



Die „Konzeptverantwortungsvereinbarung“ von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz

Dr. Ekkehard Helmig, Wiesbaden

Der Autor ist Rechtsanwalt und Notar mit dem besonderen Schwerpunkt im Recht der Automobilzulieferindustrie.
helmig@notar-helmig.de

- 1 **Entwicklungskompetenz der Zulieferer**
- 2 **Allgemeine Einkaufsbedingungen von VW**
- 3 **Das Qualitätshaus von VW**
- 4 **Vertragsgehalt der ISO/TS 16949:2002**
- 5 **Die KVV sichert gegen die Herstellerrisiken der OEM**
- 6 **Das Risiko des Setzlieferanten**
- 7 **Mangelfeststellung aus der Retrospektive**
- 8 **Trouble not found vs. no trouble found**
- 9 **CarryOverParts erhöhen das Schadensvolumen**
- 10 **Die KVV füllt eine gesetzlich nicht vorgesehene Regresslücke**
- 11 **Unangemessene Beweislastverteilung**
- 12 **Zusammenfassung**

Lenz hat sich in seinem Beitrag „Die Konzeptverantwortungsvereinbarung“¹ (KVV) der Volkswagen AG (VW) mit den AGB-rechtlichen Fragen dieser in der Automobilzulieferindustrie und der Versicherungswirtschaft sehr umstrittenen Vereinbarung auseinandergesetzt. Er ist sehr vorsichtig, kommt aber am Ende – wenn auch mit spürbaren Vorbehalten – zu dem Ergebnis, die KVV sei vorbehaltlich künftiger Erfahrungswerte insbesondere AGB-rechtlich nicht zu beanstanden. Lenz betrachtet die KVV zwischen VW und den Zulieferern als eine für sich selbstständige Vereinbarung. Er greift damit zu kurz. Man kann die KVV nur verstehen, beurteilen und in ihren Auswirkungen bewerten, wenn man den Bezug zur verzahnten gegenseitigen Abhängigkeit zwischen OEM (Original Equipment Manufacturer = Fahrzeughersteller) und Zulieferern im Rahmen der gesamten Zulieferkette (supply chain) herstellt und den Stellenwert der KVV im gesamten Vertragsgefüge zwischen VW und den Zulieferern wertet.

Es geht in diesem Beitrag nicht in erster Linie um eine feingliedrige AGB-dogmatische Widerlegung der Ansichten von Lenz, sondern um eine umfassendere Darstellung des Zusammenhangs der Vertragsbestandteile, die im Ergebnis anhand einiger markanter Beispiele aus der Praxis die Feststellung erlaubt, dass die KVV mit den Wertungen vor allem über die Angemessenheit und die Transparenz kollidiert.

1 Entwicklungskompetenz der Zulieferer

Die Idee für die „Rahmenvereinbarung zur Konzeptverantwortung“ der Volkswagen AG ist nicht überraschend. Sie folgt konsequent aus der Tatsache, dass keine (OEM ohne die Entwicklungsleistungen der Zulieferindustrie auskommt. Die Fertigungstiefe bei den OEM hat in

den letzten Jahren abgenommen und wird weiter gezielt abnehmen. Schon heute beträgt der Wertschöpfungsanteil der Zulieferer an einem Fahrzeug im Schnitt mehr als 70 %.²

Selbst wenn einige OEM, wie etwa Daimler oder BMW, Kernkompetenzen etwa im Motorenbau oder für die Elektronik-Architektur in die eigene Entwicklung und Fertigung zurückholen – nicht nur um überschüssige Kapazitäten auszulasten –, ändert sich an der gewollt zunehmenden technologischen Abhängigkeit zwischen OEM und Zulieferern nichts.

Kein OEM ist mehr in der Lage, die Gesamtheit des technologischen Innovationsbedarfs aus eigener Kompetenz abzudecken. Das macht insbesondere die derzeitige Debatte um Zukunftstechnologien für Hybridfahrzeuge, benzinsparende und CO₂-arme Autos (z. B. Euro 5 und Euro 6 im Rahmen der Programmatik der Europäischen Kommission für CARS 21³), Elektro-Fahrzeuge etc. nur zu deutlich. Kein OEM verfügt über diese Zukunftstechnologien und keiner kann sie aus eigener Kompetenz und aus eigenen Ressourcen bereitstellen. Die Spezialtechnologie kann in Summe nur von den Zulieferern kommen. Dem OEM verbleibt in Zukunft die Rolle, die Leistungen der Zulieferer bei der Herstellung des Autos mit geringer eigener Fertigungstiefe zu orchestrieren, das der OEM alleine nicht mehr bauen kann. Die derzeitige Notlage der Automobilindustrie wird das beschleunigen.⁴ Die Entwicklungskompetenz der Zukunft bleibt bei den Zulieferern.

Die KVV reflektiert also nur einen gegebenen Sachverhalt der Abhängigkeit der OEM von ihren Zulieferern in der Automobilindustrie. Wenn sie dennoch für erhebliche Unruhe gesorgt hat, liegt das insbesondere daran, dass sie bedingungslos Voraussetzung für eine





Auftragserteilung von VW überhaupt ist und ihr rechtlicher Gehalt bisher nicht aufgearbeitet ist.

Die KVV ist Bestandteil eines sehr komplexen Vertragswerks, das VW den Zulieferern vorschreibt. Der materielle Gehalt des Vertragswerks ist – jedenfalls für die meisten Zulieferer, Ausnahmen mag es vor allem für die ganz Großen geben – nicht verhandelbar. Auch das ist nachvollziehbar, weil ein global aufgestellter OEM mit einigen Tausend Zulieferern nicht mit jedem von ihnen umfassende Vertragsverhandlungen führen kann und nur die Einheitlichkeit ein Vertragsmanagement beherrschbar macht. Allerdings gewinnt dabei der AGB-rechtliche Prüfungskanon eine wesentlich höhere Bedeutung.

Grundlage der Belieferung von VW ist der „Nomination Letter“, der als „Rahmenvereinbarung“ die „Beauftragung mit der Entwicklung des Bauteils gemäß dem entsprechenden Bauteilelastenheft sowie den mitgeltenden Unterlagen und die Beauftragung der Fertigung und Belieferung abdeckt“. Die Laufzeit des Nomination Letters umfasst die Entbindung des Bauteils bis zum Serienauslauf sowie die Zeit der Ersatzteilversorgung danach (meist 15 Jahre).⁵ Dementsprechend bestimmt Ziffer 4.1 der KVV: „Die je Bauteil abzuschließenden KV-Quoten-Vereinbarungen gelten über die Laufzeit der jeweiligen Bauteile.“

2 Allgemeine Einkaufsbedingungen von VW

VW verwendet wie alle deutschen Fahrzeughersteller die „Einkaufsbedingungen für Produktionsmaterial“, mit denen die unverbindlichen Empfehlungen des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA) vom 5. Dezember 2002 übernommen werden. Diese unverbindlichen Empfehlungen werden schon durch ihren einleitenden Satz inhaltlich begrenzt: „Die Rechtsbeziehungen zwischen Lieferant und Besteller richten sich nach diesen Bestimmungen und etwaigen sonstigen Vereinbarungen“. (Hervorhebung durch den Verfasser). Von dem Vorbehalt der „sonstigen Vereinbarungen“ haben alle Fahrzeughersteller mit dem Ergebnis umfassend

Gebrauch gemacht, dass der Regelungsgehalt der VDA-Empfehlungen bedeutungslos ist.

