

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 916/2013
(22) Anmeldetag: 29.11.2013
(43) Veröffentlicht am: 15.06.2015

(51) Int. Cl.: **G05D 1/02** (2006.01)
G08G 1/0968 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
EP 1077826 B1
US 2012116662 A1
WO 2004085220 A1
DE 19743024 A1
DE 60219473 T2

(71) Patentanmelder:
Kuhn Andreas Dr.
5431 Kuchl (AT)
Kuhn Birgit Mag.
5431 Kuchl (AT)

(74) Vertreter:
GIBLER & POTHS PATENTANWÄLTE OG
WIEN

(54) **Kraftfahrzeug**

(57) Bei einem Kraftfahrzeug umfassend eine Regeleinheit (2) zum Ausgeben von Stellgrößen zum Steuern des Kraftfahrzeuges, und eine Kommunikationseinheit (10), wird vorgeschlagen, dass die Regeleinheit (2) ein Situationsinterpretationsmodul (3), ein Beurteilungsmodul (4) und ein Regelungsmodul (5) umfasst, dass die Kommunikationseinheit (10) mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt und ausgebildet ist, von einem übergeordneten Verkehrsleitsystem Vorgabedaten (7) zu empfangen und Reservedaten (8) bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden, dass das Situationsinterpretationsmodul (3) ausgebildet ist, anhand von Eingangsparametern (6) ein Situationsmodell mit Modellparametern zu erstellen und aus dem Situationsmodell die Reservedaten (8) zu ermitteln, dass das Beurteilungsmodul (4) eingangseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten (7) vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe zu ermitteln, und dass das Regelungsmodul (5) eingangseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen zu ermitteln und auszugeben.

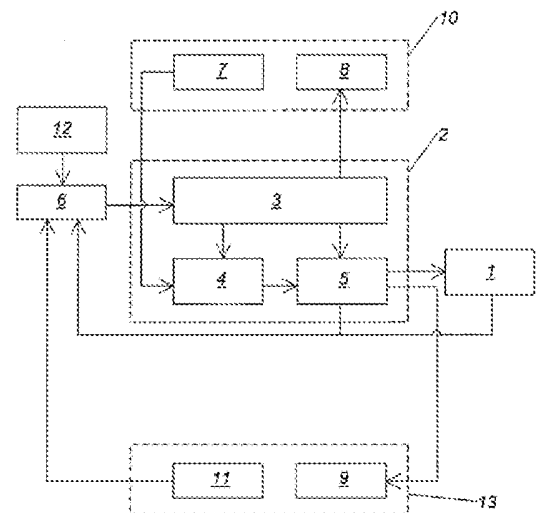
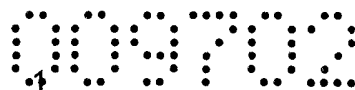


Fig. 1

Z U S A M M E N F A S S U N G

Bei einem Kraftfahrzeug umfassend eine Regeleinheit (2) zum Ausgeben von Stellgrößen zum Steuern des Kraftfahrzeuges, und eine Kommunikationseinheit (10), wird vorgeschlagen, dass die Regeleinheit (2) ein Situationsinterpretationsmodul (3), ein Beurteilungsmodul (4) und ein Regelungsmodul (5) umfasst, dass die Kommunikationseinheit (10) mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt und ausgebildet ist, von einem übergeordneten Verkehrsleitsystem Vorgabedaten (7) zu empfangen und Reservedaten (8) bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden, dass das Situationsinterpretationsmodul (3) ausgebildet ist, anhand von Eingangsparametern (6) ein Situationsmodell mit Modellparametern zu erstellen und aus dem Situationsmodell die Reservedaten (8) zu ermitteln, dass das Beurteilungsmodul (4) einseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten (7) vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe zu ermitteln, und dass das Regelungsmodul (5) einseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen zu ermitteln und auszugeben.

(Fig. 1)



Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Moderne Kraftfahrzeuge, insbesondere Pkws, weisen eine Vielzahl an Assistenzsystemen auf, welche dem Fahrer beim Steuern des Fahrzeuges helfen und beispielsweise Unfälle vermeiden sollen. Beispielsweise gibt es Systeme, welche bei einem zu dichten Auffahren auf das vordere Fahrzeug ein Warnsignal ausgeben, oder direkt in die Steuerung eingreifen.

Diese Assistenzsysteme sind sehr gut geeignet um die lokal taktischen Aufgabestellungen für das eigentliche Fahren des einzelnen Fahrzeuges auszuführen. Schwieriger wird es allerdings, wenn es darum geht, dass sich die einzelnen Fahrzeuge kooperativ in den Kontext der übergeordneten Verkehrsregelaufgabe einbinden. Einerseits hat nicht jedes Fahrzeug Überblick über die gesamte Verkehrslage und ist auch nicht unbedingt in der Lage die Änderungen der Verkehrslage bezüglich der lokalen Besonderheiten zu antizipieren. Andererseits benötigt ein passendes Verkehrsmanagement auch einen, der Verkehrslage angepassten Ausgleich des Individual-Interessen des einzelnen Fahrzeuges mit den übergeordneten Interessen aus Sicht des gesamten Verkehrssystems.

Aufgabe der Erfindung ist es daher ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art anzugeben, mit welchem die genannten Nachteile vermieden werden können, welches einfach ausgebildet ist und mit welchem das Kraftfahrzeug sich gut in den Verkehrsfluss einbinden lassen kann.

Erfindungsgemäß wird dies durch die Merkmale des Patentanspruches 1 erreicht.

Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass ein Kraftfahrzeug bereitgestellt werden kann, welches sich gut in den Verkehrsfluss einbinden lässt und dabei einfach und wenig komplex aufgebaut ist. Hierbei empfängt eine Regeleinheit des Kraftfahrzeuges, welche dem Fahrer Anweisungen gibt oder direkt die Steuerung des Kraftfahrzeuges übernimmt, als Vorgabedaten ausgebildete Anweisungen eines übergeordneten Verkehrsleitsystems auf, wobei das Kraftfahrzeug als Regelement in einem subsidiären Regelsystem fungieren kann. Hierbei ist die Regeleinheit selbstständig

in der Lage die umgebende Situation zu erkennen und zu analysieren, wobei das übergeordnete Verkehrsleitsystem lediglich Vorgaben macht, welche die Regeleinheit versucht zu erfüllen. Weiters gibt das Kraftfahrzeug an das Verkehrsleitsystem die Reserven bezüglich seiner Bewegungsmöglichkeit an, womit das Verkehrsleitsystem einen umfassenden Überblick hat, welche Vorgaben ein einzelnes Kraftfahrzeug erfüllen könnte, wodurch die Bewegungen einer Vielzahl an einzelnen Kraftfahrzeugen von dem Verkehrsleitsystem gut miteinander koordiniert werden kann. Dadurch bleibt die Entscheidung auf der Ebene der Regeleinheit, während das übergeordnete Verkehrsleitsystem in der Lage ist auf das Verhalten die einzelnen Kraftfahrzeuge Einfluss zu nehmen, und deren Fahrweise untereinander zu koordinieren. Durch diese Struktur kann das Kraftfahrzeug selbst über die bestmögliche Realisierung der Regelungsziele gemäß seinen Möglichkeiten entscheiden. Wie gut das möglich ist, wird über die Rückmeldung der Reservedaten zurückgespielt, so dass das übergeordnete Verkehrsleitsystem in der Lage ist seine Ziele gegebenenfalls anzupassen. Durch den modularen Aufbau mit den drei Modulen, nämlich dem Situationsinterpretationsmodul, dem Beurteilungsmodul und dem Regelungsmodul können die erforderlichen Schritte in den einzelnen Modulen separat durchgeführt werden, wobei die einzelnen Module unabhängig voneinander programmiert und optimiert werden können.

