

RUPRECHT-KARLS-UNIVERSITÄT HEIDELBERG

Fakultät für Chemie und Geowissenschaften
Geographisches Institut
Abteilung Geoinformatik

Erstellung eines Routing-Profiles für Feuerwehrfahrzeuge auf Basis von OpenStreetMap-Daten

Amandus Stefan Butzer

Bachelorarbeit

Geprüft von:

1. Prof. Dr. Alexander Zipf
2. Prof. Dr. Joao Porto de Albuquerque

9. Oktober 2017

Zusammenfassung

Deutsche Kurzfassung

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

Fusce mauris. Vestibulum luctus nibh at lectus. Sed bibendum, nulla a faucibus semper, leo velit ultricies tellus, ac venenatis arcu wisi vel nisl. Vestibulum diam. Aliquam pellentesque, augue quis sagittis posuere, turpis lacus congue quam, in hendrerit risus eros eget felis. Maecenas eget erat in sapien mattis porttitor. Vestibulum porttitor. Nulla facilisi. Sed a turpis eu lacus commodo facilisis. Morbi fringilla, wisi in dignissim interdum, justo lectus sagittis dui, et vehicula libero dui cursus dui. Mauris tempor ligula sed lacus. Duis cursus enim ut augue. Cras ac magna. Cras nulla. Nulla egestas. Curabitur a leo. Quisque egestas wisi eget nunc. Nam feugiat lacus vel est. Curabitur consectetur.

Suspendisse vel felis. Ut lorem lorem, interdum eu, tincidunt sit amet, laoreet vitae, arcu. Aenean faucibus pede eu ante. Praesent enim elit, rutrum at, molestie non, nonummy vel, nisl. Ut lectus eros, malesuada sit amet, fermentum eu, sodales cursus, magna. Donec eu purus. Quisque vehicula, urna sed ultricies auctor, pede lorem egestas dui, et convallis elit erat sed nulla. Donec luctus. Curabitur et nunc. Aliquam dolor odio, com-

modo pretium, ultricies non, pharetra in, velit. Integer arcu est, nonummy in, fermentum faucibus, egestas vel, odio.

Sed commodo posuere pede. Mauris ut est. Ut quis purus. Sed ac odio. Sed vehicula hendrerit sem. Duis non odio. Morbi ut dui. Sed accumsan risus eget odio. In hac habitasse platea dictumst. Pellentesque non elit. Fusce sed justo eu urna porta tincidunt. Mauris felis odio, sollicitudin sed, volutpat a, ornare ac, erat. Morbi quis dolor. Donec pellentesque, erat ac sagittis semper, nunc dui lobortis purus, quis congue purus metus ultricies tellus. Proin et quam. Class aptent taciti sociosqu ad litora torquent per conubia nostra, per inceptos hymenaeos. Praesent sapien turpis, fermentum vel, eleifend faucibus, vehicula eu, lacus.

Abstract

Abstract in English Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

Fusce mauris. Vestibulum luctus nibh at lectus. Sed bibendum, nulla a faucibus semper, leo velit ultricies tellus, ac venenatis arcu wisi vel nisl. Vestibulum diam. Aliquam pellentesque, augue quis sagittis posuere, turpis lacus congue quam, in hendrerit risus eros eget felis. Maecenas eget erat in sapien mattis porttitor. Vestibulum porttitor. Nulla facilisi. Sed a turpis eu lacus commodo facilisis. Morbi fringilla, wisi in dignissim interdum, justo lectus sagittis dui, et vehicula libero dui cursus dui. Mauris tempor ligula sed lacus. Duis cursus enim ut augue. Cras ac magna. Cras nulla. Nulla egestas. Curabitur a leo. Quisque egestas wisi eget nunc. Nam feugiat lacus vel est. Curabitur consectetur.

Suspendisse vel felis. Ut lorem lorem, interdum eu, tincidunt sit amet, laoreet vitae, arcu. Aenean faucibus pede eu ante. Praesent enim elit, rutrum at, molestie non, nonummy vel, nisl. Ut lectus eros, malesuada sit amet, fermentum eu, sodales cursus, magna. Donec eu purus. Quisque vehicula, urna sed ultricies auctor, pede lorem egestas dui, et convallis elit erat sed nulla. Donec luctus. Curabitur et nunc. Aliquam dolor odio, com-

modo pretium, ultricies non, pharetra in, velit. Integer arcu est, nonummy in, fermentum faucibus, egestas vel, odio.

Sed commodo posuere pede. Mauris ut est. Ut quis purus. Sed ac odio. Sed vehicula hendrerit sem. Duis non odio. Morbi ut dui. Sed accumsan risus eget odio. In hac habitasse platea dictumst. Pellentesque non elit. Fusce sed justo eu urna porta tincidunt. Mauris felis odio, sollicitudin sed, volutpat a, ornare ac, erat. Morbi quis dolor. Donec pellentesque, erat ac sagittis semper, nunc dui lobortis purus, quis congue purus metus ultricies tellus. Proin et quam. Class aptent taciti sociosqu ad litora torquent per conubia nostra, per inceptos hymenaeos. Praesent sapien turpis, fermentum vel, eleifend faucibus, vehicula eu, lacus.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VI
-----------------------	----

Abkürzungsverzeichnis	VI
-----------------------	----

1	Einleitung	1
1.1	Motivation	1
1.2	Zielsetzung	1
2	Theoretische Grundlagen	3
2.1	Graphentheorie	3
2.1.1	Gerichtete Graphen	4
2.1.2	Gewichtete Graphen	5
2.1.3	Bau eines Graphen aus OpenStreetMap Daten	6
2.2	Routing	7
2.2.1	Shortest Path Problem	7
2.2.2	Dijkstra-Algorithmus	7
2.2.3	Speedup Techniken	9
2.3	Isochronen Berechnung	10
2.3.1	Gitterbasierter Ansatz	10
2.3.2	Dreiecksvermaschung	11
2.3.3	Formenbasierter Ansatz	11
3	Methodik	13
3.1	Informations Erhebung	13
3.2	Generierung des Routing-Profiles	15
3.3	Anpassungen Frontend	18
4	Ergebnisse	19
5	Fazit	20
6	Future Work or Ausblick	21
7	Anhang	23
7.1	Copyrights	23

Abbildungsverzeichnis

1	Ein simpler Graph G	3
2	Zwei isomorphe Graphen G und H	4
3	Ein gerichteter Graph G	5
4	Ein gewichteter Graph G	5
5	Simplifizierung eines OSM Datensatzes	6
6	Ein gewichteter und gerichteter Graph G	8
7	Kompletter Durchlauf eines Dijkstra Algorithmus	9
8	Speedup Techniken für den Dijkstra Algorithmus	10
9	Marching Squares Algorithmus	11
10	EmergencyVehicleAttributesGraphStorage (Speicherobjekt für die Fahrzeugeigen- schaften)	16
11	Entnahme der Dimensionsbeschränkungen (EmergencyVehicleGraphStorageBuilder)	17
12	Maximalgeschwindigkeiten für unterschiedliche Wegtypen (EmergencyFlagEncoder)	18
13	Limit für 30er Zonen und Spielstraßen(EmergencyFlagEncoder)	19
14	Nutzung von speziellen Wegen(EmergencyFlagEncoder)	19
15	Nutzung von speziellen Wegen(EmergencyFlagEncoder)	20

Abkürzungsverzeichnis

APSP All Pairs Shortest Path Problem 7

FFL Freiwilligen Feuerwehr Lützelburg 1, 2, 13

GIS Geoinformationssysteme 7

ORS Openrouteservice 1, 2, 11, 13, 23

OSM OpenStreetMap 6, 13, 16

SPP Single Pair Problem 7, 8

SSP Single Source Problem 7, 8, 10, 11

TSP Traveling Salesman Problem 7

1 Einleitung

1.1 Motivation

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Arbeit ist der Verfasser in der Geoinformatik Abteilung des Geographischen Instituts der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg als wissenschaftliche Hilfskraft im Projekt Openrouteservice (ORS) tätig. Dieser bietet neben einer Fülle von Webdiensten, wie Geocoding und Routing, auch einen Isochronen-Service an. Mit Isochronen werden Orte bestimmt, die von einem Standort aus in einer bestimmten Zeit erreicht werden können. Für Unternehmen ist so eine Analyse zum Beispiel bei der Standortwahl zur Berechnung von Umsatzpotentialen interessant. Arbeitnehmer können über Isochronen geeignete Wohnorte für eine zukünftige Arbeitsstelle ermitteln. Bus und Bahn richten an Isochronen ihre Verkehrsnetze aus oder legen Tarifzonen damit fest. Für Polizei, Rettungsdienst sowie Feuerwehr geht es vor allem um das Einhalten amtlich vorgegebener zeitlicher Hilfsfristen. Diese stellen eine bedeutende Eigenschaft für die Planung und Qualität der Einsätze von Feuerwehr und Rettungsdienst dar.

Der Brandschutz ist im Gegensatz zum Rettungsdienst eine kommunale Aufgabe und unterliegt nur in manchen Bundesländern bestimmten Standards (Stein 2015). Daher bedienen sich diese Organisationen unterschiedlicher Hilfsmittel um Bedarfspläne für ihren Standort zu erstellen.

