

Haftpflicht international – Recht & Versicherung



Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette

von Dr. Ekkehard Helmig

Sonderdruck aus PHi 2/2011

Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette

Dr. Ekkehard Helmig, Wiesbaden

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

1 Haftung ohne Kausalitätsbeweise

- 1.1 Regress des OEM
- 1.2 Technischer Faktor (TF)
- 1.3 Referenzmärkte
- 1.4 Keine Gesamtschuldnerschaft in der Lieferkette

2 ISO/TS 16949 als vertragliches Regelwerk

- 2.1 Normativer Rechtsgehalt der ISO/TS 16949
- 2.2 Rechtspflichten aus APQP und PPAP
- 2.3 Schnittstellenverantwortung
- 2.4 Holschuld der Zulieferer – Bringschuld der OEM
- 2.5 Konkretisierung in der Beschaffensvereinbarung

3 Verantwortung für die und in der Wertschöpfungskette

- 3.1 Unwirksamer Ausschluss des § 377 HGB
- 3.2 Vorrang der Fehlerfreiheit des Produkts
- 3.3 Prüfpflicht für Besondere Merkmale
- 3.4 Fehler-Möglichkeits- und Einflussanalyse (FMEA)

4 Pflicht zur prozessbegleitenden Prüfung

5 Schutzfunktion der Rückverfolgbarkeit

6 Fazit

1 Haftung ohne Kausalitätsbeweise

Die Rechtslage zum Schadensausgleich für Sachmängel innerhalb der Wertschöpfungskette in der Automobilzulieferindustrie ist weitgehend ungeklärt. Es gibt, soweit ersichtlich, bisher keine Entscheidung, in der der Ausgleich des Schadens zwischen dem Fahrzeughersteller und den beteiligten Zulieferern durchgehend in der Wertschöpfungskette aus Gewährleistungs- oder Haftungsfällen transparent nachvollzogen wurde.¹ Dafür dürfte es mindestens zwei gewichtige Gründe geben:

Erstens: Die Fahrzeughersteller (OEM = Original Equipment Manufacturer) „brauchen“ nicht zu klagen. Sie belasten aus der Vertragslage ihren direkten Zulieferer – den 1st TIER – mit ihren gesamten Forderungen, weil er für die Fehlerfreiheit im gesamten Entstehungs- und Produktionsprozess allein verantwortlich gehalten wird.² 1st TIER heißt Lieferant in der ersten Stufe; TIER = tier (englisch: Rang, Reihenfolge). Der Zulieferer riskiert wegen der für ihn existenziellen Geschäftsbeziehung zum OEM und wegen des darauf folgenden Negativeffekts in der ganzen Branche i. d. R. keinen Prozess.³ In der Regresskette nach unten sieht es nicht viel besser aus.

Zweitens: Die Vertragswerke der OEM schneiden dem Zulieferer vordergründig ohnehin eine faktisch wirksame Verteidigung ab. Das traditionelle Instrumentarium aus dem Kaufrecht des BGB und des HGB bietet – mit Ausnahme der §§ 478 ff. BGB für den Regress aus Verbraucherkaufverträgen – mit der Fokussierung auf die jeweils nur bilaterale Vertragsbeziehung zwischen OEM und Zulieferer wenig wirksame Ansätze der Komplexität für den Schadensausgleich in der ganzen Zulieferkette rechtlich nahe zu kommen.

Ob die Vertragswerke isoliert unter AGB-rechtlichen Gesichtspunkten standhalten, soll hier im Detail nicht weiter untersucht werden.⁴ Ziel des Aufsatzes ist, die Begrenzung der Regressierung aus den Vertragswerken und die sie bestimmenden Regelwerke, insbesondere der Produktentstehung und der Serienfreigabe, unter den übergeordneten Qualitätsmanagementsystemen darzustellen. Dafür müssen einige Eckpunkte der geltenden Regressierung dargestellt werden:

1.1 Regress des OEM

In der Regressorientierung unterscheiden sich die Vertragswerke zwischen den OEM und ihren direkten Zulieferern nicht wesentlich. Der 1st TIER ist für die Fehlerfreiheit des von ihm an den OEM gelieferten Bauteils verantwortlich, auch wenn der Fehler von einem seiner Zulieferer verursacht wurde.⁵ Er ist deshalb darauf angewiesen, den Regress des OEM gegen sie weiterzugeben.

1.2 Technischer Faktor (TF)

Mit dem TF wird nach einer statistisch-mathematischen Methode der Verantwortlichkeitsquotient eines 1st TIER aus begrenzten Stichproben für ein im Feld ausgefallenes Bauteil (Schadteil) ermittelt. Das Schadteil wird i. d. R. als ein in der Handelsorganisation und den Werkstätten des OEM beanstandetes Bauteil identifiziert. Eine der Lieferkette folgende umfassende Fehlerursachenfeststellung im gesetzlichen Kausalitätsverständnis findet im Verhältnis des OEM zum 1st TIER i. d. R. nicht statt.⁶ Im Ergebnis bestimmt der TF eine kalkulierte Haftungsquote ohne den tatsächlichen Kausalitätsnachweis dem Grunde und der Höhe nach.⁷ Dieses Defizit der Kausalitätskette wird versucht, in die Wertschöpfungskette durchzureichen. Es gibt Vertragsbedingungen von 1st TIERS, nach denen sogar ausdrücklich auf die Vorlage

von Schadteilen aus dem Feld verzichtet, aber trotzdem gehaftet werden muss.

1.3 Referenzmärkte

Um regionalen Unterschieden beim Ausfall von Bauteilen im Feld Rechnung zu tragen, bestimmen die OEM Referenzmärkte. Die in diesen Märkten ausgefallenen Bauteile werden als Bezugsgrößen für die Anwendung des TF gewählt. Auch dabei kommt es auf die tatsächliche Verantwortlichkeit des 1st TIER dem Grunde und der Höhe nach nicht an.

1.4 Keine Gesamtschuldnerschaft in der Lieferkette

Der vom OEM in Anspruch genommene 1st TIER steht also bei der Regressierung vor dem Problem, einem pauschalierten, nicht auf Kausalitätsnachweisen beruhenden Ersatzanspruch des OEM ausgesetzt zu sein, von dem fraglich ist, ob er ihn – soweit er überhaupt begründet ist – in Summe 1:1 an seine Zulieferer weitergeben kann und wie der jeweilige Ersatzanspruch bei der dürftigen Beweislage zur Kausalität zu begründen ist.⁸ Dass in der Abwicklung von Feldausfällen die Beteiligten der Zulieferkette bereits Nacherfüllung nach § 439 BGB geleistet oder Ansprüche nach § 437 Nr. 2 und 3 BGB erfüllt haben, soll aus Gründen der Übersicht dieses Aufsatzes unterstellt, dogmatisch aber nicht weiter analysiert werden, da es dabei im Ergebnis nur noch um die Höhe des Regresses geht.

Wesentlich ist, welche Anspruchsgrundlagen für den Regress in der Lieferkette herangezogen werden können.

Die Zulieferkette beruht auf jeweils bilateralen Vertragsverhältnissen der beteiligten Unternehmen. Damit sind nach dem Konzept des BGB die jeweiligen Zulieferer im Verhältnis zum 1st TIER keine Gesamtschuldner i. S. von § 421 BGB: Keiner von ihnen schuldet bezogen auf das Bauteil des 1st TIER eine „Leistung in der Weise, dass jeder die ganze Leistung zu bewirken verpflichtet, der Gläubiger aber die Leistung nur einmal zu fordern berechtigt ist (Gesamtschuldner)“.

Auch § 427 BGB ist nicht unmittelbar anwendbar, weil es aufgrund der bilateralen Vertragsstruktur an der gemeinschaftlichen Verpflichtung der in der Zulieferkette Beteiligten „zu einer teilbaren Leistung“ gegenüber dem 1st TIER fehlt. Es fehlt also die rechtliche Verknüpfung der Leistungspflichten der an einer Wertschöpfungskette Beteiligten, zwischen denen keine unmittelbaren Vertragsbeziehungen bestehen.

