

Editorial::



Angst vorm Hacken

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

längst sind die Unfallrekonstruktion und -aufklärung im digitalen Zeitalter angekommen. Doch es zeigt sich bereits jetzt im Alltag, wie schwierig es sein kann, elektronische Daten zu entschlüsseln und richtig zu interpretieren. In einem bereits absehbaren Zeitraum können neue Unfallursachen auftreten, die es bisher gar nicht gab und

die mitunter nur sehr schwer nachweisbar sind. Die Gründe für solche Unfälle haben einen digitalen Hintergrund und werden von Hackern verursacht.

Auf dem kürzlich digital veranstalteten 8. Allianz-Autotag mit dem Titel „Cyber Risks in the Connected Car Eco System“ wurde deutlich, dass die Anzahl der vernetzten Fahrzeuge in Europa von 37 Mio. Pkw im Jahr 2018 auf 110 Mio. Fahrzeuge bis 2023 steigt! Die Krux für die Fahrzeughersteller und Systemzulieferer besteht nun darin, über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs, der aktuell bei 20 bis 30 Jahren liegt, die Sicherheit der installierten IT-Systeme zu gewährleisten. Hier kommt ein Spruch aus Goethes Ballade „Der Zauberlehrling“ in den Sinn: „Die ich rief, die Geister, werd ich nun nicht los.“

Damit es nicht soweit kommt, sind unbedingt Sicherheitsmaßnahmen notwendig. Die Allianz fordert dafür eine europaweite und branchenübergreifende Plattform zur Abwehr von Hackerangriffen. Dort können die Kompetenzen verschiedener Institutionen (Regierungsbehörden, Fahrzeughersteller, Automobilzulieferer, Telekommunikationsbetreiber, Forschungseinrichtungen, Reparaturbetriebe und Versicherer) gebündelt werden. Darüber hinaus ist es wichtig, Cyberangriffe individuell und künftig besonders bei automatisierten Fahrzeugen zu erkennen und diese Manipulationen bei einem Datentreuhänder zu erfassen, um die Unfallaufklärung anschließend überhaupt zu ermöglichen. Die Cybersicherheit in Deutschland ist im Bundesministerium des Inneren angesiedelt. Allerdings wird diese Aufgabe hier bisher offenbar eher stiefmütterlich behandelt oder ist zu komplex, um stets maximalen Schutz zu gewährleisten. Erinnert man sich nur an den Cyberangriff aus dem letzten Jahr, wo selbst die Bundesregierung Opfer einer Hackerattacke wurde und nicht ausreichend gesichert war. Solche Ereignisse sind leider wenig vertrauensfördernd, wenn es um die künftige Vollabsicherung von autonomen Fahrfunktionen geht.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	322
Veranstaltungen	325
EVU-Nachrichten	326

Fachbeiträge

Fachgerechte Kalibrierung von Fahrerassistenzsystemen Teil 2	
1.6 Elektrik, Elektronik, Assistenzsysteme	
Helge Kiebach	328

Hochgeschwindigkeitscrashtest-Auswertung mit PC Crash	
1.0.1.1 Computer-Programme	
Hannes Winkler	338

Titelthema: Erweiterte Betrachtungen zum Umgang mit automatischen Notbremsystemen und zu deren Auslegung Teil 1	
2.2 Unfallforschung	
Alexander Berg, Erwin Petersen	344

Datenblätter

Porsche Taycan	357
Renault Captur	359

Impressum	323
Redaktionsbeirat	322



Foto: hercher/stock.adobe.com