Da mit dem Isochronen-Service jene zeitlichen Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt werden können, ist dieser für die Erstellung eines Brandschutzbedarfsplans der Feuerwehr geeignet. Jedoch kann der Dienst in seiner bisherigen Form noch nicht alle erforderlichen Anforderungen für Einsatzfahrzeuge erfüllen. Um diese Nachteile zu überwinden, wurde eine Forschungskooperation mit der Freiwilligen Feuerwehr Lützelburg (FFL) eingegangen.

§35 Abs. 1 StVO:

”Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.”

Dieser kurze Absatz der Straßenverkehrs-Ordnung ermöglicht Einsatzfahrzeugen sich unter Benutzung von Martinshorn und Blaulicht über jede Vorschrift im Straßenverkehr hinwegzusetzen. In einem Notfall hat das schnellste Erreichen des Zielorts eine höhere Priorität als Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote. Bisher gibt es trotz einer großen Anzahl an Routing-Services keinen, der diese Tatsache berücksichtigt.

1.2 Zielsetzung

Das Ziel dieser Arbeit ist in Kooperation mit der FFL zu Ermitteln, bis zu welchem Grad diese Notstandsvollmachten im Ernstfall in Anspruch genommen werden können. Auf Basis dieser Informationen soll dann ein prototypisches Routing-Profil für Einsatzfahrzeuge

entwickelt werden. Die Implementierung wird aufgrund des Umfangs einer Bachelorarbeit auf einen Fahrzeugtyp der Feuerwehr begrenzt. Dabei handelt es sich um Löschfahrzeuge der Klassen LF8, LF8/6 und MLF zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen (je nach Beladung). Diese Typen wurden von der FFL als erste Priorität empfohlen. Allerdings wird bei der Erstellung dieses Routing-Profiles darauf geachtet, dass Erweiterungen für diverse Einsatzfahrzeuge einfach möglich sind.

Als Basis wird das Profil auf dem Backend¹ des bereits bestehenden Routing Service des ORS aufgebaut. Zusätzlich sollen Java Funktionen implementiert werden, die speziell auf das Emergency Profil zugeschnitten sind. Zur Darstellung wird das ORS Frontend² mit Hilfe der Java-Script Programmiersprache angepasst. Dadurch können die Ergebnisse in verständlicher und anschaulicher Weise präsentiert werden.

¹Programm und Datenbanken die sich zur Berechnung von Routen auf einem über das Internet ansprechbaren Server befinden

²Graphische Benutzeroberfläche der ORS-Website mit der Anfragen an das Backend gestellt und die Antworten dargestellt werden können

2 Theoretische Grundlagen

Als Grundlage für die Berechnung kürzester Wege in einem Straßennetzwerk wird die Graphentheorie als Teilgebiet der Mathematik herangezogen.

2.1 Graphentheorie

Ein Graph ist eine abstrakte Struktur, die Objekte und deren Verbindungen untereinander modellieren kann. Die in der Graphentheorie verwendeten Termini belaufen sich dabei auf Ecken (engl: *nodes* oder *vertices*) für Objekte und Kanten (engl: *edges*) für Verbindungen. (Kurt Mehlhorn 2008, S. 49)

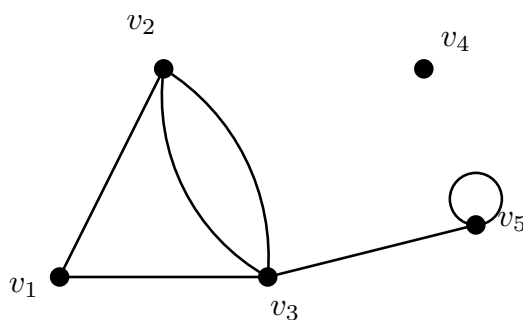
Mathematisch ausgedrückt ist ein Graph G die Funktion aus einer endlichen Eckenmenge V und einer endlichen Kantenmenge E (Aigner 2015, S. 4)

$$G = (V, E)$$

Für den Graphen in Abbildung 1 sehen V und E folgendermaßen aus:

$$V = \{(v_1, v_2, v_3, v_4, v_5)\}$$

$$E = \{(v_1v_2, v_1v_3, v_2v_3, v_2v_3, v_3v_5)\}$$



(a) G

$$\begin{matrix} & v_1 & v_2 & v_3 & v_4 & v_5 \\ \begin{matrix} v_1 \\ v_2 \\ v_3 \\ v_4 \\ v_5 \end{matrix} & \begin{pmatrix} 0 & 1 & 1 & 0 & 0 \\ 1 & 0 & 2 & 0 & 0 \\ 1 & 2 & 0 & 0 & 1 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 & 1 \end{pmatrix} \end{matrix}$$

(b) Adjazenzmatrix von G

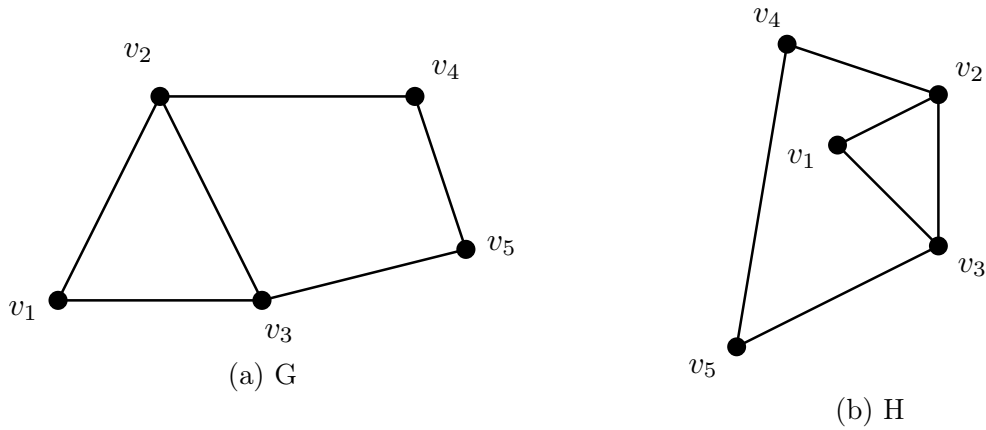
Abbildung 1: Ein simpler Graph G

Ein Vorteil von Graphen ist eine einfache Struktur. Dabei werden die Ecken als Punkte und die Kanten als Linien oder Pfeile dargestellt (Abbildung 1a) (Kurt Mehlhorn 2008, S. 49). Zwischen zwei Ecken können einfache, mehrfache oder keine Kanten bestehen. Darüber hinaus können sie mit sich selbst verbunden sein und eine sogenannte Schlinge bilden (v_5). Sind zwei Ecken durch eine Kante verbunden bezeichnet man sie als *adjacent* (benachbart). Ist eine Ecke der Start- oder Endpunkt einer Kante, werden beide Objekte als *inzident* zueinander bezeichnet. Ist eine Ecke zu keiner Kante inzident heißt sie *isoliert*. Ein Graph der keine isolierten Ecken besitzt heißt *zusammenhängend*. (Aigner 2015, S. 4 f.)

Computer können Graphen sehr gut verarbeiten, da sich alle Ecken und Kanten in Form von Matrizen speichern lassen. Die Abbildung 1b zeigt die Adjazenzmatrix des Graphen aus 1a. Darin sind die Nachbarschaften für die jeweilige Eckenkombination gespeichert. Die Reihen sind die Start- und die Spalten die Enden. Für eine existierende Kante wird eine 1 und für keine Verbindung eine 0 eingetragen. Die 2 in Spalte v_2 und Reihe v_3 zeigt die Mehrfachkante zwischen den beiden Ecken an. Für ungerichtete Graphen

ist eine Kante von v_1 nach v_2 äquivalent mit einer Kante von v_2 nach v_1 . Daher ist die Adjazenzmatrix für ungerichtete Graphen spiegelsymmetrisch entlang der Hauptdiagonale ($v_1 v_1 \rightarrow v_5 v_5$). Der Speicherbedarf für eine Matrix wird folglich halbiert, da die eine Hälfte mit der Anderen rekonstruiert werden kann (Abb. 2c). Besitzt der Graph keine Schlingen, besteht die Hauptdiagonale lediglich aus Nullen und kann ebenfalls eingespart werden (Sven Oliver Krumke 2012, S. 19).

Im Folgenden werden nur zusammenhängende Graphen ohne Schlingen betrachtet, da diese für viele Problemstellungen irrelevant sind (Aigner 2015, S. 4 f.).



$$\begin{array}{c}
 v_1 \quad v_2 \quad v_3 \quad v_4 \quad v_5 \\
 \begin{matrix} v_1 \\ v_2 \\ v_3 \\ v_4 \\ v_5 \end{matrix} \begin{pmatrix} \ddots & 1 & 1 & 0 & 0 \\ & \ddots & 1 & 1 & 0 \\ & & \ddots & 0 & 1 \\ & & & \ddots & 1 \\ & & & & \ddots \end{pmatrix}
 \end{array}$$

(c) Adjazenzmatrix von G und H

Abbildung 2: Zwei isomorphe Graphen G und H

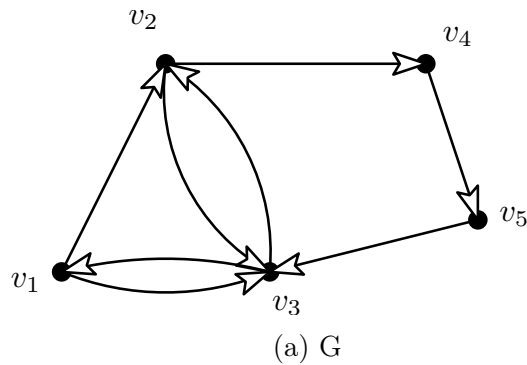
Wenn zwei Graphen bei gleichbleibenden Nachbarschaften der Ecken aufeinander abgebildet werden können, spricht man von isomorphen Graphen (Aigner 2015, S. 106). Daraus ergibt sich für isomorphe Graphen auch immer eine gleiche Adjazenzmatrix (Abb. 2).