Für das Werkvertragsrecht spricht der BGH von der „mehrgliedrigen werkvertraglichen Leistungskette“, in der es allerdings nur auf die bilaterale Vertragsabwicklung, auch im Gewährleistungsfall, ankommt. Der jeweilige Lieferant oder das Werkunternehmen ist immer nur „Zwischenstation“. Allerdings kommt er im Rahmen einer Schadensabwicklung in der Lieferkette in den Genuss der Vorteilsausgleichung, wenn sein direkter Vertragspartner vom Endkunden, dem Bauherrn, in unserem Zusammenhang dem OEM, nicht (mehr) oder nicht im vollen Umfang in Anspruch genommen wird.⁹

Im Hinblick auf die durch die Schuldrechtsreform nur noch geringfügigen Unterscheidungen zwischen Werkvertragsrecht und Kaufrecht¹⁰ gibt es nach meiner Ansicht keinen gewichtigen Grund, die vom BGH entwickelten Grundsätze der „arbeitsteiligen“ Wertschöpfungskette nicht auch auf das Kaufrecht anzuwenden. Der BGH hat dazu insbesondere hervorgehoben, dass ein Unternehmer, der ein Bauwerk arbeitsteilig herstellen lässt – durchaus vergleichbar mit einem OEM oder einem Zulieferer, der sein Endprodukt mit aus unterschiedlichen Quellen beschafften Komponenten herstellt – „die organisatorischen Voraussetzungen schaffen“ muss, „um sachgerecht beurteilen zu können, ob diese bei Ablieferung mangelfrei“ sind.¹¹

2 ISO/TS 16949 als vertragliches Regelwerk

Der Lösungsansatz für eine die Wertschöpfungskette umfassende Betrachtung kann aus der Vertragswelt abgeleitet werden, die sich branchenspezifisch in der Automobilindustrie in den prägenden letzten 20 Jahren entwickelt und

- 1 Nicht Gegenstand der nachfolgenden Überlegungen ist der Regress im Zusammenhang mit Rückrufmaßnahmen. Dazu Kettler, *Renaissance der Rückrufkostendiskussion*, *PHi*, 2008, 52: Seit der „Pflegebett-Entscheidung“ des BGH, *Urt. v. 16.12.2008*, *VI ZR 170/07*, *VersR* 2009, 272, mit Anm. von Kettler, ist völlig offen, ob der Hersteller eines vom Rückruf betroffenen Produkts sich mit einer Warnung begnügen darf oder – und in welchem Umfang – ob er auch die Kosten etwa der Reparatur schuldet. In der *Festschrift für Gerda Müller „Neminem laedere“*, Köln 2009, betont Stöhr mit bemerkenswerter Deutlichkeit die zunehmende Bedeutung des Schutzes Dritter, der „innocent bystanders“, für die Beurteilung des Haftungsumfangs des Herstellers aus der deliktischen Verletzung seiner Verkehrssicherungspflichten. Dieser Gedanke lässt sich zwanglos aus §§ 2 und 5 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes ableiten.
- 2 Der Haftungsumfang der 1st TIERs wird zunehmend größer, weil die OEM die Zahl der Zulieferer drastisch reduzieren. Ford etwa hatte bis 2004 ca. 2.450 Zulieferer. Diese Zahl wurde bis 2009 auf 1.650 verringert und soll weiter auf etwa 750 sinken, *Automotive News v. 15.11.2010*, S. 18.
- 3 Die Konzentration unter den Fahrzeugherstellern mit ihren unterschiedlichen Plattformstrategien, insbesondere durch technologische Kooperationen und Allianzen sowie die Parallelerscheinung bei den Zulieferern, schließen Alternativen zu Wettbewerbsmärkten mit den hochspezifischen Zulieferprodukten im nennenswerten Umfang aus.
- 4 Dazu Lenz, *Die Konzeptverantwortungsvereinbarung*, *PHi*, 2008, 164; Helmig, *Die Konzeptverantwortungsvereinbarung von VW im Konflikt mit Angemessenheit und Transparenz*, *PHi* 2009, 110.
- 5 Vom 1st TIER wird ein Lieferanten-Management verlangt. Die Ford-spezifische Qualitätsnorm Q1 (S. 7) z. B. formuliert: „Q1 suppliers are responsible for the total quality of goods and services they provide to Ford. This means that Q1 suppliers are responsible not just for their own sites, but for the quality of any product which the sub-contractor manufactures.“
- 6 Deshalb schließen die Versicherungsbedingungen dafür in der Regel den Versicherungsschutz aus.
- 7 Zum TF tritt z. B. bei Volkswagen aus der Konzeptverantwortungsvereinbarung eine sog. KV-Quote als pauschalierter Haftungsanteil für vom Zulieferer zu verantwortende Konzept- und Entwicklungsfehler des Bau-teils. Bei Daimler kann es einen Audit-Zuschlag geben, der bei der Bestimmung der Anerkennungsquote erhoben wird, wenn nach Ansicht von Daimler die Schadteilanalyse des Zulieferers unzureichend erscheint. Ausführlich dazu: Helmig, *Fahrzeugsicherheit versus Fahrerungsverunsicherung – Kritische Überlegungen zur KVV und zur ISO 26262*, *PHi*, 2010, 194.
- 8 Eine Bewertung nach Art. 74 Abs. 2 der Convention of the International Sales of Goods – CISG (UN-Kaufrecht) bleibt hier außer Betracht.
- 9 BGH, *Urt. v. 28.6.2007*, *VII ZR 8/06*, *NJW* 2007, 2697; gleichlautend BGH v. 28.6.2001, *VII ZR 81/06*, *NJW* 2007, 2695.
- 10 BGH, *Urt. v. 8.11.2007*, *VII ZR 183/05*, *ZIP* 2008, 273.

Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette

etabliert hat. Die Automobilindustrie ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs „durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Herstellern gekennzeichnet. Die angebotene fertige Ware muss den genauen Vorgaben und individuellen Spezifikationen des Käufers entsprechen. Im Allgemeinen bestimmt dieser seine Bedürfnisse genau und erteilt Anweisungen für die Herstellung, die der Lieferant zu befolgen hat.“¹²

Übergreifende Bedeutung hat dabei die ISO/TS 16949 (jetzt Stand 2009). Diese Technische Spezifikation (TS) ergänzt die für alle Industriebereiche geltende Norm für das Qualitätsmanagementsystem (QMS) ISO 9001 (jetzt Stand 2008) um besondere Anforderungen für die Serien- und Ersatzteilproduktion in der Automobilindustrie. Sie befasst sich mit der Wirksamkeit des QMS in der Organisation eines Unternehmens, nicht mit der Fehlerfreiheit eines spezifischen Produkts. Sie ist system- nicht produktspezifisch. Die ISO/TS 16949 gilt global für die ganze Automobilindustrie. Seit Ende 2008 ist ein Zulieferer, der nicht nach der TS zertifiziert ist, i. d. R. aus der Lieferkette ausgeschlossen.

Obwohl die ISO/TS 16949 in nahezu allen Vertragswerken der Automobilindustrie als Vertragsbestandteil verankert ist, hat ihre normative Vertragsbedeutung soweit ersichtlich bisher in der rechtlichen Diskussion in Rechtsprechung und Literatur keine wesentliche Rolle gespielt.¹³ Dabei ergänzt sie vertragsrechtlich entlang den Prozessen der Lieferkette genau die gesetzlichen Lücken, die für ein Gerüst des Regresses in der Zulieferkette auf jeder Stufe ausgefüllt werden müssen. Die Rechtsbedeutung von Normen oder Technischen Spezifikationen ist weitgehend ungeklärt, in ihrer tatsächlichen Rechtswirksamkeit aber nicht zu unterschätzen. Jedenfalls dann, wenn sie vertraglich vereinbart sind, haben sie unmittelbare Rechtsbedeutung für das ganze Vertragsverhältnis. Die Frage, ob sie dann im Gesamtkontext des Vertragswerks einer AGB-rechtlichen Inhaltskontrolle unterliegen, wovon ich ausgehe,¹⁴ kann an dieser Stelle nicht näher behandelt werden.¹⁵

2.1 Normativer Rechtsgehalt der ISO/TS 16949

Übersetzt man die TS in die Rechtssprache, trifft man unmittelbar auf die normative Rechtssystematik von Rechtspflichten und Sanktionen, die, wenn sie verletzt werden, Pflichtverletzungen i. S. von § 280 Abs. 1 BGB sind. Sie regelt nicht bloß den Regressweg, sondern – das gibt ihr besondere Rechtsqualität – sie enthält entlang der Prozesskette der Produktentstehung und -herstellung ausgewogene Bestimmungen für Einwendungen des Mitverschuldens nach § 254 BGB und der Verletzung der Schadenminderungspflicht aus der Vernachlässigung von übergeordneten Sorgfaltspflichten in einer aufbauenden Wertschöpfungskette. Das Mitverschulden nach § 254 Abs. 1 BGB verlangt keine gegenüber einem anderen bestehende Leistungspflicht. Es ist ein Verschulden eigener Art: „Es handelt sich um ein Verschulden gegen sich selbst, um die Verletzung einer im eigenen Interesse bestehenden Obliegenheit.“¹⁶ Das soll erläutert werden:

