



Editorial

In Deutschland wird unter dem Titel „Industrie 4.0“ die Fähigkeit der deutschen Wirtschaft geprüft, den weltweiten Entwicklungen der Digitalisierung zu folgen bzw sie sogar entscheidend mitzubestimmen. Trotz der weltweiten Marktführerschaft in zahlreichen Wirtschaftsregionen und einer extrem erfolgreichen Exportwirtschaft entstehen in Deutschland immer mehr Zweifel, ob diese Erfolge auch zukünftig auf den Weltmärkten erzielt werden können. In der gesamtwirtschaftlichen

Chancen-Risiken-Analyse erscheinen die US-amerikanisch dominierten Anbieter von digitalen Dienstleistungen und die daraus immer stärker werdenden Datenmonopole das größte Risiko für eine eher traditionell orientierte Fertigung der deutschen Wirtschaft.

Wer wird zukünftig den Weltmarkt der Mobilitätswirtschaft (heute: Automobilwirtschaft) beherrschen? Werden es jene sein, die wie die deutschen Hersteller technisch anspruchsvolle Fahrzeuge bauen, aber zurzeit nur über US-amerikanische Anbieter von digitalen Steuerungssystemen existieren können, oder jene, die heute die digitalen Steuerungssysteme und die Mobilitätsdaten beherrschen und daher bestimmen könnten, wer die Transportmittel (Fahrzeuge) produziert? Wer wird über die großen Datenmengen der Fahrzeugnutzer verfügen und diese für das Angebot anderer Dienstleistungen nutzen – die deutsche Automobilindustrie oder die US-amerikanische digitale Industrie? Sind die zurzeit laufenden Kooperationen in dem Bereich der digitalen Mobilität dauerhaft oder nur der Start zu einem Kampf um die Vorherrschaft um die Mobilitätsdaten? Wird der Verkehrsmarkt zukünftig von den „Software-Herstellern“ oder den „Hardware-Herstellern“ dominiert werden?

Bekannterweise verfügt die österreichische Zulieferindustrie über einen beachtlichen Marktanteil im Automobilmarkt und hat daher einen hohen Bedarf an den Konzepten von „Industrie 4.0“. Während die deutsche Bundesregierung mit einem bemerkenswerten Einsatz dieses Projekt in allen Größenklassen und Wirtschaftssektoren vorantreibt, ist dies in Österreich nur sehr eingeschränkt der Fall. Es ist die Verantwortung der Aufsichtsräte, – unabhängig von allfälligen Aktivitäten der Bundesregierung – für die strategische Entwicklung ihrer Unternehmen Sorge zu tragen. Die Aufsichtsräte sind verpflichtet, ihre diesbezügliche Verantwortung wahrzunehmen und die Konzepte „Industrie 4.0“ strategisch aufzusetzen und deren Umsetzung im Rahmen des strategischen Controllings einzufordern und zu kontrollieren. Dies gilt nicht nur für die produzierende, sondern auch für die dienstleistende Wirtschaft. Als Beispiel dafür sei nur die Digitalisierung des Zahlungsverkehrs angeführt.

Leo Chini

| | |
|--|----|
| Benedikt Kommenda | 2 |
| „Der Begriff ‚Aufsichtsrat‘ vermittelt ein zu eingeschränktes Rollenverständnis“ Interview mit DDipl.-Ing. DDr. Manfred Reichl | |
| Alexander Babinek / Thomas Trettnak..... | 6 |
| Neues Alternativfinanzierungsgesetz – Fallstricke im Crowdfunding-Paradies? | |
| Gernot Wilfling | 10 |
| Eigengeschäfte von Aufsichtsräten nach der Marktmissbrauchsverordnung | |
| Christian Feltl | 16 |
| Der Aufsichtsrat und die Geschäftspolitik | |
| Ulrich Kraßnig | 21 |
| Keine Anwendbarkeit des Vergaberechts bei der Bestimmung des Abschlussprüfers durch öffentliche Auftraggeber | |
| Anton Schmidl | 28 |
| Wenn Stifter stiften gehen! | |
| Johannes Peter Gruber | 31 |
| „Sky“ und „Skype“: Ein kurzer Überblick zum Markenrecht | |
| Michael Barnert..... | 34 |
| Literaturreisende | |
| Aus dem Firmenbuch – Veränderungen bei Aufsichtsratsmandaten..... | 35 |
| Impressum | 33 |