



Leitfaden

Projektmanagement der Funktionalen Sicherheit

gemäß ISO 26262:2018

Für Projektleiter, Einsteiger und alle, die verstehen wollen,
was Safety Management in der Praxis wirklich bedeutet.

Revision 1.0 | März 2026



1 Was ist Funktionale Sicherheit – und warum ist sie Chefsache?

Wer heute ein Steuergerät, ein Fahrassistenzsystem oder eine elektrifizierte Antriebskomponente für ein Kraftfahrzeug entwickelt, kommt an einem Begriff nicht vorbei: **Funktionale Sicherheit**. Doch was bedeutet das konkret – und was hat das mit Projektmanagement zu tun?

Funktionale Sicherheit bedeutet nach ISO 26262 die Abwesenheit von unvermeidbaren Risiken, die durch Fehlfunktionen elektrischer und elektronischer Systeme im Fahrzeug entstehen. Es geht also nicht darum, dass ein System niemals ausfällt – das ist technisch unrealistisch. Es geht darum, dass ein Ausfall oder eine Fehlfunktion keine unakzeptable Gefährdung für Fahrer, Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer verursacht.

Die Norm **ISO 26262:2018** ist der internationale Standard, der diesen Anspruch für Straßenfahrzeuge operationalisiert. Sie beschreibt, **wie** Sicherheit systematisch geplant, entwickelt, nachgewiesen und im Betrieb überwacht wird – über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg. Dabei ist sie kein reines Entwicklungsdokument. Im Gegenteil: Die Norm beginnt auf Managementebene und fordert verbindliche Entscheidungen von der Projektleitung.

Der entscheidende Unterschied

Funktionale Sicherheit ist keine Eigenschaft, die man am Ende der Entwicklung "einbaut". Sie muss von Beginn an systematisch geplant, in die Architektur integriert und über den gesamten Lifecycle nachgewiesen werden. Wer Safety als spätes Add-on behandelt, scheitert spätestens beim Audit, allerspätestens im Safety Assessment.

Warum ist das eine Managementaufgabe? Weil die ISO 26262 ausdrücklich fordert, dass die **Verantwortung für Safety auf Projektebene** formal verankert ist. Sie legt fest, welche Rollen existieren müssen, welche Kompetenzen diese mitbringen sollen, welche Dokumente die Projektleitung genehmigen muss und wann Eskalation erforderlich ist. Ein Projektleiter, der Safety dem Entwicklungsteam überlässt, ohne eigene Verantwortlichkeit zu übernehmen, handelt nicht normenkonform.

2 Die zentrale Rolle: Der Functional Safety Manager (FSM)

Das Herzstück des Safety Managements ist der **Functional Safety Manager (FSM)**. Diese Rolle ist normativ vorgeschrieben (ISO 26262-2, Kap. 6.4.2.4) und trägt die Gesamtverantwortung für alle sicherheitsbezogenen Aktivitäten im Projekt. Der FSM ist nicht unbedingt ein technischer Experte – er ist insbesondere die **Safety-Instanz** gegenüber dem Projektleiter, dem Management und gegenüber externen Auditoren.

Die Benennung des FSM ist eine der **ersten Pflichtenhandlungen** zu Projektbeginn. Sie muss dokumentiert sein, und der FSM muss die erforderlichen Qualifikationen nachweisen können. Die Norm schreibt keine spezifischen Zertifizierungen vor, erwartet aber nachgewiesene Kenntnisse der ISO 26262, Erfahrung in Safety-Analysen und – bei höheren ASIL-Stufen – (sinnvollerweise) zunehmende Unabhängigkeit von den Entwicklungsaktivitäten.

Aufgaben des FSM auf einen Blick

Der FSM plant und koordiniert alle Safety-Aktivitäten, erstellt und pflegt den Safety Plan, beauftragt und überwacht die Hazard Analysis, verantwortet den Safety Case, beantragt die Safety Release Recommendation und ist erste Eskalationsinstanz bei sicherheitsrelevanten Abweichungen.

Was passiert ohne einen qualifizierten FSM? Erfahrungsgemäß werden Safety-Aktivitäten dann entweder gar nicht durchgeführt, doppelt gemacht oder nicht dokumentiert. Die Ergebnisse sind Audit-Befunde, verzögerte Freigaben oder – im schlimmsten Fall – ein Produkt, das Safety-Anforderungen schlicht nicht erfüllt. Die **Frühzeitigkeit der FSM-Benennung** ist deshalb keine Formalie, sondern eine erfolgskritische Entscheidung.

