

DAS WAR'S DANN MIT DEM TEIL

Egal ob bei Geräten, Komponenten oder Software – immer häufiger werden Produkte frühzeitig obsolet, da der Hersteller keine Ersatzteile mehr anbietet oder den Support streicht. Abhilfe schafft das sogenannte **Obsoleszenzmanagement**.

- VON HARTMUT HAMMER -

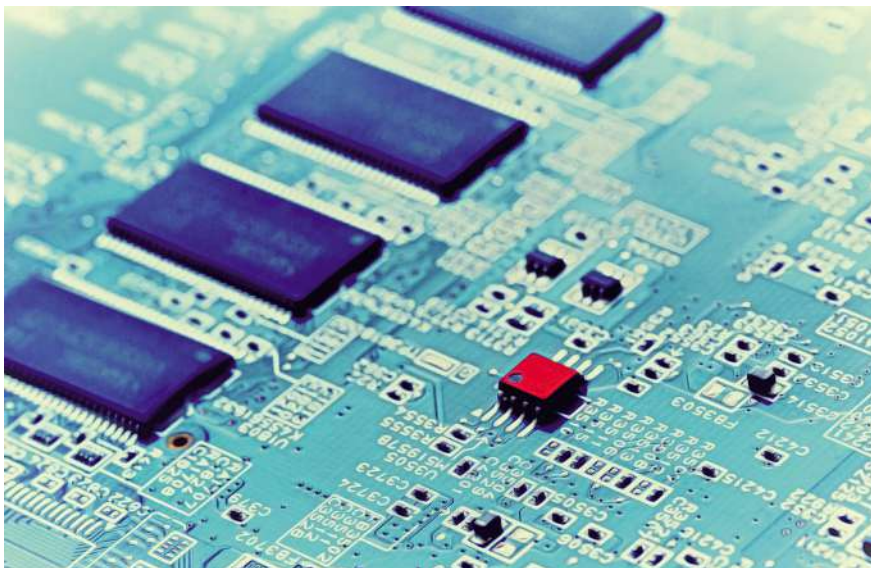


BILD: SERKAT PHOTOGRAPHY/STOCK.ADOBE.COM

Redesign oder Ersatz? Wird ein Bauteil abgekündigt, muss schnell gehandelt werden.

Seit April sind die neuen 50-Euro-Scheine im Umlauf – doch der Aufwerter in der Kantine nimmt sie noch immer nicht an. Ein Hinweis am Automaten verrät, dass der Hersteller kein Software-Update anbietet. Ein klarer Fall von Obsoleszenz: Davon spricht man, wenn ein Produkt aufgrund seiner Konstruktion, Produktion oder der verwendeten Komponenten frühzeitig altert beziehungsweise unbrauchbar wird. Diese kann geplant sein, um Produkte gezielt vom Markt zu nehmen – aber auch Alterung oder Inkompatibilität im Zusammenspiel mit anderen, neueren Produkten machen Komponenten und Geräte obsolet.

Besonders problematisch sind elektronische Bauteile, bei denen kurze Innovations-

zyklen, Portfoliobereinigungen sowie Alterungsprozesse den Wandel beschleunigen. Immer mehr in den Fokus geraten Softwareprodukte. „Sie können mangels Verschleiß eigentlich nicht obsolet werden. Aber bei technischen Änderungen in der Hardwareumgebung ist oftmals eine neue Lizenz fällig – die viele Softwarehersteller nach dem Auslaufen bestimmter Softwarestände aus Prinzip nicht mehr anbieten“, erläutert Dr.-Ing. Wolfgang Heinbach, Geschäftsführer der D+D+M Daten- und Dokumentationsmanagement GmbH & Co. KG in Stuttgart.

Das vielschichtige Ursachenbündel sorgt inzwischen für eine regelrechte Explosion an Produktänderungen (Product Change Notification = PCN). Nach Angaben des Elek-

tronikdistributors Arrow gab es 2014 etwa 40.000 PCNs, ein Jahr später 80.000 und 2016 fast 120.000. Für viele Experten wird sich dieser Trend ungebremst fortsetzen.

