

Zeitschrift:	Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses
Herausgeber:	Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Band:	92 (2001)
Heft:	7
Artikel:	Navigation in Ballungsräumen
Autor:	Breitenberger, Susanne
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-855684

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Navigation in Ballungsräumen

Moderne Navigationssysteme sind ein wichtiges Hilfsmittel für die Positionsbestimmung und die Routenplanung in unbekannter Umgebung. In Fahrzeugen des Automobilherstellers BMW wird mit dem Navigationssystem unter Nutzung verschiedener

Technologien ein hochentwickeltes Endgerät zur Verfügung gestellt, das genaue Positionsbestimmung und Zielführung im Straßenverkehr ermöglicht. Daneben bietet das BMW-Navigationssystem durch innovative Informationstechnologien und Schnittstellen zur Telekommunikation weitreichende Möglichkeiten für intelligente Mobilität.

Das Bedürfnis nach Standortbestimmung und Navigation ist so alt wie die Menschheit selbst. Während für Jäger und Sammler der Urzeit zur Orientierung

Susanne Breitenberger

noch das Einprägen von Geländeformationen zum Finden des Rückweges zu Höhle und Sippe reichte, wurde bereits im 11. Jahrhundert der Kompass genutzt. Später kamen der Sextant und astronomische Tafeln dazu, die vor allem auf hoher See zur Orientierung eingesetzt wurden, und mit dem Aufkommen der Luftfahrt im 20. Jahrhundert folgten unterschiedliche Methoden der Funk- und Peilnavigation, um die Position, den zurückgelegten Kurs und daraus abgeleitet auch die Geschwindigkeit zu bestimmen. Ab 1964

wurden mit ersten Versuchen Satelliten-navigationssysteme eingeführt, die heute voll ausgereift in modernen Navigations-systemen zum Einsatz kommen. Die genaue Ortungsfähigkeit mit Hilfe des Navigationssystems von BMW wird aber nicht allein mittels Satellitennavigation bewerkstelligt, sondern durch das Zusammenspiel mehrerer Positionsbestim-mungsverfahren im Fahrzeug.

Positionsbestimmung und Zielführung

Die wichtigsten Daten zur Ortsbestim-mung eines Fahrzeugs liefern Satelliten auf der Erdumlaufbahn. Das amerikani-sche Satellitensystem Global Positioning System (GPS) hat 24 Satelliten für die Ortung auf der Erde auf festen Umlaufbahnen in 20 000 km Höhe zur Verfü-gung gestellt. Es wurde ursprünglich für den militärischen Einsatz entwickelt, wird aber heute auch zivil genutzt. Zwischen den Satelliten und den terrestrischen Endgeräten auf der Erde werden Peilsignale zur Positionsbestimmung ge-sendet. Ein Endgerät, das die Peilsignale von mindestens drei Satelliten gleichzei-tig erhält, kann aus diesen Daten seine Position auf der Erde auf 10 m genau be-stimmen.

Positionsdaten aus drei unter-schiedlichen Systemen

Quelle 1: GPS

Das BMW-Navigationssystem emp-fängt das Signal von bis zu acht GPS-Satelliten gleichzeitig über eine GPS-Antenne. Es stellt diese Datenbasis dem Navigationsrechner zur Grobpositionie-rung des Fahrzeugs zur Verfügung.

Quelle 2: ABS-Radsensor

Um zu einem präziseren Ergebnis zu kommen, dient als zweite Informationsquelle der ABS-Radsensor. Er gibt pro Radumdrehung 48 Impulse ab, die über die Datenbusse im Fahrzeug zum Navigationsrechner gelangen. Im Navigationsrechner werden die Impulse ins

Verhältnis zur Zeit und zum Radumfang gesetzt und so die zurückgelegte Strecke und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs berechnet.

Quelle 3: Gyro-Sensor

Als dritte Informationsquelle dient schliesslich der Gyro-Sensor, der heute den früher verwendeten Magnetfeldsen-sor zur Fahrtrichtungsbestimmung er-setzt. Der Gyro-Sensor ist ein magnet-feldunabhängiger Trägheitssensor, der direkt im Navigationsrechner installiert ist. Er misst die Drehrate – die Ge-schwindigkeit der relativen Richtungsänderung – des Fahrzeugs.

