

# Automatisierung und Kreativität

## Ist die Grenze beherrschbarer Komplexität erreicht?

Dr. Robert Hilbrich

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

robert.hilbrich@dlr.de

### 1 Einführung

Der technologische Fortschritt unserer Gesellschaft spiegelt sich in der hohen Leistungsfähigkeit unserer Fahrzeuge wider. Piloten müssen ihre tonnenschweren Flugzeuge heute nur noch indirekt steuern, in dem sie über einen kleinen Joystick mit dem Steuerungssystem interagieren. Die Komplexität der richtigen Ansteuerung von Höhen-, Seiten- und Querruder bei gleichzeitiger Anpassung der Schubkraft tritt fast vollkommen in den Hintergrund. Autofahrer können sich durch eine Vielzahl von Assistenzsystemen bei der Fahrt unterstützen lassen. Unliebsame Aufgaben können sie an den *Autobahn-Piloten*, den *Stau*-Assistenten oder den *Park*-Assistenten delegieren. Der Schritt zu voll-automatischen Fahrzeugen ist nicht mehr weit.

Der *Computer* in seiner Rolle als automatisiertes Steuersystem nimmt dem Menschen immer mehr Aufgaben ab. Dies betrifft insbesondere Aufgaben, von denen unsere persönliche Sicherheit abhängt. Ein kleiner Fehler im Steuerungssystem eines Flugzeugs – zum Beispiel ein kleiner Zeitversatz zwischen der Ansteuerung des linken und rechten Höhenruders – kann bereits genügen, um das Flugzeug in einen aerodynamisch instabilen Zustand zu bringen. Im Auto können Ungenauigkeiten bei der Spur-Erkennung eines *Autobahn-Piloten* schnell katastrophale Folgen haben.

Trotz dieser Risiken übergeben wir die Verantwortung für unsere Unversehrtheit immer häufiger an Computersysteme und vertrauen auf deren Zuverlässigkeit. Die Statistik der Aus- und Unfälle belegt, dass diese Entscheidung rückblickend richtig war. In Anbetracht der sprunghaften technologischen Entwicklungen in den letzten Jahren stellt sich jedoch die Frage, ob dieses Vertrauen auch *zukünftig* gerechtfertigt ist. Sind unsere Entwicklungsmethoden und -werkzeuge auch zukünftig „leistungsfähig“ genug, um die Komplexität der Entwicklung derartiger Systeme sicher zu beherrschen?

Die Steuersysteme im Auto und Flugzeug bestehen aus vielen vernetzten Computern. Sie interagieren mit zahlreichen Sensoren und Aktuatoren, um ihre Aufgaben zu erfüllen.

Ein vollwertiges „Fly-by-Wire“ Flugleitsystem für Verkehrsflugzeuge setzt sich aus über 40 vernetzten Computern zusammen, die jeweils für die Durchführung und Überwachung der Ansteuerung einzelner Steuerflächen verantwortlich sind (siehe Abb. 1).

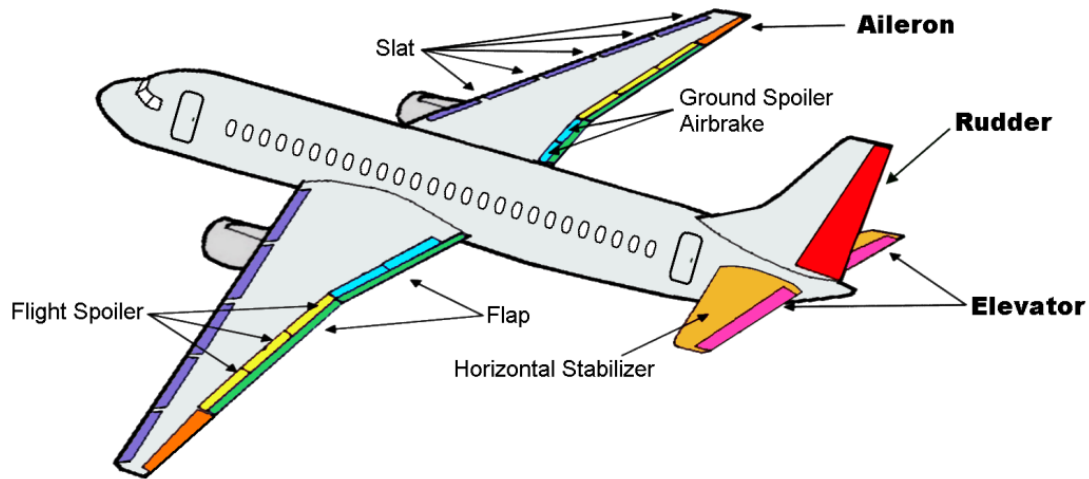


Abbildung 1: Steuerflächen eines Flugleitsystems in einem Verkehrsflugzeug  
Quelle: Liebherr Aerospace - mit freundlicher Genehmigung

Moderne Fahrzeuge beinhalten nicht selten mehr als 75 Computer, um die Vielzahl an Funktionen zu realisieren. Die Entwicklung derartiger Steuersysteme gerät in Anbetracht dieser Komplexität an ihre Grenzen. Sie ist gefordert, alle Funktionen unter Berücksichtigung verschiedener denkbarer Umgebungsbedingungen und -zustände zu realisieren und dabei eine maximale Zuverlässigkeit bei minimalen Kosten zu erzielen.

Diese Komplexität ist ohne den Einsatz von Computer in der Entwicklung nicht mehr zu bewältigen. Obwohl sich das Einsatzspektrum der Computer in der Systementwicklung in den letzten Jahren deutlich erweitert hat, ist die grundlegende Arbeitsteilung zwischen dem menschlichen Entwickler und seinem elektronischen Assistenten noch immer unverändert. Während der Computer die wiederkehrenden *Routine-* und *Analyseaufgaben* übernimmt, bleiben die *kreativ-konstruktiven Tätigkeiten* dem Menschen überlassen. Der Mensch erschafft mit seiner Arbeit etwas Neues und Originelles – zum Beispiel die Architektur einer neuen Flugsteuerung oder einen Algorithmus für eine neue Assistenzfunktion. Erst die Transformation dieser neuen „Artefakte“ in Maschinencode und deren Analyse auf Programmierfehler wird durch den Computer durchgeführt.