Weiters betrifft die Erfindung ein Verfahren zum Steuern eines Kraftfahrzeuges gemäß dem Patentanspruch 9.

Aufgabe der Erfindung ist es daher weiters Verfahren anzugeben, mit welchem ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art einfach und zuverlässig in den Verkehrsfluss einbinden lässt.

Erfindungsgemäß wird dies durch die Merkmale des Patentanspruches 9 erreicht.

Dadurch ergeben sich die vorstehend genannten Vorteile.

Die Erfindung betrifft weiters ein Computerprogrammprodukt gemäß dem Patentanspruch 15.

Die Unteransprüche betreffen weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung.

Ausdrücklich wird hiermit auf den Wortlaut der Patentansprüche Bezug genommen, wodurch die Ansprüche an dieser Stelle durch Bezugnahme in die Beschreibung eingefügt sind und als wörtlich wiedergegeben gelten.

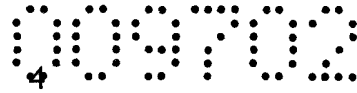
Die Erfindung wird unter Bezugnahme auf die beigeschlossene Zeichnung, in welcher lediglich eine bevorzugte Ausführungsform als Schema beispielhaft dargestellt sind, näher beschrieben.

Die Fig. 1 zeigt ein Schema einer bevorzugten Ausführungsform eines Kraftfahrzeuges umfassend eine Regeleinheit 2 zum Ausgeben von Stellgrößen zum Steuern des Kraftfahrzeuges, und eine und eine Kommunikationseinheit 10. Ein Kraftfahrzeug ist ein maschinell angetriebenes, selbstfahrendes und gleisfreies Landfahrzeug. Die Regeleinheit 2 ist ein Teil des Kraftfahrzeuges und dient dazu, dass Kraftfahrzeug zumindest mittelbar zu steuern.

Die Regeleinheit 2 ist eine Einheit, insbesondere eine eigenständige physikalische Komponente oder Teil eines Computersystems des Kraftfahrzeuges, welche die Entscheidung trifft, wie das Fahrzeug fahren soll.

Vorgesehen ist, dass die Regeleinheit 2 ein Situationsinterpretationsmodul 3, ein Beurteilungsmodul 4 und ein Regelungsmodul 5 umfasst.

Weiters ist vorgesehen, dass die Kommunikationseinheit 10 mit dem Situationsinterpretationsmodul 3 und dem Beurteilungsmodul 4 gekoppelt und ausgebildet ist, von einem übergeordneten Verkehrsleitsystem Vorgabedaten 7 zu empfangen und Reservedaten 8 bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden. Die Vorgabedaten 7 und die Reservedaten 8 können insbesondere digital sein. Weiters kann vorgesehen sein, dass die Kommunikationseinheit 10 eine Sende- und Empfangseinheit umfasst, welche insbesondere nach dem selben Prinzip funktionieren. Alternativ kann vorgesehen sein, dass das Senden der Vorgabedaten 7 und das Empfangen der Reservedaten 8 durch räumlich voneinander getrennte, und insbesondere unterschiedlich ausgestaltete, physikalische Komponenten der Kommunikationseinheit 10 erfolgt. Beispielsweise kann das Empfangen optisch und



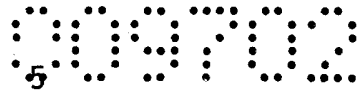
das Senden mittels Funk erfolgen.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass die Kommunikationseinheit 10 als Funkeinrichtung ausgebildet ist. Hierbei kann die Kommunikationseinheit 10 eine Datenverbindung über Funk, beispielweise mittels WLAN, UMTS oder dergleichen, zwischen dem Kraftfahrzeug und eines Verkehrsleitsystems zu ermöglichen, wodurch das Kraftfahrzeug Zielvorgaben des übergeordneten Verkehrsleitsystems erhalten kann. Durch den Funk können Daten des Verkehrsleitsystems über weite Strecken transportiert werden, im Gegensatz zu den Verkehrsschildern oder Ampeln, welche nur in der unmittelbaren Umgebung von einem Sensorsystem 12 erfasst werden können. Weiters können über Funk Daten übermittelt werden, welche von einem Menschen nicht direkt verarbeitbar sind.

Mit der Kommunikationseinheit 10 kann eine sogenannte Car-to-Infrastructure-Communication und/oder eine sogenannte Car-to-Car-Communication bereitgestellt werden.

Vorgesehen ist, dass das Situationsinterpretationsmodul 3 ausgebildet ist, anhand von Eingangsparametern 6 ein Situationsmodell mit Modellparametern zu erstellen und aus dem Situationsmodell die Reservedaten 8 zu ermitteln, dass das Beurteilungsmodul 4 eingangseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul 3 gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten 7 vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe zu ermitteln, und dass das Regelungsmodul 5 eingangseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul 3 und dem Beurteilungsmodul 4 gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen zu ermitteln und auszugeben.

Weiters ist ein Verfahren zum Steuern des Kraftfahrzeuges mit der Regeleinheit 2 vorgesehen, wobei in dem Situationsinterpretationsmodul 3 der Regeleinheit 2 anhand von den Eingangsparametern 6 das Situationsmodell mit den Modellparametern erstellt, und die Modellparameter an das Beurteilungsmodul 4 und das Regelungsmodul 5 der Regeleinheit 2 ausgegeben werden, wobei in dem Situationsinterpretationsmodul 3 aus dem Situationsmodell die Reservedaten 8



bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges ermittelt und über die Kommunikationseinheit 10 an das übergeordnete Verkehrsleitsystem gesendet werden, wobei von der Kommunikationseinheit 10 Vorgabedaten 7 des übergeordneten Verkehrsleitsystems empfangen und an das Beurteilungsmodul 4 weitergeleitet werden, wobei in dem Beurteilungsmodul 4 anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten 7 vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter die Regelungsstrategievorgabe ermittelt, und an das Regelungsmodul 5 ausgegeben wird, wobei in dem Regelungsmodul 5 anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen ermittelt werden, wobei das Kraftfahrzeug zumindest mittelbar anhand dieser Stellgrößen gesteuert wird.

Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass ein Kraftfahrzeug bereitgestellt werden kann, welches sich gut in den Verkehrsfluss einbinden lässt und dabei einfach und wenig komplex aufgebaut ist. Hierbei empfängt eine Regeleinheit 2 des Kraftfahrzeuges, welche dem Fahrer Anweisungen gibt oder direkt die Steuerung des Kraftfahrzeuges übernimmt, als Vorgabedaten 7 ausgebildete Anweisungen eines übergeordneten Verkehrsleitsystems, wobei das Kraftfahrzeug als Regelelement in einem subsidiären Regelsystem fungieren kann. Hierbei ist die Regeleinheit 2 selbstständig in der Lage die umgebende Situation zu erkennen und zu analysieren, wobei das übergeordnete Verkehrsleitsystem lediglich Vorgaben macht, welche die Regeleinheit 2 versucht zu erfüllen. Weiters gibt das Kraftfahrzeug an das Verkehrsleitsystem die Reserven bezüglich seiner Bewegungsmöglichkeit an, womit das Verkehrsleitsystem einen umfassenden Überblick hat, welche Vorgaben ein einzelnes Kraftfahrzeug erfüllen könnte, wodurch die Bewegungen einer Vielzahl an einzelnen Kraftfahrzeugen von dem Verkehrsleitsystem gut miteinander koordiniert werden kann. Dadurch bleibt die Entscheidung auf der Ebene der Regeleinheit 2, während das übergeordnete Verkehrsleitsystem in der Lage ist auf das Verhalten die einzelnen Kraftfahrzeuge Einfluss zu nehmen, und deren Fahrweise untereinander zu koordinieren. Durch diese Struktur kann das Kraftfahrzeug selbst über die bestmögliche Realisierung der Regelungsziele gemäß seinen Möglichkeiten entscheiden. Wie gut das möglich ist, wird über die Rückmeldung der Reservedaten zurückgespielt, so dass das übergeordnete Verkehrsleitsystem in der Lage ist seine Ziele gegebenenfalls anzupassen. Durch den modularen Aufbau mit den drei

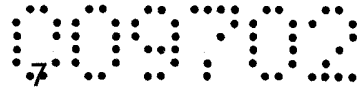
Modulen, nämlich dem Situationsinterpretationsmodul 3, dem Beurteilungsmodul 4 und dem Regelungsmodul 5 können die erforderlichen Schritte in den einzelnen Modulen separat durchgeführt werden, wobei die einzelnen Module unabhängig voneinander programmiert und optimiert werden können.