3 Das Fundament: Der Safety Plan

Wenn es ein einziges Dokument gibt, das den Erfolg oder Misserfolg des Safety Managements in einem Projekt widerspiegelt, dann ist es der **Safety Plan**. Er ist kein Bürokratiedokument, das man einmal erstellt und dann in der Ablage vergisst. Er ist das **lebende Steuerungsinstrument** des FSM und muss nach jeder Entwicklungsphase aktualisiert werden.

Was enthält der Safety Plan? Im Kern beschreibt er alle geplanten Safety-Aktivitäten mit zugeordneten Verantwortlichkeiten (RASIC-Matrix), alle zu erstellenden Work Products, die Meilensteine und deren Abhängigkeiten vom Projektplan, alle geplanten Confirmation Measures (Reviews, Audits, Assessment) sowie die Qualifikationsanforderungen für beteiligte Rollen.

Kritischer Fehler: Safety Plan veraltet

Ein Safety Plan, der nach der Konzeptphase nicht mehr aktualisiert wurde, ist bei einem Functional Safety Audit ein sofortiger Hauptbefund. Er zeigt, dass Safety Management nicht aktiv betrieben wird. Konsequenz: das **Audit** wird nicht bestanden, die Freigabe verzögert sich.

Ein gut geführter Safety Plan schützt das Projekt vor bösen Überraschungen. („Wer keinen Plan hat, hat keinen Plan.“) Er macht transparent, welche Aktivitäten noch ausstehen, wer dafür verantwortlich ist und welche Quality Gates noch nicht erreicht wurden. Für den Projektleiter ist er das wichtigste Steuerungswerkzeug, um Safety-Risiken frühzeitig zu erkennen – und zu eskalieren, bevor sie zur Freigabe-Blocker werden.

4 Hazard Analysis & Risk Assessment – Wo alles beginnt

Bevor auch nur eine einzige Safety-Anforderung formuliert werden kann, steht eine zentrale Analyse: die **Hazard Analysis and Risk Assessment (HARA)**. Die HARA ist die methodische Basis des gesamten Safety Lifecycles. Wer sie überspringt oder oberflächlich durchführt, baut auf Sand. Auch als Lieferant muss man nach meiner Auffassung eine Risikoanalyse auf entsprechender Abstraktionsebene durchführen!

Was passiert in der HARA? Das Projektteam analysiert systematisch, welche Fehlfunktionen des zu entwickelnden Systems in welchen Fahrsituationen zu einer Gefährdung von Personen führen könnten. Für

jede identifizierte Gefährdung wird anschließend das Risiko bewertet – anhand von drei Kriterien: Severity (Schwere eines möglichen Unfalls), Exposure (Häufigkeit der Betriebssituation) und Controllability (ob der Fahrer die Situation noch beherrschen kann). Aus dieser Kombination ergibt sich der ASIL-Wert.

Der **ASIL (Automotive Safety Integrity Level)** ist die Risikoklassifizierung der ISO 26262. Er reicht von QM (Quality Management, kein spezifischer Safety-Nachweis erforderlich) über ASIL A und B bis zu ASIL C und ASIL D. ASIL D entspricht dem höchsten Risikoreduktionsbedarf. Je höher der ASIL, desto umfangreicher und rigider sind die einzuhaltenden Entwicklungsanforderungen – und desto aufwändiger und kostspieliger wird die Entwicklung.

Anmerkung: Für die Cybersecurity ist dieses Schema nicht und auch ähnlich nicht anwendbar. Die Rahmenbedingungen sind einfach zu unterschiedlich.

Aus HARA werden Safety Goals

Das Ergebnis der HARA sind die Safety Goals – die übergeordneten Sicherheitsziele des Produkts. Sie beschreiben auf Fahrzeugebene, welche Fehlfunktionen unter welchen Bedingungen verhindert oder beherrscht werden müssen. Jedes Safety Goal trägt unter anderen notwendigen Attributen einen ASIL. Alle nachfolgenden Safety-Anforderungen – auf System-, Hardware- und Softwareebene – leiten sich aus diesen Safety Goals ab. Wer die Safety Goals nicht kennt, kann keine sicheren Anforderungen spezifizieren (Sonderfall SEooC).

5 Safety über den gesamten Produktlebenszyklus

ISO 26262 ist kein Entwicklungs-Handbuch – sie ist ein **Lifecycle-Standard**. Das bedeutet: Safety-Anforderungen gelten von der ersten Konzeptidee bis zur Außerbetriebnahme des letzten Fahrzeugs. Die folgende Übersicht zeigt, was in jeder Phase erforderlich ist und wo die entscheidenden Risiken liegen.