Standortbestimmung mittels Map-Matching

Auf Grund der Satellitendaten be-stimmt der BMW-Navigationsrechner die Position des Fahrzeugs auf einer digita- len Karte, die auf einer CD-ROM im Na-vigationsrechner vorhanden ist. Bei die-ser digitalen Strassenkarte handelt es sich nicht um eine bildhafte Wiedergabe be-stehender Landkarten und Stadtpläne, sondern vielmehr um geographische In-formationen, bei denen jede Strasse in viele Teilstrecken mit Richtungsinforma-tionen zerlegt wurde. Eine einfache Kreuzung zweier Strassen bspw. kann dabei acht Punkte mit zwölf solcher Vek-toren (drei möglichen für jede Fahrba-n: rechts, links, geradeaus) definieren. Jeder Vektor wird in der Datenbank als eigener Datensatz aufgebaut und mit Attributen bezüglich der Strassenkategorie und Vor-schriften wie z.B. einem Linksabbiege- oder einem Durchfahrverbot versehen. Auch Informationen zu Strassennamen und Hausnummern werden den Vektoren beigefügt. Für das BMW-Navigations-syste stehen derzeit verschiedene Navi-gationskarten unterschiedlichen Umfangs zur Verfügung (Tabellen I und II).

Bei Fahrtbeginn nutzt der Rechner die mit Hilfe des GPS-Systems ermittelten Positionsdaten, die in Form von WGS-84-Koordinaten¹ zur Verfügung stehen, um seine Position zu bestimmen. Die Standortbestimmung per GPS ermöglicht es, die Position des Fahrzeugs auf der di-gitalen Karte auf 10 m genau einzugrenzen. Es entsteht also als Bereich für den möglichen Standort des Fahrzeugs in Bezug zur Karte bildlich ausgedrückt ein Kreis mit 20 m Durchmesser.

Sobald sich das Fahrzeug in Bewe-gung setzt, erhält der Navigationsrechner



Bild 1 Satellitengestützte Navigation auf dem Bordmonitor

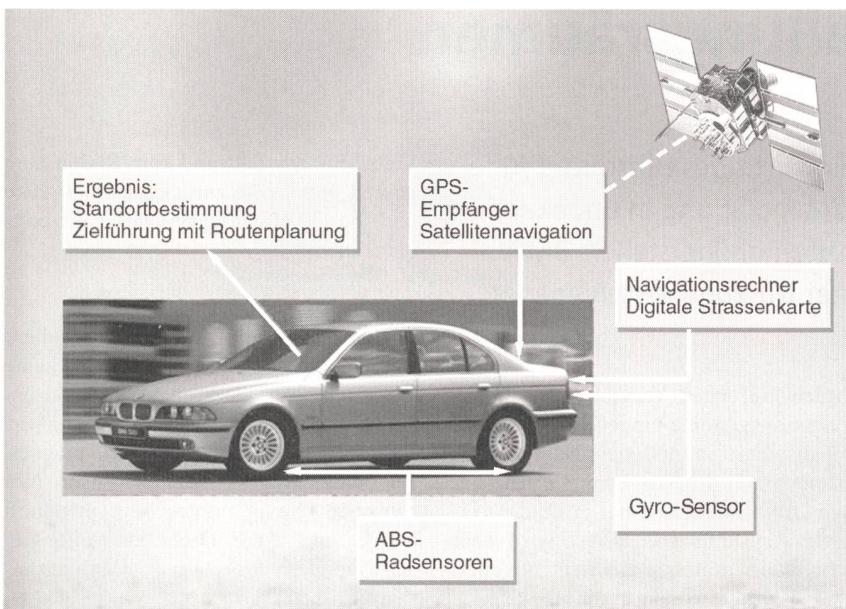


Bild 2 Die Komponenten des Navigationssystems

die Daten des ABS-Radsensors und des Gyro-Sensors. Mit Hilfe dieser zusätzlichen Daten erstellt er ein Muster der gefahrenen Strecke und sucht nach einem dazu deckungsgleichen Muster in dem möglichen Aufenthaltsbereich auf der digitalen Karte. Nach wenigen Sekunden und gefahrenen Metern wird durch dieses Map-Matching der Fahrzeugstandort auf einen Meter genau bekannt.

Alle drei Sekunden erfolgt im Navigationsrechner ein Abgleich der verfügbaren Daten aus den drei unterschiedlichen Datenquellen und damit auch ein neuer Map-Matching-Vorgang. Jede ausge-

prägte Richtungsänderung, wie etwa ein Abbiegevorgang im innerstädtischen Strassennetz, ermöglicht eine punktgenaue Positionsbestimmung. Lange, gerade Autobahnstrecken erschweren hingegen die genaue Ortung.

Der Weg zum Ziel

In der Mittelkonsole des Cockpits der BMW-Fahrzeuge nutzt das Navigationssystem einen Farbmonitor in Flüssigkristalltechnologie (LCD) als Anzeigegerät und ein Ein-Knopf-Bedienelement als Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine (Bild 3a) – der Bordmonitor kann im Übrigen auch für Telematikdienste, für den Bordcomputer, zum Einstellen der Sound-Anlage oder einfach zum Fernsehen genutzt werden.