Ergänzt werden die Einkaufsbedingungen von VW durch ein „Lastenheft für den Einkauf von Produktionsmaterial der Volkswagen AG“, festgelegte „mitgeltende Unterlagen“ sowie durch bauteilbezogene Anfrageunterlagen, „die vom Auftragnehmer im Rahmen der Angebotserstellung zwingend zu berücksichtigen sind“. In den Phasen des komplexen Produktentstehungsprozesses von Kaufteilen „bedarf es besonders zu beachtender Mitwirkungspflichten des Auftragnehmers“, die im Lastenheft angesprochen werden.

Das „Lastenheft für den Einkauf von Produktionsmaterial der Volkswagen AG“ als Ergänzung der Einkaufsbedingungen bezieht die KVV unter Ziffer 3.2.2 ausdrücklich ein und erhebt damit die KVV unmittelbar zum Bestandteil der Allgemeinen Einkaufsbedingungen:

„In der Konzeptverantwortungsvereinbarung soll die Verantwortung des Lieferanten für konzept- bzw. entwicklungsbedingte Mängel bezogen auf die jeweiligen Bauteile prozentual festgelegt werden. Die so vereinbarte KV-Quote findet dann im Rahmen des Regresses von mangelhaften Lieferungen über den sog. Technischen Faktor Berücksichtigung. Die KVV wird zwischen der Volkswagen AG und dem Lieferanten durch gesonderter Vereinbarung je Bauteil vereinbart.“

Das „Lastenheft für den Einkauf von Produktionsmaterial der Volkswagen AG“ erweitert die unter XI der Allgemeinen Einkaufsbedingungen nach den VDA-Empfehlungen bestimmte begrenzte Haftung („so weit nicht an anderer Stelle dieser Bedingungen eine andere Haftungsregelung getroffen ist, ...“) ohne beschränkende Rückverweisung durch eine generelle Regelung der Schadensersatzpflicht: „Soweit der Auftragnehmer seine vertraglichen Pflichten, insbesondere den im vorliegenden Lastenheft definierten Pflichten und Aufgaben nicht oder nicht in ausreichendem Maß nachkommt, steht der Volkswagen AG das Recht auf Schadensersatz zu. Dies umfasst insbesondere

- 1 PHI 2008, 164 f.
- 2 Der Wertschöpfungsanteil der Zulieferer liegt heute bei über 70 % und wird bis 2015 auf mindestens 77 % steigen, so der VDA in der Schrift „Automotive VDA-Standardstruktur, Komponentenlastenheft, VDA/QMC-Projektdokumentation“, 1. Aufl. November 2007. In ähnlicher Größenordnung liegt der absolute Entwicklungsanteil der Zulieferer an allen Innovationen in der Automobilindustrie.
- 3 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.
- 4 Die Krise zwingt die OEM zu Fusionen, das Beispiel der Übernahme von 35 % an Chrysler durch FIAT ist nur ein Anfang. Derzeit sind alle Szenarien möglich, Übersicht in der Financial Times Deutschland v. 10.12.2008, S. 4. Das gilt auch für Zulieferer, von denen viele insolvenzbedroht sind. Webasto, Hersteller von Schiebedächern, Verdecken und Standheizungen zum Beispiel berechnete nach Aussage ihres Vorstands Franz-Josef Kortüm im November 2008 das Ausfallrisiko seiner etwa 360 Lieferanten bei etwa 30 %, Automobilwoche Nr. 26 v. 15.12.2008, S. 10. Kortüm spricht einen sich bereits abzeichnenden Paradigmenwechsel aus der Not an: „Bislang finanzieren die Zulieferer viele Projekte vor und erzielen Erlös über die Laufzeit und das Volumen der Produkte. Das Stückzahlrisiko liegt somit auch beim Zulieferer. Wir müssen prüfen, ob gerade angesichts der Krise dieses Muster der Vorfinanzierung so aufrechterhalten werden kann. In diesem Zusammenhng gehören auch die Themen Zahlungsmodalitäten und -moral auf den Tisch.“ Starke Zulieferer werden nur noch bedingt in die Vorleistungen gehen.
- 5 Die KVV ist keine eigenständige vertragliche Vereinbarung, sondern gilt neben allen anderen vertraglichen Regelungen. Das wird in Ziff. 6.5 der KVV ausdrücklich betont: „Die Vereinbarung(en) betreffend die Fertigung und Lieferung der vertragsgegenständlichen Bauteile, insbesondere aus dem „Nomination Letter“ und den mitgeltenden Unterlagen, im Rahmen vorliegender Vereinbarung zusammenfassend als Liefervertrag bezeichnet, bleiben unberührt.“





Die „Konzeptverantwortungsvereinbarung“ von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz

- 6 VDA/QMC – Projektdokumentation, Stand 3.11.2006, 1. Aufl. November 2006, „Methoden, Messgrößen, Dokumentationen, Checklisten“.
- 7 VDA/QMC – Projektdokumentation, 1. Aufl. November 2007, „Vorlage zur Spezifikation von Systemen, Modulen, Komponenten und Einzelteilen“. Dem Komponentenlastenheft kommt künftig eine hervorragende Bedeutung zu: Die eingangs dargestellte Grafik ist Inhalt der Broschüre zum Komponentenlastenheft. Auf der Grundlage des komplexen Beziehungsgeflechts begibt sich der Fahrzeughersteller „in die Rolle des Systemintegrators und beauftragt Lieferanten mit Entwicklung und/oder Lieferung der Komponenten und Systeme. Die Aufgabe des OEM ist es dann, diese Komponenten hinreichend zu spezifizieren.“ Dem dient das Komponentenlastenheft, dem zu kommt: „Ein Komponentenlastenheft muss diesen Bedingungen [dem komplexen Beziehungsgeflecht] als dokumentiertes Ergebnis des Spezifikationsprozesses gerecht werden und wird zum zentralen Dokument im Beziehungsgeflecht des Automobilherstellers mit seinen Lieferanten. In diesem Dokument müssen die Anforderungen des Herstellers zum Zeitpunkt der Erstellung in technischer, formaler und juristischer Hinsicht korrekt wiedergegeben werden. Damit ist das Komponentenlastenheft die Basis für die Vergabeverhandlung bzw. die Vergabe eines Entwicklungsumfanges an einen Lieferanten.“
- 8 VDA-QMC Projektdokumentation, 1. Aufl. November 2007, „Voraussetzungen, Standards, Controlling, Beispiele“.
- 9 Nach Ziff. „IX Qualität und Dokumentation“ ist vorgeschrieben: „Für die Erstmusterprüfung wird auf die VDA-Schriften „Sicherung der Qualität von Lieferungen – Lieferantenauswahl/Produktionsprozess – und Produktfreigabe/Qualitätsleistung in der Serie“, Frankfurt am Main 1998, hingewiesen.“ Etliche dieser Publikationen sind zeitlich überholt.
- 10 Die Technische Spezifikation „ISO/TS 16949:2002“ gilt international in der gesamten globalen Automobilindustrie. Sie ist die Anpassung der DIN EN ISO 9001 an die besonderen Belange der Automobilindustrie „Besondere Anforderungen bei Anwendung von ISO 9001:2000 für die Serien- und Ersatzteil-Produktion in der Automobilindustrie“, Herausgegeben wird sie von der IATF. Die IATF ist eine „ad-hoc-Gruppe“ von internationalen Automobilherstellern und ihrer Verbände, gegründet mit dem Ziel, Fahrzeugbenutzern weltweit verbesserte Qualitätsprodukte zu liefern. Der IATF gehören an: BMW, Daimler, Fiat, Ford Motor Company, General Motors (einschließlich Opel und Vauxhall), PSA Peugeot-Citroen, Renault, Volkswagen sowie als Verbände AIAG (USA), ANFIA (Italien), FIEV (Frankreich), SMMT (Großbritannien) und VDA (Deutschland).