2.1.1 Gerichtete Graphen

Im Gegensatz zu einem ungerichteten Graphen können bei einem gerichteten Graphen Kanten lediglich in einer Richtung durchlaufen werden. Die Kanten werden daher durch Pfeile anstatt Linien dargestellt.

$$G = (V, R)$$

Demnach muss in Abbildung 3a um von v_5 nach v_4 zu gelangen der Weg über die Ecken v_3 und v_2 führen.



	v_1	v_2	v_3	v_4	v_5
v_1	0	1	1	0	0
v_2	0	0	1	1	0
v_3	1	1	0	0	0
v_4	0	0	0	0	1
v_5	0	0	1	0	0

(b) Adjazenzmatrix von G

Abbildung 3: Ein gerichteter Graph G

2.1.2 Gewichtete Graphen

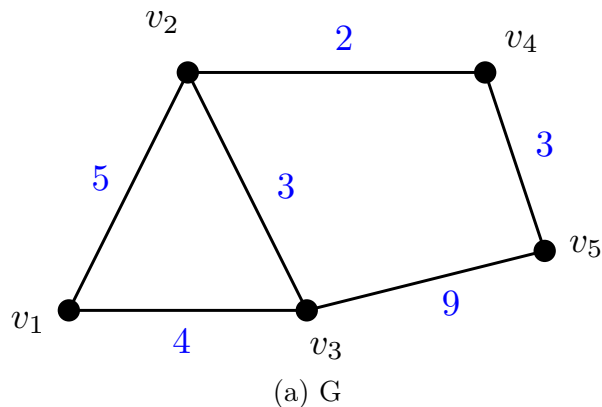
In dieser Arbeit bezeichnet der Begriff *gewichteter Graph* einen Kanten-gewichteten Graphen, bei dem jeder Kante ein Wert c zugewiesen wird.

$$G = (V, E)$$

mit

$$c : E \rightarrow \mathbb{R}$$

Neben dem Kanten-gewichteten gibt es auch Knoten-gewichtete Graphen, bei welchen entsprechend die Knoten gewichtet werden. Diese werden aber nur für wenige Problemstellungen benötigt und sind hier nicht von Belang. Gewichtete Graphen können gerichtet und ungerichtet sein. Ein klassisches Beispiel hierfür ist der Linien-Netzplan einer Straßenbahn, bei dem die Knotenpunkte einzelne Haltestellen darstellen und die Kantengewichte die benötigten Minuten beinhalten.



	v_1	v_2	v_3	v_4	v_5
v_1	0	5	4	0	0
v_2	5	0	3	2	0
v_3	4	3	0	0	9
v_4	0	2	0	0	3
v_5	0	0	9	3	0

(b) Adjazenzmatrix von G

Abbildung 4: Ein gewichteter Graph G

Mit gewichteten Graphen können diverse Problemstellungen gelöst werden, zum Beispiel die Bestimmung maximaler (Durch-)Flüsse in Rohrsystemen oder das Berechnen kürzester Wege. Andererseits kann ein gewichteter Graph auch für Routing-Zwecke eingesetzt werden, indem räumliche Positionen sowie Eigenschaften von Straßen in der Datenstruktur eines Graphen gespeichert werden.

2.1.3 Bau eines Graphen aus OpenStreetMap Daten

Die OpenStreetMap (OSM) Datenstruktur kann als Graph abgebildet werden. Hier werden Punktoobjekte als *Nodes*(Knoten) und Linienobjekte wie Straßen als *Ways*(Wege) bezeichnet. Ein Way ist dabei die Verbindung zwischen zwei Nodes. Zusätzlich gibt es *Relations*(Relationen) die einem Set aus Nodes und Ways einen funktionalen Zusammenhang zuschreiben. Für Straßennetze kann dies durchaus hilfreich sein um beispielsweise unterschiedliche Segmente eines Autobahnsegmentes zusammenzufassen oder um Abbiegebeschränkungen an Kreuzungen zu beschreiben (Contributors 2015).

Um aus den OSM Daten einen routingfähigen Graphen zu erhalten, müssen zuerst alle benutzbaren Nodes und Ways extrahiert werden um sie dann anhand ihrer OSM-Tags zu identifizieren. Dazu gehören alle Arten von Straßen und Wegen sowie als befahrbar gekennzeichneten Ways (zum Beispiel asphaltiert, allerdings ohne Straßentyp). Für das Routing sind vor allem Verbindungspunkte wie Kreuzungen, Ab- und Auffahrten etc. sowie Sackgassen interessant. Daher werden diese *Tower Nodes* aus den importierten Daten ermittelt. Anschließend werden die Straßen anhand der Verbindungspunkte segmentiert. Danach werden die Verbindungen zwischen den Tower Nodes berechnet und anhand der Distanz gewichtet. Das Grundgerüst des eigentlichen Routing-Graphen ist damit erstellt. Einbahnstraßen und Abbiegebeschränkungen werden berücksichtigt und geben die Richtung der Edges an (Rehrl u. a. 2012). Die Punkte zwischen zwei Tower Nodes werden *Pillar Nodes* genannt. Sie werden als *WayGeometry* auf der jeweiligen Edge gespeichert, da sie nicht für den Routing Vorgang benötigt werden (Abbildung 5). Das Routing ist dadurch um ungefähr das 8-fache schneller (Karich 2016). Relevante Attribute wie Geschwindigkeit oder Straßentyp werden vereinheitlicht und als *Flags* (Markierungen) auf der Edge gespeichert. Diese sind für die individuelle Gewichtung bei der Routenfindung interessant. (Mehr zu Gewichtung später in Kapitel 3.2). Zuletzt wird der Graph abgespeichert und ist für Routing Abfragen bereit (Rehrl u. a. 2012).

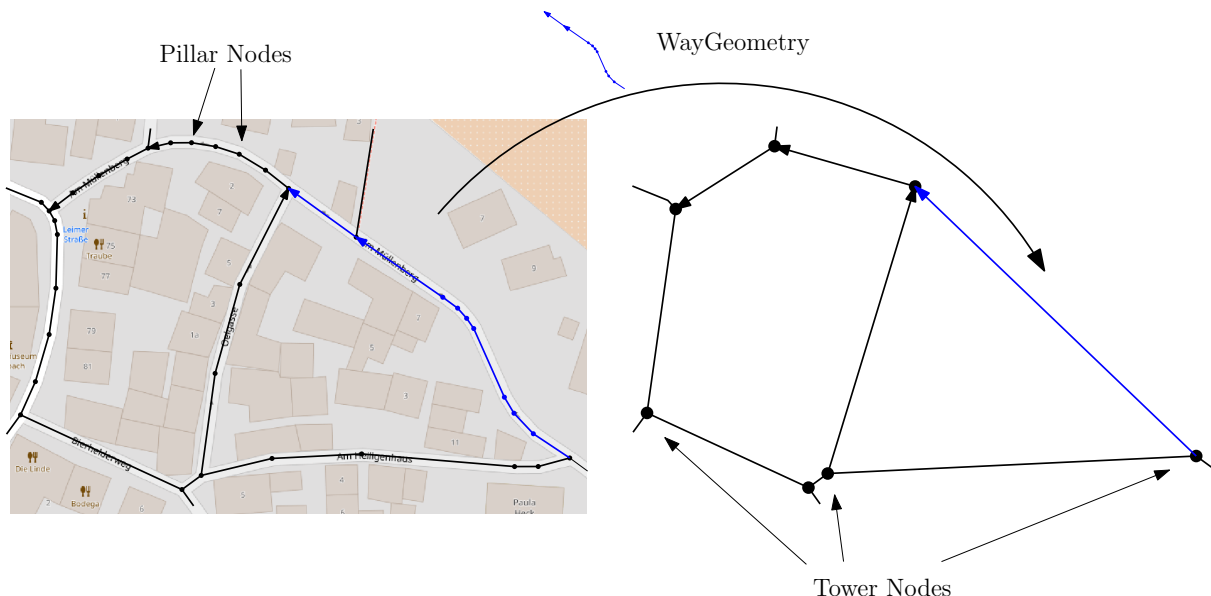


Abbildung 5: Simplifizierung eines OSM Datensatzes

2.2 Routing

Routing bezeichnet den Vorgang in einem Netzwerk Wege zu finden, auf denen Datenpakete entlang gesendet werden können. Diese Definition bezieht sich vor allem auf elektronische Datennetzwerke wie das Telefonnetz oder das Internet. Im Fachbereich der Geoinformationssysteme (GIS) werden hauptsächlich Straßennetze für Routing-Analysen verwendet (Wolfgang Kresse 2012, S. 165). Ein Weg P (*engl: path*) von einem Startecke s zu einem Zielecke z ist eine Folge von benachbarten Ecken mit s als erster Ecke und z als letzter Ecke der Folge (Abb). Die Weglänge entspricht in einem gewichteten Graphen der Summe aller Kantengewichte.

