

## ► die redaktion



*Dipl. Inform. Gerhard Versteegen studierte Informatik und war nach seinem Studium in verschiedenen Managementpositionen bei Toolherstellern wie MID, Rational Software und Telelogic tätig. Seit 2001 ist er Geschäftsführer von HLMC und berät Kunden bei der Auswahl und Einführung von Softwareentwicklungswerkzeugen. Sein Schwerpunkt liegt dabei in den frühen Phasen des Software-Engineerings wie Anforderungsmanagement oder Modellierung. Er ist Autor zahlreicher Bücher und Artikel zu diesem Thema. Er ist an der Organisation der REConf 2006 beteiligt.*

Gerhard Versteegen

Kontakt: [objektspektrum@sigs-datacom.de](mailto:objektspektrum@sigs-datacom.de)

# objektspektrum online-ausgabe e m b e d d e d thema: embedded

## Editorial

# Softwareentwicklung im Embedded Markt

Wenn wir von Softwareentwicklung im Embedded Markt sprechen, dann wird uns häufig die Frage gestellt, warum wir denn da – abgesehen von ein paar technischen Details – so stark differenzieren zur allgemeinen Softwareentwicklung. Auf den ersten Blick gibt es doch genauso ein Anforderungsmanagement, eine Modellierung, ein Design, ein begleitendes Testen usw. Doch wenn man genauer hinschaut, so wird man feststellen, dass im Embedded Umfeld die Vorzeichen etwas anders gesetzt sind. Größter Unterschied ist wohl der Sicherheitsaspekt. Ein Bankangestellter wird sicherlich ärgerlich sein, wenn ihm seine Applikation abstürzt und er vor dem berühmten berüchtigten Blue Screen sitzt – der Pilot im neuen Airbus wird da sicherlich etwas mehr als ärgerlich sein.

Ein Blick auf die Automotivebranche zeigt uns, dass hier ein Markt vorliegt, der durch eine Vielzahl von Zulieferern bestimmt wird. Das Zielprodukt (Auto) ist zunehmend von Software bestimmt – schon jetzt gibt der Käufer eines Neuwagens durchschnittlich rund 1.400,00 Euro für die darin enthaltene Software aus. Das mag auf den ersten Blick recht viel klingen – doch betrachten wir diesen Aspekt mal aus einem anderen Blickwinkel. Die meisten Probleme, die derzeit im Neuwagenbereich zu beklagen sind, haben ihre Ursache mittlerweile nicht mehr in der Mechatronik, sondern vielmehr in der Elektronik – die kostspieligen Rückrufaktionen (vom Imageschaden erst gar nicht zu reden) sind eine häufige Konsequenz.

Die größte Herausforderung im Automobilbereich (Absatzproblematiken der Neufahrzeuge oder das Lohnkostenniveau hierzulande seien hier mal nicht weiter berücksichtigt) lässt sich auf einen Satz reduzieren: Wie bekomme ich alle Zulieferer koordiniert, damit auch die jeweilige Software zusammen spielt? Wie kann ich die unterschiedlichen Werkzeuge hier miteinander vereinen, ohne dass ich einen Informationsverlust zu beklagen habe? Wie kann ich sicherstellen, dass der Werkzeughersteller von heute auch noch morgen seine Toolkette wartet und überhaupt auf dem Markt noch existent ist? Alles Fragen, die in Zukunft als die Herausforderungen im Automotivemarkt anzusehen sind.

Vom 14. bis 16. Februar findet in Nürnberg die Embedded World statt – immerhin Europas größte Konferenz zum Thema Embedded – dass diese in Deutschland stattfindet hat durchaus seine Berechtigung. Kurze Zeit danach findet vom 6. bis 9. März in München die REConf statt, ebenfalls eine im Automotiveumfeld anzusiedelnde Veranstaltung, die das Thema Anforderungsmanagement behandelt. Auch diese Veranstaltung ist die größte ihrer Art in Europa und auch wieder in Deutschland – der Markt bietet also gerade hierzulande eine Reihe von Chancen und befindet sich im Aufschwung – ganz im Gegensatz zu anderen Bereichen, wo mehr und mehr ein Near- oder Offshoring-Trend festzustellen ist.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Online-Ausgabe, bei dem wir auf ein Vielzahl von Aspekten rund um das Embedded/Automotive-Thema eingehen werden.

Ihr  
Gerhard Versteegen