

VDA AUTOMOTIVE SYS 2012

Wie viele Funktionen kann ein Autofahrer beherrschen?

Das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement für die Fahrzeugelektronik war auch im Mai Leitthema der VDA Automotive SYS in Berlin. Einen Schwerpunkt bildete die Einbettung von Prozess- und Produkthanforderungen in die Unternehmensprozesse. Im Fokus stand die Norm ISO 26262 zur funktionalen Sicherheit.

Seit 2011 ist die ISO 26262 als automobilspezifische Norm für die Entwicklung sicherheitsrelevanter elektronischer Fahrzeugsysteme veröffentlicht. Nun stellt sich den Automobilherstellern und deren Zulieferern die Aufgabe, die bestehenden Prozesse zur Konzeption, Entwicklung und Produktion von Steuergeräten an die Anforderungen der Norm anzupassen.

Im Fokus der diesjährigen Konferenz standen die aktuellen Herausforderungen an die Entwicklung softwarebestimmter Fahrzeugelektronik im Kontext der Anforderungen der ISO 26262 zur funktionalen Sicherheit und von Automotive SPICE. Diese Herausforderungen zusammen mit dem ständigen Innovationsdruck waren Gegenstand der Eröffnungs-Keynote von Dr. Ulrich Eichhorn, Geschäftsführer im VDA. Gefragt sind demnach pragmatische Lösungen zur Bewältigung dieser Aufgaben. Dabei zeigten die Vorträge des ersten Tages deutlich, dass eine Norm – wie im Falle der ISO 26262 – zwar klare Anforderungen definieren kann, deren Umsetzung aber die eigentliche Herausforderung an die Unternehmen darstellt.

Kommunizieren während des Fahrens wird wichtiger

Diese Anforderungen entstehen in einem längeren Konsensprozess unter Beteiligung verschiedener Länder und deren Industrievertreter. Damit lässt die ISO 26262 viele Vorgehensweisen, Lösungsansätze oder Methoden bewusst offen. So legten

viele Referenten ihre Sichtweise dar und zeigten unternehmensspezifische Lösungen oder praktische Umsetzungen.

Keynote-Redner Jeffrey J. Owens, CTO und Senior Vice President von Delphi, prognostizierte ein noch stärkeres Wachstum neuer Fahrzeugfunktionen. Insbesondere der fahrzeuginternen und -externen Kommunikation räumt er gute Chancen ein. Eine wichtige Fragestellung war dabei, inwieweit diese Funktionsvielfalt überhaupt noch durch den Fahrer beherrschbar sein wird. Unbestritten ist, dass der Fahrer stets Zugriff auf seine E-Mails haben möchte, twittern und ins Internet gehen und auch im Fahrzeug mit der Außenwelt kommunizieren will. Doch bedarf es laut Owens noch vieler Anstrengungen und intelligenter Lösungen, um diesem Wunsch zu entsprechen, ohne durch Ablenkung des Fahrers die Sicherheit zu gefährden.

Sicherheit, Prozessreife und Produkthaftung bleiben Nr. 1

Der letzte Konferenztag begann mit einer Keynote von Hans-Georg Frischkorn, Leiter des Geschäftsbereichs Automotive der ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH. „More software for smart cars and smart traffic“ lautete der Titel und skizzierte das Auto der Zukunft: vernetzt, effizient und weit mehr als lediglich ein Mittel, um von A nach B zu gelangen. Ähnlich wie Jeffrey J. Owens am Vortag wies auch Hans-Georg Frischkorn darauf hin, dass die Bewältigung dieser Komplexität die nächsten Jahre bestimmen wird und es der Innovationskraft der gesamten Automobilindustrie bedarf, dafür neue Fahrzeug- und Systemarchitekturen zu entwickeln.

Auch in den letzten Fachvorträgen der Konferenz nahm das Thema Sicherheit einen zentralen Platz ein. Dabei wurde klar, dass es keinen Sinn macht, von absoluter Sicherheit zu sprechen. Sicherheit ist



Dr. Ulrich Eichhorn, Geschäftsführer im VDA, ging in seiner Eröffnungsrede auf die Herausforderungen der funktionalen Sicherheit und des ständigen Innovationsdrucks ein.

immer ein Kompromiss zwischen höchstmöglicher Sicherheit und einem realistisch bemessenen Aufwand. Dabei sind reife Entwicklungsprozesse eine Grundvoraussetzung dafür, am Ende ein ausreichend sicheres Produkt auf den Markt zu bringen und die Risiken einer Gefährdung Dritter und der Kosten einer unter Umständen notwendigen Rückrufaktion zu minimieren.

Wenn das Fahrzeug zurückkommt und nicht der Kunde

Zum Thema Produkthaftung setzte Prof. Thomas Klindt von der Wirtschaftskanzlei Noerr den Schlusspunkt. In seiner Keynote mit dem Titel „Product Recalls: If not your customer, but your product comes back...“ bereitete er dieses ernste Thema unterhaltsam auf. Dabei zeigte er Beispiele für Produkthaftungsfälle aus der Realität auf und lenkte die Aufmerksamkeit von den technischen Lösungen auf den Umgang mit Haftungsfällen.

Wie auch im Vorjahr zeichnete sich die Konferenz durch eine starke internationale Beteiligung aus. 177 Teilnehmer aus 16 Ländern trafen sich drei Tage lang im Estrel Konferenzzentrum an den Ufern

der Spree zu Workshops, Keynotes und Expertenvorträgen. Ausrichter der Automotive SYS war wie im letzten Jahr das Qualitäts Management Center im Verband der Automobilindustrie (VDA QMC), beauftragt durch den Qualitäts Management Ausschuss (QMA) im VDA. Dieser wurde durch Arnd Schaarschmidt, Head of Conference, repräsentiert. In seiner Eröffnungsrede ging er auf den besonderen Stellenwert ein, den die im VDA organisierten Qualitätsmanager der Softwareentwicklung beimesen. □

Jan Morenzin, Berlin

Autor

Dr.-Phys. Jan Morenzin, geb. 1967, ist verantwortlich für die Softwarequalitätsinitiativen im VDA QMC.

Kontakt:

Jan Morenzin
T 0160 96782983
morenzin@vda-qmc.de

www.qz-online.de

Diesen Beitrag finden Sie online unter der Dokumentennummer: **395763**