Durch Drehen des Bedienknopfs wird der Fahrer bzw. die Fahrerin durch die Benutzeroberfläche des Bildschirmmenüs geführt. Die Navigationsfunktion wird über die Hauptauswahl des Monitors mit einem Druck auf den Knopf aktiviert; damit wird der Navigationsrechner gestartet. Anschliessend erlaubt das Eingabemenü die Wahl eines Fahrtziels für die Routenplanung. Das Fahrtziel wird mit Eingabe des Strassenamens und des Ortes durch Anwählen einzelner Buchstaben auf dem Bildschirm festgelegt oder aus einem integrierten Orts- und Strassenverzeichnis ausgewählt.

Der Navigationsrechner ermittelt nach wählbaren Kriterien wie «Strecke über Schnellstrassen», «Strecke über Nebenstrassen» oder «alternative Strecke» die zu fahrende Route auf der digitalen Karte



Bild 3 Straßenkarte mit Routenempfehlung (a) sowie die alternative Zielführung mittels Zielführungsdiagramm (b)

Beide Darstellungsformen werden durch eine Sprachausgabe unterstützt.

und bietet auf dem Monitor die Darstellung der vorgeschlagenen Route auf einer Strassenkarte in verschiedenen Massstab an.

Dafür wird das digitale Kartenmaterial wie ein Atlas aufbereitet: Wälder sind grün dargestellt, Gewässer blau und bebaute Gebiete rotbraun und grau. Die Strassen sind nach Wertigkeit dargestellt, die vorgeschlagene Route ist jeweils weiß eingezeichnet und der aktuelle Standort mit einem kleinen Kreis markiert.

Zielführung per Pfeil und Sprache

Um Fahrer und Fahrerinnen nicht zu stark vom Verkehrsgeschehen und ihrer Fahraufgabe abzulenken, kann statt der Kartendarstellung auf dem Bordmonitor eine zweite Darstellung mit Zielführungsdiagrammen (Bild 3b) gewählt werden. Es handelt sich dabei um eine schematische Darstellung des einzuschlagenden Weges mittels Pfeilen und Symbolen. So wird es auch ohne Kartendarstellung

Bezeichnung	Gebiete
Benelux	Belgien, Niederlande, Luxemburg
Sweden & Denmark	Dänemark, Süd- und Mittelschweden
France	Frankreich
Great Britain	England, Schottland, Wales, Nordirland
Germany	Deutschland
Central Europe	Österreich, Schweiz, Süddeutschland, Norditalien
Italy	Italien
Spain & Portugal	Spanien und Portugal
Mediterranean Coast	Mittelmeerküste

Tabelle I Navigationskarten von Navigation Technologies (Navtech). Diese Karten werden standardmäßig im BMW-Navigationssystem verwendet.

Bezeichnung	Gebiet
Benelux	Belgien, Niederlande, Luxemburg
Deutschland	Deutschland
Spanien, Portugal	Spanien, Portugal inkl. Andorra, Kanaren
Italien	Italien
Schweiz	Schweiz
Österreich	Österreich
ANWB Niederlande	Niederlande
Michelin	Belgien, Luxemburg
Belgien/Luxemburg	
Deutschland Varta	Deutschland
Italien (De Agostini)	Italien

Tabelle II Navigationskarten von Tele Atlas. Diese Karten sind mit dem BMW-Navigationssystem kompatibel.

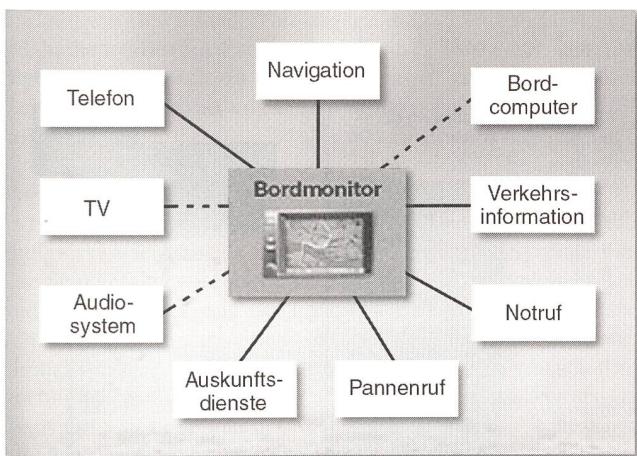


Bild 4 Funktionen des Bordmonitors

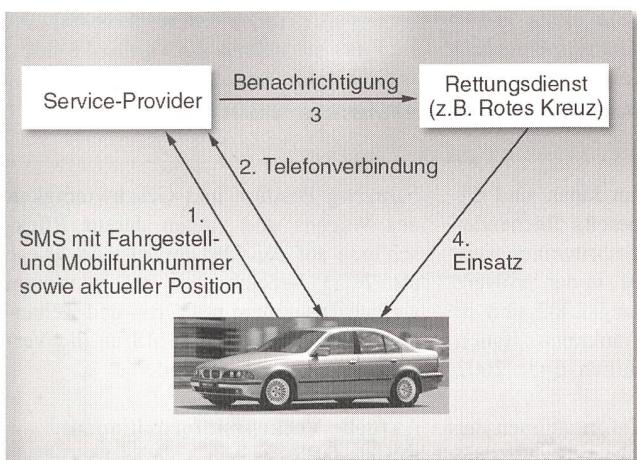


Bild 5 Ablauf des Notrufs

ermöglicht, den Strassenverläufen zu folgen. Die Distanz zum nächsten Richtungswechsel wird mit angezeigt; Einbahnstrassen oder Verbotszonen können mit einem Blick erkannt werden.