Anmerkung: Funktionale Sicherheit nicht nur auf ein Produkt angewendet birgt ein enormes Potential für die Unternehmung nachhaltig ‚sichere‘ Produkte zu entwickeln. Jeder macht Fehler; ein angemessenes *lesson learned* verbessert nach meiner Erfahrung die Güteklasse eines ‚Folge-Produktes‘.

Lebenszyklusphase	Zentrale Safety-Aktivitäten	Kritischer Punkt
Konzeptphase (ISO 26262-3)	FSM benennen · Safety Plan erstellen · HARA durchführen · Safety Goals und ASIL festlegen · Functional Safety Concept ableiten	Ohne vollständige HARA und klare Safety Goals können keine belastbaren Safety-Anforderungen abgeleitet werden. Fehler hier pflanzen sich durch den gesamten Lifecycle fort.
Systementwicklung (ISO 26262-4)	Technical Safety Concept (TSC) erstellen · Safety-Anforderungen System/HW/SW ableiten · Traceability aufbauen	Lücken in der Rückverfolgbarkeit (<i>Traceability</i>) sind einer der häufigsten Audit-Befunde und können das Safety Release blockieren.
HW- und SW-Entwicklung (ISO 26262-5/6)	ASIL-konforme Entwicklung · FMEA/FTA · Sicherheitsmetriken (PMHF, SPFM, LFM) · Safety-Tests	ASIL-konforme Entwicklung erfordert spezifische Methoden und Werkzeuge. Der Nachweis muss lückenlos und nachvollziehbar sein.

Integration & Validierung (ISO 26262-4/7)	Safety Case finalisieren · Functional Safety Assessment · Safety Release Recommendation · Safety Statement	Ohne abgeschlossenen Safety Case und Safety Statement ist keine Serienfreigabe möglich. Alle offenen Befunde müssen geklärt sein.
Produktion & Betrieb (ISO 26262-7)	Safety Plan Produktion · Anomaly Management (Field) · DSSR · Field Changes bewerten	Safety endet nicht mit der Entwicklung. Felddaten und Feldänderungen müssen aktiv überwacht und bewertet werden.

Besonders wichtig ist zu verstehen: Die ISO 26262 fordert, dass der **Safety Case** als sogenanntes **Living Document** über alle Phasen hinweg fortgeschrieben wird. Er ist nicht das Ergebnis der Entwicklung – er begleitet sie. Am Ende der Integrations- und Validierungsphase muss er so vollständig und überzeugend sein, dass er die Grundlage für die **Safety Release Recommendation** durch den FSM und das **Safety Statement** durch die Projektleitung bildet. Ohne diese beiden Dokumente gibt es keine Serienfreigabe.

Anmerkung: Ein Safety Case, der eine „Link-Liste“ darstellt, ist kein ausreichender Nachweis für die ausreichende Umsetzung der Funktionalen Sicherheit. Ich weiß, dass Sparfüchse aus der Automotivwelt hier aufschreiben, ABER: Nachweis + Argument bilden eine Aussage – wer sich das einspart verspielt jeglichen Kredit eines Safety Assessors.

6 Confirmation Measures – Unabhängigkeit als Norm

Eine der Besonderheiten der ISO 26262, die Einsteigern oft Rätsel aufgibt, sind die **Confirmation Measures**. Darunter versteht die Norm drei Arten von unabhängigen Prüfmaßnahmen: **Confirmation Reviews** einzelner Work Products, **Functional Safety Audits** des Prozesses und – je nach ASIL – ein **Functional Safety Assessment**. Der entscheidende Begriff dabei ist: **unabhängig**.

Was bedeutet Unabhängigkeit konkret? Die Norm definiert drei Stufen: Auf der untersten Stufe (für niedrige ASILs) muss die prüfende Person nicht identisch mit der erstellenden sein. Auf mittlerer Stufe muss sie aus einer anderen Abteilung stammen. Auf der höchsten Stufe – insbesondere für ASIL D und beim Safety Assessment – wird eine von der entwickelnden Organisation unabhängige Instanz gefordert, was in der Praxis oft bedeutet: ein externer Assessor.

