

Bachelorarbeit

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Bachelorarbeit eingereicht im Rahmen der Bachelorprüfung
im Studiengang Bachelor of Science Technische Informatik
am Department Informatik
der Fakultät Technik und Informatik
der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Betreuender Prüfer: Prof. Dr.-Ing. Andreas Meisel
Zweitgutachter: Prof. Dr. rer.nat. Stephan Pareigis

Eingereicht am: 2019

Jan Robert Rösler

Thema der Arbeit

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Stichworte

Leben, Universum, Alles

Kurzzusammenfassung

In dieser Bachelorarbeit soll untersucht werden, wie Navigation auf reinen Bilddaten funktionieren kann. Konkret geht es um das Erkennen einer Fahrbahn mit einem Neuronalen Netz, bzw. um das Erzeugen von Lenkwinkeldaten auf Basis eines Bildes einer Fahrbahn. Hierzu wird ein trainiertes Neuronales Netz mittels Fine Tuning abgestimmt. Das wird direkt zur Anwendung gebracht auf einem RC Fahrzeug aus dem "Carolo-Cup", inklusive Fahrten auf einer Teststrecke.

Jan Robert Rösler

Title of Thesis

Image based navigation with Neural Networks

Keywords

Life, Universe, Everything

Abstract

Arthur Dents travel to a new future ...

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	vi
1 Einleitung	1
1.1 Autonome Navigation mit Bilddaten	2
2 Neuronale Navigation mit Bilddaten	3
2.1 Relevante Technik/Hintergrund	3
2.1.1 Deep Learning	3
2.1.2 CNN	3
2.1.3 ResNet	3
2.1.4 Fine tuning	4
2.2 Ansätze	4
2.2.1 ALVINN	4
2.2.2 NVIDIA DAVE-2	5
3 Idee	7
3.1 DroNet und Carolo-Cup	7
4 Entwurf	10
4.1 Carolo-Cup	10
4.2 Die Strecke	11
4.3 Das Fahrzeug	11
5 Szenarien	12
6 Auswertung und Zusammenfassung	13
7 Resümee	14

A Anhang	17
Glossar	18
Selbstständigkeitserklärung	19

Abbildungsverzeichnis

2.1	Residual Block	4
2.2	ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)	5
2.3	Komponenten des Trainings	6
3.1	Architektur DRONET	7
3.2	Einfacher schematischer Aufbau	9
4.1	Das Carolo-Cup Fahrzeug	11

Tabellenverzeichnis

1 Einleitung

Sobald ein System, welcher Art sei offen, mobil wird, also läuft, rollt, gleitet, schwebt oder schwimmt, steht es vor der Aufgabe der Navigation. Das kann zunächst bedeuten, zu Wissen, wo es sich befindet. Auf einer Karte oder auch relativ zu anderen Objekten in der Umgebung. In der Robotik nennt man diese Kompetenz Lokalisation. Wenn man weiß wo man ist, könnte sich zusätzlich die Frage stellen, wie man zu einem bestimmten Ort hinkommt. Je nach Ziel oder Aufgabe des mobilen Systems, ist die in der Robotik Pfadplanung genannte Kompetenz von Bedeutung.

Um sich in einer Umgebung zu bewegen, kann es ebenfalls interessant sein, eine eigene Repräsentation der Umgebung zu erstellen. Das Aufbauen einer Karte ist in der Robotik das Mapping und beinhaltet als Disziplin auch das Interpretieren und Auswerten von den gesammelten Umgebungsinformationen in einer Karte.

Es wird vorausgesetzt, dass ein solches System bzw. ein solcher Roboter keinerlei Navigationshilfe (z.B. Steuersignale) von außen erfährt, sondern völlig autonom Entscheiden und navigieren muss.