In beiden Darstellungsformen wird die Zielführung durch eine Sprachausgabe unterstützt, die bei Verzicht auf die visuellen Informationen auch alleine zielführend ist und frühzeitig auf bevorstehende Richtungsänderungen hinweist. Sie fordert im richtigen Moment (z.B. kurz vor der Kreuzung) zum Abbiegen auf und gibt bspw. auf einem dicht befahrenen Stadtautobahnstück mit vielen Ein- und Ausfahrten abhängig von der gefahrener Geschwindigkeit rechtzeitig vor der zu befahrenden Ausfahrt den Hinweis «rechts halten».

Ein Assistent für Notfälle und Informationsbeschaffung

Durch die volle Integration sowohl des Navigationssystems als auch des Mobiltelefons im Fahrzeug sind durch die Nutzung der GSM-Schnittstelle weitere sicherheits- und mobilitätsrelevante Dienste sowie nützliche Auskunfts- und Servicefunktionen unter der Bezeichnung

BMW Assist realisiert worden. Die BMW-Assist-Dienste sind unter Einsatz jeder D-Netz-SIM-Karte voll funktionsfähig.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Funktion des automatischen Notrufs, des Pannenrufes, des Bereitschaftsdienstes, der Auskunftsdiene und der erweiterten Verkehrsinformation (Bild 4).

Notruf

Bei einem Unfall wird automatisch vom Fahrzeug über das Mobilfunknetz ein Notruf als Short Message (SMS) abgesetzt. Das Fahrzeug übermittelt dem Service-Provider mit dem Notruf die Positionsdaten und die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs. Ausgelöst wird der automatische Notruf durch ein Signal des Crash-Sensors oder manuell über den Bordmonitor.

Nachdem die Notruf-SMS des Fahrzeugs an den Service-Provider geschickt worden ist, baut sich automatisch über das Mobilfunknetz eine Sprechverbindung zur Service-Zentrale auf, evtl. bestehende andere Sprechverbindungen werden unterbrochen. Der Operator in der Zentrale wird versuchen, sprachlichen Kontakt zu den Insassen des ver-

Verwendung in der Schweiz

Die reine Zielführung ist fahrzeugautonom und mit den entsprechenden digitalen Karten in jedem Land gleichwertig nutzbar.

Die «Assist»-Dienste wie Notruf, Pannenruf, Verkehrsinfo und sonstige hingegen müssen über einen Dienst-Provider abgewickelt werden. In Europa verfügt derzeit einzig Deutschland über Dienst-Provider: Passo (Vodafone) und Tegaron (T-Mobile). Denkbar wäre, dass in Kerneuropa – entsprechend der Roaming-Funktion bei Mobilfunktelefonaten im Ausland – die Versorgung der Fahrer und Fahrerinnen mit diesen Diensten in den deutschsprachigen Ländern über die Provider Deutschlands realisiert werden. Da auch Sprachverbindungen zu den Dienstzentralen aufgebaut werden müssten, ergäben sich allerdings für französisch oder italienisch sprechende Dienstnutzer hier Schwierigkeiten, denen durch mehrsprachige Besetzung der Zentrale zu begegnen wäre.

Bis in den einzelnen Ländern Dienst-Provider entstehen, könnten die Notruf- und Pannenruffunktion über eine deutsche Zentrale abgewickelt werden, die dann die automatisch erhaltenen Informationen und Daten wieder an die entsprechenden örtlichen Stellen weiterleitet (z.B. Kantonspolizei Zürich).

unglückten Fahrzeugs aufzunehmen und nähere Informationen zu dem Unfall und den Verletzten zu bekommen (Bild 5).

Die aktuelle Fahrzeugposition und die Fahrzeugdaten werden von der Notrufzentrale direkt an die Rettungsdienste, die Polizei und die Feuerwehr übermittelt (Bild 6). Die Transparenz über den Standort des Unfallfahrzeugs ermöglicht schnellstmögliche Identifizierung und Er-



Bild 6 Positionsdaten und Status des Notrufs auf dem Bordmonitor

reichen des Unfallortes. Vor allem in schwach besiedelten Gebieten ist dies ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsgewinn.

