das Ergebnis ihrer Arbeit bei aller versuchten Neutralität auf dem größtmöglichen gemeinsamen Nenner der betroffenen Unternehmen – nachvollziehbar – nur interessengebunden sein. Das gilt insbesondere für die IATF als Initiator und Promotor der ISO/TS 16949:2002.²² Einige Beispiele:

Die EN ISO 9001:2000 und die ISO/TS 16949:2002 reflektieren vollständig die Voraussetzungen der Sachmängelhaftung nach § 434 BGB. Die „vereinbarte Beschaffenheit“ (§ 434 Abs. 1 Satz 1 BGB) findet sich in der Definition für den Begriff „Anforderungen“²³ des Kunden und in der Pflicht zur „Ermittlung der Anforderungen in Bezug auf das Produkt“ wieder.²⁴ Die Eignung „für den vorausgesetzten Gebrauch“ (§ 434 Abs. 1 Nr. 1 BGB) ist vom Lieferanten zu ermitteln. Er hat eine Holschuld für alle Informationen, die für die Herstellung des Produkts erforderlich sind.²⁵ Deshalb definiert die EN ISO 9001:2000 unter 7.2.2: „Die Organisation muss die Anforderungen in Bezug auf das Produkt bewerten. Diese Bewertung muß vor dem Eingehen einer Lieferverpflichtung ... vorgenommen werden ...“.²⁶ Die ISO/TS 16949:2002 ergänzt unter 7.2.2.2: „Die Organisation muß die Herstellbarkeit der vorgesehenen Produkte im Rahmen der Vertragsprüfung untersuchen, bestätigen und dokumentieren, einschließlich Risikoanalyse“.²⁷ Die Beschaffenheit für die „gewöhnliche Verwendung“ (§ 434 Abs. 1 Nr. 2 BGB) ist in der Ermittlung der Kundenforderungen enthalten.

Die Haftung des Zulieferers für seine Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB ist im Kapitel 7.4 der EN ISO 9001:2000 („Beschaffung“) vollständig abgebildet.²⁸ Die ISO/TS

16949:2002 ergänzt rechtlich relevant § 278 BGB unter 7.4.1.3: „Die Inanspruchnahme der vom Kunden frei gegebenen Bezugsquellen, einschließlich Werkzeug- und Messgeräteelieferanten, entbindet die Organisation nicht von der Verantwortung, die Qualität der beschafften Produkte sicherzustellen.“

Obwohl der Schutz des Eigentums des Kunden (zu dem auch geistiges Eigentum und gewerbliche Schutzrechte gehören) weder in einer Norm noch in einer Technischen Spezifikation etwas zu suchen hat, heißt es unter 7.5.4 der EN ISO 9001:2000 „Die Organisation muss sorgfältig mit dem Eigentum des Kunden umgehen, solange es sich im Lenkungs- oder von ihr gebraucht wird. ... Fälle von verloren gegangenen, beschädigtem oder anderweitig für unbrauchbar befundenem Eigentum des Kunden müssen dem Kunden mitgeteilt und Aufzeichnungen darüber geführt werden (siehe 4.2.4).“ Die ISO/TS 16949:2002 erstreckt dies auch auf kundeneigene Umlaufverpackungen und formuliert unter 7.5.4.1: „Kundeneigene Werkzeuge, Produktions- und Prüfmittel müssen dauerhaft gekennzeichnet sein, so dass die Eigentumsverhältnisse erkennbar sind und ermittelt werden können.“

Die Normenreihe EN ISO 9000 ff. und die Technische Spezifikation ISO/TS 16949:2002 sind, wie der Inhalt des Begriffs der „Kundenbezogenen Prozesse“ zeigt, auf das Funktionieren einer Wertschöpfungskette gerichtet, an deren Ende das Endprodukt Automobil steht, das weltweit einen grundlegenden Stellenwert wie kaum ein anderes Produkt hat. Die Anwendung und Verbindlichkeit der Normen und der sie inkorporierenden Vertragswerke der Automobilhersteller wird in der Praxis überwiegend als Einbahnstrasse zu Lasten der Zulieferer vollzogen. Die Gesamtheit der Zulieferer ist das Füllhorn, aus dem die Automobilhersteller schöpfen müssen, weil sie ohne die Zulieferer keine Fahrzeuge herstellen können und

niemand ein Zulieferteil braucht, wenn der Automobilhersteller kein Auto daraus herstellt, also eine unauflösbare Schicksalsgemeinschaft.