den Ersatz der Aufwendungen, die der Volkswagen AG durch kurzfristige Unterstützungsmaßnahmen, auch durch eigenes Personal, entstehen, um größeren Schaden zu verhindern.“ (Hervorhebungen durch den Verfasser). Darunter fallen also insbesondere Verletzungen von nicht definierten Mitwirkungspflichten als Pflichtverletzungen des Lieferanten nach § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB für Aufwendungen, auf deren Umfang und Kostenintensität er keinen Einfluss hat.

3 Das Qualitätshaus von VW

Das Lastenheft als Vertragsbestandteil der Einkaufsbedingungen von VW wird durch zahlreiche weitere Bestandteile ergänzt, die hier aus Platzgründen nicht im Einzelnen dargestellt werden können. Von herausragender Bedeutung müssen aber noch die „Qualitätsmanagementvereinbarungen Kaufteile“ mit ihren verschiedenen, ineinander verflochtenen Bausteinen erwähnt werden: Als „übergeordnete Vereinbarung als Vertragsbestandteil“ gilt das Dach „Formel Q“ des Qualitätshauses mit der „Formel Q konkret“ als übergeordnete Qualitätsmanagementvereinbarungen zwischen dem VW-Konzern und seinen Lieferanten. Sozusagen im ersten Obergeschoss des Qualitätshauses sind die „Formel Q Fähigkeit“ (Qualitätsfähigkeit Lieferanten Beurteilungsrichtlinie) und die „Formel Q Neuteile integral“ (Qualitätsprogramm Neuteile Abnahme einer 2-Tages-Produktion) als „Bewertungssysteme und unterstützende Prozesse“ untergebracht. Im Erdgeschoss des nicht unterkellerten Hauses dominiert die „Lieferantenbewertung für kontinuierliche Verbesserung“ (Qualität, Service, Preis, Logistik, Umwelt und Innovation).

In der Broschüre der für die Beurteilung der KVV besonders wichtigen „Formel Q Fähigkeit“ ist die Vertragsbedeutung für das über den VW-Konzern hinausreichende weitere Umfeld mit Vertragsrelevanz beschrieben: „Die Forderungen dieser Broschüre sind kundenspezifische Forderungen und ergänzend zu den QM-System-Forderungen (VDA6.1 oder ISO/TS 16949) umzusetzen (Hervorhebungen durch den Verfasser). Der Lieferant hat die

Pflicht sich über den jeweils gültigen Stand in der B2B-Plattform zu informieren und die jeweils gültigen Forderungen umzusetzen.“ Dazu gehören derzeit mindestens drei unter der Mitwirkung von VW und AUDI erarbeitete und im VW-Konzern angewendete VDA-Publikationen „Produktentstehung Reifegradabsicherung für Neuteile“,⁶ „Produktentstehung Reifegradabsicherung, Automotive VDA-Standardstruktur Komponentenlastenheft“⁷ sowie „Produktherstellung und -lieferung, Robuster Produktionsprozess“.⁸ Die VDA-Konditionenempfehlungen enthalten ausdrücklich Verweisungen mit Vertragsgeltung auf weitere VDA-Schriften.⁹ Zu dem in der „Formel Q Fähigkeit“ (Ziffer 5.2) beschriebenen Produktmanagement ist ausführlich die Pflicht des Zulieferers zum möglichst kostenneutralen Änderungsmanagement enthalten, die auch eine von VW veranlasste „grundlegende Konzeptänderung gegenüber dem vereinbarten Lastenheft“, den Zeichnungen oder Spezifikationen vorsieht. Der Zulieferer erhält nach der KVV nur die Chance, Verhandlungen über die ihn nach der KVV treffenden Verantwortlichkeit anzuregen, aber nicht den direkten Anspruch, die KV-Quote dem jeweiligen Revisionsstand des Bauteils anzupassen.

Neben diesem Ausschnitt aus dem für einen Lieferanten von VW insgesamt maßgeblichen und bei der Beurteilung der KVV zugrunde zu legenden Vertragsdschungel treten zahlreiche mitgeltende Unterlagen wie etwa Liefervorschriften, Werknormen etc. Von besonderer Bedeutung sind die bereits erwähnte VDA-Schrift „VDA6.1“ (Qualitätsmanagement Systemaudit) und die ISO/TS 16949:2002.¹⁰

4 Vertragsgehalt der ISO/TS 16949:2002

Die ISO/TS 16949:2002 enthält, obwohl eine technische Spezifikation, überwiegend für die Zulieferer zahlreiche Vertragspflichten setzende Bestimmungen. Kernbegriffe sind die „Kundenorientierung“ und die „Kundenzufriedenheit“, die dem Zulieferer vornehmlich obliegen. In diesem Pflichtenrahmen hat der Zulieferer aus seiner gegenüber dem OEM höheren Detailkompe-





tenz eine umfassende Holschuld für alle sein Produkt betreffende Informationen. Er muss bei der „Ermittlung der Anforderungen in Bezug auf das Produkt“ auch „vom Kunden nicht angegebene Anforderungen, die jedoch für den festgelegten oder den beabsichtigten Gebrauch, soweit bekannt, notwendig sind“ ermitteln.¹¹ Durch ihre Einbeziehung in das gesamte von VW geforderte Vertragswerk ist die ISO/TS 16949:2002 Vertragsbestandteil.¹² Die Rechtsgeltung von Normen oder technischen Richtlinien nimmt zu.¹³ Sie sind in ihrer unmittelbaren Vertragsbezogenheit im Orchester aller übrigen zum Vertragsbestandteil erhobenen Bestimmungen allgemeine Geschäftsbedingungen und in der Gesamtwertung vertraglicher Angemessenheits- und Transparenzprüfungen in die Gesamtwertung einzubeziehen. Die Rechtsprobleme der Einflussnahme technischer Organisationen wie der ISO, des DIN oder des VDI auf Rechtsnormen sind noch nicht abzusehen und kaum geklärt.¹⁴

Es kann ernstlich keine Zweifel bestehen, dass bei diesen komplexen und kaum überschaubaren Vertragswerken, in den die KVV mit Geltung für den gesamten VW-Konzern weltweit als nur ein kleiner Bestandteil eingebettet ist, von Allgemeinen Geschäftsbedingungen gesprochen werden muss. Das bedeutet aber auch, dass die KVV nicht isoliert aus sich heraus zu verstehen, zu beurteilen und zu bewerten ist. Auch wenn Autoren für den unternehmerischen Rechtsverkehr die verbraucherorientierte AGB-Rechtsprechung insbesondere des VIII. Senats beklagen und die AGB-Strenge des BGH zurückdrängen wollen,¹⁵ und Lenz¹⁶ „ein erhebliches Machtgefälle zwischen Verwender und Kunde“ als bedeutungslos ansieht, spielt die Vorgabe dieser komplexen Vertragswerke auch dann eine rechtliche Rolle, wenn der Zulieferer als Marktteilnehmer in dieser Branche agiert, er selber aber seine technische Kompetenz nicht rechtsgestaltend einbringen kann. Die Regelung der Vertragswerke steht ernstlich nicht zur Disposition, um dem wesentlichen Kriterium des „Aushandelns“ mit Geltung für den gesamten VW-Konzern zu genügen.