Die ISO/TS 16949 verbindet vertragsrechtlich die nur bilateralen Vertragsbeziehungen der jeweils aufsteigend in der Zulieferkette Beteiligten zu ihrer jeweiligen Gesamtverantwortlichkeit für das Ziel des fehlerfreien Endprodukts „Auto“, „um die Kundenzufriedenheit durch die Erfüllung der Kundenforderungen zu erhöhen“.¹⁷ Die ISO/TS 16949 geht vom „prozessorientierten Ansatz“ aus, der auch dem Juristen nicht fremd ist. Das Denken etwa vom Tatbestand zur Rechtsfolge ist nichts anderes als prozessorientiertes Denken: Die Feststellung des Tatbestands ist ein Prozess der Zusammenstellung von Tatsachen, die Feststellung der Rechtsfolge ein weiterer Prozess, der sich zwanglos in der Definition eines Prozesses nach der DIN EN ISO 9000:2005 - 3.4.1 unterbringen lässt: „Prozess: Satz von in Wechselbeziehung oder Wechselwirkung stehender Tätigkeiten, der Eingaben in Ergebnisse umwandelt.“ Über den Ansatz des § 427 BGB hinaus fordert die ISO/TS 16949 von jedem an der Zulieferkette Beteiligten, die Orientierung seiner Leistung an der Notwendigkeit auszurichten,

- 11 BGH, Urt. v. 27.11.2008, VII ZR 206/06, VersR 2009, 1625. Wendet man diese Grundsätze an, hat das unmittelbar Auswirkungen auf die Verjährungsfristen, weil der BGH in dieser Entscheidung das Unterlassen der Organisation – die Entscheidung erging nach altem Werkvertragsrecht – dem arglistigen Verschweigen gleichsetzt. Das hat negative Auswirkungen für den Beginn der Verjährungsfrist nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB.
- 12 EuGH, Urt. v. 25.2.2010, Rechtssache C-381/08; diese Entscheidung geht auf einen Vorlagebeschluss des BGH v. 9.7.2008, VIII ZR 184/07, NJW 2008, 3001, zurück und entscheidet die Rechtsfragen nach Art. 5 Nr. 1 lit. b) der Verordnung 44/2001 (EuGVVO), dass der Erfüllungsort in der Zulieferkette in der Regel beim Käufer liegt.
- 13 Helmig, Technische Spezifikation überlagert juristische Zuordnung in der Kfz-Zulieferindustrie, PHi 2006, 117.
- 14 Die Fragestellung ist vergleichbar etwa mit der AGB-Kontrolle der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB). Der BGH unterzieht keine AGB-Kontrolle, wenn sie im Ganzen vereinbart ist, wohl aber, wenn in einzelnen Bereichen von ihr abgewichen und sie im Verhältnis zu Verbrauchern angewendet wird, BGH, Urt. v. 24.7.2008, VII ZR 55/07, ZIP 2008, 1729 mit Bezug auf die Grundsatzentscheidung v. 16.12.1982, VII ZR 92/82, BGHZ 86, 135. Die ISO/TS 16949 ist in sich ausgewogen, wird aber in der Praxis etwa durch Qualitätssicherungsvereinbarungen zuweilen wesentlich zulasten der Zulieferer verändert und kann damit ihre Ausgewogenheit im Kontext der übrigen Vertragsvereinbarungen verlieren.
- 15 Dazu Busch, DIN-Normen für Dienstleistungen – Das Europäische Normungskomitee produziert Musterverträge, NJW 2010, 3061; Busch unterscheidet ohne nähere dogmatische Begründung, aber im Ergebnis zutreffend zwischen der „privatautonomeren Rezeption“ durch Verträge, der „judikativen Rezeption“ durch die Gerichte und der „legislativen Rezeption“ durch Aufnahme von Normen in Gesetze. Ferner: Ensthaler/Müller/Synnatzschke, Technologie- und technikorientiertes Unternehmensrecht, Betriebsberater 2008, 2638; Helmig, a. a. O. (Fn. 4); Helmig, a. a. O. (Fn. 13).
- 16 BGH, Urt. v. 27.11.2008, VII ZR 206/06, VersR 2009, 1625.
- 17 ISO/TS 16949:2009 – 0.2.

„Prozesse aus der Sicht der Wertschöpfung zu betrachten“. Er muss also nach der Definition des Begriffs „Prozess“ auf die „Wechselwirkung“ seiner Leistung für die Fehlerfreiheit in der „gesamten Lieferkette der Automobilindustrie“¹⁸ bedacht sein.

2.2 Rechtspflichten aus APQP und PPAP

Auf die Wahrnehmung dieser übergreifenden Pflichten durch den unteren Lieferanten kann sich der in der Lieferkette nächst höhere Kunde grundsätzlich verlassen. Auch dafür gibt es in der Zulieferindustrie ein Rechte und Pflichten definierendes global verbindliches Regelwerk: Das „Advanced Product Quality Planning“ (APQP) und den „Production Part Approval Process“ (PPAP). APQP enthält 23 Prozesse der Produktentstehung einschließlich Entwicklung, PPAP regelt in 19 Prozessen die Serienreife eines Produkts. Sie sind das prozessrelevante normative Gerüst in der Systematik der ISO/TS 16949.

Beide Regelwerke sind wie die ISO/TS 16949 immer Vertragsbestandteil und zu ihr komplementär. Sie schließen mit dem sog. Part Submission Warrant (PSW) ab. Darin bestätigt der Zulieferer: „Ich bestätige hiermit, dass die in dieser Bestätigung zugrunde liegenden Muster repräsentativ für unsere Teile sind und in einem Prozess hergestellt wurden, der alle Anforderungen des Handbuchs Produktionsteil-Freigabeverfahren (PPAP), 4. Ausgabe, erfüllt ... Ich versichere auch, dass die dokumentierten Nachweise der Erfüllung dieser Anforderung aufbewahrt werden und für eine Bewertung verfügbar sind. Jegliche Abweichung von dieser Erklärung ist nachstehend aufgeführt.“

Nur aufgrund dieser im Einzelfall einer Garantie nahe kommenden Rechtserklärung (Selbständige Garantie nach §§ 276 Abs. 1, 311 BGB oder Beschaffenheitsgarantie nach § 443 BGB) darf der Lieferant an seinen in der Lieferkette nächst höheren Kunden liefern. In der Praxis koordinieren zur Absicherung der Fehlerfreiheit in der Lieferkette Schnittstellenvereinbarungen mit Rechtsverbindlichkeit in einer den jeweiligen Leistungen entsprechen-

den Matrixstruktur die vertragsübergreifende Zusammenarbeit.¹⁹ Diese sowohl von den Vertragswerken wie von der ISO/TS 16949 vorgesehene Kooperation über bilaterale Vertragsbeziehungen hinaus funktioniert – wie es scheint, mit steigender Tendenz – in der Praxis oft nicht.

Dafür gibt es mindestens zwei wichtige Indikatoren: Nach einer Studie von McKinsey werden durch unzureichende Abstimmungen von Systemen und Änderungsnotwendigkeiten schon im Produktentstehungsprozess an den Schnittstellen in Europa und den USA jährlich etwa EUR 22 Mio. unnötiger Kosten verursacht. McKinsey nennt das „OSI waste“.²⁰ Zusätzlich steigt die Zahl der nicht festgestellten oder nicht reproduzierbaren Fehlerursachen, des „No-trouble-found“-Phänomens (NTF). Diese Fehlerquote liegt derzeit bei über 40 % (aller festgestellten Fehler).²¹ Es bestehen offensichtlich Schnittstellenprobleme, die nicht überwunden werden.²²

2.3 Schnittstellenverantwortung

Dabei ist die Schnittstellenverantwortlichkeit im Grundsatz eine eigenständige Organisationspflicht der an dem Bauteil, der Komponente oder dem System beteiligten Zulieferer und des OEM. Die Zulieferer können ihrer Pflicht, dass ihr Produkt an den Schnittstellen zu anderen Produkten funktioniert, erst nachkommen, wenn der OEM, dem stets die gleichbleibende Gesamtverantwortlichkeit für das Fahrzeug obliegt,²³ die Schnittstellen mit allen Einflussfaktoren auf das jeweilige Bauteil und denen, die vom Bauteil ausgehen, definiert hat und jeweils aktualisiert. Er muss die Leistungen der Zulieferer des „Gesamtsystems Auto“ so orchestrieren, dass er seiner eigenen Gesamtverantwortlichkeit gerecht werden kann. Denn im Ergebnis geht es allein um sein Endprodukt, das seine Marktstellung und seine Kundenbeziehung einschließlich der uneingeschränkten rechtlichen Verantwortung dafür repräsentiert.²⁴