Aufgrund dieser Arbeitsteilung ist die Komplexität der zu entwickelnden Systeme durch die menschliche Verarbeitungskapazität begrenzt, denn der Entwickler kann nur eine begrenzte Zahl an Anforderungen an ein neu zu entwickelndes System verarbeiten und diese auch nur mit einer begrenzten Zahl zur Verfügung stehender „Lösungsbausteine“ in Übereinstimmung bringen. Eine vollständige und fehlerlose Berücksichtigung aller

Anforderungen bei der Systementwicklung übersteigt bereits heute in vielen Fällen die menschliche Verarbeitungskapazität.

Spätestens mit der Nutzung der neuen *Mehrkernprozessoren* ist die Grenze der durch menschliche Entwickler sicher beherrschbaren Komplexität überschritten. Während klassische *Einkernprozessoren* die Ausführung von nur *einer* Softwarekomponente zu jedem Zeitpunkt ermöglichten und daher auch nur eine kleine Anzahl an Softwarekomponenten pro Prozessor integriert werden konnte, bieten *Mehrkernprozessoren* aufgrund ihrer deutlich gestiegenen Rechenleistung mehr Flexibilität. Mit Hilfe ihrer unabhängig arbeitenden Rechenkerne ermöglichen sie erstmals eine *parallele Ausführung* verschiedener Softwarekomponenten zur gleichen Zeit, so dass – zumindest theoretisch – wesentlich mehr Softwarekomponenten auf einem Prozessor integriert werden können.

Mittlerweile sind Mehrkernprozessoren mit über 1000 parallel arbeitenden Rechenkernen frei verfügbar. Im Vergleich zu den klassischen *Einkernprozessoren* versprechen sie einerseits eine deutliche Steigerung der Rechenleistung bei einem äußerst geringen Energieverbrauch und stellen damit vielversprechende „Lösungsbausteine“ für die Steuersysteme der Zukunft dar. Andererseits überschreitet eine präzise und vollständige a priori Abschätzung *aller* Auswirkungen dieser starken Konzentration von Softwarekomponenten auf einem Mehrkernprozessor und der daraus resultierenden Ressourcenkonkurrenz das Vermögen menschlicher Entwickler. Sie können die Zuverlässigkeit eines Systementwurfs auf Basis von Mehrkernprozessoren nur noch sehr eingeschränkt beurteilen.

Derart hochkomplexe Systeme führen nicht nur die menschliche Entwicklungsarbeit an ihre Grenzen. Auch die automatisierten Verfahren zum Testen der Neuentwicklungen sind dieser hohen Komplexität nicht mehr vollumfänglich gewachsen. Wurde bisher die Korrektheit eines Systems durch die externe Beobachtung seines funktionalen Verhaltens getestet, genügt dies heute nicht mehr. Die Zeit, die dann für die Prüfung aller System- und Umgebungszustände benötigt werden würde, übersteigt die vorgesehene Entwicklungszeit häufig um ein Vielfaches. Daher lässt sich der Nachweis über die *vollständige* Korrektheit eines Steuersystems unter *allen* Randbedingungen nicht mehr allein durch die Beobachtung von dessen Verhalten erbringen.

Dies bedeutet, mit Blick auf die gewachsenen Ansprüche an die Funktionalität und die Effizienz von Steuersystemen ist die Grenze der Nutzbarkeit der etablierten Entwicklungsmethoden und -werkzeuge erreicht. Ihre Weiterentwicklung ist die Voraussetzung, um auch zukünftig effiziente Steuersysteme mit einem erweiterten Funktionsumfang bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung einer hohen Zuverlässigkeit zu konstruieren.

Ein vielversprechender Ansatz zur Lösung dieser Problematik liegt in der *Automatisierung* der kreativ-konstruktiven Tätigkeiten. Dies bricht mit der traditionellen Arbeitsteilung zwischen Mensch und Computer bei der Entwicklung. Bei diesem Ansatz besteht die Aufgabe des menschlichen Entwicklers darin, die Anforderungen an das zu entwickelnde Steuersystem vollständig, präzise und fehlerfrei zu beschreiben und dem Computer damit einen „Rahmen“ vorzugeben, innerhalb dessen er unter Zuhilfenahme

der verfügbaren Lösungsbausteine automatisiert ein geeignetes „Artefakt“ konstruiert, das alle gestellten Anforderungen erfüllt.

Vorteile des neuen Ansatzes liegen zum einen darin, dass Computer in der Lage sind, die gestellten Anforderungen *vollständiger* und *präziser* mit den technischen Möglichkeiten in Übereinkunft zu bringen. Die Grenze der beherrschbaren Komplexität lässt sich damit nach oben verschieben. Zum anderen eröffnet die Automatisierung der Konstruktion die Möglichkeit, die Korrektheit eines Systems auf der Grundlage seines Konstruktionsprozesses zu beurteilen anstatt dafür eine unvollständige Beobachtung des Systemverhaltens zu verwenden. Daher ist die Automatisierung der kreativ-konstruktiven Tätigkeiten eine lohnende Herausforderung für die ingenieurwissenschaftliche Forschung im Bereich der Systementwicklung, um die Weiterentwicklung von Steuersystemen zu ermöglichen und auch zukünftig deren Zuverlässigkeit zu gewährleisten.

Die zugrunde liegende Dissertation des Autors befasst sich mit der automatisierten Konstruktion eines zentralen „Artefakts“ eines Steuersystems: der Platzierung von Softwarekomponenten auf den Computern eines Steuersystems. Diese Zuweisung von „Ressourcen“, wie beispielsweise Rechenzeit auf einem Prozessorkern oder einem Bereich im Arbeitsspeicher, zu einer Softwarekomponente ist scheinbar unspektakulär, doch dieser Eindruck trügt. Ein Steuersystem kann seine Funktion meist nur dann erbringen, wenn seine Softwarekomponenten die „richtigen“ Ressourcen in „ausreichender“ Menge zum „richtigen“ Zeitpunkt bekommen. Wenn die Softwarekomponente zur Auslösung der Airbags im Auto beispielsweise nicht rechtzeitig Rechenzeit auf dem Prozessor bekommt, dann besteht die Gefahr einer verzögerten Auslösung. Die Schutzfunktion des Airbags ist damit gefährdet.

