



(19)
 Bundesrepublik Deutschland
 Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 10 2008 013 493 A1** 2009.09.17

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2008 013 493.7**

(22) Anmeldetag: **10.03.2008**

(43) Offenlegungstag: **17.09.2009**

(51) Int Cl.⁸: **G01C 21/34** (2006.01)

G08G 1/0967 (2006.01)

G08G 1/0968 (2006.01)

(71) Anmelder:
Deutsche Telekom AG, 53113 Bonn, DE

(74) Vertreter:
**2K Patentanwälte Blasberg Kewitz & Reichel,
 Partnerschaft, 60325 Frankfurt**

(72) Erfinder:
Fastenrath, Ulrich, Dr., 53121 Bonn, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
 zu ziehende Druckschriften:

US 2005/02 09 772 A1

DE 102 19 500 A1

EP 12 71 104 A2

DE 103 29 504 A1

DE 199 04 909 A1

DE 100 37 827 A1

US 2007/01 18 276 A1

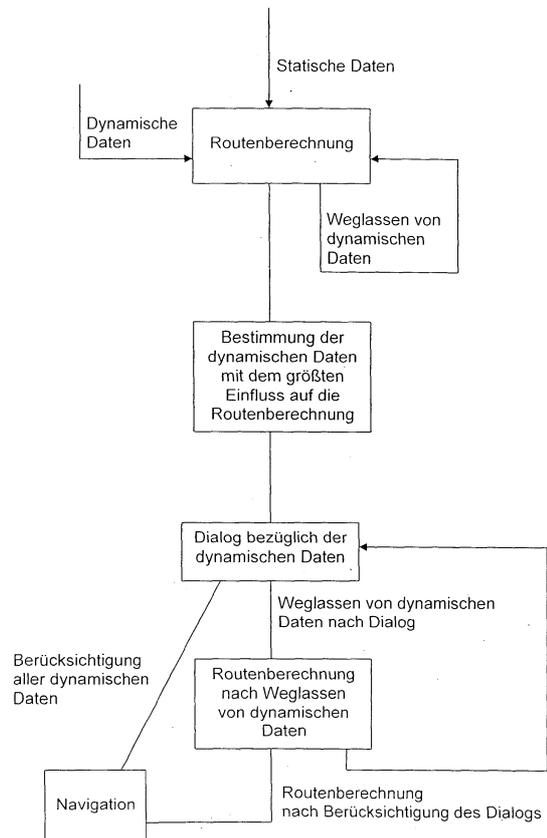
US 2006/01 67 626 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

(54) Bezeichnung: **Verfahren zur sprechenden dynamischen Navigation mit statistischen Verkehrsdaten und dynamischer Selektion**

(57) Zusammenfassung: Verfahren zur interaktiven Navigation, umfassend statische Routendaten zur Routenberechnung, deren Gewichtung zusätzlich durch dynamische Daten bestimmt wird, dadurch gekennzeichnet, dass ein Bestimmung der Größe des Einflusses der dynamischen Daten auf die Routenberechnung durch eine Ensemblesimulation bestimmt wird, indem schrittweise dynamische Daten oder Kombinationen von dynamischen Daten nicht berücksichtigt werden, so dass diejenigen dynamischen Daten bestimmt werden, die am häufigsten einen Einfluss auf eine abweichende Routenberechnung besitzen, wobei die so selektierten dynamischen Daten interaktiv dem Benutzer zur Auswahl zur Verfügung gestellt werden, um interaktiv die Routenberechnung zu beeinflussen.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur interaktiven Navigation umfassend statische Routendaten zur Routenberechnung, deren Gewichtung zusätzlich durch dynamische Daten bestimmt wird.

