

Telegramm

Nachrichten und Informationen
für die Entwicklungspartner der
Automobilhersteller

Postfach 8 04 62
10004 Berlin
Behrenstraße 35
10117 Berlin
Tel. +49 30 897842-0
Fax +49 30 897842-600

Nr. 46 (41. Jg.)
19.11.2010

Bericht von der Herstellergruppenversammlung III/Teile und Zubehör am Freitag, 12. November 2010, im Rahmen der VDA-Mitgliederversammlung in Berlin

Mit einer Erläuterung der Lage der Teile- und Zubehörunternehmen in der Automobilindustrie eröffnete **Dr. Jürgen Geißinger**, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schaeffler-Gruppe und Vorsitzender der Herstellergruppe III im VDA, die Versammlung vor rund 150 Teilnehmern im Hotel Grand Hyatt am Potsdamer Platz in Berlin. Demnach biete die aktuelle Konjunkturlage weniger Anlass zur Sorge als die Versorgungslage mit Vorprodukten aufgrund der gestiegenen Nachfrage. Teilweise würden schon wieder Rekordumsätze erzielt; auch bei Zulieferern mit Schwerpunkt Nutzfahrzeugen „gehe es wieder aufwärts“. Die Finanzierungsprobleme seien in der Branche noch nicht ausgestanden, allerdings ließen die Kreditvergaberestriktionen nach. Problematisch sei, dass es trotz Insolvenzen zu keinem Kapazitätsabbau gekommen sei. Als Erfolg wertete Dr. Geißinger die Novelle der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), wozu der europäische Zuliefererverband CLEPA in Zusammenarbeit mit dem VDA maßgeblich beigetragen hätte. Als kommende Herausforderungen bezeichnete er die Preis- und Kostenentwicklung bei Rohstoffen, Energie und Personal. Bei den anstehenden Produktpreisverhandlungen müssten die Zulieferer „standhaft bleiben“.

VDA-Präsident **Matthias Wissmann** hob das hohe Engagement der Vertreter der Mitgliedsunternehmen in den Gremien des VDA hervor. So trage gerade die Beteiligung in den Ausschüssen maßgeblich zur Durchschlagskraft des Verbandes bei. Die Koordination von Herstellern und Zulieferern unter einem Verbands-Dach gelte in Frankreich als Vorbild. Hinzu komme, dass die Branche aus der Krise von 1993/94 gelernt – damals seien rund 100.000 Arbeitsplätze abgebaut worden – und diesmal die Stammebelegschaften weitgehend stabil gehalten habe. Das zahle sich jetzt im Aufschwung aus. Die Nationale Plattform Elektromobilität biete mit einer Fördersumme von 500 Mio. Euro für Hochschulen, Forschungsinstitute und Förderregionen bis Ende 2011 eine gute Grundlage zur Erprobung von Elektrofahrzeugen. Allerdings stelle sich die Frage des weiteren Förderrahmens, insbesondere bei Batterien, um den Vorsprung Asiens aufzuholen, und bei der Markteinführung von Elektroautos. Von der EU drohe derweil eine Benachteiligung des Diesels durch Pläne, die Steuern für Dieselmotoren auf ein Mindestniveau zu erhöhen. Im Raum stünden auch weiter die Bestrebungen einer überzogenen CO₂-Reduktion für leichte Nutzfahrzeuge. „Erfolgreich in schwerer Zeit“ sei die IAA Nutzfahrzeuge verlaufen. „Mit demselben Elan gehen wir an die IAA Pkw 2011.“ Die Aussteller-Resonanz sei schon jetzt außerordentlich hoch. Der VDA selbst sei mit der Zusammenlegung von drei Standorten auf einen in Berlin noch effizienter und schlagkräftiger geworden.

Dr. Kay Lindemann, stellvertretender VDA-Geschäftsführer, hob in seinem Überblick über die Konjunktur- und Absatzlage der deutschen Automobilindustrie die gute Pkw-Marktentwicklung in den „BRIC-Staaten“ Brasilien, Russland, Indien und vor allem China hervor. Eher moderat verlaufe dagegen die Entwicklung in den USA. Der westeuropäische Markt sei schwach, während sich der deutsche Heimatmarkt gemessen an den Erwartungen nach Auslaufen der Umweltprämie als „positive Überraschung“ erwiesen habe. Als Marktrisiken bezeichnete Dr. Lindemann protektionistische Tendenzen einschließlich der Währungspolitik, die weitere Entwicklung der Finanzmärkte, Immobilien- und Rohstoffpreise sowie mögliche inflationäre Tendenzen in China. Auf dem Inlandsmarkt erwartet der VDA gut 2,9 Mio. Pkw-Neuzulassungen im laufenden Jahr und rund 3,1 Mio. Neuzulassungen 2011. Bei Nutzfahrzeugen lägen nach dem Rückschlag 2008/2009 alle wichtigen Märkte „im Plus“, 2011 werde das Geschäft voraussichtlich weiter an Fahrt gewinnen.

Prof. Dr. Stefan Bratzel sprach von einem „Umbruch“, in dem sich die weltweite Automobilbranche mit ihren derzeit 18 großen, global agierenden Herstellern befinde. Die Branche erlebe eine „Neuerfindung“ des Automobils mit neuen Akteuren – vor allem aus China und Indien – und neuen Unternehmenskonstellationen am Markt. Hinzu kämen neue Märkte und neue Kunden, so der Lehrstuhlinhaber am Center of Automotive Management an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach. „Die 100 umsatzstärksten Zulieferer stammen überwiegend noch aus den alten Märkten“, so Prof. Bratzel in seinem Gastvortrag über die „Markt- und finanzielle Performance der globalen Automobilhersteller“. Bezogen auf Gewinne und Umsatzrenditen gehöre 2010 zu den besten Jahren der Automobilgeschichte. Allerdings habe die Krise zu einer erhöhten Verschuldung der Unternehmen geführt.

Positiv seien die über die Krise ungebrochen hohen FuE-Quoten der Branche von jährlich konstant rund vier Prozent am Umsatz seit 2006. Die hohe Volatilität der Automobilmärkte erschwere allerdings die Planbarkeit. Die Hersteller und Zulieferer müssten mit dem „Erfolgsfaktor Flexibilität“ reagieren: Verbreitung des Kundenstamms, Produkt- und Marktdiversifizierung, Innovationsstärke, schlanke Kostenstruktur und überschaubare Schuldenquote.