Trotzdem werden rechtliche Grundprinzipien, insbesondere die Ausgeglichenheit von Rechten und Pflichten sowie der Fairness, nicht außer Kraft gesetzt. Es ist m.E. nur eine Frage der Zeit, bis die Gerichte korrigierend eingreifen werden. Der Anlass dazu wird aus dem immer größer werdenden wirtschaftlichen Druck aus der Zulieferkette selber kommen. Der Versuch, bessere Qualität durch immer härtere Kostenreduzierungsprogramme zu erzwingen, wird scheitern.²⁹ Insbesondere für die Haftpflichtversicherer wird im Rahmen der Produkthaftpflicht- und Rückrufkostendeckung der unbeschränkte, von rechtlicher Verantwortung weitgehend unabhängige, oft pauschalisierte Kostentransfer aus Qualitätsproblemen der Automobilhersteller einseitig auf die Zulieferer nicht tragbar sein.

Qualitätsprobleme in der Automobilindustrie sind überwiegend Schnittstellenprobleme dort, wo die einzelnen Prozesse ineinander greifen müssten, aber versagen. Wenn Volkswagen die Markteinführung des „EOS“ um Monate verschieben muss, weil das aufwändige Blech-Klappdach nicht funktioniert und ähnliche Probleme an dem neuen Geländewagen auf Golf-Basis auftreten,³⁰ (ähnliche Fälle gibt es bei anderen Automobilherstellern) dann indizieren diese Vorkommnisse, dass die auf der Grundlage der ISO/TS 16949:2002 angelegten Prozesse nicht funktionieren. Das ist auch meine Erfahrung aus der täglichen Praxis in dieser Industrie. Nicht funktionierende Prozesse sind immer ein sicheres Zeichen nicht funktionierender Kommunikation mit der zwangsläufigen Folge folgenreicher Informationsdefizite auf allen Seiten, gepaart mit der insbesondere aus Ressourcenmangel folgenden Unfähigkeit, das Kompetenzgefälle zwischen den Automobilherstellern und ihren Zulieferern in moderierender Kooperation in Entwicklung und Produktion umzusetzen.³¹

-
- 27 *Bereits in dieser Entwicklungsphase vor Auftragserteilung trägt der Zulieferer nach MBST 37/02 ein Kostenrisiko für Materialmehrkosten.*
- 28 7.4.1: Beschaffungsprozess „Die Organisation muss sicherstellen, daß die beschafften Produkte die festgelegten Beschaffenheitsanforderungen erfüllen. Art und Umfang der auf den Lieferanten und das beschaffte Produkt angewandten Überwachung müssen vom Einfluß des beschafften Produkts auf die nachfolgende Produktrealisierung oder auf das Endprodukt abhängen. Die Organisation muß Lieferanten aufgrund ihrer Fähigkeit beurteilen und auswählen, Produkte entsprechend den Anforderungen der Organisation zu liefern. Es müssen Kriterien für die Auswahl, Beurteilung und Neubeurteilung aufgestellt werden. Aufzeichnungen über die Ergebnisse von Beurteilungen und über notwendige Maßnahmen müssen geführt werden (s. 4.2.4).“
- 29 *Die seit der Wirksamkeit des Lopez-Effekts ab 1993 drastisch steigende Zahl der Rückrufe von Fahrzeugen macht das deutlich. Im Jahr 2004 gab es nach dem Jahresbericht des Kraftfahrtbundesamts 137 überwachte Rückrufe. Die Gesamtzahl der von diesen Rückrufen betroffenen Fahrzeuge ist nur ein geringer Teil der tatsächlich in die Werkstätten geholter Fahrzeuge. Das bestätigt eine Studie der Boston Consulting Group, Handelsblatt, Schmerzvoller Spagat, v. 27.12.2005, 18.*
- 30 *Automobilwoche v. 30.1.2006, 3.*
- 31 *Die Erkenntnis beginnt zu reifen. Der Vorstand von Bosch wird zitiert: „Voraussetzung für die Beherrschung der Komplexität heutiger Fahrzeuge sind starke Qualitätspartnerschaften zwischen Herstellern und Zulieferern, die auf Vertrauen und Transparenz basieren.“, Handelsblatt v. 27.12.2005, 18, Schmerzvoller Spagat.*