Warum ist das so wichtig? Weil **Selbstbewertung im Sicherheitsbereich strukturell fehleranfällig** ist. Wer ein Dokument erstellt hat, erkennt eigene Lücken schlechter als eine außenstehende Person. Die Norm zieht daraus die konsequente Schlussfolgerung: Prüfung und Erstellung müssen personell getrennt sein. Das ist kein Misstrauen gegenüber den Entwicklern – es ist ein fundamentales Sicherheitsprinzip.

Achtung: Formale Unabhängigkeit reicht nicht

Ein Reviewer, der zwar aus einer anderen Abteilung kommt, aber eng mit dem Entwicklungsteam zusammenarbeitet und keine kritische Distanz hat, erfüllt die Anforderung nur formal. Ein erfahrener Auditor wird das erkennen. Echte Unabhängigkeit erfordert inhaltliche Distanz, ausreichende Qualifikation und den Willen, Befunde zu formulieren.

7 Rollen und Verantwortlichkeiten im Überblick

ISO 26262 legt besonderen Wert auf klare Rollenverteilung. Das Instrument dafür ist die **RASIC-Matrix** (Responsible, Accountable, Supporting, Informed, Consulted). Sie weist jeder Safety-Aktivität genau zu, wer durchführt, wer die Gesamtverantwortung trägt, wer unterstützt und wer informiert wird.

Legende: **R** = durchführend **A** = verantwortlich **S** = unterstützend **I** = informiert

FSM – Functional Safety Manager, PM – Project Manager, SaA – Safety Analyst, DV – Developer, SWE – Software-Entwickler, QA – Quality Assurance

Aktivität	FSM	PM	SaA	DV/SWE	QA
FSM benennen & beauftragen	A	R	–	–	I
Safety Plan erstellen und pflegen	R	C	S	–	A
HARA & Safety Goals	A	I	R	S	I
Functional / Technical Safety Concept	A	–	R	R	I
Confirmation Reviews durchführen	S	–	S	–	R
Safety Anomalies bewerten	A	I	R	S	S
Safety Case erstellen	R	–	S	C	I
Safety Release Recommendation	R	A	S	–	S
Safety Statement ausstellen	S	R	–	–	A

Was zeigt diese Matrix auf den ersten Blick? Der **FSM** ist bei fast allen **Safety-Aktivitäten accountable** – er trägt die Gesamtverantwortung, auch wenn andere die Arbeit ausführen. Der **Projektleiter (PM)** ist vor allem bei der Planung und beim Safety Statement eingebunden. Die **QA** koordiniert die Confirmation Measures und stellt die Traceability sicher. Für Neueinsteiger ist wichtig zu verstehen: Accountability (A) bedeutet nicht nur, dass man unterschreibt – es bedeutet, dass man dafür geradestehen muss, wenn etwas schief läuft.

8 Die wichtigsten Dokumente im Safety Lifecycle

ISO 26262 ist explizit in ihren Anforderungen an Dokumentation. Die Norm beschreibt genau, welche **Work Products** in jeder Phase erstellt werden müssen, wer dafür verantwortlich ist und wie sie auf Korrektheit geprüft werden sollen. Hier ist eine Übersicht der zentralen Dokumente:

Dokument	Bedeutung und Zweck	Ersteller	Norm-Referenz
Safety Plan	Zentrales Steuerungsdokument: alle Safety-Aktivitäten, Rollen, Meilensteine und Ressourcen	FSM	ISO 26262-2
HARA / Hazard Log	Alle identifizierten Gefährdungen mit Risikobewertung (S, E, C) und ASIL-Zuweisung	SaA	ISO 26262-3
Safety Goals	Übergeordnete Sicherheitsziele auf Fahrzeugebene, aus HARA abgeleitet, mit ASIL und Safe State	SaA	ISO 26262-3
FSC	Functional Safety Concept: Sicherheitsmechanismen auf Systemebene, die Safety Goals erfüllen	SaA	ISO 26262-3
TSC	Technical Safety Concept: technische Umsetzung der Sicherheitsmechanismen in der Architektur	DV	ISO 26262-4
DIA	Development Interface Agreement: Verteilung von Safety-Verantwortlichkeiten bei arbeitsteiliger Entwicklung	FSM/PM	ISO 26262-2
Confirmation Reviews	Unabhängige Überprüfung aller wesentlichen Work Products – normativ vorgeschrieben	CR/QA	ISO 26262-2
Safety Case	Vollständiges Nachweisdokument: Safety Goals werden durch strukturierte Argumente und Belege belegt	FSM	ISO 26262-2
Safety Statement	Formale Erklärung: das Produkt erfüllt seine Safety Goals – Voraussetzung für die Serienfreigabe	PM	ISO 26262-2

Was verbindet all diese Dokumente? Sie müssen vollständig **rückverfolgbar** sein – von den Safety Goals über das Functional Safety Concept und das Technical Safety Concept bis hin zu den konkreten Testergebnissen. Diese Traceability ist kein bürokratischer Selbstzweck. Sie stellt sicher, dass jede Safety-Anforderung tatsächlich implementiert und verifiziert wurde – und dass man das im Audit beweisen kann.