Gleichzeitig kann eine geschickte Platzierung von Softwarekomponenten auch eine Reduzierung der Materialkosten eines Steuersystems bewirken, indem „teure“ Ressourcen nicht nur exklusiv durch *eine* Softwarekomponente verwendet werden. Mit Hilfe von speziellen Isolationstechniken können diese Ressourcen auch zwischen verschiedenen Softwarekomponenten geteilt werden. Bei einer derartigen Konzentration von Funktionen müssen allerdings auch die Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit des Steuersystems berücksichtigt werden, denn der Ausfall eines Prozessors beeinträchtigt dann beispielsweise wesentlich mehr Softwarekomponenten. Die Konstruktion einer Platzierung steht daher in dem Zielkonflikt, einerseits eine hohe Zuverlässigkeit durch die Verwendung möglichst vieler Prozessoren gewährleisten zu müssen und andererseits eine hohe Integration von Softwarekomponenten auf möglichst wenigen Prozessoren zu realisieren.

Die Zuweisung von Ressourcen für alle Softwarekomponenten eines Steuersystems ist sehr aufwändig und fehlerträchtig. Dazu müssen bereits während der Entwicklung *alle* theoretisch möglichen Ausfälle technischer Komponenten adäquat berücksichtigt und *alle* Ressourcenzugriffe der zeitkritischen Softwarekomponenten koordiniert werden. Dies erfordert ein präzises und vollständiges Verständnis sowohl der Ressourcenbedarfe *aller* Softwarekomponenten als auch der Kapazitäten und Eigenschaften *aller* verfügbaren Ressourcen – zum Beispiel Prozessoren, Speicherbusse oder Gerätecontroller. Während eine solche Ressourcenzuweisung in der Vergangenheit noch manuell konstruiert werden

konnte, ist dies bei Mehrkernprozessoren nicht länger sinnvoll möglich. Das resultierende Komplexitätsniveau macht eine Weiterentwicklung der etablierten Verfahren zwingend notwendig. Vor dem Hintergrund dieser Herausforderung wird in der zugrunde liegenden Dissertation des Verfassers ein *automatisiertes Verfahren* zur Konstruktion einer Ressourcenzuweisung entwickelt. Dieses Verfahren wird als Software-Werkzeug umgesetzt und anhand von zwei Fallbeispielen aus der Luft- und Raumfahrt erprobt.

Die gesellschaftliche Bedeutung der Ergebnisse der zugrunde liegenden Arbeit ist zweischichtig. Zum einen belegen die Ergebnisse, dass sich auch komplexe kreativ-konstruktive Entwicklungsaufgaben durch eine geeignete Formalisierung der Aufgabenstellung und ihrer Randbedingungen automatisieren lassen. In kürzerer Zeit können effizientere und optimierte Steuersysteme entwickelt werden, ohne dabei unbeabsichtigte Beeinträchtigungen in der Zuverlässigkeit befürchten zu müssen. Das Niveau der beherrschbaren Komplexität wird durch das entwickelte Verfahren signifikant angehoben.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Dissertation wird dieses Verfahren in leicht angepasster Form bei einem Hersteller ziviler Flugzeuge zur Optimierung der Systemarchitektur eines Flugzeugtyps produktiv eingesetzt. Durch den Einsatz des Software-Werkzeugs konnte die benötigte Zeitdauer für die Konstruktion *einer* vollständigen und fehlerfreien Zuweisung von ehemals ca. 12-15 Monaten auf den Zeitraum von etwa 5 Minuten reduziert werden. Auf dieser Grundlage konnten erstmals viele unterschiedliche Zuweisungen konstruiert und miteinander verglichen werden, so dass letztendlich auch Geräte eingespart und Materialkosten gesenkt werden konnten. Dies resultiert in einem geringeren Gesamtgewicht des Flugzeugs und wird zu einer Reduzierung von dessen  $CO_2$  Emissionen beitragen.

Zum anderen bildet diese Dissertation einen wichtigen Ausgangspunkt für eine längst überfällige Debatte über die Beherrschbarkeit der Komplexität zukünftiger Computersysteme. Was passiert mit der technischen Kompetenz einer Gesellschaft, wenn die Entwicklung der zentralen Steuersysteme unserer zukünftigen Fahrzeuge in immer kürzerer Zeit durch Computer durchgeführt wird? Besteht dann nicht die Gefahr, dass nicht nur die Anwender, sondern auch die Entwickler eines Steuersystems, dieses immer mehr als „Black Box“ begreifen? Ist es dann weiterhin wünschenswert, dass diese Systeme in zunehmendem Maße Verantwortung für unsere Sicherheit übernehmen?

In den nächsten Abschnitten werden zunächst die einzelnen Ergebnisse der Dissertation vorgestellt. Anschließend wird die gesellschaftliche Relevanz der gewonnenen Erkenntnisse herausgearbeitet, um eine Einordnung der Bedeutung der zugrunde liegenden Dissertation zu ermöglichen.

## 2 Ergebnisse der Dissertation

### 2.1 Aufgabenstellung

Das Ziel der Dissertation lag in der Entwicklung eines Verfahrens, mit dem Softwarekomponenten automatisiert und ohne Einschränkung bei der Erfüllung von Zuverlässigkeitsanforderungen auf die verschiedenen Computer eines Steuersystems platziert werden können. Dieses Verfahren sollte nicht nur die Konstruktion *einer* Platzierung erlauben, sondern auch *alternative Platzierungen* produzieren, so dass eine Optimierung des Gesamtsystems trotz großer Komplexität durchgeführt werden kann. Mit Hilfe der Optimierung sollte eine hohe „Funktionsdichte“ erzielt werden, so dass die Ressourcen der Computer, zum Beispiel die Prozessoren, möglichst *gemeinsam* durch verschiedene Softwarekomponenten verwendet werden und damit eine hohe *Ressourceneffizienz* erzielt wird.