Technische Spezifikation überlagert juristische Zurechnung in der Kfz-Zuliefererindustrie – ISO/TS 16949:2002

Dabei postuliert die ISO 9000:2000 unter 5.5.3 Interne Kommunikation: „Die oberste Leitung muss sicherstellen, dass geeignete Prozesse der Kommunikation innerhalb der Organisation eingeführt werden und dass eine Kommunikation über die Wirksamkeit des Qualitätsmanagementsystems stattfindet.“ Dieser zulieferinterne Kommunikationsprozess kann nur effizient sein, wenn auch der Automobilhersteller in gleichem Umfang und mit dem gleichen Pflichtenkreis kommunikationsfähig ist.

Die Strukturen, die nach der ISO/TS 16949:2002 bei den Zulieferern vorausgesetzt werden, um dem „prozessorientierten Ansatz“ gerecht zu werden, müssen auch bei den Automobilherstellern aktiviert sein, wenn daraus für sie günstige Rechtsfolgen gezogen und Kostenfolgen ausgelöst werden sollen, die einer AGB-Kontrolle Stand halten.

Das Beispiel der „Rückverfolgung“ macht deutlich, dass die Praxis davon weit entfernt ist:

Die „Rückverfolgbarkeit“ von Produkten, die nach der ISO/TS 16949:2002 im Gegensatz zur EN ISO 9001:2000 für die Automobilindustrie zwingend ist,³² soll sicherstellen, dass fehlerhafte Produkte rechtzeitig und umfassend identifiziert werden können und ihr Verbau unterbleibt oder dass Fahrzeuge, in die solche fehlerhaften Produkte eingebaut wurden, zurückgerufen werden können.

In der Vertragsbedeutung der ISO/TS 16949:2002 ist die Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit bindend ein Instrument der Schadensbegrenzung und der Schadensminderung, also eine Rechtspflicht zwischen allen an der Fehlerursache oder Fehlerverbreitung im Innenverhältnis Beteiligten. Sie ist zugleich eine Pflicht aus der deliktischen Verkehrssicherungspflicht.³³

Die ISO/TS 16949:2002 macht von der Rechtspflicht zur Rückverfolgung keine Ausnahme, erfasst also alle Produkte. Sie unterscheidet

nicht zwischen wichtigen oder unwichtigen Produkten und beschränkt sich auch nicht auf „Sicherheitsteile“ oder „Teile mit besonderem Dokumentationsbedarf“.

Die Praxis folgt dem nicht.³⁴ Die Industrie geht bewusst das Risiko ein, als banal angesehene Massenprodukte wie Schrauben, Unterlegscheiben, Kunststoffteile etc. zum Teil nicht einmal mit einer Teilenummer zu versehen oder den Zulieferer nicht zur Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit zu verpflichten. Ob ein Teil wirklich banal ist, sein Ausfall weder zu einer Gefahr oder zu einem nach Auffassung des Endverbrauchers beanstandenswerten Qualitätsmangel führt, zeigt sich immer erst, wenn das Teil ausfällt. Meist folgt daraus ein kostspieliger „stiller Rückruf“ oder eine Reparatur innerhalb der Serviceintervalle in den Werkstätten. Wer trägt die Kosten?

Die Automobilhersteller pflegen diese Kosten ihren Zulieferern aufzuerlegen und durchzusetzen, die dann erwarten, dass ihre Haftpflichtversicherer die über die reinen Gewährleistungskosten hinausgehenden Kosten übernehmen, obwohl Deckung und Haftung dafür problematisch sind.

Meines Erachtens geben weder die ISO/TS 16949:2002 noch die mitgeltenden Vertragsbestimmungen etwas dafür her, dass der Zulieferer den vollen Umfang der Kosten zu tragen hat. Der Zulieferer hat das Recht der „zweiten Andienung“, nach § 437 BGB. Er trägt die nach § 439 Abs. 2 BGB bestimmten Aufwendungen des Automobilherstellers, deren über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Umfang vom Automobilhersteller nicht einseitig bestimmt, sondern mit dem Zulieferer vereinbart werden muss. Er haftet aber nicht für die Kosten, die daraus entstehen, dass der Automobilhersteller oder der Zulieferer in der nächst höheren Stufe der Zuliefererkette die gelieferten Teile chaotisch gelagert und entgegen ISO/TS 16949:2002 unter 7.5.3.1 nicht gekennzeichnet verbaut hat. Verlassen beide die Platt-