Das Situationsinterpretationsmodul 3 ist ausgebildet anhand von Eingangsparametern 6 ein Situationsmodell mit Modellparametern zu erstellen. Zur Ausgabe der Modellparameter an das Beurteilungsmodul 4 und das Regelungsmodul 5 ist ein Ausgang des Situationsinterpretationsmoduls 3 mit einem Eingang des Beurteilungsmoduls 4 und des Regelungsmoduls 5 gekoppelt. Diese Koppelung kann beispielsweise als physikalische Schnittstelle oder Schnittstelle zwischen zwei Programmen oder Softwarefunktionen ausgebildet sein.

Die Eingangsparameter 6 können hierbei insbesondere Sensordaten eines Sensorsystems 12 des Kraftfahrzeuges umfassen. Hierfür kann vorgesehen sein, dass das Kraftfahrzeug ein Sensorsystem 12 umfasst, welches Sensorsystem Umfeldsensoren zur Erfassung und Interpretation der Fahrzeugumgebung umfasst. Das Sensorsystem 12 kann hierbei unterschiedlich ausgebildete und nach unterschiedlichen Prinzipien funktionierende Sensoren umfassen. Insbesondere kann das Sensorsystem 12 derart ausgebildet sein, dass das Sensorsystem 12 umgebende Objekte mittels Licht, beispielsweise als Kamera, als Lidar oder als PMD-Sensor, mittels Radar oder mittels Ultraschall erfasst. Die Sensordaten können insbesondere digital aufbereitet sein.

Weiters kann vorgesehen sein, dass zumindest Teile der Eingangsparameter 6 Daten über die Verkehrslage beinhalten, welche über Funk, Internet und/oder Car2X-Kommunikation bereitgestellt werden. Die Car2X-Kommunikation umfasst insbesondere eine Car-to-Infrastructure-Communication und/oder eine Car-to-Car-Communication.

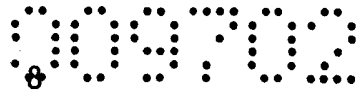
Anhand dieser Eingangsparameter 6 wird von dem Situationsinterpretationsmodul 3 ein Situationsmodell erstellt, welches insbesondere die Position und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges und/oder anderer Objekte, beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer oder feste Hindernisse, beinhaltet. Dabei können die Positionen und Geschwindigkeiten jeweils auf ein absolutes und/oder relatives



Bezugssystem bezogen sein. Das Situationsmodell kann weiters die umgebende Fahrbahnbeschaffenheit berücksichtigen. Hierbei kann aus der Vielzahl der Daten der Eingangsparameter 6 ein Situationsmodell erstellt werden, welches auf sich einige Modellparameter reduzieren lässt, wobei sich aus den Modellparametern des Situationsmodells dieses reproduzieren lässt. Das Situationsinterpretationsmodul 3 ermittelt daher aus der Vielzahl der verfügbaren Daten einen Überblick über das Geschehen um das Kraftfahrzeug und ermittelt aus diesem Situationsmodell elektronisch weiter verarbeitbare Modellparameter. Die Modellparameter können hierbei insbesondere Daten über die Position und aktuelle Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges und der umgebenden Objekte beinhalten. Weiters können die Modellparameter auch Informationen über die Reserven bezüglich der Bewegungsfreiheit des Kraftfahrzeuges und/oder über die lokale Verkehrsdichte und/oder über die fahrdynamische Möglichkeiten aufgrund der Fahrbahnverhältnisse aufweisen. Die Realisierung der Abschätzung der Reserven kann insbesondere mit virtuellen Sensoren erfolgen.

Weiters kann vorgesehen sein, dass das Situationsmodell und die Modellparameter weiters eine Wahrscheinlichkeitsanalyse enthalten, wie sich andere Verkehrsteilnehmer in naher Zukunft verhalten könnten, insbesondere durch die Erstellung sogenannter Trajektorien-Bündel, welche eine Zusammenfassung der möglichen Fortbewegungstrajektorien der übrigen Verkehrsteilnehmer umfasst. Das Situationsmodell kann daher auch eine Prognose der Verkehrssituation enthalten und als Modellparameter beispielsweise auch Kollisionswarnungen oder Unfallwahrscheinlichkeiten, insbesondere Schätzungen des Unfallrisikos aufgrund der lokalen Verkehrssituation, ausgeben. Das Situationsinterpretationsmodul 3 kann daher bevorzugt auch als Situationsinterpretations- und Prognose- Modul bezeichnet werden.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass das Situationsmodell vergangene Zustände und den aktuellen Zustand herannimmt, um eine Situation des Kraftfahrzeuges in naher Zukunft vorherzusagen, und diese prädiktive Zustandsvoraussage ebenfalls in den Modellparametern enthalten sind. Beispielsweise kann bei der Annäherung an eine Kurve das Situationsinterpretationsmodul 3 schon anhand der Erfahrung vorhersagen, mit welcher Trajektorie das Kraftfahrzeug die Kurve am



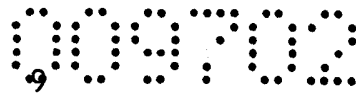
wahrscheinlichsten durchqueren wird, und ob die aktuelle Geschwindigkeit beispielsweise zu hoch für eine gefahrlose Durchfahrt der Kurve ist.

In dem Beurteilungsmodul 4 wird anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten 7 vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe ermittelt. Hierbei kann das Beurteilungsmodul 4 die passende Regelungsstrategie für die einzelnen Verkehrssituationen ermitteln und eine Regelungsstrategievorgabe ausgeben. Zur Ausgabe der Regelungsstrategievorgabe an das Regelungsmodul 5 ist ein Ausgang des Beurteilungsmoduls 4 mit einem Eingang des Regelungsmoduls 5 gekoppelt. Die ersten Bewertungskriterien können hierbei Zielvorgaben sein, welche fix vorgegeben sind. Fix vorgegebene Zielvorgaben als erstes Bewertungskriterium können beispielsweise die Vorgaben sein, nicht von der Straße abzukommen, keine Hindernisse zu rammen und zu anderen Verkehrsteilnehmer einen Mindestabstand nicht zu unterschreiten.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass die ersten Bewertungskriterien insbesondere einen vorgebbaren individuellen Fahrstil beinhalten. Beispielsweise kann der vorgebbare individuelle Fahrstil beinhalten, schnell, sportlich, komfortabel oder treibstoffschonend zu fahren, wobei die Vorgaben ein Bündel an unterschiedlichen ersten Bewertungskriterien enthalten. Der vorgebbare individuelle Fahrstil kann beispielsweise fahrzeugspezifisch vorgegeben sein. Weiters kann vorgesehen sein, dass dem Kraftfahrzeug der Zweck einer Fahrt vorgegeben wird, und daraus der vorgebbare individuelle Fahrstil ermittelt wird. Weiters kann vorgesehen sein, dass ein Fahrer oder ein Fahrgast den vorgebbaren individuellen Fahrstil vorgeben kann.

