



Bild 14

Arbeitsprozesse outgesourct. Helpdesk nach Ungarn oder Tschechien, die IT nach Bulgarien, Programmierer nach Zypern, Fertigung nach Italien, die Werkküche übersiedelt auf einen digitalen Bestellausdruck und die Buchhaltung kommt nach Indien. Das ist jetzt wirklich nichts Neues mehr. Und je größer das Unternehmen, um so plausibler werden diese Überlegungen. Es wird sicher auch einige Radiologen geben, die ihre Röntgenaufnahmen über Nacht irgendwo auf dem Planeten auswerten lassen und am nächsten Tag landet das befundete Glump in ihrer Inbox. Einen Assistenten anstellen? Häh?

Ja, klar haben einige Unternehmen auch bitteres Lehrgeld mit ausländischen Fertigungsprozessen und Dienstleistungen zahlen müssen, sodass jene wieder zurück in heimische Gefilde aufgenommen wurden. Das ist nicht das Thema. Die Frage sollte eher lauten, warum man überhaupt Prozesse und Dienstleistungen auslagerte. Im Dunstkreis von Subventionen, Aktionsdruck und Steuererleichterungen aller Art hat man mit der vielgepriesenen heimischen Arbeitsmoral (fleißig, gut ausgebildet, pünktlich...) naheliegenderweise als Gegenpart dazu keinen leichten Stand. Unternehmensgewinne korrelieren auch schon lange nicht mehr mit einer Arbeitsplatzsicherheit. Lang is her.

Jedes Mal, wenn ich die Wienerbergstraße entlang fahre, reißt's mich. Wertheim (heute heißt er Schindler) war und ist auch heute eine fixe Größe im Aufzugsbau. Habe dort gelernt unter 1.400 Mitarbeitern. Heute besteht das Unternehmen vielleicht noch aus ein paar Dutzend oder vielleicht 100? Mitarbeitern. Die komplette Produktion wurde ausgelagert. Die Trümmer werden von weltweit an die Baustelle angeliefert. Einzig die Verwaltung ist in der Wienerbergstraße verblieben. Eine Werkküche, wo täglich frisch gekocht wurde? Eine Lehrlingswerkstätte? Tischlerei? Gießerei? Lackiererei? Haben auch nicht überlebt. Bitte mich jetzt nicht mit Details festnageln, aber jeder kann sehen, wohin die Reise geht.

Ebenso hat sich an der heiligen Kuh des Österreichers, dem Auto, einiges getan. „Keyless-go“, einen Zündschlüssel siehst da maximal noch bei den Schimanski-Filmen aus den 80ern. Heute erwachen die Wischer aus ihrem Tiefschlaf, wenn eine inkontinente Kampftaube auf die

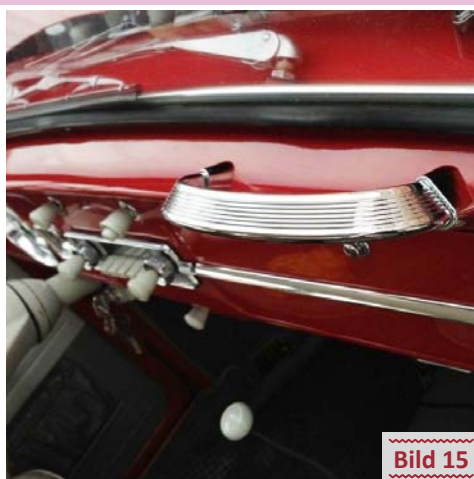


Bild 15

regensensorgestützte Windschutzscheibe schießt. Viel Spaß.