Bereitschaftsdienst Pannenhilfe

Die Anfrage an den BMW-Bereitschaftsdienst entspricht funktionell der des manuellen Notrufs. Per SMS wird automatisch die Fahrzeugposition an den Bereitschaftsdienst übermittelt, während über eine Sprechverbindung Details im Gespräch abgeklärt werden können. Ein BMW-Servicemobil erhält bei Bedarf die Positionsinformation und die Fahrzeugdaten vom Bereitschaftsdienst und kann den Weg zum Pannenfahrzeug schnell und unproblematisch finden.

Auskunftsdiene

Auskunftsdiene sind weitere Online-Dienste, die der Sicherung und Steigerung der Mobilität dienen und datenbankgestützt von diversen Anbietern zur Verfügung gestellt werden. Funktionell wird für die Anfragestellung im Fahrzeug über einen eigenen Menüpunkt eine Sprachverbindung zu einem Operator aufgebaut, der die Datenrückübertragung per SMS direkt in das Fahrzeug durchführt. Ziel und Telefonnummern werden am Bordmonitor angezeigt und können direkt in das Navigationssystem bzw. das Autotelefon übernommen werden. Heute können bereits Auskünfte abgerufen werden zu Parkmöglichkeiten, Hotels, Restaurants, Sehenswürdigkeiten, Tankstellen, Wetterberichten, Einkaufszentren, Messen, Krankenhäusern, öffentlichen Einrichtungen und Sport- und Freizeitangeboten und natürlich zum nächsten BMW-Händler.

Verkehrsinformationen

Um die individuelle Mobilität des Fahrers bzw. der Fahrerin noch sicherer, effizienter und komfortabler zu gestalten, ist die Versorgung des Menschen und des navigierenden Fahrzeugsystems mit aktuellen Verkehrsinformationen der befahrenen Route erforderlich.

Die dazu dienenden Verkehrsinformationen des BMW Assist können nach Aktivierung der Zielführung mit zyklischer Update-Funktion genutzt werden. Bereitgestellt werden die aktuellen Verkehrsinformationen von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsdaten (DDG). Der Telematikdiensteanbieter wählt aus den Verkehrsinformationen der DDG, die für ganz Deutschland generiert werden, die für die Fahrtroute eines Fahrzeugs relevanten Informationen aus und sendet diese über das Mobilfunknetz direkt ins Auto.

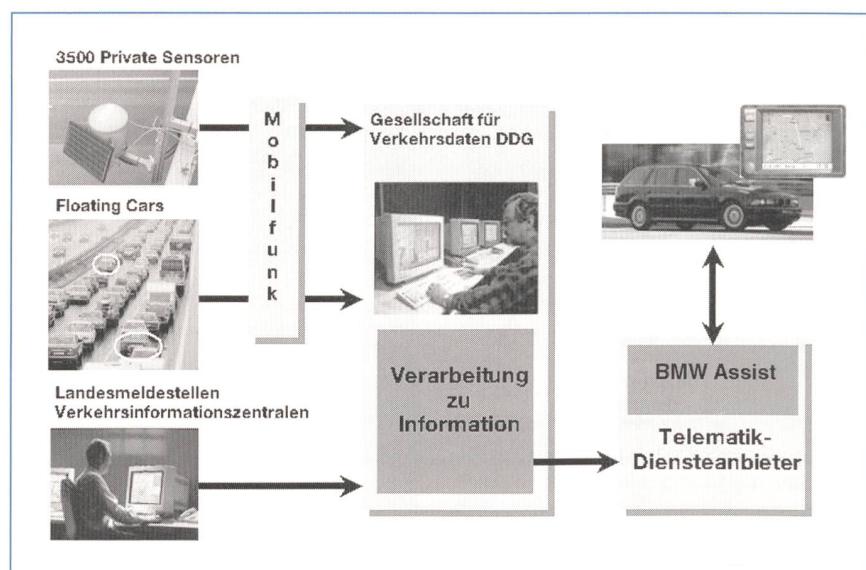


Bild 7 Neue Verkehrsdatenerfassungssysteme für aktuelle Verkehrsinformationen (Quelle: BMW)

In Deutschland und in Japan sind die BMW-Assist-Dienste bereits flächendeckend verfügbar. In Großbritannien werden sie gegen Ende 2001, in der Schweiz und in Österreich Anfang 2002 und in den Beneluxländern, Frankreich, Italien und Spanien voraussichtlich Ende 2002 eingeführt.

Neben den Verkehrsinformationen der Polizei bzw. der Landesmeldestelle, die über den Verkehrsfunk zur Verfügung stehen, werden bei der DDG mit Hilfe innovativer neuer Verkehrsdatenerfassungssysteme umfassende Verkehrsinformationen mit hoher Aktualität generiert.

Aktuelle Verkehrsinformationen von Brückensensoren

Für die Erfassung von Verkehrsdaten auf Bundesautobahnen in Deutschland nutzt die DDG über 3500 an Autobahnbrücken montierte Sensoren, die den aktuellen Verkehrsfluss messen und relevante Daten an die Zentrale senden.

