

Algorithmen für Routenplanung

14. Vorlesung, Sommersemester 2021

Jonas Sauer | 2. Juni 2021



Elektrofahrzeuge (EVs):

- Transportmittel der Zukunft
- Emissionsfreie Mobilität



Aber:

- Akkukapazität eingeschränkt (und damit Reichweite)
- Lange Ladezeiten, wenig öffentliche Ladestationen
- „Reichweitenangst“

⇒ Berücksichtigung von Energieverbrauch bei der Routenplanung

Ladestopps

- Reichweite ist stark begrenzt
 - VW e-Up!: 260 km
 - Tesla Model S: 400–600 km
 - Je nach Witterung und Geschwindigkeit deutlich weniger!
- Lange Strecken unmöglich, selbst mit verbrauchsoptimalen Routen
- Nutzung von Ladestationen nicht zu vermeiden
- Problem: Ladestationen sind langsam und wenig verbreitet
 - Tesla Supercharger: ca. 40 min für Aufladen auf 80% Kapazität

Bisher:

SoC-Query: Gegeben Start s , Ziel t und initialen Ladezustand b_s ,
finde zulässigen s - t -Pfad mit maximalem SoC an t

Immer noch sinnvoll, wenn wir Ladestopps erlauben?

Bisher:

SoC-Query: Gegeben Start s , Ziel t und initialen Ladezustand b_s ,
finde zulässigen s - t -Pfad mit maximalem SoC an t

Immer noch sinnvoll, wenn wir Ladestopps erlauben?

- Finde Ladestation in der Nähe vom Ziel
- Route (beliebig?) zu dieser Station, lade voll auf, fahre zum Ziel

Bisher:

SoC-Query: Gegeben Start s , Ziel t und initialen Ladezustand b_s ,
finde zulässigen s - t -Pfad mit maximalem SoC an t

Immer noch sinnvoll, wenn wir Ladestops erlauben?

- Finde Ladestation in der Nähe vom Ziel
- Route (beliebig?) zu dieser Station, lade voll auf, fahre zum Ziel

Stattdessen:

SoC-Query: Gegeben Start s , Ziel t und initialen Ladezustand b_s ,
finde zulässigen s - t -Pfad, der Energieverbrauch
(inklusive geladener Energie) minimiert

Analog: Maximiere $b_t - r_t$, wobei

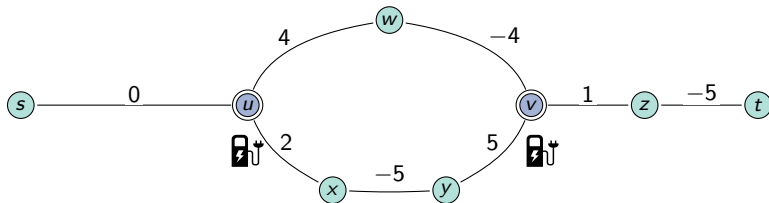
- b_t : SoC an t
- r_t : Geladene Energie, um t zu erreichen

Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$



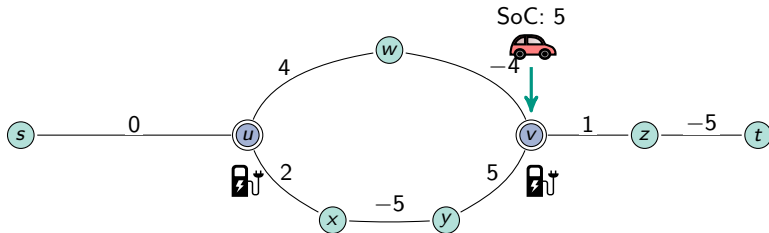
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_v - r_v = 5 - 0 = 5$$



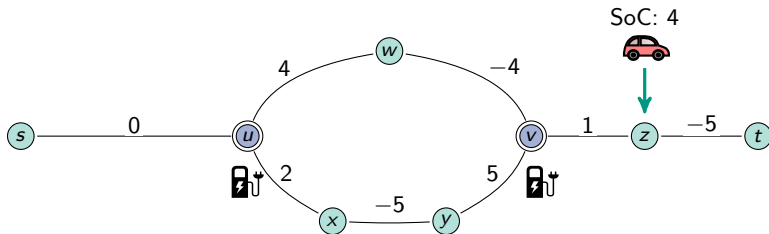
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_z - r_z = 4 - 0 = 4$$



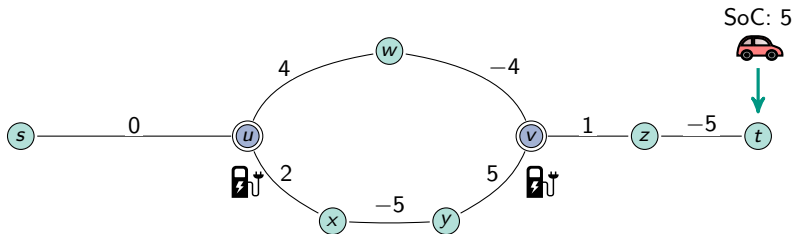
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_t - r_t = 5 - 0 = 5$$



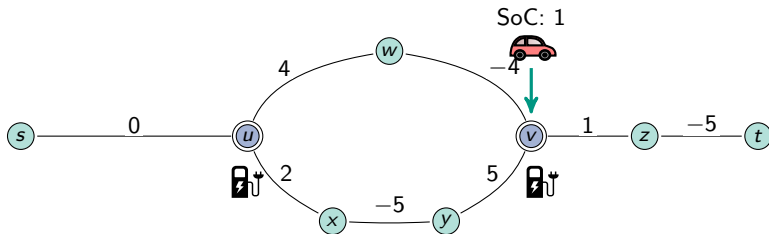
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_v - r_v = 1 - 0 = 1$$



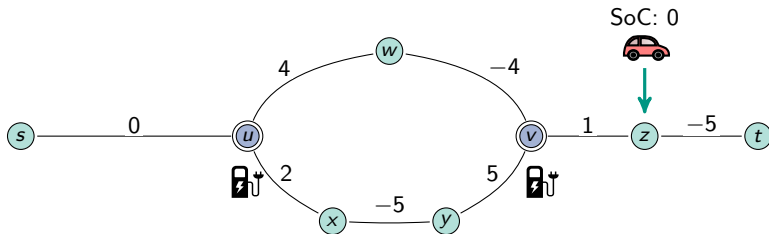
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_z - r_z = 0 - 0 = 0$$



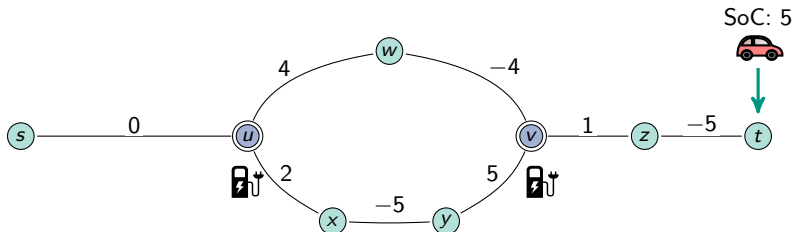
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_t - r_t = 5 - 0 = 5$$



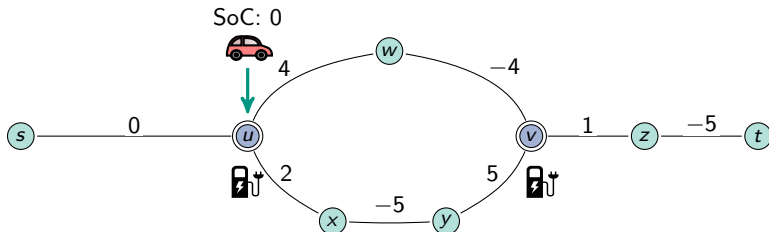
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_u - r_u = 0 - 0 = 0$$



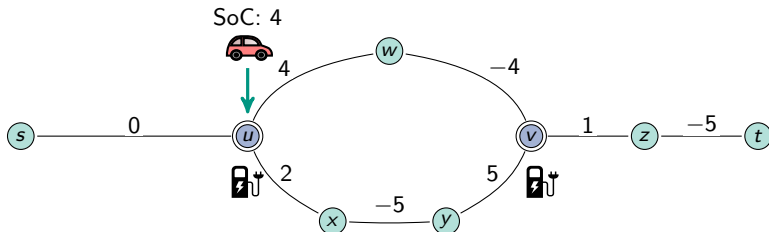
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_u - r_u = 4 - 4 = 0$$



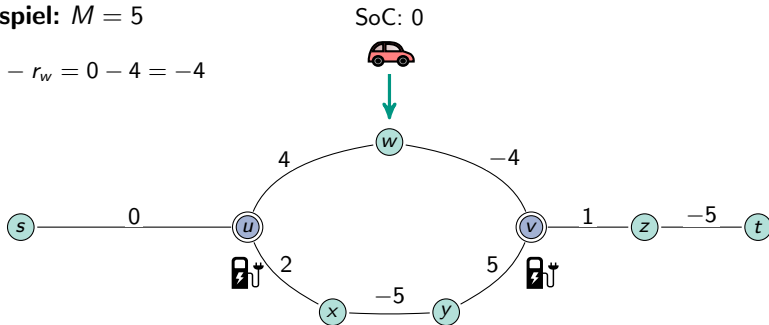
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_w - r_w = 0 - 4 = -4$$



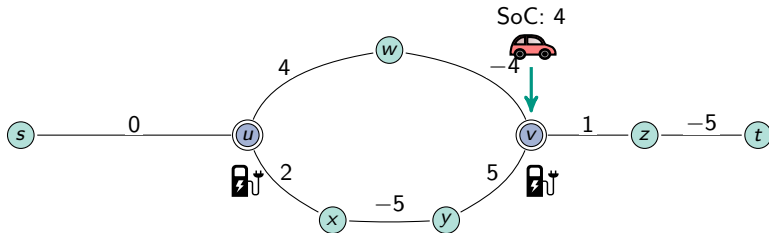
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_v - r_v = 4 - 4 = 0$$



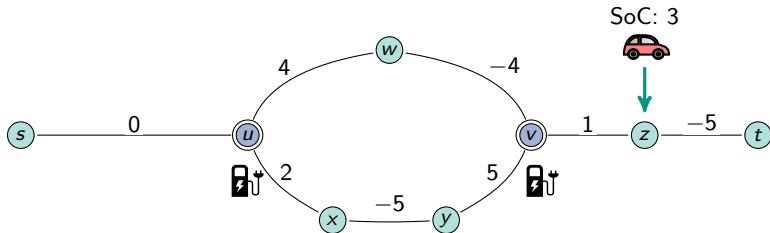
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_z - r_z = 3 - 4 = -1$$



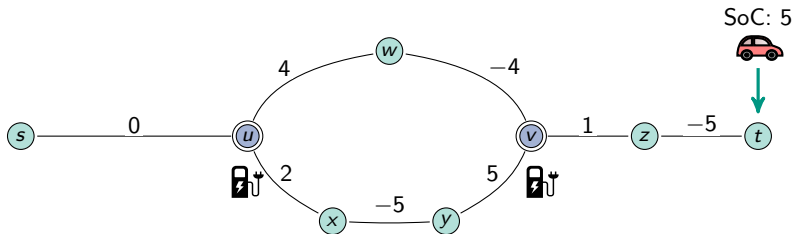
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_t - r_t = 5 - 4 = 1$$