Bevorzugt kann weiters vorgesehen sein, dass die ersten Bewertungskriterien Vorgaben bezüglich dem Grad der Kooperation der einzelnen Verkehrsteilnehmer entsprechend der Verkehrssituation vorgeben.

Die ersten Bewertungskriterien können hierbei insbesondere in dem Beurteilungsmodul 4 abgespeichert sein.



Weiters ist vorgesehen, dass das Beurteilungsmodul 4 mit der Kommunikationseinheit 10 verbunden ist, wobei die Kommunikationseinheit 10 ausgebildet Vorgabedaten 7 des übergeordneten Verkehrsleitsystems zu empfangen, und dass die empfangenen Vorgabedaten 7 der Kommunikationseinheit 10 von dem Beurteilungsmodul 4 als zweite Bewertungskriterien verwendet werden können.

Weiters ist vorgesehen, dass das Situationsinterpretationsmodul 3 mit der Kommunikationseinheit 10 verbunden ist, und dass das Situationsinterpretationsmodul 3 ausgebildet ist sich aus dem Situationsmodell ergebende Reservedaten 8 bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges zu ermitteln und über die Kommunikationseinheit 10 an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden. Diese Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges können auch als Verkehrsreserve des Kraftfahrzeuges bezeichnet werden. Hierbei kann vorgesehen sein, dass in dem Situationsinterpretationsmodul 3 aus dem Situationsmodell Reservedaten 8 bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges ermittelt und über die Kommunikationseinheit 8 an das übergeordnete Verkehrsleitsystem sendet. Die Reservedaten 8 enthalten Daten bezüglich den Reserven der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges, insbesondere bezüglich der Geschwindigkeit oder des Abstandes zum Vordermann, welche das Kraftfahrzeug hat aber nicht ausschöpft, beispielsweise weil ein Vordermann eine höhere Geschwindigkeit unterbindet oder der vorgebbare individuelle Fahrstil eine höhere Geschwindigkeit nicht vorsieht. Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass dadurch das übergeordnete Verkehrsleitsystem in der Lage ist zu erkennen, welche persönlichen Reserven die einzelnen Kraftfahrzeuge aufweisen, und diesen danach Vorgaben in Form von weiteren Bewertungskriterien machen kann.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass das Kraftfahrzeug in einem hierarchischen Regelsystem eingebunden ist, wobei das Verkehrsleitsystem mehrere Regelebenen aufweisen kann, beispielsweise in der Reihenfolge Verkehrsknoten, Verkehrslinie und Verkehrsstrecke. Dabei kann die Regelung hierarchisch und subsidiär erfolgen.

Das Kraftfahrzeug kann bevorzugt von der hierarchisch unmittelbar übergeordneten

Regelebene des Verkehrsleitsystems die Vorgabedaten 7 empfangen und an diese die Reservedaten 8 senden.

Dabei kann das Kraftfahrzeug ein Element der Regelungshierarchie des Verkehrsleitsystems ausbilden, wobei die Regelung in der jeweils hierarchisch untersten möglichen Regelungsebene erfolgt.

Das Zusammenspiel zwischen dem übergeordneten Verkehrsleitsystem und dem Kraftfahrzeug erfolgt durch die Vorgabe von Regelungszielen durch die übergeordnete Regelebene, welche durch die Übermittlung der Vorgabedaten 7 erfolgt, und welche Regelungsziele die untergeordnete Regelebene, also das Kraftfahrzeug, versucht so gut wie möglich zu erfüllen. Hierarchisch gesehen erfolgt die Kommunikation von unten nach oben über die Bekanntgabe der Reserven der untergeordneten Regelebene, welche durch die Übermittlung der Reservedaten 8 erfolgt. Dadurch kann die übergeordnete Regelebene erkennen, welche Zielvorgaben für die einzelnen Regelemente der untergeordneten Regelebene möglich sind. Dadurch kann ein subsidiär aufgebautes Regelungssystem mit einer Vielzahl an Hierarchieebenen aufgebaut werden, wobei die einzelnen Regelemente die größtmögliche Freiheit besitzen die eigenen Ziele voranzutreiben.

Insbesondere kann ein Verfahren zum Betreiben eines Verkehrsleitsystems vorgesehen sein, wobei ein hierarchisch übergeordnetes Verkehrsleitsystem Reservedaten 8 von hierarchisch untergeordneten Kraftfahrzeugen empfängt, anhand der Reservedaten 8 die Verkehrssituation beurteilt, aus dieser Beurteilung Zielvorgaben für die einzelnen Kraftfahrzeuge erstellt, und die Zielvorgaben mittels Vorgabedaten 7 an die Kraftfahrzeuge übersendet.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass die zweiten Beurteilungskriterien Vorgaben bezüglich dem Verhalten gegenüber anderen Kraftfahrzeugen beinhalten. Hierbei kann das übergeordnete Verkehrsleitsystem das Zusammenspiel der einzelnen Kraftfahrzeuge untereinander regeln, um beispielsweise eine Vergleichmäßigung des Verkehrs zu ermöglichen und Staubildungen zu verhindern.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass das übergeordnete

Verkehrsleitsystem an alle Kraftfahrzeuge in einem vorgegebenen Bereich die selben zweiten Beurteilungskriterien vorgibt. Mit anderen Worten, dass die zweiten Beurteilungskriterien keine konkreten Handlungsanweisungen sind, sondern lediglich Vorgaben bezüglich des Fahrstils, beispielsweise ein defensiver Fahrstil zur Stauvermeidung. Dadurch können die Entscheidungen weiterhin auf der Regelungsebene der Kraftfahrzeuge getroffen werden, wodurch der Rechenaufwand für das übergeordnete Verkehrsleitsystem gering bleibt.

Weiters kann vorgesehen sein, dass das übergeordnete Verkehrsleitsystem individuelle zweite Beurteilungskriterien an die einzelnen Kraftfahrzeuge vorgibt. Ein derartiges zweites Beurteilungskriterium kann beispielsweise sein, eine Umleitung zu verwenden, um eine Staubildung an einer gewissen Straße zu verhindern. Hierbei kann verhindert werden, dass alle Kraftfahrzeuge gleichzeitig die Umleitung verwenden und diese dadurch verstopfen.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass die ersten und zweiten Bewertungskriterien des Beurteilungsmoduls 4 mit einer Priorität versehen werden, wobei Bewertungskriterien mit hoher Priorität vor einem Bewertungskriterium mit geringerer Priorität berücksichtigt werden. Dadurch kann erreicht werden, dass das Beurteilungsmodul 4 zu einer vernünftigen und schnellen Entscheidungsfindung gelangt. Beispielsweise können gesetzliche Vorgaben als Muss-Kriterium verwendet werden und andere Vorgaben lediglich als Kann-Kriterium verwendet werden. Die Reihenfolge der Priorität kann hierbei insbesondere sein, dass sicherheitsrelevante Bewertungskriterien, beispielsweise die Vorgabe der Mindestabstände zu anderen Verkehrsteilnehmern, die höchste Priorität haben, dass Bewertungskriterien einer übergeordneten Regelungsebene eine mittlere Priorität haben, und dass Bewertungskriterien bezüglich des bevorzugten Fahrstils die geringste Priorität haben.