Eine der wichtigsten Netzwerk-Analyse-Operationen ist die Berechnung des kürzesten Weges zwischen zwei Knoten. Jedes Navigationssystem muss diese Aufgabe erfüllen können. Ein kürzester Weg hat demnach die Eigenschaft, dass die Summe aller Kantengewichte, in anderen Worten die Kosten des Weges, minimal gegenüber allen anderen Wegen im Graphen ist.

2.2.1 Shortest Path Problem

Die nächstliegendste zu beleuchtende Problemstellung ist das *Shortest Path Problem* welches aber nicht mit dem *Traveling Salesman Problem (TSP)* verwechselt werden sollte. Beim TSP ist die kürzeste Tour auf einem Graphen $G = (V, E) = K_n^3$ mit der Gewichtsfunktion $c : E \rightarrow \mathbb{R}_+$ gesucht, die jeden Knoten des Graphen besucht (Sven Oliver Krumke 2012, S. 135). Das Shortest Path Problem lässt sich in drei Typen untergliedern denen jeweils ein gerichteter Graph $G = (V, E)$ mit der Gewichtsfunktion $c : E \rightarrow \mathbb{R}$ zugrunde liegt. Beim *Single Pair Problem (SPP)* wird der kürzeste Weg von einer Ecke a zu einer anderen Ecke b mit $a, b \in V$ gesucht. Das *Single Source Problem (SSP)* möchte den kürzesten Weg einer Ecke a zu jeder anderen Ecke ermitteln (Formel ?). Das *All Pairs Shortest Path Problem (APSP)* sucht den kürzesten Weg von jeder Ecke zu jeder anderen Ecke in V (Sven Oliver Krumke 2012, S. 169 f.).

Für eine Route von Startecke s zur Zielecke z ist das SPP demnach die richtige Wahl. Allerdings wird dazu das SSP herangezogen, welches mit dem Algorithmus von Dijkstra gelöst werden kann.

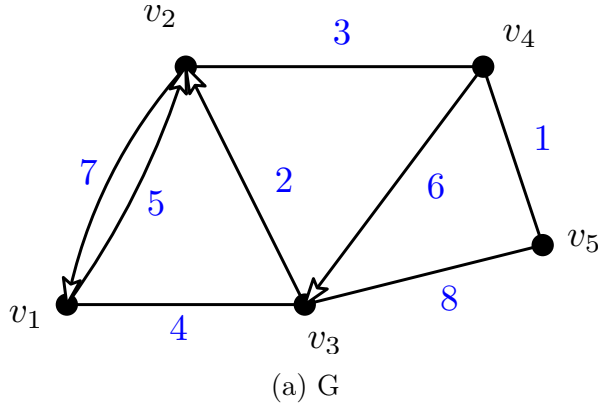
2.2.2 Dijkstra-Algorithmus

Der in 1959 von Edsger W. Dijkstra entwickelte Algorithmus (Dijkstra 1959) benötigt einen gewichteten Graphen ohne negative Kantengewichte⁴ sowie eine Startecke $s \in V$. Es gibt eine Warteliste W_s mit unmarkierten *gesichteten* Ecken. Dort sind für alle v die Kosten für den bisher kürzesten Weg von s und die jeweilige vorangehende Ecke auf diesem Weg gespeichert. Die Kosten können sich noch ändern wenn ein noch kürzerer Weg gefunden wird. Diese Liste enthält zu Beginn nur den Startpunkt s mit den trivialen Kosten 0. Es gibt eine weitere Liste der endgültig kürzesten Wege K_s in der alle markierten Ecken gespeichert werden.

³ K_n bezeichnet einen vollständigen Graphen bei dem jede Ecke aus V mit jeder anderen Ecke verbunden ist

⁴Das Problem bei Graphen mit negativer Gewichtung entsteht, wenn diese auf einer Schlinge oder der Kante eines Rings liegen. Sobald der Algorithmus den Zyklus erreicht, werden die Kosten für die Ecken des Zyklus immer geringer. Die Kosten für den kürzesten Weg nähern sich $-\infty$ während der Algorithmus in einer endlos Schleife läuft. Deswegen ist der Dijkstra nur für positive Kantengewichte anwendbar (Kurt Mehlhorn 2008, S. 194 f.)

Dijkstra's Algorithmus markiert die Ecke mit den geringsten Kosten aus W_s und verschiebt diese nach K_s . Nun werden alle benachbarten Ecken gesichtet und die Kosten berechnet. Die Kosten und der Vorgänger werden in W_s gespeichert. Die Ecke mit den geringsten Kosten wird als nächstes markiert, da der Weg dorthin auf jeden Fall ein kürzester ist. Dieser Vorgang wird wiederholt bis alle Ecken aus W_s markiert wurden und W_s somit leer ist.



$$\begin{array}{c}
 \begin{matrix} & v_1 & v_2 & v_3 & v_4 & v_5 \end{matrix} \\
 \begin{matrix} v_1 \\ v_2 \\ v_3 \\ v_4 \\ v_5 \end{matrix} \begin{pmatrix} 0 & 5 & 4 & 0 & 0 \\ 7 & 0 & 0 & 3 & 0 \\ 4 & 2 & 0 & 0 & 8 \\ 0 & 3 & 6 & 0 & 1 \\ 0 & 0 & 8 & 1 & 0 \end{pmatrix}
 \end{array}$$

(b) Adjazenzmatrix von G

Abbildung 6: Ein gewichteter und gerichteter Graph G

Die Funktionsweise des Dijkstra Algorithmus wird am Graphen aus Abbildung 6 mit der Startecke $s = v_1$ veranschaulicht.

Die erste Ecke der Warteschlange ist $s = v_1$. Da s der einzige Eintrag ist, sind die Kosten automatisch am geringsten. s wird von W_s nach K_s verschoben, markiert und die erreichbaren Ecken gesichtet. Das sind v_2 mit den Kosten 5 und v_3 mit den Kosten 4. Beide werden mit v_1 als Vorgänger in W_s eingetragen. Im zweiten Durchgang wird v_3 (geringste Kosten in W_s) markiert und nach K_s verschoben. Über v_3 erreichbare Ecken sind v_5 mit $4 + 8 = 12$ Kosten und v_2 mit $4 + 2 = 6$ Kosten. Da bereits ein kürzerer Weg nach v_2 besteht wird der aktuelle Pfad über v_3 verworfen. Als nächstes wird v_2 nach K_s verschoben. Die einzige neue von dort gesichtete Ecke ist v_4 mit 8 Kosten. Bei der vierten Wiederholung wird v_4 ($8 < 12$) markiert. Es werden v_3 und v_5 gesichtet. Für v_3 besteht bereits ein kürzerer Weg. Für v_5 ist der neue Weg über v_4 mit den Kosten von 9 allerdings kürzer als der Weg über v_3 . v_5 wird aktualisiert und der längere Pfad verworfen. Im fünften Durchgang wird v_5 als letzte Ecke in W_s nach K_s verschoben. Von dort sind keine neuen Ecken sichtbar. Die Warteschlange ist leer und der Algorithmus damit beendet.

Tabelle 1: W_s und K_s für jede Iteration aus Abb. 7

	W_s	K_s
1.	$v_2 : 5(v_1) \ v_3 : 4(v_1)$	$v_1 : 0(v_1)$
2.	$v_2 : 5(v_1) \ v_5 : 12(v_3)$	$v_1 : 0(v_1) \ v_3 : 4(v_1)$
3.	$v_5 : 12(v_3) \ v_4 : 8(v_2)$	$v_1 : 0(v_1) \ v_3 : 4(v_1) \ v_2 : 5(v_1)$
4.	$v_5 : 9(v_4)$	$v_1 : 0(v_1) \ v_3 : 4(v_1) \ v_2 : 5(v_1) \ v_4 : 8(v_2)$
5.	-	$v_1 : 0(v_1) \ v_3 : 4(v_1) \ v_2 : 5(v_1) \ v_4 : 8(v_2) \ v_5 : 9(v_4)$

Damit wurde das SSP gelöst und einen kürzeste Wege zu jeder Ecke des Graphen vom Startpunkt. Daraus ergibt sich auch die Lösung aller SPP für s zu jeder anderen Ecke aus V . Es ist jedoch nicht sinnvoll für die Lösung eines SPP jedes mal das SSP für den kompletten Graphen zu berechnen. Das liefert nicht nur viele irrelevante Ergebnisse