### 2.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Dissertation untergliedern sich in einen *methodischen*, einen *konzeptuellen* und einen *praktischen Teil*. Im methodischen Teil wird ein Vorgehensmodell entwickelt, das einen neuartigen Ablauf der Entwicklungsschritte beschreibt und dabei insbesondere die neuen Möglichkeiten einer automatisierten Platzierung von Softwarekomponenten berücksichtigt.

Der konzeptuelle Teil bildet das Herzstück der Arbeit. Er enthält die im Rahmen dieser Arbeit entwickelten Formalismen, mit denen die Anforderungen und die Freiheitsgrade einer Platzierung eindeutig und maschinenlesbar spezifiziert werden können. Hier werden auch die neuen Transformationen vorgestellt, mit deren Hilfe ein formal spezifiziertes Platzierungsproblem auf einen generischen, mathematischen Formalismus – ein *Constraint Satisfaction Problem* – überführt und so modellhaft beschrieben werden kann. Diese Überführung ist die Voraussetzung für den Einsatz effizienter Algorithmen, mit denen Lösungen für ein derartiges *Constraint Satisfaction Problem* automatisiert erstellt werden können.

Im praktischen Teil wird die Umsetzung dieses Verfahrens in Form des Softwarewerkzeugs ASSIST dokumentiert. ASSIST ermöglicht es einem Fachexperten mit geringen IT-Kenntnissen, das zu entwickelnde Steuersystem und dessen Anforderungen textuell zu beschreiben und anschließend eine Platzierung aller Softwarekomponenten automatisiert konstruieren zu lassen. Eine Demonstration des Einsatzes von ASSIST am Beispiel einer Flugsteuerung für ein ziviles Verkehrsflugzeug sowie am Beispiel eines Steuersystems für ein Raumfahrzeug ist ein weiterer praktischer Bestandteil dieser Arbeit.

### 2.2.1 Methodischer Teil: Ein neues Vorgehensmodell

Die Platzierung von Softwarekomponenten ist ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt in der Entwicklung eines Steuersystems, denn sie repräsentiert die Ergebnisse einer Abstimmung zwischen den Möglichkeiten der Hardware-Entwicklung und den Anforderungen der Software-Entwicklung. Während viele Aspekte der Entwicklung von Steuersystemen in diversen Normen und Industriestandards detailliert beschrieben sind, ist dies für die Konstruktion einer Platzierung von Softwarekomponenten nicht gegeben. Die notwendigen Schritte zu ihrer Erstellung werden – trotz ihrer zentralen Bedeutung für die korrekte Arbeitsweise des Steuersystems – nicht dokumentiert. Sie wird stattdessen als „korrekt“ und „vollständig vorliegend“ angenommen.

Im Rahmen dieser Dissertation wurden zunächst die Entwicklungsprozesse in der Praxis der Luft- und Raumfahrt analysiert, so dass ein Katalog mit Anforderungen an ein Vorgehen zur Konstruktion einer Platzierung erstellt werden konnte. Auf der Basis dieser Anforderungen wurde im Anschluss ein konkretes Vorgehensmodell entwickelt (siehe Abb. 2). Es beschreibt die Abfolge der notwendigen Entwicklungsaktivitäten und Informationsflüsse zur Erstellung einer Platzierung.

Eine zentrale Herausforderung bei der Entwicklung des Vorgehensmodells bestand darin, die unterschiedlichen *Detaillierungsgrade* der Anforderungen zu verarbeiten, denn die Konstruktion einer Platzierung erfolgt nicht nur einmalig. Sie kann stattdessen als iterativer Prozess verstanden werden, bei dem die Ergebnisse schrittweise verfeinert und konkretisiert werden. Am Anfang der Entwicklung eines Steuersystems liegen beispielsweise meist nur sehr grobe Informationen über die Struktur und die Bedarfe der Softwarekomponenten vor. Zugleich sind zu diesem Zeitpunkt meist auch erst sehr wenige Informationen über die Fähigkeiten der Prozessoren verfügbar. Dennoch müssen bereits jetzt grundlegende Entscheidungen zum Aufbau eines Steuersystems getroffen werden. Es muss zum Beispiel abgeschätzt werden, wieviele Computer notwendig sind, damit das Steuersystem die geforderte Zuverlässigkeit bietet. Die Konstruktion einer Platzierung von Softwarekomponenten ist zu diesem Zeitpunkt ein wertvolles Hilfsmittel, um den Bedarf nach redundanten Computern und Prozessoren abzuschätzen.

Am Ende dieses Prozesses sind die Anforderungen der Softwarekomponenten und die Fähigkeiten der Prozessoren detailliert bekannt. Die Aufgabe der Platzierung liegt dann nicht mehr in einer groben Zuordnung der Softwarekomponenten zu den Prozessoren in den verschiedenen Computern eines Steuersystems. Sie muss nun für jeden Prozessor, der von mehreren Softwarekomponenten benutzt wird, einen *Ablaufplan* erstellen. Dieser Ablaufplan bestimmt, welche Softwarekomponente zu welchem Zeitpunkt wieviel Rechenzeit auf dem Prozessor erhält. Dies ist insbesondere für zeitkritische Softwarekomponenten, wie zum Beispiel die Airbagsteuerung, essentiell, denn sie können ihre Funktion nur dann erfüllen, wenn sie zum *richtigen* Zeitpunkt *ausreichend* Rechenzeit für ihre Ausführung erhalten. Die Erstellung eines solchen Ablaufplans für *alle* Softwarekomponenten auf *allen* Prozessoren eines Steuersystems unter Beachtung *aller* Anforderungen zeitkritischer Komponenten, ist sehr komplex, aufwändig und fehlerträchtig.