Das Beurteilungsmodul 4 vergleicht die Modellparameter des Situationsmodells mit den ersten und zweiten Bewertungskriterien und erstellt daraus eine Regelungsstrategievorgabe. Die Regelungsstrategievorgabe ist hierbei die Strategie, welche das Kraftfahrzeug in naher Zukunft zu erfüllen hat, um den Bewertungskriterien bestmöglich zu entsprechen. Derartige Regelungsstrategievorgabe können beispielsweise die Vorgabe beinhalten den

Abstand zu einem vorgehenden Kraftfahrzeug zu verändern, abzubiegen, die Spur zu wechseln oder unter Beibehaltung der Geschwindigkeit dem Straßenverlauf zu folgen.

Das Regelungsmodul 5 ermittelt anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen, anhand welcher das Kraftfahrzeug gesteuert werden soll. Das Regelungsmodul 5 übernimmt daher die Aufgabe, aus den Regelungsstrategievorgabe konkrete, als Stellgrößen ausgebildete, Handlungsanweisungen zu ermitteln und diese weiterzugeben.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass das Regelungsmodul 5 eine Vielzahl an unterschiedlichen Reglern aufweist, und dass durch die Regelungsstrategievorgabe ein Regler ausgesucht wird. Die Regler des Regelungsmoduls 5 können für unterschiedliche Verkehrssituationen optimiert sein, wobei das Beurteilungsmodul 4 durch die Wahl der Regelungsstrategievorgabe den Regler aussucht, welcher am besten für die vom Situationsinterpretationsmodul 3 erstellten Situationsmodell geeignet ist.

Weiters kann vorgesehen sein, dass als Eingangsparameter 6 auch die ausgegebenen Stellgrößen des Regelungsmoduls 5 verwendet werden. Durch Einbeziehung der Stellgrößen des Regelungsmoduls 5 als Eingangsparameter 6 kann das Situationsinterpretationsmodul 3 die zukünftige Situation des, insbesondere autonomen, Kraftfahrzeuges besser abschätzen, da diese beispielsweise weiß, ob das Kraftfahrzeug beschleunigen, abbremesen oder einen Richtungswechsel durchführen wird.

Ein großer Vorteil des Aufbaus der Regeleinheit 2 und deren Unterteilung in Situationsinterpretationsmodul 3, Beurteilungsmodul 4 und Regelungsmodul 5 ist, dass diese unabhängig voneinander programmiert, optimiert oder angelehrt werden können. Beispielsweise kann das Situationsinterpretationsmodul 3 in ein Testfahrzeug eingesetzt werden, welche über ein erweitertes Sensorsystem verfügt, welches über das Sensorsystem 12 des serienmäßigen Kraftfahrzeuges hinausgeht. Hierbei werden für die Eingangsparameter 6 lediglich jene Sensordaten verwendet welche beim serienmäßigen Kraftfahrzeug zur Verfügung stehen. Das Situationsmodell und die Modellparameter werden mit den zusätzlichen

Sensordaten verglichen, um zu überprüfen, wieweit das Situationsmodell des Situationsinterpretationsmoduls 3 mit der Realität übereinstimmt. Das Anlernen des Beurteilungsmoduls 4 kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass ein Testfahrer mit dem Kraftfahrzeug fährt, insbesondere auf anspruchsvollen Strecken, und das Beurteilungsmodul 4 die Entscheidungen des Testfahrers mit den ausgegebenen Regelstrategievorgaben abgleicht, und versucht eine Übereinstimmung zu erreichen. Das Regelungsmodul 5 kann wiederum unabhängig von den anderen Modulen an ein spezielles Fahrzeugmodell angepasst werden.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass das Kraftfahrzeug eine Warn- und Informationseinrichtung für einen Fahrer beinhalten. Hierbei kann vorgesehen sein, dass die Stellgrößen der Regeleinheit 2 als Stellgrößen für die Warn- und Informationseinrichtung verwendet werden, wobei die Steuerung des Kraftfahrzeuges mittelbar über die Regeleinheit 2 erfolgt, der Fahrer allerdings die Entscheidungsgewalt hat. Hierbei können die Stellgrößen beispielsweise die Information einer Kollisionswarnung haben oder eine Vorgabe defensiv zu Fahren, beispielsweise da eine Staugefahr besteht. Weiters kann die Regeleinheit 2 von einem vorausliegenden Verkehrsknoten die Information für Dauer und Takt einer Grünphase übermittelt bekommen, wobei die Regeleinheit 2 die Information geben kann die Geschwindigkeit zu erhöhen, um den Verkehrsknoten zu passieren, oder langsam abzubremesen, da ein Erreichen des Verkehrsknotens in der Grünphase nicht mehr möglich ist.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass eine Steuereinrichtung 1 einseitig mit der Regeleinheit 2 gekoppelt ist, und dass die Steuereinrichtung 1 anhand der von der Regeleinheit 2 ausgegebenen Stellgrößen das Kraftfahrzeug direkt steuert. Hierbei kann das Kraftfahrzeug mittels der Steuereinrichtung 1 anhand der von der Regeleinheit 2 ausgegebenen Stellgrößen gesteuert werden. Die Steuereinrichtung 1 des Kraftfahrzeuges ist dazu vorgesehen, das Kraftfahrzeug zu steuern. Die Steuereinrichtung kann hierbei eine Vielzahl an Steuerelementen aufweisen, welche bei einem Kraftfahrzeug insbesondere dazu ausgebildet sind die Fahrdynamik des Kraftfahrzeuges in der Längsrichtung, insbesondere über die Bremse oder die Motorsteuerung, und um die Querrichtung, insbesondere über die Lenkung, zu beeinflussen. Zu Steuerung der Steuerelemente der Steuereinrichtung

1 werden Stellgrößen benötigt, welche im Normalbetrieb von einem Fahrer vorgegebene werden, beispielsweise über die Stellung des Lenkrades, Gaspedals oder Bremspedals.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass die Steuereinrichtung 1 ausgehend von den Stellgrößen Regelgrößen einstellt, und diese Regelgrößen überwacht. Diese Regelgrößen können beispielsweise der aktuelle Einschlag der Lenkung und/oder eine Richtungsvorgabe für das Fahrzeug sein.

Weiters kann vorgesehen sein, dass als Eingangsparameter 6 auch Regelgrößen der Steuereinrichtung 1 verwendet werden. Durch Einbeziehung der Regelgrößen der Steuereinrichtung 1 als Eingangsparameter 6 kann das Situationsinterpretationsmodul 3 schnell und direkt den Istzustand des Fahrzeuges ermitteln und ist hierfür nicht auf zusätzliche Sensordaten angewiesen.

Alternativ kann vorgesehen sein, dass die Regeleinheit 2 mittelbar durch Anweisungen an den Fahrer die Steuereinrichtung 1 bedient.