Überblick über die Erfindung:

[0002] Unter „dynamischer Navigation“ wird im Kontext des straßengebundenen Individualverkehrs Navigation unter Berücksichtigung zeitlich veränderlicher Faktoren verstanden. An erster Stelle dieser Faktoren ist sicherlich die Verkehrslage zu nennen, aber auch andere verkehrsbeeinflussende Faktoren, wie das Wetter, der Straßenzustand oder Großereignisse sind relevant. Die Navigation kann dabei technisch verschiedenartig ausgeprägt sein: Sie kann in einem Endgerät ablaufen („onboard-Navigation“), wobei das Endgerät mobil oder fest ins Fahrzeug eingebaut sein kann, oder in einer Zentrale („offboard-Navigation“), wobei die berechneten Routen drahtlos ins Fahrzeug kommuniziert werden. Außerdem kann der Nutzer der Navigation verschiedene Aufgaben stellen bzw. Prioritäten setzen: Er kann nach der kürzesten, schnellsten, schönsten, risikoärmsten etc. Route verlangen. Allen diesen Ausprägungen der Navigation bzw. Routenberechnung ist gemeinsam, dass die o. g. zeitabhängigen Einflussfaktoren die zentralen Ergebnisse (wie die berechnete Route oder die erwartete Ankunftszeit) erheblich beeinflussen. Häufig führt dies dazu, dass dem Nutzer ungewohnte Routen vorgeschlagen werden. Da er nicht über die gleiche Information verfügt, wie die Zentrale, aus der die Routen beeinflussende Information stammt, fehlt ihm nicht selten das Vertrauen in die dynamisch berechnete Route. Leider ist es mit dem heutigen Stand der Technik nicht einfach, dem Nutzer eine Begründung für die dynamisch berechnete Route mitzuteilen. Dies kommt daher, dass typischerweise im gesamten Netz viele dynamische Ereignisse wie Verkehrsstörungen, Sperrungen oder Baustellen verteilt und für verschiedene Streckenabschnitte entweder straßenklassenabhängig oder sogar tageszeitabhängig variierende Geschwindigkeiten („Ganglinien“) hinterlegt sind, die alle zusammen eine dynamische „Kostenfunktion“ oder einen „Streckenwiderstand“ ausmachen, der Eingang in die Routenberechnung findet. Das Ergebnis des Routenberechnungsalgorithmus ist eine Route, es bleibt jedoch völlig unklar, warum jetzt gerade die Route 1 gewählt wurde und vor einer Woche unter aus Nutzer-sicht ähnlichen Bedingungen (z. B. gleicher Abfahrtszeitpunkt, gleicher Wochentag, gleiches Ziel) eine andere Route 2. Die Routenberechnung beantwortet diese für den Nutzer Relevante, weil vertrauensbildende, Frage nicht.

[0003] Routenberechnung ist eine nichtlineare Operation, d. h. kleine Änderungen in den Eingangsgrö-

ßen (der Streckenwiderstände) können sprunghafte Änderungen der Ausgangsgröße (der berechneten Route) zur Folge haben. In solchen Situationen ist es schlechterdings unmöglich, durch „Rückwärtsrechnen“ die Ursache für eine Änderung der Ausgangsgröße anzugeben.

Übersicht über die Erfindung:

[0004] Aufgabe der Erfindung ist, eine bessere Vermittlung der Navigationsentscheidungen des Navigationssystems an den Benutzer.

[0005] Gelöst wird diese Aufgabe durch eine Erfindung mit den Merkmalen der unabhängigen Ansprüche.

[0006] Insbesondere wird ein Verfahren zur dynamischen Navigation vorgeschlagen, welches durch Betrachtung mehrerer Netzzustände, alle bis auf einen hypothetisch, in der Lage ist, eine Begründung für die gewählte Route anzugeben, und diese an den Nutzer zu kommunizieren.

[0007] In der weiteren Ausgestaltung kann der Nutzer die angegebene Begründung akzeptieren oder ablehnen. Im zuletzt genannten Fall besteht eine einfache Möglichkeit für das Navigationsverfahren, eine neue Routenberechnung unter Nichtberücksichtigung der vom Nutzer als irrelevant eingestuften Ursache durchzuführen. (Es löscht die Ursache aus der Liste der routenbeeinflussenden Objekte und wiederholt die Berechnung.)