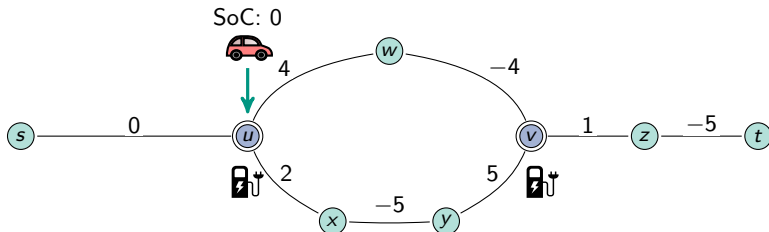
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_u - r_u = 0 - 0 = 0$$



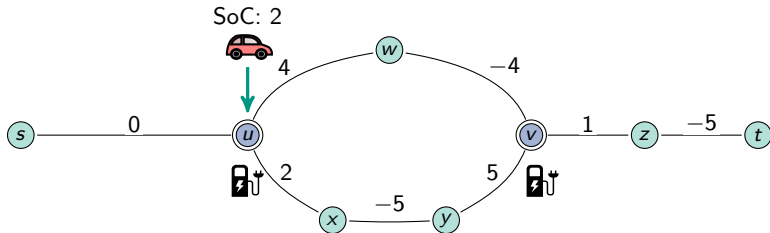
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_u - r_u = 2 - 2 = 0$$



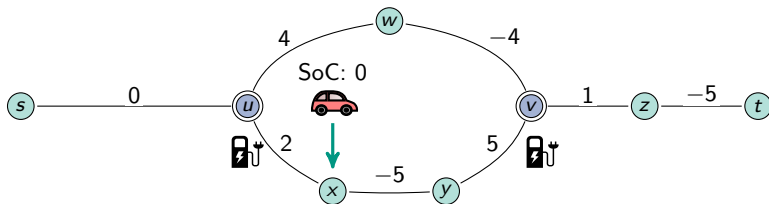
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_x - r_x = 0 - 2 = -2$$



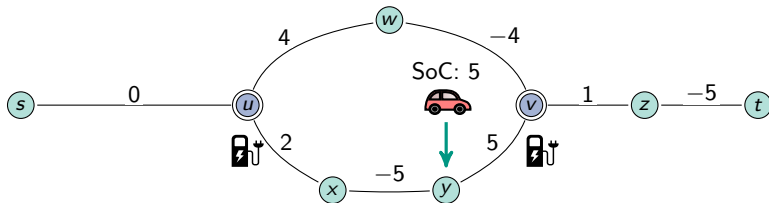
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_y - r_y = 5 - 2 = 3$$



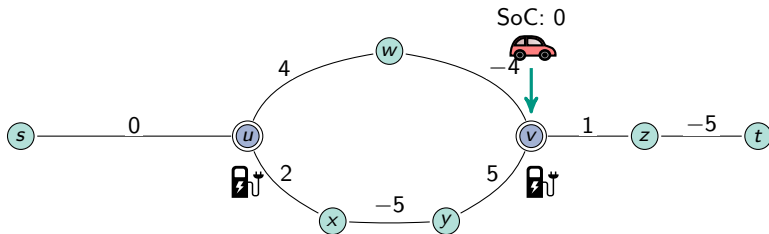
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_v - r_v = 0 - 2 = -2$$



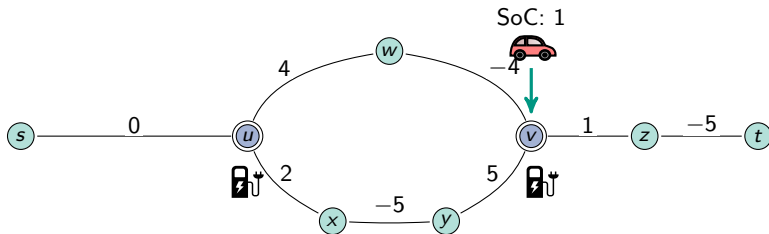
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_v - r_v = 1 - 3 = -2$$



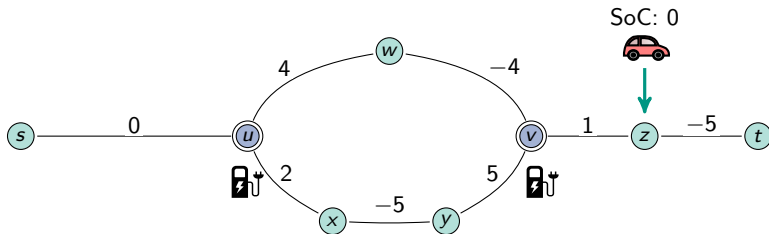
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_z - r_z = 0 - 3 = -3$$



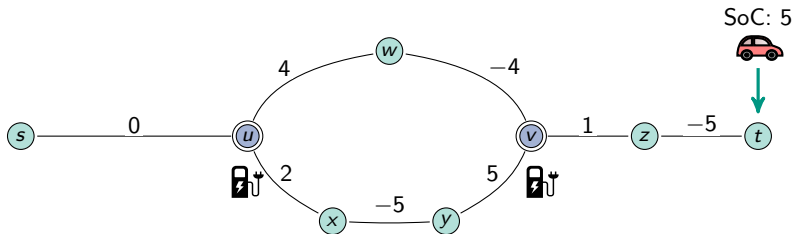
Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$

$$b_t - r_t = 5 - 3 = 2$$

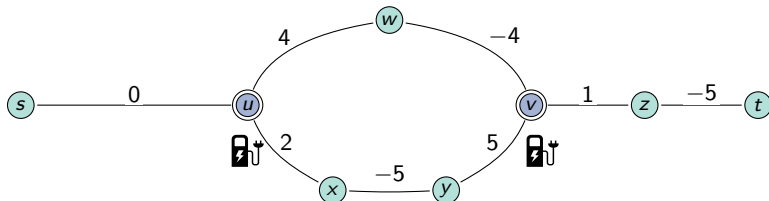


Planung von Ladestopps

Zwei Probleme:

- Volles Aufladen ist ggf. nicht optimal
- Subpfade von optimalen Pfaden ggf. selbst nicht optimal

Beispiel: $M = 5$



Für Zielknoten v : u - v -Pfad über w immer die optimale Wahl

Für Zielknoten t : u - v -Pfad über x und y ggf. besser

Beobachtung: Teilpfade zwischen Ladestationen (oder von Station zum Ziel) müssen für mind. 1 initialen SoC b_s **energieoptimal** sein

- Berechne alle energieoptimalen Pfade zwischen Ladestationen (+Ziel) (linear pro Paar von Stationen)
- Berechne für jeden dieser Pfade den **minimal** nötigen SoC zum Befahren
- Mehr als das muss nicht geladen werden (man kann an der nächsten Station weiter laden bzw. ist am Ziel)

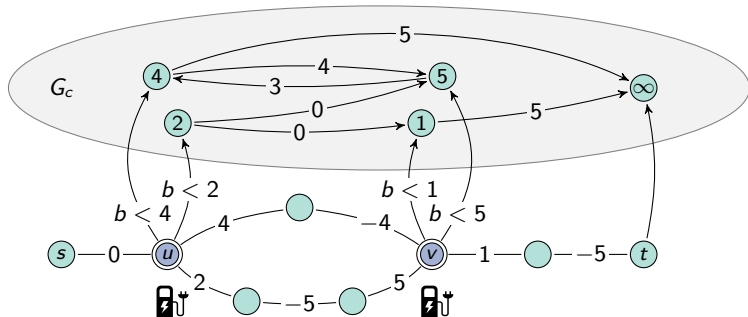
⇒ pro Ladestation polynomiell viele „Abfahrts-SoCs“

⇒ Konstruiere polynomiellen Suchgraph:

- Ein Knoten pro Station und Abfahrts-SoC
- Speichere Ankunfts-SoC an der Kante

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

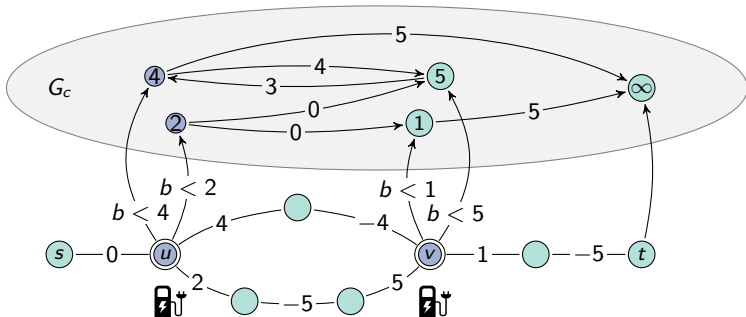
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

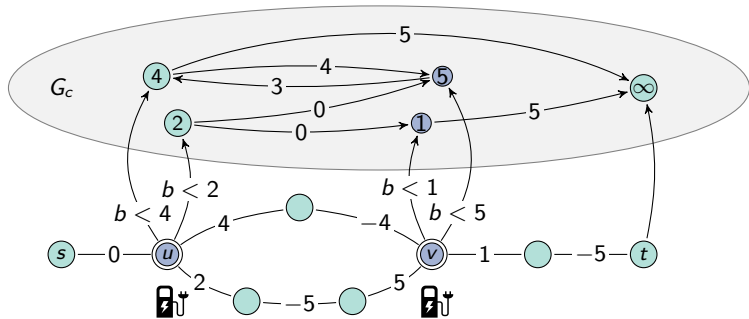
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

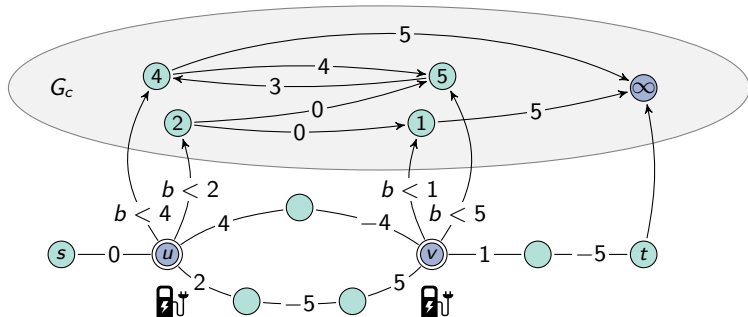
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

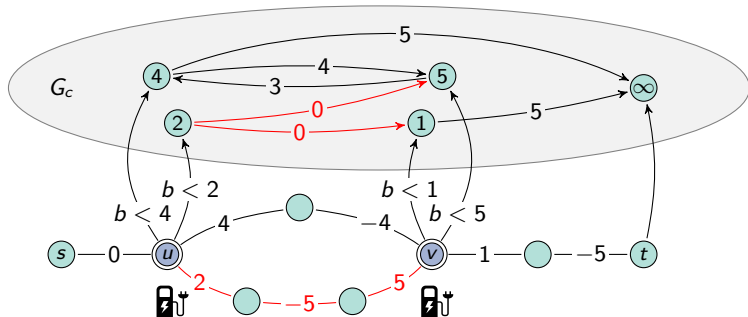
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