Die Regeleinheit 2 und die Steuereinrichtung 1 können hierbei ein Fahrerassistenzsystem ausbilden, welches selbstständig in die Steuerung des Kraftfahrzeuges eingreift. Dabei kann das Eingreifen indirekt über den Fahrer und/oder direkt erfolgen.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass das Kraftfahrzeug ein autonomes Kraftfahrzeug ist. Ein autonomes Kraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das ohne menschliche Hilfe selbstständig navigieren, fahren und Hindernissen ausweichen kann. Das Kraftfahrzeug kann insbesondere ein Pkw oder ein Lkw sein. Bei einem autonomen Kraftfahrzeug werden diese Stellgrößen für die Steuereinrichtung 1 von der Regeleinheit 2 vorgegeben, wobei die Regeleinheit 2 hierbei die Aufgaben übernimmt, welche bei einem nicht-autonomen Kraftfahrzeug von dem Fahrer übernommen werden. Die Stellgrößen können insbesondere einen Lenkwinkel, eine Betätigung der Bremse, eine Vorgabe für die Motordrehzahl oder einen Schaltvorgang für ein Getriebe beinhalten. Die Steuereinrichtung 1 wird anhand dieser Stellgrößen betrieben und das autonome Kraftfahrzeug anhand dieser Stellgrößen gesteuert. Dadurch kann erreicht werden, dass das autonome

Kraftfahrzeug nicht nur die von dem Sensorsystem 12 erfasste Umgebung in seine Entscheidungsfindung miteinbezieht, sondern die Verkehrssituation in einem größeren Umfeld berücksichtigen kann.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass das Situationsinterpretationsmodul 3, das Beurteilungsmodul 4 und/oder das Regelungsmodul 5 ein Machine-Learning-Modell, ein datengetriebenes Modell und/oder ein beispielbasiertes Modell umfasst. Hierbei kann vorgesehen sein, für das Situationsinterpretationsmodul 3, das Beurteilungsmodul 4 und/oder das Regelungsmodul 5 ein Machine-Learning-Modell, ein datengetriebenes Modell und/oder ein beispielbasiertes Modell verwendet wird. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Regeleinheit 2 das Fahrverhalten des autonomen Kraftfahrzeuges gut abbilden kann, wobei eine analytische Darstellung nicht erforderlich ist und das erwünschte Verhalten der Regeleinheit 2 antrainiert werden kann.

Machine-Learning-Modelle, datengetriebene Modelle oder beispielbasierte Modelle können beispielsweise künstliche neuronale Netze, Regression- oder Klassifikationsbäume, Support Vector Machines und/oder Look-Up-Tables und/oder Komitees von Machine-Learning-Modellen sein. Es können auch hybride Modelle vorgesehen sein, welche beispielsweise Machine-Learning-Modelle mit konventionellen analytischen Modellen und/oder regelbasierten Modellen kombinieren.

Weiters kann vorgesehen sein, dass das Situationsinterpretationsmodul 3, das Beurteilungsmodul 4 und/oder das Beurteilungsmodul 5 als eigenständige mittels Schnittstellen gekoppelte Module ausgebildet sind.

Hierbei können die einzelnen Module als physikalisch getrennte Gebilde ausgebildet sein, welche an Schnittstellen schaltungstechnisch verbunden sind.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass die einzelnen Module Programme sind, welche über die Schnittstellen miteinander kommunizieren können. Die einzelnen Module können hierbei in den internen Speicher einer Recheneinheit des Kraftfahrzeuges abgespeichert sein.

Das Zusammenspiel zwischen dem, insbesondere autonomen, Kraftfahrzeug und

dem übergeordneten Verkehrsleitsystem kann anhand der drei folgenden Beispiele veranschaulicht werden.

Im ersten Beispiel bewegt sich das autonome Kraftfahrzeug alleine auf einer Straße. Es gibt weder andere Verkehrsteilnehmer noch weitere Bewertungskriterien eines übergeordneten Verkehrsleitsystems. Das autonome Kraftfahrzeug wird sich daher uneingeschränkt nach dem vorgebbaren individuellen Fahrstil und den fahrdynamischen Möglichkeiten bewegen.

Im zweiten Beispiel bewegt sich das autonome Kraftfahrzeug gleichzeitig mit anderen Kraftfahrzeugen auf der Straße. Die Fahrmöglichkeiten hängen einerseits von den Leistungsparametern des autonomen Kraftfahrzeuges ab und andererseits von dem Verhalten der anderen Kraftfahrzeuge. Beispielsweise könnte das autonome Kraftfahrzeug aufgrund der fahrdynamischen Möglichkeiten schneller fahren, allerdings verhindert das ein langsam fahrendes Kraftfahrzeug in Fahrtrichtung. Das autonome Kraftfahrzeug sendet daher die Reservedaten 8 bezüglich der möglichen Geschwindigkeit an das übergeordnete Verkehrsleitsystem. Das übergeordnete Verkehrsleitsystem beurteilt die Lage anhand der gemeldeten Reserven und der Verkehrsdichte, und kann dann eine Regelung des Verkehrs durchführen. Beispielsweise kann das Verkehrsleitsystem dem Kraftfahrzeug in Fahrtrichtung, wenn auch dieses eine Geschwindigkeitsreserve aufweist, das zweite Bewertungskriterium vorgeben eine Mindestgeschwindigkeit zu fahren, wobei dieses Bewertungskriterium gewichtiger ist als das Bewertungskriterium des individuell vorgegebenen treibstoffsparenden Fahrstils. Falls die Verkehrsdichte dies nicht zulässt, kann das Verkehrsleitsystem dem autonomen Kraftfahrzeug die Vorgabe geben defensiver zu fahren und/oder konform der Möglichkeiten aufgrund der gegebenen Verkehrssituation zu fahren.

Im dritten Beispiel nähert sich das autonome Kraftfahrzeug einem Verkehrsknoten, wobei der Verkehrsknoten in der untersten Regelungsebene des übergeordneten Verkehrsleitsystems angeordnet ist. Das autonome Kraftfahrzeug sendet seine Reservedaten 8 an den Verkehrsknoten, wobei der Verkehrsknoten dem autonomen Kraftfahrzeug im Wissen um dessen Reserven mittels der Übermittlung von Vorgabedaten 7 ein zweites Bewertungskriterium vorgibt, mit dem dieses sich optimal in Bezug auf die Knotensituation bewegt. Dies kann beispielsweise ein

Beschleunigen sein, um den Verkehrsknoten in einer Grünphase noch zu passieren, oder ein energiesparendes Abbremsen.

Das in den drei Beispielen als autonomes Kraftfahrzeug beschriebene Fahrzeug kann auch als nicht-autonomes erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug ausgebildet sein.

Das Kraftfahrzeug kann insbesondere eine Reihe von Subsystemen aufweisen, welche ebenfalls eigene, der Regeleinheit 2 untergeordnete, Regelungssysteme 14 darstellen. Derartige untergeordnete Regelungssysteme 14 können beispielsweise die Motorsteuerung, ESP, ABS, Bremsen und dergleichen sein. Diese untergeordneten Regelsysteme können besonders bevorzugt einen ähnlichen Aufbau wie die Regeleinheit 2 mit den drei Modulen aufweisen. Diese untergeordneten Regelungssysteme 14 können daher auch als untergeordnete Regeleinheiten oder als untergeordnetes Regelement bezeichnet werden.

Insbesondere kann vorgesehen sein, dass diese Subsysteme des Kraftfahrzeuges als eigenständige und der Regeleinheit 2 untergeordnete Regelungssysteme 14 ausgebildet sind, welche von der Regeleinheit 2 über die Vorgabe von Zielen bei der Rückmeldung von Reserven geregelt werden. In der Regelhierarchie entspricht das Verhältnis Regeleinheit 2 zu Regelungssystem 14 im Prinzip dem Verhältnis von Verkehrsleitsystem zu Regeleinheit 2 des Kraftfahrzeuges.

Die Kommunikation zwischen der Regeleinheit 2 und den untergeordneten Regelungssystemen 14 kann insbesondere über Leitungen oder Programmschnittstellen erfolgen.

