

Geländedatenproduktion des Führungssimulators (Fhr Sim) neu auf TLM3D der swisstopo umgestellt : GIS-Dienstleistungszentrum der Höheren Kadernausbildung der Armee (GIS-DLZ HKA)

Autor(en): **Eich, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement = Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire = Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **112 (2014)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-358078>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Geländedatenproduktion des Führungssimulators (Fhr Sim) neu auf TLM3D der swisstopo umgestellt

GIS-Dienstleistungszentrum der Höheren Kaderaus- bildung der Armee (GIS-DLZ HKA)

Seit 1996 werden beim GIS-DLZ HKA in Kriens die Geländedaten für den Fhr Sim der Schweizer Armee aufbereitet. Was vielen heute nicht mehr bekannt ist, das Gelände des Fhr Sim war 1996 der Auslöser für das Produkt VECTOR25 bei der swisstopo. Im Rahmen des Projekts «Hardwareersatz Fhr Sim 2012/13» wurde auch die Hardware des GIS-DLZ HKA abgelöst. In dieses Projekt integriert war auch der Upgrade auf der neuen GIS-Datenbank von ORACLE 10g auf 11g.

E. Eich

Schon bald wurde klar, dass wir auch auf der Datenseite verschiedene Migrationen ins Auge fassen mussten. Wir entschieden uns für die Maximalvariante, das hiess, möglichst alle Geodaten auf den neusten Stand zu bringen. Konkret VECTOR25 durch TLM3D abzulösen, den Bezugsrahmenwechsel LV03 > LV95 zu vollziehen und im Bereich der Rasterdaten auf das .ecw-Format zu setzen. Dies war im Moment eine Herkulesübung, doch technologisch und wirtschaftlich gesehen die effektivste Lösung. Wenn wir alle VECTOR25-Datensätze auf die neue ORACLE-DB migriert hätten, wäre die Gefahr gross gewesen, dass der Umstellungsprozess über eine längere Zeitspanne gelaufen wäre und auch viele Redundanzen mit sich gebracht hätte.

Gelände Fhr Sim – Umstellung von VECTOR25 auf TLM3D

Der Schritt zu TLM3D war dringend notwendig, da VECTOR25 von der swisstopo

po seit 2008 nicht mehr nachgeführt wurde und daher die Geländedaten auf dem Fhr Sim nicht mehr aktuell waren.

Ausgangslage

Da der heutige Fhr Sim im Jahr 2018 abgelöst wird, machte es keinen Sinn mehr,

grosse Investitionen in eine Anpassung des Geländedatenmodells zu machen. Das heisst, dass die TLM3D-Daten in der ORACLE-DB mittels Oracle SQL Scripts ins heutige Datenmodell des Fhr Sim konvertiert werden müssen (Vergleich von Verkehrslayer TLM3D/VECTOR25, siehe Abb. 1). Einerseits müssen die Attributnamen und -inhalte die alte Struktur erhalten, zusätzlich wird der Bezugsrahmen in LV03 und die Daten wieder in 2D-Geometrien konvertiert. Dies ermöglicht uns aber bei den ab 2014 stattfindenden Tests von neuen Führungssimulatoren direkt die TLM3D-Daten als Standard und Grundlage für das Gelände zu verwenden.

Rahmenbedingungen

Die mit VECTOR25 von uns mit zusätzlichen Informationen angereicherten Bebauung-/Fluss und Flussufer-Layer müssen zum Teil manuell oder skriptbasiert mit den TLM3D-Grunddaten zusammengeführt werden. Zudem gibt es in TLM3D gewisse Datensätze oder Informationen nicht mehr, welche in VECTOR25 noch vorhanden waren. Zusammen mit der swisstopo mussten wir daher nach Lösungen suchen, die es uns ermöglichten, das Gelände des Fhr Sim wieder über alle bisherigen Layer abzubilden.