5 Die KVV sichert gegen die Herstellerrisiken der OEM

Spiegelt man die Risikoverteilung zwischen dem Zulieferer und VW aus der KVV gegen die für die KVV maßgebliche Vertragswirklichkeit, stößt man auf überraschende und mehrdeutige Klauseln (§ 305 c BGB). Sie besteht in diesem Kontext auch keiner Angemessenheits- und Transparenzkontrolle (§ 307 BGB). Aus Platzgründen kann an dieser Stelle nur auf einige wesentliche Probleme eingegangen werden:

Nach der Präambel dient die KVV dazu, „die Verantwortlichkeiten bei der Entwicklung von Bauteilen/Modulen/Systemen für die Parteien frühzeitig verbindlich (sic!) abzugrenzen“. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der KVV hat der Zulieferer noch keine vertraglich gesicherte Aussicht, wirklich liefern zu dürfen. Bei Übernahme der Pflichten aus der KVV gibt es weder hinreichende Sicherheit über das endgültige Aussehen und/oder die Beschaffenheit des Bauteils, noch abschließende Erkenntnisse über die Schnittstellen und die Funktionsfähigkeit im eingebauten Zustand. Erfahrungsgemäß werden Änderungen mindestens bis zur Erstmusterfreigabe und Start of Production (SOP) vorgenommen. Nach einer Studie von McKinsey¹⁷ werden nur in Europa in diesem permanenten Änderungsszenario jährlich ca. EUR 14 Mrd. „vergeudet“, weil die Abstimmungen nicht funktionieren. Nimmt man die USA hinzu werden diese vergeudeteten Kosten nach der Studie auf ca. EUR 22 Mrd. geschätzt. Umgekehrt: Ohne diese Kosten könnte in Europa ein Fahrzeug um ca. EUR 790 billiger sein.

Die KVV setzt vor der Auftragsvergabe an und ist Bedingung für eine Auftragsvergabe. In diesem Zeitpunkt besteht noch keine klare Vorstellung vom Fahrzeug und seinen Systemen, Komponenten und Bauteilen. Der Zulieferer übernimmt also blanco eine vertragliche Entwicklungsverantwortung für

- ein erst geplantes Fahrzeug ohne zu wissen, wie es in allen Bestandteilen endgültig aussehen wird,

11 ISO/TS 16949:2002 – 7.2.1. lit. b).

12 Ausführlicher: Helmig, Technische Spezifikation überlagert juristische Zurechnung in der Kfz-Zulieferindustrie – ISO/TS 16949:2002, in PHI 2006, 117.

13 Die Tendenz, in Normen und Richtlinien auch Rechtsvorstellungen unterzubringen, ist verbreitet. Zum Beispiel 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. Definition in der EN ISO 9000:2005 unter 3.1.2: „Erfordernis oder Erwartung, das oder die festgelegt, üblicherweise vorausgesetzt oder verpflichtend ist.“ Normen neuestens Datum: DIN ISO 10001:2008 „Qualitätsmanagement – Kundenzufriedenheit – Leitfaden für Verhaltenskodizes für Organisationen“; DIN ISO 10002:2008 „Leitfaden für die Behandlung von Reklamationen in Organisationen; DIN ISO 10003 „Leitfaden für die Konfliktlösung außerhalb von Organisationen“. Mit ausgeprägter Produkthaftungsorientierung wird derzeit an einer ISO 26262 (derzeit als Working Draft) gearbeitet, mit der die IEC 61508 (DIN EN 61508 – VDE Klassifikation 0803 – „Funktionale Sicherheit sicherheitsbezogener elektrischer/elektronischer/programmierbarer elektronischer Systeme) auf die Besonderheiten der Fahrzeugsicherheit übertragen wird (Road vehicles – Functional safety). Sie soll voraussichtlich ab 2011 gelten.

14 Neuerdings und sehr instruktiv; Ernsthaller/Müller/Synatzschke, Technologie- und technikorientiertes Unternehmensrecht, Betriebsberater 2002, 2638; Immenga/Kessel/Schwedler, Die kartellrechtliche Beurteilung von Vereinbarungen in der Automobil-Zulieferindustrie – ein praktischer Leitfaden, Betriebsberater 2008, 902; Helmig, Rückruf für die Vertragswerke in der Automobilindustrie, Zeitschrift für die gesamte Wertschöpfungskette Automobilwirtschaft ZfAW 2007, 36.

15 Berger, AGB-Kontrolle im unternehmerischen Geschäftsverkehr, Betriebs-Berater 2007, 2137; und zuvor: Abschied von der Privatautonomie im unternehmerischen Geschäftsverkehr?, ZIP 2006, 2149. Berger beklagt die wegen der zu stark an der Verbraucherschutzmentalität orientierten Rechtsprechung des BGH drohende Gefahr der Flucht deutscher Unternehmen aus dem deutschen Recht, z. B. in das Recht der Schweiz. Er mahnt: „Die Rechtsprechung hat im Interesse größtmöglicher Rechtssicherheit im Rahmen der AGB-Kontrolle im B2B-Verkehr die Vertragsgestaltungsfreiheit im unternehmerischen Geschäftsverkehr weitgehend geopfert.“ und empfiehlt: „Sie (die Inhaltskontrolle) muss sich an der typischen Schutzbedürftigkeit einzelner Kundengruppen („Kundencluster“) orientieren und gebietet eine Bestimmung des Schutzniveaus mit Augenmaß.“ Überzeugend gegen Berger Graf von Westphalen, 30 Jahre AGB-Recht – Eine Erfolgsbilanz, ZIP 2007, 149.





Die „Konzeptverantwortungsvereinbarung“ von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz

- mit völlig unbekanntem Schnittstellen zu anderen Systemen, Komponenten und Bauteilen einschließlich ihrer Performance unter Betriebsbedingungen am ganzen Fahrzeug,
- das Risiko, ob sein Entwicklungsaufwand bis zur Angebotsreife im Fahrzeug wie geplant zur Geltung kommt,

und ohne dafür eine Kostendeckung absichern zu können. Es ist auch nicht sichergestellt, dass seine Aufwendungen und Investitionen durch den künftigen Teilepreis und/oder die Werkzeugkosten gedeckt werden.