Besonders bevorzugt kann vorgesehen sein, dass das Kraftfahrzeug wenigstens ein, der Regeleinheit 2 hierarchisch untergeordnetes Regelungssystem 14 aufweist, und dass das untergeordnete Regelungssystem 14 mit dem Regelungsmodul 5 gekoppelt ist um Zielvorgaben 9 zu empfangen. Hierbei kann insbesondere vorgesehen sein, dass von dem Regelungsmodul 5 wenigstens eine Zielvorgabe 9 an das, der Regeleinheit 2 hierarchisch untergeordnete, Regelungssystem 14 ausgegeben wird. Diese Zielvorgabe 9 kann insbesondere ein Bewertungskriterium für ein Beurteilungsmodul eines untergeordneten Regelsystems sein. Die Zielvorgabe 9 gleicht hierbei im Sinne einer Regelhierarchie den Vorgabedaten 7. Hierbei kann

die Regeleinheit 2 beispielsweise einer Motorsteuerung die Vorgabe geben, den Motor treibstoffsparend oder leistungsoptimiert zu betreiben. Weiters kann die Regeleinheit 2 einem Bremssystem die Vorgabe geben, mit welcher Verzögerung gebremst werden soll, oder welcher Bremsweg eingehalten werden soll, wobei als Bremssystem als untergeordnetes Regelungssystem 14 selbst entscheiden kann, wie dieses die Bremsen betätigt.

Weiters kann bevorzugt vorgesehen sein, dass das wenigstens eine untergeordnete Regelungssystem 14 mit dem Situationsinterpretationsmodul 3 gekoppelt ist, um Reserven 11 zu melden. Insbesondere kann vorgesehen sein, dass als Eingangssparameter 6 auch gemeldete Reserven 11 des untergeordneten Regelungssystems 14 verwendet werden. Diese gemeldeten Reserven 11 gleichen hierbei im Sinne einer Regelhierarchie den Reservedaten 8. Beispielsweise kann ein untergeordnetes Regelungssystem 14 der Regeleinheit 2 melden, welche Leistungsreserven kurzfristig abrufbar sind. Oder das Bremssystem kann den Zustand der Bremsen überwachen und als Reserve 11 der Regeleinheit 2 mitteilen, welche Bremskraft maximal zur Verfügung steht. Durch diese Rückmeldungen kann das Situationsinterpretationsmodul 3 beispielsweise beurteilen, ob eine Notbremsung noch möglich ist oder nicht. Dabei kann die Regeleinheit 2 gegebenenfalls durch einen Ausgleich zwischen Regelungssystemen 14 die Reserve 11 erhöhen.

Weiters können diese Rückmeldungen die an das übergeordnete Verkehrsleitsystem gesendeten Reservedaten 8 beeinflussen. Das übergeordnete Verkehrsleitsystem kann dann durch eine Anpassung der Vorgabedaten 7 für andere der Kraftfahrzeuge kritische Reserven eines der Kraftfahrzeuge erhöhen.

Weiters ist vorgesehen, dass die Kommunikationseinheit 10 mit dem Situationsinterpretationsmodul 3 und dem Beurteilungsmodul 4 gekoppelt und ausgebildet ist, von einem übergeordneten Verkehrsleitsystem Vorgabedaten 7 zu empfangen und Reservedaten 8 bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden. Die Vorgabedaten 7 und die Reservedaten 8 können insbesondere digital sein. Weiters kann vorgesehen sein, dass die Kommunikationseinheit 10 eine Sende- und Empfangseinheit umfasst, welche insbesondere nach dem selben Prinzip

funktionieren. Alternativ kann vorgesehen sein, dass das Senden der Vorgabedaten 7 und das Empfangen der Reservedaten 8 durch räumlich voneinander getrennte, und insbesondere unterschiedlich ausgestaltete, physikalische Komponenten der Kommunikationseinheit 10 erfolgt. Beispielsweise kann das Empfangen optisch und das Senden mittels Funk erfolgen.

Das Verfahren kann einfach mit einem Computerprogrammprodukt bereitgestellt werden, wobei das Computerprogrammprodukt direkt in den internen Speicher eines, insbesondere autonomen, Kraftfahrzeuges geladen werden kann und Softwarecodeabschnitte umfasst, mit denen die Schritte des oben beschriebenen Verfahrens ausgeführt werden, wenn das Computerprogrammprodukt auf einem Rechner des Kraftfahrzeuges läuft.

Beispielsweise kann die Software zumindest teilweise in Form von Embedded Software in dem Kraftfahrzeug bereitgestellt werden.

Weiters kann ein Computerprogrammprodukt vorgesehen sein, wobei das Computerprogrammprodukt in den Speicher eines Verkehrsleitsystems geladen werden kann und Softwarecodeabschnitte umfasst, mit denen die Schritte des oben beschriebenen Verfahrens ausgeführt werden, wenn das Computerprogrammprodukt auf einem Rechner des Verkehrsleitsystems läuft.

Patentansprüche:

DI DR. FERDINAND GIBLER
DI DR. WOLFGANG POTH
Austrian and European Patent and
Trademark Attorneys

GIBLER & POTH
PATENTANWÄLTE

P A T E N T A N S P R Ü C H E

1. Kraftfahrzeug umfassend eine Regeleinheit (2) zum Ausgeben von Stellgrößen zum Steuern des Kraftfahrzeuges, und eine Kommunikationseinheit (10), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Regeleinheit (2) ein Situationsinterpretationsmodul (3), ein Beurteilungsmodul (4) und ein Regelungsmodul (5) umfasst, dass die Kommunikationseinheit (10) mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt und ausgebildet ist, von einem übergeordneten Verkehrsleitsystem Vorgabedaten (7) zu empfangen und Reservedaten (8) bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges an das übergeordnete Verkehrsleitsystem zu senden, dass das Situationsinterpretationsmodul (3) ausgebildet ist, anhand von Eingangsparametern (6) ein Situationsmodell mit Modellparametern zu erstellen und aus dem Situationsmodell die Reservedaten (8) zu ermitteln, dass das Beurteilungsmodul (4) einseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand zumindest eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten (7) vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe zu ermitteln, und dass das Regelungsmodul (5) einseitig mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) und dem Beurteilungsmodul (4) gekoppelt ist und ausgebildet ist, anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter die Stellgrößen zu ermitteln und auszugeben.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Steuereinrichtung (1) einseitig mit der Regeleinheit (2) gekoppelt ist, und dass die Steuereinrichtung (1) anhand der von der Regeleinheit (2) ausgegebenen Stellgrößen das Kraftfahrzeug direkt steuert.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Kraftfahrzeug ein autonomes Kraftfahrzeug ist.
4. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Kommunikationseinheit (10) als Funkeinrichtung ausgebildet ist.
5. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Situationsinterpretationsmodul (3), das Beurteilungsmodul (4) und/oder das Regelungsmodul (5) ein Machine-Learning-Modell, ein datengetriebenes Modell und/oder ein beispielbasiertes Modell umfasst.
6. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Situationsinterpretationsmodul (3), das Beurteilungsmodul (4) und/oder das Beurteilungsmodul (5) als eigenständige mittels Schnittstellen gekoppelte Module ausgebildet sind.
7. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Kraftfahrzeug wenigstens ein, der Regeleinheit (2) hierarchisch untergeordnetes Regelungssystem (14) aufweist, und dass das untergeordnete Regelungssystem (14) mit dem Regelungsmodul (5) gekoppelt ist um Zielvorgaben (9) zu empfangen.
8. Kraftfahrzeug nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass das wenigstens eine untergeordnete Regelungssystem (14) mit dem Situationsinterpretationsmodul (3) gekoppelt ist, um Reserven (11) zu melden.
9. Verfahren zum Steuern eines Kraftfahrzeuges mit einer Regeleinheit (2), wobei in einem Situationsinterpretationsmodul (3) der Regeleinheit (2) anhand von Eingangsparametern (6) ein Situationsmodell mit Modellparametern erstellt, und die Modellparameter an ein Beurteilungsmodul (4) und ein Regelungsmodul (5) der Regeleinheit (2) ausgegeben werden, wobei in dem Situationsinterpretationsmodul (3) aus dem Situationsmodell Reservedaten (8) bezüglich der Bewegungsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges ermittelt und über eine Kommunikationseinheit (10) an ein übergeordnetes Verkehrsleitsystem gesendet werden, wobei von der Kommunikationseinheit (10) Vorgabedaten (7) des übergeordneten Verkehrsleitsystems empfangen und an das Beurteilungsmodul (4) weitergeleitet werden, wobei in dem Beurteilungsmodul (4) anhand zumindest

eines ersten Bewertungskriteriums, zumindest eines durch die Vorgabedaten (7) vorgegebenen zweiten Bewertungskriteriums und der Modellparameter eine Regelungsstrategievorgabe ermittelt, und an das Regelungsmodul (5) ausgegeben wird, wobei in dem Regelungsmodul (5) anhand der Regelungsstrategievorgabe und der Modellparameter Stellgrößen ermittelt werden, wobei das Kraftfahrzeug zumindest mittelbar anhand dieser Stellgrößen gesteuert wird.