Peter Tyroller, Vortandsmitglied der Robert Bosch GmbH und Präsident der CLEPA, berichtete über die Aktivitäten im europäischen Zuliefererverband. Zu den Aufgaben von CLEPA gehöre, die Vorstellungen der Zulieferer zu koordinieren, daraus Ziele zu formulieren und diese mit den Vorstellungen des europäischen Automobilverbands ACEA in Einklang zu bringen, um gegenüber der EU mit einer Stimme zu sprechen. Auf diesem Weg habe CLEPA zur Durchsetzung eines fairen Wettbewerbs im Aftermarket beigetragen und setze sich nun in Brüssel für eine fairen Welthandel ein. Auch bei den Beratungen zum EU-Programm CARS21 sitze CLEPA mit am Tisch. Tyroller: „Eine starke CLEPA ist im Interesse der Zuliefererindustrie wie auch jeden einzelnen Mitgliedsunternehmens.“ Der VDA bleibe dabei ein wichtiger „Mitspieler“ bei CLEPA.

Zur aktuellen Situation in der Zuliefererindustrie referierte VDA-Geschäftsführer **Klaus Bräunig**. So liege die Kapazitätsauslastung wieder oberhalb von 80 Prozent. Die Auftragseingänge seien seit Herbst 2009 positiv, die Umsätze stiegen bei im Wesentlichen stabiler Beschäftigungslage insgesamt deutlich an. Die Branche erwarte allerdings auch weiter Übernahmen und Fusionen; in Deutschland würden Unternehmen durchaus noch unter Konsolidierungsdruck geraten. Bräunig stellte den Mehrwert des VDA für Zuliefererunternehmen heraus. Dazu zählten als jüngste Beispiele die Blitzumfrage zur Finanzierungssituation, die Unterstützung des Aftermarket-Geschäfts, die GVO-Neuregelung, darüber hinaus unter anderem die Bereitstellung von Rohstoff-Informationen, das aktualisierte VDA-Ratingtool, das VDA-Vorsorgemangement und VDA-Gemeinschaftsstände auf Auslandsmessen. Hinzu komme die politische Arbeit des VDA mit Nutzen auch für die Zulieferer wie bei der Jahreswagenbesteuerung, der EU-Energiesteuerrichtlinie (Verteidigung des Diesel-Privilegs) und der Ökosteuern (weitgehende Beibehaltung der Entlastung für energieintensive Betriebe). Bräunig dankte den HG III-Mitgliedern für ihre Unterstützung und warb dafür, dass sich die Vertreter dieser mitgliederstärksten Herstellergruppe im VDA weiter mit ihren Fragen und Anregungen an den VDA wenden.

Hans-Georg Frischkorn, Technischer Geschäftsführer des VDA, wies in seinem Vortrag zum Thema Elektromobilität darauf hin, dass die von der Bundesregierung bis 2020 angestrebten 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen lediglich gut zwei Prozent des Fahrzeugbestandes ausmachen würden. Gelingt es gleichzeitig, den Verbrennungsmotor um 25 bis 30 Prozent effizienter zu machen, bedeute das eine deutlich höhere CO₂-Reduktion, als das Elektroauto bis dahin leisten könne. Dennoch habe das Thema Elektromobilität auch heute schon eine hohe Bedeutung: Die deutsche Automobilindustrie werde ihre führende Wettbewerbsposition nur halten und weiterentwickeln können, wenn sie dieses Feld gemeinsam mit aller Energie angehe. In diesem Zusammenhang stehe auch der für Ende November erwartete Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität. Er beinhalte Roadmaps zu Schlüsseltechnologien wie elektrische Antriebe, Leistungselektronik, Batteriesysteme und -zellen sowie Leichtbau. Wichtig für Deutschland als künftigen Leitmarkt für Elektromobilität sei, dass die Batteriesysteme und -zellen in Deutschland entwickelt und hergestellt würden. Dazu sei eine „Förderkulisse für FuE inklusive einer Pilotfertigung“ notwendig. Insgesamt sei ein selbsttragender Markthochlauf nicht unmittelbar zu erwarten; vor allem in der Anlaufphase spielten daher die Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle, um das Leitmarktziel erreichen zu können. Die NPE erarbeite dazu einen Maßnahmenkatalog. Dieser umfasse eine Bandbreite verschiedener Instrumente, darunter finanzielle und steuerliche Gestaltungsmöglichkeiten, verkehrsrechtliche Anpassungen oder infrastrukturelle Voraussetzungen.

Arndt G. Kirchhoff von Kirchhoff Automotive berichtete aus der Arbeit des VDA-Mittelstandskreises. Wichtige aktuelle Themen im Mittelstandskreis seien die Frage der verstärkten Mitarbeiterbindung aufgrund der demografischen Entwicklung sowie die Kampf gegen Wirtschaftskriminalität im Unternehmen. Sehr bewährt habe sich das VDA-Ratingtool; es werde von den Zulieferern im VDA „zu praktisch 100 Prozent genutzt“. Die Mittelständler mit bis zu 2000 Mitarbeitern stellten im VDA mit rund 80 Prozent der Unternehmen die klare Mehrheit, so der Vorsitzende des Mittelstandskreises.

Der neue Vorsitzende des Vertriebsausschusses der Herstellergruppe III, **Klaus Deller** von der Knorr-Bremse AG, bekräftigte in seinem Bericht das Hauptziel der Ausschussarbeit: Problemstellungen der Zuliefererindustrie benennen, eine gemeinsame Position erarbeiten und diese gegenüber den Kunden, also den Automobilherstellern, vertreten. Ständige Themen seien die politische und konjunkturelle Lage, die Situation der Zuliefererindustrie einschließlich der Kostenentwicklung, die diesbezüglichen VDA-Aktivitäten sowie spezifische und mit anderen Ausschüssen „vernetzte“, meist kritische Themen wie Einkaufsbedingungen, Standardisierung und Gewährleistungsfragen. Darüber hinaus führe der Vertriebsausschuss Ad-hoc-Umfragen unter seinen Mitgliedern etwa zu veränderten Zahlungsfristen oder Ratinganforderungen durch.

Prof. Dr. Peter Gutzmer, Schaeffler-Gruppe, berichtete abschließend über die großen Themen im Ausschuss Entwicklungsleiter HG III, voran die unternehmensübergreifenden Standardisierungsprojekte. Als „Leuchtturm“ nannte Prof. Gutzmer das Projekt „Elektronische Bremsregelsysteme/Steckersysteme“. Geplante Schwerpunkte für

2011 seien die Schaffung einer Grundlage für Kennzahlen in der Entwicklungseffizienz sowie die Batteriestandardisierung im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität.

