THE HANSEN REPORT ON AUTOMOTIVE ELECTRONICS

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

Automobilhersteller und -Zulieferer weltweit leiden derzeit unter einem massiven Mangel an qualifizierten Softwareentwicklern. Diese Herausforderung ist mit enormen Opportunitätskosten verbunden, da der Übergang zu einer softwarebezogenen Automobilentwicklung nur verzögert stattfindet. Engpässe werden durch hohe Fluktuation verschlimmert, die sich in zu hohen Ansprüchen an Arbeitskräfte begründet, sowie durch attraktive Abwerbeangebote. Die Personalbeschaffung gestaltet sich umso schwieriger, da die Automobilindustrie mit unzähligen anderen Industriezweigen in Konkurrenz steht, die ebenso von der Personalknappheit betroffen sind. Das Problem wird so schnell nicht vom Tisch sein.

Wie kann Detroit, das laut US-Website Glassdoor zwischen 69.000 und 110.000 US-Dollar für Softwareentwickler zahlt, sich qualifizierte Arbeitskräfte leisten, wenn Palo Alto (Sitz von Tesla) zwischen 100.000 und 190.000 US-Dollar für Softwareentwickler ausgibt? Eine mögliche Antwort liefert Gergely Orosz, ein Blogger, der über Software Engineering und Big Tech schreibt. In „Warum Silicon Valley Softwareentwickler versteht und traditionelle Unternehmen nicht“ schreibt er: „Firmen, die sich an Silicon Valley orientieren, [haben] einiges ‚kapiert‘, das ihre traditionellen Pendants nicht verstehen oder in die Praxis umsetzen – vor allem in Europa. Methoden, die zu schnellerer Innovation auf Unternehmensebene führen, zu besserer beruflicher Weiterentwicklung für Ingenieure und, irgendwie, einer besseren ‚Nutzung‘ ...“

Anders gesagt, Unternehmen nach dem Vorbild Silicon Valley schöpfen mehr Wert aus jedem Softwareentwickler. Orosz stellt einige Merkmale von Firmen heraus, die mehr Arbeitsleistung pro Ingenieur generieren. Sie bieten ihnen Autonomie und lassen sie das große Ganze sehen. Gesucht ist nicht nur technisches Können, sondern auch Kommunikationsfähigkeit und Problemlösevermögen. Sie investieren in eine weniger frustrierende Entwicklererfahrung, indem sie dafür Sorge tragen, dass Software-Engineering-Tools und -Prozesse zuverlässig und aktuell sind. Kurz: „Eine Firma, die im Wettbewerb um [die besten] Ingenieure bestehen will, muss eine hohe Wertschöpfung schaffen, bei der der durch diese Ingenieure eingebrachte Wert ihr Gehalt übersteigt.“

Herzlichst

Paul Hansen
Redakteur

THE HANSEN REPORT

- 31 Editorial
- 32 SOAFEE – Standardinitiative von ARM bringt die Entwicklung in die Cloud
- 33 Apex.AI liefert schlagendes Argument für sein End-to-End-Meta-Betriebssystem

IMPRESSUM

THE HANSEN REPORT

on Automotive Electronics
11/2021, 34. Jahrgang
ISSN (Online) 2192-91143
Springer Vieweg | Springer
Fachmedien Wiesbaden GmbH
Postfach 15 46 · 65173 Wiesbaden
Abraham-Lincoln-Straße 46 ·
65189 Wiesbaden
www.springerprofessional.de/atzelektronik
Amtsgericht Wiesbaden, HRB 9754
USt-IdNr. DE81148419

Geschäftsführer: Stefanie Burgmaier,
Andreas Funk, Joachim Krieger
Gesamtleitung Produktion: Ulrike Drechsler
Leiter Media Sales: Volker Hesedenz
Chefredakteur: Dr. Alexander Heintzel
Redaktion: Paul Hansen, Robert Unseld
Leiter Vertrieb + Marketing: Jens Fischer
Produktion | Layout:
Kerstin Brüderlin, Heiko Köllner
Sonderdrucke: Martin Leopold,
Medien-Kontor Leopold, Kreuzstr. 1,
53489 Sinzig · tel +49 2642/90 75 96
leopold@medien-kontor.de

Verkaufsleiter Automotive:
Rouwen Bastian,
tel +49 611 7878-399 ·
fax +49 611 7878-78399
rouwen.bastian@springernature.com
Anzeigendisposition:
Carmen Calvo-Zeller,
tel +49 611 7878-616 ·
fax +49 611 7878-78616
carmen.calvo-zeller@springernature.com