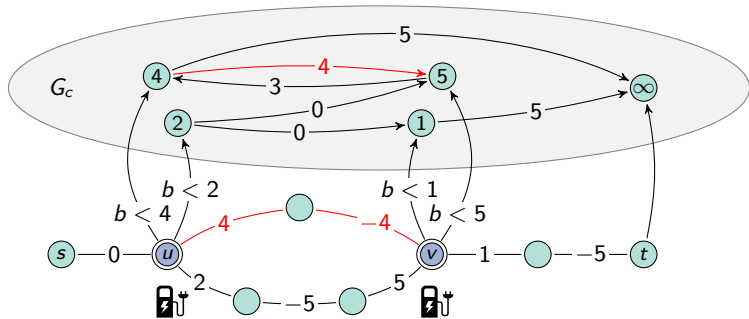
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Für jeden Pfad im Profil zwischen Ladestationen (+Ziel):

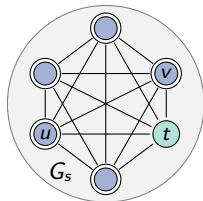
- Berechne Ankunfts-SoC (Wert an der Kante)
- Füge Ladeknoten hinzu (Mindest-Ladewert im Knoten)



$\mathcal{O}(|V|)$ Pfade pro Ladestationspaar \Rightarrow Suchgraph hat poly. Größe

Suchgraph G_s :

- Knoten: Alle Ladestationen und Zielknoten t
- Clique
- An den Kanten: SoC-Profile



Traversieren von Kanten zwischen Stationen u und v :

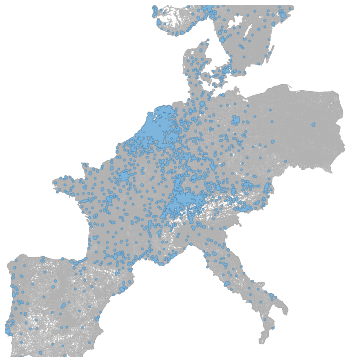
- Lade genug Energie, um Verbrauch auf $s-v$ -Pfad zu minimieren
- Nicht beweisbar optimal, aber (fast) immer optimal in der Praxis

Speedup-Techniken:

- Contraction Hierarchies (CH): Partielle CH; kontrahiere keine Ladestationen
- A*-Suche: Potential-basierte Rückwärtssuche (ähnlich wie bei multikriterieller Suche)

Input:

- Straßennetzwerk Europa
(ähnlich wie DIMACS)
- 22.2M Knoten, 51.1M Kanten
- Verbrauchsdaten aus
PHEM-Emissionsmodell (TU Graz)
- Höhendaten aus SRTM
(Shuttle Radar Topography Mission)
- Ladestationen von ChargeMap:
13 810 in Europa



Fahrzeugtypen:

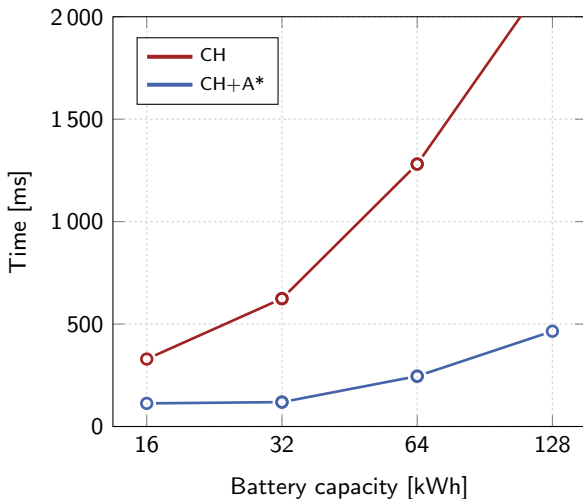
- Peugeot iOn, 16 kWh (100–150 km)
- Künstliches Modell, 85 kWh (400–500 km, ähnl. wie Tesla)

Techniques			Peugeot iOn			Artificial		
G_S	CH	A*	Prepr. [s]	# V. Sc.	Q. [ms]	Prepr. [s]	# V. Sc.	Q. [ms]
○	○	○	—	8 895k	20 161	—	11 034k	32 929
●	○	○	1 487	760k	710	15 062	7 754k	6 286
●	●	○	2 860	8k	310	3 246	20k	1 282
●	●	●	2 860	4k	128	3 246	10k	298

Algorithmus: $G_S + CH + A^*$

Subgraph: Deutschland (4.7M vertices, 10.8M edges)

Scenario	S	Prepr.		Queries		
		T. [s]	E _S	# V. Sc.	# E. Sc.	T. [ms]
ChargeMap	1 966	549	539k	5k	126k	4.22
random-0.01	469	487	22k	2k	50k	1.30
random-0.1	4 692	583	2 263k	9k	224k	7.97
random-1.0	46 920	965	227 514k	61k	1 829k	73.46



Bisher: Energieoptimale Routen

- Energiesparendes Fahren
- Wir finden einen zulässigen Pfad, falls dieser existiert

Problem: Wir versuchen Energie zu sparen, selbst wenn:

- die Strecke sehr kurz ist
- der Akkustand mehr als ausreichend für die Strecke ist

Bisher: Energieoptimale Routen

- Energiesparendes Fahren
- Wir finden einen zulässigen Pfad, falls dieser existiert

Problem: Wir versuchen Energie zu sparen, selbst wenn:

- die Strecke sehr kurz ist
- der Akkustand mehr als ausreichend für die Strecke ist

Alternativen?

Bisher: Energieoptimale Routen

- Energiesparendes Fahren
- Wir finden einen zulässigen Pfad, falls dieser existiert

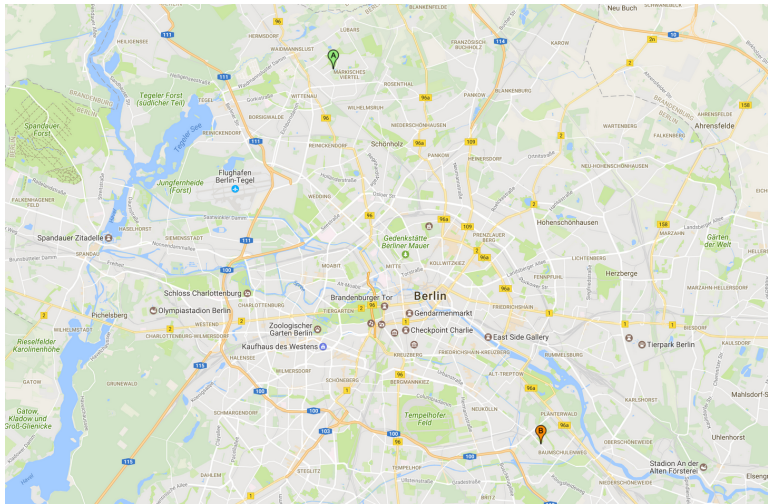
Problem: Wir versuchen Energie zu sparen, selbst wenn:

- die Strecke sehr kurz ist
- der Akkustand mehr als ausreichend für die Strecke ist

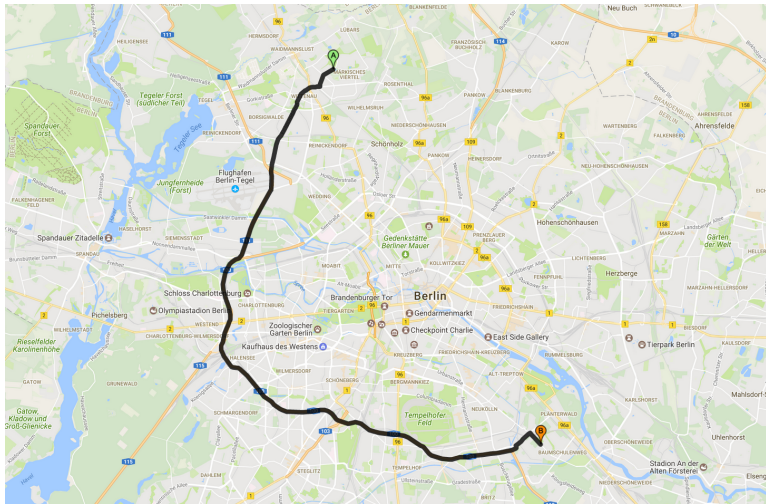
Alternativen?

- Berechne schnellste Route. Überprüfe danach, ob SoC ausreichend
- Schnellste Route mit Energieverbrauch als Nebenbedingung

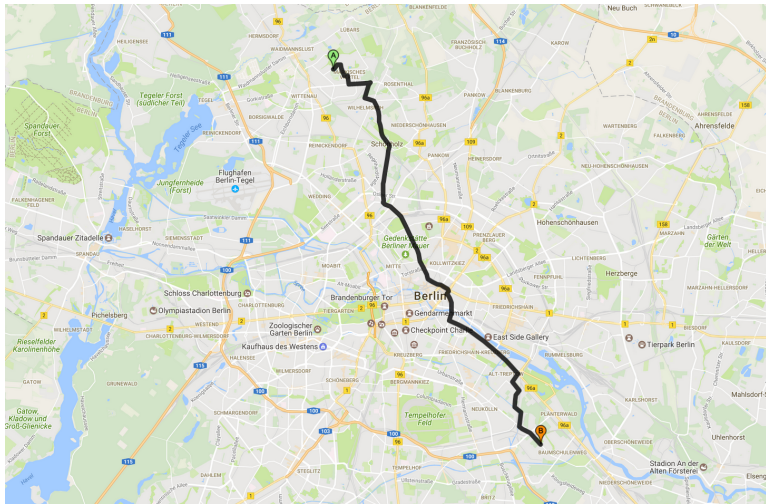
Beispielrouten



Beispielrouten



Beispielrouten



Optimierte Metrik	Unerreichbar	Extra Energie	Extra Zeit/Dist.
Fahrzeit	60 %	62 %	63 %
Distanz	25 %	15 %	4 %

Fazit:

- Energie explizit optimieren zahlt sich aus
- Kürzeste Wege energieeffizienter als schnellste

Aber:

- Fahrzeit viel höher auf energie-optimalen Wegen
- Nur eine Metrik optimieren ist nicht zufriedenstellend

Optimierte Metrik	Unerreichbar	Extra Energie	Extra Zeit/Dist.
Fahrzeit	60 %	62 %	63 %
Distanz	25 %	15 %	4 %

Fazit:

- Energie explizit optimieren zahlt sich aus
- Kürzeste Wege energieeffizienter als schnellste

Aber:

- Fahrzeit viel höher auf energie-optimalen Wegen
- Nur eine Metrik optimieren ist nicht zufriedenstellend

⇒ Finde schnellste Route mit Energieverbrauch als Nebenbedingung

Ziel:

- Finde schnellste Route mit Energieverbrauch als Nebenbedingung
- Zwei Metriken auf den Kanten: **Fahrzeit** und **Energieverbrauch**
- Optimierte die Fahrzeit und beschränke den Energieverbrauch
- Erweiterung des **CSP-Problems**

Definition: Constrained Shortest Path Problem

Gegeben: $G = (V, E)$, Länge $\ell: E \rightarrow \mathbb{N}_0$, Gewicht $\omega: E \rightarrow \mathbb{N}_0$,
Start und Ziel $s, t \in V$ sowie Schranken $L, W \in \mathbb{N}_0$

Problem: Existiert ein einfacher Pfad P von s nach t in G ,
für den $\ell(P) \leq L$ und $\omega(P) \leq W$ gelten?