Aktuelle Verkehrsinformationen aus Floating Car Data (FCD)

Diese Verkehrsdaten stammen von Bundesautobahnen, Bundesstrassen und Nebenstrecken – vor allem von Streckenabschnitten zwischen den lokalen, fest installierten Messstellen wie etwa den Brückensensoren. Floating Cars sind im Verkehr «mitschwimmende» Fahrzeuge (Bild 7), die als mobile Sensoren dienen. Dafür werden beliebige Fahrzeuge mit einem speziellen Endgerät ausgestattet oder nutzen bereits im Fahrzeug vorhandene Einrichtungen zur Datensammlung. BMW wird bereits ab September 2001 serienmäßig Fahrzeuge als Floating Cars ausstatten. Die Endgeräte erfassen im

Fahrzeug Position und Geschwindigkeit des Wagens und ziehen daraus Rückschlüsse auf den Verkehrszustand. Diese als FCD bezeichneten Informationen werden zusammen mit Orts- und Zeitangabe anonymisiert per SMS an die Verkehrsdatenzentrale gesendet.

Aktuelle Verkehrsinformationen mittels GPS

Fahrzeuge, deren Ausstattung keine FCD-Erfassung unterstützen, können mit einfachen Endgeräten ausgestattet werden. Die Positionserfassung ist hier auf die GPS-Rohdaten beschränkt; die Geschwindigkeit wird aus den GPS-Informationen ermittelt. Blaupunkt bietet mit dem Gemini GPS 148 ein FCD-fähiges Radiophone an, das in den Radio-Standardschacht eines Fahrzeugs eingeschoben wird. GPS-, GSM- und Radio-Antenne sind in einer Triplex-Antenne untergebracht, das Radiophone kann mit Hilfe eines im Fahrgastraum installierten Mikrofons zum Freisprechen telefonieren genutzt werden.

Intelligente Software wertet Daten im Fahrzeug aus

Bei der FCD-Erfassung werden die im Fahrzeug erfassten Rohdaten – Geschwindigkeit und Position – durch Algorithmen im Endgerät des Fahrzeugs zu strecken- und punktbezogenen Kenngrößen des Verkehrsablaufs verdichtet.

Streckenbezogene Kenngrößen

Streckenbezogene Kenngrößen sind die Reisezeit und die mittlere Geschwindigkeit zwischen zwei Reisepunkten. Für die Reisezeitermittlung misst das Gerät die Fahrzeit zwischen zwei Punkten, für

die mittlere Geschwindigkeit werden die sekündlich erfassten Fahrzeuggeschwindigkeiten statistisch zu einer mittleren Reisegeschwindigkeit und deren Varianz umgerechnet.

Punktbezogene Kenngrößen

Punktbezogene Kenngrößen sind Ereignisse wie Stausein- und -ausfahrten. Die Stauseinfahrt wird durch einen länger andauernden Rückgang der Fahrzeuggeschwindigkeit unter einen definierten Grenzwert erkannt. Durch spezielle Algorithmen werden nach Verlassen des Staus Ort und Zeitpunkt der Stauraufstieg errechnet und aus diesen Größen Stauraufenthaltsdauer und Durchfahrtsgeschwindigkeit ermittelt (Bild 8).

Die Floating Cars senden die verdichteten Daten periodisch und ereignisorientiert per SMS an die Zentrale, ohne dass

der Fahrer davon Kenntnis nimmt. Die SMS für den Daten-Uplink vom Fahrzeug in die Zentrale wird vom Empfänger (DDG) bezahlt. SMS für die Dienstnutzung (Downlink ins Fahrzeug) bezahlt der Dienstnutzer, also der Fahrer bzw. die Fahrerin.

Für die mobile Datenerfassung des FCD-Systems sind die Verdichtung der Datenmengen und das Erkennen von meldungsrelevanten Ereignissen und Zuständen im Fahrzeug massgeblich für einen wirtschaftlichen Betrieb. Nur unter diesen Voraussetzungen und mit Hilfe eines kontrollierten Meldeverhaltens können die Übertragungskosten niedrig gehalten werden.

Um allein aus FCD aussagekräftige Verkehrsinformationen zu erhalten, müssen nach ersten Abschätzungen 5% aller Fahrzeuge im Verkehr als Floating Car

FCD versenden. Die Bereitstellung von Diensten wie Notruf, Pannenhilfe und Verkehrsinformationsdiensten im Fahrzeug kommt der Entwicklung und Verbreitung von Floating Cars entgegen, da alle so ausgestatteten Fahrzeuge mit der vorhandenen Telematikplattform aus Navigations- und Mobilfunksystem bereits mit den für Floating Cars notwendigen Endgeräten ausgestattet sind.