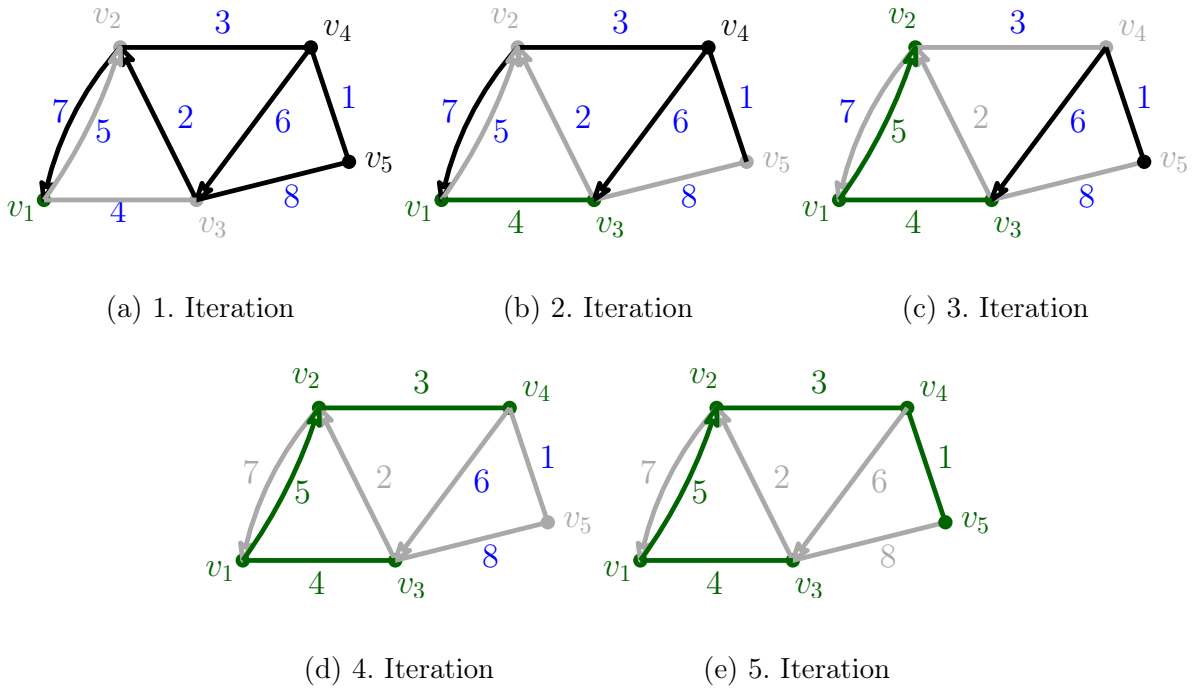


Abbildung 7: Kompletter Durchlauf eines Dijkstra Algorithmus

sondern kostet auch mehr Berechnungsressourcen und Zeit. Daher gibt es unterschiedliche Möglichkeiten den Dijkstra Algorithmus zu beschleunigen.

2.2.3 Speedup Techniken

Early Stopping: Der Algorithmus wird bisher jedes mal für den ganzen Graphen ausgeführt, obwohl oft nur die Route für einen kleinen Bruchteil des Graphen benötigt wird. Die einfachste Methode ist den Dijkstra zu stoppen, nachdem z erreicht wurde (8a).

Bidirectional Dijkstra: Beim bidirectional Dijkstra werden zeitgleich zwei Algorithmen nebeneinander ausgeführt. Einer auf s und einer auf z (auf einem umgekehrt gerichteten Graphen). Für beide Instanzen gibt es eine separate Warteschlange W_s und W_z . Zu Beginn wird für jeden Startpunkt die initiale der umliegenden Ecken durchgeführt. Anschließend wird die Ecke mit der geringsten Distanz in beiden Warteschlangen markiert und aus der jeweiligen Warteschlange entfernt. Wird eine Ecke aus beiden Warteschlangen entfernt, werden W_s und W_z auf weitere übereinstimmende Ecken geprüft. Für jede Übereinstimmung wird die Distanz in beiden Instanzen berechnet. Die Ecke ist Teil des kürzesten Weges wenn die Summe beider Distanzen minimal ist.

In der schematischen Abbildung 8b wird die Einsparung gegenüber dem Early Stopping deutlich. Der graue Bereich muss nicht berechnet werden. Die Bearbeitungszeit lässt sich also theoretisch um die Hälfte reduzieren⁵.

A*: Der A* Algorithmus ist eine Variante des Dijkstras die den Suchraum in Richtung der Zielecke lenkt. Es wird durch eine Funktion für jede Ecke die Distanz zum Ziel

⁵In der Realität wird dieser Wert selten erreicht. Bei Graphen mit einer höheren Eckendichte in Nähe von z könnte die Bearbeitungszeit sogar größer werden. Allgemein wird aber ein signifikanter Vorteil erzielt.

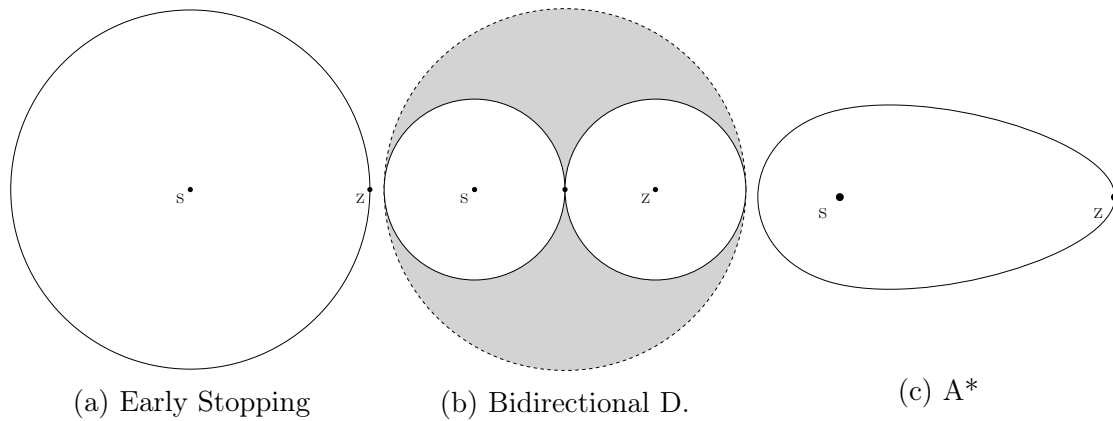


Abbildung 8: Speedup Techniken für den Dijkstra Algorithmus

geschätzt. Diese wird mit den Kantengewichten verrechnet damit Ecken in Zielrichtung früher markiert werden. Die standardmäßig kreisförmige Ausbreitung des Dijkstras wird mit dem A* zu einem Oval gestreckt. Da der Zielpunkt so früher erreicht wird, müssen weniger Iterationen durchgeführt werden.

Diese und weitere Möglichkeiten sind in Kurt Mehlhorn 2008, S. 209–213 ausführlich beschrieben.

2.3 Isochronen Berechnung

Isochronen sind Linien gleicher Zeit (griech.: *iso* = gleich + *chronos* = Zeit).

Wenn in einem gewichteten Graphen die Kanten die benötigte Zeit enthalten, um von einem Knoten zum nächsten zu gelangen, können damit Analysen zur Erreichbarkeit durchgeführt werden. Dazu wird ein SSP für eine zentrale Ecke z mit einem gegebenen Zeitlimit t gelöst. Isochronen können mit unterschiedlichen Methoden berechnet werden. Das resultierende Objekt ist immer ein Polygon, welches jeden in gegebenem Zeitlimit erreichbaren Punkt beinhaltet.

2.3.1 Gitterbasierter Ansatz

Beim *Marching Squares* Algorithmus wird um das Zentrum ein Gitter über dem Graphen gebildet (9a). Die Eckpunkte des Gitters erhalten dabei die Werte des nächsten Punktes auf dem Graphen (9b). Anschließend werden auf den Kanten des Gitters diejenigen Punkte markiert, bei denen der Wert mit dem gesuchten Zeitlimit übereinstimmt. In Abbildung 9c wurde das für die Werte $t = 5$ und $t = 10$ durchgeführt. Die markierten Punkte werden verbunden und bilden schließlich die Isochrone.

Der Vorteil dieses Algorithmus ist, dass die Maschengröße des Gitters angepasst werden kann. Bei sehr kleinen Maschen liefert der Algorithmus ein sehr genaues Ergebnis. Allerdings werden dabei mehr Ressourcen zur Berechnung gebraucht. Daher können nur kleine Gebiete und geringe Zeitlimits berechnet werden. Bei weiten Maschen ist der Algorithmus dagegen sehr schnell und kann große Distanzen und lange Zeitspannen berechnen. Das Ergebnis ist dementsprechend aber auch ungenauer. Auch in Abbildung 9d wurde die Größe der Maschen unglücklich gewählt. Eine Ecke mit Abstand 4 Minuten vom Zentrum liegt dadurch außerhalb der 5-Minuten-Isochrone.