Das entsprechende Optimierungsproblem lautet:

- Finde einen s - t -Pfad P mit minimalem $\ell(P)$ und $\omega(P) \leq W$

Theorem

Constrained Shortest Path Problem ist (schwach) \mathcal{NP} -vollständig

CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

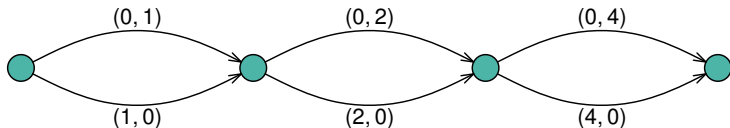
- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

Erinnerung:

- MCD hält pro Knoten eine Menge Pareto-optimaler Pfade
- Pareto-Mengen können exponentiell groß werden

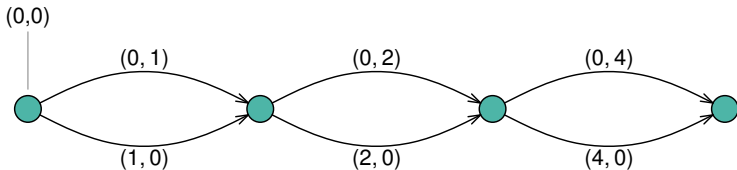


CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

Erinnerung:

- MCD hält pro Knoten eine Menge Pareto-optimaler Pfade
- Pareto-Mengen können exponentiell groß werden

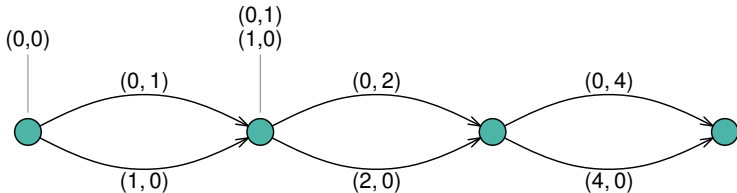


CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

Erinnerung:

- MCD hält pro Knoten eine Menge Pareto-optimaler Pfade
- Pareto-Mengen können exponentiell groß werden

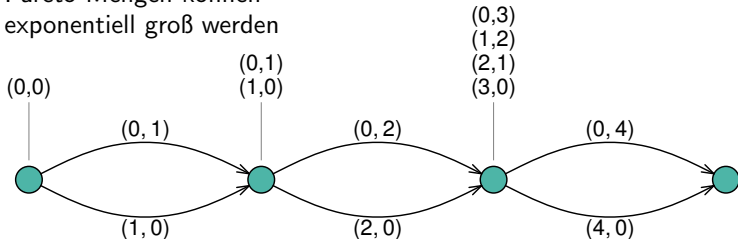


CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

Erinnerung:

- MCD hält pro Knoten eine Menge Pareto-optimaler Pfade
- Pareto-Mengen können exponentiell groß werden

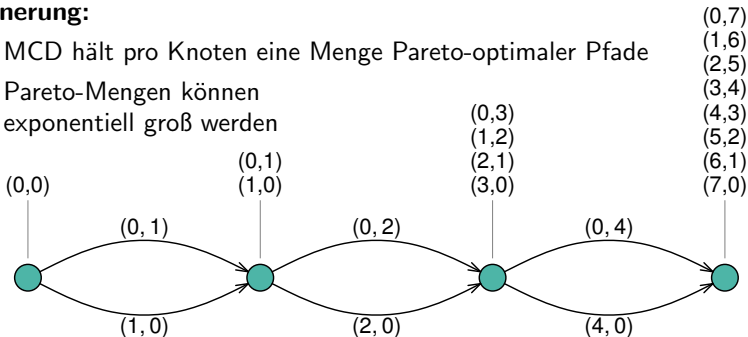


CSP kann mit Multi-Criteria Dijkstra (MCD) gelöst werden

- Bikriterieller Ansatz mit Metriken: Länge & Gewicht
- Nutze Constraints zum Prunen
 - Verwerfe Label mit Gewicht $> W$

Erinnerung:

- MCD hält pro Knoten eine Menge Pareto-optimaler Pfade
- Pareto-Mengen können exponentiell groß werden



Schnellste zulässige Route

Idee:

- Nutze gleichen Ansatz für EV-Routing
- Label sind Tupel (Fahrzeit, SoC)
- Falls $\text{SoC} < 0$, Pfad nicht weiter verfolgen

Schnellste zulässige Route

Idee:

- Nutze gleichen Ansatz für EV-Routing
- Label sind Tupel (Fahrzeit, SoC)
- Falls $\text{SoC} < 0$, Pfad nicht weiter verfolgen

Verbesserungen: Standard-Beschleunigungen von MCD übertragbar:

- Hopping Reduction
- Nur ein Label pro Knoten in Queue
- Target Pruning (Nutze max. Rekuperation $d[t]$)
- Knotenkontraktionen (Nutze Verbrauchsfunktionen)

Idee:

- Nutze gleichen Ansatz für EV-Routing
- Label sind Tupel (Fahrzeit, SoC)
- Falls $\text{SoC} < 0$, Pfad nicht weiter verfolgen

Verbesserungen: Standard-Beschleunigungen von MCD übertragbar:

- Hopping Reduction
- Nur ein Label pro Knoten in Queue
- Target Pruning (Nutze max. Rekuperation $d[t]$)
- Knotenkontraktionen (Nutze Verbrauchsfunktionen)

Beobachtung: Wir brauchen nicht alle Pareto-Optima an t :

- Sind nur an schnellster zulässiger Route interessiert
- Stoppe, sobald erstes Label an t aus Queue genommen
(Queue ist nach Fahrzeit sortiert)

Ladestopps

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

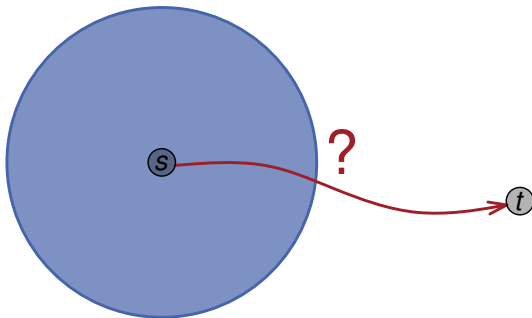


 Erreichbares Gebiet

 Ladestation

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

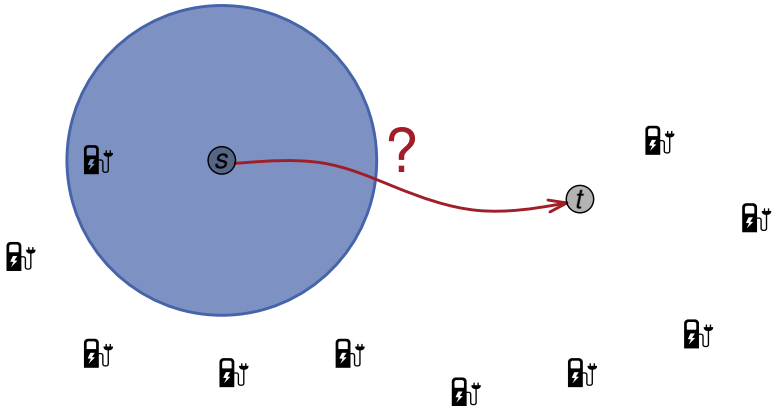


■ Erreichbares Gebiet

🔌 Ladestation

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

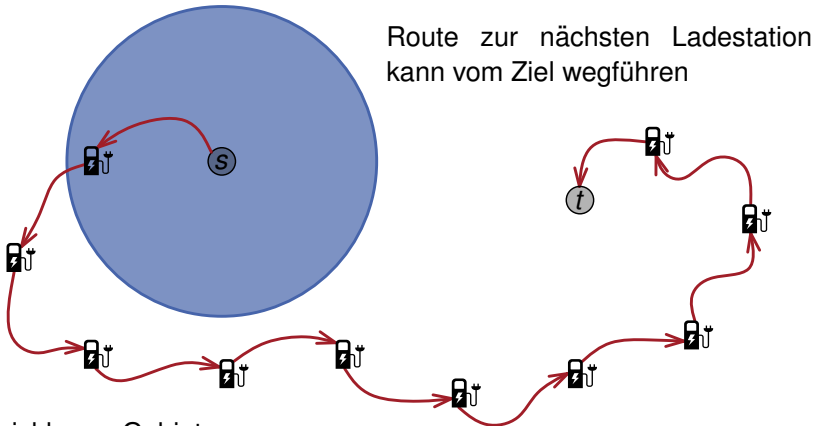


■ Erreichbares Gebiet

⚡ Ladestation

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

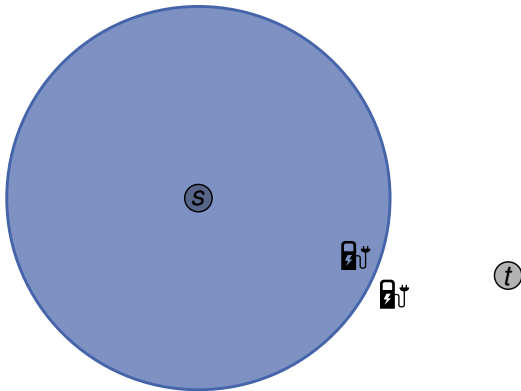


■ Erreichbares Gebiet

🔌 Ladestation

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

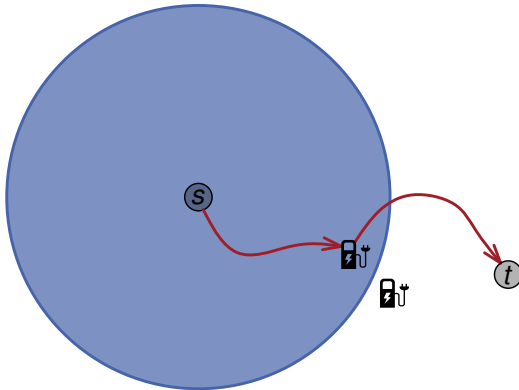


 Erreichbares Gebiet

 Ladestation

Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :

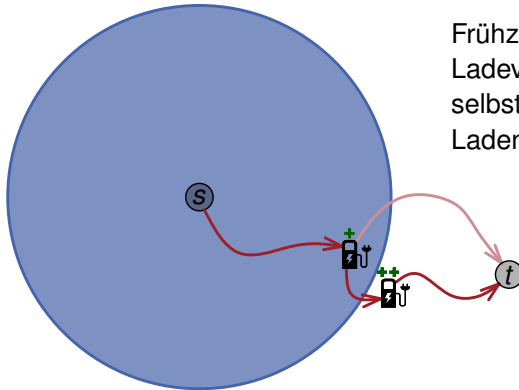


 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


Ladestationen


Finde schnellste Route von s nach t :



Frühzeitiger Abbruch des Ladevorgangs kann lohnen, selbst wenn Ziel bei weiterem Laden direkt erreichbar wäre

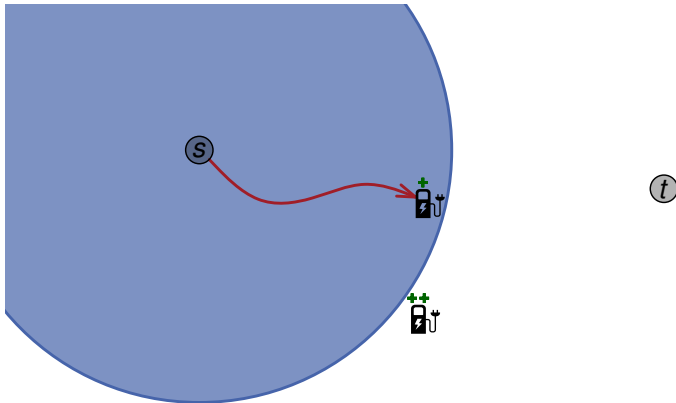
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :



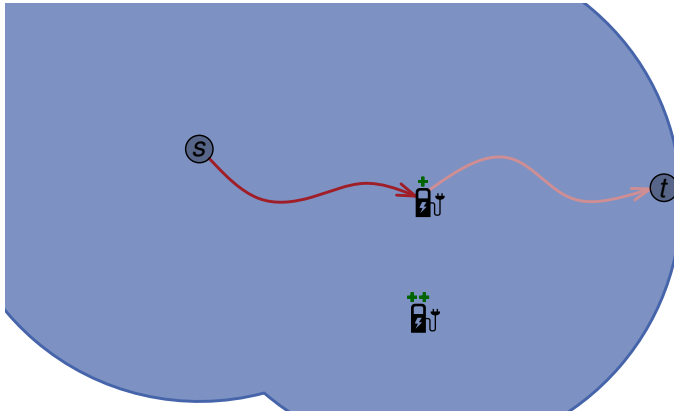
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :



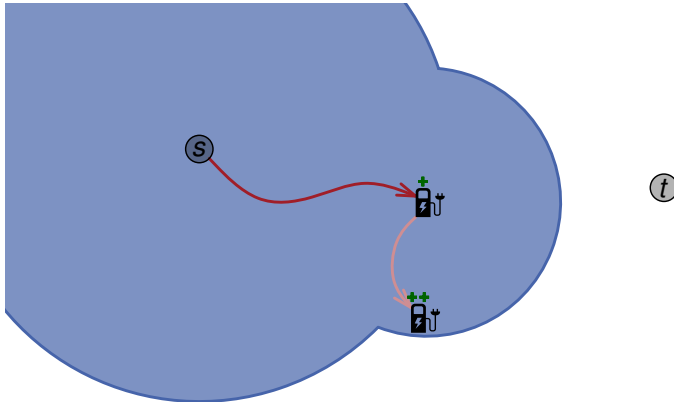
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :



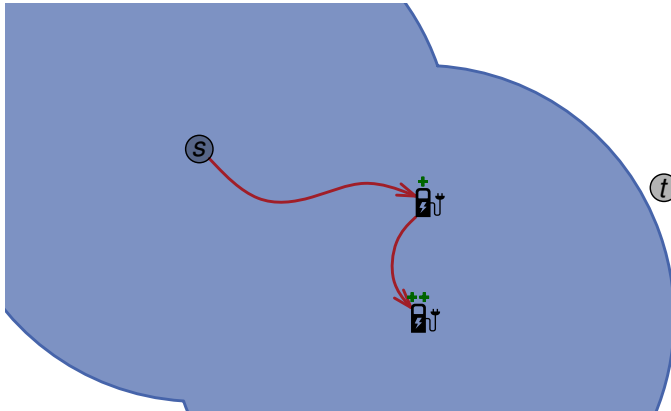
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :



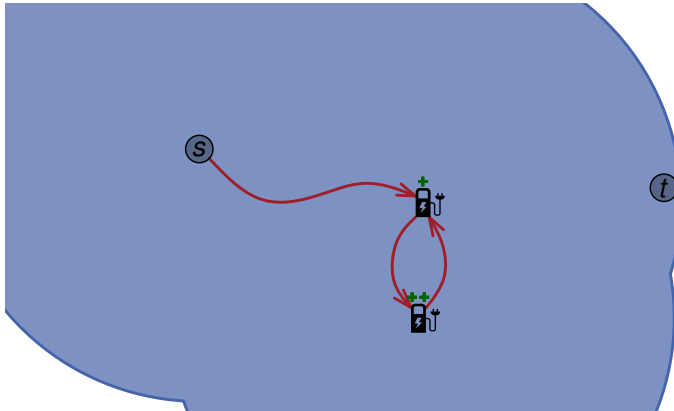
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation


 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen

Finde schnellste Route von s nach t :



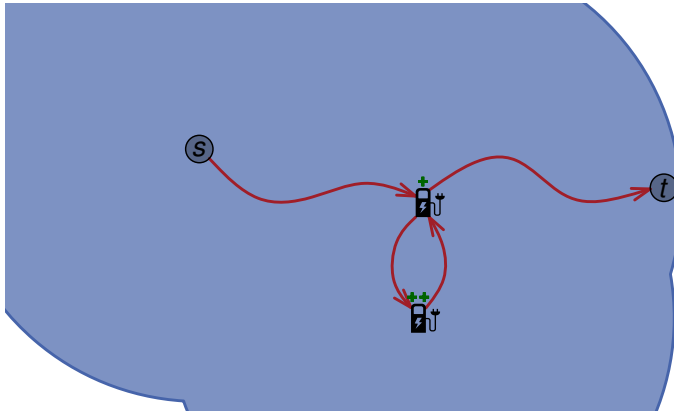
 Erreichbares Gebiet

 Ladestation

 Supercharger/Swapping Station


Ladestationen


Finde schnellste Route von s nach t :



Zyklen möglich

 Erreichbares Gebiet

 Ladestation

 Supercharger/Swapping Station

Schwierigkeiten:

- Laden dauert lange (\Rightarrow lieber Energie sparen, laden vermeiden)
- Ladestationen sind selten (lohnt sich ein Umweg?)
- Laden jederzeit unterbrechbar

Ansatz:

- Ladezeiten müssen während Routenplanung berücksichtigt werden
- Optimierte Reisezeit = Fahrzeit + Ladezeit
- Teilmenge $S \subseteq V$ der Knoten sind Ladestationen
- Für jede Station eine Funktion, die das Ladeverhalten beschreibt

Formal:

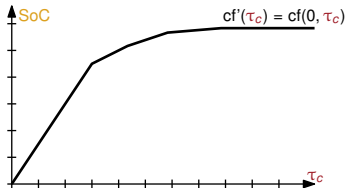
- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Formal:

- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Anmerkung: Realistische Ladefunktionen darstellbar durch:

- Univariate Funktion $cf': \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$
 $cf(b, \tau_c) := cf'(\tau_c + cf'^{-1}(b))$



Formal:

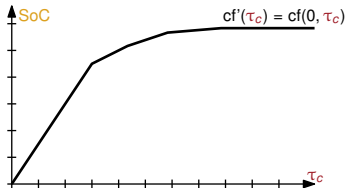
- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Anmerkung: Realistische Ladefunktionen darstellbar durch:

- Univariate Funktion $cf': \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$

$$cf(b, \tau_c) := cf'(\tau_c + cf'^{-1}(b))$$

$$cf(3, 2)$$



Formal:

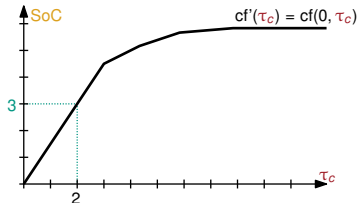
- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Anmerkung: Realistische Ladefunktionen darstellbar durch:

- Univariate Funktion $cf': \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$

$$cf(b, \tau_c) := cf'(\tau_c + cf'^{-1}(b))$$

$$cf(3, 2) = cf'(2 + cf'^{-1}(3))$$



Formal:

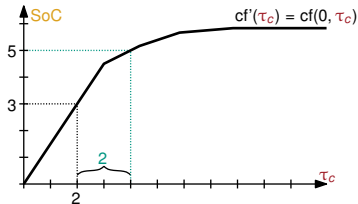
- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Anmerkung: Realistische Ladefunktionen darstellbar durch:

- Univariate Funktion $cf': \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$

$$cf(b, \tau_c) := cf'(\tau_c + cf'^{-1}(b))$$

$$\begin{aligned} cf(3, 2) &= cf'(2 + cf'^{-1}(3)) \\ &= cf'(2 + 2) \end{aligned}$$



Formal:

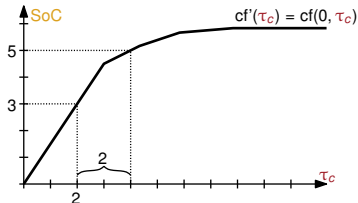
- Eine Funktion $cf: [0, M] \times \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$, bildet
 - initialen SoC b_s und
 - gewünschte Ladezeit τ_c auf
 - durch Laden erreichten SoC ab
- Monoton steigend (Länger laden \Rightarrow mehr Energie)
- Konkav (Akku voller \Rightarrow langsames Laden)

Anmerkung: Realistische Ladefunktionen darstellbar durch:

- Univariate Funktion $cf': \mathbb{R}_{\geq 0} \rightarrow [0, M]$

$$cf(b, \tau_c) := cf'(\tau_c + cf'^{-1}(b))$$

$$\begin{aligned} cf(3, 2) &= cf'(2 + cf'^{-1}(3)) \\ &= cf'(2 + 2) \\ &= 5 \end{aligned}$$

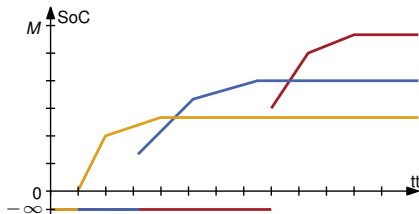


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label

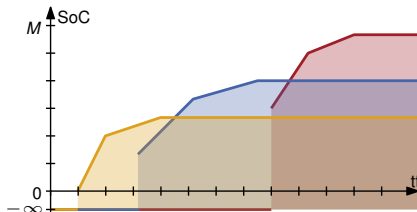


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label

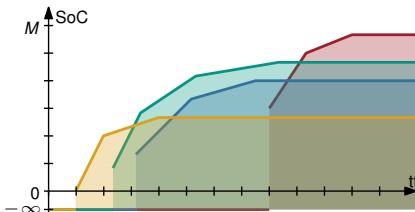


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label

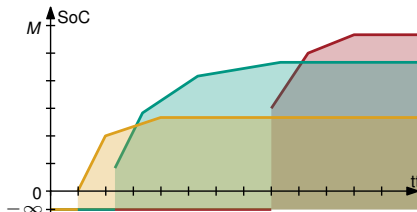


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label

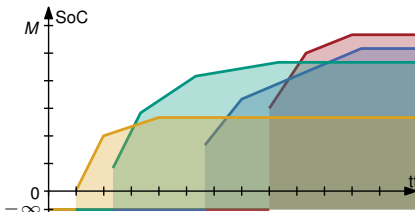


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label

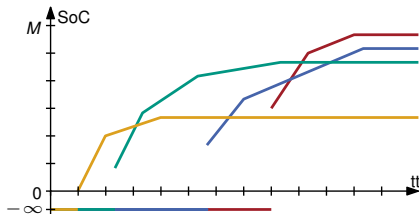


Dominanz von SoC-Funktionen:

- Für SoC-Funktion $b_\ell(\tau)$ und $b_{\ell'}(\tau)$ definieren wir Dominanz (\propto) als:

$$b_\ell(\tau) \propto b_{\ell'}(\tau) \Leftrightarrow \forall \tau \geq 0: b_\ell(\tau) \geq b_{\ell'}(\tau)$$

- Pro Knoten eine Menge von SoC-Funktionen
- Kantenrelaxierung erzeugt neues Label
 \Rightarrow Überprüfe Dominanz (nur paarweise)
Lösche dominierte Label



Charging Function Propagation (CFP)

Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

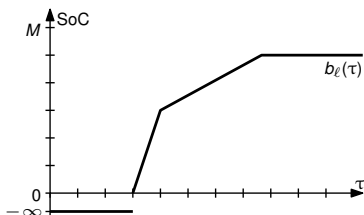
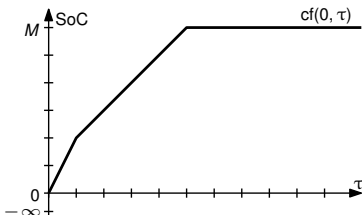
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



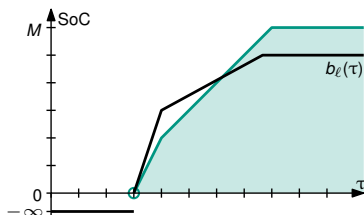
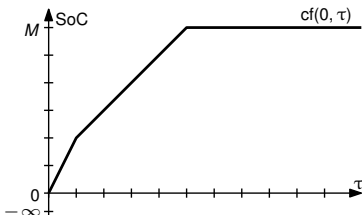
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



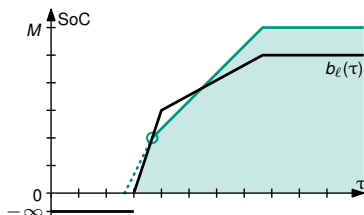
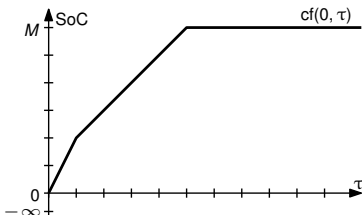
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



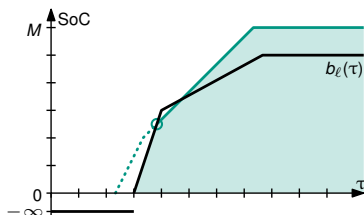
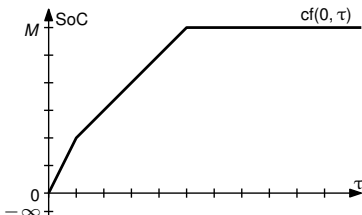
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



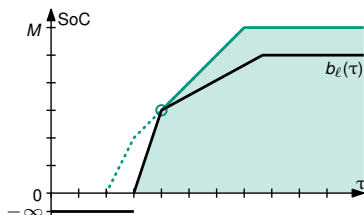
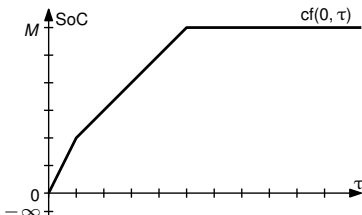
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



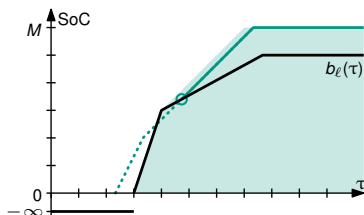
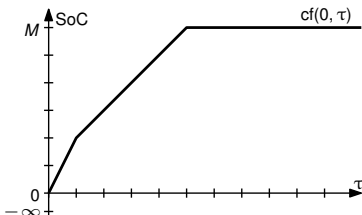
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



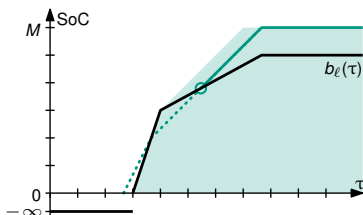
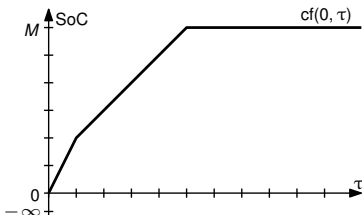
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



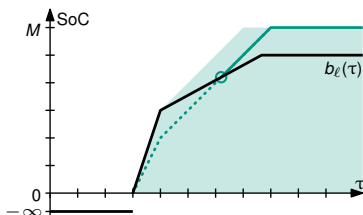
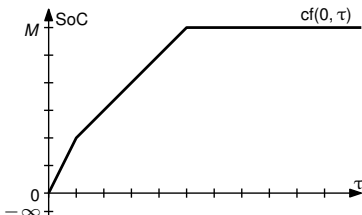
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



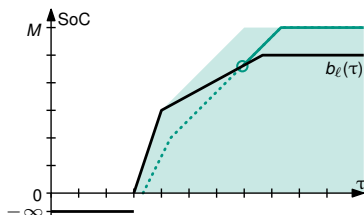
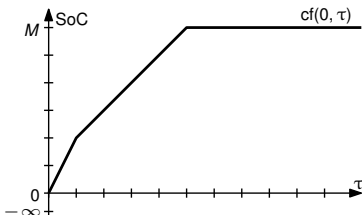
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



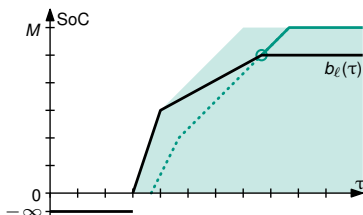
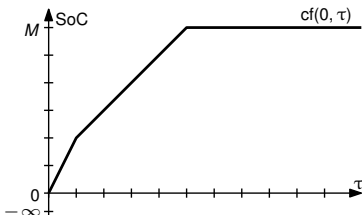
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



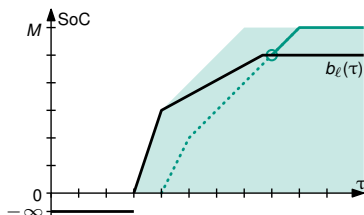
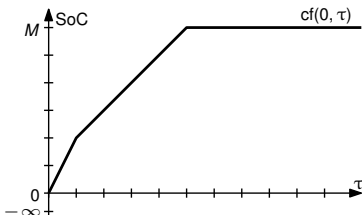
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



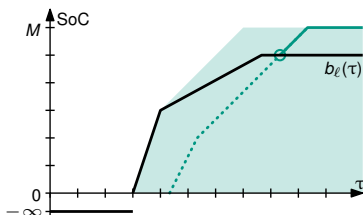
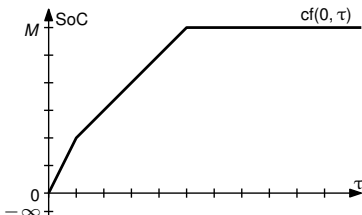
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



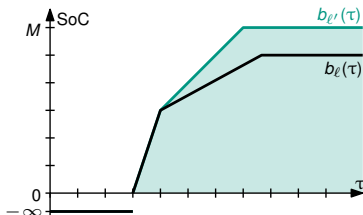
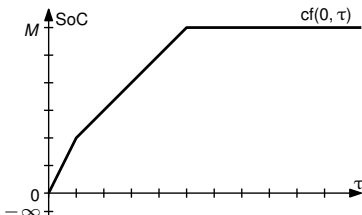
Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Aber: Wechsel der Station nur sinnvoll, wenn neue Station besser



Settling von Ladestationen:

- Nur die letzte Ladestation wird im Label gespeichert
- Erreichen einer Ladestation \Rightarrow Bestimme τ_c für die letzte Station

Problem:

- Am ursprünglichem Problem hat sich nichts geändert
- Auch für vorletzte Ladestation ist die Ladezeit unklar

Wechsel der Ladestation lohnt sich nur an Stützpunkten von $b_\ell(\tau)$

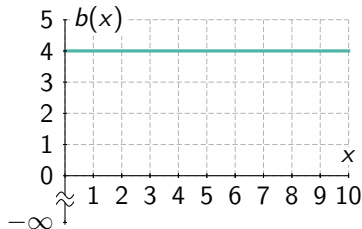
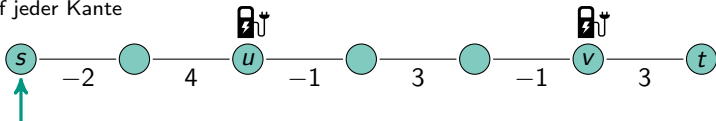
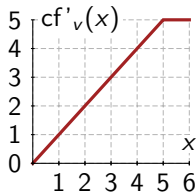
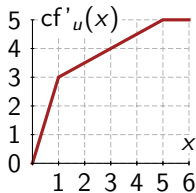
Gegeben:

- Label $\ell = (\tau_t, b_u, u, c_{(u, \dots, v)})$ an Knoten v
- v ist Ladestation
- τ ist Stützstelle von b_ℓ

\Rightarrow Erzeuge neues Label $\ell' = (\tau, b_\ell(\tau), v, 0)$

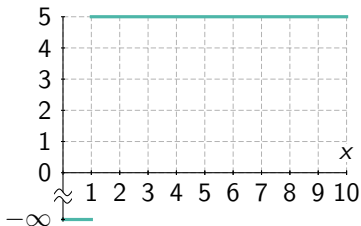
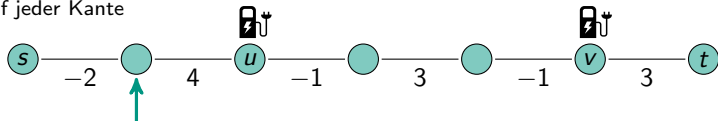
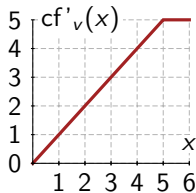
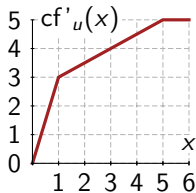
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



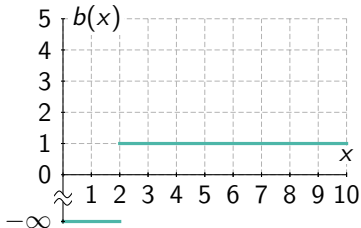
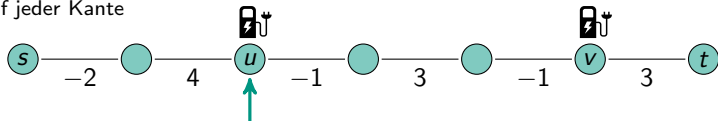
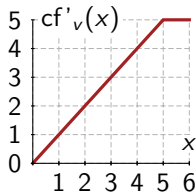
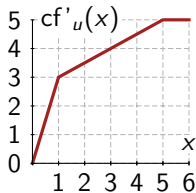
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



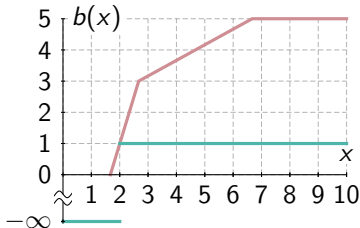
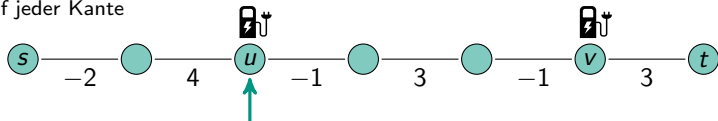
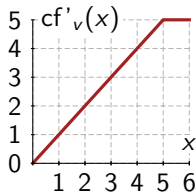
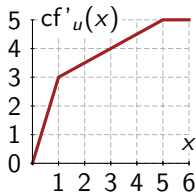
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