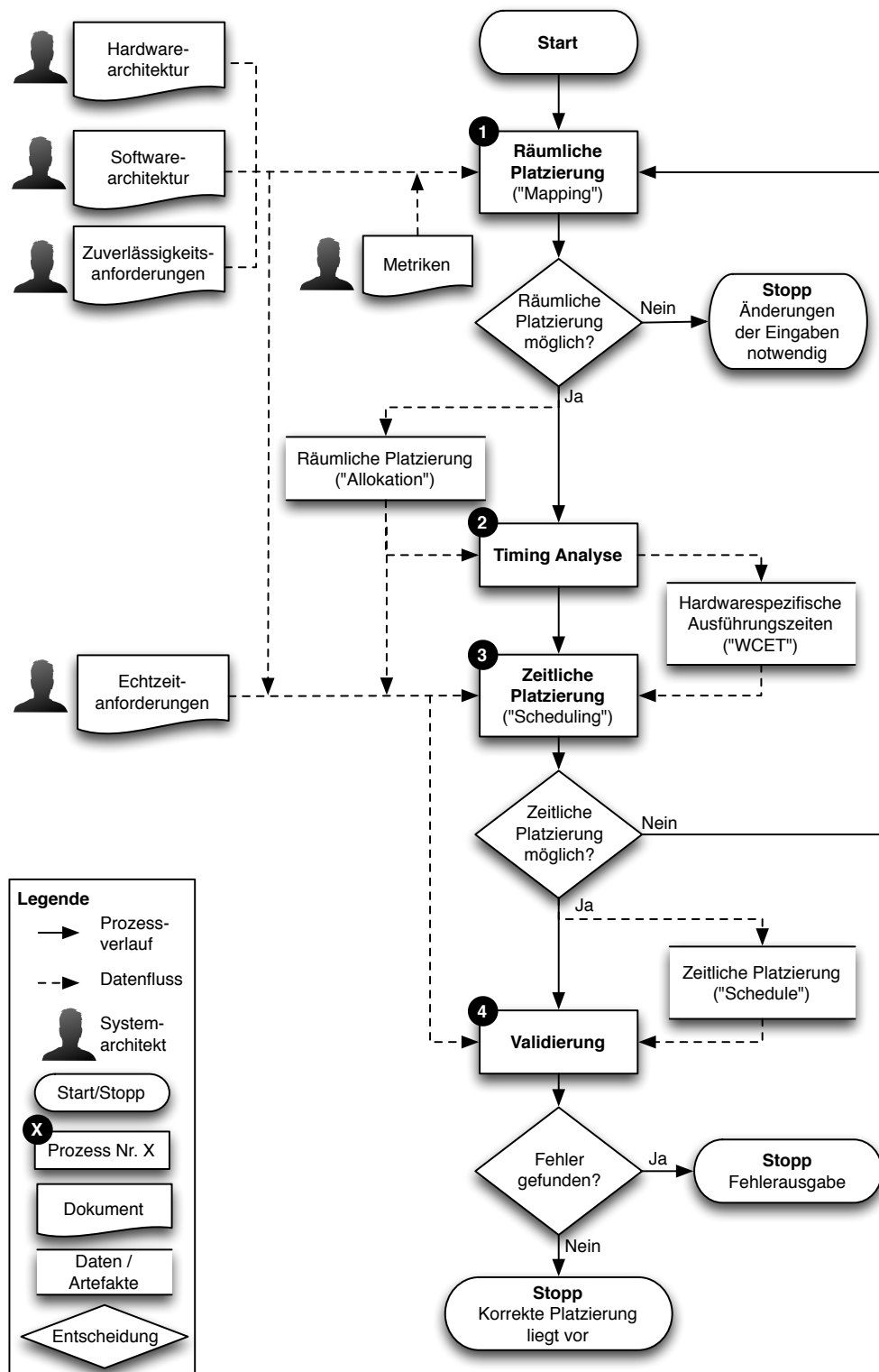


Abbildung 2: Vorgehensmodell zur Konstruktion einer Platzierung



Ein geeignetes Vorgehensmodell muss daher sowohl in frühen Phasen mit groben Informationen als auch in späteren Entwicklungsphasen mit sehr detaillierten Informationen Unterstützung bieten.

Aufgrund dieser Anforderungen wurde die Konstruktion einer Platzierung im entwickelten Vorgehensmodell auf zwei Phasen aufgeteilt: eine *räumliche* und eine *zeitliche Platzierung*. Die räumliche Platzierung wird in frühen Entwicklungsphasen durchgeführt und platziert die Softwarekomponenten primär unter Berücksichtigung ihrer Zuverlässigkeitsanforderungen auf die einzelnen Computersysteme und Prozessoren. Es wird zu diesem Zeitpunkt beispielsweise sichergestellt, dass redundante Softwarekomponenten auch auf unterschiedlichen Prozessoren ausgeführt werden, um die Auswirkungen beim Ausfall eines Prozessors zu minimieren. In frühen Entwicklungsphasen sind in der Regel alle notwendigen Informationen verfügbar, um diese Entscheidungen sicher treffen zu können und damit den Aufbau der grundlegenden Architektur eines Steuersystems zu begleiten.

Die zeitliche Platzierung koordiniert dagegen den Zugriff mehrerer Softwarekomponenten auf die Rechenzeit eines Prozessors in der zeitlichen Dimension. Nach der Zuordnung der Softwarekomponenten zu den Prozessoren wird in dieser Phase ein Ablaufplan für deren Ausführung auf den Prozessoren erstellt. Dieser Ablaufplan muss die zeitlichen Anforderungen aller Softwarekomponenten berücksichtigen und mit der Verarbeitungsgeschwindigkeit des Prozessors in Relation setzen, denn auf einem langsamen Prozessor benötigt eine Softwarekomponente wesentlich mehr Rechenzeit, um „vollständig“ ausgeführt zu werden.

Darüber hinaus finden im entwickelten Vorgehensmodell auch zusätzliche Aktivitäten zur Analyse des Zeitverhaltens einer Softwarekomponenten auf einem spezifischen Prozessor sowie Aktivitäten zur Validierung der erstellten Platzierung Berücksichtigung. Der Schwerpunkt der Dissertation liegt jedoch auf der Entwicklung eines Verfahrens zur Automatisierung der räumlichen und zeitlichen Platzierung von Softwarekomponenten.