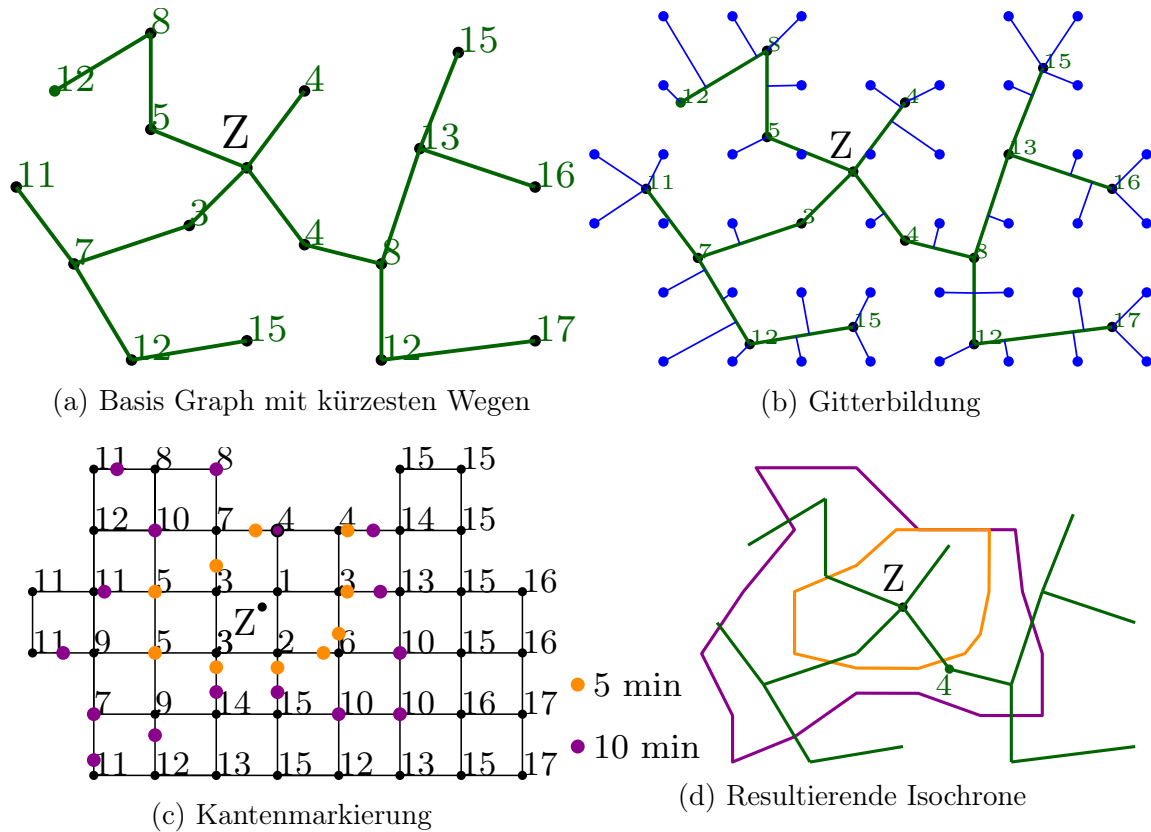


Abbildung 9: Marching Squares Algorithmus

2.3.2 Dreiecksvermaschung

Neis u. a. 2008 beschreiben eine anschauliche Methode um Isochronen zu berechnen. Nach der Lösung des SSPs werden den Ecken des Graphen die geographische Koordinate der repräsentierten Kreuzung zugeteilt. Die Kanten werden nicht benötigt und daher entfernt. Es liegt also eine 3D-Punktwolke vor. Jeder Ecke wird nun die benötigte Zeit zugewiesen, mit der diese zu erreichen ist. Anschließend werden die Ecken nach dem Delaunay Triangulationsverfahren vermascht. Es entsteht eine Art Trichter mit der Startecke als Tiefpunkt auf der Höhe Null. Wird dieser Trichter auf Höhe des Zeitlimits geschnitten, entsprechen von oben betrachtet die Randkanten des Trichters der Isochrone.

2.3.3 Formenbasierter Ansatz

Die Implementierung des ORS zur Berechnung von Isochronen verwendet einen Formenbasierten Ansatz. Zuerst werden mit dem in Kapitel 2.2.2 bereits ausführlich erklärten Dijkstra Algorithmus alle in gegebener Zeit erreichbaren Kanten markiert. Anschließend werden die geographischen Punkte (Pillar Nodes) aus der WayGeometry der Kante extrahiert (Siehe Kapitel 2.1.3 auf Seite 6). Um jeden der extrahierten Punkte wird ein kreisförmiger Pufferbereich gelegt. Dadurch können nahe beieinanderliegende Punkte übersprungen werden. Mit den verbleibenden Punkten wird eine Punktwolke generiert. Auf diese Punktwolke wird nun der Alpha-Shape Algorithmus (Zitat) angewandt um die Isochrone als Hülle um die erreichbaren Wegsegmente zu zeichnen. (Abb. Pictures shape based stuff) Dieser Ansatz liefert präzise Ergebnisse bei schnellen Berechnungszeiten. Die Verwendung der Alpha-Shapes verhindert allerdings die Möglichkeit der Darstellung von

nicht erreichbaren 'Löchern' innerhalb der Isochronen.

3 Methodik

Die Grundsätzlichen Überlegungen beruhen, wie in der Einleitung bereits erwähnt, auf den Notstandsvollmachten durch §35 Absatz 1 der StVO für Einsatzfahrzeuge des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und der Polizei. Demnach dürfen sich Einsatzfahrzeuge im Notfall über die Vorschriften der StVO hinwegsetzen. Die Frage ist allerdings in wie weit von diesen Rechten im Ernstfall Gebrauch gemacht werden kann. Um dieser Sache auf den Grund zu gehen, wurde ein Fragenkatalog für die FFL zusammengestellt. Dieser wurde als Datei auf Google Docs gespeichert und ist auch weiterhin verfügbar (Link im 7). Die Fragen wurden mit Hinblick auf die OSM Datenstruktur und das vorhandene ORS Backend gewählt. Die Antworten der FFL sind hier sinngemäß wiedergegeben. Die wörtlichen Antworten sind dem Google Dokument im Anhang zu entnehmen.

3.1 Informations Erhebung

1. Maße der Fahrzeuge: Die Dimensionen des Fahrzeuges sind limitierende Faktoren für bestimmte Wegsegmente. Manche Brücken halten nur ein bestimmtes Gewicht aus und ein Tunnel hat nur eine gewisse Höhe. Hier stützt sich das ORS Backend auf Restriktionen durch die OSM-Tags: `maxlength`, `maxwidth`, `maxheight`, `maxweight` und `maxaxleload`. Von der FFL wurde als wichtigstes Fahrzeug Löschfahrzeuge der Klasse LF8, LF8/6 und MLF mit folgenden Daten angegeben: - Länge: 7 Meter - Breite: 2,5 Meter - Höhe: 3 Meter - Gewicht: 7,5 Tonnen - Achslast: k.A. ask Stefan Tonnen

2. Maximale Geschwindigkeiten auf unterschiedlichen Straßentypen: Es kann nicht auf jeder Straße mit maximaler Geschwindigkeit des Fahrzeugs gefahren werden. Deswegen werden für jede Kante des Graphen Geschwindigkeitsmaxima definiert. Dabei wird auf einen Standardwert für den Straßentyp, die *Values* (Werte) des OSM *Keys* (Schlüssel) `highway`, zurückgegriffen. Tabelle ?? zeigt die bisherigen Standardgeschwindigkeiten für das Schwerfahrzeug-Profil des ORS zusammen mit den vorgeschlagenen Werten der FFL in Klammer. Es wurde darauf hingewiesen, dass die 80km/h auf Autobahnen nur gelten wenn kein Stau besteht. Im Fall eines Staus wäre laut FFL auch die Anfahrt auf der Gegenfahrbahn bzw. entgegen der Verkehrsrichtung auf der gleichen Bahn interessant.

Genaue Informationen zu einzelnen Tags können der OSM Wikipedia (Contributors 2014) entnommen werden.

Auf Wirtschafts-, Wald- und Wiesenwegen mit dem Key-Value-Pair `highway=track` kann zusätzlich der Zustand des Weges mit dem Tag `waytype` beschrieben werden. Die bisherigen und vorgeschlagenen Geschwindigkeit für die jeweiligen Values sind in Tabelle ?? zu sehen.

3. Dürfen vorgegebene Geschwindigkeiten (Bsp. 30er Zone/ Tempolimit 70 etc) überschritten werden? Manchmal sind besondere Geschwindigkeitsrestriktionen, wie zum Beispiel Tempo-30-Zonen vorhanden. In Tempo-30-Zonen darf 50 km/h und in Spielstraßen darf 20 km/h gefahren werden. Dabei ist immer noch auf die Unversehrtheit der anderen Verkehrsteilnehmer (vor allem Kinder) zu achten.