Die KVV ist in der zeitlichen Systematik eine vorweggenommene Erfüllungsvereinbarung unter Übernahme unspezifischer Haftungsrisiken durch den Zulieferer. Sie hat mit der gesetzlichen Haftung des Zulieferers nichts zu tun. Aus der Vorläufigkeit der Risikoeinschätzung, aber der vertraglichen Unabdingbarkeit der Haftungsübernahme ungewisser Risiken folgt eine vertragliche Haftungsübernahme für Produkte, die weder endentwickelt noch erprobt sind.

Die Einordnung des Zulieferers in eine bestimmte Kategorie (Konzeptentwickler, Serienentwicklung oder Serienbelieferer) und die daraus abgeleitete KV-Quote werden von VW bei der Anfrage an den Zulieferer festgelegt. Abweichende Vorstellungen hat der Zulieferer zu begründen. Damit wird ein Aushandeln der KV-Quote unterstellt. Ob damit aber auch die von VW gestellten Bedingungen ernstlich zur Disposition stehen, kann nicht unterstellt werden. Von der Unbestimmtheit der Kategorien abgesehen, ist die Eigenverantwortlichkeit von VW weder inhaltlich noch verfahrensmäßig einbezogen. Denn die Festlegung der KV-Quote ist Bedingung für die Auftragserteilung. Zu diesem Zeitpunkt hat der Zulieferer bereits erhebliche Entwicklungsaufwendungen erbracht, die er nur über den Teilepreis ersetzt bekommen kann. Ihm bleibt also gar nichts anderes übrig, als eine KV-Quote zu akzeptieren, ohne das Risiko daraus einschätzen zu können und ohne zu wissen, ob

das tatsächliche Anfangsvolumen diese Vorkosten und die Kosten etwa aus Änderungen vor und nach der Serienbelieferung decken.

Die KVV wird in Bezug auf das künftige Bauteil im vertragsoffenen Beziehungszustand geschlossen, hat aber Rechtsfolgen über den Zeitpunkt der Beauftragung hinaus für die Lebensdauer des Bauteils mit allen seinen Änderungen.¹⁸ Sie ist im Ergebnis eine Absicherung – oder Versicherung – von VW gegen die Folgen der eigenen Herstellerisiken aus der geringer werdenden eigenen Kompetenz zu Lasten des Zulieferers. Die den Zulieferer entlastende eigene Verantwortlichkeit von VW an der Entscheidung, wann ein Bauteil serienreif entwickelt ist, ist weder qualifiziert noch quantifiziert und lässt sich auch nicht aus dem Restrisiko der jeweiligen prozentualen KV-Quote angemessen ablesen.

6 Das Risiko des Setzlieferanten

In dieser frühen Phase wird dem Zulieferer ein weiteres, aus der Sphäre von VW stammendes Risiko aufgebürdet, das er überhaupt nicht einschätzen kann: Nach Ziffer 4.1.2 der „Formel Q Fähigkeit“ ist der Zulieferer für seine Untertieranten verantwortlich. Das ist weder nach § 278 BGB noch nach Ziffer 7.4 der ISO/TS 16949:2002 zu beanstanden.

Problematisch allerdings ist seine volle Verantwortlichkeit auch für den sog. Setzlieferanten. Das ist ein Lieferant an den Zulieferer, dessen Zulieferteile oder Verfahren der Zulieferer durch unabdingbare Weisung von VW verwenden muss.¹⁹ Der Zulieferer hat zum Setzlieferanten keine vertragliche Beziehung und ist in der Regel auch nicht im Gleichlauf an der Ausarbeitung oder Auslegung der technischen Spezifikationen beteiligt, die VW mit dem Setzlieferanten vereinbart oder ändert. Dadurch, das zeigt die Erfahrung, entstehen zuweilen verhängnisvolle Informationsdefizite. Sie wirken sich auf das Bauteil des Zulieferers aus und können dessen an sich fehlerfreies Bauteil fehlerhaft machen, für das der Zulieferer dann sowohl aus der KVV wie aus den übrigen Haftungsbestimmungen

16 Lenz, PHI 2008, 169. Dabei wird der Hintergrund verkannt, dass es sich um einen Zulieferer insbesondere im oberen Bereich der Wertschöpfungskette und großer Nähe zum OEM kaum leisten kann, seine Rechte gerichtlich durchzusetzen. Je enger die OEM und die ganz großen Zulieferer (so genannte TIER 1) zusammenarbeiten und z. B. gemeinschaftliche Einkaufsorganisationen einrichten, desto enger wird der Kundenkreis für einen Zulieferer. Das für ihn aus diesen Kooperationen vergrößerte Volumen seiner spezialisierten Produkte wird im Konfliktfall zur Existenzbedrohung.

17 Managing the OEM-Supplier Interface, McKinsey&Company, Inc. 2007.

18 Ziff. 1.3 der KVV stellt dies durch die Indizierung nach dem Teilelebenslauf ausdrücklich fest.

19 „Die gleichen Verantwortlichkeiten (wie die Haftung nach § 278 BGB, der Verfasser) gelten auch, wenn der Auftragnehmer als System- oder Modullieferant für die Volkswagen AG beauftragt wird und die Volkswagen AG Unterauftragnehmer durch gesonderte Nomination Letter zur direkten Belieferung an den Auftragnehmer verpflichtet hat, für diese Unterauftragnehmer (sog. Setzlieferanten).“





nach den Bedingungen von VW ohne Entlastungsmöglichkeiten einzustehen hat.

Diese Haftungsverlagerung ist mit dem gesetzlichen Leitbild, dass nur für eigene Leistung und eigenes Verschulden gehaftet wird, nicht vereinbar.²⁰ Das gilt insbesondere dann, wenn, wie in der „Formel Q Fähigkeit“ festgelegt, die Verantwortung für den gesetzten Lieferanten nach der Lieferbeauftragung im Rahmen des in der Verantwortung des Zulieferers liegenden Projektmanagements zu übernehmen ist, die KVV aber vorher abgeschlossen werden muss, wenn der Setzlieferant selbst VW noch nicht bekannt sein muss.

Sie ist ferner nicht mit dem Leitbild des § 434 BGB vereinbart, wonach eine Beschaffenheitsvereinbarung getroffen sein muss oder die gesetzlichen Bestimmungen der Annahmen für eine vereinbarte Beschaffenheit eintreten. Denn das „gesetzte“ Zulieferteil wird Bestandteil des Endprodukts des Zulieferers, geht aber nur physisch, nicht auch rechtlich in die zwischen dem gesetzten Lieferanten und VW vereinbarte Beschaffenheit ein, weil es dem Zulieferer nicht in allen Einzelheiten bekannt ist oder sein muss. Die Erfahrung lehrt, dass im Verfahren der technischen Freigabe eines Lieferteils durch den OEM nicht in die vertragliche Beziehung zwischen dem OEM und dem Zulieferer einbezogen wird. Die Überbürdung von zusätzlichen Untersuchungs- und Prüfpflichten auf den Zulieferer sowie die Übernahme der Haftung für einen Dritten, zu dem keine vertragsrechtliche Beziehung besteht, ist ohne Kostenausgleich unangemessen.²¹

Die rechtliche Verantwortlichkeit des Zulieferers nach Abschluss des Liefervertrags bleibt nach der Präambel trotzdem ausdrücklich unberührt.