### **2.2.2 Konzeptioneller Teil: Formalisierung der Platzierungsproblematik**

Im konzeptionellen Teil der Arbeit werden die Grundlagen für die Automatisierung geschaffen. Dazu wird zunächst die Frage der Korrektheit einer Platzierung adressiert: wann kann eine Platzierung als „fehlerfrei“ angesehen werden? Welche Anforderungen muss sie dazu erfüllen?

Bei Steuersystemen in Fahrzeugen sind es vor allem zwei Aspekte, die neben der reinen Funktionalität, von großer Bedeutung für dessen Korrektheit sind: *Zuverlässigkeit* und *Echtzeitfähigkeit*. Zuverlässigkeit beschreibt die Robustheit des Systems in Gegenwart von Fehlern und Ausfällen, während Echtzeitfähigkeit die „rechtzeitige“ Ausführung aller zeitkritischen Funktionen beinhaltet. Eine Platzierung ist daher erst dann korrekt, wenn sie alle Zuverlässigkeits- und Echtzeitanforderungen erfüllt. In der Dissertation

wurden die relevanten Korrektheitskriterien einer Platzierung für die Aspekte Zuverlässigkeit und Echtzeitfähigkeit aus den gängigen Normen und Standards der Luft- und Raumfahrt abgeleitet und formalisiert. Mit ihrer Hilfe lässt sich ein Platzierungsproblem bei einem Steuersystem präzise und eindeutig beschreiben. Dies bildet die Grundlage für den nächsten konzeptionellen Schritt: die Entwicklung eines Verfahrens zur *Lösung* eines Platzierungsproblems.

Der Ansatz zur Lösung eines Platzierungsproblems besteht in dessen Modellierung als mathematisches *Constraint Satisfaction Problem* – auch Bedingungserfüllungsproblem genannt. Dies ist eine spezielle Klasse von mathematischen Problemstellungen, bei denen für eine Menge von ganzzahligen Variablen eine gültige Belegung gesucht wird, die allen gestellten Randbedingungen (*engl.: Constraints*) genügt. Der große Vorteil dieser speziellen Modellierungsform besteht darin, dass sie rein deskriptiv erfolgt. Es muss lediglich spezifiziert werden, welche Anforderungen eine korrekte Platzierung erfüllen muss, aber nicht, wie eine korrekte Platzierung gefunden werden kann. Die Synthese von Lösungen wird stattdessen leistungsfähigen und sehr effizienten Algorithmen überlassen. Der zentrale Beitrag dieser Arbeit besteht daher in der Modellierung eines räumlichen und zeitlichen Platzierungsproblems als *Constraint Satisfaction Problem*. Dies ist die Voraussetzung, um die konstruktiv-kreative Tätigkeit der Platzierung von Softwarekomponenten mit Hilfe eines Computers zu automatisieren.

Die Konstruktion einer korrekten – und damit realisierbaren – Platzierung ist in der Praxis noch nicht ausreichend. Eine Platzierung muss darüber hinaus auch verschiedenen projektspezifischen Optimierungskriterien genügen. Sie muss beispielsweise die zukünftige Erweiterbarkeit des Steuersystems erleichtern, in dem sie die verfügbaren Ressourcen nicht zu 100% auslastet, um eine Reserve für zukünftige funktionale Erweiterungen bei den Softwarekomponenten zu schaffen. Die Herausforderung besteht daher in der Konstruktion einer korrekten *und* optimierten Platzierung.

Obwohl bereits heute äußerst effiziente Algorithmen zur Lösung eines Platzierungsproblems eingesetzt werden, ist der vorliegende Lösungsraum bei realen Steuersystemen noch immer zu groß, um mit Hilfe eines Computers in sinnvollen Zeiträumen *vollständig* durchsucht zu werden und damit eine korrekte und optimale Platzierung zu finden. Selbst bei einem kleinen System mit nur 10 Prozessoren und lediglich 25 Softwarekomponenten gibt es theoretisch bereits  $10^{25}$  Platzierungsmöglichkeiten für die einzelnen Softwarekomponenten. Selbstverständlich sind nicht alle Platzierungen realisierbar und in Hinblick auf die gestellten Optimierungskriterien geeignet, aber welche dieser Lösungen wären es? Selbst wenn man jede Möglichkeit innerhalb einer Hundertstelsekunde diesbezüglich analysieren könnte, würde es noch immer mehr als 3 170 979 198 376 458 Jahre dauern, bis man den vorliegenden Lösungsraum *vollständig* durchsucht hat. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Dissertation auch hochoptimierte Strategien und spezielle Heuristiken entwickelt, mit denen auch bei einer *unvollständigen* Durchsuchung des Lösungsraums, möglichst viele korrekte und zugleich auch „gute“ Platzierungen gefunden werden.

### 2.2.3 Praktischer Teil: Softwarewerkzeug und Fallbeispiele

Im Rahmen der Dissertation sind auch konkrete, praktische Ergebnisse erzielt worden, um die Realisierbarkeit der konzeptionellen Beiträge nachzuweisen. Dazu wurde das entwickelte Verfahren zur Platzierung von Softwarekomponenten als Softwarewerkzeug mit dem Namen *Architecture Synthesis for Safety Critical Systems - ASSIST* implementiert (siehe Abb. 3). Mit Hilfe von ASSIST kann der Entwickler eines Steuersystems sein vorliegendes Platzierungsproblem *textuell* beschreiben. Die Grammatik dieser Eingabesprache erlaubt die Spezifikation einer Vielzahl von unterschiedlichen Platzierungsproblemen und orientiert sich an den feststehenden Begrifflichkeiten der Systemarchitekturen in der Luft- und Raumfahrt. Dies erleichtert die Verwendung des Werkzeugs für Fachexperten aus diesem Bereich deutlich.