Im Rahmen der VDA-Mitgliederversammlung wählten die Unternehmen der Herstellergruppe III ihre Mitglieder im VDA-Vorstand sowie ihren Beirat. Als Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern Frau Moll-Möhrstedt sowie die Herren Fehrenbach, Dr. Geißinger, Hagenmeyer, Härter, Kirchhoff und Kortüm bestätigt. Die Vorstandsmitglieder gehören automatisch dem Beirat der Herstellergruppe an. Insgesamt wurden in den Beirat die folgenden Persönlichkeiten der Zulieferindustrie gewählt:

Heinrich Baumann
Dr. Rolf Breidenbach
Peter Cölln
Dr. Elmar Degenhart
Klaus Deller
Erwin Doll
Franz Fehrenbach
Klaus A. Feldmann
Michael Gassen
Dr.-Ing. Jürgen Geißinger
Hein van Gerwen
Prof. Dr. Burkhard Göschel
Peter Grunow
Tobias Hagenmeyer

Hans-Georg Härter
Olaf Hedden
Ulrich Hülsbeck
Prof. Dr. Heinz K. Junker
Arndt G. Kirchhoff
Dr. Gerd Kleinert
Franz-Josef Kortüm
Helmut Kostal
Dr. Karl Krause
Dr. Karsten Kroos
Uwe H. Lamann
Wolfgang Maus

Didier Miraton
Gerti Moll-Möhrstedt
Dr. Rudolf Muhr
Felix von Nathusius
Manfred Neubert
Jörg Ohlsen
Jürgen Otto
Martin Putsch
Dr. Wolfgang Reuter
Jörg Riehle
Carl Heinrich Schmitt
Dr.-Ing. Martin Stark
Peter Tyroller
Dr. Thomas Waldhier
Alfred Weber
Dr. Bernd Welzel
Dr. Andreas Wolf
Bernhard Wolf
Dr. Stefan Wolf

J. Eberspächer GmbH & Co. KG
Hella KGaA Hueck & Co.
Vorwerk & Sohn GmbH & Co. KG
Continental AG
Knorr-Bremse AG
Röchling AG & Co KG
Robert Bosch GmbH
Modine Europe GmbH
Delphi Deutschland GmbH
Schaeffler GmbH
Benteler Automobiltechnik GmbH
Magna International
Behr GmbH & Co KG
GETRAG Getriebe- und Zahnradfabrik
Hermann Hagenmeyer GmbH & Cie. KG
ZF Friedrichshafen AG
Läpple AG
Huf Hülsbeck & Fürst GmbH & Co. KG
MAHLE GmbH
Kirchhoff Automotive GmbH
Kolbenschmidt Pierburg AG
Webasto AG
Leopold Kostal GmbH & Co. KG
Kiekert AG
ThyssenKrupp AG
Leoni Bordnetzsysteme GmbH & Co. KG
EMITEC Gesellschaft für
Emissionstechnologie mbH
Michelin Gruppe
Akkumulatorenfabrik Moll GmbH + Co. KG
Muhr und Bender KG
IFA ROTORION-Powertrain GmbH
SKF GmbH
EDAG GmbH & Co. KG
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
Keiper Recaro Group
Tenneco Automotive Heinrich Gillet GmbH
ORIS Fahrzeugteile Hans Riehle GmbH
Konvekta KKI Kälte- und Klima KG
Freudenberg & Co. KG
Robert Bosch GmbH
BERU AG
Mann + Hummel GmbH
F.S. FEHRER Automotive GmbH
Licos Trucktec GmbH
WOCO Industrietechnik GmbH
ElringKlinger AG

VDA-Präsident Wissmann einstimmig für zwei weitere Jahre gewählt

VDA-Präsident Matthias Wissmann ist auf der VDA-Mitgliederversammlung in Berlin vom VDA-Vorstand in seinem Amt bestätigt und einstimmig für zwei weitere Jahre gewählt worden. Die weiteren Präsidiumsmitglieder und Vize-Präsidenten wurden ebenfalls einstimmig wiedergewählt: Dr. Jürgen Geißinger, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schaeffler Gruppe; Dr.-Ing. E. h. Bernard Krone, Inhaber und Vorsitzender des Beirats der Bernard Krone Holding GmbH & Co. KG; und Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG.

Gewählte Mitglieder des VDA-Vorstandes sind: Matthias Wissmann, (Präsident) VDA; Dr.-Ing. Jürgen Geißinger (Vizepräsident) Schaeffler GmbH; Dr. Bernard Krone (Vizepräsident), Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH; Dr. Dieter Zetsche (Vizepräsident), Daimler AG; Nick Reilly, Adam Opel GmbH; Franz Fehrenbach, Robert Bosch GmbH; Tobias Hagenmeyer, Getrag Corporate Group; Hans-Georg Härter, ZF Friedrichshafen AG; Dipl.-Wirtsch.-Ing. Arndt G. Kirchhoff, Kirchhoff Automotive GmbH & Co. KG; Franz-Josef Kortüm, Webasto AG; Bernhard Mattes, Ford-Werke GmbH; Gerti Moll-Möhrstedt, Akkumulatorenfabrik Moll GmbH & Co. KG; Matthias Müller, Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG; Dr. Norbert Reithofer, Bayerische Motoren Werke AG; Dr. Georg Pachta-Reyhofen, MAN Nutzfahrzeuge AG; Ulrich Schöpker, Schmitz Cargobull AG; Rupert Stadler, Audi AG; Jürgen Spier, Spier GmbH & Co. Fahrzeugwerk KG; Prof. Dr. Martin Winterkorn, Volkswagen AG.

+

Compliance – VDA-Umsetzungsworkshop am 7. Dezember 2010 in Berlin

Der VDA wird zu dem aktuellen Thema „Compliance“ am Dienstag, 7. Dezember 2010 in Berlin in Kooperation mit der Steinbeis-Hochschule (School of Governance, Risk & Compliance) und PricewaterhouseCoopers einen Workshop für seine Mitgliedsunternehmen anbieten.

Mit dieser Fachveranstaltung richten wir uns vorrangig an das Management der mittelständischen Unternehmen im VDA, die mit der Umsetzung von Compliance-Systemen befasst sind. Im Workshop sollen zunächst Verfahren zur Identifizierung relevanter Compliance-Risiken vorgestellt und beispielhaft erarbeitet werden. In einem zweiten Teil sollen Ansatzpunkte für den Aufbau einer schlanken Compliance-Organisation behandelt werden. Die Moderatoren und Referenten sind erfahrene Praktiker aus der Beratung bzw. Implementierung von Compliance-Strukturen in den Unternehmen in der Industrie.