Das Orchestrieren aller Zulieferleistungen von der Entwicklung bis zur Lieferung und Verwendung der Zulieferteile erfasst alle Maßnahmen

18 ISO/TS 16949 - 1.1

19 Nach der Qualitätsnorm Formel Q-Konkret von Volkswagen „steuert und koordiniert“ der 1st TIER-Lieferant „die Unterlieferanten in der Herstellungs- und Lieferkette. Er wird durch entsprechende vertragliche Regelungen sicherstellen, dass die im Verhältnis zwischen der Konzerngesellschaft und dem Lieferanten geltenden Unterlagen auch im Verhältnis zu den Unterlieferanten in der Herstellungs- und Lieferkette berücksichtigt werden“. Für den sog. Setzteillieferanten, das sind von Volkswagen bestimmte Lieferanten, die der 1st TIER einzusetzen hat, schreibt Volkswagen den Abschluss von Qualitätsrahmenvereinbarungen vor.

20 McKinsey, *Managing the OEM-Supplier Interface*, 2007. Umgerechnet könnten bei einer nach der ISO/TS 16949 abgestimmten technologischen Zusammenarbeit diese Kosten in Europa von EUR 910 auf EUR 120, in den USA von EUR 521 auf EUR 104 reduziert werden.

21 Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat deshalb im August 2009 einen Standard „Schadteilanalyse Feld“ eingeführt, mit dem versucht wird, die unbekanntesten Fehlerursachen aus dem Feld bereits im Produktentstehungsprozess zu vermeiden. Ein Erfolg zeichnet sich noch nicht ab, wohl auch, weil weder die OEM noch die Zulieferer bisher zu Formen technischer Kooperation mit offenem Informationsaustausch gefunden haben. Die Fehlervermeidung ist auch schwer vorstellbar, wenn die Ursachen der Feldausfälle nicht einmal bekannt sind.

22 Der Ansatz erscheint zudem zweifelhaft, weil es im Produktentstehungsprozess noch keine Felderfahrungen gibt.

23 Art. 5 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG v. 5.9.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Zulassungsrichtlinie), ABl. EG v. 9.10.2007 L 263/1; umgesetzt in die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung v. 21.4.2009, BGBl. I S. 872. Für Bauteile, die einer eigenen Zulassung bedürfen, besteht eine eigenständige Verpflichtung der Hersteller dieser Bauteile.

24 Für den OEM ist das komplette Fahrzeug das ihm insgesamt zurechenbare Produkt. Jeder Mangel in der Koordination der Zulieferer und ihrer Teilprodukte kann sowohl hinsichtlich der technischen Vorgaben an die Zulieferer wie auch hinsichtlich der eigenen Assemblage beim OEM als ein Defizit in der Befolgung aller Sicherheitsmaßnahmen gewertet werden, „die nach dem im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts vorhandenen neuesten Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind“, BGH, Urt. v. 16.6.2009, VI ZR 107/08 – Airbag, VersR 2009, 1125; Lenz, a. a. O. (Fn. 4); Helmig, a. a. O. (Fn. 4), 190.

Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automatisierten Zuliefererkette

des OEM zur „Gewährleistung der erforderlichen Produktsicherheit“, die „nach den Gegebenheiten des konkreten Falles zur Vermeidung bzw. Beseitigung einer Gefahr objektiv erforderlich und nach den objektiven Maßstäben zumutbar sind“.²⁵ Die Wahrnehmung eigener Obliegenheiten ist immer zumutbar. Das gilt für OEM und Zulieferer gleichermaßen.

Daran ändert auch die technologische Abhängigkeit des OEM von der technologischen Kompetenz seiner Zulieferer nichts. Wesentlich ist, dass der OEM mit der Auswahl des 1st TIER i. d. R. auch eine entscheidende Rolle bei der Auswahl der weiteren Zulieferer spielt. In vielen Fällen bestimmt er die Bezugsquelle, man spricht dann von einem „Setzteillieferanten“, mit dem der OEM i. d. R. eigene technische Vereinbarungen trifft, die meist nicht vollständig an den Zulieferer, der vom Setzteillieferanten beziehen muss, übermittelt werden. Die ISO/TS 16949 regelt diese weitergehende Lieferbeziehung in 7.4.1.3 „Vom Kunden freigegebene Bezugsquellen“. Danach entbindet der Bezug von Bauteilen von durch den OEM freigegebenen Bezugsquellen den 1st TIER nicht „von der Verantwortung, die Qualität der beschafften Produkte sicherzustellen“.

Diese normative Festlegung der ISO/TS 16949 geht weiter als die Rechtsprechung des BGH. In der „Doppelmuffen“-Entscheidung,²⁶ nach § 651 a. F. BGB, hat der BGH einschränkend entschieden, dass ein Mangel dann nicht ohne weiteres dem Lieferanten zugeordnet werden kann, „wenn dem Werk des Unternehmers deswegen eine zugesicherte Eigenschaft fehlt, weil dieser Anweisungen des Bestellers befolgt hat und die vom Unternehmer danach zu verwendende Vorarbeit eines anderen Unternehmers die Ursache des Mangels bildet. In Fällen dieser Art kann die Feststellung, dass der Unternehmer den im Fehlen einer zugesicherten Eigenschaft liegenden Mangel zu vertreten hat, nur in Betracht kommen, wenn gleichwohl dem Unternehmer ein eigenes Fehlverhalten vorzuwerfen ist.“ Daraus folgert der BGH beim Bezug von Produkten aus vorgegebenen Quellen eine nur

eingeschränkte Prüfpflicht des Beziehers. Diese für die Wertschöpfungskette unzureichende Betrachtungsweise wird durch die Bestimmungen der ISO/TS 16949 - 7.4.1 ff. wegen der Bedeutung der Wechselwirkung jeder Einzelleistung korrigiert.

2.4 Holschuld der Zulieferer – Bringschuld der OEM

Nach der ISO/TS 16949 - 7.2.1 lit. b) haben die Zulieferer eine Holschuld für alle von ihnen herzustellenden Bauteile und ihre technische Umgebung. Mit dieser Holschuld korrespondiert eine vorausgehende oder mindestens gleichlaufende Bringschuld des OEM für alle Informationen, aus denen die Zulieferer überhaupt erst ihre Fragefähigkeit auf der Grundlage ihrer technologischen Fachkompetenz zur Geltung bringen können. Dieser Abstimmungsprozess ist rechtlich nicht geregelt, obwohl der Ansatz dafür in der VDA-Schrift „Reifegradabsicherung“²⁷ mit dem Prinzip des „runden Tisches“ gegeben ist. Die dennoch nur bilaterale Vertragsgestaltung zwischen OEM und 1st TIER kann dieses Prinzip nicht umsetzen. Sie bedarf deshalb der ergänzenden normativen Regelung durch die ISO/TS 16949.

2.5 Konkretisierung in der Beschaffensvereinbarung

Mit der Frage nach dem Umfang und der Zuordnung der Schnittstellenverantwortlichkeit stellt sich zwangsläufig die Frage nach dem Inhalt der Beschaffensvereinbarung für ein Bauteil. I. d. R. ist ein Bauteil zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen OEM und Zulieferer noch nicht endgültig definiert, sondern unterliegt bis zur Serienreife – oft auch noch danach – zahlreichen Änderungen. In den Vertragswerken der OEM ist dieser Änderungsvorbehalt ausdrücklich enthalten. Steht die Beschaffenheit nicht abschließend fest, bleibt auszufüllender Raum für § 434 Abs. 1 Nr. 1 BGB. Danach liegt ein Sachmangel eines Produkts nicht vor, wenn es „sich für die nach dem Vertrag vorgesehene Verwendung eignet“. Die Eignung eines Bauteils ist nicht allein dadurch bestimmt, dass es zeichnungsgerecht hergestellt

25 BGH, Urt. v. 17.3.2009, VI ZR 176/08 – Kirschtaler, NJW 2009, 1169.

26 BGH, Urt. v. 10.1.2006, X ZR 58/03, NJW-RR 2006, 851, Tz. 11.

27 VDA-Schrift „Produktentstehung – Reifegradabsicherung für Neuteile“, VDA/QMC-Projektdokumente, 2. Aufl. 2009 (ISSN 0943-9412).

wurde. Die Eignung des Bauteils muss seine Funktionsfähigkeit sowohl hinsichtlich der ihm direkt zugeordneten Parameter wie in seiner technischen Funktionalität zu allen anderen Bauteilen und Systemen des Fahrzeugs gegeben sein.

