

Auf jeden Fall. Wir sehen nicht nur im Bereich „Mitigation“, sondern gerade bei der „Adaption“ einen sehr großen Markt. Es geht hierbei ja um vielfältige Anpassungsmechanismen, zum Beispiel um die Frage, wie sich das Klima in Nordostdeutschland im Vergleich zu dem in Bayern wandelt, oder das in Italien im Vergleich zu dem in Griechenland. Und vor allem darum, welche Auswirkungen diese Veränderungen haben. Nehmen Sie die Waldbrände in Russland im Sommer vergangenen Jahres: Wie unkoordiniert dort gehandelt wurde! Wir haben ja auch in Brandenburg große Kiefernbestände, die sehr waldbrandgefährdet sind. Durch Trockenheiten in den vergangenen Jahren kam es dort in der Tat verstärkt zu Waldbränden. Nur hat die Fläche der Waldbrände abgenommen, weil wir Vorsorge betrieben und ein funktionsfähiges Frühwarnsystem installiert haben.

Was sagen Sie zu den Überschwemmungen in Australien? Dort sind ja an die 20 Milliarden US-Dollar Schäden entstanden.

Man muss sich Gedanken machen, ob dies eine Jahrhundertflut ist oder ob dieses Ereignis in Zukunft öfter eintreten wird, denn auch in Australien siedeln heute viele Menschen in Gebieten, von denen man weiß, dass sie überschwemmungsgefährdet sind.

Wie präzise sind die Messergebnisse, auf denen Ihre Annahmen beruhen?

Zunächst versuchen wir, genau zu verstehen, was passiert ist, als es in früheren erdgeschichtlichen Perioden wärmer oder kälter als heute wurde – etwa in Brandenburg oder im Baltikum. Hierzu kann man sogenannte Geoarchive, wie Bäume, Seesedimente oder Tropfsteinhöhlen, zu Rate ziehen. Eine Erkenntnis ist, dass es mehr Überschwemmungen geben kann, wenn es kälter wird.

Warum?

Wenn es während solcher Perioden regnet, der Boden dann aber gefroren ist, kann das Wasser nicht eindringen; es fließt an der Oberfläche ab, und es kommt zu Überschwemmungen. Derartige Erkenntnisse kann man nun auf die Zukunft projizieren. Am Ende geht es um die Beherrschung von größerer Variabilität. Aber Sie als Physiker sprechen mit Ihrer Frage einen sehr wichtigen Aspekt an: Unsere Prognosefähigkeit wird überschätzt. Wenn man ehrlich ist, dann ist es auch bei uns nicht sehr viel besser als im ökonomischen Bereich.

Vielen Dank für die Stellungnahme!

Interview: BERNHARD D. VALNION

Diskret im Hintergrund

Markus W. Hesse, Vice President Global Automotive Accounts & Strategic Alliances bei Siemens PLM Software, über die Bedeutung und den Zeitplan des Daimler-Deals.

Herr Dr. Hesse, welche Einzelheiten beinhaltet die Entscheidung von Daimler zugunsten von Siemens PLM Software als CAD-Lieferant?

Daimler hat uns erneut das Vertrauen ausgesprochen und wird nun neben der Teamcenter-Technologie auch die NX-Technologie einsetzen. Dies geschieht im Rahmen des „PLM-Projekts 2015“ und umfasst den vollständigen Einsatz unserer CAD-Technologie einschließlich des Austauschformats JT über alle Phasen des Produktentstehungsprozesses hinweg für alle Fahrzeugreihen.

Über welchen Zeitraum reden wir dabei?

Das Projekt soll im Jahr 2015 abgeschlossen sein. Nach einer umfangreichen Evaluierungsphase geht es jetzt um eine weitere Detaillierung, unter anderem der zum Einsatz kommenden Methoden für das Arbeiten mit NX und Methoden für die Archivierung. Mitte 2012 soll erstmals eine Modellpflege einer Fahrzeugreihe produktiv mit NX bearbeitet werden.

Wie geht es dann weiter?

Ab 2013 soll die Migration aller bestehenden Entwicklungsprojekte beginnen. Dies umfasst auch Neuprojekte aufgrund des vorgegebenen Produktplans von Daimler.

In einem Interview mit dieser Zeitschrift hat der verantwortliche Direktor für die Daimler-Konzernforschung und -Methodenentwicklung, Professor Balasubramanian, die große Bedeutung von Templates zur effektiven Unterstützung der Produktentstehung betont. Diese basieren allerdings auf Dassault Systèmes' V5-Technologie. Gehen sie mit der NX-Einführung verloren?

Gewiss nicht. Die Portierung der Templates war wesentlicher Bestandteil der Evaluierung.

Sie wollen also dieses so konservierte Methodenwissen retten?

Auf jeden Fall! Daimler ist in der Nutzung von Wissensmanagementtechniken und Templates im Produktentstehungsprozess sehr weit – eingesetzt werden Geometrie- und Study-Templates. Wir haben die Vorge-



hensweise sehr genau analysiert und konzeptionell auf die Methodik unseres Systems NX umgesetzt.

Wo werden die Templates verwaltet?

Sowohl zu gewissen Teilen im Teamcenter-basierenden PDM-System Smaragd als auch in den NX-Modellen.

Daimler war der erste Automobil-OEM, der sich für ein kommerzielles PDM-System in einer derart großen Dimension entschieden hatte. Das Backbone läuft seit vielen Jahren stabil. Hat dieser Erfolg die CAD-Entscheidung beeinflusst?

Die Geschäftsbeziehungen, die wir über die Jahre hinweg im Smaragd-Projekt aufgebaut haben, haben die Entscheidung positiv beeinflusst, da bin ich mir sicher. Grundsätzlich gilt, dass der Fahrzeugkonzern, ebenso wie alle anderen OEMs weltweit, periodisch seine Engineering-IT einer Revision unterzieht. In einem zweieinhalb Jahre währenden Zeitraum wurde die NX-Technologie untersucht und aufgrund von sechs Kriterien für geeignet erachtet. Die Kriterien lauten:

- Fähigkeit zur Abbildung der heute bestehenden Prozesse
- Integration von CAD in Smaragd
- Zukunftsfähigkeit der Lösung
- Technologie im Allgemeinen, wie Offenheit und Umsetzung von Standards
- Qualität
- Preis des Gesamtpakets einschließlich Migration.

Und was bedeutet die Entscheidung für die Zulieferer von Daimler?

Im Vorfeld fanden zwischen Daimler und seinen wichtigsten Zulieferern Gespräche in dieser Hinsicht statt. Und diese setzen praktisch alle NX und auch Catia ein, so dass dies für sie kein wirklich neues Thema ist.

Und für die große Mehrheit der kleineren Zulieferer? Was bedeutet dies für sie?

Im Juli soll auf dem EDM Forum seitens Daimlers ein detailliertes Konzept vorgestellt werden.

Vielen Dank für das Gespräch!

Interview: BERNHARD D. VALNION