Als Grundstein der Entwicklung solcher autonomer Systeme kann man die Erfindung von dem Neurophysiologen William Grey Walter festmachen [8]. Seine in den späten 40er Jahren entwickelten und „Elmer“ und „Elsie“ getauften Roboter, sollten ihm dabei helfen, das menschliche Gehirn besser zu verstehen. Beide Roboter, wegen ihrer Form auch Schildkröten genannt, konnten mit je einem Licht- und Berührungssensor, die wiederum jeweils mit einem Motor verbunden waren, unter anderem um Hindernisse herum navigieren. Die getrennte Ansteuerung der Motoren sollte Neuronen im Gehirn simulieren. Diese Gehirnanalogie findet sich in moderner Weise in dieser Arbeit wieder, Neuronale Netze werden im Folgenden eine zentrale Rolle spielen.

Navigation in der Robotik setzt sich also aus verschiedenen Unterdisziplinen zusammen, die in ihrem Zusammenspiel ganz besonders aktuell viel Beachtung finden: Fahrzeuge der Firma Tesla sind bereits auf öffentlichen Straßen autonom unterwegs. Teil der technischen Ausstattung der Fahrzeuge (neben Ultraschallsensoren und Radar) sind Kameras zur Erfassung der Umgebung.

In dieser Arbeit wird gerade die visuelle, bildbasierte Navigation die zweite zentrale Rolle haben.

1.1 Autonome Navigation mit Bilddaten

Legt man der Navigationsaufgabe als einzigen Lösungsraum die Bilddaten einer Kamera zugrunde, dann bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, diese zu verwenden. Objekterkennung ist häufig der erste Schritt, um sich in einer Umgebung zu orientieren und herauszufinden, aus was sich diese Umgebung überhaupt zusammensetzt. Zusätzlich muss entschieden werden, welche Teile dieser aus Objekten und Flächen aufgebauten Umwelt überhaupt befahrbar ist. Für Systeme, die in Szenarien verwendet werden sollen, in denen auf Fahrbahnen, Straßen oder andersartig begrenzten Strecken navigiert werden soll, ist die Erkennung dieser Strecke die Schlüsselfunktion. In diesen Fällen bestimmt die Umgebung direkt, wo überhaupt gefahren werden darf, für die Navigation eine enorme Hilfe.

Um genau solche Szenarien soll es in dieser Arbeit gehen, speziell um das Fahren auf einer markierten Fahrbahn, die durch eine Kamera am Fahrzeugsystem erfasst wird.

2 Neuronale Navigation mit Bilddaten

2.1 Relevante Technik/Hintergrund

Hier erfolgt zunächst eine kurze Beschreibung der für Neuronale Navigation auf Bilddaten relevanten Technik. Grundlegendes wird nur der Vollständigkeit halber erwähnt, speziellere Aspekte kurz vorgestellt.

2.1.1 Deep Learning

2.1.2 CNN

Convolutional Neural Networks, oder kurz CNN, haben sich gerade im Bereich der Bildverarbeitung als überlegen bewiesen. Aus der Biologie inspiriert, findet hier besonders das Prinzip des rezeptiven Feldes Anwendung. Die Aktivität jedes Neurons wird mithilfe einer Faltung berechnet, räumliche Informationen und Zusammenhänge werden so besser erhalten. 2012 konnte ein CNN, AlexNet [5], beim ImageNet-Wettbewerb den Benchmark-Rekord von 25,8 % auf 16,4 % drücken, seitdem sind alle gut platzierten Modelle CNNs. CNNs sollen hier nicht detailliert erklärt werden, das Verständnis wird als Grundlage vorausgesetzt.

2.1.3 ResNet

Residual Neural Networks, oder kurz ResNet, ist eine weitere Technik, die ihren Ursprung in der Biologie hat. Verhalten so genannter Pyramidenzellen, Nervenzellen im menschlichen Gehirn, wird nachgebildet, indem Abkürzungen zwischen Layer eingebaut werden. Residual Netze wurden 2015 entwickelt, insbesondere ließ sich mit diesem Ansatz das trainieren tiefer Netze verbessern [4]. 2.1 zeigt den schematischen Aufbau eines so genannten Residual Blocks.