[0008] Eine weitere Verbesserung wird erreicht durch Kommunikation mit dem Nutzer über die als relevant (routenbeeinflussend) angenommenen Ursachen. Die an zentraler Stelle vorliegenden Informationen können als Ergebnis dieser Kommunikation verbessert werden.

[0009] Schwierigkeiten bei der Ursachenbeurteilung für nicht lineare Systeme erlebt man überall dort, wo Vorhersagen für Systeme zu treffen sind, welche durch nichtlineare Gleichungen beschrieben werden, z. B. bei der Wetter- oder Klimavorhersage. Um für solche Systeme den Zusammenhang von Ursache und Wirkung erfassen zu können, bedient man sich der sogenannten „Ensemblesimulation“. Dabei wird eine Simulation eines zukünftigen Zustandes mehrfach durchgeführt, mit einem „Ensemble“ verschiedener Anfangsbedingungen. Wenn für alle Mitglieder des Ensembles gleiche oder sehr ähnliche Ergebnisse herauskommen, so ist die Simulation stabil gegen Änderungen der Anfangsbedingungen und die Prognose ist recht sicher, gegeben die reale Anfangsbedingung liegt innerhalb des Ensembles. Durch Vergrößern des Ensembles der Anfangsbedingungen wird sich auch die Variabilität der Endzustände erhöhen, zuweilen dramatisch, nicht linear.

[0010] Beispielhaft: Durch Trennung der Anfangszustände, die zu einem Hurricane führen, von solchen, die das nicht tun, lässt sich die Ursache des Hurricanes eingrenzen.

[0011] Mit zunehmender Rechenleistung von Endgeräten (im Falle der onboard-Navigation) oder von zentralen Rechnern (im Falle der offboard-Navigation) lässt sich ein Analogon zur Ensemble-Simulation auch für die dynamische Routenberechnung durchführen.

[0012] Während der Routenberechnung betrachtet das Verfahren eine große Menge von Netzkanten. An allen diesen Netzkanten ist ein, ggf. zeitabhängiger Wert der Kostenfunktion, z. B. der Reisezeit angeheftet. Erfindungsgemäß wird zusätzlich zur Kostenfunktion selbst für jede Netzkante ein Verweis auf das die Kostenfunktion (die Reisezeit) beeinflussende, dynamische Objekt hinterlegt. Dieses Objekt kann eine Ganglinie, eine Frühwarnung, eine Stau-, Baustellen-, Sperrungsmeldung etc. sein. Der Verweis kann fehlen, wenn keine dynamische Information vorliegt und mit statischer Information alleine, z. B. aus einer digitalen Karte gearbeitet wird. Mithilfe dieser Verweise konstruiert der Algorithmus im ersten Durchgang außer einer Route unter Berücksichtigung aller dynamischer Informationen auch eine Liste von potenziell Routen beeinflussenden Objekten. Diese Liste kann nach Abschluss der Routenberechnung nach Kriterien sortiert werden, wie dem absoluten oder relativen Einfluss auf die Kostenfunktion (die Reisezeit), nach der Länge des Ereignisses, nach der Art des Ereignisses oder Ähnlichem. Danach wird ein Ensemble von Anfangsbedingungen konstruiert durch Weglassen des ersten, dann des zweiten, ..., der beiden ersten, des ersten und dritten, ... Ereignisse aus der Liste der Routen beeinflussenden Objekte. Es wird sich herausstellen, dass die Route gegen Weglassen bestimmter Objekte stabil ist, gegen Weglassen anderer Objekte nicht. Anders ausgedrückt: Für ein Ensemble mit n Mitgliedern werden sich m verschiedene Routen ergeben mit $m \leq n$. Objekte, die immer oder sehr häufig zu einer Route 1 führen, aber niemals zu einer Route 2, können als Ursache dafür angesehen werden, dass die Route 1 „besser“ als Route 2 ist, insbesondere dann, wenn die Route 2 kürzer als die Route 1 sein sollte. Mit dieser Art von Begründung ausgestattet, werden Dialoge zwischen dem Navigationsgerät und dem Nutzer wie folgt möglich:

Beispiel 1:

Fahrt auf einer zuvor berechneten Route von Mannheim nach Köln

NAVI: „Die Route wird aufgrund von Verkehrsmeldungen neu berechnet.“

kurz später

NAVI: „Die Route führt jetzt über die A3, da sich auf

der A61 ein Unfall mit Vollsperrung ereignet hat.“

Beispiel 2:

Routenberechnung von Bonn nach Bad Hersfeld unmittelbar nach dem Einschalten NAVI: „Die Route wird berechnet.“

kurz später

NAVI: „Die Route fuhr über Köln wegen einer Baustelle auf der B49, Länge 20 km, Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h. Die Route ist 20 km länger, aber 15 Minuten schneller als eine Route über Limburg. Möchten Sie die Baustelle umfahren?“

USER: „Nein“ (Spracheingabe oder Knopf)

NAVI: „Eine Route über Limburg wird berechnet.“

Beispiel 3:

Wie Beispiel 2, Stunden später bei Wetzlar

NAVI: „Wir befinden uns im Bereich einer gemeldeten Baustelle, Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h. Unsere Geschwindigkeit beträgt aber etwa 110 km/h. Befindet sich hier eine Baustelle?“

USER: „Nein“

NAVI: „Möchten Sie die Zentrale darüber informieren, dass die gemeldete Baustelle nicht mehr besteht?“

USER: „Ja“

NAVI: „Vielen Dank. Sie erhalten für Ihre Information eine Gutschrift von 2 Service-Meilen auf Ihrem Dienstekonto.“

Beispiel 4:

Routenberechnung von Bonn nach Stuttgart unmittelbar nach dem Einschalten

NAVI: „Die Route wird berechnet.“

kurz später

NAVI: „Die Route führt nicht über Karlsruhe. Die Route führt über Heilbronn. Freitags zwischen 15:00 und 17:00 beträgt die Stauwahrscheinlichkeit auf der A5 in südlicher Richtung wegen hohen Verkehrsaufkommens 85%. Möchten Sie über Heilbronn fahren?“

USER: „Ja“

Beispiel 5:

Fahrt auf einer zuvor berechneten Route zum Flughafen München

NAVI: „Die Route wird aufgrund von Verkehrsmeldungen neu berechnet.“

kurz später

NAVI: „Die Route führt jetzt über die B388, da ich eine Frühwarnung für die A9 bei Kreuz Neufahrn erhalten habe. Die A9 ist noch frei, aber mit einer Wahrscheinlichkeit von 75% wird es innerhalb der nächsten 15 min. zum Stau kommen. Möchten Sie dieses Risiko eingehen?“

USER: „Nein“

[0013] Das Beispiel 3 zeigt insbesondere, wie sich der Dialog mit dem Nutzer über die gewählte Route ausbauen lässt zur Verifikation von Beobachtungen

zur Verkehrslage, die automatisch im Endgerät gemacht wurden („FCD“), zur Falsifikation von Meldungen, die von der Zentrale kamen und als relevante Routen beeinflussende Objekte in die Routenberechnung eingingen oder auch nur zur Einholung des Einverständnisses des Nutzers, dass eine Information an die Zentrale geht.

Figurenbeschreibung:

[0014] Die [Fig. 1](#) zeigt ein Ablaufdiagramm des erfindungsgemäßen Verfahrens.