Der vom BGH für das Werkvertragsrecht geprägte „funktionale Schadensbegriff“²⁸ ist auch auf das Kaufrecht anzuwenden. Danach ist ein technisch einwandfreies Produkt auch dann mangelhaft, wenn es die vereinbarte Funktion nur deshalb nicht erfüllt, weil die vom Käufer zur Verfügung gestellten Leistungen anderer Lieferanten – das sind auf unseren Sachverhalt bezogen die Leistungen der anderen Zulieferer –, von denen die Funktionsfähigkeit des Produkts abhängt, unzureichend sind. Da ein Bauteil nur hergestellt wird, damit es in einem Fahrzeug funktioniert und für andere Zwecke nicht gebraucht wird, gehört zur vereinbarten Beschaffenheit i. d. R. immer seine Zweckbestimmung, also seine Funktion auch an den Schnittstellen zu anderen Bauteilen als von den Parteien vereinbarte Beschaffenheit.²⁹

Ein 1st TIER-Zulieferer wird sich schwerlich darauf berufen können, dass er nicht weiß, welche Funktion sein Bauteil erfüllen soll. Um diesem Wissen allerdings die Qualität eines im Schadensfall anspruchsbegründenden Bestandteils der Beschaffenheitsvereinbarung zu verleihen, reicht die bauteilspezifische Kenntnis des Zulieferers nicht aus. Eine Bestimmung der Funktionsfähigkeit als Teil der Beschaffenheitsvereinbarung ist als vom BGH angenommenen Regelfall nur möglich, wenn der OEM alle die Bauteilumgebung bestimmenden Parameter in eigener Verantwortung vollständig zur Verfügung stellt oder sie in der Entwicklungsphase des Fahrzeugs zusammen mit den Zulieferern ermittelt und sie gemeinsam festgelegt werden. Ohne die Einbeziehung der vom OEM nur aus seiner Sphäre bekannten und deshalb zu liefernden Informationen kann der Verwendungszweck nicht als Bestandteil der Beschaffenheitsvereinbarung vorausgesetzt und ein Sachmangel damit nicht festgestellt werden.³⁰

Das Informationsdefizit lässt sich auch nicht über die Fiktion einer konkludenten Beschaffenheitsvereinbarung mit dem Argument schließen, der Zulieferer wisse schließlich, wofür sein Produkt eingesetzt werde und welche Funktion es zu erfüllen habe. Nach der Rechtsprechung des BGH genügt eine einseitig gebliebene Vorstellung des Käufers selbst dann noch nicht, wenn sie dem Verkäufer bekannt ist. Erforderlich ist stets, dass der Verkäufer darauf „in irgendeiner Form zustimmend reagiert“.³¹ An dieser vertragswirksamen Abstimmung fehlt es jedenfalls, wenn Vertragsausfüllende Informationen für Eignung und Funktion nicht vorhanden sind oder nicht ausgetauscht werden, die „objektiv berechnete Käufererwartung“ wird vom OEM selber nicht definiert. Hat der OEM höhere Erwartungen, muss er eine entsprechende Erwartungshaltung i. S. von § 434 Abs. 1 Satz 1 BGB individuell vereinbaren, damit sie die Sollbeschaffenheit mitbestimmt.³² Die nach ISO/TS 16949 - 7.2.1 lit. b)³³ definierte Holschuld des Zulieferers für alle produktrelevanten Informationen läuft ins Leere, wenn der OEM die Nachfrage danach nicht erfüllen kann oder will. Unter diesen Voraussetzungen hat die in fast allen Vertragswerken der Automobilzulieferindustrie zu findende Formel, der Lieferant habe auch für den bestimmungsgemäßen Gebrauch (intended purpose) einzustehen, keine durchsetzbare Substanz.

Ohne die gehaltvollen Informationen des OEM und seine substantielle Mitwirkung kann der Zulieferer kein funktionelles Zulieferteil herstellen, und es ist keine abschließende Beschaffenheitsvereinbarung anzunehmen. Das Zulieferteil hat ohne diese Information die Entwicklungsphase nicht abgeschlossen, jedenfalls kann das Zulieferteil nicht ohne weiteres als mit einem Mangel behaftet angesehen werden. Das gilt insbesondere, wenn es sich bezogen auf das Zulieferteil und seine Verwendungsbedingungen in einem noch nicht feststehenden Betriebszustand des Fahrzeugs um eine neue Technologie oder Anwendung handelt. Der BGH vertritt zutreffend die Auffassung, dass daraus, wenn technische Lösungen angewendet werden, die sich im

28 *Urt. v. 8.11.2007, VII ZR 183/05, ZIP 2008, 273.*

29 *Ebenda, Tz. 18; unter Bezugnahme auf die Gesetzesbegründung BT-Drs. 14/6040, 213.*

30 *Zutreffend weist das OLG Stuttgart darauf hin: „Eine Pflicht des Zulieferers, zur Überprüfung seiner Ware das Endprodukt herzustellen, kann nicht angenommen werden“, Urt. v. 16.9.2009, 12 U 206/08, NJW-RR 2010, 933, 934.*

31 *BGH, Urt. v. 20.5.2009, VIII ZR 191/07, Tz. 9., NJW 2009, 2807.*

32 *Ebenda, Tz. 14.*

33 *Im Rahmen der kundenbezogenen Prozesse muss der Zulieferer die „vom Kunden nicht angegebenen Anforderungen, die jedoch für den festgelegten oder beabsichtigten Gebrauch, soweit bekannt, notwendig sind“ ermitteln.*

Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette

Nachhinein als nicht gangbar erweisen, nicht ohne weiteres geschlossen werden kann, die „insoweit erbrachten Teilleistungen seien fehlerhaft“.³⁴

Die Erfüllung der Bringschuld des OEM entscheidet auch die Frage der Beweislast, wenn er wegen der fehlenden Funktionsuntauglichkeit des Bauteils an den Schnittstellen Sachmangelansprüche gegen den Zulieferer geltend machen will.³⁵ Die Erfüllbarkeit der Beweislast dürfte in den meisten Fällen schon deshalb unwahrscheinlich sein, weil der OEM aus der nur bilateralen Vertragslage mit jedem Zulieferer über die umfassend funktionsbezogenen Informationen der beteiligten Zulieferer nicht verfügt.

3 Verantwortung für und in der Wertschöpfungskette

Wegen der komplementären Wirkung der Erfüllung von Hol- und Bringschuld entlässt die ISO/TS 16949 den jeweiligen Kunden in der Lieferkette trotz der einseitigen Erklärung seines Lieferanten etwa aus dem PSW nicht aus seiner umfassenden Verantwortung für die Fehlerfreiheit in der ganzen Wertschöpfungskette.³⁶ In Ziffer 7.4.1 regelt die ISO/TS 16949 sehr detailliert die Pflichten des Kunden im 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.“ Maßstab dieser Anforderung ist stets das Endprodukt, für das jeder Lieferant der Wertschöpfungskette für seine Leistungen ohne Abstriche verantwortlich bleibt.³⁷

3.1 Unwirksamer Ausschluss des § 377 HGB

Das globale Regelwerk der ISO/TS erledigt für die Automobilindustrie den in der traditionellen Rechtsdebatte noch immer anhaltenden Streit über die Zulässigkeit des Ausschlusses der Rügepflichten nach § 377 HGB durch Allgemeine Ge-

schäftsbedingungen. Nach der bisherigen Rechtsprechung des BGH³⁸ ist ein vollständiges Abbedingen des § 377 HGB jedenfalls durch Allgemeine Geschäftsbedingungen nicht zulässig.³⁹ Einige Autoren halten dies für zulässig, wenn der Lieferant eine Wareenausgangsprüfung vornimmt, über ein qualifiziertes QMS verfügt und beim Käufer eine „Rest-Prüfungspflicht“ verbleibt.⁴⁰ In, soweit ersichtlich, allen Verträgenwerken der Automobilzulieferindustrie ist die Mängelrügeobligiertheit nach § 377 HGB abbedungen.⁴¹ Abgeleitet wird daraus in extensivem Missverständnis des § 377 HGB sogar ein Recht, gar keine Wareneingangsprüfung durchführen zu müssen mit der Folge, dass der Zulieferer in Kenntnis dieses Rügeverzichts für im Rahmen einer beim Käufer durchgeführten Wareneingangsprüfung eigentlich feststellbare Fehler in jedem Fall dennoch haftet.