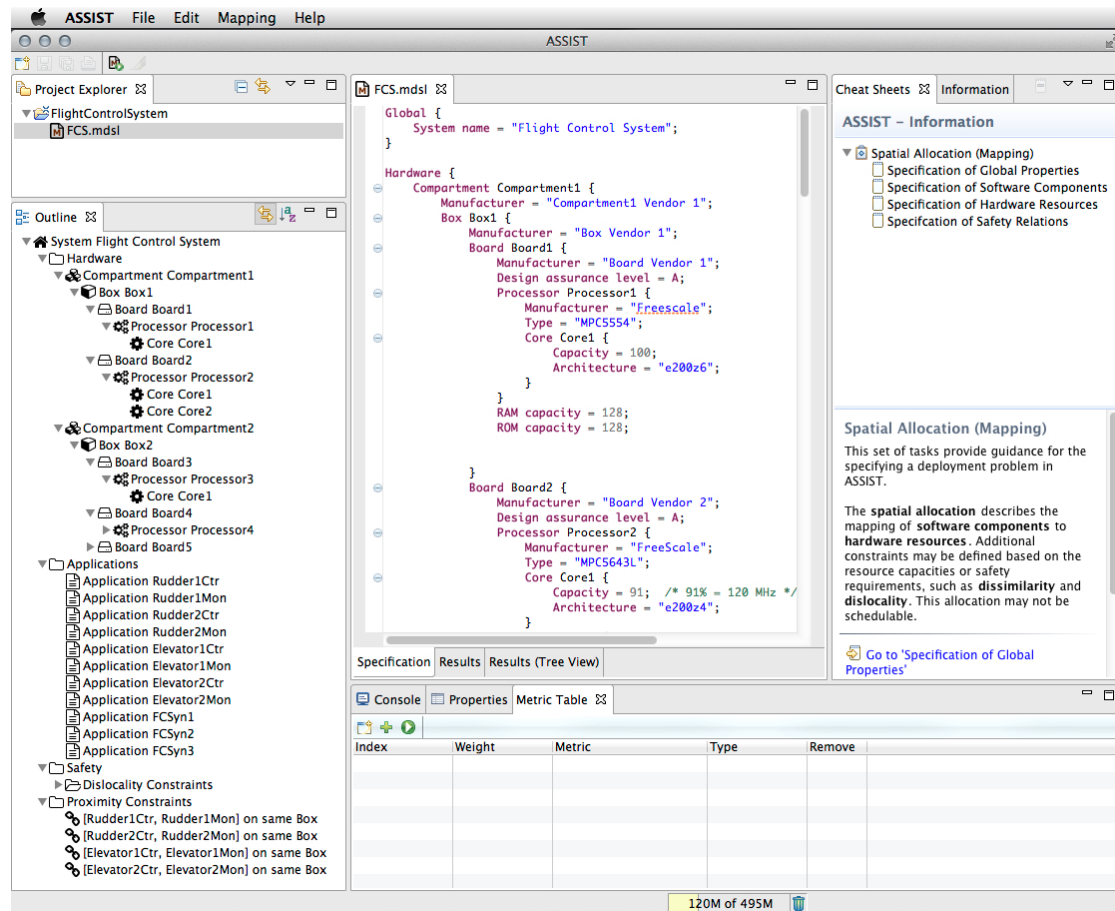


Abbildung 3: Screenshot des Werkzeugs ASSIST

Für ein derart spezifiziertes Platzierungsproblem generiert das Werkzeug ASSIST automatisch ein äquivalentes Constraint Satisfaction Problem. Mit Hilfe der speziellen Strategien und Heuristiken werden im Anschluss Lösungen gesucht. Der Anwender kann die

gefundenen Platzierungen nach verschiedenen Kriterien automatisiert bewerten lassen und damit innerhalb von wenigen Minuten auf einem regulären Desktop-Computer korrekte und optimierte Platzierungen für komplexe Steuersysteme erhalten. Die Abläufe im Hintergrund und die Struktur des Lösungsraums muss der Anwender nicht kennen. Seine Aufgabe beschränkt sich auf die vollständige Spezifikation des Platzierungsproblems und auf die anschließende Auswahl der automatisch bewerteten Lösungsalternativen.

Die Anwendung des entwickelten Verfahrens und der Einsatz der Werkzeugs ASSIST wird anhand von zwei Steuersystemen mit hohen Zuverlässigkeits- und Echtzeitanforderungen demonstriert. Im ersten Fallbeispiel wird die Architektur eines Flugleitsystems betrachtet. Die besondere Herausforderung liegt hier in der korrekten Berücksichtigung aller Redundanzanforderungen, um die geforderte Zuverlässigkeit des Systems zu gewährleisten. In Abhängigkeit von der Kritikalität der Funktion eines Steuersystems, also ihrer Relevanz für die Gewährleistung der Unversehrtheit der Passagiere, kann eine Redundanz mit Hilfe von mehreren Softwarekomponenten, die auf gleichartigen Prozessoren ausgeführt werden, nicht mehr ausreichend sein. ASSIST bietet deshalb auch die Möglichkeit, Anforderungen zur *Dissimilarität* zwischen zugewiesenen Ressourcen zu spezifizieren, um so die Auswirkungen von unentdeckten Fehlern zu minimieren.

Das zweite Fallbeispiel befasst sich mit der Architektur eines Steuersystems für Raumfahrzeuge. Hier liegt der Fokus auf der richtigen Behandlung von Softwarekomponenten, die aus mehr als einem Kontrollfluss bestehen und die parallel arbeitenden Kerne moderner Prozessoren ausnutzen *müssen*, um die erforderliche Leistung zu erbringen. Dieses Fallbeispiel belegt, dass Platzierungen von Softwarekomponenten auch für die unterschiedlichen Ressourcenkonfigurationen in kurzer Zeit erstellt und optimiert werden können, so dass sich die Entwicklungszeit eines derartigen Steuersystems signifikant verkürzt.