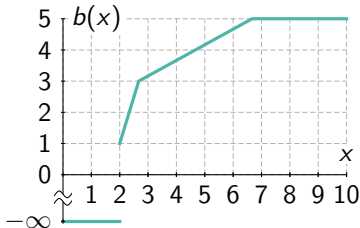
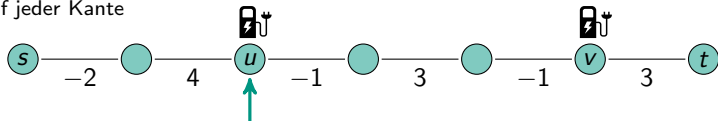
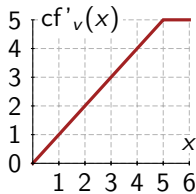
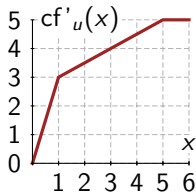
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



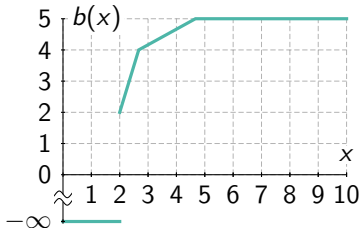
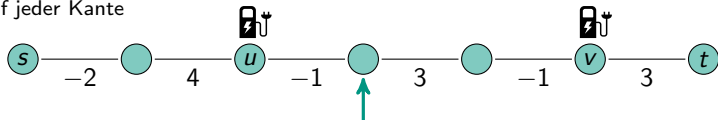
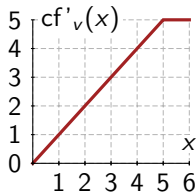
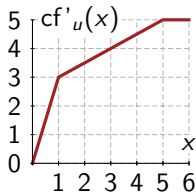
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



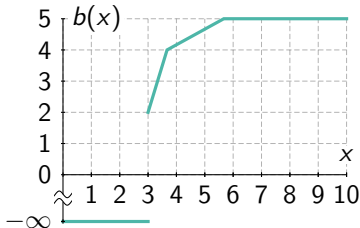
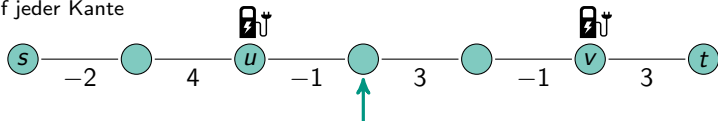
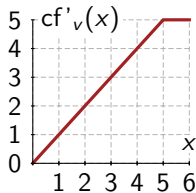
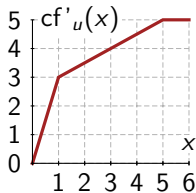
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



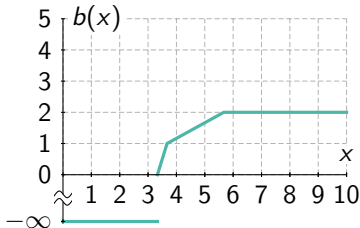
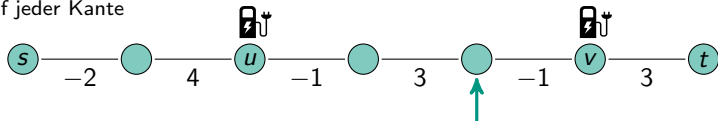
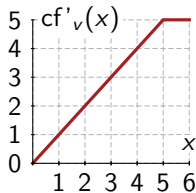
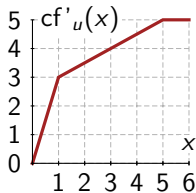
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



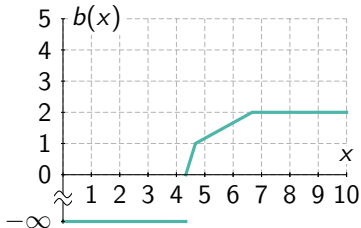
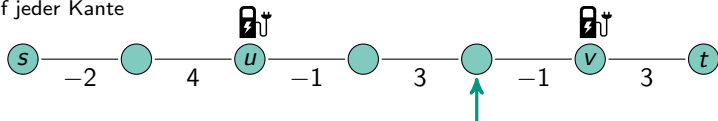
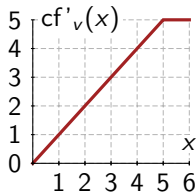
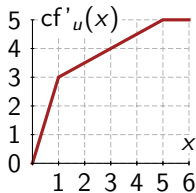
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



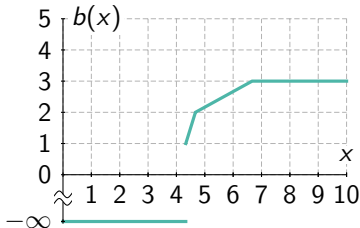
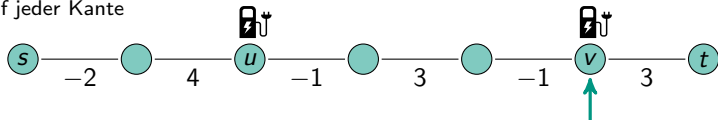
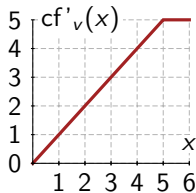
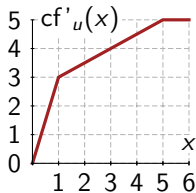
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



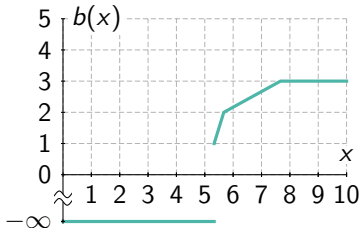
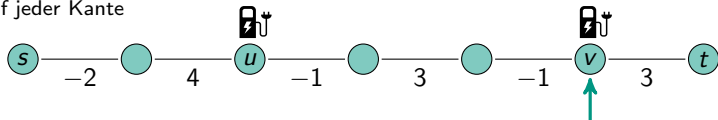
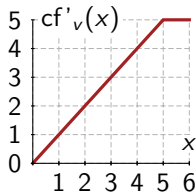
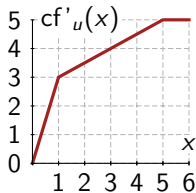
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



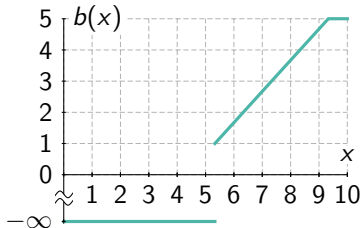
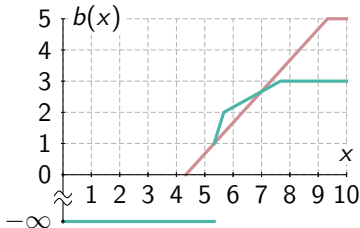
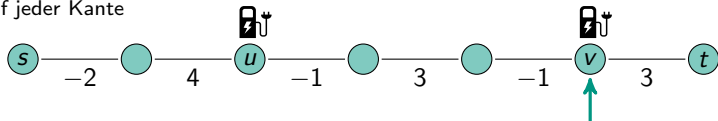
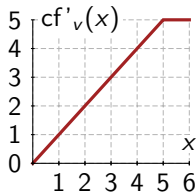
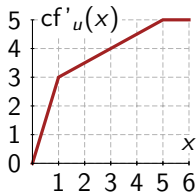
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



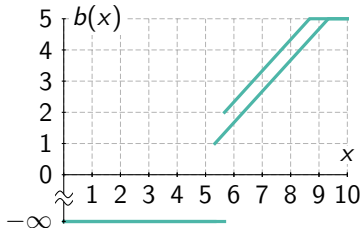
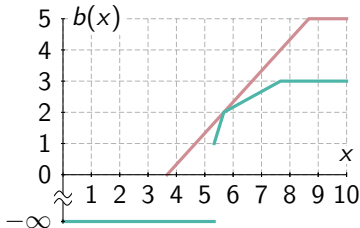
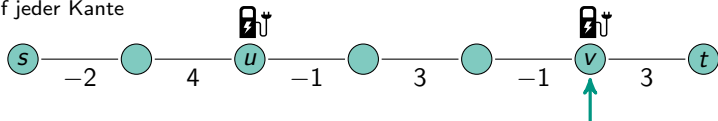
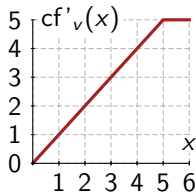
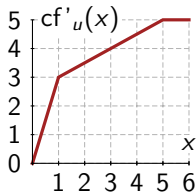
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



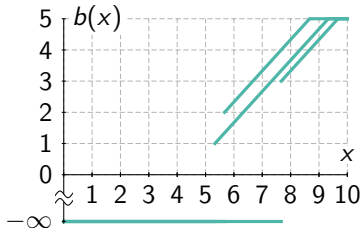
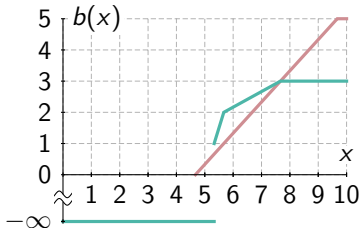
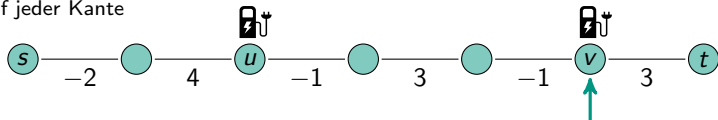
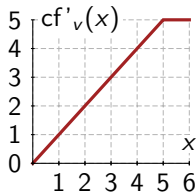
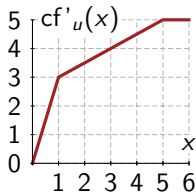
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



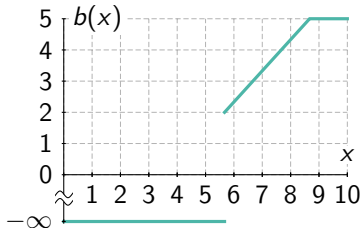
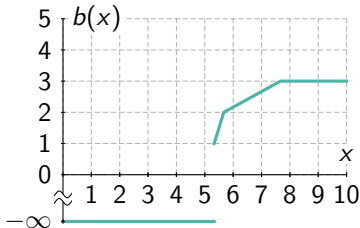
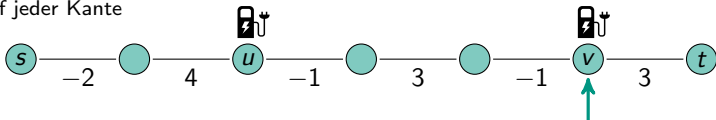
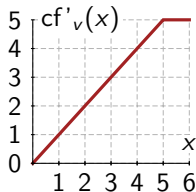
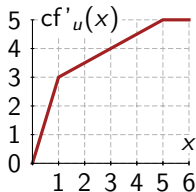
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



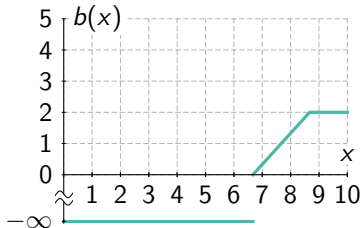
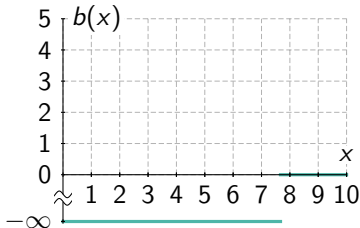
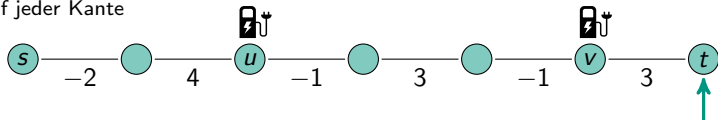
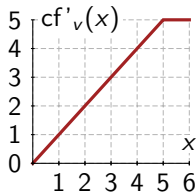
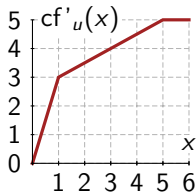
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