9 Arbeitsteilige Entwicklung: Das Development Interface Agreement

Moderne Fahrzeugentwicklung ist selten ein Soloprojekt. Systemhersteller beauftragen Tier-2-Lieferanten, Software-Dienstleister entwickeln Teile der Firmware, und Kunden (OEMs) geben Safety Goals vor, während der Zulieferer die technische Umsetzung verantwortet. Für all diese Konstellationen schreibt die ISO 26262 ein zentrales Instrument vor: das **Development Interface Agreement (DIA)**.

Das DIA ist ein verbindliches Dokument zwischen zwei oder mehr Parteien, das regelt, **wer welche Safety-Verantwortlichkeiten** übernimmt. Es legt fest, welche Work Products ausgetauscht werden, welche Annahmen (**Assumptions of Use**) jede Partei macht, und wie mit Abweichungen umgegangen wird. Ohne DIA bleibt in einer arbeitsteiligen Entwicklung unklar, wer im Schadensfall haftet – und welche Safety-Aktivitäten überhaupt durchgeführt wurden.

SEooC – Safety Element out of Context

Eine besondere Entwicklungssituation entsteht, wenn ein Safety-Element ohne Kenntnis des späteren Fahrzeugkontexts entwickelt wird – z. B. ein Mikro-Controller-Hersteller, der seinen Chip nicht für ein bestimmtes Fahrzeug entwickelt. In diesem Fall gelten die SEooC-Regeln der ISO 26262: Das Element wird auf Basis von Annahmen (Assumptions of Use) entwickelt, die im Safety Manual dokumentiert werden. Der Integrierer muss diese Annahmen validieren.

10 Typische Fehler – und wie man sie vermeidet

Im Folgenden sind die **häufigsten Fehler im Safety Management** zusammengefasst, die bei Audits und Assessments immer wieder beobachtet werden. Viele davon sind vermeidbar – wenn Safety Management als echte Managementaufgabe (leider nicht Managementsystem-Aufgabe) und nicht als technisches Nebenprodukt verstanden wird.

Typischer Fehler	Konsequenz und Hintergrund
FSM zu spät oder unqualifiziert benannt	Wird der FSM erst spät im Projekt nominiert, fehlt die Safety-Perspektive in der Konzeptphase. Der Safety Plan ist dann unvollständig, HARA-Ergebnisse werden nicht in Anforderungen überführt.
Safety Plan wird nicht gepflegt	Der Safety Plan ist kein einmaliges Dokument. Er muss nach jeder Entwicklungsphase aktualisiert werden. Ein veralteter Safety Plan ist bei Audits ein kritischer Befund.
Traceability lückenhaft	Fehlende Rückverfolgbarkeit zwischen Safety Goals, Anforderungen, Design und Tests ist der häufigste Audit-Befund – und einer der aufwändigsten zur Nachbesserung.
Confirmation Reviews als Formalität behandelt	Unabhängige Reviews sind normative Pflicht, keine optionale Qualitätsmaßnahme. Wer Reviewer aus dem eigenen Team wählt, riskiert eine Nichtkonformität. Anmerkung: Das ‚Vier-Augen-Prinzip‘ ist ein zentraler Bestandteil der gelebten Funktionalen Sicherheit.
Safety nur als Entwicklungsthema verstanden	Safety endet nicht mit der Serienfreigabe. Felddaten, Safety-Anomalie-Management und Änderungsbewertung sind Pflicht während der gesamten Lebensdauer des Produkts.
DIA fehlt oder ist unvollständig	Bei arbeitsteiliger Entwicklung ohne DIA bleibt unklar, wer welche Safety-Verantwortlichkeit trägt. Im Schadensfall hat das rechtliche- und haftungsrechtliche Konsequenzen.

Die gute Nachricht: Die meisten dieser Fehler entstehen nicht aus Böswilligkeit oder Inkompetenz, sondern aus **Zeitmangel, fehlender Priorisierung oder mangelndem Bewusstsein** für die Tragweite der Anforderungen. Ein frühzeitig eingebundener, qualifizierter FSM und ein aktiv gepflegter Safety Plan können die meisten dieser Probleme verhindern – bevor sie zu echten Projekt-Blockern werden.