Nach Ziffer 1.2 der KVV findet die vereinbarte KV-Quote „im Rahmen der Abwicklung mangelhafter Lieferungen des Lieferanten Anwendung, wenn und soweit die Analyse von mangelhaften Bauteilen/Modulen/Systemen des Lieferanten (Lieferungen) einen konzept- oder ent-

wicklungsbedingten Mangel ergibt. Die Beurteilung erfolgt auf Basis der für das jeweilige Bauteil/Modul/System geltenden Festlegungen aus dem Liefervertrag.“

7 Mangelfeststellung aus der Retrospektive

Danach wird von einem Ausfall des Bauteils im Feld auf einen konzept- oder entwicklungsbedingten Mangel geschlossen. Dabei wird die Verantwortung des Zulieferers für den Ausfall des Bauteils im Feld unterstellt. Die Erfahrung allerdings lehrt, dass ein Bauteil, das im Feld ausgefallen ist, nicht fehlerhaft gewesen sein muss, als es geliefert worden ist. Die unangemessene Benachteiligung des Zulieferers nach der KVV liegt in der Beurteilung des konzept- oder entwicklungsbedingten Mangels auf der Basis der Festlegungen aus dem Liefervertrag. Aus dem Mangel im Feld wird ohne wirkliche Feststellung des „root cause“ unzulässig auf einen Entwicklungs-Konzeptfehler geschlossen, obwohl es dafür eine definierte Schnittstelle schon aus dem Entwicklungsfortschritt der Gesamtkonzeption des Fahrzeugs nicht gibt und die einzelnen Entwicklungsschritte vom Zeitpunkt des Abschlusses der KVV bis zum Auftreten des Fehlers im Feld nach Serienauflauf in der Regel nicht eindeutig dokumentiert sind.

Denn mit der Beauftragung im Liefervertrag ist das Bauteil in seiner Beschaffenheit von VW bestimmt und für geeignet befunden. Die Entscheidung der Verwendungseignung kann nur VW alleine treffen, weil nur VW die Gesamtkonzeption des Fahrzeugs kennt und alle Schnittstellen der Bauteile zueinander beurteilen kann, während der Zulieferer zwangsläufig nur eine begrenzte Kenntnis haben kann. Auch wenn der Zulieferer seine gesamte Fragekompetenz nach ISO/TS 16949:2002 – 7.2.1 nutzt, kann er in der Regel nicht zeitgerecht abschließend beurteilen, welche wechselseitigen Einflüsse Umgebungsbedingungen wie Temperatur, Vibration, Mechanik, Feuchtigkeit, elektronische oder elektromagnetische (EMV) Störungen, Kontaktkorrosionen aus kohlenstoffhaltigen Werkstoffen und

20 Nach soweit ersichtlich gefestigter Rechtsprechung (allerdings zum Werkvertragsrecht) des BGH ist ein Unternehmer dann nicht für einen Mangel seines Werks verantwortlich, wenn dieser auf verbindliche Vorgaben des Bestellers oder von diesem gelieferte Stoffe oder Bauteile oder Vorleistungen anderer Unternehmer zurückzuführen ist und der Unternehmer seine (eingeschränkten) Prüf- und Hinweispflichten erfüllt hat (BGH, Urt. v. 8.11.2007, VII ZR 183/05 = ZIP 2008, 273; für Zulieferteile: BGH, Urt. v. 10.1.2006, X ZR 58/03 = NJW-RR 2006, 851).

21 Es bleibt abzuwarten, ob der BGH den sog. funktionalen Sachmangelbegriff aus dem Werkvertragsrecht auch auf das Recht des Werklieferungsvertrags überträgt. Der BGH hat im Forsthaus-Fall (Urt. v. 8.11.2008, VII ZR 183/05 = NJW 2008, 511 mit Besprechung von Lucenti, NJW 2008, 962) entschieden, dass im Werkvertragsrecht dieser Begriff Anwendung findet. Danach kann eine an sich fehlerfreie Werkleistung auch dann mangelhaft sein, wenn sie die erwartete Funktion in Bezug auf andere Leistungen Dritter nicht erfüllt. Der BGH knüpft hier an den im Werkvertrag geschuldeten Erfolg an, der im Werklieferungsrecht durch die nach der Schuldrechtsreform konkretisierte Bezugnahme auf das Kaufrecht nicht gilt. Es würde aber nicht überraschen, wenn der BGH die Funktionsfähigkeit in Bezug auf andere Leistungen auch im Kaufvertragsrecht in die Neudefinition der Beschaffenheit nach § 434 BGB einfügt.





Die „Konzeptverantwortungsvereinbarung“ von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz

- 22 „Auch die Problemanalyse dient der Verbesserung der Kaufteilqualität der Produkte unter Serienbedingungen und der Beseitigung von aktuellen Qualitätsproblemen. Sie basiert auf der Ermittlung der Fehlerentstehungs- und -durchschlupfursachen und der daraus abgeleiteten Absicherung und Verbesserung der Prozesse beim Lieferanten, Unterlieferanten und/oder der Business Units (BU)“.
- 23 JD Powers hat in einer Untersuchung zur Kundenzufriedenheit die interessante Feststellung getroffen, dass sich auch der Fehlerbegriff wesentlich geändert hat. Was ein Techniker als technisch makellos empfindet, sieht der Kunde als Mangel an. Während z. B. der Techniker mit der Funktion des Bremspedals zufrieden ist, empfindet der Kunde den Bremsdruck als unangenehm hoch und rügt das als Mangel. Solche „empfundene“ Mängel sind oft Anlass zu – wie die KVV formuliert – „Aktionen“ im Service, deren Kosten den Zulieferern angelastet werden. Der Zulieferer hat keinen Einfluss auf das „Ob“ einer Aktion. Ist sie von VW einmal beschlossen und wird sie durchgeführt, hat er keine Chance (mehr) sich einer finanziellen Beteiligung, sei es über die KVV oder über seine Haftung nach dem weiteren Haftungskanon in dem Bedingungswerk von VW, zu entziehen.
- 24 Beispiele für VW-Plattformen: Plattform 2005 - 2011 A2: Feng Yun, Fengyun Wagon, Jetta, Qi Yun 201 647 117 308; B2: Santana, Santana 2000 212 955 157 767; B4/B5: Santana/Quantum 9 849 0; BUGATTI: EB16-4 Veyron 42 0; B-VX62: Alhambra, Galaxy, Sharan 80 666 0; C3: Mingshi 9 543 0; LAMBORGHINI: Gallardo, Murcielago, R9 1 458 5 369; PL/PQ46: A4, A6, Alhambra, Cabrio, Passat, Q6; Sharan, Superb 866 444 725 841; PL/PQ47: A4, A6, Beduin, Cabrio, Coupe,; Passat, Q5 0 718 220; PL22: Gol, Gol NF, Parati, Saveiro LB20 363 528 381 523; PL45: A6, A6 All Road, Passat, Superb 184 722 65 677; PL62: A8, Cabrio, Flying Spur, GT, Phaeton 36 698 8 505; PL64: A8, GT 0 27 407; PL71: Cayenne, Q7, Touareg 123 516 182 520 ; PQ22: Saveiro NF 0 31 842; PQ23: Caddy, Lupo, Polo Classic 35 315 0; PQ24: A2, Cordoba, Fabia, Fox, Fox MPV, Ibiza, ; Polo, Polo Classic 1 016 394 492 978; PQ25: Fabia, Ibiza, Ibiza MPV, Polo, Polo MPV, ; Roomster 0 983 543; PQ31: Caddy, Citi Golf 16 115 9 135; PQ33/PQ34: A3, Beetle, Beetle Cabriolet, Bora,; Golf, Jetta, Leon, Octavia, TT 382 954 61 968; PQ35/PQ36: A3, Altea, Bora, Caddy Van, Golf; Golf Plus, Jetta, Leon, Octavia, Toledo, Touran, TT 1 738 882 2 135 513; Roadster: Roadster 0 19 655; ROLLS ROYCE: Arnage 588 0 ; T2: Kombi, Kombi Wagon 13 233 0; T4: Caravelle, Transporter 1 412 10 559; T5: Microbus, Pickup, Transporter 165 853 191 961.