Detaillierte Beschreibung der Figur:

[0015] In die Routenberechnung fließen im ersten Schritt sowohl statische Routendaten als auch dynamische ein. In einem iterativen Prozess werden nun alle bzw. viele Kombinationen von alternativen Routen unter Weglassen von dynamischen Informationen berechnet. Diese Menge von Routen wird nun analysiert, um die dynamischen Informationen zu bestimmen, die den größten Einfluss auf die Routenart haben. So kann ein Kriterium die Reisezeit sein, d. h. wenn eine spezifische dynamische Information berücksichtigt wird, so ist die Reisezeit immer oberhalb einer bestimmten Zeitschwelle oder auch die Art der Route selber bzw. deren Teilrouten. Im nächsten Schritt werden nun dem Benutzer in einem Dialog die dynamischen Daten sortiert nach ihrem Einfluss vorgelegt, sodass der Benutzer entscheiden kann, ob er die dynamischen Daten bei der Berechnung der Route berücksichtigen möchte oder nicht.

Patentansprüche

1. Verfahren zur interaktiven Navigation umfassend statische Routendaten zur Routenberechnung, deren Gewichtung zusätzlich durch dynamische Daten bestimmt wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass eine Bestimmung der Größe des Einflusses der dynamischen Daten auf die Routenberechnung durch eine Ensemblesimulation bestimmt wird, indem schrittweise dynamische Daten oder Kombinationen von dynamischen Daten nicht berücksichtigt werden, sodass diejenigen dynamischen Daten bestimmt werden, die am häufigsten oder am stärksten einen Einfluss auf eine abweichende Routenberechnung besitzen, wobei die so selektierten dynamischen Daten interaktiv dem Benutzer zur Auswahl zur Verfügung gestellt werden, um interaktiv die Routenberechnung zu beeinflussen.

2. Das Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Routendaten digital als eine große Menge von Netzkanten dargestellt sind, an diesen Netzkanten ist ein Wert der Kostenfunktion angeheftet, wobei zusätzlich zur Kostenfunktion selbst für

jede Netzkante ein Verweis auf die Kostenfunktion (die Reisezeit) beeinflussende dynamische Objekte hinterlegt sein kann, wenn die Kostenfunktion dynamisch ist.

3. Das Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei das dynamische Objekt eine Ganglinie, eine Frühwarnung, eine Stau-, Baustellen-, Sperrungsmeldung etc. sein kann, das auf eine entsprechende Kostenfunktion verweist.

4. Das Verfahren nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, wobei

- im ersten Schritt eine Route unter Berücksichtigung aller dynamischen Objekte berechnet wird;
- in dem weiteren Schritt werden immer wieder einzelne dynamische Objekte oder Kombinationen von dynamischen Objekten bei der Berechnung der Route nicht berücksichtigt, so dass eine Menge von berechneten Routen ermittelt wird,
- in einem weiteren Schritt werden auf der Basis der Menge der berechneten Routen die dynamischen Objekte bestimmt, die einen starken Einfluss auf die Routenberechnung haben, wobei einen starken Einfluss diejenigen dynamische Objekte haben, die bei der Routenberechnung sehr häufig zu einer alternativen Route führen und/oder starke Abweichungen von der Fahrzeit verursachen.

5. Das Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei dem Benutzer in einem Dialog ein Hinweis auf die dynamischen Objekte mit dem stärksten Einfluss gegeben wird.

6. Das Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei dem Benutzer im Dialog die Möglichkeit gegeben wird, die Berücksichtigung der dynamischen Objekte bei der Routenberechnung zu aktivieren oder zu deaktivieren.

7. Das Verfahren nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, wobei die dynamischen Objekte sortiert nach dem stärksten Einfluss im Dialog angezeigt werden, sodass dem Benutzer eine Auswahl von mehreren routenbeeinflussenden Objekten zur Verfügung gestellt wird.

8. Das Verfahren nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei das Kriterium der Sortierung durch den Benutzer bestimmbar ist.

9. Das Verfahren nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Plausibilität der dynamischen Objekte beim Durchfahren der Routenkante, dem das dynamische Objekt zugeordnet ist, überprüft wird, um bei fehlender Plausibilität in einem Dialog, diese zu korrigieren, um die so korrigierten Daten an eine zentrale Verkehrserfassungsstelle zu senden.