TLM3D			VECTOR25		
Objektart (Bauart)	Breite [m]	Alte Strassenkategorisierung in VECTOR25 resp. der Landeskarte	ObjectVcl	Beschreibung (Objektart)	gericht
Autobahn	L.R. > 10m	Autobahn	Autobahn	Autobahn	j
Autostrasse	L.R. > 10m	Autostrasse	Autobahn	Autobahn richtungsgelassen	j
Verbindung	beliebig	keine	Autobahn	Autobahn	n
Einfahrt	beliebig		Ein_Ausf	Ein-/Ausfahrt (Autobahn / Strasse)	j
Ausfahrt	beliebig		A_Ausf	Autobahnausfahrt	n
Rastkaste	beliebig		1_Klass	1. Klass Strasse	n
Zufahrt	beliebig		2_Klass	2. Klass Strasse	n
Dienstzufahrt	beliebig		3_Klass	3. Klass Strasse	n
10m_Strasse	>10.20 m	1. Klass. Quartierstrasse	4_Klass	4. Klass Strasse	n
6m_Strasse	6.21-10.20 m	1. Klass. Quartierstrasse	5_Klass	5. Klass Strasse	n
4m_Strasse	4.21-6.20 m	2. Klass. Quartierstrasse	6_Klass	6. Klass Strasse	n
3m_Strasse	2.81-4.20 m	3. Klass	Q_Klass	Quartierstrasse	n
Platz			HistWeg	Historischer Weg / Strasse	n
Autocuv			PzPlatz	Panzerplatte	n
Faehre			Parkweg	Parkweg	n
2m_Weg	1.81-2.80 m	4.-5. Klass	BruckLa	Alleinstehende Brücke	n
2m_Weg_Wegfragment	1.81-2.80 m	5. Klass Spur	GeBStuLa	Alleinstehende Brücke gedeckelt	n
1m_Weg	<1.80 m	6. Klass	StagLa	Alleinstehender Stög	n
1m_Weg_Wegfragment	<1.80 m	6. Klass Spur	Bundessst	D: Bundesstrasse	n
Markierte_Spur			Fahweg	D: Fahweg	n
Kaltestieg			Fussweg	D: Fussweg	n
			Hauptst	D: Hauptstrasse	n
			Nebestst	D: Nebenstrasse	n
			Wirtweg	D: Wirtweg	n
			Access	F: Accès et sortie (autocroute)	j
			AutoRte	F: Autocroute	n
			AutRteA	F: Autre route régulièrement entretenue	n
			AutRteB	F: Autre route irrégulièrement entretenue	n
			ChExplo	F: Chemin d'exploitation	n
			Rte2dir	F: Route à 2 voies droites	n
			Rte2larg	F: Route à 2 voies larges	n
			Rte3voic	F: Route à 3 voies et plus	n
			Rte2chau	F: Route à 2 chaussées séparées	j
			RteEtra	F: Route étroite	n
			Sentier	F: Sentier, layon, ligne de coupe	n
			wv50	Verbindungselement Wendewege	n

Abb. 1: Vergleich von Verkehrslayer TLM3D/VECTOR25.

Fig. 1: Comparaison de la couche du réseau routier TLM3D/VECTOR25.

Fig. 1: Confronto del layer della rete stradale TLM3D/VECTOR25.