ihre Verträglichkeiten z. B. mit Aluminium etc. oder verschiedene Bauelemente (Einfluss der elektronischen Motorsteuerung auf elektronische Sicherheitssysteme wie ABS oder Airbag) haben können. Er kann sie im Zeitpunkt des Abschlusses der Entwicklung und Beauftragung und danach auch nicht testen, weil solche Tests in der Regel nur am fertigen Fahrzeug im Feld erprobt werden können. Dieses Fahrzeug gibt es zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht oder es steht nicht zu Testzwecken zur Verfügung.

8 Trouble not found vs. no trouble found

Die „Analyse“ der Fehler weist keinen eindeutigen Weg zur der KV-Quote angemessenen Verantwortung des Zulieferers. Sie ist nach Ziffer 9 (Problemanalyse) der „Formel Q Fähigkeit“ bauteilbezogen und blendet die Schnittstellenprobleme und die Verantwortlichkeit von VW aus.²² Es ist weder festgelegt, dass der Zulieferer alle von ihm zur Feststellung der tatsächlichen Fehlerursache erforderlichen Informationen einfordern kann noch hat er Zugang zu allen dafür erforderlichen Informationsquellen aus dem Feld oder den Erfahrungen der Werkstätten, bei denen die Beanstandungen zuerst bekannt werden. Tritt ein Mangel auf, wird die Fehlerhaftigkeit des Zulieferteils in der Verantwortung des Zulieferers einseitig unterstellt. Und ohne negative Unterstellung kann aus der Erfahrung auch angenommen werden, dass weder der OEM noch andere beteiligte Zulieferer alle ihre Fehlleistungen eventuell offenbarenden Unzulänglichkeiten im Regressinteresse offen legen.

Es ist ein Grundproblem der Fehleranalyse in der Zuliefererkette, dass stets die vertikale Fehleridentifizierung auf ein einzelnes Bauteil fixiert ist, um zugleich den Zulieferer haftbar machen zu können und – wenn SOP kurz bevorsteht oder in der Serie – unter Zeitdruck auf Maßnahmen gedrängt wird, obwohl weder der wirkliche „root cause“ bekannt noch – daraus folgend – die wirklich wirksamen Abstellmaßnahmen getroffen werden können.

Nach Ziffer 1.5 findet die KVV auf das Ergebnis „kein Fehler feststellbar“ keine Anwendung. Neben dem Ergebnis „kein Fehler feststellbar“ (no trouble found) tritt häufig das Ergebnis „Fehler nicht gefunden“ (trouble not found). Anlass der Analyse ist immer eine undefinierte Beanstandung (Geräusche, Vibrationen, zufällige und nicht reproduzierbare Ausfälle elektronischer Systeme etc.), die im Verhältnis zum Endkunden behoben werden muss und mit Kosten verbunden ist.

Beide Feststellungen werden in den meisten Fällen in den Werkstätten getroffen, die oft darauf angewiesen sind, sich durch kostenintensive (oft vergebliche) Versuche an die (vermeintliche) Fehlerquelle heranzutasten. Die Kosten werden pauschaliert nach Referenzmärkten und Lieferanteilen unabhängig vom Verschulden außerhalb der KVV auf die Zulieferer verteilt. Wenn aber ein Fehler nicht gefunden oder eine Beanstandung nicht als Fehler festgestellt wird, stellt sich in erster Linie die Frage nach der Kompetenz des Herstellers und weniger nach der Qualitätsfähigkeit des Zulieferers.²³

9 CarryOverParts erhöhen das Schadensvolumen

Völlig unüberschaubar ist die Verantwortung des Zulieferers für sog. „CarryOverParts“ (COP). Die von VW weltweit hergestellten Fahrzeuge beruhen kurz gesagt auf Basismodellen (Plattformen), die regional, etwa in Europa, China oder Brasilien, für diese regionalen Märkte gebaut werden und in denen COP verwendet werden.²⁴ Nach dem Vertragssystem ist nicht vorab sichergestellt, dass ein Teil, das im VW Polo in Deutschland funktioniert auch in einem Polo aus Brasilien einwandfrei arbeitet. Die Verwendungsentscheidung für COP liegt bei VW. Der Zulieferer kann nach Ziffer 1.4 der KVV, wenn er von der Verwendung erfährt – eine zwingende Informationspflicht durch VW ist vertraglich nicht festgelegt – „eine entsprechende Verhandlung über eine neue, COP KV-Quote unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Einsatzes als COP mit der einsetzenden Gesellschaft der VW Group führen“.





Erfährt ein deutscher Zulieferer von der Verwendung seines Bauteils als COP müsse er demnach mit den regionalen Unternehmen der VW Group pro COP die gleichen Entwicklungs- und Eignungsprüfungen durchführen wie mit VW in Deutschland. Der Aufwand dafür ist nicht zu leisten und schlägt sich im Teilepreis nicht nieder. Im Ergebnis also trägt der Zulieferer das volle Risiko für ein COP ohne Ausgleich des Aufwands und des Risikos.

Unter diesen Bedingungen wird durch die COP das Haftungspotenzial des Zulieferers im Volumen erhöht, das er nicht kalkulieren kann. Dies wird verschärft durch die in der Lieferkette nicht sichergestellte Rückverfolgbarkeit von Bauteilen oder deren Bestandteile. Vor allem bei Kleinteilen wie Schrauben, Dichtungen, Schaltern etc. findet weder eine Kennzeichnung (nicht einmal für Sicherheitsteile) statt noch wird das Prinzip „First-in-first-out“ eingehalten. Ist für solche Zulieferteile auch eine sichere Chargenzuordnung nicht möglich, muss im Rückruffall eine Schadenswahrscheinlichkeit berechnet werden, die sich an der Zahl der möglicherweise betroffenen Fahrzeuge orientiert und nicht an der geringeren Zahl der mit einer als fehlerhaft identifizierten Charge gelieferten Teile.

