

Disruptionen in der Welt der Technologie

Prosit Neujahr! Der Jahreswechsel naht – die Zeit für besinnliche Gedanken, Rück- und Vorausblicke auf die aktuellen Ereignisse der vergangenen 365 Tage, und der sich anbahnenden inkrementellen und, ja, auch der gewollten Disruptionen in unserer Welt der Technologie.

Da kommt eine Nachricht gut zu pass, die im November vom bekannten US-Marktanalysten Bill McClean gepostet wurde: Die seit 1993 zementierte Rangordnung der Halbleiterindustrie, im Pioniermythos des Silicon Valley beinahe eine geheiligte Hierarchie, ist gestürzt! Nicht mehr der Mikroprozessor-Erfinder Intel, mit dem alles begann, wovon und womit wir heute technisch leben. Nicht die Digitalisierung der Lebenswelt und das Selfie-Gelaber Aller mit Allen – ist die Nummer Eins. Der stark aufholende Koreaner Samsung wird 2017 der ‚King of the Hill‘. Mit weltweitem Marktanteil von 15 Prozent.

Nun ist das eigentlich nur für ein-gefleischte America-First-Promoter eine Schreckensnachricht. Aber es zeigt, dass bei der Marktdominanz mit innovativen Produkten und Prozessen nicht alles für immer und ewig in die Cloud geschrieben ist. Für europäisch defätistische Industriestrategen könnte das eine durchaus aufmunternde Zukunftsperspektive sein.

Da wir gerade über die, was sonst, Zukunft reden, beachten Sie bitte eines der Themen in diesem Heft: Die Systemtechnik für autonome Fahrzeuge, die bald unsere Stadtstraßen und Autobahnen bevölkern werden. Ja: Bevölkern, denn ihnen müssen Entscheidungskompetenzen einprogrammiert und Hand-

lungsbefugnisse zuerkannt werden, die bislang den menschlichen Fahrern vorbehalten sind. Ein Blick auf die akademische Debatte zum ‚Transhumanismus‘ wäre hier opportun ...

Als einer der führenden Entwickler der Bauelemente- und Systemtechnik für automotiv Märkte hat sich Infineon weltweit positioniert. Wir gehen in unserem F&T-Beitrag auf die Sensorik zur Umgebungserkennung der selbstfahrenden Autos ein. Dabei werden auch Kooperationen mit anderen Anbietern auf der

Software-Seite behandelt und aktuelle Lösungen diskutiert. Dabei ist die Radar-Sensorik nur ein erster Aspekt, neben der Lidar-Technik und einer Reihe von mechanischen Sensoren zu Automatisierung anderer Funktionen.

Nur nebenbei: Autonom ist in Zukunft nicht mehr der Fahrer, sondern das Auto. Der Fahrer wird da zum Gefahrenen (und hoffentlich nicht zum Gefährdeten) – also zum ‚Transportgut‘ im interaktiv vernetzten Verkehrsgeschehen. Ob forsche PS-Fetischisten das schön

finden, sei dahingestellt. Zu groß ist die (disruptive) Umwälzung unserer zu rasantem Fahrvergnügen stimulierten Psyche. Oder werden findige Mobilitätsvermarkter ihren autonomen Autos, je nach Typklasse, auch ein preisbewusst elitäres Fahrverhalten mit ab und an geduldeter Übertretung der StVO installieren? Da stehen, siehe Intel und Samsung, hart erworbene Marktpositionen auf der Kippe.

Ihre PLUS-Redaktion

Werner Schulz



Besten Dank, dass Sie dieses Jahr unsere wertvollen Beiträge zu schätzen wussten – wir werden auch im kommenden Jahr entsprechend fundiert recherchieren. Die Redaktion wünscht Ihnen glückliche Weihnachtsfeiertage und ein erfolgreiches Neues Jahr 2018! Möge es uns statt einer Dystopie (negative Zukunft) jedenfalls eine Utopie (positive Zukunft) verheißen.

Richard Fachtan (PLUS Redaktion)