4. Dürfen Gewicht und/oder Achslast für Straßen mit Vorgabe überschritten werden? Es dürfen Straßen benutzt werden die zum Beispiel wegen einer folgenden Brücke auf 7,5 Tonnen beschränkt sind. Um die Brücke selbst zu nutzen ist allerdings

Tabelle 2: Standardgeschwindigkeiten für unterschiedlichen highway Values

highway Value	km/h
<i>Autobahnen</i>	
motorway (Autobahn)	80
motorway_link (Autobahn-Zubringer)	50
motorroad (Kraftfahrtstraße)	80
trunk (Schnellstraße)	80
trunk_link (Zubringer zu Schnellstraße)	50
<i>Siedlungen</i>	
primary (Bundesstraßen)	60(80)
primary_link	bisher 50
secondary (Landes-/Staatsstraßen)	60(80)
secondary_link	bisher 50
tertiary (Kreisstraßen)	60(80)
tertiary_link	50
unclassified (Nebenstraße (oft keine Mittellinie))	60
residential (Straße an und in Wohngebieten)	50
living_street ("Spielstraße")	10
service (Erschließungsstraße)	20
road (unbekannte Straße)	20
track (Wald-/Feldweg)	15

Tabelle 3: Standardgeschwindigkeiten für unterschiedlichen tracktype Values

tracktype Value	km/h
grade1 (Wasserfester Belag)	20(25)
grade2 (Wassergebundene Decke)	15
grade3 (Befestigter oder ausgebesserter Weg)	10(15)
grade4 (Unbefestigter Weg)	5(10)
grade5 (Unbefestigter Weg)	5

lokales Wissen über die tatsächliche Tragfähigkeit notwendig. Allgemein müssen bei Zu- oder Durchfahrten für die Feuerwehr die Aufstellflächen und die Bewegungsflächen so befestigt sein, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer Achslast bis zu 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 16 t befahren werden können.

5. Dürfen Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung durchfahren werden? Einbahnstraßen dürfen in entgegengesetzter Richtung durchfahren werden.

6. Ist 5. im Einsatz überhaupt sinnvoll? (falls z.B. die Straße durch Fahrzeug(e) blockiert ist?) Ob eine Einbahnstraße benutzt wird muss der Fahrer während dem Einsatz entscheiden. Es hängt dabei von der verfügbaren Breite und der Länge der Straße ab. Auch die Möglichkeit des Ausweichens bei Gegenverkehr spielt eine Rolle. Anhand dieser Faktoren wird entschieden ob Zeit gewonnen wird und die Einbahnstraße benutzt wird oder nicht.

Tabelle 4: Standardgeschwindigkeiten für spezielle Wegtypen

Key-Value-Paar	Geschwindigkeit
aeroway=runway (Start/Landebahn)	80
aeroway=taxilane (Rollweg)	80
highway=raceway (Rennstrecke)	80
highway=cycleway (Radweg)	10
tracktype=pedestrian(Fußgängerzone)	
tracktype=footway(Fußweg)	

7. Zu welchen weiteren Routen bzw. Verkehrsnetz bezogenen Besonderheiten kommt es im Einsatz? Es dürfen Bus-, Taxi- und Tram-Spuren verwendet werden.

8. Ist es wichtig auf der richtigen Straßenseite anzukommen ? Nein.

9. Wäre eine Suche nach Hydranten, Löschwassertanks etc. am Zielort bzw. im Einzugsgebiet sinnvoll? Vor Ort gibt es nicht immer Löschwasser, weshalb eine Suche nach Hydranten, Seen, Tanks, Flüssen und ähnlichen Quellen auf jeden Fall sinnvoll ist.

10. Dürfen folgende Wegtypen befahren werden? Wenn ja mit welcher Geschwindigkeit? Es dürfen die in Tabelle ?? gelisteten, für den normalen Straßenverkehr nicht zugänglichen Wegtypen benutzt werden.

3.2 Generierung des Routing-Profiles

Umsetzung Infos auf in OSM Daten / Konformität Einarbeitung der Funktionen in Backend scripts. Anpassung des Clients.

Aufbauend auf den gewonnenen Informationen aus dem Fragenkatalog werden nun Java-Klassen für das Emergency Profil Erstellt. Dazu werden die bereits vorhandenen Klassen eines ORS Profils verwendet. Da die Dimensionen des Fahrzeuges mitberücksichtigt werden sollen wird das HGV-Profil als Schablone benutzt. Die eigentliche Arbeit wird von vier Klassen erledigt, die allerdings an den richtigen Stellen im Code des Backends eingebunden werden müssen.

Davon sind alleine drei für die Fahrzeugdimensionen zuständig. Die Klasse EmergencyVehicleAttribute initiiert das Speicherobjekt und ist für die Fehlerbehandlung zuständig (Abb. ??). Die Klasse EmergencyVehicleGraphStorageBuilder baut das Speicherobjekt zusammen. Hier werden die Beschränkungen für die Höhe, Breite, Länge, Achslast und das Gewicht aus den OSM-Daten gespeichert. Das Profil für Schwerfahrzeuge berücksichtigt hier normalerweise unterschiedliche Restriktionen für verschiedene Fahrzeugtypen. Manche Straßen sind beispielsweise nur für Forst- andere nur für Lieferfahrzeuge freigegeben. Andere Straßen dürfen normalerweise aufgrund des OSM-Tags access=**private** oder access=restricted gar nicht verwendet werden. Außer den materiellen Beschränkungen durch die Fahrzeugdimensionen gelten für Einsatzfahrzeuge diese Beschränkungen nicht, daher konnte hier einiges auskommentiert werden.

What does the edgefilter do ????? sowas wie restrictions auf für beide Richtungen festlegen ?

```

public class EmergencyVehicleAttributesGraphStorage extends
    HeavyVehicleAttributesGraphStorage {
    public EmergencyVehicleAttributesGraphStorage(boolean
        includeRestrictions) {
        super(includeRestrictions);
    }

    /* pointer for no entry */
    public void init(Graph graph, Directory dir) {
        if (edgesCount > 0)
            throw new AssertionError("The_ext_emergency_storage
            _must_be_initialized_only_once.");

        this.orsEdges = dir.find("ext_emergency");
    }

    public boolean loadExisting() {
        if (!orsEdges.loadExisting())
            throw new IllegalStateException("Unable_to_load_
            storage_'ext_emergency'._corrupt_file_or_directory?");

        edgeEntryBytes = orsEdges.getHeader(0);
        edgesCount = orsEdges.getHeader(4);
        return true;
    }
}

```

Abbildung 10: EmergencyVehicleAttributesGraphStorage (Speicherobjekt für die Fahrzeugeigenschaften)

Der Hauptteil der Änderungen wird in der EmergencyFlagEncoder Klasse vorgenommen. Hier werden zum Beispiel die Maximalgeschwindigkeiten für die unterschiedlichen Wegtypen aus der 2.Frage mit eingebaut (Abb. ??). Die Geschwindigkeiten sind bewußt höher als die zurückgegebenen Werte gewählt, mit der Absicht das Emergency Profil auch für andere Einsatzfahrzeuge, wie zum Beispiel PKW der Polizei nutzbar zu machen. Das Geschwindigkeitslimit von 80km/h hängt nämlich mit der Fahrzeugklasse zusammen und nicht mit dem Wegtyp. Fahrradwege und Fußgängerzonen werden durch die Zuweisung einer Geschwindigkeit ebenfalls für das Profil nutzbar gemacht.

Die Beschränkungen 30er-Zonen und Spielstraßen sollen mit dem Code Segment aus Abbildung ?? übergangen werden. Wichtig ist dabei, dass der OSM-Tag highway=living _street nicht automatisch eine Spielstraße ist. In Spielstraßen darf in Deutschland nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Diese Eigenschaft muss beim taggen⁶ berücksichtigt werden. Häufig wird solchen Straßen der Tag maxspeed=7 zugewiesen.

Um Bus- und Taxispuren für das Profil nutzbar zu machen wurde das Code Segment ?? implementiert. Für mit Fahrzeugen befahrbare Trams Spuren gibt es in OpenStreetMap bisher leider keinen geeigneten Tag. Die Segmente der Tramspur die befahren werden können liegen sowieso meistens auf einer vorhandenen Straße.

Um Einbahnstraßen in jeder Richtung nutzen zu können wurden Teile des Codes auskommentiert, die einer Kante eine Vorwärts oder Rückwärts Richtung geben⁷.

⁶taggen: das Zuweisen eines Key-Value-Pairs zu einem OSM Objekt

⁷Jeweils aus Sicht der Startecke einer Kante gesehen

```

maxheight")) {
    = VehicleDimensionRestrictions.MaxHeight;
    equals("maxweight")) {
        = VehicleDimensionRestrictions.MaxWeight;
        equals("maxweight:hgv")) {
            VehicleDimensionRestrictions.MaxWeight;
            ("maxwidth")) {
                = VehicleDimensionRestrictions.MaxWidth;
                equals("maxlength")) {
                    = VehicleDimensionRestrictions.MaxLength;
                    equals("maxlength:hgv")) {
                        = VehicleDimensionRestrictions.MaxLength;
                        ("maxaxleload")) {
                            = VehicleDimensionRestrictions.MaxAxleLoad;
                            }
                        }
                    }
                }
            }
        }
    }
}

```

Abbildung 11: Entnahme der Dimensionsbeschränkungen (EmergencyVehicleGraphStorageBuilder)

Der EmergencyFlagEncoder beinhaltet auch die Funktion `collect` mit welcher dem Wegsegment anhand seines Wegtyps eine Priorität zugeschrieben wird. So können Straßen auf denen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können oder die extra für Liefer- oder Forstfahrzeuge ausgeschrieben sind bevorzugt benutzt werden und Straßen durch Wohngebiete oder Spielstraßen nur dann verwendet werden, wenn das Ziel anders nicht zu erreichen ist.

Durch das den Code in Abbildung ?? sollen die höchste Priorität Straßen mit dem Tag `service=emergency_access` erhalten. Das sind zum Beispiel Rettungszufahrten zu Gebäuden und gesonderte Autobahnauffahrten, die vom normalen Verkehr nicht benutzt werden dürfen. Da Busspuren theoretisch auch vom normalen Verkehr freigehalten werden müssen, werden diesen hier ebenfalls eine höhere Priorität zugewiesen.

Beim ausführen des Codes werden die auf diese Weise generierten Flags beim Bau des Graphen zusammen mit den geographischen Koordinaten, den Wegtypen, der Richtung, der Oberfläche und noch viele weitere Flags auf den Kanten des Graphen gespeichert. Der Graph wird, wie in Kapitel 2.1.3 bereits beschrieben aufgebaut.

Um das Profil auch für die Kooperationspartner in Lützelburg nutzbar zu machen, wurde eine Instanz des ORS Backends mit diesen Änderungen auf einem Tomcat Server der Universität Heidelberg installiert. Genaue Anweisungen zum Aufsetzen so eines

```

Map<String, Integer> defaultSpeedMap = new HashMap<String, Integer>
>();
// autobahn
defaultSpeedMap.put("motorway", 130);
defaultSpeedMap.put("motorway_link", 50);
defaultSpeedMap.put("motorroad", 130);
// bundesstraße
defaultSpeedMap.put("trunk", 120);
defaultSpeedMap.put("trunk_link", 50);
// linking bigger town
defaultSpeedMap.put("primary", 120);
defaultSpeedMap.put("primary_link", 50);
// linking towns + villages
defaultSpeedMap.put("secondary", 120);
defaultSpeedMap.put("secondary_link", 50);
// streets without middle line separation
defaultSpeedMap.put("tertiary", 110);
defaultSpeedMap.put("tertiary_link", 50);
defaultSpeedMap.put("unclassified", 60);
defaultSpeedMap.put("residential", 50);
// spielstraße
defaultSpeedMap.put("living_street", 20);
defaultSpeedMap.put("service", 20);
// unknown road
defaultSpeedMap.put("road", 20);
// forestry stuff
defaultSpeedMap.put("track", 15);
// additional available for emergency
defaultSpeedMap.put("raceway", 100);
defaultSpeedMap.put("cycleway", 10);
defaultSpeedMap.put("pedestrian", 10);
defaultSpeedMap.put("footway", 5);

```

Abbildung 12: Maximalgeschwindigkeiten für unterschiedliche Wegtypen (EmergencyFlagEncoder)

Servers werden in Neis 2006 ausführlich beschrieben.

Damit ist der prozessierungs Teil des Profils fertig gestellt. Es können an die Schnittstelle des ORS nun Routing-Anfragen mit dem neuen Profil gestellt werden

geschwindigkeit limits hgv restrictions

Einbahnstraßen neue Wegtypen -> Graph neu generieren.

3.3 Anpassungen Frontend

Auskommentieren ungenutzter Profile Erstellung neuen Profils, zum einen für Löschfahrzeuge mit voreingestellten Werten (Geschwindigkeitlimit / Dimensionen), zum anderen allgemein für Einsatzfahrzeuge.

```

// 30er Zone TODO restrict to waytype
if(maxSpeed == 30.0)
    maxSpeed = 50.0;
//Spielstraße
if(maxSpeed == 7.0 && highway == "living_street")
    maxSpeed = 20.0;

```

Abbildung 13: Limit für 30er Zonen und Spielstraßen(EmergencyFlagEncoder)

```

if (way.hasTag("lanes:psv") || way.hasTag("lanes:bus") || way.
hasTag("lanes:taxi") || way.hasTag("busway,_lane") || way.hasTag("busway
:left,_lane") || way.hasTag("busway:right,_lane"))
    return acceptBit;
// allow railway=tram where paved? no suitable exclusion criteria
found yet
if (way.hasTag("aeroway", "runway") || way.hasTag("aeroway", "
taxilane"))
    return acceptBit;

```

Abbildung 14: Nutzung von speziellen Wegen(EmergencyFlagEncoder)

4 Ergebnisse

first tests, feedback from firebrigade way too far.

calc weight for dijkstra calc millis for time add up

```
if (way.hasTag("highway", "service") && way.hasTag("service", "
emergency_access"))
    weightToPrioMap.put(100d, PriorityCode.BEST.getValue());
```

Abbildung 15: Nutzung von speziellen Wegen(EmergencyFlagEncoder)

5 Fazit

Das erstellte Profil für Löschfahrzeuge wird als Prototyp betrachtet und kann bereits die Grundlegenden geforderten Eigenschaften erfüllen. Es werden bei der Suche nach dem kürzesten Weg in einem Straßennetz die für andere Fahrzeuge geltenden Geschwindigkeitslimits auf geeignetere Werte angehoben. Darüber hinaus können Einbahnstraßen in Beide Richtungen Durchfahren werden. Interessant wäre es hier einen Faktor einzubauen, der bei einer Nutzung entgegen der Fahrtrichtung eine Verzögerung mit einberechnet. So würden nur bei einer gewissen Zeitersparnis die Falsche Richtung verwendet werden und nicht schon bei einem Gewinn von wenigen Sekunden. Darüber hinaus würde eine Zeitstrafe dem Risiko des Gegenverkehrs gerecht werden. Die Fahrzeugdimensionen und die Höchstgeschwindigkeit sind nicht im Backend festcodiert sondern können als Parameter bei der Abfrage mitgeliefert werden. Damit ist eine Erweiterung für andere Fahrzeugklassen der Feuerwehr als auch des Rettungsdienstes oder der Polizei möglich, da für alle die selbe Grundprämisse gilt (1.1).

Für Allgemeingültigkeit weitere Tests nötig. Immer in Hinblick auf OSM-Data, keine endgültige Sicherheit gewährleistet.

6 Future Work or Ausblick

Suche nach Löschwasser quellen um den Zielpunkt (osm tag emergency=fire_hydrant)
Beschleunigung, bisher nur Faktor, für genauere Berechnungen exakte Beschleunigungsdaten der Jeweiligen Fahrzeugklasse benötigt. Bremsweg, Kurvengeschwindigkeit, Beschleunigungsweg. rush hour , Tag und Nacht Unterscheidung (nachts weniger los auf Straßen Fußgängerzonen ...)

Literatur

- [Aig15] Martin Aigner. *Graphentheorie*. 2015.
- [Con14] OpenStreetMap Contributors. *OSM Wiki*. 2014. URL: <https://wiki.openstreetmap.org/wiki>.
- [Con15] OpenStreetMap Contributors. *DE:Relationen*. 2015. URL: <https://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Relationen>.
- [Dij59] Edsger W. Dijkstra. „A note on two problems in connexion with graphs“. In: *Numerische Mathematik 1*. 1959.
- [Kar16] Peter Karich. *Low Level API*. 2016. URL: <https://github.com/graphhopper/graphhopper/blob/master/docs/core/low-level-api.md>.
- [Kur08] Peter Sanders Kurt Mehlhorn. *Algorithms and Data Structures*. 2008.
- [Nei+08] Pascal Neis u. a. „Webbasierte Erreichbarkeitsanalyse – Vorschläge zur Definition eines Accessibility Analysis Service (AAS) auf Basis des OpenLS Route Service“. In: *Aktuelle Arbeiten auf dem Gebiet der informations- und Messtechnik*. 2008.
- [Nei06] Pascal Neis. „Routenplaner für einen Emergency Route Service auf Basis der OpenLS(TM) Spezifikation“. Diss. Fachhochschule Mainz, 2006.
- [Reh+12] Karl Rehrl u. a. „Evaluierung von Verkehrsgraphen für die Berechnung von länderübergreifenden Erreichbarkeitspotenzialen am Beispiel von OpenStreetMap“. In: *Angewandte Geoinformatik 2012*. 2012.
- [Ste15] Jochen Stein. *Qualitätskriterien für die Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten*. 2015. URL: <http://www.agbf.de/pdf/Fortschreibung%20der%20Empfehlung%20der%20Qualitätskriterien%20fuer%20die%20Bedarfsplanung%20in%20Staedten%20Layout%20neu%202016.pdf>.
- [Sve12] Harmut Noltemeier Sven Oliver Krumke. *Graphentheoretische Konzepte und Algorithmen*. 2012.
- [Wol12] David M. Danko Wolfgang Kresse, Hrsg. *Handbook of Geographic Information*. 2012.

7 Anhang

7.1 Copyrights

Die Rechte für die mit geojson.io generierten Abbildungen([list](#)) gehen an ©Mapbox für den Kartenstil und ©OpenStreetMap für die Daten. Die Rechte der mit dem ORS entworfenen Abbildungen([list](#)) gehen an ©OpenStreetMap contributors für die Daten und ©Maxim Rylov für den Kartenstil. Für die Abbildung () liegt das Copyright bei ©2017 Google für die Bilder und ©2017 GeoBasis-DE/BKG für die Kartendaten.

Links

Fragenkatalog

Emergency Profil

CodeFiles

Erklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbstständig verfasst, noch nicht anderweitig zu Prüfungszwecken vorgelegt, keine anderen als die angegebenen Quellen oder Hilfsmittel benutzt, sowie wörtlich und sinngemäße Zitate als solche gekennzeichnet habe.

Heidelberg den 9. Oktober 2017

.....
(Unterschrift)

Danksagungen

An dieser Stelle möchte ich allen danken..

empty last page