10 Die KVV füllt eine gesetzlich nicht vorgesehene Regresslücke

Die KVV findet nach Ziffer 1.5 keine Anwendung im Rahmen von Aktionen, Rückrufen oder der Abwicklung von „reinen Produkthaftungs- und Drittschäden.“ In diesen Fällen geht die Beschränkung der Haftung des Zulieferers nach der KV-Quote in seiner vollen Haftung auf, wie sich aus des Präambel ergibt. Denn die Haftung nach der KVV ist keine Haftungsbegrenzung überhaupt, sondern erweitert die Haftung auf den vorvertraglichen Bereich:

Nach Ziffer 3.1 der KVV wird für Ausfälle im Feld („Feldschadenteile“) nach einer Stichprobenanalyse ein Technischer Faktor bestimmt, der für die Haftung wegen Sachmangel- sowie Produkt- und Produzentenhaftung maßgebend ist. Ausdrücklich hat die KVV auf diese,

nur aus einer der KVV zeitlich nachfolgenden Liefervereinbarung abzuleitenden Ansprüche „noch keinen Einfluss“. Damit entstünde für VW eine Regresslücke gegen den Zulieferer. Sie wird nach Ziffer 3.2 geschlossen, indem ein unter die KVV fallender konzept- oder entwicklungsbedingter Mangel mit der KV-Quote aufgrund vertraglicher Vereinbarung berücksichtigt wird, der sonst allenfalls aus einer verschuldensabhängigen vorvertraglichen Pflichtverletzung des Zulieferers hergeleitet werden könnte, für die VW die Beweislast hätte und ein Mitverschulden von VW zulasten des Zulieferers ausblendet.

11 Unangemessene Beweislastverteilung

Diese einseitige Beweislastverteilung findet sich auch in der „Formel Q Fähigkeit“ wieder: Nach Ziffer 8 übernimmt der Zulieferer auch die produkthaftungsbestimmte Verantwortung für Sicherheitsteile (sog. D-Teile oder TLD-Teile). Er muss im Schadensfall und/oder auf Verlangen von VW nachweisen können, „dass er seiner unternehmerischen Sorgfaltspflicht Genüge getan hat, um Fehler am Produkt auszuschließen“. Die „Produktgruppenfeststellung“ eines Bauteils als Sicherheitsteil erfolgt nach Ziffer 8.3 aber erst nach Auftragserteilung bei der Erstauditierung dieser Teile durch VW. Im Zeitpunkt des Abschlusses der KVV vor Lieferauftragserteilung sind die Sicherheitsteile noch nicht (jedenfalls nicht abschließend) definiert und bleiben bei der Festlegung der KV-Quote noch außer Betracht. Zusammen mit der Verantwortung des Zulieferers auch für den von VW bestimmten Setzlieferranten wird die KV-Quote mithin bestimmt, wenn insbesondere kritische Bauteile noch nicht definiert und noch nicht als solche bestimmt sind. Der Zulieferer übernimmt mit der KVV ein zum Zeitpunkt ihres Abschlusses nicht überschaubares Risiko. Und es kommt nicht selten vor, dass ein Bauteil nachträglich in der Serie als Sicherheitsteil definiert wird, weil erst durch seinen Ausfall und dessen Folgen seine Bedeutung als Sicherheitsteil erkannt wurde.

Nicht unproblematisch ist die Rechtswahlklausel nach Ziffer 6.7





Die „Konzeptverantwortungsvereinbarung“ von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz

der KVV. Danach gilt für die KVV das Recht der Bundesrepublik Deutschland mit dem Gerichtsstand Wolfsburg. Der Zulieferer hat aber nach Ziffer 1.4 für COP Vereinbarungen mit der jeweiligen „einsetzenden Gesellschaft der VW Group“ zu treffen. Zwar findet die Regressabwicklung mit der VW AG in Deutschland statt. Das schließt aber die Anwendung ausländischen Rechts und der Convention of International Sales of Goods (CISG) als geltendes deutsches Recht bei der Rechtsbeziehung zu den Auslandsgesellschaften von VW nicht aus. Es kann also durchaus sein, dass sich der Zulieferer auch wegen der vertraglichen Ansprüche mit unterschiedlichen Rechtsordnungen auseinanderzusetzen hat.²⁵

12 Zusammenfassung

Die KVV hat ihre Logik aus der Abhängigkeit von VW von der Detailkompetenz seiner Zulieferer. Die KVV ist nur zu beurteilen, wenn man sie im Rahmen des gesamten vertraglichen Beziehungsgeflechts einordnet, das zwischen VW und dem Zulieferer begründet wird. Die gegenseitige Abhängigkeit verlangt aber zugleich auch eine Ausgewogenheit der Risiken und der Lastenverteilung. Dem wird die KVV nicht gerecht. Sie ist weder ausgewogen noch transparent.

Die KVV ist eine vertragliche Regelung neben einer Vielzahl von anderen Bestimmungen, die aufeinander nicht abgestimmt sind. Für einen Zulieferer mit Entwicklungsverantwortung sind das Vertragswerk und alle mitgeltenden Bestimmungen und Normen nicht überschaubar. Die Logik der Vertragswerke liegt nicht in ihrer Notwendigkeit oder Schlüssigkeit, sondern hat sich nur aus dem Regressinteresse top-down entwickelt. In dieses System ist die KVV einzuordnen. Wäre es anders, müssten die Vertragswerke zu einer Reduzierung von Rückrufen und flächenweiten Qualitätsaktionen führen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall.

Sie verlagert das Entwicklungsrisiko für das gesamte Fahrzeug auf die Zulieferer, ohne auf den nur begrenzten Anteil eines Zulieferers am

gesamten künftigen Fahrzeug, seine begrenzten Testmöglichkeiten und den reduzierten Informationsfluss Rücksicht zu nehmen und ohne insbesondere durch klare Schnittstellendefinitionen zur Risikoabgrenzung zwischen den jeweiligen Bauteilen, Komponenten und Systemen das bei VW liegende Herstellerrisiko erkennbar in Betracht zu ziehen und zu bewerten. Durch die Unterstellung, jeder Mangel an einem Fahrzeug könne stets nur auf ein bestimmtes Bauteil zurückgeführt werden, vernachlässigt sie die Kompatibilitätsverantwortung von VW am Gesamtfahrzeug.

Vorvertraglich zur Liefervereinbarung stellt VW durch die vertragliche KVV eine Bedingung für eine Risikoübernahme durch die Zulieferer, die zu diesem Zeitpunkt nicht überschaubar ist und der eine dem Risiko gerecht werdende Preisvereinbarung fehlt. Die KVV ist im Ergebnis eine Regressversicherung von VW gegen eigene Entwicklungs- und Herstellerrisiken zulasten der Zulieferer, der auf Seiten der Zulieferer kein wirtschaftliches Äquivalent gegenübersteht.

²⁵ BGH, Urt. v. 31.10.2001, VIII ZR 60/01 zur Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen in dem CISG unterliegenden Verträgen; BGH, Urt. v. 2.10.2002, VIII ZR 163/01 = NJW-RR 20023, 192 zum Erfüllungsort; BGH, Urt. v. 9.7.2008, VIII ZR 184/07 = NJW 2008, 3001 = RIW 2008, 713, Vorlagebeschluss an den EuGH zur Bestimmung des Erfüllungsorts beim Werklieferungsvertrag nach der Verordnung 44/2001/EG Amtsblatt der Europäischen Union v. 16.1.2001, L 12/1 (EuGVVO). Diese Fragen gewinnen Bedeutung nach dem Inkrafttreten der Verordnung 593/2008 – Amtsblatt der Europäischen Union v. 4.7.2008 L 177/6 (ROM I) am 17.12.2009 und der Verordnung 864/2007/EG – Amtsblatt der Europäischen Union v. 31.7.2007, L 199/44 (ROM II) am 11.1.2009.