Die Annahme eines – gegen § 377 HGB – Fortbestands der Haftung des Zulieferers dafür, dass sein Kunde seine gesetzlichen Obliegenheiten nicht wahrnimmt, ist zwar branchenüblich, dennoch einigermaßen abstrus. Der BGH hat in ständiger Rechtsprechung einer solchen Branchenüblichkeit eine klare Absage erteilt. Im Urteil vom 17. September 2002,⁴² ein Fall aus der Zulieferbranche, sagt der BGH unmissverständlich und im Klartext: „Auch ein bestehender Handelsbrauch kann aber nicht von jeder Untersuchungspflicht entbinden. Gäbe es einen solchen, so wäre dies ein unbeachtlicher Missbrauch. Das gilt erst recht, soweit sich die Revision auf Branchenüblichkeit beruft. Ist eine sachlich gebotene und zumutbare Art der Untersuchung nicht branchenüblich, so verdient eine solche Übung keinen rechtlichen Schutz.“⁴³ In dieser Entscheidung weist der BGH zutreffend darauf hin, dass die Prüfpflicht für Zulieferteile schon im eigenen Interesse insbesondere dann besteht, wenn der Käufer im Verhältnis zu seinem Kunden in der nächsten Stufe der Wertschöpfungskette durch eine Qualitätssicherungsvereinbarung zu besonderen Prüfungen – einschließlich prozessbegleitender, der BGH spricht von „Zwischenkontrollen“, Prüfungen –

34 BGH, Urt. v. 13.6.2006, X ZR 167/04, NJW-RR 2006, 1309.

35 BGH, Urt. v. 9.2.2010, X ZR 82/07.

36 Fehlervermeidung ist eine zentrale Forderung in allen Phasen der Produktentstehung und der Produktherstellung der ISO/TS 16949. Sie wird in 3.1.4 definiert als „Produkt- und Produktionsprozessentwicklung, um die Herstellung fehlerhafter Produkte zu vermeiden“.

37 Deshalb wird in der Anm. zu ISO/T 16949 – 7.4.1 ausdrücklich hervorgehoben: „Obige genannte beschaffte Produkte umfassen alle Produkte und Dienstleistungen, die Einfluss auf die Erfüllung der Kundenanforderungen haben...“.

38 Urt. v. 5.10.2005, VIII ZR 16/05, ZIP 2006, 235; Kessel/Passauer, Einkaufsbedingungen in der Automobilindustrie, Betriebsberater 2004, 1974, 1975; Kannowski, Betriebsberater 2007, 2301, 2303.

39 In anderen Rechtsordnungen, etwa in Österreich, ist der Ausschluss des § 377 HGB – dort jetzt § 377 UBG – durch AGB zulässig. Dort gilt auch nicht mehr die „unverzügliche“ Rügepflicht, sondern es reicht die Rüge in angemessener Frist.

40 Kessel/Passauer, a. a. O. (Fn. 38).

41 Selbst die VDA-Konditionenempfehlungen für die Einkaufsbedingungen der deutschen OEM enthalten den Verzicht.

42 X ZR 248/00, BGHReport 2003, 285.

43 Die Rechtsprechung entspricht der Praxis: Ford etwa fordert in seinen ergänzenden Bestimmungen zur ISO/TS 16949: „The organization shall have incoming quality measures and shall use those measures as key indicators of subcontractor quality management, unless waived in writing by Supplier Technical Assistance. Any incoming quality inspection shall be consummated with the risk and quality impact of each subcontractor.“

verpflichtet ist, weil mit einem „Weiterfressen“ des Fehlers des Zulieferteils zu rechnen ist.

Die Diskussion ist um den Rügeverzicht nach § 377 HGB jedenfalls unter der vertraglichen Geltung der ISO/TS 16949 allenfalls noch akademisch. Es spielt wegen der rechtsverbindlichen Vertragsqualität der ISO/TS 16949 in der Regresskette der Wertschöpfungskette auch nach der Rechtsprechung des BGH keine Rolle, ob § 377 HGB abbedungen ist oder nicht. Der nur auf Kostenvermeidung zielende Verzicht auf die Wareneingangsprüfung widerspricht diametral dem Gesetz und dem in der Wertschöpfungskette unter dem Regime der ISO/TS 16949 absolut vorherrschenden Grundsatz des Vorrangs der Fehlervermeidung.

3.2 Vorrang der Fehlerfreiheit des Produkts

Vorrang hat immer die Fehlerfreiheit des Endprodukts, die nur gewährleistet ist, wenn schon in den Entstehungsprozessen in Summe vor allem die kritischen Merkmale festgelegt werden. Die ISO/TS 16949 definiert sie in 3.1.2 als „Besondere Merkmale“. Das sind alle Produkt- und Produktionsparameter, die vor allem für die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Bauteils von Bedeutung sein können. Sie werden vom zwingenden Untersuchungsumfang nach der Rechtsprechung des BGH zu § 377 HGB⁴⁴ erfasst und sind (früher als „zugesicherte Eigenschaften“) i. d. R. als wesentliche Beschaffenheitsmerkmale i. S. von § 434 BGB anzusehen. Sie können je nach Bedeutung auch als Beschaffenheitsgarantien i. S. von § 443 BGB verstanden werden, weil ihre unbedingte Einhaltung i. d. R. unverzichtbar ist.⁴⁵ Sie sind als Kundenforderung zu beachten (ISO/TS 16949 -7.3.2.1), aber auch bereits im Produktentwicklungsprozess vom Lieferanten selbst zu bestimmen (ISO/TS 16949 - 5.5.2.1 und 7.2.1.1). In der Praxis wird die Rechtsbedeutung der Besonderen Merkmale oft vernachlässigt, obwohl ihre Festlegung eine Rechtspflicht des Lieferanten nach der ISO/TS 16949 ist und obwohl sie auch dem Schutz des Lieferanten dienen können, wenn er sie in die Spezifikatio-

nen, Zeichnungen und vereinbarte Prüfpläne aufnimmt und dadurch ihre Prüfung in der Weiterverarbeitung wegen der Regelungen der ISO/TS 16949 zu den Pflichten im Beschaffungsprozess erzwingt.

3.3 Prüfpflicht für Besondere Merkmale

Alle Besonderen Merkmale und sonstigen Parameter als Beschaffenheitsangaben (man spricht i. d. R. von „Spezifikationen“) müssen in jeder folgenden Stufe der Wertschöpfungskette einer permanenten Prüfung unterzogen werden.⁴⁶ Präziser als die ISO 9001 - 7.4.3 erzwingt die ISO/T 16949:2009 in 7.4.3.1 völlig unabhängig davon, ob § 377 HGB abbedungen ist oder nicht, die prozessbegleitende Prüfung beschaffter Zulieferteile: „Die Organisation muss einen Prozess haben, der die Qualität beschaffter Produkte sicherstellt (s. 7.4.3). Hierzu sind eine oder mehrere der folgenden Methoden anzuwenden:

- Erhaltung und Auswertung statistischer Daten durch die Organisation,
- Eingangsprüfung, z.B. Stichproben auf der Basis von Leistungen ...“.

In der Praxis werden dafür je nach Bauteil statistische Prozesskontrollen durchgeführt. Dafür gibt es klare und ebenso allgemeingültige Anweisungen etwa nach dem global angewandten Handbuch für Statistical Process Controls (SPC).⁴⁷ Die Forderung selbst wird in ISO/TS 16949 - 8.1.1 ausdrücklich erhoben.⁴⁸

Der Regelfall der prozessbegleitenden Prüfung ist auch ohne Zwang mit dem Grundgedanken des § 377 HGB zu vereinbaren. Die Einschränkung der Rügepflicht nach § 377 Abs. 1 HGB mag je nach Produkt begründet sein, weil die eventuelle Fehlerhaftigkeit beim Wareneingang etwa ohne funktionsbestimmte Anwendung nicht festgestellt werden kann. Diese Feststellung ist oft erst im Einbauprozess möglich, der i. d. R. eine Vielzahl von Fertigungsschritten umfasst, die einer „unverzöglichen“ Mängelrüge entgegenstehen können. Dann muss die Prüfung an der Stelle erfolgen, an der sie tunlich und technisch mög-

44 Die Rügeobliegenheit dient auch dazu, dem Lieferanten die notwendigen Hinweise auf mögliche Fehlerquellen oder -ursachen in seiner Produktion zu geben, die er aus eigener Kenntnis nicht immer feststellen kann, etwa weil der Fehler erst in der Weiterverarbeitung beim Kunden auftritt; BGH, UrT. v. 17.9.2002, X ZR 248/00, BGHReport 2003, 285.