BMW entwickelt erweiterte Daten erfassung

Um zukünftig eine noch detailliertere Beurteilung der Verkehrslage und aktuelle Informationen zur Straßenzustands- und Wittersituation für die Routenplanung zur Verfügung stellen zu können, entwickelt BMW die erweiterte fahrzeuggenerierte Verkehrsdatenerfassung. Ingenieure der BMW-Forschung haben dafür den Begriff Extended Floating Car Data, XFCD, geprägt.

In einem modernen Fahrzeug liegen über die Geschwindigkeit hinaus eine Vielzahl weiterer Daten der Fahrzeug- und der Subsysteme auf Datenbussen vor. Systeme der Fahrdynamikregelung und Fahrerassistenz bieten ein breites Spektrum verfügbarer Informationen, die zur Gewinnung von Verkehrsinformationen herangezogen werden können. Aber auch ganz simple Daten wie etwa die Scheibenwischeraktivität oder Temperaturdaten können zu Wetterinformationen verarbeitet werden.

Für die Generierung von verkehrs- und umfeldrelevanten Informationen aus XFCD werden – analog zur FCD-Erfassung – im Fahrzeug die erfassten Sensordaten mittels spezieller Algorithmen zur Erkennung von

- Verkehrsfluss und Wetterlage
- Stausein- und -ausfahrten
- starkem Regen, Aquaplaning, Glatteis
- Sichtbehinderung und Nebel

verdichtet. So kann beispielsweise eine Antriebsschlupfregelung bei niedriger Außentemperatur mit gleichzeitiger Scheibenwischeraktivität bei bestimmten Fahrzeuggeschwindigkeiten auf eine lokale Rutschgefahr hinweisen.

Erkannte und an die Zentrale gesendete Ereignisse werden dort durch Abgleich aller eingehenden Informationen bezüglich ihrer Richtigkeit überprüft. Die so gesicherten Informationen können von den Diensteanbietern so zeitnah in die Fahrzeuge übermittelt werden, dass es möglich wird, Fahrer unmittelbar auf unerwartete Ereignisse auf ihrer Fahrtstrecke, wie z.B. ein Stauende hinter der nächsten Kurve oder Glatteislinsen im Waldstück 2 km voraus, aufmerksam zu

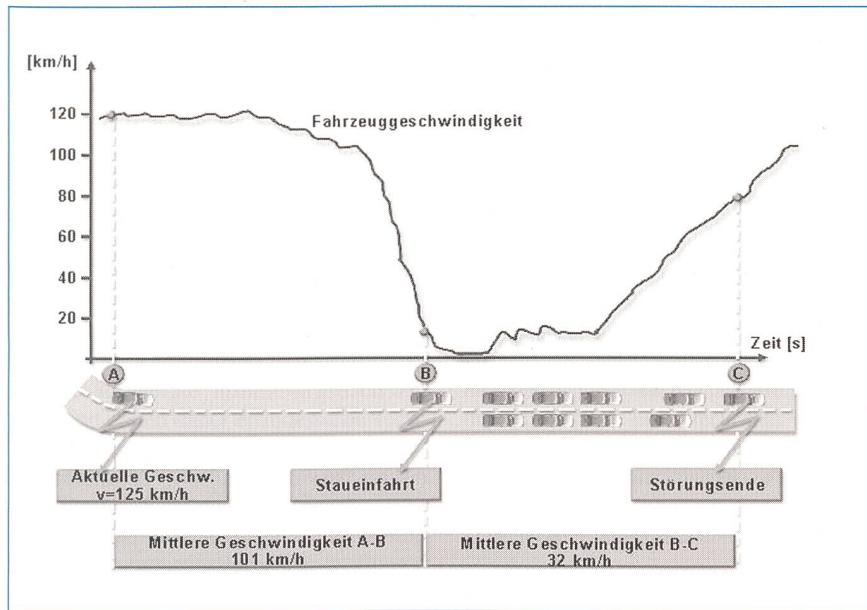


Bild 8 Prinzip der Floating-Car-Daten-Erfassung (Quelle: BMW)

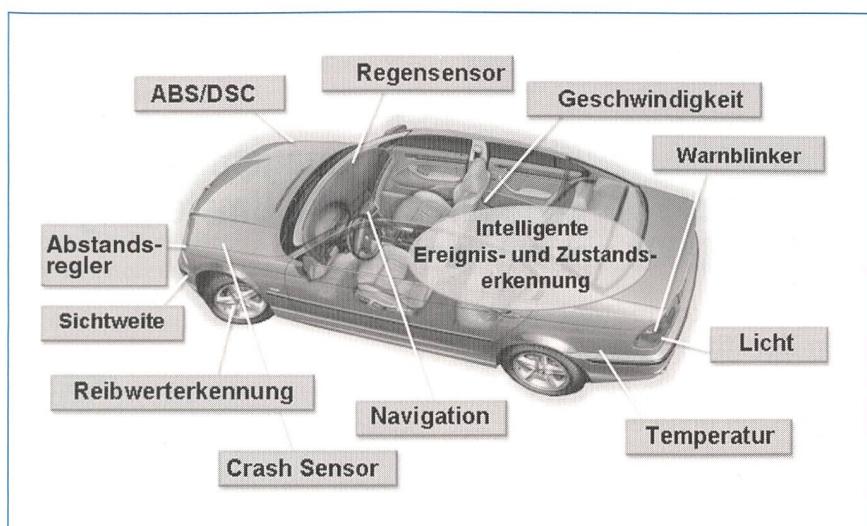


Bild 9 Sensordaten für XFCD (Quelle: BMW)