10. Verfahren nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zweiten Beurteilungskriterien Vorgaben bezüglich dem Verhalten gegenüber anderen Kraftfahrzeugen beinhalten.

11. Verfahren nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Kraftfahrzeug mittels einer Steuereinrichtung (1) anhand der von der Regeleinheit (2) ausgegebenen Stellgrößen direkt gesteuert wird.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass von dem Regelungsmodul (5) wenigstens eine Zielvorgabe (9) an ein, der Regeleinheit (2) hierarchisch untergeordnetes, Regelungssystem (14) ausgegeben wird.

13. Verfahren nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass als Eingangsparmeter (6) auch gemeldete Reserven (11) des untergeordneten Regelungssystems (14) verwendet werden.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass als Eingangsparmeter (6) auch die ausgegebenen Stellgrößen des Regelungsmoduls (5) verwendet werden.

15. Computerprogrammprodukt, das direkt in den internen Speicher eines Kraftfahrzeuges geladen werden kann und Softwarecodeabschnitte umfasst, mit denen die Schritte des Verfahrens gemäß einem der Ansprüche 9 bis 14 ausgeführt werden, wenn das Computerprogrammprodukt auf einem Rechner des Kraftfahrzeuges läuft.



Gibler & Poth Patentanwälte OG
(Dr. F. Gibler oder Dr. W. Poth)

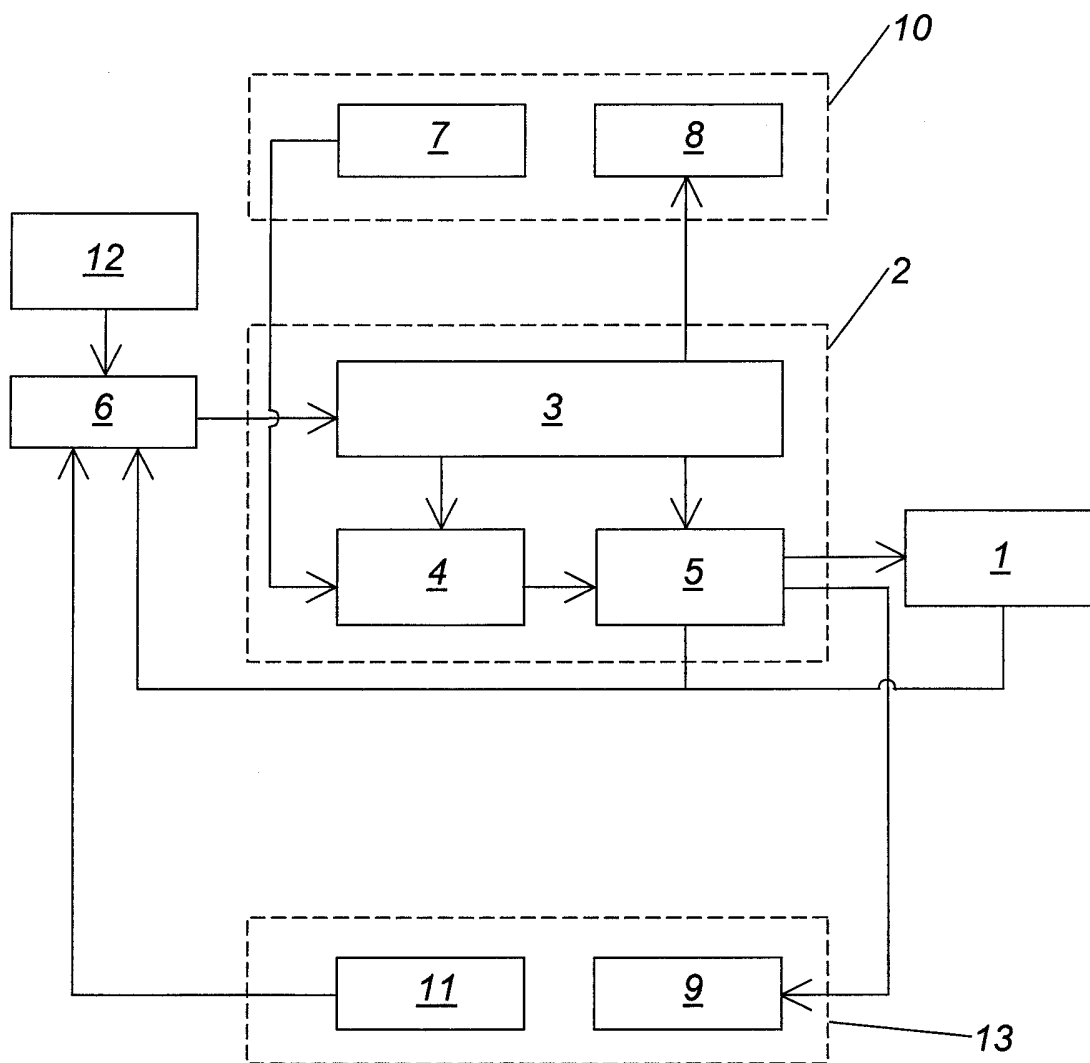


Fig. 1

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: G05D 1/02 (2006.01); G08G 1/0968 (2006.01)
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß CPC: G05D 1/02 (2013.01); G08G 1/0968 (2013.01)
Recherchierte Prüfsubstanz (Klassifikation): G05D, G08G
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI, TXTDE, TXTEN

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **29.11.2013** eingereichten Ansprüchen **1 - 15** erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
Y	EP 1077826 B1 (VOLKSWAGEN AG) 02. November 2006 (02.11.2006) Zusammenfassung; Paragraphen [0020] - [0029]; Figur 1; Ansprüche.	1 - 5, 9 - 12, 15
Y	US 2012116662 A1 (ZENG SHUQING ET AL.) 10. Mai 2012 (10.05.2012) Zusammenfassung; Figur 1 und zugehörige Beschreibung.	1 - 5, 9 - 12, 15
A	WO 2004085220 A1 (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG ET AL.) 07. Oktober 2004 (07.10.2004) Zusammenfassung; Figuren 1 - 9 und zugehörige Beschreibung.	1 - 15
A	DE 19743024 A1 (DAIMLER CHRYSLER AG) 08. April 1999 (08.04.1999) Zusammenfassung; Figur 1 und zugehörige Beschreibung.	1 - 15
A	DE 60219473 T2 (MINTZ YOSEF) 20. Dezember 2007 (20.12.2007) Das gesamte Dokument.	1 - 15

Datum der Beendigung der Recherche: 26.09.2013	Seite 1 von 1	Prüfer(in): WALTER Peter
---	---------------	-----------------------------

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente: X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. Y Veröffentlichung von Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist.	A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert. P Dokument, das von Bedeutung ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem Prioritätstag der Anmeldung veröffentlicht wurde. E Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie X), aus dem ein „ älteres Recht “ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). & Veröffentlichung, die Mitglied der selben Patentfamilie ist.
---	---