10. Navigationsgerät, dessen Routenberechnung interaktiv beeinflussbar ist, umfassend Zugriffsmittel auf statische Routendaten zur Routenberechnung, deren Gewichtung zusätzlich durch dynamische Daten bestimmt wird, wobei Zugriffsmittel auf die dynamischen Daten vorhanden sind, umfassend einen Zugriff auf ein Rechenwerk, das eine Bestimmung der Größe des Einflusses der dynamischen Daten auf die Routenberechnung durch eine Ensemblesimulation bestimmt, indem schrittweise dynamische Daten oder Kombinationen von dynamischen Daten nicht berücksichtigt werden, so dass diejenigen dynamischen Daten bestimmt werden, die am häufigsten einen Einfluss auf eine abweichende Routenberechnung besitzen, wobei die so selektierten dynamischen Daten interaktiv dem Benutzer über eine Dialogeinheit zur Auswahl zur Verfügung gestellt werden, so dass über ein Eingabemittel interaktiv die Routenberechnung beeinflussbar ist.

11. Das Navigationsgerät nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei die Routendaten als eine große Menge von Netzkanten auf einem internen oder externen Speicher abgelegt sind, an diesen Netzkanten ein Wert der Kostenfunktion angeheftet ist, wobei zusätzlich zur Kostenfunktion selbst für jede Netzkante ein Verweis auf das die Kostenfunktion (die Reisezeit) beeinflussende dynamische Objekt hinterlegt sein kann, wenn die Kostenfunktion dynamisch ist.

12. Das Navigationsgerät nach dem vorhergehenden Anspruch, wobei das dynamische Objekt eine Ganglinie, eine Frühwarnung, eine Stau-, Baustellen-, Sperrungsmeldung etc. sein kann, das auf eine entsprechende Kostenfunktion verweist.

13. Das Navigationsgerät nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, wobei das Rechenwerk

- im einem ersten Schritt eine Route unter Berücksichtigung aller dynamischen Objekte berechnet;
- in den weiteren Schritten werden immer wieder einzelne dynamische Objekte oder Kombinationen von dynamischen Objekten bei der Berechnung der Route nicht berücksichtigt, so dass eine Menge von berechneten Routen ermittelt wird,
- in einem weiteren Schritt werden auf der Basis der Menge der berechneten Route die dynamischen Objekte bestimmt, die einen starken Einfluss auf die Routenberechnung haben, wobei einen starken Einfluss diejenigen dynamische Objekte haben, die bei der Routenberechnung sehr häufig zu einer alternativen Route und/oder zu einer langen Fahrzeit führen.

14. Das Navigationsgerät nach dem vorhergehenden Navigationsgerätanspruch, wobei dem Benutzer über ein Dialoggerät ein Hinweis auf die dynamischen Objekte mit dem stärksten Einfluss gegeben wird.

15. Das Navigationsgerät nach dem vorhergehenden Navigationsgerätanspruch, wobei dem Benutzer im Dialog die Möglichkeit über ein Eingabemittel gegeben wird, die Berücksichtigung der dynamischen Objekte bei der Routenberechnung zu aktivieren oder zu deaktivieren.

16. Das Navigationsgerät nach einem oder mehreren der vorhergehenden Navigationsgerätansprüche, wobei die dynamischen Objekte sortiert nach dem stärksten Einfluss im Dialog angezeigt werden, sodass dem Benutzer eine Auswahl von mehreren Dialogen zur Verfügung gestellt wird.

17. Das Navigationsgerät nach einem oder mehreren der vorhergehenden Navigationsgeräteansprüche, wobei Mittel vorhanden sind, die die Plausibilität der dynamischen Objekte beim Durchfahren der Routenkante, dem das dynamische Objekt zugeordnet ist, überprüfen, und bei fehlender Plausibilität in einem Dialog diese zu korrigieren, um die so ermittelten Daten an eine zentrale Verkehrserfassungsstelle zu senden.

Es folgt ein Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