45 BGH, UrT. v. 29.11.2006, VIII ZR 92/06, Tz. 20, NJW 2007, 1346. Der BGH wendet bei der stillschweigenden Annahme einer Beschaffenheitsgarantie wegen der weitreichenden Haftungsfolgen Zurückhaltung an. In der Praxis sollte deshalb stets ausdrücklich festgelegt werden, welche Merkmale als Beschaffenheitsgarantien gelten sollen. Das gilt insbesondere für alle Merkmale, deren Einhaltung und Funktionsfähigkeit der Zulieferer selber nicht prüfen kann, etwa weil eine Prüfung die Implementierung im fertigen Fahrzeug erfordert.

46 Auch das ist nach der Entscheidung des BGB X ZR 248/00 nichts Neues. Zu Recht weist der BGH auf den Inhalt der zwischen den Parteien geschlossenen Qualitätsvereinbarung hin. Danach besteht als branchenüblich stets die Pflicht zur Prüfung von Zulieferteilen oder bei allen Prozessänderungen. Bemerkenswert ist dazu das Urteil des OLG Nürnberg v. 25.11.2009, 12 U 715,09 (BeckRS 2010, 00067). Danach kann der Verzicht auf eine Wareneingangsprüfung beim Lieferanten gegenüber seinem Vorlieferanten eine ihn zum Schadensersatz verpflichtende Nebenpflichtverletzung sein, wenn produktbedingt mit erheblichen Mangelfolgeschäden beim Käufer, der die nicht geprüften Vorprodukte weiterverarbeitet, gerechnet werden muss.

47 Statistical Process Control (SPC), Reference Manual, 2. Edition 2005, DaimlerChrysler Corporation, Ford Motor Company, General Motors Corporation. Der Zweck der SPC als Maßnahme der Fehlervermeidung wird darin definiert (S. 7): „It is much more effective to avoid waste by not producing unusable output in the first place – a strategy of prevention.“ Die meisten OEM stellen in Ergänzung der ISO/TS 16949 in besonderen Bestimmungen (Customer Specific Requirements - CSC) besondere Forderungen. Das SPC-Handbuch ist danach Bestandteil des PPAP-Regelwerks für die Serienherstellung. In 4.29 der CSC von Ford etwa wird zwingend eine prozessbegleitende Prüfung verlangt, gerade wenn bilateral vertragsrechtlich eine Wareneingangsprüfung abbedungen wurde: „The organization shall have incoming quality measures and shall use those measures as key indicators of subcontractors quality management, unless waived in writing by Supplier Technical Assistance. Any incoming quality inspection shall be consummated with the risk and quality impact of each subcontractor.“

48 „Für jeden Prozess müssen geeignete statistische Methoden im Rahmen der Qualitätsvorausplanung festgelegt und in den Produktionslenkungsplan aufgenommen werden.“ Ergänzend sind in ISO/TS 8.2.2.3 in festgelegten Intervallen Produktaudits nach Stichprobenplänen vorgeschrieben. Diese Prüfmethoden soll die Einhaltung aller „internen und externen“ Prozessanforderungen sichern.

Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette

49 BGH, Urt. v. 10.1.2006, X ZR 58/03 – Doppelmuffe, NJW-RR 2006, 851, Tz. 19.

50 Auch dieser Gedankengang findet sich in der zitierten Entscheidung des BGH vom 17.9.2002 wieder: Dem Käufer von Zulieferteilen muss an einer Eingangsprüfung gelegen sein, „weil diesbezügliche Mängel mit erheblicher Wahrscheinlichkeit zu Fehlern an den von ihr (der Klägerin, der Verfasser) gefertigten Kabelabschnitten führten und damit nicht nur ganze Produktionspartien unbrauchbar werden konnten, sondern für den Fall des bestimmungsgemäßen Einbaus in Kraftfahrzeuge noch wesentlich weitergehende Mangelfolgeschäden drohten“.

51 Die von der ISO/TS 16949 verlangte Beachtung der Wechselwirkung der Prozesse und Produkte wird in einem sog. „Boundary Diagram“ definiert, mit dem zugleich die Schnittstellen zu anderen Bauteilen und Systemen angesprochen wird. Das Ford FMEA-Handbuch – 3-10 – spricht von „interface matrix“. Alle OEM geben Schnittstellenverantwortlichkeiten verbindlich vor.

52 Ford etwa legt die Bewertung im FMEA-Handbuch (6-2) fest: „All products and processes have features described by characteristics that are important and need to be controlled. However, some characteristics (called Special Characteristics) require extra attention/efforts to minimize the risk of adverse consequences. Special Characteristics are those product or process characteristics that affect vehicle or process safety, compliance with government regulations, or customer satisfaction, and for which specific actions are required to ensure products will meet all engineering requirements as well as requirements for operator safety.“ Die Besonderen Merkmale erhalten eine – je nach OEM oder 1st TIER unterschiedliche – spezielle Kennzeichnung.

53 Nach ISO/T 16949 - 7.5.1.1 muss der Produktionslenkungsplan (Control Plan) zwingend für die Vorserie und die Serie erstellt werden, „der die Ergebnisse der Design-FMEA und Prozess-FMEA berücksichtigt“. Beide FMEAs und der Produktionslenkungsplan sind „lebende Dokumente“, die stets den Erfahrungen mit dem Ziel der Null-Fehler-Qualität angepasst werden müssen. Das APQP-Handbuch, Kap. 6, definiert deshalb: „Ultimately, the control plan remains a living document, reflecting the current methods of control, and measurement system used. The control plan is updated as measurement systems and control methods are evaluated and improved.“

54 „Freigabe“ eines Produkts oder eines Prozesses beinhaltet jedenfalls in den Regelwerken der Automobilzulieferindustrie keine rechtsgeschäftliche Genehmigungserklärung des freigebenden Kunden, auf die sich der Lieferant berufen könnte. Jede Freigabe beruht in erster Linie auf den Erklärungen des Lieferanten. Sie ist deshalb Erlaubnis des Kunden auf der Grundlage der selbstverpflichtenden Erklärungen des Lieferanten.

lich ist. In diesen Fällen kann von einem verdeckten Mangel ausgegangen werden, der, wenn er festgestellt wird oder festgestellt werden kann, nach § 377 Abs. 3 HGB unverzüglich anzuzeigen ist, um die Rechte des Käufers zu wahren.⁴⁹

3.4 Fehler-Möglichkeiten- und Einflussanalyse (FMEA)

Der Umfang der SPC-Prüfungen richtet sich nach dem von einem Zulieferteil ausgehenden Risiko insbesondere für die Funktionsfähigkeit des Bauteils, in das das Zulieferteil eingebaut wird.⁵⁰ Das Risiko wird produktspezifisch durch Fehler-Möglichkeiten- und Einfluss-Analysen (FMEA) festgestellt, die Kunde und Lieferant vereinbaren. Die Design- (oder Konstruktions-) FMEA befasst sich mit den Risiken aus der Festlegung der konstruktiven Merkmale eines Bauteils. Die Prozess-FMEA prüft die Risiken in ihrer Funktion.⁵¹ Aus beiden FMEAs wird bauteilspezifisch eine Risikokennziffer (RPN = Risk Priority Number) ermittelt, die für die Einordnung der Bedeutung des Bauteils und seine Kennzeichnung maßgeblich ist. Je höher die RPN ist (maximal zehn), desto kritischer wird das Bauteil als sicherheits- oder funktionsrelevant bewertet.⁵² Die Ergebnisse der Design-FMEA und der Prozess-FMEA gehen als maßgebliche Parameter in den Produktionslenkungsplan ein,⁵³ der vom Kunden gegenüber seinem Lieferanten freigegeben werden muss. In der „Freigabe“ des Produktionslenkungsplans einschließlich der i. d. R. darin vereinbarten Prüfungen sind die Forderungen des Kunden enthalten, die er zur fehlerfreien Herstellung des Zulieferteils für seine Zwecke als geboten erachtet und die ihn davor schützen, fehlerhafte Teile weiterzuverarbeiten.⁵⁴

