



(19) Bundesrepublik Deutschland  
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) DE 10 2007 030 345 A1 2008.09.04

(12)

## Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: 10 2007 030 345.0

(22) Anmeldetag: 29.06.2007

(43) Offenlegungstag: 04.09.2008

(51) Int Cl.<sup>8</sup>: **G01C 21/36** (2006.01)  
**G01C 21/34** (2006.01)

(66) Innere Priorität:  
10 2007 010 166.1 28.02.2007

(71) Anmelder:  
NAVIGON AG, 20251 Hamburg, DE

(74) Vertreter:  
advotec. Patent- und Rechtsanwälte, 97080  
Würzburg

(72) Erfinder:  
Katzer, Jochen, 91605 Gallmersgarten, DE

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

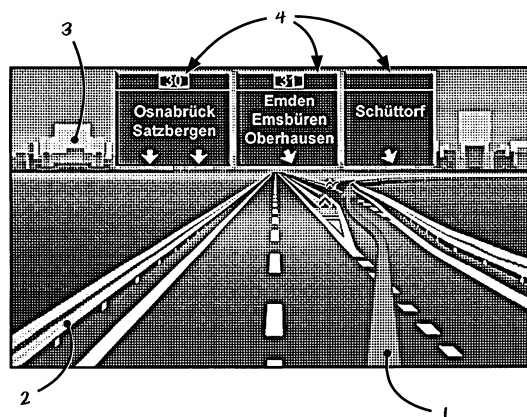
**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

(54) Bezeichnung: **Navigationseinrichtung und Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Navigationseinrichtung zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel. Die Navigationseinrichtung umfasst eine Prozeessoreinrichtung mit Arbeitsspeicher, eine Massenspeichereinrichtung zur Aufnahme einer Datenbank mit geografischen Daten sowie eine Anzeigeeinrichtung.

Die Erfindung zeichnet sich dadurch aus, dass - in Abhängigkeit des Vorliegens einer komplexen Kreuzungssituation auf der Navigationsroute - die komplexe Kreuzungssituation auf der Anzeigeeinrichtung in Form einer einzigen Perspektivdarstellung dargestellt wird.

Die Erfindung ermöglicht einen hohen Grad an Übereinstimmung zwischen der sich dem Nutzer bietenden Sicht auf die reale Straßensituation und der Darstellung des entsprechenden Navigationsmanövers auf dem Bildschirm. Die Grafikausgabe von Navigationsgeräten für den Fall komplexer Kreuzungssituationen lässt sich ggf. auch unabhängig davon verbessern, ob es sich bei einem Navigationsgerät um ein Gerät mit hoher Leistung oder um ein einfaches Gerät handelt.



**Beschreibung**

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Navigationseinrichtung zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel gemäß Patentanspruch 1 sowie ein Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen gemäß Patentanspruch 11.

**[0002]** Bei der Benutzung von Navigationsgeräten, insbesondere bei der Verwendung von Navigationseinrichtungen während der Fahrt mit dem Kraftfahrzeug, tritt das grundsätzliche Problem auf, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers zwischen der realen Situation vor dem Kraftfahrzeug und der Darstellung der Navigationsanweisungen auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts geteilt werden muss.

**[0003]** Dieses Problem ist jedoch gerade dann am gravierendsten, wenn das Kraftfahrzeug sich einer vergleichsweise komplizierten Manöversituation nähert, mit welcher der Fahrer noch nicht vertraut ist. Der Fahrer steht in einer solchen Situation vor dem Dilemma, sowohl die Darstellung auf dem Navigationsschirm erfassen und verstehen zu müssen als auch gleichzeitig die reale Verkehrssituation und Straßenführung im Auge zu behalten. Zudem muss der Fahrer auch noch die übereinstimmenden Merkmale zwischen der Darstellung auf dem Navigationsschirm und der realen Straßensituation erkennen und somit die grafischen Navigationsanweisungen des Navigationsgeräts auf die reale Situation übertragen, um dem richtigen Weg durch die bevorstehende Manöversituation folgen zu können.

**[0004]** Hieraus folgt mit anderen Worten, dass an die Grafikdarstellung von Navigationsgeräten gerade dort besonders hohe Ansprüche zu stellen sind, wo komplexe Kreuzungssituationen intuitiv erfassbar auf dem Bildschirm dargestellt werden sollen.

**[0005]** Aus dem Stand der Technik ist es hierzu gemäß US 5,739,772 bekannt, komplizierte Navigationsmanöver – beispielsweise mit mehreren unmittelbar aufeinander folgenden Abbiegesituationen – als Aneinanderreihung schematischer Pfeildarstellungen auf dem Bildschirm auszugeben. Bei dieser bekannten Lehre werden komplizierte Navigationsmanöver jedoch als eine Abfolge verschiedener Symbole bzw. Pfeile dargestellt, während eine logische bzw. grafische Zusammenfassung des gesamten Navigationsmanövers in eine einzige Darstellung nicht erfolgt.

**[0006]** Insbesondere jedoch werden derartige komplexe Kreuzungssituationen gemäß dieser aus dem Stand der Technik bekannten Lehre lediglich symbolisch dargestellt, so dass für den Fahrer eine intuitive Erkennbarkeit der Übereinstimmung zwischen der Darstellung auf dem Navigationsschirm und der

realen Straßensituation oft schwierig ist.

**[0007]** Mit diesem Hintergrund ist es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Navigationseinrichtung sowie ein Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen zu schaffen, womit die genannten, im Stand der Technik vorhandenen Nachteile und Beschränkungen überwunden werden sollen.

**[0008]** Insbesondere soll die Erfindung für den Nutzer eine besonders einfache und intuitive Erkennbarkeit der Darstellung komplexer Kreuzungssituationen auf dem Bildschirm eines Navigationsgeräts ermöglichen. Dabei soll ein hoher Grad der Übereinstimmung zwischen der sich dem Nutzer im Vorfeld einer komplexen Kreuzung bietenden Sicht auf die reale Straßensituation und der Darstellung des entsprechenden Navigationsmanövers auf dem Bildschirm erzielt werden. Auf diese Weise sollen Komfort und Sicherheit bei der Benutzung von Navigationsgeräten maßgeblich verbessert werden, insbesondere im Vorfeld und während der Routenführung innerhalb komplexer Kreuzungen.

**[0009]** Diese Aufgabe wird durch eine Navigationseinrichtung gemäß Patentanspruch 1 bzw. durch ein Verfahren nach Patentanspruch 11 gelöst.

**[0010]** Bevorzugte Ausführungsformen sind Gegenstand der Unteransprüche.

**[0011]** Die Navigationseinrichtung gemäß der vorliegenden Erfindung dient in an sich zunächst bekannter Weise zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute, insbesondere von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel, und umfasst eine Prozessorrichtung mit Arbeitsspeicher, eine Massenspeichereinrichtung zur Aufnahme einer Datenbank mit geographischen Daten sowie eine Anzeigeeinrichtung.

**[0012]** Erfindungsgemäß zeichnet sich die Navigationseinrichtung jedoch dadurch aus, dass – in Abhängigkeit der räumlichen Relativposition zumindest zweier aufeinander folgender Kreuzungspunkte der Navigationsroute – die aufeinander folgenden Kreuzungspunkte auf der Anzeigeeinrichtung in Form einer einzigen, gemeinsamen Perspektivdarstellung dargestellt sind.

**[0013]** Dies ist insofern vorteilhaft, als komplexe Kreuzungen, z. B. Autobahnkreuze, häufig mehrere unmittelbar aufeinander folgende Abbiegesituationen umfassen, die für den Fahrer bzw. Nutzer des Navigationssystems schwierig zu überblicken sein können, insbesondere dann, wenn er mit der Örtlichkeit nicht vertraut ist.

**[0014]** Aus dem Stand der Technik bekannte, konventionelle Navigationssysteme stellen derartige

komplexe Kreuzungen im Allgemeinen entweder zeitlich aufgelöst hintereinander als Einzelmanöver dar, wodurch sich der für den Nutzer erforderliche Überblick auf der Anzeige der Navigationseinrichtung nicht herstellen lässt. Alternativ werden die komplexen Kreuzungen von herkömmlichen Navigationssystemen lediglich im Rahmen einer konventionellen 2-D-Karten- oder Symboldarstellung angezeigt. Dies überfordert den Benutzer jedoch häufig, da die Symbol- oder Kartendarstellung mit seiner Sichtperspektive nicht übereinstimmt. Dies gilt umso mehr, als das Durchfahren einer komplexen Kreuzung sehr hohe Konzentration auf die Straßensituation verlangt, weshalb vom Nutzer nur sehr wenig Aufmerksamkeit auf die Entschlüsselung einer abstrakten Darstellung auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts gelegt werden kann.

**[0015]** Erfindungsgemäß wird also mit anderen Worten anhand der räumlichen Relativposition – beispielsweise anhand des Abstands – unmittelbar aufeinander folgender Kreuzungspunkte bzw. Abbiegesituationen sowie ggf. anhand weiterer Parameter, wie zu erwartender Fahrzeuggeschwindigkeit oder Straßenklasse, eine Bewertung vorgenommen, ob es erforderlich ist, mehrere sequenzielle Abbiegesituationen zusammenzuziehen und in einer einzigen gemeinsamen Darstellung auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts anzuzeigen.

**[0016]** Ist dies der Fall, so wird eine entsprechende Perspektivdarstellung erzeugt bzw. aus dem Massenspeicher des Navigationsgeräts aufgerufen, die die zusammenzufassenden Abbiegesituationen in einer Übersichtsdarstellung enthält. Dabei stimmt der Blickwinkel der Perspektivdarstellung mit der Sichtperspektive des Nutzers, also insbesondere mit der Perspektive des Fahrers eines Kraftfahrzeugs, überein. Der Nutzer kann daher mit einem Blick auf den Bildschirm des Navigationsgeräts die gesamte komplexe Kreuzung bzw. die gesamte Sequenz der aufeinander folgenden Abbiegesituationen intuitiv erfassen und somit der korrekten Route auch bei schwierigen Manövern in unbekannter Umgebung leicht und sicher folgen.

**[0017]** Zur Verwirklichung der Erfindung ist es dabei zunächst einmal nicht erheblich, zu welchem Zeitpunkt und auf welche Weise die Ermittlung und Bewertung der Charakteristika einer Kreuzungssituation erfolgt. Insbesondere kann eine Ermittlung und Bewertung der räumlichen Relativposition aufeinander folgender Kreuzungspunkte und die davon abhängige Entscheidung, ob eine mehrere Kreuzungspunkte umfassende, einheitliche Perspektivdarstellung zu erstellen ist, bereits im Vorfeld im Rahmen der Erstellung einer Straßenkarte erfolgt sein. In diesen Fall ist die Navigationseinrichtung dazu eingerichtet, zu einem bestimmten Zeitpunkt vor dem Erreichen der entsprechenden komplexen Kreuzungssituation die

im Vorfeld vorbereitete bzw. erstellte Perspektivdarstellung abzurufen und auf dem Bildschirm anzuzeigen.

**[0018]** Dies ist insbesondere insofern vorteilhaft, als auf diese Weise die potenziell rechenaufwändige Erstellung einer in hohem Maße realistischen Perspektivdarstellung nicht mittels der begrenzten Hardware- und Softwareressourcen der Navigationseinrichtung erfolgen muss, sondern anhand eines entsprechend ausgelegten Rechnersystems beim Herausgeber der Straßenkarte bzw. dem Navigationssystemhersteller und/oder einem Hersteller von Zusatzdaten zu herkömmlichen Straßenkarten erfolgen kann. So können äußerst hochwertige Perspektivdarstellungen der komplexen Kreuzungssituation bereits herstellerseitig erzeugt bzw. vorbereitet werden und zusammen mit der Straßenkarte auf dem Massenspeicher der Navigationseinrichtung abgelegt werden.

**[0019]** Gemäß alternativer Ausführungsformen der Erfindung kann jedoch auch die Navigationseinrichtung selbst zur Ermittlung und Bewertung der räumlichen Relativposition zumindest zweier Kreuzungspunkte oder weiterer Charakteristika einer komplexen Kreuzungssituation und/oder zur Erstellung der entsprechenden Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzungssituation eingerichtet sein.

**[0020]** Unabhängig davon jedoch, durch welches Gerät und auf welche Weise die Perspektivdarstellung erstellt wird, sieht eine weitere Ausführungsform der Erfindung vor, dass die Perspektivdarstellung anhand einer fotografischen oder videografischen Aufnahme der realen Abbiegesituationen erstellt ist.

**[0021]** Im Gegensatz zu komplett virtuell erzeugten Perspektivdarstellungen lässt sich auf diese Weise gewährleisten, dass die von der Navigationseinrichtung ausgegebenen Perspektivdarstellungen sehr präzise mit der realen Situation übereinstimmen. Zudem lässt sich auf diese Weise gegenüber dem komplett virtuellen Rendering der Perspektivdarstellungen die ggf. erforderliche Rechenleistung reduzieren.

**[0022]** Gemäß einer alternativen Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, dass die Perspektivdarstellung anhand einer dreidimensional und/oder fotorealistisch gerenderten Aufnahme der realen Abbiegesituation erstellt ist. Diese Alternative hat den Vorteil, dass auch ohne eigens vorliegende oder zu erstellende Foto- oder Videoaufnahmen realitätsnahe bzw. hyperrealistische dreidimensionale Darstellungen oder Perspektivdarstellungen erzeugt werden können.

**[0023]** Eine weitere Ausführungsform der Erfindung sieht vor, dass die Perspektivdarstellung grafische Kurven bzw. im Wesentlichen durchgehende Pfeile zur Verdeutlichung der vorgegebenen Route um-

fasst. Auf diese Weise lässt sich die vom Nutzer zu verfolgende Route komplett perspektivisch sowie durchgängig visualisieren, auch dann, wenn die Route mehrere aufeinander folgende Abbiegesituationen umfasst. Dies ist ein wesentlicher Vorteil gegenüber dem Stand der Technik, bei dem bisher nur eine separate Pfeildarstellung einzelner sukzessiver Manöver erfolgt, nicht jedoch eine durchgehende Visualisierung der zu folgenden Fahrspur über mehrere sukzessive Manöver.

**[0024]** Gemäß einer weiteren Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, dass die Perspektivdarstellung selbst statisch ist und auf dem Bildschirm der Navigationseinrichtung mit einem beweglichen grafischen Element überlagert ist, wobei das grafische Element den aktuellen Standort des Nutzers bzw. der Navigationseinrichtung symbolisiert.

**[0025]** Dies ist vorteilhaft, da der Nutzer somit auch während der (vorübergehend) statischen Anzeigedauer der Perspektivdarstellung auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts seine eigene Position und deren Veränderung auf dem Navigationsbildschirm leicht identifizieren und nachverfolgen kann. Bei diesem grafischen Element kann es sich insbesondere um eine Positionsdarstellung des Fahrzeugs, aber auch um einen Fortschrittsbalken, der die Annäherung an das Manöver charakterisiert, handeln.

**[0026]** Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, dass die Perspektivdarstellung auf dem Bildschirm der Navigationseinrichtung weitere grafische Elemente, insbesondere Schilder, Brücken, Unterführungen, Points of Interest, Icons, Gebäudesilhouetten, Landschaftsmerkmale, oder eine Reliefdarstellung des Geländemodells entsprechend der realen Umgebung der Abbiegesituation bzw. der komplexen Kreuzung umfasst.

**[0027]** Auf diese Weise ergibt sich der Vorteil einer besonders realistischen Darstellung insbesondere komplexer Abbiegesituationen, da der Nutzer sowohl in der realen Straßensituation als auch auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts die entsprechend hervorstechenden Umgebungsmerkmale vorfindet und diese somit zur besseren Orientierung heranziehen kann.

**[0028]** Vorzugsweise sind dabei die weiteren grafischen Elemente unabhängig von der Perspektivdarstellung erzeugt und modular gespeichert. Hierdurch wird zunächst einmal Speicherplatz gespart, und es ergibt sich der Vorteil einer weitgehenden Vereinheitlichung der weiteren grafischen Elemente, die so jeweils nur in einer oder wenigen Standardkonfigurationen erzeugt bzw. gespeichert werden müssen. Je nach Bedarf können die separat gespeicherten weiteren grafischen Elemente sodann abgerufen und mit

der Perspektivdarstellung modular bzw. in Form eines grafischen Baukastensystems überlagert werden.

**[0029]** In Abhängigkeit der Annäherung an die jeweilige Abbiegesituation kann zudem vorgesehen sein, dass die weiteren grafischen Elemente, z. B. Schilder oder Brücken, mit zunehmender Größe dargestellt werden, was dank der als statischer Hintergrund dargestellten Perspektivdarstellung nur geringe Rechenleistung erfordert, trotzdem jedoch die Annäherung an die bevorstehende komplexe Kreuzungssituation für den Nutzer visualisiert.

**[0030]** Vorzugsweise weisen die weiteren grafischen Elemente überdies jeweils einen transparenten Bildhintergrund auf. Auf diese Weise kann eine einfache und nahtlose Überlagerung der weiteren grafischen Elemente und der Perspektivdarstellung bzw. der Straßensilhouette – unabhängig von Form, Größe oder grafischer Komplexität der weiteren grafischen Elemente – erfolgen.

**[0031]** Die Erfindung betrifft ferner ein Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen durch eine zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel eingerichtete Navigationseinrichtung. Dabei umfasst die Navigationseinrichtung zunächst einmal eine Prozessoreinrichtung mit Arbeitsspeicher, eine Massenspeichereinrichtung zur Aufnahme einer geographischen Datenbank, eine Anzeigeeinrichtung sowie ferner eine in den Arbeitsspeicher bzw. in die Prozessoreinrichtung aufnehmbare Navigationssoftware.

**[0032]** Das erfindungsgemäße Verfahren umfasst dabei die nachfolgend dargestellten Verfahrensschritte.

**[0033]** Zunächst einmal erfolgt in einem ersten Verfahrensschritt a) – im Rahmen der Erstellung einer digitalen Straßenkarte – eine Bewertung und Überprüfung auf Vorliegen einer komplexen Kreuzungssituation. Dies kann insbesondere anhand des Abstands zwischen mehreren entlang einer Navigationsroute aufeinander folgenden Einzelmanövern, anhand der zu erwartenden Fahrzeuggeschwindigkeit, der Straßenklasse oder anhand anderer in der Straßenkarte vorhandener Kreuzungsattribute erfolgen.

**[0034]** Bei positivem Ergebnis der Überprüfung und Bewertung aus Verfahrensschritt a) wird in einem weiteren Verfahrensschritt b) sodann auf Basis von Fotos, Videos und/oder Renderings zumindest eine Abbildung der die aufeinander folgenden Kreuzungssituationen umfassenden Straßensituation erstellt.

**[0035]** Nachfolgend wird in einem weiteren Verfahrensschritt c) auf Basis der in Verfahrensschritt b) er-

zeugten zumindest eine Abbildung eine grafische Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzungssituation erstellt.

**[0036]** In weiteren Verfahrensschritten d) bzw. e) erfolgt anschließend die Zuordnung einer geografischen Positionsinformation zu der Perspektivdarstellung und die Referenzierung der Perspektivdarstellung auf einer digitalen Straßenkarte am Ort der geografischen Positionsinformation. Auf diese Weise wird die zuvor erzeugte Perspektivdarstellung mit einer bestimmten geographischen Position verknüpft, so dass bei der Annäherung an die entsprechende geographische Position die zugehörige Perspektivdarstellung abgerufen werden kann.

**[0037]** Dies erfolgt in einem weiteren Verfahrensschritt f), bei dem während der Navigationsfahrt durch die Navigationseinrichtung überprüft wird, ob eine komplexe Kreuzungssituation bevorsteht oder ob einem bevorstehenden Navigationsmanöver – bzw. dessen geographischer Position – eine entsprechende Perspektivdarstellung zugeordnet ist. Ist dies der Fall, so erfolgt in einem weiteren Verfahrensschritt g) die Ausgabe der Perspektivdarstellung auf der Anzeigeeinrichtung des Navigationsgeräts.

**[0038]** Dies bedeutet mit anderen Worten, dass im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens komplexe Kreuzungssituationen anhand von Aufnahmen der realen Straßensituation bzw. anhand von Renderings in entsprechende grafische Perspektivdarstellungen umgesetzt und abgespeichert werden. Dabei erfolgt die Erzeugung der grafischen Perspektivdarstellungen von komplexen Kreuzungssituationen infolge einer Bewertung beispielsweise der räumlichen Relativposition unmittelbar aufeinander folgender Abbiegesituationen, der tatsächlichen oder zu erwartenden Fahrzeuggeschwindigkeit, der Straßenklasse und/oder weiterer Charakteristika zur Klassifizierung von komplexen Kreuzungssituationen. Anhand dieser Bewertung wird ermittelt, ob es erforderlich ist, eine komplexe Kreuzung oder mehrere aufeinander folgende Abbiegesituationen in einer gemeinsamen Perspektivdarstellung anzuzeigen. Ist dies der Fall, so wird eine Perspektivdarstellung erzeugt, die die Abbiegesituationen bzw. die komplexe Kreuzung in einer einzigen Übersichtsdarstellung zusammenfasst.

**[0039]** Das erfindungsgemäße Verfahren lässt sich dabei zunächst einmal verwirklichen, unabhängig davon, nach welchen Kriterien eine Kreuzungssituation als komplexe Kreuzungssituation bewertet wird. Gemäß einer besonders bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens umfasst die komplexe Kreuzungssituation jedoch zumindest zwei aufeinander folgende Abbiegesituationen bzw. Kreuzungspunkte. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass gerade die für den Nutzer besonders diffizilen Situa-

tionen mit mehreren unmittelbar aufeinander folgenden Spurwechseln oder Abbiegevorgängen in einer einheitlichen und anschaulichen Übersichtsdarstellung gezeigt werden können, so dass der Nutzer die reale Situation und die Bildschirmdarstellung miteinander abgleichen und so weitgehend intuitiv seinen Weg durch die komplexe Kreuzung finden kann.

**[0040]** Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens werden im Rahmen der fotografischen, videografischen oder gerenderten Abbildungserzeugnisse im Verfahrensschritt b) zusätzlich relevante Charakteristika der Abbiegesituation bzw. der komplexen Kreuzung erfasst. Hierunter fallen insbesondere die jeweilige Anzahl der Fahrspuren, etwaiger Links/Rechts-Verkehr, Schilder und deren Beschriftungen, geometrische Eigenschaften der Fahrspuren, Umgebungsmerkmale und/oder Überführungs- bzw. Unterführungssituationen wie insbesondere Brücken.

**[0041]** Auf diese Weise kann die dreidimensionale bzw. Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzung besonders realitätsgetreu ausgestaltet werden, indem bei der Erzeugung der Perspektivdarstellung zusätzliche relevante Charakteristika in die Perspektivdarstellung eingearbeitet werden. Hierdurch wird die schnelle und intuitive Wiedererkennbarkeit und der Abgleich der Perspektivdarstellung mit der realen Straßensituation durch den Nutzer gewährleistet, und die Gefahr der Ablenkung durch komplizierte Darstellungen auf dem Navigationsbildschirm wird weiter verringert.

**[0042]** Das erfindungsgemäße Verfahren lässt sich weiterhin unabhängig davon verwirklichen, wo, wann, und auf welche Weise die Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzung erzeugt wird, solange die Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzung geographisch zugeordnet werden kann, so dass die Perspektivdarstellung während des Durchfahrens der Route rechtzeitig abgerufen und angezeigt werden kann.

**[0043]** Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung wird die Perspektivdarstellung im Vorfeld der eigentlichen Grafikausgabe des Navigationsgeräts auf einem separaten System gerendert und in der Datenbank der Navigationseinrichtung gespeichert. Auf diese Weise wird insbesondere Prozessleistung der Navigationseinrichtung eingespart, da bedarfsweise auf die bereits vorgefertigten, gespeicherten Perspektivdarstellungen zugegriffen werden kann. Die gespeicherten Perspektivdarstellungen müssen beim Durchfahren der Route somit nur noch rechtzeitig abgerufen und auf den Bildschirm der Navigationseinrichtung gebracht werden. Dank dieser Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens können insbesondere auch einfache bzw. Low-End-Navigationssysteme ohne Weiteres hoch-

wertige bzw. fotorealistische Perspektivdarstellungen von komplexen Kreuzungen ausgeben.

**[0044]** Eine alternative Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens sieht hingegen vor, dass die Erzeugung der Perspektivdarstellung im Verfahrensschritt g) zur Laufzeit der Navigation bzw. des Grafik-Rendering erfolgt. Dies bedeutet mit anderen Worten, dass die Perspektivdarstellung durch das Navigationsgerät selbst anhand von in der Datenbank des Navigationsgeräts gespeicherten Daten oder Grafikbausteinen erzeugt wird.

**[0045]** Unabhängig davon, ob die Perspektivdarstellung im Vorfeld auf einem separaten System beispielsweise des Navigationsanbieters oder aber durch das Navigationsgerät selbst während der Navigation erzeugt wird, ist gemäß einer besonders bevorzugten Ausführungsform der Erfindung vorgesehen, dass die Perspektivdarstellung bei ihrer Erzeugung modular aus grafischen Einzelementen zusammengesetzt wird. Dabei umfassen die grafischen Einzelemente insbesondere Straßengeometrie, Brücken, Unterführungen, Schilder, Points of Interest, Icons, Gebäudesilhouetten und/oder Landschaftsmerkmale.

**[0046]** Auf diese Weise wird zunächst einmal Speicherplatz sowie Rechenleistung eingespart, und die weiteren grafischen Elemente lassen sich weitgehend vereinheitlichen. Zudem müssen die weiteren grafischen Elemente so jeweils nur noch in wenigen Standardkonfigurationen erzeugt bzw. gespeichert werden und können sodann je nach Bedarf miteinander im Sinne eines grafischen Modulbaukastens kombiniert werden, um so die Perspektivdarstellung zu erzeugen.

**[0047]** Dabei kann entweder die gesamte Perspektivdarstellung modular aus Einzelbausteinen erzeugt werden, oder aber es können bedarfsweise nur bestimmte Elemente, wie beispielsweise Schilder und Routenführungspfeile, über die ansonsten inklusive Hintergrund, Straßengeometrie und Brücken/Unterführungen fertig abgespeicherten Perspektivdarstellungen gelegt werden.

**[0048]** Denkbar ist auch, dass bestimmte grafische Elemente, insbesondere Schilder oder Brücken, bei zunehmender Annäherung an die jeweilige Manöversituation auch mit zunehmender Größe dargestellt werden, ohne dass jedoch die Perspektivdarstellung bzw. die Darstellung der Straßengeometrie selbst verändert werden muss. Auf diese Weise lässt sich die Annäherung an die Manöversituation einfach visualisieren, ohne dass der gesamte Bildschirminhalt ständig neu zu berechnen ist.

**[0049]** Vorzugsweise weisen dabei die grafischen Einzelemente einen transparenten Bildhintergrund

auf, wodurch sich eine Möglichkeit zur einfachen und nahtlosen Überlagerung der grafischen Einzelemente unabhängig von deren Form, Größe und grafischen Komplexität zu der kompletten Perspektivdarstellung ergibt.

**[0050]** Gemäß einer weiteren Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens ist vorgesehen, dass die grafischen Einzelemente mit austauschbaren Anzeigeformaten versehen sind. Derartige Anzeigeformate – auch als sog. "Skins" bezeichnet – die insbesondere die jeweils verwendeten Farben, Füllmuster, Texturen, Strichbreiten, Schriftarten/-Farben und -Größen betreffen, können dank dieser Ausführungsform übergreifend angepasst bzw. verändert werden. Auf diese Weise entspricht jedes einzelne grafische Element und damit auch die fertige Perspektivdarstellung dem jeweils gewählten Anzeigeformat, ohne dass hierzu die grafischen Elemente aufwändig einzeln gerendert werden müssten. Hierdurch ergibt sich eine einfache Anpassungsmöglichkeit des Aussehens der Gesamtgrafik an die jeweils spezifischen Randbedingungen, wie beispielsweise Tag-/Nacht-darstellung, Kundenpräferenzen und dergleichen.

**[0051]** Nach einer weiteren Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens ist vorgesehen, dass im Verfahrensschritt g) zumindest ein Schild als grafisches Einzelement während der Routenführung bzw. zur Laufzeit des Renderings der Perspektivdarstellung aus einer gespeicherten Textdatei erzeugt wird.

**[0052]** Diese Ausführungsform der Erfindung besitzt insbesondere den Vorteil eines extrem geringen Speicherplatzbedarfs bei gleichzeitig realitätsgetreuer grafischer Darstellung von Straßenschildern mit im Wesentlichen beliebigem Textinhalt. Die Ausführungsform bedeutet mit anderen Worten, dass die anzuzeigenden Schilder nicht in Form von Grafikdateien abgespeichert sind, sondern dass lediglich Merkmale der Schilder, wie insbesondere der Schildertext, ggf. aber auch weitere Merkmale wie insbesondere die Größe der Schilder, auf den Schildern angezeigte Symbole, Farben usw., in Form von Beschreibungsdateien bzw. Textdateien abgespeichert sind. Die eigentliche Schildergrafik wird sodann bedarfsweise aus den gespeicherten Attributen erzeugt.

**[0053]** Wahlweise kann auch ein bestimmter Umfang beispielsweise besonders häufig vorkommender Schilder als fertig vorgenerierte Grafik abgespeichert sein, wobei dann zusätzlich anzuzeigende Schilder beim Fehlen einer vorgenerierten Grafik aus den entsprechenden Beschreibungsdateien erzeugt und gerendert werden. Es kann also sowohl die grafische als auch die textbasierte Erzeugung bzw. Darstellung von Schildern parallel vorgesehen sein.

**[0054]** Betreffend die Darstellung der Schilder ist

gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens vorgesehen, dass im Verfahrensschritt g) nur dasjenige Hinweisschild dargestellt wird, das auf eine vom Nutzer zu folgende Fahrspur bzw. Abzweigung hinweist. Auf diese Weise ergibt sich eine bessere und erleichterte Übersicht über die Bildschirmdarstellung für den Nutzer, da die für die Route nicht relevanten Schilder ausgeblendet werden können. Alternativ dazu können auch sämtliche in der realen Straßensituation vorhandene Schilder dargestellt werden, wobei dasjenige Hinweisschild, das auf die zu folgende Fahrspur bzw. Abzweigung hinweist, gegenüber den anderen vorhandenen, jedoch vorliegend weniger relevanten Schildern hervorgehoben dargestellt ist. Auf diese Weise lässt sich eine noch bessere Übereinstimmung der auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts dargestellten Gesamtsituation mit der realen Straßensituation erreichen, ohne dass dadurch die Eindeutigkeit der Perspektivdarstellung in Bezug auf die zu folgende Route leidet.

**[0055]** Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens ist vorgesehen, dass die Perspektivdarstellung im Verfahrensschritt f) in Übereinstimmung mit der gewählten bzw. zu folgenden Navigationsroute mit zumindest einer durchgehenden grafischen Kurve bzw. zumindest einem durchgehenden Pfeil überlagert wird.

**[0056]** Auf diese Weise lässt sich die vom Nutzer zu verfolgende Route durchgängig perspektivisch visualisieren, auch dann, wenn sie mehrere aufeinander folgende Abbiegesituationen umfasst. Die Perspektivdarstellung wird dabei mit demjenigen Pfeil überlagert, welcher der gewählten Route im Navigationssystem entspricht. Dabei können für ein und dieselbe Kombination aus Eingang und Ausgang der komplexen Kreuzung auch mehrere Kurven bzw. Pfeile gespeichert sein bzw. angezeigt werden, sofern mehrere zulässige Wege vom Eingang zum Ausgang der komplexen Kreuzung bestehen.

**[0057]** Die Auswahl zwischen mehreren vorhandenen grafischen Fahrkurven bzw. mehreren zu folgenden Pfeilen kann dabei beispielsweise anhand der tatsächlich gewählten Fahrspur zum Zeitpunkt des Eintritts in die komplexe Kreuzung erfolgen. Wahlweise können aber auch alle vorhandenen und mit der zu folgenden Route übereinstimmenden Routenführungspfeile gleichzeitig und spurgenaue angezeigt werden. Dies bedeutet, dass für jede Fahrspur, die mit der zu folgenden Route übereinstimmt, ein eigener Pfeil dargestellt wird, während hingegen die Routenführungspfeile derjenigen Fahrspuren, die nicht zum aktuellen Manöver passen, ausgeblendet werden.

**[0058]** Auf diese Weise erkennt der Nutzer sofort, ob mehrere Fahrspuren zur Verfügung stehen, aus

denen er wählen kann, ohne das aktuelle Manöver bzw. die Route zu verlassen. Zudem erhält der Nutzer sofort einen unmittelbaren Überblick darüber, ob er sich auf einer der ggf. mehreren zulässigen Spuren befindet, was mit einem entsprechenden Sicherheitsgewinn für den Nutzer verbunden ist.

**[0059]** Eine weitere bevorzugte Ausführungsform der Erfindung sieht vor, dass die Perspektivdarstellung im Wesentlichen statisch ist, jedoch mit einem beweglichen grafischen Element überlagert wird. Dabei symbolisiert das bewegliche grafische Element den aktuellen Standort des Nutzers bzw. der Navigationseinrichtung. Auf diese Weise kann der Nutzer nicht nur während der normalen Navigation, sondern auch während der vorübergehenden Anzeigedauer einer im Wesentlichen statischen Perspektivdarstellung seine eigene Position und deren Veränderung auf dem Navigationsbildschirm besser erkennen.

**[0060]** Eine weitere, besonders bevorzugte Ausführungsform der Erfindung sieht vor, dass die relevanten Charakteristika der komplexen Kreuzung im Dateinamen der Perspektivdarstellung codiert sind. Dies hat den entscheidenden Vorteil, dass der Zugriff auf die jeweils – in Bezug auf eine bestimmte komplexe Kreuzung – benötigte Perspektivdarstellung in jedem Fall eindeutig erfolgen kann, unabhängig davon, ob die Perspektivdarstellung fertig generiert im Speicher des Navigationsgeräts vorliegt oder aber während der Laufzeit der Navigation aus grafischen Einzелеlementen zusammengestellt oder gerendert wird.

**[0061]** Mit anderen Worten kann eine zu einer komplexen Kreuzung gehörige Perspektivdarstellung somit lediglich durch Bezugnahme auf den entsprechenden Dateinamen entweder direkt aufgerufen werden (wenn die Grafik bereits fertig im Massenspeicher des Navigationsgeräts vorliegt), oder aber es kann – ebenfalls lediglich durch Aufruf des Dateinamens – die Erstellung der entsprechenden Perspektivdarstellung in Gang gesetzt werden (wenn noch keine entsprechende fertige Grafik vorliegt).

**[0062]** Im Folgenden wird die Erfindung anhand lediglich Ausführungsbeispiele darstellender Zeichnungen näher erläutert.

**[0063]** Es zeigen

**[0064]** [Fig. 1](#) in schematischer Darstellung ein Beispiel für eine durch die erfindungsgemäße Navigationseinrichtung bzw. das erfindungsgemäße Verfahren erzeugte Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

**[0065]** [Fig. 2](#) in einer [Fig. 1](#) entsprechenden Darstellung ein weiteres Beispiel für eine Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0066] [Fig. 3](#) in einer [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) entsprechenden Darstellung ein weiteres Beispiel für eine Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0067] [Fig. 4](#) in einer [Fig. 1](#) bis [Fig. 3](#) entsprechenden Darstellung ein weiteres Beispiel für eine Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation auf einem kleineren Navigationsbildschirm;

[0068] [Fig. 5](#) in einer schematischen Darstellung ein Hintergrund-Grafikmodul als Grafikbaustein zur Erstellung einer Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0069] [Fig. 6](#) in einer [Fig. 5](#) entsprechenden Darstellung ein Straßengeometrie-Grafikmodul zur Erstellung einer Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0070] [Fig. 7](#) in einer [Fig. 5](#) und [Fig. 6](#) entsprechenden Darstellung ein Brücken-Grafikmodul zur Erstellung einer Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0071] [Fig. 8](#) in einer [Fig. 5](#) bis [Fig. 7](#) entsprechenden Darstellung ein Schilder-Grafikmodul zur Erstellung einer Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0072] [Fig. 9](#) in einer [Fig. 5](#) bis [Fig. 8](#) entsprechenden Darstellung ein Richtungspfeil-Grafikmodul zur Erstellung einer Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation;

[0073] [Fig. 10](#) in einer [Fig. 5](#) bis [Fig. 9](#) entsprechenden Darstellung die aus den Grafikmodulen gemäß [Fig. 4](#) bis [Fig. 8](#) erstellte Perspektivdarstellung;

[0074] [Fig. 11](#) in einer [Fig. 5](#) bis [Fig. 10](#) entsprechenden Darstellung nochmals die Manöversituation gemäß [Fig. 2](#);

[0075] [Fig. 12](#) in einer schematischen Draufsicht den zu der Manöversituation gemäß [Fig. 11](#) gehörigen Verzweigungsbaum einer Straßenkarte; und

[0076] [Fig. 13](#) eine Eigenschaftstabelle der zu der Manöversituation gemäß [Fig. 11](#) und [Fig. 12](#) gehörigen Perspektivdarstellung zur Definition des Dateinamens für die Perspektivdarstellung.

[0077] [Fig. 1](#) zeigt in schematischer Darstellung ein Beispiel für eine durch die erfindungsgemäße Navigationseinrichtung bzw. das erfindungsgemäße Verfahren dargestellte bzw. erzeugte Perspektivdarstellung einer komplexen Kreuzungssituation.

[0078] Man erkennt, dass die dargestellte Manöversituation zwei unmittelbar aufeinander folgende Navi-

gationsmanöver umfasst. Das erste Manöver besteht in dem Spurwechsel von der A66 auf die A5, wobei dieser erste Spurwechsel zunächst einmal beide anschließenden Fahrtrichtungen der A5 umfasst. Sofort im Anschluss daran liegt eine weitere Abbiegesituation vor, nämlich die Entscheidung, welche Fahrtrichtung der A5 befahren werden soll. Bei der vorliegenden Navigationsroute sei die A5 in Fahrtrichtung Steinbach, Eschborn, Basel zu befahren. Die komplexe Kreuzung gemäß [Fig. 1](#) erfordert somit eine erste Navigationsanweisung bezüglich der Ausfahrt von der A66 auf die zunächst noch gemeinsame Ausfahrt zu den beiden Fahrtrichtungen der A5, und unmittelbar anschließend eine weitere Navigationsanweisung, nämlich auf einer der beiden geradeaus weiterführenden Fahrspuren Richtung A5 Steinbach, Eschborn, Basel zu bleiben.

[0079] Die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 1](#) fasst beide Navigationsanweisungen grafisch zu einer einzigen Perspektivdarstellung zusammen und überlagert die Darstellung der gesamten komplexen Kreuzung mit einem ebenfalls beide Navigationsmanöver umfassenden Richtungspfeil 1. Auf diese Weise kann der Fahrer mit einem Blick die gesamte bevorstehende Situation erfassen und sofort intuitiv die richtige Fahrspur durch die gesamte komplexe Kreuzung wählen.

[0080] Die intuitive Erkennbarkeit der Situation wird dadurch unterstützt, dass die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 1](#) zunächst einmal mit der tatsächlichen Blickhöhe des Fahrers ungefähr übereinstimmt, wodurch sich sowohl auf dem Navigationsbildschirm als auch bei der realen Straßensituation die gleichen perspektivischen Winkel und Fluchtpunkte ergeben.

[0081] Ferner umfasst die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 1](#) eine Reihe von Umgebungsmerkmalen, die sich auch bei der zugehörigen realen Straßensituation wiederfinden. Hierzu gehören insbesondere die erhabenen angedeuteten Leitplanken 2, der die umgebende Landschaft symbolisierende Hintergrund bzw. Horizont 3 sowie die mit der tatsächlichen Beschreibung der Ausfahrt übereinstimmenden grafisch dargestellten Autobahnschilder 4.

[0082] Diese Merkmale der Perspektivdarstellung zusammengenommen führen zu einer in hohem Maße gegebenen Übereinstimmung zwischen der realen Straßensituation und der Darstellung auf dem Bildschirm des Navigationsgeräts, wobei der einzige wesentliche Unterschied zwischen der realen Situation und der Bildschirmdarstellung in der auf dem Bildschirm zusätzlich vorhandenen Pfeildarstellung 1 zur Visualisierung der zu folgenden Fahrspur besteht.

[0083] [Fig. 2](#) zeigt eine ähnliche Kreuzungssituation wie [Fig. 1](#), mit dem Unterschied, dass bei der [Fig. 2](#) zugrundeliegenden Navigationsroute nach der



ersten Ausfahrt von der Autobahn der unmittelbar darauf folgenden weiteren Ausfahrt zu folgen ist. Auch hier wird die durch die komplexe Kreuzung hindurch zu folgende Fahrspur für den Fahrer wieder durch das Zusammenwirken der das gesamte Manöver umfassenden Perspektivdarstellung mit dem überlagerten Richtungspfeil **1** auf einen Blick erkennbar. Im Unterschied zu [Fig. 1](#) wurde bei der Darstellung gemäß [Fig. 2](#) städtische Umgebung symbolisierender Hintergrund **3** verwendet, welcher mit der entsprechenden realen Situation der Autobahnausfahrt gemäß [Fig. 2](#) übereinstimmt.

**[0084]** Die in [Fig. 3](#) dargestellte komplexe Kreuzungssituation entspricht im Wesentlichen wieder der Kreuzungssituation gemäß [Fig. 1](#). Im Unterschied zu den [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) sind bei der Darstellung gemäß [Fig. 3](#) noch einige Zusatzinformationen eingeblendet, die insbesondere die aktuell befahrene Strecke **5** sowie eine Bezeichnung der gerade erreichten Abbiegesituation **6** umfassen, ferner ist in die Bildschirmdarstellung gemäß [Fig. 3](#) eine zusätzliche schematische Darstellung der beiden bevorstehenden, sukzessiven Abbiegevorgänge **7** (mit Annäherungsbalken) sowie **8** aufgenommen. Besonders deutlich erkennbar wird in [Fig. 3](#) auch die Form der Anzeige der Schildertafeln. Die dargestellten Verkehrsschilder **4** sind einerseits in hohem Maße realitätsgetreu gerendert, andererseits jedoch halbtransparent ausgeführt, so dass der Nutzer sowohl die Texte auf den Verkehrsschildern **4** lesen als auch gleichzeitig noch den Bildhintergrund wahrnehmen kann.

**[0085]** Die in [Fig. 4](#) gezeigte komplexe Kreuzungssituation entspricht weitestgehend der in [Fig. 3](#) gezeigten Perspektivdarstellung. Der Unterschied zwischen der Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 4](#) und der Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 3](#) besteht im Wesentlichen lediglich darin, dass die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 4](#) für einen kleineren Navigationsbildschirm gerendert wurde. Daher sind bei der Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 4](#) einige Grafikelemente kleiner dargestellt oder komplett weggelassen, um dem Nutzer trotzdem noch die Übersicht über die durch die komplexe Kreuzung zu folgende Route **1** zu ermöglichen.

**[0086]** In den [Fig. 5](#) bis [Fig. 10](#) ist dargestellt, wie gemäß einer Ausführungsform der vorliegenden Erfindung die Perspektivdarstellung modular aus separat erzeugten bzw. gespeicherten Grafikmodulen zusammengesetzt wird. Dabei zeigt [Fig. 5](#) den zu der Umgebung in der Nähe einer Stadt gehörigen städtischen Hintergrund bzw. Horizont, [Fig. 6](#) die zu der aktuellen komplexen Kreuzungssituation gehörige Straßengeometrie, [Fig. 7](#) eine im Fall der aktuellen Kreuzungssituation vorhandene Straßenbrücke, [Fig. 8](#) die ebenfalls zur aktuellen Kreuzungssituation gehörenden Autobahn-Schildertafeln, [Fig. 9](#) die im

Rahmen der aktuellen Kreuzungssituation mit der aktuellen Navigationsroute spurgenaue übereinstimmenden Routenführungspfeile und [Fig. 10](#) schließlich die durch Überlagerung der grafischen Einzelelemente gemäß [Fig. 5](#) bis [Fig. 9](#) gebildete Perspektivdarstellung. Um eine einfache und nahtlose Überlagerung der Grafikmodule auch für den Fall nur geringer zur Verfügung stehender Grafikleistung zu gewährleisten, sind die nicht bildschirmfüllenden Grafikmodule gemäß [Fig. 6](#) bis [Fig. 9](#) freigestellt und mit einem transparenten Hintergrund versehen, beispielsweise im PNG-Grafikformat.

**[0087]** Eine Zusammenschau der [Fig. 11](#) bis [Fig. 13](#) verdeutlicht den Zusammenhang zwischen den relevanten Charakteristika einer kompletten Kreuzung ([Fig. 11](#), vgl. auch [Fig. 2](#)) mit dem zugehörigen Verzweigungsbaum der Straßenkarte gemäß [Fig. 12](#) und der Zusammenstellung des Dateinamens gemäß [Fig. 13](#) zur Identifizierung der zugehörigen Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 11](#).

**[0088]** Man erkennt in der (mit [Fig. 2](#) übereinstimmenden) [Fig. 11](#), dass unmittelbar hintereinander zwei Spurwechsel vorzunehmen sind, um von der Autobahn A31 auf die in der hier vorliegenden Navigationsroute enthaltene Ausfahrt "Schüttorf" zu gelangen. Auf der Straßenkarte gemäß [Fig. 12](#) entspricht dies dem Eintritt in die komplexe Kreuzung an der mit "Link ID 0" bezeichneten Stelle und dem Austritt aus der komplexen Kreuzung an der mit "Link ID 3" bezeichneten Stelle.

**[0089]** Um die zu diesem Fahrtverlauf durch die komplexe Kreuzung gehörige Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 11](#) zu referenzieren, wird gemäß der Tabelle in [Fig. 13](#) ein eindeutiger Dateiname erzeugt. Der unterhalb der Tabelle in [Fig. 13](#) nochmals wiedergegebene Dateiname "0\_3\_3\_12\_4\_A3\_8\_0\_421.png" enthält dabei sämtliche zur Beschreibung der komplexen Kreuzung notwendigen Merkmale, insbesondere die in der Tabelle hervorgehobenen Auswahlwerte, die mit der hier vorliegenden Route durch die komplexe Kreuzung übereinstimmen.

**[0090]** Mit anderen Worten bedeutet dies, dass lediglich durch Aufruf des Dateinamens "0\_3\_3\_12\_4\_A3\_8\_0\_421.png" die komplette Routenführungsgrafik bzw. Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 11](#) auf den Bildschirm gebracht werden kann. Insbesondere ist dies unabhängig davon, ob die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 11](#) bereits fertig vorgeneriert im Massenspeicher des Navigationsgeräts vorliegt oder aber ob die Perspektivdarstellung gemäß [Fig. 11](#) erst zur Laufzeit der Navigation gerendert oder aus einzelnen gespeicherten Grafikmodulen zusammengesetzt wird. In jedem Fall genügt alleine der Dateiname "0\_3\_3\_12\_4\_A3\_8\_0\_421.png", um die Grafik ge-

mäß [Fig. 11](#) auf den Bildschirm des Navigationsgeräts zu bringen.

**[0091]** Im Ergebnis wird somit deutlich, dass dank der Erfindung eine Navigationseinrichtung sowie ein Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen geschaffen wird, welche dem Nutzer eine einfache, rasche und besonders intuitive Übersicht über komplexe Kreuzungssituationen auf dem Bildschirm eines Navigationsgeräts ermöglichen.

**[0092]** Dank der Erfindung lässt sich ein hoher Grad an Übereinstimmung zwischen der sich dem Nutzer bietenden Sicht auf die reale Straßensituation und der Darstellung des entsprechenden Navigationsmanövers auf dem Bildschirm erzielen, und zwar weitgehend unabhängig davon, ob es sich bei einem Navigationsgerät um ein Gerät mit hoher Leistung oder um ein sehr einfaches Gerät handelt. Somit lässt sich die Grafikausgabe von Navigationsgeräten im Fall komplexer Kreuzungssituationen verbessern, wobei gleichzeitig ggf. Hardwarekosten eingespart werden können. Beim Einsatz im Kraftfahrzeug wird dank der verbesserten Führung des Fahrers durch komplizierte Manöver ein Sicherheitsgewinn erzielt.

**[0093]** Die Erfindung liefert im Gebiet der Navigationsgeräte damit auf der Nutzerseite einen grundlegenden Beitrag zur Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit, kann aber auch zur herstellerseitigen Verbesserung der Kosteneffektivität herangezogen werden.

**ZITATE ENTHALTEN IN DER BESCHREIBUNG**

*Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde automatisiert erzeugt und ist ausschließlich zur besseren Information des Lesers aufgenommen. Die Liste ist nicht Bestandteil der deutschen Patent- bzw. Gebrauchsmusteranmeldung. Das DPMA übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.*

**Zitierte Patentliteratur**

- US 5739772 [\[0005\]](#)

### Patentansprüche

1. Navigationseinrichtung zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel, umfassend eine Prozessoreinrichtung mit Arbeitsspeicher, eine Massenspeichereinrichtung zur Aufnahme einer Datenbank mit geographischen Daten sowie eine Anzeigeeinrichtung, **dadurch gekennzeichnet**, dass in Abhängigkeit der räumlichen Relativposition zumindest zweier aufeinander folgender Kreuzungspunkte der Navigationsroute die aufeinander folgenden Kreuzungspunkte auf der Anzeigeeinrichtung in Form einer einzigen, gemeinsamen Perspektivdarstellung dargestellt sind.

2. Navigationseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Navigationseinrichtung zur Bewertung und Ermittlung der räumlichen Relativposition der zumindest zwei Kreuzungspunkte eingerichtet ist.

3. Navigationseinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Navigationseinrichtung zur Erstellung der Perspektivdarstellung eingerichtet ist.

4. Navigationseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung anhand zumindest einer fotografischen oder videografischen Aufnahme der realen Abbiegesituationen erstellt ist.

5. Navigationseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung anhand zumindest einer dreidimensional und/oder fotorealistisch gerenderten Aufnahme der realen Abbiegesituationen erstellt ist.

6. Navigationseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung zumindest eine grafische Kurve bzw. zumindest einen durchgehenden Pfeil (**1**) zur Symbolisierung der vorgegebenen Route umfasst.

7. Navigationseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung statisch ist und mit einem beweglichen bzw. veränderlichen grafischen Element (**7**) überlagert ist, wobei das grafische Element den aktuellen Standort der Navigationseinrichtung symbolisiert.

8. Navigationseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung weitere grafische Elemente, insbesondere Schilder (**4**), Brücken, Unterführungen, Points of Interest, Icons, Gebäudesilhouetten oder Landschaftsmerkmale, in Anlehnung an die reale Umgebung der Abbiegesituation umfasst.

9. Navigationseinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die weiteren grafischen Elemente unabhängig von der Perspektivdarstellung erzeugt und gespeichert sind.

10. Navigationseinrichtung nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass die weiteren grafischen Elemente einen transparenten Bildhintergrund aufweisen.

11. Verfahren zur grafischen Ausgabe von Navigationsanweisungen durch eine zur Ermittlung und Anzeige einer Navigationsroute von einer Fahrzeugposition zu einem Reiseziel eingerichtete Navigationseinrichtung, die Navigationseinrichtung umfassend eine Prozessoreinrichtung mit Arbeitsspeicher, eine Massenspeichereinrichtung zur Aufnahme einer geographischen Datenbank, eine Anzeigeeinrichtung sowie eine in den Arbeitsspeicher bzw. in die Prozessoreinrichtung aufnehmbare Navigationssoftware, das Verfahren aufweisend die nachfolgenden Verfahrensschritte:

- a) im Rahmen der Erstellung einer digitalen Straßenkarte Überprüfung auf Vorliegen einer komplexen Kreuzungssituation;
- b) bei positivem Ergebnis der Überprüfung aus Verfahrenschritt a) Erzeugung zumindest einer fotografischen, videografischen oder gerenderten Abbildung der komplexen Kreuzungssituation;
- c) Erstellung einer grafischen Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzungssituation auf Basis der zumindest einen Abbildung;
- d) Zuordnung einer geographischen Positionsinformation zu der Perspektivdarstellung;
- e) Referenzierung der Perspektivdarstellung auf einer digitalen Straßenkarte am Ort der geographischen Positionsinformation;
- f) Durch die Navigationseinrichtung während der Navigationsfahrt Überprüfung auf Vorliegen einer komplexen Kreuzungssituation bzw. auf Vorhandensein einer der bevorstehenden Kreuzungssituation zugeordneten Perspektivdarstellung; und
- g) bei positivem Ergebnis der Überprüfung aus Verfahrenschritt f) Ausgabe der Perspektivdarstellung der komplexen Kreuzungssituation auf der Anzeigeeinrichtung.

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die komplexe Kreuzungssituation zumindest zwei aufeinander folgende Kreuzungspunkte umfasst.

13. Verfahren nach Anspruch 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, dass im Rahmen der fotografischen, videografischen oder gerenderten Abbildungserzeugung im Verfahrenschritt b) relevante Charakteristika der realen Kreuzungssituation eingeschlossen werden, insbesondere Anzahl der Fahrspuren, Links/Rechts-Verkehr, Schilderbeschriftungen, geometrische Eigenschaften der Fahrspuren

oder Überführungs- bzw. Unterführungssituationen.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung im Vorfeld der Grafikausgabe auf der Anzeigeeinrichtung auf einem separaten System gerendert und in der Datenbank der Navigationseinrichtung gespeichert wird.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung im Verfahrensschritt g) zur Laufzeit des Grafik-Rendering erzeugt wird.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Erzeugung der Perspektivdarstellung modular aus grafischen Einzelelementen erfolgt, wobei die grafischen Einzelelemente insbesondere Straßengeometrie, Brücken, Unterführungen, Schilder (4), Points of Interest, Icons, Gebäudesilhouetten oder Landschaftsmerkmale umfassen.

17. Verfahren nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass die grafischen Einzelelemente einen transparenten Bildhintergrund aufweisen.

18. Verfahren nach Anspruch 16 oder 17, dadurch gekennzeichnet, dass die grafischen Einzelelemente mit austauschbaren Anzeigeformaten versehen sind.

19. Verfahren nach einem der Ansprüche 13 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass im Verfahrensschritt g) zumindest ein Schild (4) als grafisches Einzelelement während der Routenführung bzw. zur Laufzeit des Renderings der Perspektivdarstellung aus einer Textdatei erzeugt wird.

20. Verfahren nach einem der Ansprüche 13 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass im Verfahrensschritt g) nur dasjenige Hinweisschild (4) dargestellt wird, das auf die vom Nutzer zu folgende Fahrspur bzw. Abzweigung hinweist.

21. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdarstellung im Verfahrensschritt g) mit durchgehenden grafischen Kurven bzw. Pfeilen (1) in Übereinstimmung mit der gewählten Navigationsroute überlagert wird.

22. Verfahren nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, dass bei mehreren mit der Route übereinstimmenden Fahrspuren die Überlagerung der Perspektivdarstellung mit den grafischen Kurven bzw. Pfeilen (1) spurgenaue erfolgt.

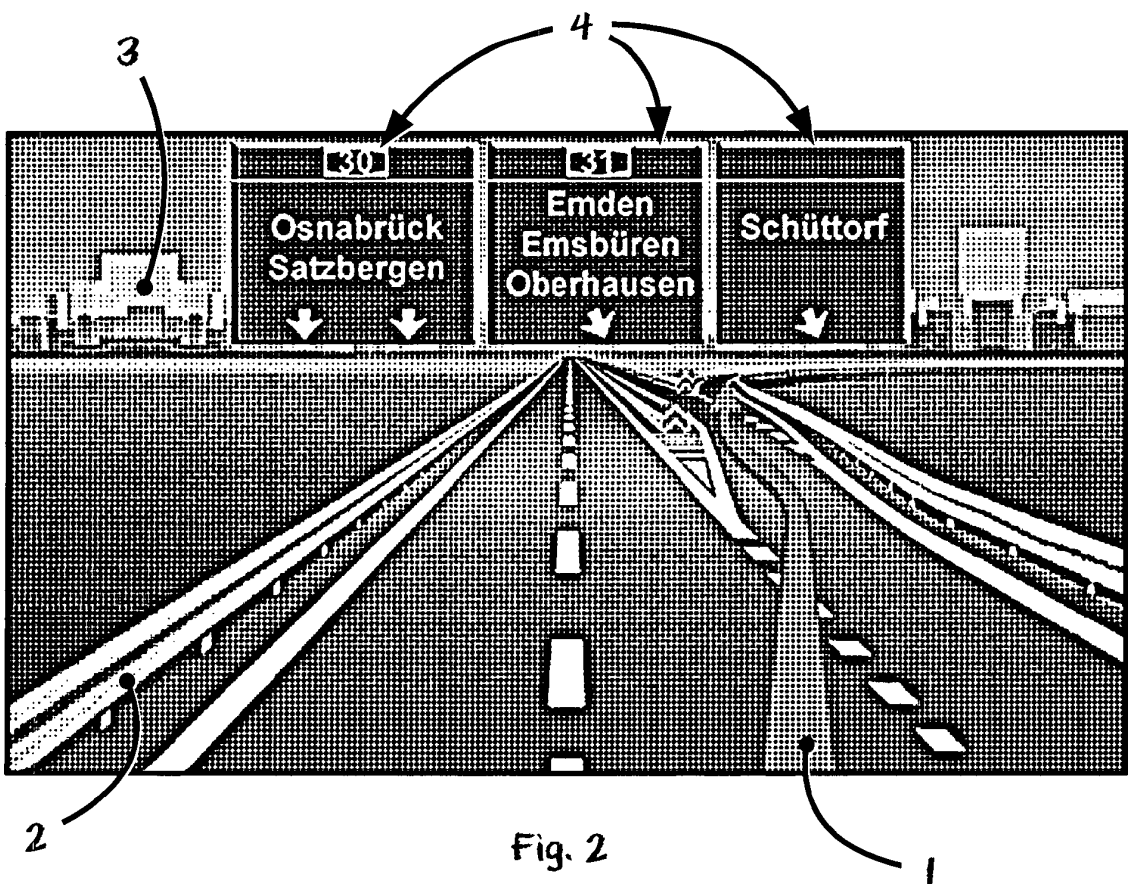
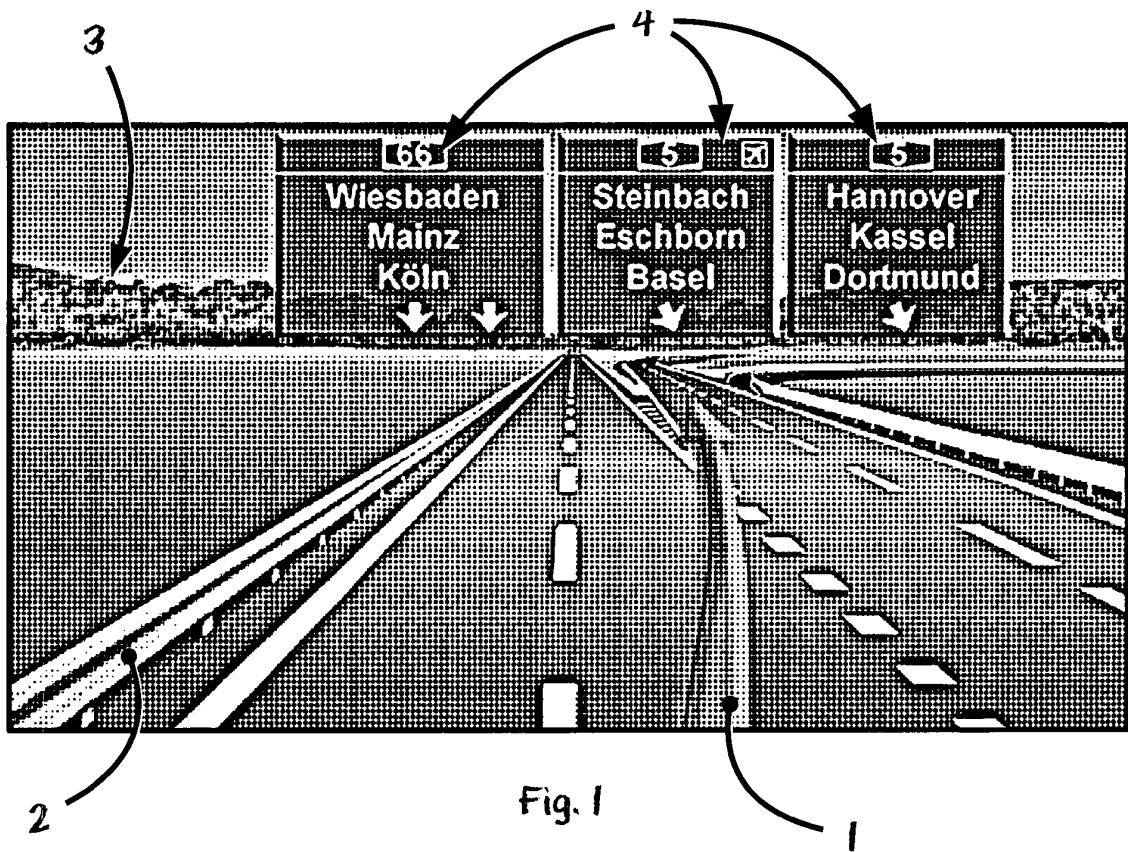
23. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Perspektivdar-

stellung statisch ist und mit einem beweglichen bzw. veränderlichen grafischen Element (7) überlagert wird, wobei das grafische Element den aktuellen Standort der Navigationseinrichtung symbolisiert.

24. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass die Charakteristika der komplexen Kreuzungssituation im Dateinamen der Perspektivdarstellung codiert sind.

Es folgen 5 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen



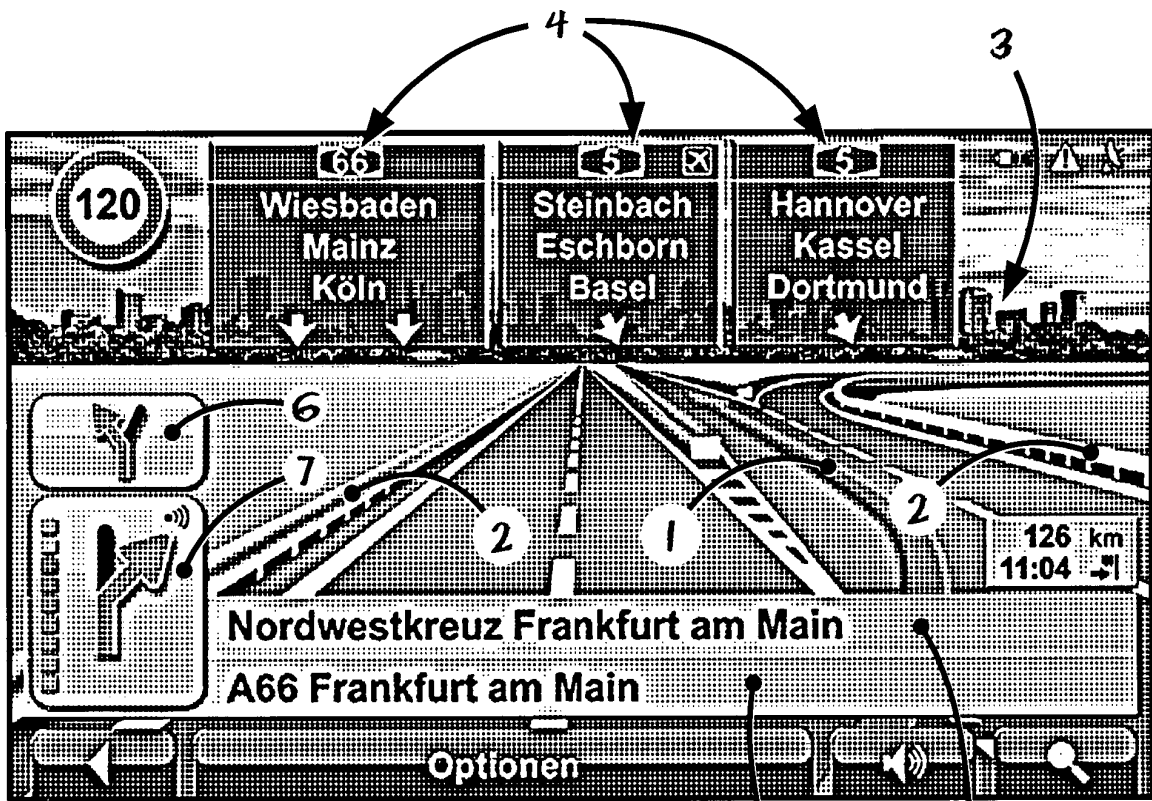


Fig. 3

5

6

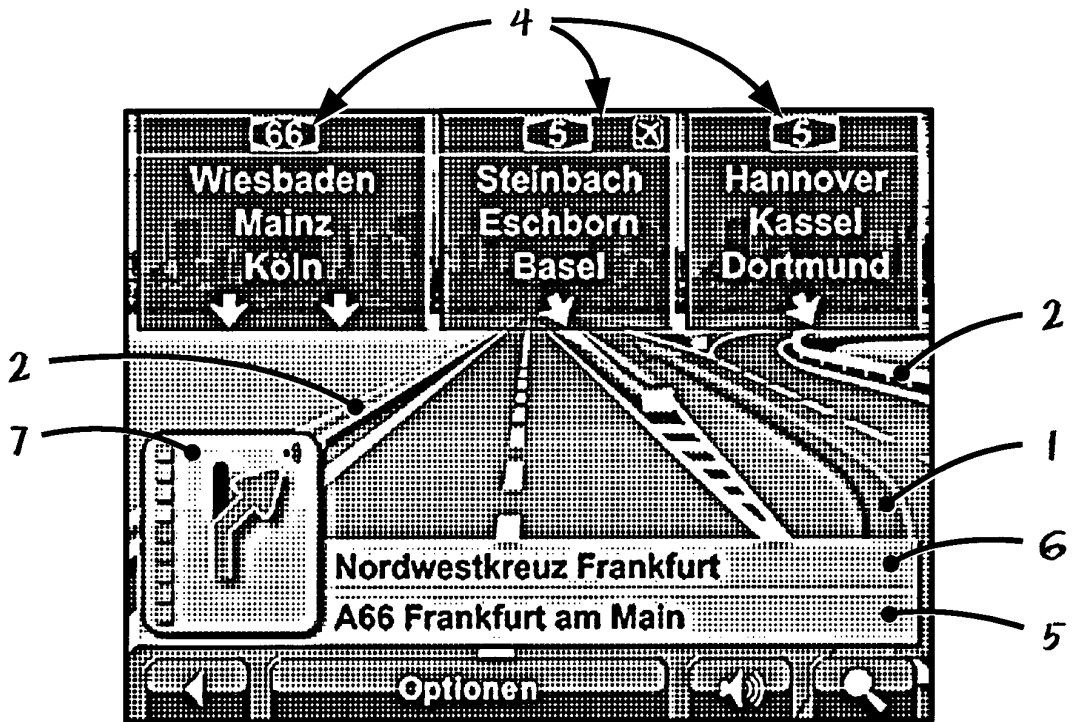


Fig. 4



Fig. 5

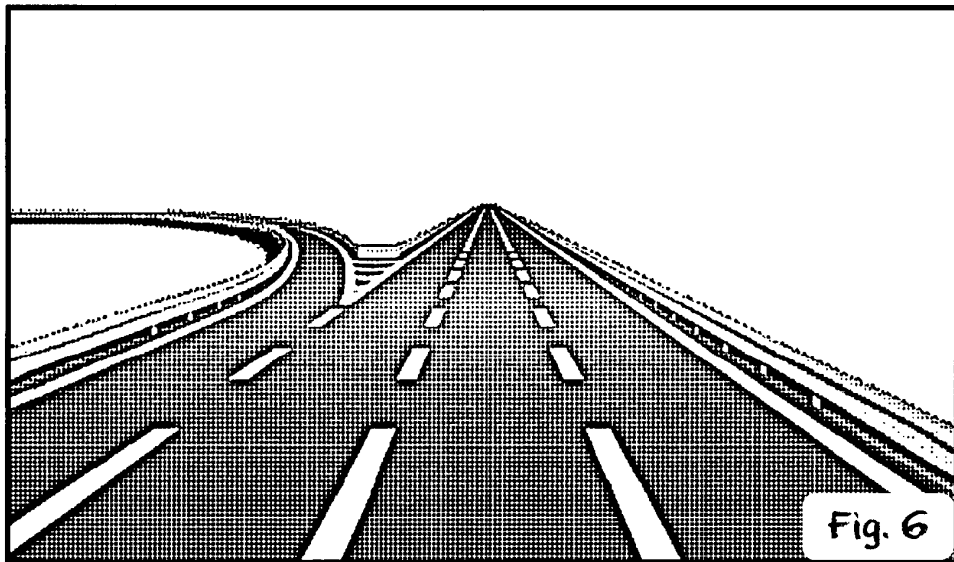


Fig. 6

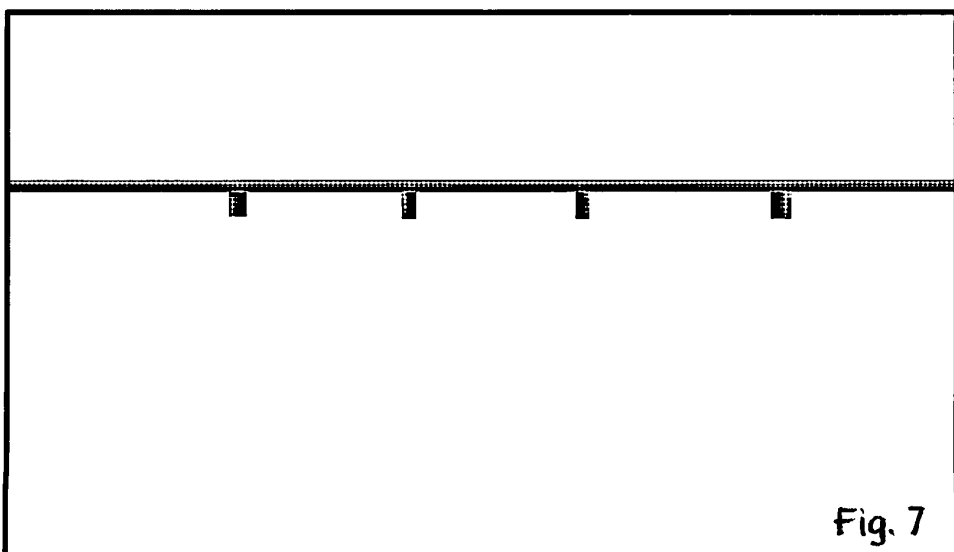
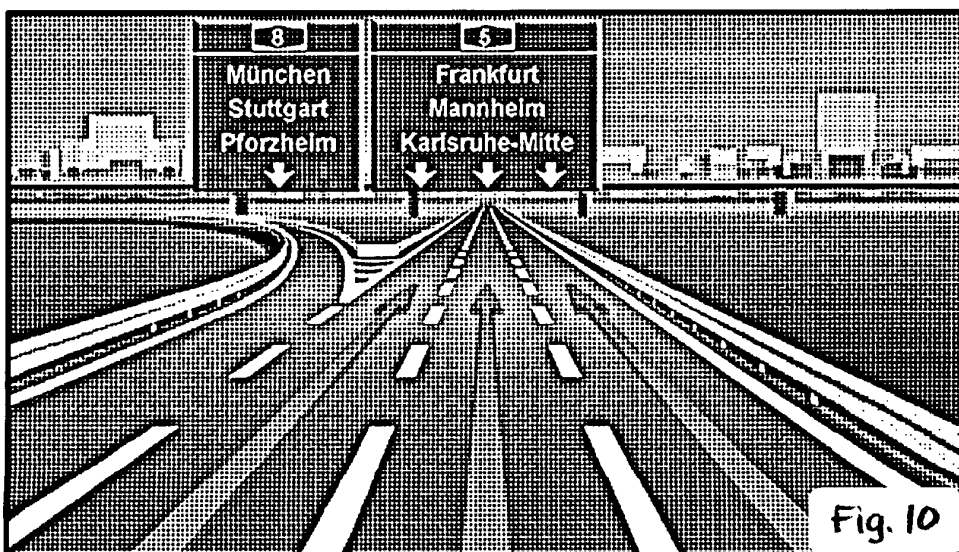
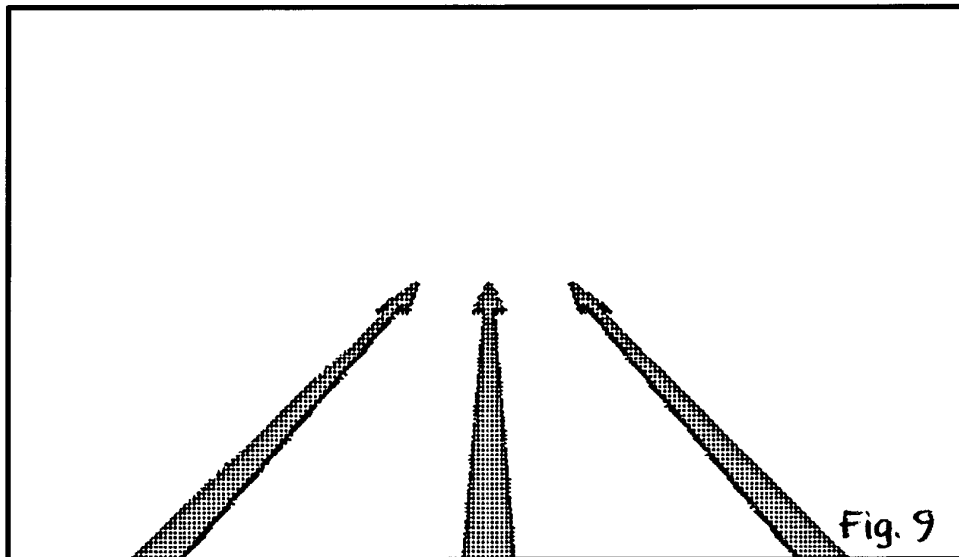
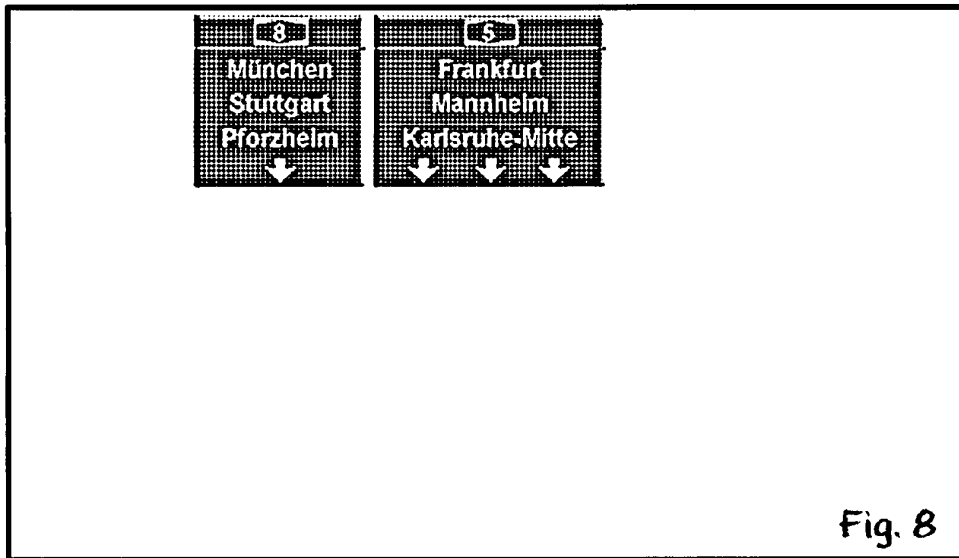


Fig. 7





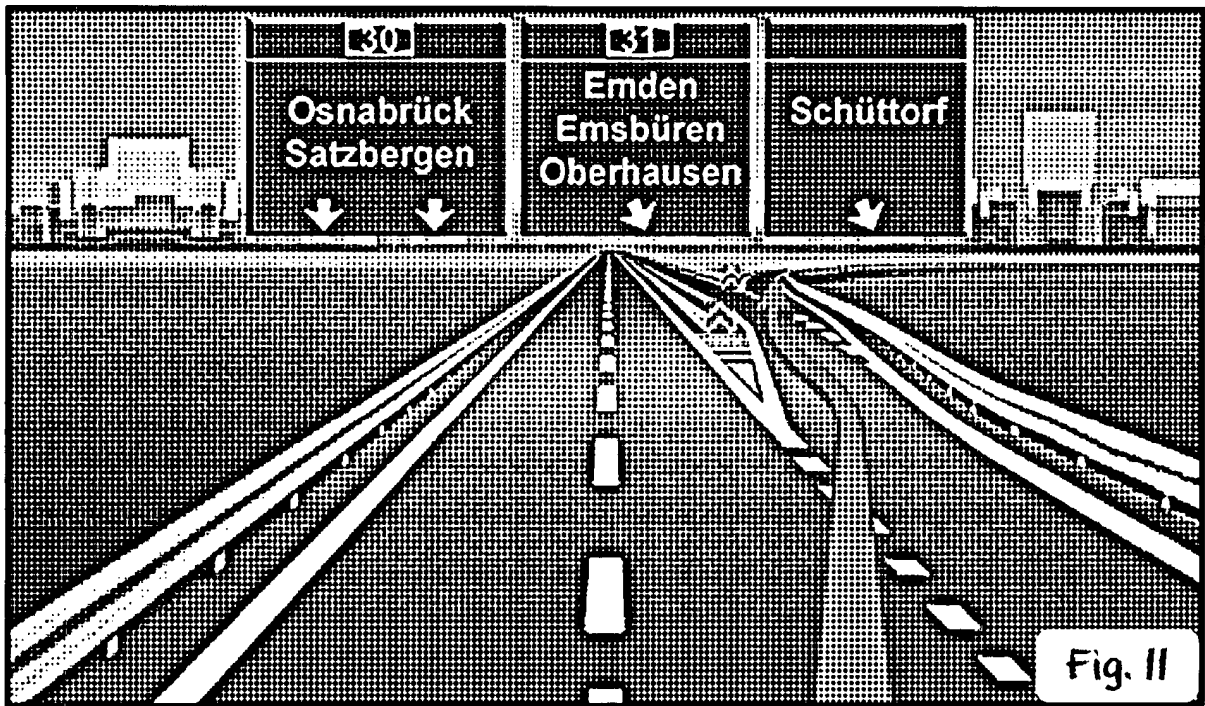


Fig. 11

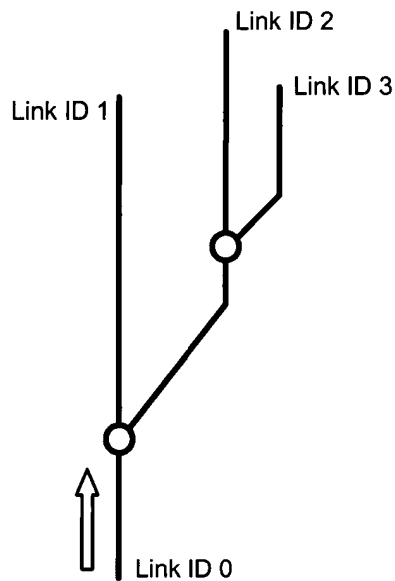


Fig. 12

Eingang	Ausgang	Situation	Straßentyp	Brückentyp	Straßennr	Pfeil	Gespiegelt	Schildertafel
Link 0	Link 1	Environment 3	Typ 12	Brückentyp 4	A30	Pfeil 12	Nein	Tafel 421
	Link 2				A31	Pfeil 28		Tafel 421
	Link 3				A3	Pfeil 8		Tafel 421

0\_3\_3\_12\_4\_A3\_8\_0\_421.png

Fig. 13