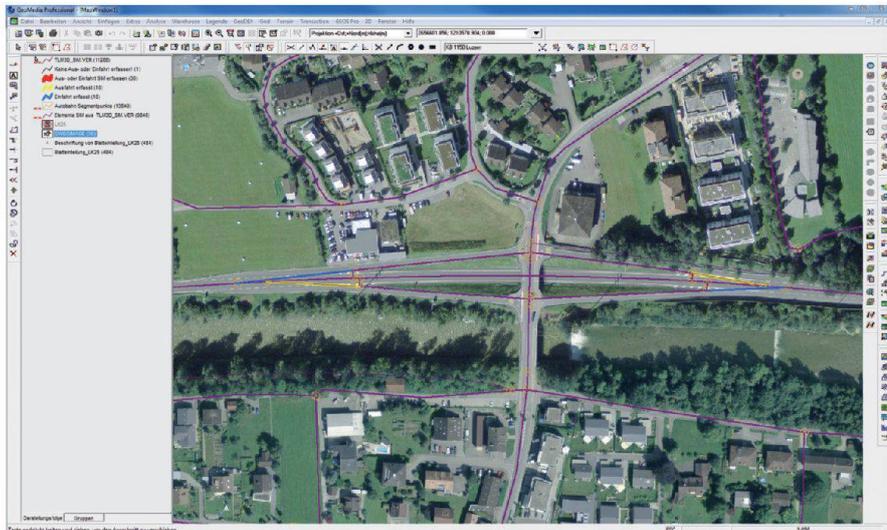


Abb. 2: Verkehrslayer.

Fig. 2: Couche du réseau routier.

Fig. 2: Layer della rete stradale.

auf unserem Desktop-GIS eine entsprechende Umgebung eingerichtet (siehe Abb. 2).

Bebauungslayer

Die bebauten Gebiete werden heute nicht mehr als Flächenobjekt für eine ganze Siedlung dargestellt, sondern es werden die einzelnen Objekte (Häuser) abgebildet. Einen Flächenlayer hat die swisstopo für alle bebauten Gebiete geführt, welche im Namensverzeichnis (Gebiete, Orte, Weiler etc.) vorhanden sind. Jetzt hat sich aber herausgestellt, dass dieser Layer vor allem in ländlichen Gebieten sehr unvollständig ist. Da nebst unserem Bedürfnis für das Gelände des Fhr Sim auch noch andere Kunden an einem flächendeckenden Layer interessiert sind, wird die swisstopo in den nächsten Jahren die überbauten Zonen entsprechend ergän-

zen. Wir werden den ergänzten Layer aus TLM3D mit unseren VECTOR25-Daten, welche mit den Raumplanungsdaten der Kantone verschnitten sind, zusammenführen.

Erkenntnisse

Die Integration der verschiedenen Datenmigrationen in das Projekt «Hardwareersatz Fhr Sim 2012/13» war mit grossem Aufwand verbunden. Doch durch diesen Schritt haben wir frühzeitig das neue Landschaftsmodell TLM3D in der Tiefe kennen gelernt und konnten entsprechende Anpassungen teils bei uns oder in Zusammenarbeit mit der swisstopo vornehmen. Mit der frühzeitigen Umstellung sind wir auch bereits gut gerüstet für die Spezifikationen und Tests des neuen Führungssimulators. Die Einführung von TLM3D wird kurzfristig bei allen Stellen

einen Mehraufwand mit sich bringen, der sich aber langfristig durch die vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten auszahlen wird.

Durch die Konvertierung eines Grossteils der Rasterdaten ins ECW-Format mittels FME konnten wir fast 700 GB Speicherplatz auf dem Datenserver einsparen. Das ECW-Format besitzt den Vorteil, dass Anwendungen zur Darstellung nicht die gesamte Rastergrafik im Arbeitsspeicher vorhalten müssen, sondern nur den Bereich, der aktuell angezeigt wird.

Durch die Umstellung auf den Bezugsrahmen LV95 sind ab 1. Januar 2013 alle Lehrgänge der HKA bereits mit Karten und Produkten mit dem neuen Koordinatensystem versorgt. Mit dem Aufdruck der Schemazeichnung der swisstopo während der Übergangsphase ist der Wechsel für alle Teilnehmer verständlich.

Eric Eich
Leiter GIS-DLZ HKA
GIS-Dienstleistungszentrum HKA
Murmattweg 6
CH-6000 Luzern 30
eric.eich@vtg.admin.ch

Quelle: Redaktion FGS