machen. Da das Navigationssystem durch die genaue Ortungsfähigkeit die Verkehrsinformationen im richtigen Bezug zum Aufenthaltsort des Fahrzeugs verwerten kann, braucht keine Ortsbeschreibung der Information an den Fahrer ausgegeben werden. Eine Meldung kann einfach lauten: «Achtung, in 2 km stehende Fahrzeuge wegen Staus».

Was die Zukunft bringt

Das Navigationssystem von BMW wird zukünftig zusätzlich die Verkehrsinformationen bezüglich der möglichen zielführenden Routen vergleichen und seine Routenempfehlung während der Fahrt den sich verändernden Verkehrssituationen anpassen können. Dabei wird es für den Fahrer die Möglichkeit geben, seiner Routenwahl Kriterien beizugeben wie z.B. «Schönste Strecke», «Sicherste Strecke», «Kürzeste Strecke» oder «Schnellste Strecke», und das Navigationssystem wird auf Basis seiner umfassenden Informationsbestände für jeden Fahrer die individuell beste Strecke zu seinem Zielort auswählen können. Für die «Schönste Strecke» würde eine Route mit Sehenswürdigkeiten, reizvollen Landschaften und romantischen Strassen ausgewählt werden, für die «Sicherste Strecke» dagegen würde ein Augenmerk auf möglichst breite Strassen, wenige Linksabbiegevorgänge und die Vermei-

dung von unfallträchtigen Strassenpunkten gelegt.

Die weiterführenden Entwicklungen im Bereich der dynamischen multikriteriellen Zielführung als auch bestehender und zukünftiger Telematikdienste schreiten derzeit rasch voran. Multifunktionelle Telematikplattformen werden in den nächsten Jahren in Autos aller Fahrzeugklassen zum Standard werden. Dadurch wird sowohl die Möglichkeit geschaffen, die allgemeine Informationsdichte zur aktuellen Verkehrslage als auch die individuelle Informationsdichte für den einzelnen Autofahrer bzw. die einzelne Autofahrerin erheblich zu verbessern.

Die dadurch zunehmende netzweite Transparenz der Verkehrslage und die verbesserte Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit hochaktuellen sicherheitsrelevanten Informationen wird zukünftig wesentlich zur Erhaltung der Mobilität in Ballungsräumen beitragen.

Adresse der Autorin

BMW AG, Verkehrstechnik, D-80788 München:
Susanne Breitenberger, Dipl.-Ing., Tel. +49 89 38 24 89 92, Fax +49 89 38 24 11 36, susanne.breitenberger@bmw.de

¹ WGS-84-Koordinaten entsprechen einer Koordinatenvereinbarung, die 1984 weltweit als World Geographic Systems (WGS) festgelegt wurde.

La navigation dans les centres à forte densité

Les systèmes modernes de navigation sont des auxiliaires fort utiles pour la détermination de position et la planification d'itinéraires dans un environnement connu. Les véhicules du constructeur automobile BMW proposent avec le système de navigation utilisant diverses technologies un appareil terminal hautement développé permettant la détermination précise de position et le guidage dans la circulation routière. Ceci n'est cependant pas réalisé uniquement au moyen de la navigation par satellite mais par l'interaction de plusieurs procédés de détermination de position installés sur le véhicule.

L'intégration complète tant du système de navigation que du téléphone mobile du véhicule ainsi que de l'interface GSM a permis de réaliser d'autres systèmes importants pour la mobilité et la sécurité ainsi que d'utiles fonctions de renseignements et de services sous la désignation BMW Assist.

Wollten Sie nicht schon lange mit dem Aufbau eines Management-Systems beginnen? – Oder stehen Sie vor der Aufgabe, die Umstellung auf die Forderungen der ISO 9000/2000 vorzunehmen?

Der SEV unterstützt Sie kompetent auf dem Weg zur erfolgreichen Zertifizierung!

Vereinbaren Sie einen unverbindlichen Besprechungstermin mit unseren Spezialisten:

Christian Schoppe 01 956 13 27
Heinz Hunn 01 956 13 55



Schweiz. Elektrotechnischer Verein
Quality Management Services
Luppmenstrasse 1, 8320 Fehraltorf
Tel. 01 956 11 11, Fax 01 956 11 22