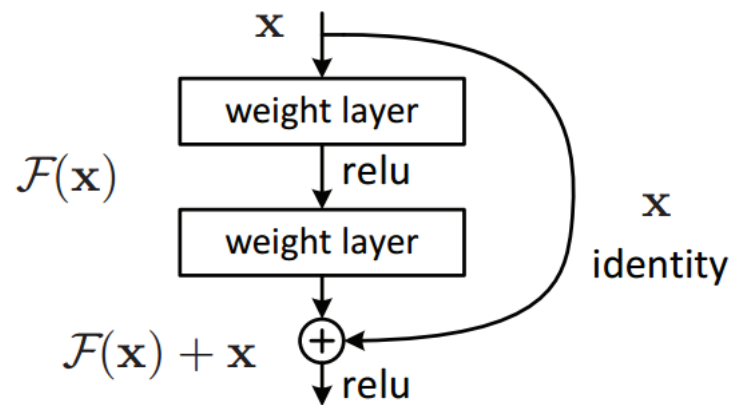


Abbildung 2.1: Residual Block
Quelle: [11]

DBLP:journals/corr/HeZRS15

2.1.4 Fine tuning

LAYER FREEZING Fine Tuning

2.2 Ansätze

Im folgenden wird auf zwei Ansätze der Navigation mit Neuronalen Netzen eingegangen, durch Gegenüberstellung erster Versuche mit einem modernen Ansatz soll folgenden Ausarbeitungen ein Rahmen gegeben werden.

2.2.1 ALVINN

Versuche durch neuronale Verarbeitung von reinen Bilddaten in einem Szenario zu navigieren, gab es bereits 1989 in Pomerleau's Arbeit, die man auf diesem Gebiet als Pionierarbeit verstehen kann.[7]. Das Netzwerk ALVINN (Autonomous Land Vehicle In a Neural Network) sollte das NAVLAB steuern, ein Testfahrzeug für Autonome Navigation der Carnegie Mellon University. In 2.2a lässt sich die Architektur nachvollziehen. Der rein visuelle Input (die Blautufenintensität eines Pixels bestimmt das Aktivierungslevel des Inputneurons) wird unterstützt durch eine laserbasierte Abstandsmessung und

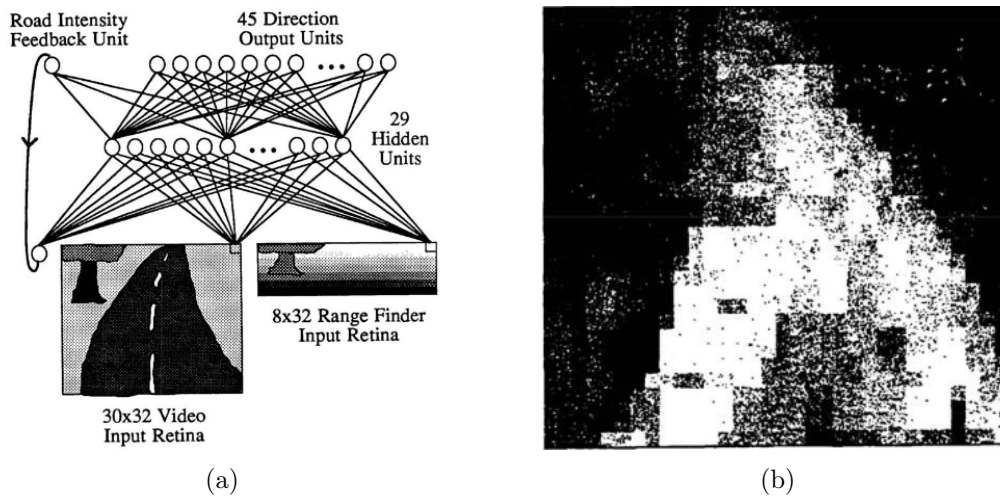


Abbildung 2.2: ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)

ein Inputneuron für die Kodierung der „Straßenintensität“, also ob die Straße heller oder dunkler wird. Aus heutiger Sicht ist das Netz mit nur einer hidden Layer mit 29 Neronen sehr klein, die im weiteren angesprochenen Architekturen haben deutlich mehr Layer und mehrere Hunderttausend Parameter. Zudem interpretiert ALVINN die Aufgabe des Spurfolgens nicht als Regressionsproblem, sondern als Klassifikation. Die Ausgangsneuronen sind eine lineare Repräsentation der Lenkrichtung, die das Fahrzeug in Richtung Fahrbahnmitte steuert. Neuronen in der Mitte stehen für eine Fahrt geradeaus, Neuronen links und rechts für die jeweilige Fahrtrichtung. Grob gesagt gibt das Neuron mit dem höchsten Aktivierungslevel die Fahrtrichtung (den einzuschlagenden Lenkwinkel) an. Im Ergebnis konnte das Netz nach 40 Epochen Training auf simulierten Fahrbahnbildern, zu sehen in 2.2b, einen 400 Meter Weg durch einen Wald mit $\frac{1}{2}$ m/s sicher abfahren.

2.2.2 NVIDIA DAVE-2

Forschungserkenntnisse der folgenden Jahre trieben die Entwicklung voran und... Im Jahr 2016 veröffentlicht das Technologieunternehmen NVIDIA einen eigenen Ansatz [1], basierend auf Versuchen mit dem „DARPA Autonomous Vehicle“ (DAVE) [9] wird dieser „Dave-2“ genannt.// Daten werden hier durch Fahrten auf echten Straßen gesammelt, wofür drei Kameras in der Windschutzscheibe eines Autos angebracht und Steuerungsdaten über den CAN-Bus des Fahrzeuges ausgelesen werden. Mit diesen Daten wird ein CNN trainiert 2.3, was dann an einer Straßen-Simulation getestet wird. Hervorzuhe-

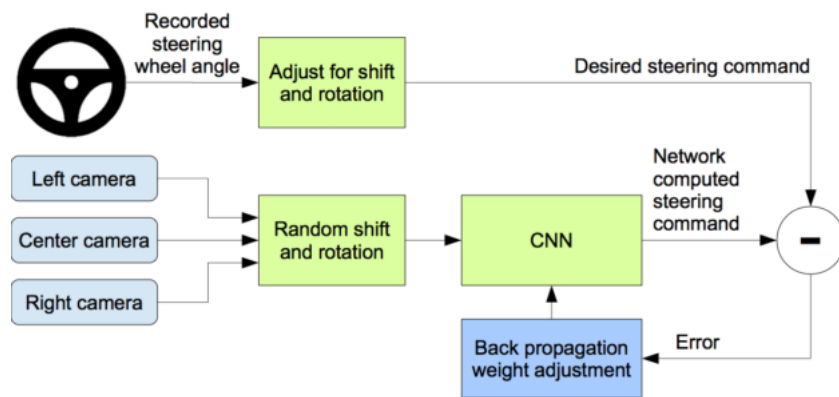


Abbildung 2.3: Komponenten des Trainings
Quelle: [10]

ben ist hier besonders die Verwendung von Convolutional Neural Networks (CNN) und die, im Gegensatz zum bereits erwähnten Ansatz 27 Jahre zuvor, stark gesteigerte Rechenleistung. Folglich können nicht nur Bilder besserer Qualität verarbeitet werden, die Netzarchitektur mit 9 Layern und 250.00 Parametern wäre 1989 nicht in annehmbarer Zeit trainierbar gewesen. Außerdem stellt sich NVIDIA dem Anspruch, eine neuronale Steuerung für öffentliche Straßen zu entwerfen, nicht nur für ein sehr begrenztes Testszenario.

Glossar

Convolutional Neural Network CNN

3 Idee

3.1 DroNet und Carolo-Cup

Die ETH Zürich entwickelte 2018 eine eigene Architektur, mit dem Ziel durch Training auf Fahrbahnbildern eine Drone zu steuern [6]. Das daraus entstandene, von Aufbau und Größe relativ einfach gehaltene Neuronale Netz, war der Anstoß für diese Arbeit.

Das Netz, siehe Abbildung 3.1, bekommt als Input ein 200x200 Pixel großes Bild in Graustufen, der Output ist ein Lenkwinkel und zusätzlich eine Kollisionswahrscheinlichkeit.

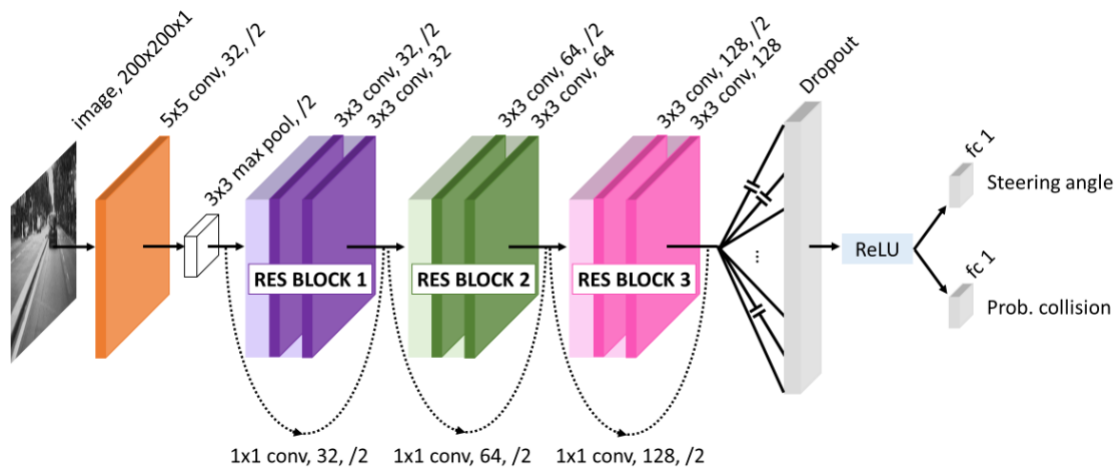


Abbildung 3.1: Architektur DRONET

Trainiert wurde das Netz auf frei verfügbaren Datensätzen der Firma UDACITY, bestehend aus Bildern aufgenommen mit Kameras hinter der Windschutzscheibe eines Autos bei stundenlangen Fahrten über Amerikanische Highways. Die Aufnahmen sind mit Fahrdaten verbunden, Zeitstempel, GPS-Daten, Beschleunigungswerte und Lenkwinkel wurden für jedes Bild der Aufnahmen gespeichert. Für das Training von DRONET werden

nur die Bilder der Mittelkamera und der jeweilige Lenkwinkel genutzt.

Zusätzlich hat das Team der ETH Zürich eigene Aufnahmen mithilfe eines Fahrrades im Straßenverkehr gemacht und diese Aufnahmen manuell mit einer Kollisionswahrscheinlichkeit versehen. Wie bereits erwähnt hat das Netzwerk dementsprechend zwei verschiedene Outputs.

Für diese Arbeit ist aber nur der Lenkwinkel von Interesse, Kollision spielt als Szenario keine Rolle. Im Entwurf werden dementsprechend Anpassungen gemacht.

Es stellte sich heraus, dass das Modell hervorragend generalisierte und eine Drohne sicher durch ein Straßenszenario steuern konnte, wobei das Szenario sich deutlich von den gelernten Unterschied. Diese Eigenschaft von DRONET möchte ich mir im folgenden zu Nutze machen und auf dieser Basis ein Steuerungsmodell für ein RC-Fahrzeug entwickeln.

Die HAW nimmt bereits seit einigen Jahren am „Carolo-Cup“ teil, einem Wettbewerb der Technischen Universität Braunschweig. Hier treten Teams einiger deutscher Hochschulen mit RC-Fahrzeugen (Maßstab 1:10) in verschiedenen Disziplinen des autonomen Fahrens gegeneinander an. Der Wettbewerb findet jährlich in Braunschweig auf einem vorbereiteten Kurs statt. Eine hauptsächlich von den HAW Studenten Nils Schönherr und Gunnar Wolfram aufgebaute Plattform, zu sehen in Abbildung 4.1, dient dieser Arbeit als Testplattform. Zum entwickeln der Fahrzeuge steht an der HAW eine Teststrecke zur Verfügung, verschiedene Fahrzeugplattformen sind in der Entwicklung.

Das Ziel dieser Bachelorarbeit ist, an einem konkreten Anwendungsfall zu zeigen, dass ein Fahrzeug autonom einen Streckenkurs abfahren kann, indem ein neuronales Netz live Bilder der Strecke auswertet und Lenkinformationen für das Fahrzeug berechnet, schematisch dargestellt in Abbildung (3.2). Da aktive Teams der HAW im Carolo-Cup aktuell klassische (Bildbasierte-) Navigationsansätze verfolgen (Kapitel 1.1), soll die Arbeit auch zeigen, wie eine nächste Generation der Fahralgorithmen für den Carolo-Cup aussehen kann.

Die autonome Fahrleistung auf der Teststrecke ist das Hauptaugenmerk, sie zu messen ist zu analysieren ist Bestandteil der Arbeit.

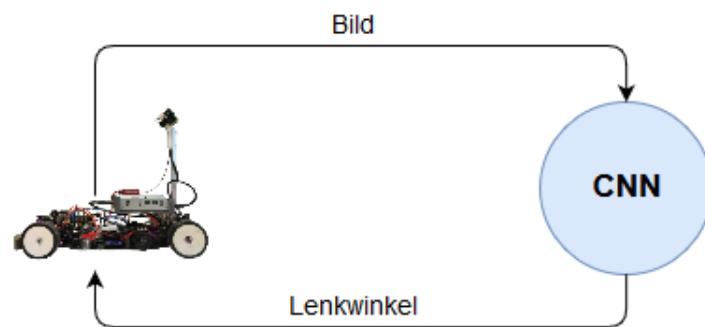


Abbildung 3.2: Einfacher schematischer Aufbau

4 Entwurf

Hier wird alles erläutert, was ich technisch gemacht habe, siehe Auflistung

Kenn-Daten von DroNet (Berechnungszeit, Parameter Layer)

Adaption auf das Carolo Cup Fahrzeug

Performance des Netzes in bestimmten Metriken ist nicht interessant, da es um die Adaption auf Carolo Teststrecke geht.

Fahren auf der Strecke

Hervorheben, welche Teile des DroNet Codes ich weiterverwende. Hard Mining, Auswertungsfunktionen, Architektur

Änderungen an der Architektur des Netzes Lernarchitektur (Pipeline) Steuerungsarchitektur Bilder mit Steuerdaten (Verarbeitungspipeline) UND VERDOPPELUNG DER DATEN Fahrzeug (Kamera, Rechner etc.) Strecke Training Performance (Rechenzeit) bei prediction auf dem Fahrzeug Kommunikation zwischen C und pYthon

BILD der STrecke

4.1 Carolo-Cup

aufgabenstellung beim carolocp haus eigene strecke etc

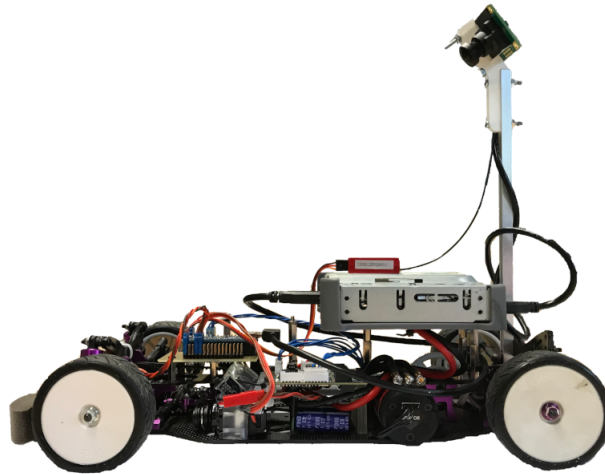


Abbildung 4.1: Das Carolo-Cup Fahrzeug

4.2 Die Strecke

4.3 Das Fahrzeug

Das Fahrzeug, was von einem Carolo-Cup Team der HAW aufgebaut wurde, wird hier vorgestellt.

Kurzer Blick auf Self driving car steering angle4 prediction und berkeley (large scale video sets) (vielleicht auch SPÄTER)

5 Szenarien

1. Auto mit Dronet 2. Auto mit adaptiertem Netz 3. Auswertung von Bildern zum be-
ripsiel aus dem Netz (zeigen dass "Kurven"features erlent wurden

6 Auswertung und Zusammenfassung

Hier werden die Szenarien ausgewertet, miteinander verglichen und verschiedene Metriken in Tabellen angegeben

MAchbarkeit gezeigt, Optimierungsmöglichkeiten aufzeigen

7 Resümee

Hier wird über die Arbeit nachgedacht, was war einfach/schwer, was für Probleme gab es und was kann man besser und anders machen?

[2] [3]

Literaturverzeichnis

- [1] BOJARSKI, Mariusz ; DEL TESTA, Davide ; DWORAKOWSKI, Daniel ; FIRNER, Bernhard ; FLEPP, Beat ; GOYAL, Prasoon ; JACKEL, Lawrence D. ; MONFORT, Mathew ; MULLER, Urs ; ZHANG, Jiakai u. a.: End to end learning for self-driving cars. In: *arXiv preprint arXiv:1604.07316* (2016)
- [2] CHOLLET, F.: *Deep Learning mit Python und Keras: Das Praxis-Handbuch vom Entwickler der Keras-Bibliothek*. mitp-Verlag, 2018 (mitp Professional). – URL <https://books.google.de/books?id=ouVcDwAAQBAJ>. – ISBN 9783958458406
- [3] GOODFELLOW, Ian ; BENGIO, Yoshua ; COURVILLE, Aaron: *Deep Learning*. MIT Press, 2016. – <http://www.deeplearningbook.org>
- [4] HE, Kaiming ; ZHANG, Xiangyu ; REN, Shaoqing ; SUN, Jian: Deep Residual Learning for Image Recognition. In: *CoRR* abs/1512.03385 (2015). – URL <http://arxiv.org/abs/1512.03385>
- [5] KRIZHEVSKY, Alex ; SUTSKEVER, Ilya ; HINTON, Geoffrey E.: Imagenet classification with deep convolutional neural networks. In: *Advances in neural information processing systems*, 2012, S. 1097–1105
- [6] LOQUERCIO, Antonio ; MAQUEDA, Ana I. ; BLANCO, Carlos R. D. ; SCARAMUZZA, Davide: Dronet: Learning to Fly by Driving. In: *IEEE Robotics and Automation Letters* (2018)
- [7] POMERLEAU, Dean A.: Alvin: An autonomous land vehicle in a neural network. In: *Advances in neural information processing systems*, 1989, S. 305–313
- [8] WALTER, W G.: An imitation of life. In: *Scientific American* 182 (1950), Nr. 5, S. 42–45

Internetquellen

- [I9] *Net-Scale Technologies Inc. Autonomous off-road vehicle control using end-to-end learning, July 2004.* <http://net-scale.com/doc/net-scale-dave-report.pdf>. – Accessed: 2019-03-08
- [I10] *NVIDIA Komponenten des Steuerungssystem.* <https://devblogs.nvidia.com/wp-content/uploads/2016/08/training-624x291.png>. – Accessed: 2019-03-08
- [I11] *Residual Block Schematischer Aufbau.* https://cdn-images-1.medium.com/max/1600/1*D0F3UitQ2l5Q0Ak-tjEdJg.png. – Accessed: 2019-03-10

A Anhang

Glossar

HAW Hamburg Die HAW Hamburg ist die formalige Fachhochschule am Berliner Tor.

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung einer Abschlussarbeit

Gemäß der Allgemeinen Prüfungs- und Studienordnung ist zusammen mit der Abschlussarbeit eine schriftliche Erklärung abzugeben, in der der Studierende bestätigt, dass die Abschlussarbeit „– bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit [(§ 18 Abs. 1 APSO-TI-BM bzw. § 21 Abs. 1 APSO-INGI)] – ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich zu machen.“

Quelle: § 16 Abs. 5 APSO-TI-BM bzw. § 15 Abs. 6 APSO-INGI

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung der Arbeit

Hiermit versichere ich,

Name: _____

Vorname: _____

dass ich die vorliegende Bachelorarbeit – bzw. bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit – mit dem Thema:

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

_____	_____	_____
Ort	Datum	Unterschrift im Original