Seit die Industrie in den Achtzigerjahren erkannt hat, wie notwendig Maßnahmen gegen Lieferengpässe sind, hat sich die internationale Norm IEC 62402 etabliert: Sie beschreibt die Grundzüge des Obsoleszenzmanagements aus Sicht der Hersteller von Fahrzeugen oder Maschinen. Aktuell wird die IEC 62402 überarbeitet. In Deutschland ist zum selben Thema die Richtlinie VDI 2882 entstanden.

Funktional betreiben die Unternehmen inzwischen drei verschiedene Intensitätsstufen von Obsoleszenzmanagement: reaktiv, aktiv und strategisch.

Bei der reaktiven Variante wird auf PCN lediglich reagiert. Etwa in Form eines Last-Buy-Einkaufs der Teile inklusive Lagerhaltung, durch Redesign des Produkts oder durch einen Produkt- und Lieferantenwechsel. Die reaktive Herangehensweise ist aber mit hohem Zeitdruck, Qualifizierungsaufwand und Kostenrisiken bis hin zu Produktionsausfällen verbunden.

Beim aktiven Obsoleszenzmanagement analysiert ein Unternehmen immerhin schon im Vorfeld den Risiko- und Lebenszyklus von Schlüsselkomponenten und stimmt sich eng mit den Herstellern, Lieferanten und Kunden der Teile ab.

„Bei der zu erwarteten Flut an PCN empfehle ich dringend ein strategisches Obsoleszenzmanagement“, so Wolfgang Heinbach. Dieses beginnt schon bei der Produktentwicklung: Dort sollte für wesentliche Bauteile unbedingt die Austauschbarkeit

oder ein Multi-Sourcing-Ansatz angestrebt werden. Eine stringente Lagerhaltung, weitere regelmäßige Risiko- und Lebenszyklus-Analysen, langfristige Wartungsverträge und eine gesicherte Ersatzbeschaffung sind ergänzende Maßnahmen. Das mag anfangs zwar höhere Kosten bereiten, wird sich aber über die Produktlebenszeit rechnen.

ALLES IM GRIFF

Eine andere Frage wird sein, wie Unternehmen künftig die Flut der PCNs verarbeiten. Bisher müssen Mitarbeiter die per E-Mail im PDF-Format eintreffenden Benachrichtigungen manuell in die unternehmensinternen ERP-Systeme einpflegen. Um diese zeitaufwendigen Routinearbeiten künftig zu vermeiden, hat der COG (Component Obsolescence Group) Deutschland e.V. – eine Vereinigung von Unternehmen aus verschiedenen Branchen – den neuen maschinenlesbaren Kommunikationsstandard „Smart PCN“ entwickelt. Er ist kompatibel zu den internationalen Normen sowie offen für Elektronikbauteile, Komponenten aus Metall, Kunststoff sowie für hydraulische Stoffe, Software bis hin zu Dienstleistungen. Außerdem soll er den standardisierten und automatisierbaren Austausch von PCNs ermöglichen. Jede Smart-PCN enthält zwei standardisierte XML-Dateien und Platz für eine beliebige Anzahl von Anhängen (etwa Bilder, Grafiken, Dokumente).

Für den offenen Smart-PCN-Standard hat die D+D+M eine Datenbank (PCN Global) entwickelt, in der alle PCNs erfasst und gespeichert werden. Zur automatischen Verknüpfung der PCN-Daten mit den unternehmenseigenen ERP-Systemen dient das Tool „PCN Cockpit“.

Die Zweiteilung von Datenbank und Managementtool bietet nach Angaben von Wolfgang Heinbach Vorteile: „Die Unternehmen müssen mit dieser Lösung keine sensiblen Daten nach außen preisgeben. Mit PCN Cockpit hat das Unternehmen tagesaktuellen Zugriff auf alle Smart-PCN der Datenbank. Anhand der Materiallisten im Unternehmen werden mögliche Treffer automatisch gemeldet, die Smart-PCN heruntergeladen und mögliche Auswirkungen auf die eigenen Materiallisten sofort transparent. Da alle unternehmensinternen Workflows, Aufgaben und Änderungsmaßnahmen bei Eintreffen einer PCN sofort definiert werden können, dient PCN Cockpit auch als Steuerungs- und Überwachungstool für diese Maßnahmen.“ <