



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 536 067 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
**01.06.2005 Patentblatt 2005/22**

(51) Int Cl.7: **E01H 10/00, B60B 39/00**

(21) Anmeldenummer: **04027119.9**

(22) Anmeldetag: **15.11.2004**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
HU IE IS IT LI LU MC NL PL PT RO SE SI SK TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL HR LT LV MK YU**

(72) Erfinder:  
• **Geibel, Leonhard**  
**78166 Donaueschingen (DE)**  
• **Isele, Rolf**  
**78234 Engen (DE)**  
• **Rosenstihl, Paul**  
**78199 Bräunlingen (DE)**

(30) Priorität: **25.11.2003 DE 10354923**

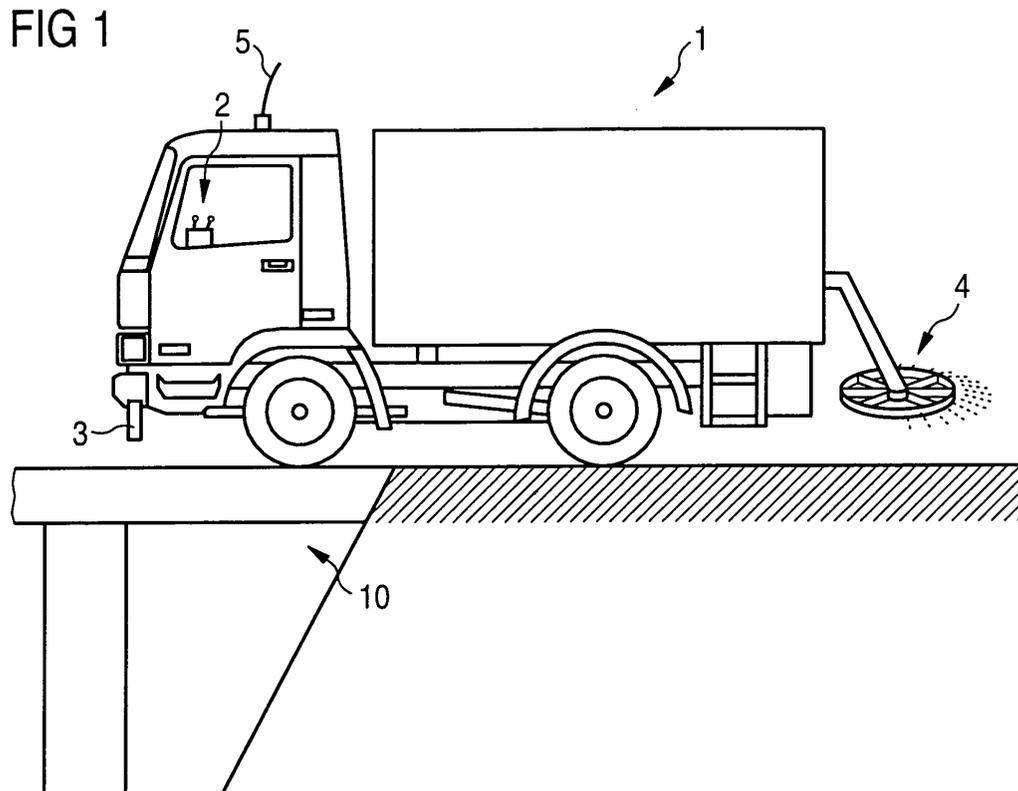
(71) Anmelder: **Küpper-Weisser GmbH**  
**D-78199 Bräunlingen (DE)**

(74) Vertreter: **Klunker . Schmitt-Nilson . Hirsch**  
**Winzerstrasse 106**  
**80797 München (DE)**

(54) **Anpassung der von einem Winterdienstfahrzeug auszutragenden Streustoffmenge an sich ändernde Bodentemperaturen**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Anpassen der von einem Winterdienstfahrzeug 1 auszutragenden Streustoffmenge, sowie eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens. Am Winterdienstfahrzeug 1 wird ein Temperatursensor 3 zum Messen der

Bodentemperatur befestigt, welcher mit einem Steuergerät 2 verbunden ist. Das Steuergerät 2 ermittelt aus der Temperaturmessung einen Temperaturgradienten, anhand dessen die auszutragende Streustoffmenge angepasst wird.



EP 1 536 067 A2

## Beschreibung

**[0001]** Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Anpassen der von Winterdienstfahrzeugen auszutragenden Streustoffmenge an sich während der Fahrt ändernde Bodentemperaturen sowie eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens.

**[0002]** Der Streustoff wird von Winterdienstfahrzeugen mittels eines rotierenden Streutellers ausgetragen, wodurch ein Streuteppich auf der Fahrbahn erzeugt wird. Ein Fahrzeugführer des Winterdienstfahrzeugs kann in herkömmlichen Systemen über ein Steuergerät die Streubreite des Streuteppichs und dessen Streudichte einstellen. Diese Einstellungen werden abhängig von den äußeren Bedingungen, wie beispielsweise der vorhandenen Nässe auf der Fahrbahn und der Außentemperatur, durch den Fahrzeugführer vorgewählt. Die daraus resultierende auszutragende Streustoffmenge pro zurückgelegter Strecke wird unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit des Winterdienstfahrzeugs vom Steuergerät automatisch geregelt. Die pro Zeiteinheit auszutragende Streustoffmenge setzt sich somit aus den Faktoren Fahrzeuggeschwindigkeit, Streubreite und Streudichte zusammen.

**[0003]** Ein Problem herkömmlicher Systeme besteht darin, dass die Streudichte allein durch den Fahrzeugführer eingestellt wird. Dieser wird die Einstellungen der oben genannten Faktoren jedoch vorwiegend anhand äußerer Bedingungen wie Regen, Schnee oder Trockenheit variieren.

**[0004]** Sich laufend ändernde Bodentemperaturen, insbesondere bei der Überfahrt von Brücken und Durchfahrt von Waldstücken, kann der Fahrzeugführer nicht wahrnehmen. Dadurch kommt es vor, dass bei einer unerwarteten negativen Bodentemperaturänderung zu wenig Streustoff gestreut wird, was zu Glatteis führen kann.

**[0005]** Die Vergangenheit hat des weiteren gezeigt, dass ausschließliches Variieren der Streudichte durch den Fahrzeugführer zu erhöhten Kosten für den Winterdienst auf Straßen und Flughäfen und zu einer stärkeren Umweltbelastung führt, da der Fahrzeugführer normalerweise aus Sicherheitsgründen dazu neigt, mehr Streugut als nötig zu verteilen.

**[0006]** Zur weiteren Entlastung des Fahrzeugführers wird daher in modernen Streusystemen die Bodentemperatur mittels eines Temperatursensors erfaßt und automatisch von dem Steuergerät berücksichtigt, indem die auszutragende Streustoffmenge abhängig von der gemessenen Bodentemperatur gesteuert wird. Dabei entsteht jedoch das Problem, dass es bei Temperatursprüngen, beispielsweise bei Überfahren einer Brücke, zu lange dauert, bis der Temperatursensor die exakte Temperatur misst und an das Steuergerät weiterleitet. Die Reaktionszeit des Temperatursensors ist hier ein limitierender Faktor. Bis das Steuergerät dann die Streudichte an den Temperatursprung angepasst hat, ist die kritische Stelle schon überfahren.

**[0007]** Aufgrund unterschiedlicher Reaktionszeiten im Gesamtsystem und der Geschwindigkeit des Winterdienstfahrzeugs kann es daher zu einem zu späten Ausstreuen der erforderlichen Streustoffmenge kommen. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von beispielsweise 54 km/h legt das Winterdienstfahrzeug 15 m/s zurück. In der Praxis bedeutet dies, dass, wenn beispielsweise ein negativer Temperatursprung vom System erkannt wird und alle Reaktionszeitfaktoren im System (Temperatursensor, Steuerungs- und Hydrauliksystem, Fallzeit des Salz, ...) beachtet werden, circa eine Sekunde vergehen würde, bis die geänderte, an die gemessene Temperatur angepasste Streustoffmenge vom Streuteller fällt. Innerhalb dieser Sekunde hat das Winterdienstfahrzeug bereits 15 m seit der Überfahrt der Temperatursprungstelle zurückgelegt. Der Abstand zwischen dem Temperatursensor und dem Streuteller beträgt aber nur etwa die Hälfte dieser Strecke.

**[0008]** Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, die auszutragende Streustoffmenge schneller an sich ändernde Bodentemperaturen anzupassen.

**[0009]** Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens mit den Merkmalen der nebengeordneten Ansprüche gelöst. In davon abhängigen Ansprüchen sind vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung angegeben.

**[0010]** Dementsprechend ist ein Temperatursensor, zur Messung der Bodentemperatur während der Fahrt, an einem Fahrzeug befestigt und mit einem Steuergerät verbunden, welches die auszutragende Streustoffmenge abhängig von einem sich aus der Temperaturmessung ergebenden Temperaturgradienten verändert. Dabei wird nicht abgewartet, bis der tatsächliche Temperaturwert vom Temperatursensor angezeigt wird, sondern die Streustoffmenge wird anhand des Temperaturgradienten geregelt, d.h. abhängig von der Geschwindigkeit, mit der sich der vom Temperatursensor angegebene Messwert ändert.

**[0011]** Je größer ein Temperatursprung ist, desto steiler ist der Temperaturgradient der vom Temperatursensor angegebenen Temperatur. Ein steiler Temperaturgradient bedeutet somit eine plötzliche und starke Änderung der Bodentemperatur. Anhand des Temperaturgradienten lässt sich bereits abschätzen, wie groß die Temperaturänderung ist. Dadurch lässt sich die Reaktionszeit des Systems verkürzen und die auszutragende Streustoffmenge schneller verändern, als wenn man abwarten würde, bis der Temperatursensor die exakte Temperatur angibt.

**[0012]** Die Erfindung ist aus Sicherheitsgründen von besonderer Bedeutung für die rechtzeitige Anpassung der auszutragenden Streustoffmenge an einen negativen Temperatursprung. Eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung sieht vor, dass die auszutragende Streustoffmenge nicht lediglich erhöht wird, wenn ein negativer Temperaturgradient gemessen wird, sondern dass die auszutragende Streustoffmenge umso stärker

erhöht wird, je negativer der Temperaturgradient ist. Hierbei wird bei sehr negativen Temperaturgradienten, welche auf sehr niedrige Endtemperaturen hindeuten, auch in Kauf genommen, dass die Streustoffmenge mehr als die eigentlich benötigte beträgt. Es ist sogar zweckmäßig, einen Sicherheitszuschlag zu berücksichtigen. Diese Überreaktion dient der Sicherheit. Da solche Überreaktionen des Systems normalerweise auf kurze Zeit beschränkt sind, machen sie sich in der insgesamt auszubringenden Streustoffmenge kaum bemerkbar und sind als Umweltbelastung noch vertretbar.

**[0013]** In einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung wird die Streustoffmenge nur bei einem negativen Temperatursprung, nicht dagegen bei einem positiven Temperatursprung anhand des Temperaturgradienten verändert. Im Gegenteil wird vorzugsweise die Anpassung der auszutragenden Streustoffmenge bei einem positiven Temperatursprung etwas verzögert. Das heißt, die Streudichte wird langsamer nach unten korrigiert als es der Temperatursensor anzeigt. Dadurch wird vermieden, dass - zum Beispiel beim Überfahren eines relativ warmen Kanaldeckels - zu wenig Streustoff ausgestreut wird.

**[0014]** In einer Weiterbildung ist das Winterdienstfahrzeug zusätzlich mit einem Standortbestimmungssystem zur Ermittlung der aktuellen Fahrzeugposition ausgestattet. Über eine geeignete Abruf- bzw. Empfangseinrichtung können bekannte und/oder gespeicherte Standorte abgerufen und/oder empfangen werden, an denen ein Temperatursprung der Bodentemperatur zu erwarten ist. Über das Steuergerät, welches mit dem Standortbestimmungssystem und der Abruf- bzw. Empfangseinrichtung verbunden ist, wird die auszutragende Streustoffmenge bei Erreichen des Standorts abhängig von dem zu erwartenden Temperatursprung verändert. Anhand dieser Weiterbildung lässt sich die Streustoffmenge an Stellen mit einem zu erwartenden negativen Temperatursprung selbst bei hohen Fahrgeschwindigkeiten, bei denen das erfindungsgemäße Verfahren nicht reaktionsschnell genug ist, zum richtigen Zeitpunkt erhöhen.

**[0015]** Nachfolgend wird die Erfindung beispielhaft anhand der anhängenden Zeichnungen beschrieben. Darin zeigen:

Figur 1 ein Winterdienstfahrzeug mit integriertem Steuergerät und einem am Winterdienstfahrzeug befestigten Temperatursensor, und

Figur 2 ein Flussdiagramm des Verfahrens zum Anpassen der auszutragenden Streustoffmenge.

**[0016]** Figur 1 zeigt ein Winterdienstfahrzeug 1 mit einem in der Fahrzeuggabine angebrachten Steuergerät 2. Über das Steuergerät 2 kann der Benutzer eine Streustufe auswählen, welche die auszutragende Streustoffmenge definiert. Die Streustufe wählt der Benutzer je nach Witterungsverhältnissen und Wettervorhersagen.

Desweiteren ist am Winterdienstfahrzeug 1 ein Temperatursensor 3, z.B. eine Infrarotkamera, befestigt, welcher die Bodentemperatur berührungslos misst. Dieser Temperatursensor 3 ist mit dem Steuergerät 2 verbunden, damit es die durch die Streustufe festgelegte auszutragende Streustoffmenge abhängig von der gemessenen Temperatur und ggf. abhängig von einem sich aus der Temperaturmessung ergebenden Temperaturgradienten verändert.

**[0017]** Durch die Berücksichtigung des Temperaturgradienten wird die sich auf die Anpassungsgeschwindigkeit der auszutragenden Streustoffmenge negativ auswirkende Reaktionszeit des Temperatursensors 3 wesentlich verkürzt. Denn das System reagiert nicht nur abhängig von einer vom Temperatursensor 3 gemessenen Endtemperatur der Fahrhahnoberfläche, sondern aus den vom Temperatursensor 3 gelieferten Messwerten wird auch ein Temperaturgradient ermittelt und bei der Anpassung der auszutragenden Streustoffmenge berücksichtigt, noch bevor der Temperatursensor 3 die tatsächlich herrschende Temperatur anzeigt.

**[0018]** Erreicht das Winterdienstfahrzeug 1, wie in Figur 1 dargestellt, beispielsweise eine Brücke 10, und ermittelt das System einen negativen Temperatursprung, so wird aufgrund des negativen Temperaturgradienten, der auf eine tiefere Endtemperatur als die vom Temperatursensor im ersten Augenblick angezeigte hinweist, die auszutragende Streustoffmenge erhöht. Somit wird die Reaktionszeit des gesamten Systems wesentlich verkürzt, da die an die veränderte Bodentemperatur angepasste auszutragende Streustoffmenge früher vom Streuteller 4 fällt, als wenn abgewartet würde, bis der Temperatursensor die geänderte Temperatur exakt anzeigt.

**[0019]** Vorzugsweise reagiert das System bei einem negativen Temperaturgradienten aus Sicherheitsgründen über, wodurch kurzzeitig mehr als die eigentlich notwendige Streustoffmenge ausgetragen wird. Spätestens wenn der Temperaturgradient wieder gleich oder nahe null ist, d.h. wenn der Temperatursensor die geänderte Temperatur konstant anzeigt, regelt sich die auszutragende Streustoffmenge wieder allein abhängig von der tatsächlich gemessenen Temperatur und ist nicht mehr abhängig vom Temperaturgradienten.

**[0020]** Figur 2 zeigt den zeitlichen Ablauf der Anpassung einer von einem Winterdienstfahrzeug 1 auszutragenden Streustoffmenge in einem Flussdiagramm. Im ersten Schritt stellt der Benutzer manuell die Streustufe ein. Während der Fahrt misst der an das Fahrzeug montierte Temperatursensor 3 die Bodentemperatur und leitet die Messergebnisse an ein Steuergerät 2 weiter. Das Steuergerät 2 ermittelt aus den vom Temperatursensor 3 gelieferten Temperaturmesswerten einen Temperaturgradienten, aufgrund dessen die auszutragende Streustoffmenge verändert wird. Normalerweise bleiben die Streubreite und die Fahrzeuggeschwindigkeit unverändert, wodurch sich die veränderte Streustoffmenge unmittelbar auf die Streudichte des Streutep-

pichs auswirkt.

**[0021]** Die Berücksichtigung des Temperaturgradienten bei der Anpassung der auszutragenden Streustoffmenge im Falle eines Temperatursprungs kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Beispielsweise kann der Temperaturgradient gemäß einer ersten Ausführungsform kontinuierlich ermittelt und die zu erwartende Endtemperatur ständig neu geschätzt werden. Je negativer der ermittelte Temperaturgradient ist, desto größer wird der Temperatursprung durch das System vermutet, und dementsprechend wird die auszutragende Streustoffmenge angepaßt. Zumindest solange, wie der Temperaturgradient steiler wird, ist es sinnvoll, daß das System überreagiert, da die Endtemperatur in diesem Stadium noch nicht exakt abschätzbar ist. Durch die Überreaktion wird verhindert, dass zunächst zu wenig Streustoffmenge ausgetragen wird. Sobald der Temperaturgradient wieder abnimmt, sich der Temperatursensor also eindeutig seinem stabilen Zustand nähert, ist die Endtemperatur wesentlich zuverlässiger abschätzbar. Ab diesem Zeitpunkt kann somit die auszutragende Streustoffmenge entsprechend der geschätzten Temperatur zuverlässig eingestellt werden.

**[0022]** In einer alternativen, zweiten Ausführungsform sind im Steuergerät 2 ein erster und ein zweiter Schwellenwert vorgesehen, welche jeweils eine bestimmte Steigung des Temperaturgradienten definieren. Wird beispielsweise durch einen großen negativen Temperatursprung, also einen steilen Temperaturgradienten, der erste Schwellenwert überschritten, so wird das System derart angesteuert, dass die maximale oder zumindest eine definiert erhöhte Streustoffmenge ausgetragen wird. Sobald die Steigung des Temperaturgradienten wieder abnimmt und den zweiten Schwellenwert erreicht, welcher vorzugsweise eine wesentlich geringere Steigung als der erste Schwellenwert definiert, wird die auszutragende Streustoffmenge an die auf Basis des Temperaturgradienten geschätzte Endtemperatur angepasst. Der zweite Schwellenwert kann auch auf null gesetzt werden. Dann wird die maximale oder zumindest erhöhte Streustoffmenge solange ausgetragen, bis der Temperatursensor die tatsächlich herrschende Temperatur anzeigt.

**[0023]** Die vorgenannten ersten und zweiten Ausführungsformen sind auch kombinierbar, indem z.B. die kontinuierliche Abschätzung der Endtemperatur und Anpassung der Streustoffmenge an diese Endtemperatur erst bei Überschreiten eines Temperaturgradientenschwellenwerts vorgenommen wird.

**[0024]** Die Temperaturmessung kann in bestehende Systeme, welche die Streudichte und die Streubreite regeln, als zusätzliches Modul integriert werden, um die Streudichte einer Streustufe zusätzlich abhängig von dem Temperaturgradienten durch das Steuergerät 2 anzupassen. Dabei ist es auch möglich, dass das System automatisch aufgrund der veränderten Bodentemperatur eine andere als die vom Bediener vorgewählte Streustufe auswählt. Dadurch wird eine Dosiergenauigkeit er-

reicht, die es ermöglicht, Glatteisbildung auf der Fahrbahn bei geringstmöglichem Streustoffverbrauch zu verhindern.

**[0025]** Wie oben beschrieben wurde, wird bei negativem Temperaturgradienten die auszutragende Streustoffmenge vorzugsweise umso stärker verändert, je negativer der ermittelte Temperaturgradient ist. Dagegen wird bei positivem Temperaturgradienten die Anpassung der auszutragenden Streustoffmenge verringert. Das Verzögern der Streustoffmengenanpassung erfolgt bei einem positiven Temperaturgradienten wiederum aus Sicherheitsgründen, um zu verhindern, daß das System gegebenenfalls zu wenig Streustoff austreut. Überfährt ein Winterdienstfahrzeug 1 beispielsweise einen größeren Gullydeckel, welcher im Winter eine höhere Oberflächentemperatur als die Fahrbahn besitzt, wird kurzzeitig ein positiver Temperatursprung ermittelt. Würde das System wie bei einem negativen Temperaturgradienten sofort reagieren, würde bei Überfahren des Gullydeckels, zumindest kurzzeitig, die gesamte Straßenbreite mit zu wenig Streustoff bestreut.

**[0026]** Grundsätzlich bleibt es aber weiterhin möglich, dass der Benutzer die Streudichte und/oder Streubreite manuell während der Fahrt ändert. Beispielsweise kann er bei plötzlich einsetzendem Schneefall die auszutragende Streustoffmenge erhöhen, indem er manuell eine andere Steustufe wählt. Des Weiteren kann das System mit einer Notstreutaste vorgesehen sein, welche bei Betätigung die Ausgabe der maximalen Streumenge veranlasst.

**[0027]** In einem Streuprotokoll können Daten über die Anzahl der Einsätze, das verbrauchte Streugut und insbesondere die Standorte ausgegeben werden, an denen ein Temperatursprung festgestellt wurde. Anhand solcher statistischer Erhebungen sind eine bessere Planung und Geräteauslastung erreichbar. So kann Streugut eingespart werden.

**[0028]** In einer Weiterbildung ist das Winterdienstfahrzeug 1 aus Figur 1 mit einem Standortbestimmungssystem, beispielsweise *Global Positioning System* (GPS), ausgestattet, welches in Fig. 1 durch eine Antenne 5 angedeutet ist. Anhand dieses Systems kann jederzeit die aktuelle Fahrzeugposition ermittelt werden. Vorzugsweise sind in einem Speicher des Steuergeräts 2 diejenigen Standorte gespeichert, an denen ein Temperatursprung zu erwarten ist (Brücken, Waldstücke, ...). Das Steuergerät 2 stellt dann über das Standortbestimmungssystem fest, wann ein solcher Standort erreicht wird, wobei vor Erreichen des Standorts die auszutragende Streustoffmenge an den zu erwartenden Temperatursprung rechtzeitig angepasst wird. Wird das Fahrzeug zusätzlich mit einer Empfangseinrichtung ausgestattet, können beispielsweise über eine Zentrale weitere Standorte abgerufen werden, an denen ebenfalls ein Temperatursprung zu erwarten ist. Das Standortbestimmungssystem, die Empfangseinrichtung und das Steuergerät 2 können dabei in einem Gerät integriert oder modular vorgesehen sein.

**[0029]** In einer Ausgestaltung ist das mit dem Standortbestimmungssystem gekoppelte Steuergerät lernfähig. Die Lernfähigkeit kann in unterschiedlicher Hinsicht ausgeprägt sein. Im einfachsten Fall kann in einer Probefahrt das örtliche Temperaturprofil erfasst und die Standortdaten von kritischen Orten mit signifikantem negativen Temperatursprung gespeichert werden. In einer besonderen Variante wird die Temperatur an den so ermittelten oder von vornherein vorgegebenen Standorten bei jeder Überfahrt neu gemessen und mit den zum jeweiligen Standort gespeicherten Temperatursprung-Daten verglichen. Mittels geeigneter Software lässt sich aufgrund der gespeicherten Temperatursprung-Daten und eines aktuell gemessenen Temperatursprungs ein für bei zukünftigen Streufahrten zu erwartender Temperatursprung abschätzen. Im Steuergerät kann dann z.B. auch berücksichtigt werden, ob der negative Temperatursprung grundsätzlich auftritt ("harter" Wert) oder nur gelegentlich ("weicher" Wert). Wird ein betreffender Standort z.B. in mehr als 30 % als Gefahrenpunkt eingestuft, weil ein kritischer Temperatursprung gemessen wurde, so kann der Standort im System als "harter" Wert vermerkt sein. Das Steuergerät kann die Streumenge dann automatisch oder halbautomatisch an die erlernte Einstellung anpassen. Eine halbautomatische Anpassung ist z.B. bei "weichen" Werten sinnvoll. In diesem Fall zeigt das System dem Benutzer rechtzeitig vor Erreichen des betreffenden Ortes an, dass es die Erhöhung der Streumenge beabsichtigt, und der Benutzer kann dies z.B. ablehnen.

**[0030]** Die erlernten Daten werden dabei vorzugsweise von einer zentralen Auswertesoftware verwaltet, um sie auch anderen Streufahrzeugen von der Zentrale zur Verfügung stellen zu können.

**[0031]** In einer weiteren Ausgestaltung können Gefahrenstellen, an denen eine Erhöhung der Streudichte sinnvoll erscheint, an denen ein Temperatursprung aber nicht zu erwarten ist, manuell ergänzt werden. Solche Standorte können beispielsweise Bushaltestellen oder Autobahnausfahrten sein. Dort ist es des weiteren sinnvoll, zusätzlich zur erhöhten Streudichte die Streubreite in Richtung zum rechten Fahrbahnrand zu erhöhen. Dies kann wiederum vollautomatisch oder halbautomatisch durch rechtzeitigen Hinweis an den Fahrzeugführer erfolgen.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zum Anpassen einer von einem Winterdienstfahrzeug (1) auszutragenden Streustoffmenge an sich während der Fahrt ändernde Bodentemperaturen, wobei die Bodentemperatur mittels eines am Fahrzeug befestigten Temperatursensors (3) gemessen wird, **dadurch gekennzeichnet, dass** die auszutragende Streustoffmenge unter Berücksichtigung von einem aus der Temperaturmessung ermittelten Temperaturgradienten verändert

wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die auszutragende Streustoffmenge umso stärker erhöht wird, je negativer der Temperaturgradient ist.
3. Verfahren nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die auszutragende Streustoffmenge bei einem positiven Temperaturgradienten verzögert an die geänderte Bodentemperatur angepasst wird.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **gekennzeichnet durch** die weiteren Schritte:
  - Ermitteln der aktuellen Fahrzeugposition über ein Standortbestimmungssystem,
  - Empfangen bekannter und/oder Abrufen gespeicherter Standorte, an denen ein Temperatursprung der Bodentemperatur zu erwarten ist und
  - Verändern der auszutragenden Streustoffmenge bei Erreichen des Standorts abhängig von dem zu erwartenden Temperatursprung.
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der an den Standorten zu erwartende Temperatursprung bei oder nach Überfahrt des betreffenden Standorts aufgrund eines bei der Überfahrt gemessenen Temperatursprungs aktualisiert wird.
6. Vorrichtung zur Anpassung einer von einem Winterdienstfahrzeug (1) auszutragenden Streustoffmenge an sich während der Fahrt ändernde Bodentemperaturen, umfassend einen am Fahrzeug befestigten Temperatursensor (3) zur Messung der Bodentemperatur, **gekennzeichnet durch** ein Steuergerät (2), welches mit dem Temperatursensor (3) verbunden ist und eingerichtet ist, die auszutragende Streustoffmenge unter Berücksichtigung von einem aus der Temperaturmessung ermittelten Temperaturgradienten zu verändern.
7. Vorrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Steuergerät (2) eingerichtet ist, die auszutragende Streustoffmenge umso stärker zu erhöhen, je negativer der Temperaturgradient ist.
8. Vorrichtung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Steuergerät (2) eingerichtet ist, die auszutragende Streustoffmenge bei einem positiven Temperaturgradienten verzögert an die geänderte Bodentemperatur anzupassen.

9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 6 bis 8, weiter **gekennzeichnet durch**:

- ein Standortbestimmungssystem zur Ermittlung der aktuellen Fahrzeugposition und 5
- eine Einrichtung zum Empfangen bekannter und/oder Abrufen gespeicherter Standorte, an denen ein Temperatursprung der Bodentemperatur zu erwarten ist, 10

wobei das Steuergerät (2) mit dem Standortbestimmungssystem und der Einrichtung verbunden und eingerichtet ist, die Streustoffmenge bei Erreichen des Standorts abhängig von dem zu erwartenden Temperatursprung zu verändern. 15

10. Vorrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Vorrichtung in der Weise lernfähig ist, dass der an den Standorten zu erwartende Temperatursprung bei oder nach Überfahrt des betreffenden Standorts aufgrund eines bei der Überfahrt gemessenen Temperatursprungs aktualisiert wird. 20

25

30

35

40

45

50

55

FIG 1

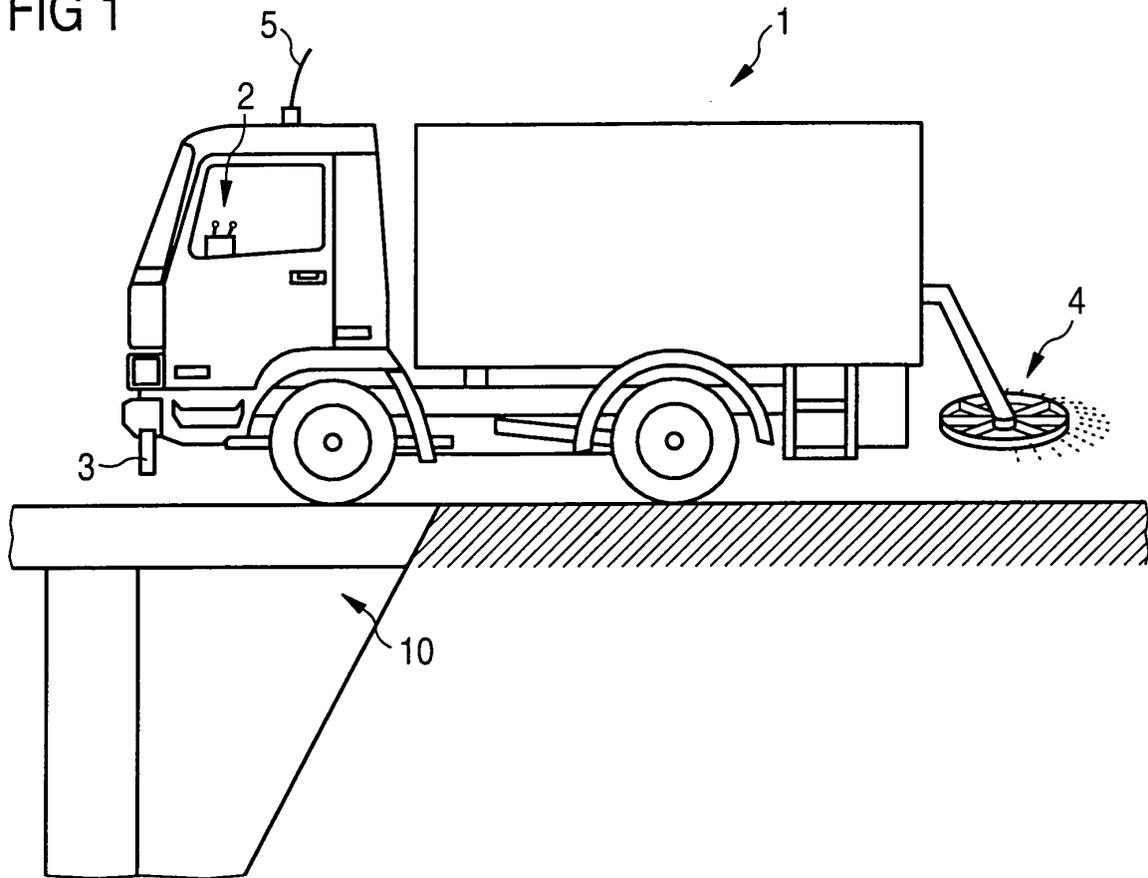


FIG 2