Die Vermeidung zivil- und strafrechtlicher Haftung in Unternehmen ist seit einiger Zeit, insbesondere seit dem Bekanntwerden prominenter Fälle in der Wirtschaft wie auch in der Automobilindustrie ein neu entdeckter und stark wachsender Bereich in vielen Unternehmen. Vom Gesetzgeber, aber ebenso von den Kunden oder auch den Lieferanten veranlasste Compliance-Leitlinien stellen häufig mittelständische Unternehmen vor große organisatorische Herausforderungen. Mit der VDA-Fachveranstaltung wollen wir daher für den Mittelstand Praxishinweise geben, wie in kleineren Unternehmen Compliance-Strukturen geschaffen werden können.

Der VDA bietet diese Fachveranstaltung für seine Mitgliedsunternehmen kostenlos an. Das Programm und das Anmeldeformular finden Sie in der Anlage. Für Rückfragen steht Ihnen Frau Evelyn Zeisberg, Tel. (030) 8978 42-261, E-Mail: zeisberg@vda.de, zur Verfügung

+

Neuaufgabe Broschüre zum Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) erschienen

Das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) stellt die größte Bilanzrechtsreform seit dem Bilanzrichtliniengesetz von 1985 dar. BDI und Ernst & Young geben eine gemeinsame Broschüre über das BilMoG heraus, die den Unternehmen einen umfassenden Überblick über alle Neuregelungen und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Bilanzierung unter Berücksichtigung steuerlicher Aspekte gibt. Die Publikation soll den Unternehmen eine Hilfe bei der Anwendung der neuen Regelungen sein. Die Broschüre kann als pdf heruntergeladen werden unter:

http://bdi.eu/download_content/RechtUndOeffentlichesAuftragswesen/209-2010_BilMoG.pdf.

+

VDA: Pkw-Märkte in Russland und in den neuen EU-Ländern erholen sich

Das internationale Pkw-Geschäft zeigte sich im Oktober dynamischer als zunächst erwartet. Wichtigster Wachstumsträger waren die asiatischen Länder. Auch in Russland und in den Neuen EU-Ländern machte sich der Erholungstrend bemerkbar. Überraschend stark erwies sich im Oktober der chinesische Pkw-Markt. Mit insgesamt 994.400 Pkw wurden 29 Prozent mehr Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahresmonat. In den vergangenen Monaten hatte sich die monatliche Wachstumsrate auf etwa 20 Prozent verlangsamt. Dieser Trend wurde nun mit dem hohen Oktoberwert durchbrochen. Seit Jahresbeginn wurden in China mit über 9 Mio. verkauften Pkw gut 37 Prozent mehr Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahreszeitraum.

Der indische Pkw-Markt blieb weiter auf Wachstumskurs und verbuchte im abgelaufenen Monat mit 232.000 Einheiten einen Absatzzuwachs von 38 Prozent. Im bisherigen Jahresverlauf stieg die Nachfrage in Indien um rund ein Drittel auf knapp 2 Mio. Einheiten. Der Absatz deutscher Marken hat sich in den ersten zehn Monaten des Jahres mehr als verdoppelt (+135 Prozent), der noch niedrige Marktanteil stieg um mehr als einen Prozentpunkt auf 2,5 Prozent.

In den USA wurden im Oktober 947.100 Light Vehicles (Pkw und Light Trucks) verkauft. Vor dem Hintergrund einer leichten konjunkturellen Erholung wuchs der Automobilmarkt damit um gut 13 Prozent. Die deutschen Hersteller wuchsen sowohl im Pkw- als auch im Light-Truck-Segment schneller als der Markt; bei den Light Trucks konnten sie ihren Absatz im Oktober sogar um mehr als ein Drittel steigern. Der gesamte US-Markt für Light Vehicles stieg in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres um knapp 11 Prozent auf gut 9,5 Mio. Fahrzeuge.

Das brasilianische Automobilgeschäft zeigte sich im Jahresverlauf eher unbeständig. Im Oktober erzielten die Neuzulassungen von Light Vehicles ein leichtes Plus (2 Prozent), im bisherigen Jahresverlauf stiegen die Light-Vehicles-Verkäufe um fast 7 Prozent auf über 2,6 Mio. Fahrzeuge.

In Russland verzeichneten die Neuwagenverkäufe im Oktober mit einem Plus von 62 Prozent den höchsten Zuwachs seit Einführung der Verschrottungsprämie im März 2010. In den ersten zehn Monaten übertraf der Absatz mit gut 1,5 Mio. Pkw den – allerdings sehr niedrigen – Vorjahreswert um knapp 23 Prozent. Das derzeitige Niveau liegt immer noch um etwa 40 Prozent unter dem Vorkrisenvolumen des Jahres 2008.

In den Neuen EU-Ländern setzten sich die leichten Erholungstendenzen im abgelaufenen Monat weiter fort. Im Oktober konnten die Länder der EU-10 mit einem Zuwachs von gut 12 Prozent den dritten Monat in Folge ein Absatzplus bei den Pkw-Neuzulassungen verbuchen. Auch hier wirkten sich die schwachen Vorjahresmonate aus. Bis einschließlich Oktober betrug der Absatzrückgang knapp 8 Prozent auf 641.600 Fahrzeuge.

In Westeuropa gingen die Pkw-Verkäufe im Oktober erwartungsgemäß zurück (um knapp 18 Prozent auf 992.100 Einheiten). Der Rückgang ist vor allem auch auf das Ende von Prämienprogrammen in einigen europäischen Ländern zurückzuführen. Im bisherigen Jahresverlauf verringerte sich die Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr um 5 Prozent auf knapp 11 Mio. Einheiten.

Neuzulassungen von Personenkraftwagen

	Oktober 2010		Januar - Oktober 2010	
	Anzahl	Veränderung ggü. Vj. in %	Anzahl	Veränderung ggü. Vj. in %
Europa (EU27+EFTA)*	1.062.000	-16,1	11.628.600	-5,0
Westeuropa (EU15+EFTA)	992.100	-17,5	10.987.000	-4,8
Neue EU-Länder (EU10)*	69.900	12,4	641.600	-7,8
Russland**	188.500	61,5	1.509.500	22,5
USA**	947.100	13,3	9.545.300	10,6
Japan	--	--	--	--
Brasilien**	287.600	2,2	2.656.300	6,6
Indien	232.000	38,0	1.990.300	32,6
China	994.400	28,9	9.052.400	37,4

* ohne Malta und Zypern

** Light Vehicles

+

EU: 155 Gramm CO₂ für Kleintransporter im Jahr 2020

Die EU-Mitgliedsländer haben sich in der Gesetzgebungsdebatte um die Senkung der CO₂-Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge bis 2020 auf einen Wert von 155 Gramm pro Kilometer geeinigt. Damit setzte sich die deutsche Position im EU-Rat durch, die auch von den Automobilherstellereändern Frankreich und Italien unterstützt worden war. Der Vorschlag der belgischen Ratspräsidentschaft, den Wert auf 150 Gramm festzulegen, wurde damit nicht angenommen. Bis 2017 muss ein Wert von 175 Gramm CO₂/km erreicht werden.

Für die Verabschiedung des Gesetzes ist noch die Zustimmung des Europaparlaments notwendig. Hier hatte sich der Umweltausschuss im September auf den Wert von 140 Gramm CO₂/km bis 2020 ausgesprochen. Die EU-Kommission wollte ursprünglich den Wert von 135 Gramm als Durchschnitt der Kleintransporter-Flotte eines Herstellers erreichen.

Betroffen sind leichte Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen. Laut Kommissionsstudien lag der Durchschnittswert aller Hersteller 2007 bei 203 Gramm. Auch für die Übergangsphase setzte Deutschland Verbesserungen durch. Der Wert von 175 Gramm soll jetzt 2017 erreicht werden. Der Umweltausschuss hatte sich – wie die Kommission – für 2016 ausgesprochen.

+

Buchempfehlung: „Darwins Gesetz in der Automobilindustrie“ von Helmut Becker

Darwins Evolutionstheorie lebt, und sie kann auch auf die Automobilindustrie angewandt werden, so die These von Helmut Becker in seinem aktuellen Buch. Die Branche befindet sich weltweit in einem scharfen Ausleseprozess, den nur die Besten und Anpassungsfähigsten überleben werden. Für diese Parallelität zwischen Natur und einer industriellen Schlüsselbranche liefert Beckers Buch empirische Belege. Der Autor bewertet die weltweit wichtigsten Automobilhersteller nach Stärken und Schwächen und zeigt, welche die besten und welche die schlechtesten Überlebenschancen haben. Auf Basis dieser Erkenntnisse ist es das Hauptanliegen des Buches zu begründen, warum die deutschen Automobilhersteller wie Zulieferer die besten Voraussetzungen haben, zu den Gewinnern dieses „Ausleseprozesses“ zu gehören. Das Buch, so Becker, soll also Mut machen, für Verzagtheit bestehe kein Anlass! Aufbauend auf exzellente Vorarbeit und einer engen Sozialpartnerschaft brauche die Branche auch künftig weltweit keinen Wettbewerber zu fürchten, vorausgesetzt, sie vermeide den Rückfall in Fehler der Vergangenheit und beseitige strategische Schwachstellen. Auch dafür liefert der Autor aus langjähriger Insider-Sicht wichtige Hinweise.

Becker, Helmut: Darwins Gesetz in der Automobilindustrie Warum deutsche Hersteller zu den Gewinnern zählen. Erstauflage 2010, 302 S., geb., 39,95 Euro. ISBN: 978-3-642-12084-8. Kontakt: Renate Bayaz, Springer, Tel. +49 6221 487 8531, renate.bayaz@springer.com.

+

7. VDA-QMC-Gipfeltreffen am 17. und 18. November 2010 in Leipzig

Am 17. und 18. November 2010 hat das Qualitätsmanagement Center im VDA zusammen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG das 7. Gipfeltreffen aus der Veranstaltungsreihe "Qualität deutscher Automobile" im Porsche Werk Leipzig ausgerichtet. Die diesjährige Tagung trug den Titel "Globale Herausforderungen auf dem Weg zum Gipfel" und begann für die 140 Teilnehmer am 17.11. mit Fahrevents und Führungen durch eine der modernsten Automobilfabriken der Welt und einem abendlichen Get-together. Der Kongresstag wurde eröffnet von Wolfgang Leimgruber, Produktions-vorstand der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Nach einem Grußwort von Hartmuth Fiedler, Staatssekretär im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hielten VDA-Präsident Matthias Wissmann (siehe eigener Text) sowie Dr. Wilfried Aulbur, Managing Director & CEO Mercedes-Benz Indien, die Vorsitzende des Qualitätsmanagement-Ausschusses (QMA) des VDA Silke Lerche von Volkswagen und F. Walter Dloemen von Mutual Industrie Ltd. die Vorträge. Ein Podiumsgespräch rundete den Vormittag ab. Moderiert wurde die Veranstaltung von Dr. Wolfgang Schirmer, Vorstandsmitglied der MAN Nutzfahrzeuge Österreich AG. Am Nachmittag berichteten Vertreter von Herstellern und Zulieferern in Tandemvorträgen, wie sie das Thema "Globale Herausforderungen auf dem Weg zum Gipfel" in ihren Unternehmen meistern. Im Zentrum der Diskussion stand die Frage, wie die Unternehmen weltweit und entlang der gesamten Wertschöpfungskette höchste Qualitätsstandards sicherstellen können.

Wolfgang Leimgruber stellte in seinen Eingangsworten u.a. den Tagungsort, das Porsche-Werk, Leipzig vor. Seit 1998 wird hier der Cayenne gefertigt, seit 2009 auch der Panamera. Beide Fahrzeuge werden in einem Modellmix auf einem Band montiert. Mehr als 180 Millionen Euro hat Porsche in Leipzig investiert, u.a. in eine hoch moderne Montagehalle, ein neues Logistikzentrum und eine Lehrwerkstatt. Leimgruber betonte, die Fertigungsprozesse der Fabrik zeichneten sich durch höchste Effizienz und Qualitätsstandards aus. In den vergangenen Jahren habe Porsche hier „ein weltweit einmaliges Produktionssystem“ entwickelt. Es basiere auf einer detaillierten Zeitplanung, die jeden Schritt passgenau auf den nächsten abstimmt und so höchste Effektivität ermöglicht.

VDA-Präsident Matthias Wissmann sprach in seinem Vortrag über die hohen Qualitätsstandards der deutschen Automobilindustrie. „Für die deutschen Automobilhersteller und ihre Zulieferunternehmen haben Qualität und Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge oberste Priorität. In den letzten Jahren belegen deutsche Modelle regelmäßig die Top-Positionen der renommierten Qualitäts- und Zuverlässigkeitsrankings, vom AutoMarX des ADAC über die TÜV-Pannensstatistik bis hin zum DEKRA-Report“, sagte Wissmann. Weltweit sei die deutsche Automobilindustrie bei der Qualitätssicherung führend. „Die deutschen Marken sind deshalb so erfolgreich, weil sie eigenständig im Design, vorbildlich in der Sicherheit und unverwechselbar in ihrer hohen Qualität sind. Und weil sie in der Lage sind, Zuverlässigkeit mit Sicherheit, Komfort und Kraftstoffeffizienz zu kombinieren.“ Der VDA-Präsident wies auf eine Umfrage des DAT Reports 2010 unter Neuwagenkäufern hin, wonach die Zuverlässigkeit nach wie vor das Kaufkriterium Nummer eins ist. „Wenn wir uns den Pkw-Inlandsmarkt betrachten, lässt sich feststellen: Offensichtlich erfüllen die deutschen Hersteller mit ihrer Modellpolitik die Ansprüche des Kunden“, betonte

Wissmann. „Seit Jahren liegt ihr heimischer Marktanteil bei rund 70 Prozent. Allein im Oktober waren die Top-20 der in Deutschland neuzugelassenen Fahrzeuge Modelle deutscher Konzernmarken.“ Nachdem auf dem vergangenen QMC-Gipfel das Qualitätsmanagement über die gesamte Wertschöpfungskette im Zentrum stand, gelte es nun, die erarbeiteten Standards zielstrebig sowohl in den europäischen Lieferketten umzusetzen, als auch in den immer wichtiger werdenden Wachstumsmärkten Asiens und in Russland zu etablieren. Wissmann: „Um im globalisierten Wettbewerb bestehen zu können, müssen insbesondere auch die deutschen Automobile aus ausländischer Fertigung dem Perfektionsanspruch des Kunden entsprechen.“

Dr. Wilfried Aulbur legte in seinem Referat die Bedeutung des indischen Automobilmarktes dar. In den vergangenen 5 Jahren stiegen die Pkw-Verkäufe in Indien um 12 Prozent, im Luxussegment lag das Plus sogar bei 41 Prozent. Der Nutzfahrzeugmarkt wuchs im gleichen Zeitraum um rund 9 Prozent. Indien habe, ebenso wie China, Brasilien und Russland enormes Wachstumspotenzial. Das gelte mindestens für die kommenden 30 bis 40 Jahre, so Aulbur. Das ökonomische und damit auch politische Gleichgewicht werde sich zugunsten der BRIC-Staaten verschieben. Das zeige sich an einer Zahl ganz besonders: Während die BRIC-Länder im Jahr 2007 rund 27 Prozent des Weltbruttosozialproduktes erwirtschafteten, wird ihr Anteil Prognosen zufolge 2050 bereits bei 61% liegen. Aulbur geht davon aus, dass Indien mittelfristig sogar ein stärkeres Wachstum verzeichnen wird als China. Die Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie seien in Indien günstig. Es gebe kaum Restriktionen. Eine gut verdienende, gebildete Mittelschicht, die stetig wachse, würde die Nachfrage nach Neuwagen zunehmend steigern. Diese Kunden seien jung und besäßen eine hohe Affinität zu Markenprodukten. Hier sieht Aulbur insbesondere auch für Mercedes große Chancen. Derzeit seien rund 30.000 Pkw und 1000 Lkw der Marke Mercedes auf den indischen Straßen unterwegs. Der Konzern produziert vor Ort die C-, E- und S-Klasse, alle anderen Modelle werden importiert. Mehr als 650 Ingenieure beschäftigt Mercedes in Indien, mit 30 bis 40 heimischen Zulieferern bestehe eine enge Zusammenarbeit.

Silke Lerche und F. Walter Dloren gaben in ihren Vorträgen Einblicke in ein bisher einzigartiges Projekt zur gemeinsamen Qualitätssicherung der Volkswagen AG und dem indischen Lieferanten Mutual Industries Ltd. Die Marke VW sei in Indien bisher noch relativ unbekannt, der Marktanteil läge derzeit gerade einmal bei 2 Prozent, allein die Marke Skoda sei bereits gut positioniert, sagte Lerche. Daher wolle VW sein Engagement vor Ort verstärken und strebe einen Marktanteil von 20 Prozent im Jahr 2018 an. Weil viele indische Zulieferer u.a. bei Forschung und Entwicklung, in der Prozesskompetenz sowie beim Qualitätsmanagement nicht den VW-Standards entsprachen, gründete der Konzern ein eigenes Qualifizierungsteam für Indien. In diesem Rahmen entstand auch die Zusammenarbeit mit Mutual Industries, ein Zuliefererunternehmen, das wie Herr Dloren ausführte, 1980 ins Automobilgeschäft einstieg und inzwischen mit vier Fertigungsstandorten im Land vertreten ist. Die Kooperation mit Volkswagen sei erfolgreich, aber für Mutual auch sehr fordernd gewesen, sagte Dloren. Das Volkswagen-Team habe die gesamte Prozessabwicklung geprüft und Umstrukturierungen vorgenommen, durch Mitarbeiterschulungen die Ausbildung vorangetrieben und die Logistik optimiert, berichtete Lerche. Die Besonderheit dieses Projektes, betonte Lerche, ist die gemeinsame Verantwortung für die Qualität des Produktes, die Hersteller und Lieferant zusammen wahrnehmen. Ebenso wie Herr Wissmann in seinem Referat wies auch Frau Lerche daraufhin, dass sich die deutsche Automobilindustrie nicht auf den erreichten Erfolgen ausruhen dürfe, sondern das Qualität weiterhin höchste Priorität haben und immer wieder aufs Neu erarbeitet werden müsse.

Nach der Mittagspause informierte Frau Silke Lerche, verantwortlich für die Konzern-Qualitätssteuerung der Volkswagen AG, die Tagungsteilnehmer mit einem Statusbericht über die Arbeit des QMA.

Das Qualitäts Management Center (QMC), die Geschäftsstelle des QMA, berichtet an VDA-Geschäftsführer Hans-Georg Frischkorn. Geleitet wird das QMC von Heinz Günter Plegniere. Das mittlerweile schon seit 13 Jahren bestehende QMC wird fachlich vom QMA gesteuert. Hauptaufgabe ist, harmonisierte Qualitätsstandards zu erarbeiten und diese dann über Publikationen und Trainings – unter Umständen mittels eines Zertifizierungsschemas – in der automobilen Lieferkette zu verbreiten. Der Nutzen, den die Arbeit des VDA QMC für die Unternehmen schafft, sind Kostenreduzierung durch Harmonisierung sowie Qualitätsverbesserung durch gemeinsam erarbeitete Standards. Darüber hinaus bewirkt die Arbeit von Herstellern und Zulieferern im VDA QMC, dass auch kritische Themen in einer vertrauensvollen Zusammenarbeit behandelt werden. Im QMA sind alle deutschen Automobilhersteller sowie zahlreiche Zulieferer, u.a. Bosch, Continental und ZF, vertreten.

Die harmonisierten VDA-Regelwerke, die publiziert werden, ergänzen oder ersetzen bisherige interne Standards in der Automobilindustrie. Die Nachfrage nach diesen neuen Standards ist groß: Von den mehr als 500 Zulieferunternehmen, die im VDA organisiert sind, haben in diesem Jahr rund zwei Drittel mehrere QMC-Publikationen erworben. Jedes fünfte VDA-Mitglied hat bereits die Lizenz zum Download von QMC-Publikationen (als pdf-Format) erworben. Auch einige VDA-Mitgliedsfirmen nutzen das QMC Trainingsangebot, um ihre Mitarbeiter im Rahmen von Inhouse Schulungen in ihren Unternehmen zu qualifizieren.

Das QMC ist längst international aufgestellt. Im Juni 2006 wurde das Qualitäts Management Center China gegründet (mit Büros in Peking und Schanghai). Auch hier werden Trainings und QMC-Publikationen in

Landessprache angeboten. Ein weiteres Geschäftsfeld in China ist die Lieferantenqualifizierung, diese macht bereits zwei Drittel des Umsatzes aus.

Im Oktober 2008 wurde in Moskau das Qualitäts Management Center Russland gegründet. In Russland sind die internationalen Qualitäts-Management-Systemstandards der Automobilindustrie noch nicht flächendeckend bekannt bzw. werden noch nicht gefordert. Da die VDA-Mitgliedsunternehmen ihre Kapazitäten in Russland ausbauen, ist auch der Bedarf an internationalen Qualitätsstandards gegeben. Auch hier werden die bewährten QMC Publikationen und Trainings in der Landessprache angeboten. In vier russischen Städten – Moskau, St. Petersburg, Yaroslavl, Samara - wurden VDA-Konferenzen durchgeführt, um das QMC und die internationalen QM Standards vor Ort bekannt zu machen.

Im März 2010 haben die deutschen Automobilhersteller das QMC mit folgenden strategischen Projekten beauftragt: Systematisches Feedback in der Lieferkette, Gesamtkostenrechnung als Basis im Vergabeprozess sowie Risikominimierung in der Lieferkette. Bei der Risikominimierung in der Lieferkette geht es darum, die Lieferantenkette bis zum dritten oder vierten Unterlieferanten offenzulegen und die kritischen Prozesse zu definieren. „Die Auditoren die hier eingesetzt werden, müssen neben ihrem Methodenwissen auch über profundes Technik- und Prozesswissen verfügen“, betonte Silke Lerche.

Die Perspektiven für das QMC sind gut. So sollen die beiden QMC-Niederlassungen weiterentwickelt und optimiert werden. Es wird auch geprüft, ob der VDA in Indien eine QMC-Niederlassung gründen sollte. Entscheidend sei, so Silke Lerche, dass die Prozesse aus den bestehenden VDA-Bänden „nachhaltig umgesetzt“ werden. Auch der Praxisbezug könne noch intensiviert werden.

Dr. Stefan Knirsch, Porsche AG, und Jürgen Völkel, Continental Teves AG & Co. oHG, zeigten die „Entwicklung einer innovativen Produktfunktion“ beider Unternehmen am Beispiel der Elektrischen Parkbremse (EPB) auf. Hier wurde eindrucksvoll deutlich wie in der Lieferkette der Automobilindustrie Qualität zusammen entwickelt wird. Allein dieses Beispiel verdeutlichte, welche Komplexität heute in modernen Fahrzeugen zu beherrschen ist. In der gesamten Lieferkette müsse die vollständige Ermittlung aller Qualitätsanforderungen ebenso abgesichert sein wie deren lückenlose Erfüllung, betonten die Referenten von Porsche und Conti. Sie wiesen darauf hin, dass die Synchronisation der Termin- und Projektpläne über die gesamte Lieferkette hinweg in jedem neuen Projekt eine große Herausforderung darstelle. Vor allem durch eine offene und sehr kooperative Zusammenarbeit könnten auch schwierige Terminkonflikte gelöst werden. Es könne allerdings vorkommen, dass ermittelte Risiken nur mit Fahrzeugen unter realen Bedingungen vollständig abgesichert werden könnten. (Wie verhält sich die Parkbremse beim Transport des Fahrzeugs auf einer Fähre und hohem Wellengang? Wie sieht es beim Lkw- und Bahntransport des Fahrzeugs aus?). Da diese realen Fahrzeugtests meist erst spät im Entwicklungsprozess durchgeführt werden könnten, sei auch in diesen Fällen eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Hersteller und Zulieferer der einzig erfolgversprechende Weg.

Frank Zerrweck, Daimler AG, und Ulrich Schrickel, Robert Bosch GmbH, referierten über das Thema „Implementierung VDA-Standard Schadteilanalyse Feld“ am Beispiel des Pilotprojektes Motorsteuergeräte zu Senkung der NTF-Anteile (not trouble found).

Thomas Rudolph, BMW Group, und Rainer Kraus, Retailgeschäft ARAL Deutschland, erläuterten die Bedeutung des VDA-Standards für Waschanlagen in der Praxis – sowohl für die Fahrzeugentwicklung als auch für den größten Betreiber von Waschanlagen. Kriterien für „VDA-konforme Waschanlagen“ wurden vom QMC in einem VDA-Band publiziert. Ziel der QMC-Arbeit war es, Standards für Waschanlagen zu entwickeln, die für alle Fahrzeugtypen passen. Aus Sicht des Waschanlagenbetreibers geht es darum, den Waschvorgang möglichst schnell und mit geringem Einsatz von teurer Energie durchzuführen. Der Hersteller hingegen legt großen Wert darauf, dass Fahrzeuge möglichst wenig chemischer und mechanischer Belastung ausgesetzt werden. Die erste Waschanlage, die den neuen VDA-Vorgaben entspricht, wurde am 18. August 2010 in Bochum mit dem VDA-Siegel ausgezeichnet.

Alois Gleiwitsch ging in seinem Referat auf das Thema „Fehlerkultur und Führung“ ein. Die Vorstellung, dass es eine fehlerlose Welt geben könne, sei unrealistisch. Fehlermanagement setze dann ein, wenn der Fehler gemacht ist. Ziel sei es, dass der Fehler sich kein zweites Mal ereignet und dass die Folgen so gering wie möglich sind. Ein negativer Umgang mit Fehlern führt zu hohen Kosten für das Unternehmen: Kleine Fehlschläge werden verheimlicht, so dass größere Fehlschläge später wahrscheinlicher werden, betonte Gleiwitsch. Unternehmen mit hoher Fehlermanagementkultur („Lass uns über Fehler sprechen und daraus lernen“) sind besser in der Lage, sich an Veränderungen rasch anzupassen. Andererseits, so Gleiwitsch, gelte auch: „Satte Firmen machen bei Veränderungen die meisten Fehler – und können damit dann nicht umgehen.“ Er appellierte an die Teilnehmer des QMC-Gipfels, dass die Führungskräfte in den Unternehmen verantwortlich für die Fehlerkultur seien. Nur gemeinsam mit Präventionsmaßnahmen komme man dem Null-Fehler-Versprechen an den Kunden immer näher.

Dr. Donatus Wichelhaus, Leiter Motorentwicklung, Volkswagen Motorsport, referierte abschließend über „Qualität unter extremen Einsatzbedingungen – Perfektion als Erfolgskriterium im Rennsport“. Sein Motto, um die legendäre Dakar Rallye zu gewinnen: „To finish first, first you have to finish“ – also: in erster Linie geht es darum, ins Ziel zu kommen. „Es ist die extremste Härteprüfung für Mensch und Material“, so Dr. Wichelhaus.

Ausführlich erläuterte Dr. Wichelhaus die Qualitätssicherung bei den Sonderteilen für den Race Touareg für die Dakar. Geprüft werden 100 Prozent aller Teile, zusätzlich werden bei je einem Teil pro Liefercharge alle Maße nach Fertigungszeichnung und Erstmusterprüfbericht geprüft; es gibt eine Härte- und Materialprüfung; alle oszillierenden oder rotierenden Teile und Schweißteile werden 100 Prozent auf Rissprüfung gecheckt. Viele weitere Maßnahmen kommen hinzu. Das Ergebnis des kompromisslosen Qualitätsmanagements: Seit Beginn der Rallye Dakar für Volkswagen im Jahr 2004 hat der „Race Touareg“ folgende Rennhistorie geschrieben: Bei 29 Rennen gab es 14 Gesamtsiege, 16mal Platz 2; 12mal erreichte der Touareg Platz 3. Von 224 Etappensiegen gingen 121 an Volkswagen. Im Jahr 2009 erreichte VW mit TDI-Technologie einen „historischen Doppelsieg“ als erster Hersteller in der 30-jährigen Dakar-Geschichte – und im Jahr 2010 folgte der „triumphale Dreifach-Sieg“. In acht Rennen in den vergangenen beiden Jahren habe VW sieben Siege erzielt.

Mit diesen anspornenden Beispielen für bestes Qualitätsmanagement im harten Rallye-Sport endete der 7. QMC-Qualitätsgipfel, der in einem der modernsten Automobilwerke stattfand – und manch ein Teilnehmer hatte nicht nur die Theorie erfahren, sondern erlebte auch „Rennatmosphäre“ auf dem Porsche-Testparcours, pilotiert von erfahrenen Porsche-Werksfahrern.

++

VDA - Umsetzungsworkshop
„Compliance in der automobilen Wertschöpfungskette“
Dienstag, 07. Dezember 2010

Ort: School of Governance, Risk & Compliance, Chausseestraße 13, 10115 Berlin,

10.00 Uhr Begrüßung und Einführung

Birgit Galley, Direktorin der School GRC, Steinbeis-Hochschule Berlin

10.15 Uhr 1. Teil: Identifikation relevanter Compliance-Risiken

a) Rechtliche Anforderungen

b) Einführung zur Identifikation von Compliance-Risiken

c) Praxisbeispiele für Compliance Risiken und deren Abgrenzung

d) Exemplarische Durchführung einer Risikoidentifikation und Abgrenzung für ein Fallbeispiel

11.15 Uhr Pause (11.30 Uhr Fortsetzung des Workshops 1. Teil)

13.00 Uhr Mittagspause

14.00 Uhr 2. Teil: Ansatzpunkte für den Aufbau einer schlanken Compliance Umgebung

a) Erläuterungen zum Aufbau eines Compliance Management Systems

b) Praxisbeispiele für schlanke Lösungen spezifischer Maßnahmen

c) Erarbeitung von Ansatzpunkten anhand eines Fallbeispiels

16.00 Uhr Zusammenfassung / Abschlussdiskussion

ca. 16.30 Uhr Ende der Veranstaltung

Gesamtmoderation:

Birgit Galley

Direktorin der School GRC, Steinbeis-Hochschule Berlin

***in Kooperation mit School of Governance, Risk
& Compliance der Steinbeis-Hochschule Berlin
und PricewaterhouseCoopers***

Veranstalter: Verband der Automobilindustrie (VDA), Behrenstrasse 35, 10117 Berlin
in Kooperation mit School of Governance, Risk & Compliance der
Steinbeis-Hochschule und PriceWaterhouseCoopers

Kontakt: Frau Zeisberg, Tel. 030-89 78 42-261, e-mail: zeisberg@vda.de

Per Fax an : 030 / 89 78 42 – 7261

A n m e l d e f o r m u l a r

VDA-Umsetzungsworkshop COMPLIANCE IN DER AUTOMOBILEN WERTSCHÖPFUNGSKETTE

07. Dezember 2010 | 10.00 – 16.30 Uhr

**School of Governance, Risk & Compliance der
Steinbeis-Hochschule, Chausseestrasse 13, 10115 Berlin**

Name	
Vorname	
Titel	
Firma	
Funktion / Abt.	
Straße / Postfach	
PLZ / Ort	
Telefon	
Fax	
Email	

Unterschrift

Datum

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos. Teilnahmeberechtigt sind ausschließlich MitarbeiterInnen der VDA-Mitgliedsunternehmen.