



Die Transformation hat begonnen

VDA-QMC-Gipfeltreffen in Berlin

Ins Spannungsfeld zwischen innovativer Mobilität und Produktsicherheit begaben sich die Teilnehmer des letzten Qualitäts-Gipfeltreffens in Berlin. Im Zentrum der Tagung stand die Frage: Was können QM-Systeme beitragen, um das vernetzte und autonome Fahren der Zukunft abzusichern? Automobilhersteller und -lieferanten, Industrieverbände und Forscher suchten nach Antworten.

Thomas Funck, QZ

Vom Denken her sind wir keine Marktführer“, gab Dr. Dagmar Dirz zu bedenken. Die Geschäftsführerin des VDI/VDE erinnerte an eine Selbstverständlichkeit für Qualitätsverantwortliche: „Wir müssen vom Kunden her denken!“ Die deutsche Autoindustrie solle sich ein Beispiel an Google, Amazon & Co. nehmen.

Denn diese Unternehmen wüßten genau, was der Markt will. Und dieses Verständnis erkläre auch den kometenhaften Aufstieg und märchenhaften Erfolg dieser neuen Giganten.

Die Schwierigkeiten der Autoindustrie waren im direkten Vergleich schwungvoll skizziert: „Die Produktkomplexität ist heu-

te zu hoch. Statt Autos individuell zu konfigurieren, sollten Modelle vielleicht per App freigeschaltet werden.“ Möglicherweise könnten Plattformen das Problem der schwierigen Kundenbeziehung lösen. Sogar auf Lieferketten könne man in diesem Plattformszenario verzichten, stellte sich Dirz vor. „Die Schnittstellen der OEMs



Bild 1. Dr. Dagmar Dirzus vom VDI/VDE mahnte zur Beobachtung der Softwarebranche. Von ihr könne die Automobilindustrie lernen. (© VDA QMC)

sollten geöffnet werden, bevor andere es tun“, schloss sie mit einem Seitenblick auf das Künstliche-Intelligenz-System „Alexa“.

Zeit für den Wandel und für neue Lösungen

Dass die Zeit zum Umdenken in einer Branche mit langen Traditionen reif ist, musste nicht näher erklärt werden. Zum Umdenken gehört jedoch das meist qualvolle Nachdenken über Lösungen für bestehende Probleme. Diese sind teils marktgetrieben (Dieselthematik und alternative Antriebe), teils antizipiert (autonomes und vernetztes Fahren). Die Verbindung zwischen beiden Welten stellt die IT her. Denn intelligente Software ist der Schlüssel zu den Lösungen für die mobile Welt von übermorgen. Leider ist IT aber auch eine Quelle weiterer Schwierigkeiten.

Regulierung könnte IT-Vandalismus eindämmen

So sensibilisierte Prof. Thomas Klindt die Qualitätsexperten für ein Thema, das eng mit dem Einsatz von IT-Systemen verbunden ist: „Sind Sie als Autohersteller verantwortlich für Cyberangriffe?“, fragte der Jurist provokant die Q-Experten. Im Zusammenhang mit „IT-Vandalismus“ (Klindt) schleiche sich der Gedanke ein, dass die Anbieter von Produkten heute auch die Haftung für Angriffe übernehmen müssten. „Das“, betonte Klindt, „wurde 2000 Jahre lang anders geregelt!“ Cyberattacken sind selbstverständlich gesetzlich verboten,

doch müssen Hersteller ihrerseits alle aktuellen Verordnungen beachten, um Angriffe zu verhindern. Dass Innovationszyklen heute deutlich schneller als die Entwicklung des Rechtssystems sind, mache es beiden Seiten (Herstellern und Juristen) nicht leichter. So sei künstliche Intelligenz ein ernstes Problem, weil sich (Software-)Produkte in Zukunft vermutlich selbstständig weiterentwickeln werden.

Auch die häufig vernachlässigte Compliance-Thematik sprach Klindt an: „Compliance-Abteilungen haben sich in Deutschland lange nur mit Korruption beschäftigt.“ Dass Software in dieses Feld hineinspielen könnte, hatte viele Jahre niemand auf dem Schirm. Erst die Diesellaffäre zeigte eindrücklich, dass selbst Softwareentwicklung den Regeln der Compliance entsprechen muss. „Non-Compliance bleibt vielleicht lange unbemerkt, ist aber dennoch illegal.“ Es brauche daher einen Prozess, der Compliance mit marktspezifischem Recht garantieren muss. „Und wer wäre besser geeignet als QM-Experten, denn sie können in Prozessen denken“, folgerte Klindt.

Hersteller und Lieferanten sollten noch enger kooperieren

Ein vergleichsweise pragmatisches Forschungsprojekt stellte Prof. Robert Dust von der TU Berlin vor: Big Data Analytics für das Lieferanten-Risikomanagement. Die großen aktuellen Herausforderungen der Automotive-Branche liegen darin, neue und verlässliche Geschäftspartner für neue Technologien zu finden. Vorerfahrungen mit Anbietern etwa von Software sind häu-



Bild 2. Prof. Robert Dust von der TU Berlin präsentierte eine neuartige Lieferanten-Risikobewertung (© VDA QMC).

Fernstudien QM

Ausbildung zum QB, QM + QA TÜV. Beginn jederzeit!

FERNSCHULE WEBER
Tel. 0 44 87 / 263 - Abt. 868
www.fernschule-weber.de

fig nicht vorhanden, und so wird eine Risikobewertung quasi zur Lebensversicherung.

In der Praxis zeigen Risikobewertungen allerdings nicht immer den gewünschten Effekt, warnte Dust. Die Risikoampeln stehen seiner Beobachtung nach meist auf Gelb: „Es wird gemessen, was das Zeug hält, aber am Ende erhalten wir meist ähnliche Daten.“ Eine realistische Risikobewertung könne aber nur dann gelingen, wenn Hersteller und Lieferanten auch auf diesem Feld kooperieren.

An der TU Berlin wurde im Rahmen des Forschungsprojekts eine Watch List entwickelt, mit der alle bekannten Lieferanten ständig bewertet werden. Die zugrunde liegenden Datenmengen sind gigantisch, lassen sich aber mittels Data Mining analysieren. Dabei zeichnen sich Muster ab, die man interpretieren kann. Mit dieser Methodik könne man schneller als heute auf Probleme reagieren, glaubt Dust.

Zahlreiche weitere Beispiele aus der Praxis zeigten, wie Automotive-Unternehmen mit den neuen Rahmenbedingungen der Branche umgehen. Nun ist Kreativität und Schnelligkeit gefragt. Die lange im Status quo verharrende Mobilitätsunft wird agil. ■

INFORMATION & SERVICE

KONTAKT

VDA QMC
T 030 897842-0
info@vda-qmc.de
www.vda-qmc.de

QZ-ARCHIV

Diesen Beitrag finden Sie online:
www.qz-online.de/4844837