32 ISO/TS 16949:20004 unter 7.5.3.1
33 *Automobile, Ersatzteile und Zubehör sind Verbraucherprodukte. Für sie bestehen öffentlich-rechtlich die Bestimmungen über die Rückverfolgbarkeit nach § 5 Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG); Helmig, Marktbeobachtungspflicht für Hersteller und Händler unter dem GPSG – Bedeutung und Folgen für die Praxis, PHI 2005, 140;*
34 *S. Fn. 4. Obwohl das Postulat der Zertifizierungspflicht besteht, dulden die Automobilhersteller gegen ihren eigenen Anspruch immer noch eine große Zahl nicht zertifizierter Zulieferer und halten sich selber nicht an die selbst vorgegebene Technische Spezifikation. Dies könnte ein Indiz dafür sein, dass die Automobilindustrie vom Umfang ihrer eigenen Regel- und Normenwerke überfordert ist; Helmig, Zulieferer in Zange, QZ Qualität und Zuverlässigkeit Nr. 10/2004, 22.*

form dieser Technischen Spezifikation, verliert sie ihre Verbindlichkeitsfunktion als Besonderheit einer arbeitsteiligen Industrie. Auf die „im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche“ nach § 310 BGB Abs. 1, letzter Halbsatz, kann rechtlich keine Rücksicht mehr genommen werden.

Denn durch diesen Verzicht des Automobilherstellers auf die Rückverfolgbarkeit des Teils fehlt ihm jede Information, die Fahrzeuge mit den mangelhaften Teilen zu identifizieren. Er muss also willkürlich einen Produktionszeitraum bestimmen, in dem nach dem Zeitpunkt der Lieferung der mangelhaften Teile diese verbaut worden sein könnten und an allen diesen Fahrzeugen eine Reparatur vornehmen. Abgesehen davon, dass damit nur ein statistischer Grad der Wahrscheinlichkeit gefunden wird, alle wirklich betroffenen Fahrzeuge zu erreichen, entsteht dadurch eine enorme Diskrepanz zwischen der Zahl der überprüften und der tatsächlich defekten Fahrzeuge.

Die Kosten für die überschießend überprüften Fahrzeuge wären vermeidbar gewesen, wenn der Automobilhersteller aus eigener Sorgfalt (§ 277 BGB) nach den Regeln der ISO/TS 16949:2002 die Rückverfolgbarkeit sichergestellt hätte. Für die Folgen des Mangels an eigener Sorgfalt des Automobilherstellers aber haftet der Zulieferer nicht.³⁵ Er kann erwarten, dass sich der Automobilhersteller an die Prinzipien der ISO/TS 16949:2002 hält. Denn er hat das vertragsgemäß geschuldete Produkt geliefert, wenn auch mangelbehaftet. Auf die fehlende Rückverfolgbarkeit bei ihm selber kommt es in diesem Fall nicht an, weil die Ursache der Unkontrollierbarkeit beim Automobilhersteller liegt.

Fasst man im Ergebnis zusammen, lässt sich feststellen: Die ISO/TS 16949:2002 hat als Technische Spezifikation durch ihre Einbeziehung in das Vertragsverhältnis zwischen Automobilhersteller und Zulieferer unmittelbar gegenseitige, AGB-relevante Rechte und Pflichten gestaltende Wirkung. Sie

ist im Rahmen einer AGB-Kontrolle des gesamten Vertragswerks wegen ihrer einseitigen Kundenorientierung und Bevorzugung der Automobilhersteller nur dann nicht zu beanstanden, wenn die Ausgewogenheit des „prozessorientierten Ansatzes“ als Kooperationsplattform gegenseitig respektiert, dass die Prozessbeteiligten, die jeweiligen Prozesseigner, ihre jeweiligen Leistungen rechtlich in einem synallagmatischen und ausgewogenen Verhältnis stehen, unterstellt, dem Transparenzgebot wäre insgesamt Genüge getan. Eine einseitige (Aus-)Nutzung der ISO/TS 16949:2002 macht sie AGB-rechtlich extrem angreifbar und entwertet die Bedeutung der Technischen Spezifikation.

.....
³⁵ Im Haftungsfall nach § 823 BGB oder nach § 1 Abs. 3 Produkthaftungsgesetz greift der Einwand des Mitverschuldens nach § 254 BGB.