Fehlt einem Zulieferteil etwa die in der Zeichnung bestimmte Festigkeit oder Materialeigenschaft, ist der Ausfall des damit bestückten Bauteils wegen des zu erwartenden schnellen Verschleißes mangels der Festigkeit absehbar, das Fahrzeug fällt kurzfristig aus. Der nächst höhere Kunde muss deshalb nach ISO/TS 16949 - 7.4.3.1 die Festigkeit des Zulieferteils zwingend prüfen, gleichgültig, ob er oder sein Lieferant die Festigkeit entgegen der

ISO/TS 16949 als „Besonderes Merkmal“ gekennzeichnet hat. Es ist auch gleichgültig, ob eine Prüfpflicht nach § 377 HGB ausgeschlossen ist. Die übergeordnete kollektive Verantwortlichkeit zur Fehlervermeidung in der gesamten aufsteigenden Wertschöpfungskette geht immer vor. Die Unterlassung der Prüfung ist eine Pflichtverletzung nach § 280 Abs. 1 BGB, die beide trifft.⁵⁵

4 Pflicht zur prozessbegleitenden Prüfung

Für den Regress etwa des 1st TIER gegen seinen Lieferanten stellen sich hier die Weichen: Sicher ist der Lieferant, der ein fehlerhaftes Teil geliefert hat, dem Grunde nach haftbar. Hat aber sein Kunde die ihm nach der ISO/TS 16949 - 7.4.3.1 zwingend auferlegte Wareneingangsprüfung oder die prozessbegleitende Prüfung der beschafften Produkte (ISO/TS 16949 - 7.4.3) als danach vertraglich bestehende eigene – verschuldensunabhängige – Obliegenheit⁵⁶ unterlassen, kann der Lieferant den Einwand des Mitverschuldens und der Verletzung seiner Obliegenheit zur Schadenminderung⁵⁷ gegen seinen Kunden erheben.⁵⁸

Die Wahrnehmung dieser Obliegenheit ist notwendige Bedingung für die weitere wesentliche Forderung der ISO/TS 16949, der Vorschrift über die „Lenkung fehlerhafter Produkte“ (ISO/TS 16949 - 8-3), in der es um die durch Notfallpläne zu unterlegende Strategie der Vermeidung der Fehlerausweitung, also der Schadenminderung in den weiteren Stufen der Wertschöpfungskette, geht. Die Rechtspflicht zur Schadenminderung ist nicht auf die Prüfung des Zulieferteils beschränkt, sondern schließt, wenn es etwa zum Verbau fehlerhafter Zulieferteile gekommen ist, die unverzügliche Information der Beteiligten in der aufsteigenden Wertschöpfungskette ein. ISO/TS 16949 - 8.3.3 schreibt vor: „Kunden müssen im Falle einer Lieferung fehlerhafter Produkte umgehend informiert werden.“

5 Schutzfunktion der Rückverfolgbarkeit

In der Praxis scheitert diese in der ganzen Lieferkette geltende Pflicht zur Schadenminderung – trotz entgegenstehender Bestimmungen vor allem auch in Qualitätssicherungsvereinbarungen – häufig an der fehlenden Rückverfolgbarkeit fehlerhaft hergestellter und gelieferter Bauteile, obwohl die ISO/TS 16949 in 7.5.3.1 die Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit zwingend vorschreibt. Die für die Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit notwendige Kennzeichnung von Bauteilen wird oft aus Kostengründen unterlassen. Dabei wird in Kauf genommen, dass der Schadensumfang diese Kosten um ein Vielfaches übersteigt, wenn nicht nachvollzogen werden kann, in welche Fahrzeuge auch nur wenige fehlerhafte Bauteile einer Liefercharge eingebaut wurden.⁵⁹

Die nach der ISO/TS 16949 geforderte Berücksichtigung der Wechselwirkung aller Leistungen innerhalb der Wertschöpfungskette⁶⁰ entfaltet im Ergebnis eine Schutzwirkung für den fehlerhaft liefernden Lieferanten: Der fehlerhaft liefernde Zulieferer kann nicht für den Schaden haftbar gemacht werden, der entsteht, weil sein Kunde die ihm obliegende und seinem Kunden geschuldete Prüfpflicht und Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit verletzt hat. Das ist auch deshalb anzunehmen, weil der untere TIER den Umfang des durch sein fehlerhaftes Teil verursachten Schadens nicht einschätzen kann.

6 Fazit

Die ISO/TS 16949 ist ein prozessorientiertes Regelwerk. Sie gibt ein System der Herstellung fehlerfreier Produkte in kollektiver Verantwortlichkeit aller in der Wertschöpfungskette Beteiligten einschließlich der OEM vor. Indem sie Vertragsbestandteil ist, sind die Organisationspflichten unmittelbar Vertragserfüllungspflichten, deren Verletzung zur Haftung im Umfang der Verantwortlichkeit in der jeweiligen Stufe der Wertschöpfungskette führt. Die Verletzung ihres normativen Inhalts und der daraus folgenden Pflichten zur Fehlervermeidung begründen

für den Lieferanten den Einwand des Mitverschuldens nach § 254 BGB und der Verletzung der Schadenminderungspflicht. Daraus ergibt sich ein Korrekturbedarf für den Technischen Faktor und seine Bezugnahme auf Referenzmärkte. Eigene Fehler der OEM müssen anspruchsmindernd Berücksichtigung finden. Es ist schwer vorstellbar, dass ein Rückruf wegen einbaubedingt scheuernder Leitungen, wie kürzlich bei VW, ausschließlich zulasten der Zulieferer gehen kann.

55 ISO/TS 16949:2009 definiert in 3.1.2 „Besondere Merkmale“ – sie sind oft als Beschaffenheits- oder Haltbarkeitsgarantien nach § 443 BGB zu werten –: „Produktmerkmale oder Produktionsparameter, die Auswirkungen auf die Sicherheit oder Einhaltung behördlicher Vorschriften, die Passform, die Funktion, die Leistung oder die weitere Verarbeitung des Produkts haben können.“ Wesentlich dabei ist der Begriff der „Funktion“ als Schnittstellenbegriff für die Bedeutung des Bauteils im Kontext aller Bauteile eines funktionierenden Endprodukts. Der Begriff der Funktion spielt künftig vor allem im Bereich der Fahrzeugelektronik ab der Einführung der ISO 26262 im Jahr 2011 eine entscheidende Rolle, weil sie den von der Norm postulierten Beitrag zur Fahrzeugsicherheit definiert. Skeptisch dazu: Helmig in PHI 2010, 214.

56 BGH, Urt. v. 11.10.2007, VII ZR 99/06; BGH, Urt. v. 2.9.2010, VII ZR 110/09.

57 BGH, Urt. v. 2.9.2010, VII ZR 110/09.

58 Die Verantwortlichkeit für die Wahrnehmung der Obliegenheiten sowohl für die beschafften wie für die eigenen, damit hergestellten, Produkte liegt in der Organisationsverantwortung des Managements. Das Management, etwa des TIER 1, das nach ISO/TS 16949 – 4.1 lit. b) „die Abfolge und Wechselwirkungen“ aller Prozesse festlegt. Lässt es vertragliche Vereinbarungen zum Verzicht auf die Wareneingangsprüfung zu, ohne zugleich die erforderlichen prozessbegleitenden Prüfungen etwa im Produktionslenkungsplan sicherzustellen, ist von einem Organisationsverschulden auszugehen.

59 Helmig, a. a. O. (Fn. 13), 117.

60 ISO/TS 16949 - 02 lit.b).

Impressum

Herausgeber: Kölnische Rückversicherungs-
Gesellschaft AG, Theodor-Heuss-Ring 11,
50668 Köln
www.genre.de/phi

Redaktion: RAin Regina Dahm-Loraing
(verantwortlich); RA Dr. Axel Horster;
RA Dr. Mathias Schubert;
Dipl.-Übersetzerin Ursula Smoll

Anschrift der Redaktion:
Theodor-Heuss-Ring 11, 50668 Köln
Telefon (0221) 9738 1650
Fax (0221) 9738 453
Email rlorain@genre.com; smoll@genre.com

Zitiervorschlag: PHI, Jahr, Seitenzahl

© Kölnische Rückversicherungs-Gesellschaft AG 2011

Die veröffentlichten Beiträge genießen urheberrechtlichen Schutz, solche mit Angabe des Verfassers stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar.