



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
07.02.2007 Patentblatt 2007/06

(51) Int Cl.:
G08B 21/06 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **05016799.8**

(22) Anmeldetag: **02.08.2005**

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

(72) Erfinder: **Park, Su-Birm, Dr.**
52457 Aldenhoven (DE)

(74) Vertreter: **Manitz, Finsterwald & Partner GbR**
Postfach 31 02 20
80102 München (DE)

(71) Anmelder: **Delphi Technologies, Inc.**
Troy, MI 48007 (US)

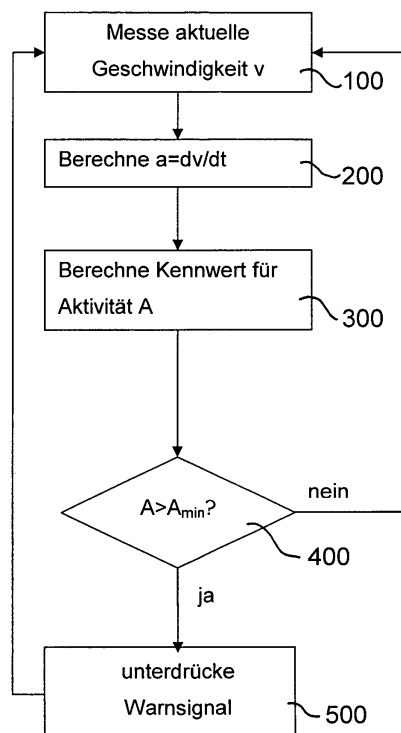
Bemerkungen:
Geänderte Patentansprüche gemäss Regel 86 (2) EPÜ.

(54) **Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems und dazugehörige Vorrichtung**

(57) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems, welches anhand eines Vergleichs von Messdaten mit vorgegebenen Grenzwerten eine Gefahrensituation identifizieren und, wenn es eine solche Gefahrensituation identifiziert hat, ein Warnsignal ausgeben kann. Es ist ein zusätzli-

ches Steuermodul vorgesehen, welches in Abhängigkeit von wenigstens einem Eingangswert, der einen Rückschluss auf von einem Fahrer durchgeführte Handlungen zulässt, einen Aktivitätszustand des Fahrers bestimmt, und in Abhängigkeit von diesem Aktivitätszustand das Ausgeben des Warnsignals unterdrücken kann.

Fig. 2



Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems, welches anhand eines Vergleichs von Messdaten mit vorgegebenen Grenzwerten eine Gefahrensituation identifizieren und, wenn es eine solche Gefahrensituation identifiziert hat, ein Warnsignal ausgeben kann.

[0002] Zudem betrifft die vorliegende Erfindung eine Vorrichtung zur Durchführung eines solchen Verfahrens, welche ein Fahrerassistenzsystem mit einer Signalausgabereinrichtung und ein mit dem Fahrerassistenzsystem verbundenes zusätzliches Steuermodul umfasst.

[0003] Fahrerassistenzsysteme sowie dazugehörige Steuerungsverfahren und Vorrichtungen zur Durchführung solcher Verfahren sind aus dem Stand der Technik bekannt. Beispielsweise existieren Fahrerassistenzsysteme, welche den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug oder einem Hindernis messen und diesen Abstand mit einem eingespeicherten Mindestabstand vergleichen. Falls der eingespeicherte Mindestabstand unterschritten wird, wird von dem Fahrerassistenzsystem ein Warnsignal ausgegeben. Ebenfalls bekannt sind so genannte "Lane Departure Warning"-Systeme, welche den Fahrer warnen, falls er unbeabsichtigt die Spur verlässt. Derartige aus dem Stand der Technik bekannte Fahrerassistenzsysteme identifizieren eine Gefahrensituation also anhand eines Vergleichs gewisser Messwerte, wie beispielsweise des Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, mit im Allgemeinen bereits werksseitig eingespeicherten Grenzwerten.

[0004] Ein Nachteil dieser Fahrerassistenzsysteme ist, dass die voreingestellten Grenzwerte nicht für jeden Fahrer und für jeden Fahrstil zu einem zufrieden stellenden Ergebnis führen. Insbesondere wird häufig auch dann ein Warnsignal ausgegeben, wenn der Fahrer bewusst die Spur wechselt, dicht auf das vor ihm fahrende Fahrzeug auffährt oder sich auf andere Weise in eine von dem Fahrerassistenzsystem als Gefahrensituation identifizierte Situation begibt. In diesem Fall ist eine Warnung durch das Fahrerassistenzsystem seitens des Fahrers nicht erwünscht, und das ausgegebene Warnsignal kann sogar entgegen der ursprünglichen Absicht zu einer gefährlichen Fehlreaktion des Fahrers führen. In jedem Fall empfinden viele Fahrer es als lästig, wenn regelmäßig ein Warnsignal ausgegeben wird, obwohl sie konzentriert fahren, und damit aus ihrer Sicht kein Bedarf an einer Warnung besteht. Die beschriebenen Unzulänglichkeiten herkömmlicher Fahrerassistenzsysteme führen dazu, dass viele Fahrer das Fahrerassistenzsystem regelmäßig vollständig deaktivieren. Dadurch kann das Fahrerassistenzsystem natürlich auch in einer echten Gefahrensituation kein Warnsignal mehr ausgeben.

[0005] Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems der eingangs genannten Art und eine dazugehörige Vorrichtung zur Durchführung eines solchen Verfahrens zur Verfügung zu stellen, die besser in der

Lage sind, kritische Gefahrensituationen von ungefährlichen Risikosituationen zu unterscheiden, und möglichst nur dann ein Warnsignal ausgeben, wenn dies wirklich nötig ist.

[0006] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Verfahren gemäß Anspruch 1 und eine dazugehörige Vorrichtung gemäß Anspruch 10 gelöst.

[0007] Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren bestimmt ein zusätzliches Steuermodul in Abhängigkeit von wenigstens einem Eingangswert, der einen Rückschluss auf von einem Fahrer durchgeführte Handlungen zulässt, einen Aktivitätszustand des Fahrers und kann in Abhängigkeit von diesem Aktivitätszustand das Ausgeben des Warnsignals unterdrücken.

[0008] Die erfindungsgemäße Vorrichtung umfasst zusätzlich zu dem Fahrerassistenzsystem mit einer Signalausgabereinrichtung ein mit dem Fahrerassistenzsystem verbundenes Steuermodul, welches eine elektronische Einheit zur Bestimmung eines Aktivitätszustandes des Fahrers umfasst und mit in dem Fahrzeug vorgesehenen Messeinrichtungen in Verbindung steht.

[0009] Der durch das erfindungsgemäße Verfahren bestimmte Aktivitätszustand liefert eine Information darüber, wie aktiv bzw. inaktiv der Fahrer ist. Da die Aktivität des Fahrers im Allgemeinen ein Indikator für dessen Aufmerksamkeit ist, kann durch eine adäquate Berücksichtigung des entsprechenden Aktivitätszustandes besser beurteilt werden, ob eine "echte" Gefahrensituation vorliegt. Wenn der Fahrer beispielsweise während einer langen monotonen Autobahnfahrt über einen langen Zeitraum mit konstanter Geschwindigkeit geradeaus fährt, wird bei dem erfindungsgemäßen Verfahren erkannt, dass der Aktivitätszustand des Fahrers einer so geringen Aktivität entspricht, so dass damit zu rechnen ist, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers nachlässt. In diesem Fall ist ein Warnsignal von dem Fahrerassistenzsystem sinnvoll und folglich wird das Ausgeben des Warnsignals nicht unterdrückt. Wenn der Fahrer hingegen sehr aktiv ist, beispielsweise häufig die Spur wechselt, blinkt, überholt, abbremst und beschleunigt, kann das zusätzliche Steuermodul anhand des Eingangswertes, der einen Rückschluss auf derartige von dem Fahrer durchgeführte Handlungen zulässt, feststellen, dass der Aktivitätszustand des Fahrers einer hohen Aktivität entspricht, so dass er vermutlich aufmerksam und konzentriert fährt. Das Ausgeben des Warnsignals wäre in diesem Fall mit hoher Wahrscheinlichkeit unnötig, da der Fahrer sich offensichtlich bewusst in eine "Gefahrensituation" begibt. Das Warnsignal wird durch das erfindungsgemäße Verfahren in einem solchen Fall unterdrückt, so dass der Fahrer nicht durch ein überflüssiges Warnsignal belastigt wird und damit auch nicht versucht ist, das Fahrerassistenzsystem zu deaktivieren.

[0010] Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen und der nun folgenden Beschreibung sowie in der zusammen mit den beigefügten Figuren gegebenen Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels beschrieben.

[0011] Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung bestimmt das Steuermodul einen numerischen Kennwert für den Aktivitätszustand des Fahrers auf einer diskreten oder kontinuierlichen Skala und unterdrückt das Ausgeben des Warnsignals, falls dieser Kennwert über einem vorgegebenen Schwellwert liegt.

[0012] Im einfachsten Fall kann eine solche Skala lediglich zwei Werte umfassen, beispielsweise 0 für einen inaktiven Zustand und 1 für einen aktiven Zustand. Falls der Kennwert größer oder gleich 1 ist, d.h. falls das Steuermodul den Aktivitätszustand als "aktiv" identifiziert hat, wird das Ausgeben des Warnsignals unterdrückt. Es ist aber auch eine feiner aufgegliederte diskrete oder kontinuierliche Skala denkbar. Letzteres ist insbesondere dann sinnvoll, wenn das Steuermodul eine Vielzahl von Eingangswerten zur Bestimmung des numerischen Kennwerts verwendet. So können verschiedene Indikatoren für den Aktivitätszustand des Fahrers angemessen berücksichtigt werden. Wenn der Kennwert den Schwellwert überschreitet, wird davon ausgegangen, dass der Fahrer hinreichend aktiv und somit aufmerksam genug ist, um kein Warnsignal zu benötigen. Der Schwellwert, mit dem der berechnete numerische Kennwert verglichen wird, kann werksseitig voreingestellt sein oder auch in Abhängigkeit von dem Fahrverhalten eines Fahrers gewählt werden, wie später noch erläutert werden wird.

[0013] Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung bestimmt das Steuermodul einen numerischen Kennwert für den Aktivitätszustand auf einer diskreten oder kontinuierlichen Skala und unterdrückt wie vorstehend beschrieben die Ausgabe des Warnsignals, wenn dieser Kennwert einen ersten Schwellwert überschreitet. Zusätzlich ist aber noch wenigstens ein weiterer zweiter Schwellwert vorgesehen, der unterhalb des ersten Schwellwertes liegt. Wenn der Kennwert diesen zweiten Schwellwert überschreitet, aber unterhalb des ersten Schwellwertes liegt, werden die Grenzwerte, anhand derer das Fahrerassistenzsystem eine Gefahrensituation identifiziert, angepasst. Dabei werden die Grenzwerte so angepasst, dass die Kriterien, anhand derer das Fahrerassistenzsystem eine Situation als Gefahrensituation einstuft, strenger werden. Beispielsweise kann bei Abstandswarnsystem der Mindestabstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug, bei dessen Unterschreiten ein Warnsignal ausgegeben wird, verringert werden. Es handelt sich also gewissermaßen um einen Zwischenzustand, in dem der Fahrer zwar aktiv ist, aber evtl. nicht ausreichend aufmerksam ist, um bei hoher Gefahr auch ohne ein entsprechendes Warnsignal schnell zu reagieren. Das Fahrerassistenzsystem wird folglich nicht vollständig deaktiviert, warnt aber erst später vor einer Gefahrensituation. Selbstverständlich können nicht nur zwei, sondern auch eine größere Anzahl von Schwellwerten vorgesehen sein, wobei die von dem Fahrerassistenzsystem verwendeten Grenzwerte dann in Abhängigkeit von dem momentanen Kennwert für den Aktivitätszustand stufenweise angepasst werden.

[0014] Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung können alternativ oder zusätzlich zu der oben beschriebenen Vorgehensweise auch verschiedene Schwellwerte für unterschiedliche Typen von Gefahrensituationen vorgesehen sein. Beispielsweise kann der Schwellwert für den Aktivitätszustand, oberhalb dessen ein Warnsignal unterdrückt wird, oder von dem Fahrerassistenzsystem verwendete Grenzwerte angepasst werden, unterschiedlich sein, je nachdem ob ein Warnsignal ausgegeben wird, weil der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug zu gering ist, weil eine durchgezogene Mittellinie überfahren wird, oder weil die Geschwindigkeit nicht an die Straßenverhältnisse angepasst ist. Damit kann der Tatsache Rechnung getragen werden, dass gewisse Typen von Gefahrensituationen auch von einem sehr aktiven Fahrer übersehen oder absichtlich ignoriert werden können, während andere Gefahrensituationen von einem aktiven und aufmerksamen Fahrer im Allgemeinen auch ohne die Hilfe des Fahrerassistenzsystems bemerkt werden.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

Wie oben bereits erwähnt, kann der Schwellwert oder die Schwellwerte werksseitig festgelegt werden. Bei einem solchen Verfahren ist nur ein vergleichsweise geringer Rechenaufwand nötig.

[0016] Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung dienen eine Drehrate des Fahrzeugs und/oder ein Lenkwinkel in Abhängigkeit von der Zeit als Eingangswert für das Steuermodul. Die Drehrate liefert eine Information darüber, wie schnell das Fahrzeug sich um eine senkrechte Mittelachse dreht, und hängt somit indirekt mit der Lenkaktivität des Fahrers zusammen. Der Lenkwinkel liefert eine direkte Information über die Lenkaktivität und kann folglich anstelle der Drehrate als Eingangswert für das Steuermodul verwendet werden. Bei hohen Drehraten oder bei einem sich ständig veränderndem Lenkwinkel kann man auf eine erhöhte Aktivität des Fahrers schließen, während ein konstanter Lenkwinkel, insbesondere wenn das Lenkrad nicht eingeschlagen ist, auf eine geringe Aktivität und somit auch auf eine eventuell verringerte Aufmerksamkeit des Fahrers schließen lässt.

[0015] Wie oben bereits erwähnt, kann der Schwellwert oder die Schwellwerte werksseitig festgelegt werden. Bei einem solchen Verfahren ist nur ein vergleichsweise geringer Rechenaufwand nötig.

[0017] Nach einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung verwendet das Steuermodul als Eingangswert eine Geschwindigkeit des Fahrzeugs und berechnet zur Bestimmung des Aktivitätszustandes des Fahrers aus der zeitlichen Entwicklung der Geschwindigkeit eine Beschleunigung. Während eine über einen langen Zeitraum konstant bleibende Geschwindigkeit ein Indikator für eine geringe Aktivität des Fahrers ist, lassen hohe Beschleunigungen, sowohl mit positivem Vorzeichen, als auch mit negativem Vorzeichen auf eine hohe Aktivität des Fahrers und somit auf einen aufmerksamen Fahrer schließen. Da die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in jedem Fahrzeug als Messwert zur Verfügung steht, erhält man durch die Berechnung der Beschleunigung aus der Geschwindigkeit eine Größe, welche ein zuverlässiger Indikator für die Aktivität des Fahrers ist, ohne dass eine zusätzliche Messung durchgeführt werden müsste.

[0018] Nach einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung dient eine Betätigung eines Blinkers, einer Bremse und/oder eines elektrischen Einbaugerätes durch den Fahrer als Eingangswert für das Steuermodul. Es ist mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich, festzustellen, ob der Blinker und/oder die Bremse gerade betätigt werden, und sowohl eine Betätigung des Blinkers als auch eine Betätigung der Bremse lassen den Schluss zu, dass der Fahrer wachsam und konzentriert ist. Umgekehrt ist die Aufmerksamkeit des Fahrers offensichtlich nicht ausschließlich auf das Führen des Fahrzeugs gerichtet, wenn er beispielsweise einen Radiosender einstellt oder ein Navigationssystem betätigt. Eine Betätigung eines elektrischen Einbaugerätes durch den Fahrer ist somit ein Indikator für einen Aktivitätszustand, in dem ein Warnsignal eher nicht unterdrückt werden sollte.

[0019] Selbstverständlich können die bisher aufgezählten möglichen Eingangswerte sowohl einzeln als auch gemeinsam in sämtlichen denkbaren Kombinationen verwendet werden. So kann beispielsweise eine Beschleunigung aus der Fahrzeuggeschwindigkeit berechnet werden und zusätzlich überwacht werden, ob der Fahrer den Blinker betätigt. In diesem Fall kann beispielsweise ein von dem Steuermodul berechneter Kennwert für den Aktivitätszustand proportional zu der berechneten Beschleunigung sein, wobei bei einer innerhalb der letzten Minuten detektierten Betätigung des Blinkers noch einmal ein fester Wert zu dem Kennwert addiert wird. Auch die Verwendung anderer zusätzlicher Eingangswerte ist denkbar, wobei vorzugsweise Informationen verwendet werden, die in dem Fahrzeug ohnehin zur Verfügung stehen.

[0020] Nach einer besonders bevorzugten Ausführungsform der Erfindung bestimmt das Steuermodul einen zeitlichen Mittelwert eines Kennwertes für den Aktivitätszustand des Fahrers und berechnet in Abhängigkeit von diesem Mittelwert einen Schwellwert, wobei ein Warnsignal unterdrückt wird, wenn der Kennwert für den Aktivitätszustand diesen Schwellwert überschreitet.

[0021] Auf diese Weise kann das erfindungsgemäße Verfahren individuell an das Verhalten des Fahrers angepasst werden. Bei einem Fahrer, der generell eine sehr sportliche Fahrweise hat, wird der zeitliche Mittelwert des Kennwertes für den Aktivitätszustand höher sein als bei einem vorsichtigen und gemächlichen Fahrer. Wenn der Kennwert für den Aktivitätszustand nahe an oder über dem individuellen Mittelwert liegt, kann man aber in beiden Fällen davon ausgehen, dass der Fahrer so aufmerksam ist, dass er ein Warnsignal nicht oder erst sehr spät benötigt. Als Schwellwert kann folglich beispielsweise ein Wert gewählt werden, der um einen gewissen Bruchteil unterhalb des individuellen Mittelwertes des Kennwertes liegt, so dass ein Warnsignal erst unterdrückt wird, wenn der Fahrer wenigstens beinahe seinen mittleren Aktivitätszustand erreicht hat. Bei einem weniger temperamentvollen Fahrer werden die Warnsignale des Fahrerassistenzsystems somit bereits bei einem niedri-

geren Kennwert für den Aktivitätszustand unterdrückt werden als bei einem sportlichen Fahrer.

[0022] Es ist dabei möglich, für einen bestimmten Fahrer jeweils einmalig über einen gewissen Zeitraum einen zeitlichen Mittelwert des Kennwertes für den Aktivitätszustand zu berechnen und diesen dann abzuspeichern. Wenn eine Einrichtung verwendet wird, die den Fahrer beim Starten des Fahrzeugs identifiziert, kann jeweils automatisch der diesem Fahrer zugeordnete Schwellwert aufgerufen und verwendet werden.

[0023] Es kann aber auch bei jedem neuen Starten des Fahrzeugs ein neuer Mittelwert des Kennwertes für den Aktivitätszustand des Fahrers bestimmt werden, der dann nach einem gewissen Zeitraum abgespeichert oder sogar während der Fahrt in regelmäßigen Abständen aktualisiert wird. In diesem Fall können auch die Tagesform des Fahrers und die aktuellen Verkehrsverhältnisse berücksichtigt werden.

[0024] Im Folgenden soll die Erfindung anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels unter Bezugnahme auf die beiden beigefügten Figuren rein beispielhaft beschrieben werden. Die Figuren zeigen dabei:

Fig. 1 eine schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Vorrichtung und

Fig. 2 ein Ablaufdiagramm, welches das erfindungsgemäße Verfahren veranschaulicht.

[0025] Die erfindungsgemäße Vorrichtung, welche in ein Kraftfahrzeug eingebaut wird, ist in der Fig. 1 schematisch dargestellt und umfasst ein Steuermodul 10 und ein Fahrerassistenzsystem 20. Verschiedene zu dem Fahrzeug gehörige Messeinrichtungen 2, 4, 6, 8 sind links in der Fig. 1 schematisch dargestellt und sind mit dem Steuermodul 10 verbunden, um Signale an selbiges zu übertragen. Von einem Tachometer 2 wird eine Geschwindigkeit v an das Steuermodul gegeben, und ein Sensor 4 misst den auf ein Bremspedal ausgeübten Druck bzw. die Pedalstellung des Bremspedals und gibt einen entsprechenden Messwert an das Steuermodul 10. Ein Lenkwinkelsensor 6 misst die Winkelposition des Lenkrades und gibt selbige als Eingangswert an das Steuermodul 10. Schließlich überwacht ein Sensor 8 die Betätigung des Blinkers und gibt bei Betätigung des Blinkers ein entsprechendes Eingangssignal an das Steuermodul 10. Neben den vier aufgezählten Eingangswerten können selbstverständlich auch andere Eingangswerte verwendet werden. So kann beispielsweise anstelle des Lenkwinkelsensors 6 auch ein Sensor verwendet werden, der die Drehrate des Fahrzeugs misst.

[0026] In dem in Fig. 2 dargestellten Ablaufdiagramm ist der Einfachheit halber ein Verfahren dargestellt, bei dem als einziger Eingangswert die Geschwindigkeit v des Fahrzeugs verwendet wird, welche in einem ersten Schritt 100 gemessen wird. Selbstverständlich können im Rahmen eines Verfahrens, wie es in Fig. 2 dargestellt ist, auch weitere Eingangswerte verarbeitet werden.

[0027] Das in Fig. 1 dargestellte Fahrerassistenzsystem 20 ist ein Abstandswarnsystem, welches von einem Radar 18 eine Information über einen Abstand d zu einem vorausfahrenden Fahrzeug erhält. In einer elektronischen Einheit 22 innerhalb des Fahrerassistenzsystems 20 wird der gemessene Abstand d ständig mit einem gespeicherten Mindestabstand d_{\min} verglichen. Falls d unter den Mindestabstand d_{\min} sinkt, wird im Normalfall ein Warnsignal von der Signalausgabeeinrichtung 22 ausgegeben, die ebenfalls Teil des Fahrerassistenzsystems 20 ist.

[0028] Das in Fig. 1 gezeigte Steuermodul 10 umfasst eine elektronische Einheit 12, in der ein Kennwert A für einen Aktivitätszustand des Fahrers berechnet wird. In dem Ablaufdiagramm der Fig. 2 ist die Berechnung des Kennwertes für den Aktivitätszustand A im Schritt 300 dargestellt. Wie man in Fig. 2 sieht, geht der eigentlichen Berechnung des Kennwertes A im Schritt 300 noch eine Berechnung einer Beschleunigung a aus der zeitlichen Erhellung der gemessenen Geschwindigkeit v voraus (Schritt 200 in Fig. 2). Diese Berechnung wird ebenfalls von der elektronischen Einheit 12 durchgeführt.

[0029] Der berechnete Kennwert A für den Aktivitätszustand, welcher in dem in der Fig. 2 dargestellten einfachsten Fall proportional zu der im Schritt 200 berechneten Beschleunigung a des Fahrzeuges ist, wird von der elektronischen Einheit 12 an ein Vergleichsmodul 14 gegeben, welches ebenfalls Teil des Steuermoduls 10 ist (vgl. Fig. 1).

[0030] In dem Vergleichsmodul 14 wird der berechnete Kennwert A für den Aktivitätszustand des Fahrers mit einem Schwellwert A_{\min} verglichen (vgl. Schritt 400 in Fig. 2).

[0031] Falls der aktuelle Kennwert A größer ist als der Schwellwert A_{\min} , wird das Warnsignal, welches das Fahrerassistenzsystem 20 normalerweise ausgibt, unterdrückt (vgl. Schritt 500 in Fig. 2). Zu diesem Zweck kann sowohl das gesamte Fahrerassistenzsystem deaktiviert werden, als auch lediglich die Signalausgabeeinheit 24 deaktiviert werden. Alternativ kann das Ausgeben des Signals auch innerhalb des Fahrerassistenzsystems 20 elektronisch unterdrückt werden.

[0032] Falls bei dem Vergleich des Kennwertes A mit dem Schwellwert A_{\min} (Schritt 400 in Fig. 2) festgestellt wird, dass die Aktivität A kleiner als der Schwellwert A_{\min} ist, wird das Warnsignal nicht unterdrückt.

[0033] In jedem Fall, unabhängig davon, ob das Warnsignal in einem Schritt 500 unterdrückt worden ist oder nicht, wird das in der Fig. 2 dargestellte Verfahren nach Ablauf der beschriebenen Verfahrensschritte wieder neu begonnen. Es kann entweder kontinuierlich ablaufen oder in vorgewählten Zeitabständen neu starten.

[0034] Es kann im Anschluss an den Verfahrensschritt 300, in dem ein Kennwert A für den Aktivitätszustand bestimmt wird, ein weiterer, in Fig. 2 nicht dargestellter Verfahrensschritt vorgesehen sein, in dem aus dem im Schritt 300 berechneten Kennwert A ein zeitlicher Mittelwert für diesen Kennwert A berechnet wird. Aus diesem

Mittelwert kann dann in einem weiteren Schritt ein individueller Schwellwert A_{\min} berechnet werden, beispielsweise, indem von dem zeitlichen Mittelwert des Kennwertes A ein fester Wert abgezogen wird. Dieser Mittelwert wird dann an das Vergleichsmodul 14 in dem Steuermodul 10 gegeben.

[0035] In Fig. 2 ist der Einfachheit halber ein Verfahren dargestellt, bei dem der in dem Schritt 300 berechnete Kennwert A lediglich mit einem einzigen Schwellwert A_{\min} verglichen wird. Es können aber auch mehrere unterschiedliche Schwellwerte A_{\min} , $A_{\min 2}$, etc. existieren. In diesem Fall wird von dem Vergleichsmodul 14 ein komplexerer Vergleich durchgeführt. Wenn der Kennwert A über dem größten Schwellwert A_{\min} liegt, wird nach wie vor das Warnsignal unterdrückt. Falls der berechnete Kennwert A jedoch zwar unter dem größten Schwellwert A_{\min} , aber über einem kleineren Schwellwert $A_{\min 2}$ liegt, wird der Grenzwert, welchen das Fahrerassistenzsystem 20 verwendet, um eine Gefahrensituation zu identifizieren, dementsprechend angepasst. Bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel würde somit in diesem Fall der Mindestabstand d_{\min} verringert.

25 Bezugszeichenliste

[0036]

2	Tachometer
4	Bremspedalsensor
6	Lenkwinkelsensor
8	Sensor Blinkerbetätigung
10	Steuermodul
12	elektronische Einheit des Steuermoduls 10
14	Vergleichsmodul des Steuermoduls 10
16	Radar zur Abstandsmessung
20	Fahrerassistenzsystem
22	elektronische Einheit des Fahrerassistenzsystems 20
24	Signalausgabeeinrichtung des Fahrerassistenzsystems 20
A	Kennwert für Aktivitätszustand
A_{\min}	Schwellwert für Aktivitätszustand
a	Beschleunigung des Fahrzeugs
d	Abstand zu vorausfahrendem Fahrzeug
v	Geschwindigkeit des Fahrzeugs

50 Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems (20), welches anhand eines Vergleichs von Messdaten mit vorgegebenen Grenzwerten eine Gefahrensituation identifizieren und, wenn es eine solche Gefahrensituation identifiziert hat, ein Warnsignal ausgeben kann,
dadurch gekennzeichnet,

- dass** ein zusätzliches Steuermodul (10) vorgesehen ist, welches in Abhängigkeit von wenigstens einem Eingangswert, der einen Rückschluss auf von einem Fahrer durchgeführte Handlungen zulässt, einen Aktivitätszustand des Fahrers bestimmt, und in Abhängigkeit von diesem Aktivitätszustand das Ausgeben des Warnsignals unterdrücken kann.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** das Steuermodul (10) einen numerischen Kennwert für den Aktivitätszustand auf einer diskreten oder kontinuierlichen Skala bestimmt und, falls dieser Kennwert über einem vorgegebenen Schwellwert liegt, das Ausgeben des Warnsignals unterdrückt.
3. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** das Steuermodul (10) einen numerischen Kennwert für den Aktivitätszustand bestimmt und, wenn dieser Kennwert einen ersten Schwellwert überschreitet, die Ausgabe des Warnsignals unterdrückt wird, und, wenn der Kennwert einen zweiten Schwellwert überschreitet, aber unterhalb des ersten Schwellwertes liegt, die Grenzwerte, anhand derer das Fahrerassistenzsystem (20) eine Gefahrensituation identifiziert, angepasst werden.
4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** verschiedene Schwellwerte für unterschiedliche Typen von Gefahrensituationen vorgesehen sind.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** der oder die Schwellwerte werksseitig festgelegt ist/ sind.
6. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** eine Drehrate des Fahrzeuges und/oder ein Lenkwinkel in Abhängigkeit von der Zeit als Eingangswerte für das Steuermodul (10) dienen.
7. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** das Steuermodul (10) als Eingangswert eine Geschwindigkeit des Fahrzeugs verwendet und zur Bestimmung des Aktivitätszustandes des Fahrers aus der zeitlichen Entwicklung der Geschwindigkeit eine Beschleunigung berechnet.
8. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** eine Betätigung eines Blinkers, einer Bremse und/oder eines elektrischen Einbaugerätes durch

den Fahrer als Eingangswert für das Steuermodul (10) dient.

9. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, **dass** das Steuermodul (10) einen zeitlichen Mittelwert eines numerischen Kennwertes für den Aktivitätszustand des Fahrers bestimmt, und in Abhängigkeit von diesem Mittelwert einen Schwellwert berechnet, wobei ein Warnsignal unterdrückt wird, wenn der Kennwert für den Aktivitätszustand diesen Schwellwert überschreitet.
10. Vorrichtung für ein Kraftfahrzeug zur Durchführung eines Verfahrens nach einem der vorstehenden Ansprüche mit einem Fahrerassistenzsystem (20) mit einer Signalausgabeeinrichtung (22) und einem mit dem Fahrerassistenzsystem (20) verbundenen Steuermodul (10), welches eine elektronische Einheit (12) zur Bestimmung eines Aktivitätszustandes des Fahrers umfasst und mit in dem Fahrzeug vorgesehenen Messeinrichtungen (2, 4, 6, 8) in Verbindung steht.

Geänderte Patentansprüche gemäss Regel 86(2) EPÜ.

1. Verfahren zur Steuerung eines Fahrerassistenzsystems (20), welches anhand eines Vergleichs von Messdaten mit vorgegebenen Grenzwerten eine Gefahrensituation identifizieren und, wenn es eine solche Gefahrensituation identifiziert hat, ein Warnsignal ausgeben kann, wobei ein zusätzliches Steuermodul (10) vorgesehen ist, welches in Abhängigkeit von wenigstens einem Eingangswert, der einen Rückschluss auf von einem Fahrer durchgeführte Handlungen zulässt, einen Kennwert (A) für eine Aktivität des Fahrers bestimmt, einen zeitlichen Mittelwert dieses Kennwerts (A) bestimmt und in Abhängigkeit von diesem Mittelwert einen Schwellwert (Amin) berechnet, wobei ein Warnsignal unterdrückt wird, wenn der Kennwert (A) für die Aktivität diesen Schwellwert (Amin) überschreitet.

2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, **dass**, wenn der Kennwert (A) für die Aktivität einen ersten Schwellwert überschreitet, die Ausgabe des Warnsignals unterdrückt wird, und, wenn der Kennwert einen zweiten Schwellwert überschreitet, aber unterhalb des ersten Schwellwertes liegt, die Grenzwerte, anhand derer das Fahrerassistenzsystem (20) eine Gefahrensituation identifiziert, angepasst werden.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**,

dass verschiedene Schwellwerte (Amin) für unterschiedliche Typen von Gefahrensituationen vorgesehen sind.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, 5
dadurch gekennzeichnet,
dass der oder die Schwellwerte (Amin) werksseitig festgelegt ist/ sind.

5. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, 10
 dadurch gekennzeichnet,
dass eine Drehrate des Fahrzeuges und/oder ein Lenkwinkel in Abhängigkeit von der Zeit als Eingangswerte für das Steuermodul (10) dienen. 15

6. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, 20
dadurch gekennzeichnet,
dass das Steuermodul (10) als Eingangswert eine Geschwindigkeit (v) des Fahrzeuges verwendet und zur Bestimmung des Kennwertes (A) für die Aktivität des Fahrers aus der zeitlichen Entwicklung der Geschwindigkeit (v) eine Beschleunigung (a) berechnet. 25

7. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, 30
dadurch gekennzeichnet,
dass eine Betätigung eines Blinkers, einer Bremse und/oder eines elektrischen Einbaugerätes durch den Fahrer als Eingangswert für das Steuermodul dient.

8. Vorrichtung für ein Kraftfahrzeug zur Durchführung eines Verfahrens nach einem der vorstehenden Ansprüche mit einem Fahrerassistenzsystem (20) mit einer Signalausgabeeinrichtung (24) und einem mit dem Fahrerassistenzsystem (20) verbundenen Steuermodul (10), welches eine elektronische Einheit zur Bestimmung eines Kennwertes (A) für eine Aktivität des Fahrers umfasst und mit in dem Fahrzeug vorgesehenen Messeinrichtungen (2, 4, 6, 8) in Verbindung steht. 40

45

50

55

Fig. 1

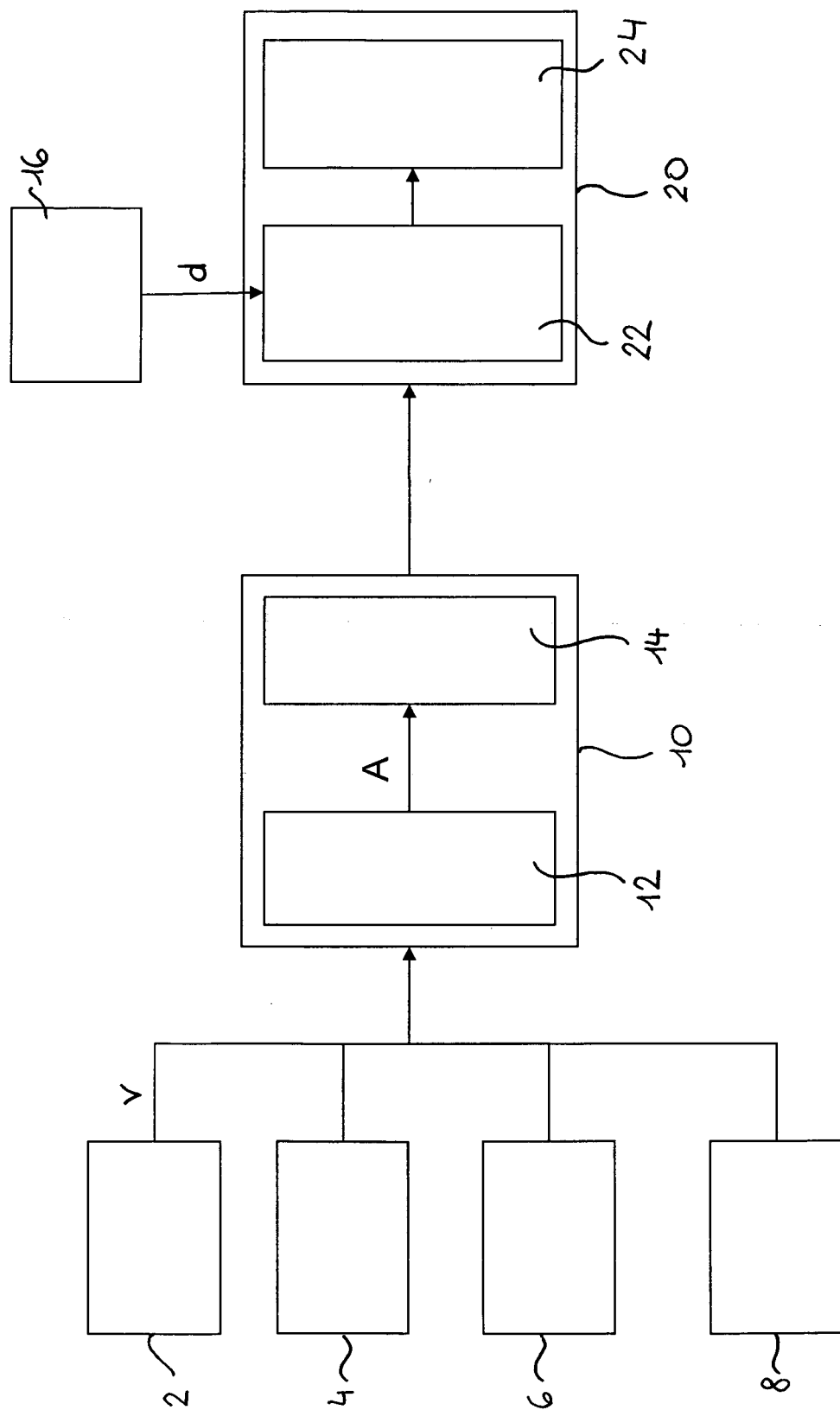
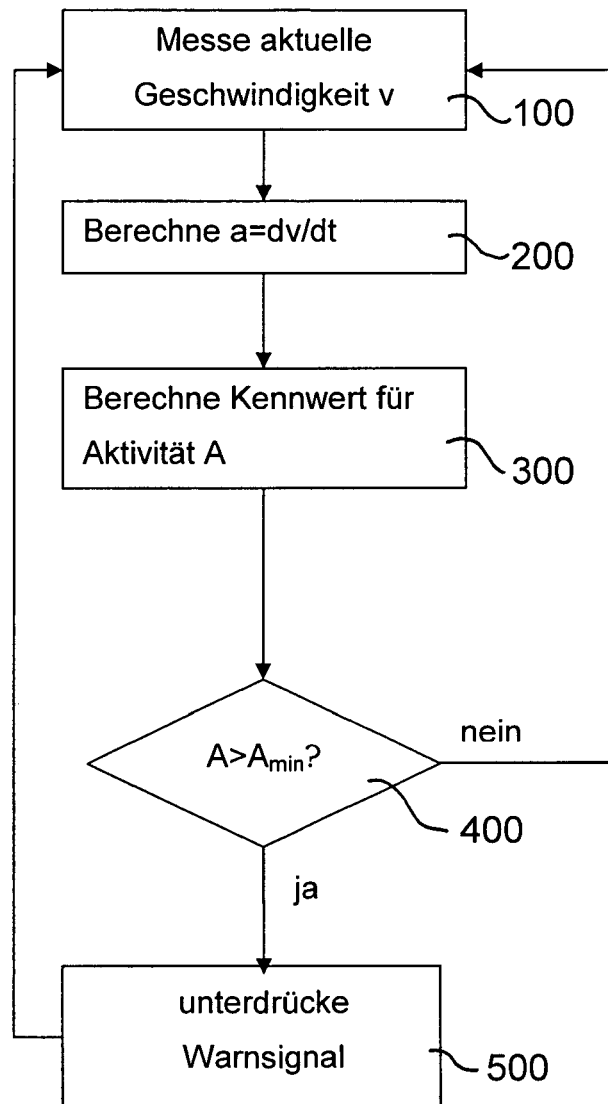


Fig. 2





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 05 01 6799

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	DE 101 63 967 A1 (VOLKSWAGEN AG) 3. Juli 2003 (2003-07-03) * Spalte 2, Zeilen 59-68 * * Spalte 3, Zeilen 1-16 * * Anspruch 1 * -----	1-10	G08B21/06
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			G08B B60N B60T G08G B60K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort München		Abschlußdatum der Recherche 28. Dezember 2005	Prüfer Coffa, A
<p>KATEGORIE DER GENANTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

1
EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 05 01 6799

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

28-12-2005

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 10163967	A1	03-07-2003	KEINE

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82