11 Die 10 wichtigsten Erkenntnisse auf einen Blick

Zum Abschluss eine Zusammenfassung der wichtigsten Leitlinien für ein erfolgreiches Safety Management – kompakt, für Einsteiger und Erfahrene gleichermaßen.

#	Erkenntnis	Bedeutung in der Praxis
1	Safety ist Managementaufgabe	ISO 26262 fordert formale Verantwortlichkeiten auf Projektebene. Safety dem Entwicklungsteam zu überlassen, ohne Managementeinbindung, ist nicht normenkonform.
2	Den FSM früh benennen	Der FSM muss zu Projektbeginn nominiert und formal beauftragt sein – mit dokumentierter Qualifikation und klarer Vertretungsregelung.
3	Den Safety Plan leben	Der Safety Plan ist kein einmaliges Pflichtdokument. Er muss nach jeder Phase aktualisiert werden und den tatsächlichen Stand der Safety-Aktivitäten widerspiegeln.
4	Die HARA gründlich durchführen	Ohne vollständige und nachvollziehbare Hazard Analysis gibt es keine validen Safety Goals – und ohne Safety Goals keine korrekten Safety-Anforderungen.
5	Traceability von Anfang an aufbauen.	Die vollständige Rückverfolgbarkeit von Safety Goals bis zu Testergebnissen muss von Beginn an aufgebaut und kontinuierlich gepflegt werden – nicht erst kurz vor dem Audit.
6	Confirmation Measures ernst nehmen	Unabhängige Reviews, Audits und Assessments sind normative Pflicht. Unabhängigkeit bedeutet echte inhaltliche Distanz – nicht nur formale Trennung auf dem Papier.
7	Das DIA bei Arbeitsteilung nutzen	Bei jeder Form arbeitsteiliger Entwicklung muss ein DIA vorliegen, das klar regelt, wer welche Safety-Verantwortlichkeiten trägt.
8	Safety endet nicht mit der Freigabe	Felddaten, Safety-Anomalie-Management und die Bewertung von Feldänderungen sind normative Pflichten über die gesamte Betriebsphase des Produkts.
9	Den Safety Case kontinuierlich pflegen	Der Safety Case wird nicht am Ende der Entwicklung erstellt, sondern begleitet das Projekt als <i>Living Document</i> . Er muss bei der Safety Release vollständig und überzeugend sein.
10	Safety frühzeitig budgetieren	Safety Management verursacht Kosten – in Ressourcen, Zeit und Werkzeuge. Wer Safety als kostenlosen Add-on behandelt, wird spätestens beim ersten externen Audit (hoffentlich) eines Besseren belehrt.

Schlussbemerkung

Funktionale Sicherheit nach ISO 26262 ist komplex – das lässt sich nicht wegdiskutieren. Aber sie ist lernbar, planbar und beherrschbar. Dieser Leitfaden sollte einen ersten Überblick geben, welche Anforderungen die Normenserie an das Projektmanagement stellt und wo die kritischen Punkte liegen. Er ersetzt nicht das eingehende Studium der Norm und nicht die Erfahrung aus realen Projekten. Er soll aber dabei helfen, den Einstieg zu erleichtern und ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass Safety Management keine technische Zusatzaufgabe ist – sondern eine strategische Investition in die Zuverlässigkeit und Marktfähigkeit eines Produkts.

Wer tiefer einsteigen möchte: Die Norm selbst ist in 12 Teile gegliedert und gegen eine Schutzgebühr über die ISO-Webpage verfügbar. Besonders empfehlenswert als Einstieg ist **ISO 26262 Part 2** (Management of Functional Safety) sowie **Part 10** (Guidelines), der zahlreiche Erklärungen und Hintergründe liefert, ohne normative Verbindlichkeit zu entfalten.

Über diesen Leitfaden

Dieser Leitfaden wurde auf Basis der ISO 26262:2018 und langjähriger Praxiserfahrung aus Audits, Assessments und Beratungsprojekten im Automotive-Umfeld erstellt. Er richtet sich an Projektleiter, Einsteiger und alle, die ein fundiertes Grundverständnis des Safety Managements aufbauen möchten. Änderungen und Ergänzungen vorbehalten.

Ende des Leitfadens | ISO 26262:2018 | Rev. 1.0 | März 2026