Berganfahrhelfer, Spurtreuwoswasi, Drive... egalwosjetza. Die ganzen elektronischen Helfer in der Karre subsummieren sich somit zum neuen Mantra des „autonomen Fahrens“. Früher sagte man einfach „der Beifahrer hält's Maul“ dazu. Heute hat man schon mehr Knöpfe am Lenkrad als früher im ganzen Cockpit. **Siehe Bild 14 und 15.**

Ich bin auch jedes Mal schockiert, wenn ich mir die Bilder ansehe. Eine Hupe in der Mitte, das wars. Die analogen Helfer mussten mit der Zeit den Digitalen weichen. Fensterkurbeln? Ein rustikaler Haltegriff statt eines Airbags? Beide Bilder zeigen verschiedene VW-Käfer Modelle. Hier ist es mit der Digitalisierung genau umgekehrt wie beispielsweise bei den Bankgeschäften. Bei Letzteren bleiben die Aktivitäten generell beim Endkunden hängen. Beim Auto werden sie einem abgenommen. Meist kommt es mir bei Windows auch so vor. Oder zumindest ist das der Trend. Dadurch verlagert sich die Entscheidungshoheit im Auto immer mehr zum digitalen Assistenten, was ja auch Sinn macht.

Fährst auf der Autobahn, leuchtet irgendwas auf und eine Stimme aus dem Off sekundiert dies mit einem „rechts ranfahren...“ Gedöhns. Gleichzeitig wird schon eine Servicewerkstatt kontaktiert und ein neuer Geschäftsfall ist somit eröffnet. Als Fahrer steht daneben und kannst eigentlich nur warten. Selber eingreifen? Wie

und wo? Ohne Auslesegerät und Spezialwerkzeug kannst maximal das blinkende Lamperl beobachten. Bei den meisten Autos ist es ja so, dass man großteils auch bei einer Warnanzeige weiterfahren kann (ja, kommt drauf an...). Aber nicht mit der vollen Motorleistung. Das wird abgeriegt.

Der offensichtliche Unterschied zwischen analogem und digitalem Assistenten liegt eindeutig in der inhärenten Möglichkeit zur Selbsthilfe bei Ersterem verankert. Selbst wenn mir eine Komponente ausfällt, ist das nicht mit einer Verunmöglichung des Fahrbetriebes verbunden. Oder besser gesagt stellten solche Ausfälle einen handwerklich Begabten, ausgerüstet mit einer normalen Werkzeugkiste, vor keine großen Probleme. Als Faustregel gilt bei der Digitalisierung: Wo sie eingesetzt wird, sollte sie primär den Cashflow begünstigen. Sobald der elektronische Assistent im Auto anschlägt, ist das mit Kosten für den Wagenhalter verbunden. Entweder durch einen Geschäftsfall, Komponententausch oder einer Reparatur. Eine Weiterfahrt sollte man elektronisch unterbinden oder zumindest einschränken können. Bei den Bankgeschäften wird so viel Arbeit wie möglich an den Endkunden abgewälzt. Spart auch Personal. Ditto beim Tanken. Ich beschreibe das jetzt komplett wertfrei. Es ist, wie es ist. Bei den Autos mit ihren inhärenten Softwarepaketen ist es nur am offensichtlichsten.

Dies hängt auch großteils mit dem aufgeweichten Begriff „Eigentum“ zusammen. Die Software gehört zwar Dir, aber die Rechte behalten die Konzerne. Apple und Microsoft Usern braucht man das nicht mehr erklären. General Motors (und John Deere) macht das genauso mit ihren Maschinen. Landwirte besitzen demnach zwar ihre Traktoren, sind aber nicht deren Eigentümer. Der Hersteller gewährt demnach nur ein Nutzungsrecht für die Lebensdauer der Maschine. Ausschlaggebend ist die verbaute Software, die im Eigentum des Herstellers verbleibt. Da im Reparaturfall auch kein Zugriff auf ein Diagnosegerät und die Software für den Besitzer besteht, bleibt nur mehr der Weg zum Vertragshändler über. Produktpiraterie und Patentschutz der Software werden da immer als Rechtfertigung dieses Vorge-



Bild 16