### 3 Gesellschaftliche Bedeutung der Ergebnisse

In der zugrunde liegenden Dissertation wird eine für die zukünftige Entwicklung unserer Fahrzeuge äußerst relevante Fragestellung von der theoretischen Entwicklung eines Lösungsansatzes bis hin zu dessen praktischer Realisierung als Softwarewerkzeug bearbeitet. Die gesellschaftliche Bedeutung der gewonnenen Ergebnisse ist – wie bereits erwähnt – zweischichtig.

Für die Industrie im Bereich der Luft- und Raumfahrt erhöht sich damit die Grenze der beherrschbaren Komplexität bei der Entwicklung neuer Steuersysteme. Mit Hilfe des entwickelten Werkzeugs ASSIST können Systemarchitekten mit geringen IT Kenntnissen die wissenschaftlichen Fortschritte in der Informatik unmittelbar für ihre Arbeit nutzen. Dies verkürzt die Entwicklungszeiten von komplexen Steuersystemen und reduziert die Wahrscheinlichkeit für unentdeckte Fehler. Zudem kann die Leistungsfähigkeit moderner Prozessoren durch eine höhere Verdichtung der Funktionen besser ausgenutzt

werden, ohne unbeabsichtigte Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Echtzeitfähigkeit befürchten zu müssen.

Einerseits erlaubt dies eine Erweiterung der Funktionalität eines Steuersystems, um auch zukünftigen Aufgaben gerecht zu werden. Andererseits wird mit Hilfe des Werkzeugs auch eine effizientere Nutzung „teurer“ Ressourcen ermöglicht, so dass neben den Materialkosten auch der Energieverbrauch und das Gewicht eines Steuersystems reduziert werden können. Dies resultiert – insbesondere im Bereich der Luft- und Raumfahrt – in signifikanten Einsparungen beim benötigten Treibstoff sowie deutlich reduzierten  $CO_2$  Emissionen.

Die hohe Bedeutung der Ergebnisse für die Industrie in der Luft- und Raumfahrt wird unter anderem auch durch den derzeitigen Einsatz des vom Autor entwickelten Werkzeugs bei einem großen Hersteller ziviler Verkehrsflugzeuge unterstrichen. Mit dessen Hilfe sind hier erstmals tiefgreifende Optimierungen in der Architektur existierender Steuersysteme zugänglich, die bisher aufgrund ihrer Komplexität und einer daraus resultierenden Unsicherheit bezüglich ihrer Realisierbarkeit vermieden wurden.

Das im Rahmen der Dissertation entwickelte Softwarewerkzeug ASSIST ist im Internet unter der Adresse <http://assist.hilbri.ch> frei verfügbar. Auch der Quellcode für die im Werkzeug enthaltenen Algorithmen und Transformationen ist unter einer *Open Source* Lizenz im Internet veröffentlicht, so dass *jeder* von den Ergebnissen profitieren kann. Der nächste Schritt zur Dissemination der Ergebnisse besteht in der Gründung eines Industriekonsortiums zur Förderung der Weiterentwicklung des Werkzeugs unter dem Dach der gemeinnützigen *Eclipse Foundation*.

Neben der Relevanz der Ergebnisse für die zukünftige Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge, ist die zugrunde liegende Dissertation auch ein geeigneter Ausgangspunkt, um Fragen nach der *Beherrschbarkeit heutiger Technologien* zu stellen und den oben genannten technisch-industriellen Nutzen vor dem Hintergrund *gesellschaftlicher Wirkungen und Risiken* zu bewerten. Je stärker der Computer für die Durchführung von kreativ-konstruktiven Tätigkeiten eingesetzt wird, um so wichtiger wird die Betrachtung möglicher Auswirkungen – sowohl auf den einzelnen Entwickler und als auch auf die Gesellschaft.

Verkürzte Entwicklungszeiten mögen in einem ökonomischen Kontext sinnvoll und vorteilhaft sein, doch welche Auswirkungen hat diese Verkürzung auf die „Kompetenz“ des einzelnen Entwicklers? Wird dieser auch in Zukunft seine entwickelten Systeme in aller Tiefe „verstehen“ und deren Zuverlässigkeit beurteilen können? Wird er weiterhin über die zeitliche Ressourcen verfügen, um ein tiefgreifendes Verständnis zu den internen Abhängigkeiten zu entwickeln und die Auswirkungen von grundlegenden Entwurfsentscheidungen zu bewerten? Die Einführung von automatisierten Konstruktionsprozessen ist in jedem Fall mit einer Standardisierung der Entwicklung gleichzusetzen. Dies kann viele Vorteile für die Qualität und Zuverlässigkeit der entwickelten Systeme bringen. Sprunghafte technologische Weiterentwicklungen als Folge eines individuellen „Geistesblitzes“ oder „Out-Of-The-Box-Thinking“ sind mit einem derartigen Vorgehen allerdings unwahrscheinlicher.

Als Konsequenz einer zunehmenden Verwendung von standardisierten „Konstruktionsalgorithmen“ sind die Auswirkungen von unentdeckten Fehlern in diesen Algorithmen wesentlich brisanter, denn sie betreffen gleichzeitig eine wesentlich größere Gruppe von Systemen. Kleine Unachtsamkeiten bei der Entwicklung dieser „Konstruktionsalgorithmen“ können aufgrund ihrer breiten Verwendung zu fatalen Ausfällen in einer neuen Größenordnung führen. Da die Ingenieurwissenschaften bereits heute bei der Entwicklung von (Einzel-) Systemen an den Grenzen der beherrschbaren Komplexität agieren, muss kritisch hinterfragt werden, ob die Entwicklung von derartigen „Konstruktionsalgorithmen“ für eine ganze Klasse von sicherheitskritischen Systemen mit der erforderlichen Fehlerfreiheit zu leisten ist.

Es sollte zum Standard einer wissenschaftlichen Informatik gehören, diese Janusköpfigkeit zwischen dem technologischen Fortschritt auf der einen Seite und dem Risiko einer automatisierten Systementwicklung auf der anderen Seite für die Gesellschaft zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Arbeit – und insbesondere das Werkzeug ASSIST – bieten sich dazu als konkreter Untersuchungs- und Diskussionsgegenstand an.