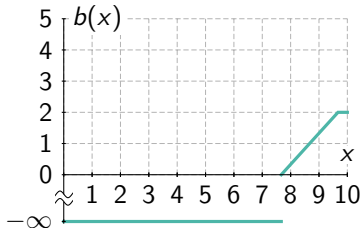
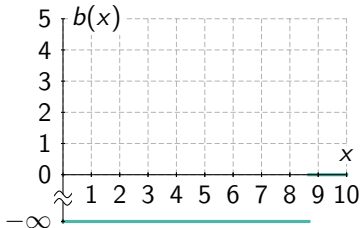
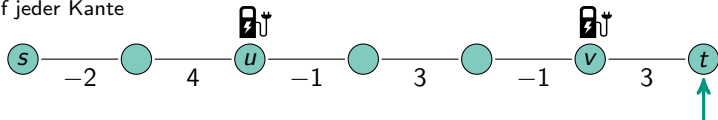
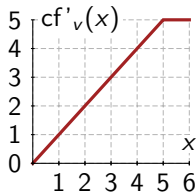
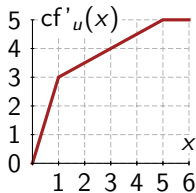
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante



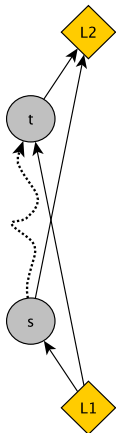
Beispiel

Annahme:
Fahrzeit 1
auf jeder Kante

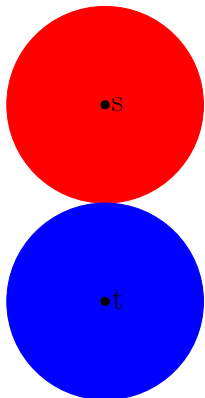


CFP – Beschleunigungstechniken

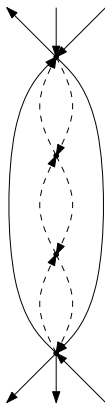
Landmarken



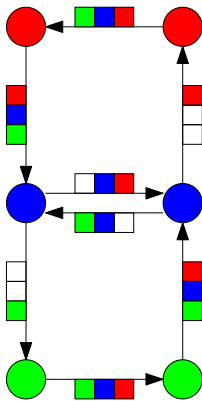
Bidirektionale Suche



Kontraktion



Arc-Flags



Probleme:

- Kontraktion muss Kürzeste-Wege-Distanzen erhalten
 - SoC während Vorberechnung unbekannt
 - Battery Constraints müssen beachtet werden
 - Ladefunktionen müssen berücksichtigt werden

Probleme:

- Kontraktion muss Kürzeste-Wege-Distanzen erhalten
 - SoC während Vorberechnung unbekannt
 - Battery Constraints müssen beachtet werden
 - Ladefunktionen müssen berücksichtigt werden

Lösung:

- Benutze Verbrauchsfunktionen
(Battery Constraints in Kantengewichten enthalten)
- Ladestation per Definition wichtig
(Nicht kontrahieren \Rightarrow Core-Graph)

Probleme:

- Kontraktion muss Kürzeste-Wege-Distanzen erhalten
 - SoC während Vorberechnung unbekannt
 - Battery Constraints müssen beachtet werden
 - Ladefunktionen müssen berücksichtigt werden

Lösung:

- Benutze Verbrauchsfunktionen
(Battery Constraints in Kantengewichten enthalten)
- Ladestation per Definition wichtig
(Nicht kontrahieren \Rightarrow Core-Graph)

Aber:

- Shortcuts repräsentieren jeweils Pareto-Mengen (Fahrzeit, Verbrauch)
- Pareto-Mengen werden exponentiell groß
- Breche Vorberechnung ab \Rightarrow unkontrahierter Core-Graph ($\sim 0.5\%$)

Erinnerung:

- A* benutzt Knotenpotential, um Suche zum Ziel zu leiten
- Potential eines Knotens ist untere Schranke für Reisezeit zu t
- Gute Technik für schwere/komplizierte Suchprobleme
- Klassischer Ansatz: Bestimme Potential durch Rückwärtssuche von t

Beobachtung:

- Fahrzeit zu t hängt auch vom SoC ab
- Metriken beeinflussen sich gegenseitig

Erinnerung:

- A* benutzt Knotenpotential, um Suche zum Ziel zu leiten
- Potential eines Knotens ist untere Schranke für Reisezeit zu t
- Gute Technik für schwere/komplizierte Suchprobleme
- Klassischer Ansatz: Bestimme Potential durch Rückwärtssuche von t

Beobachtung:

- Fahrzeit zu t hängt auch vom SoC ab
- Metriken beeinflussen sich gegenseitig

Idee:

- Reisezeit zu t abhängig von aktueller Position und SoC
- Nutze Potential $\pi: V \times [0, M] \rightarrow \mathbb{R}_{\geq 0}$, welches beides berücksichtigt

Gesucht:

- Potential $\pi: V \times [0, M] \rightarrow \mathbb{R}_{\geq 0}$, bildet (Knoten, SoC) auf Zeit zu t ab

Beobachtung:

- Ladestationen erlauben "Umwandlung" von Zeit in SoC

Gesucht:

- Potential $\pi: V \times [0, M] \rightarrow \mathbb{R}_{\geq 0}$, bildet (Knoten, SoC) auf Zeit zu t ab

Beobachtung:

- Ladestationen erlauben "Umwandlung" von Zeit in SoC
- Benutze dafür neue Metrik
- Sei dazu c_{\max} die maximale Ladegeschwindigkeit (Maximum über die Steigung aller Ladefunktionen)
- Neue Metrik ω :

$$\omega(e) := \tau_d(e) + \frac{\gamma(e)}{c_{\max}}$$

- Beschreibt min. Reisezeit, falls alle Energie geladen werden muss

Algorithmus: Läuft in 2 Phasen:

- 1: Rückwärtssuche von t berechnet Potential π
- 2: Vorwärtssuche von s nach t , beschleunigt durch π

Potential-Berechnung:

- Drei *unikriterielle* Dijkstra-Suchen von t aus:
 - Auf Metrik τ_d : Berechnet min. Fahrzeit π_τ zu t (ohne Energieverbrauch)
 - Auf Metrik γ : Berechnet min Energieverbrauch π_γ
 - Auf Metrik ω : Berechnet min. Reisezeit π_ω , falls $b_s = 0$

Algorithmus: Läuft in 2 Phasen:

- 1: Rückwärtssuche von t berechnet Potential π
- 2: Vorwärtssuche von s nach t , beschleunigt durch π

Potential-Berechnung:

- Drei *unikriterielle* Dijkstra-Suchen von t aus:
 - Auf Metrik τ_d : Berechnet min. Fahrzeit π_τ zu t (ohne Energieverbrauch)
 - Auf Metrik γ : Berechnet min Energieverbrauch π_γ
 - Auf Metrik ω : Berechnet min. Reisezeit π_ω , falls $b_s = 0$
- Setze dann:

$$\pi(v, b) := \begin{cases} \pi_\tau(v) & , \text{ falls } b \geq \pi_\gamma(v) \\ \pi_\omega(v) - \frac{b}{c_{\max}} & , \text{ sonst} \end{cases}$$

Algorithmus:

- Vorbereitung CH:
 - Hält Ladestationen in der Ordnung oben
 - Lässt kleinen Core unkontrahiert
- Query:
 - CH-Aufwärtssuchen von s und t , bis Core erreicht
(Normaler Energie-CSP-Algorithmus, da keine Ladestationen)
 - Anschließend A* eingeschränkt auf den Core-Graphen

Algorithmus:

- Vorbereitung CH:
 - Hält Ladestationen in der Ordnung oben
 - Lässt kleinen Core unkontrahiert
- Query:
 - CH-Aufwärtssuchen von s und t , bis Core erreicht
(Normaler Energie-CSP-Algorithmus, da keine Ladestationen)
 - Anschließend A* eingeschränkt auf den Core-Graphen

Heuristiken:

- Weitere Beschleunigung durch Heuristiken möglich
- Pfade, die bezüglich ω -Metrik minimal sind, sind oft optimal
- Relaxiere pro Shortcut nur ω -minimale Pareto-Punkte

Straßennetzwerk:

- Europa (Eur) & Deutschland (Ger)

Energieverbrauch:

- Emissionsmodell: PHEM (TU Graz) [Hausberger et al. '09]
- SRTM-Höhendaten (Shuttle Radar Topography Mission)
- Ladestationspositionen von ChargeMap

Instanzen	# Knoten	# Kanten	# Kanten mit $\gamma < 0$	# S
Ger	4 692 091	10 805 429	1 119 710 (10.36%)	1 966
Eur	22 198 628	51 088 095	6 060 648 (11.86%)	13 810
Osg	5 588 146	11 711 088	1 142 391 (9.75%)	643

CH-Vorbereitung:

- Auswirkung der Core-Größe auf die Vorbereitung

Core-Größe		Vorbereitung	Query [ms]	
Avg. deg.	# Knoten	[h:m:s]	CS: only BSS	CS: realistic
8	344 066 (7.33%)	2:58	1 474.1	47 979.9
16	116 917 (2.49%)	4:01	536.5	1 669.0
32	65 375 (1.39%)	5:03	436.1	1 356.8
64	43 036 (0.91%)	7:07	449.8	1 408.8
128	30 526 (0.65%)	11:16	509.6	1 585.4
256	22 592 (0.48%)	20:22	647.5	2 098.5
512	17 431 (0.37%)	37:11	880.7	2 739.9
1024	13 942 (0.29%)	1:05:51	1 264.6	3 934.2
2048	11 542 (0.24%)	2:00:27	1 822.6	5 670.1
4096	9 842 (0.20%)	4:17:36	2 706.6	8 420.1


Instanz	M	Preproc.	Exact Query		Heuristic Query		
			Feas.	CHARGE	H_ω	H_ω^A	
Only BSS	Ger-c1966	16 kWh	5:03	100	1 398	436	21
	Ger-c1966	85 kWh	4:59	100	1 013	48	28
	Eur-c13810	16 kWh	30:32	63	10 786	9943	207
	Eur-c13810	85 kWh	30:16	100	47 921	1022	41
Mixed CS	Ger-c1966	16 kWh	5:03	100	8 629	1 357	155
	Ger-c1966	85 kWh	4:59	100	2 614	342	34
	Eur-c13810	16 kWh	30:32	63	24 148	17 630	2 694
	Eur-c13810	85 kWh	30:16	100	86 193	26 867	600

Vorberechnungszeiten in Minuten:Sekunden, Query-Zeiten in Millisekunden

 Moritz Baum, Julian Dibbelt, Andreas Gemsa, Dorothea Wagner, and Tobias Zündorf.

Shortest feasible paths with charging stops for battery electric vehicles.

In *Proceedings of the 23rd ACM SIGSPATIAL International Conference on Advances in Geographic Information Systems*, pages 44:1–44:10. ACM Press, 2015.

 Moritz Baum, Julian Dibbelt, Lorenz Hübschle-Schneider, Thomas Pajor, and Dorothea Wagner.

Speed-consumption tradeoff for electric vehicle route planning.

In *Proceedings of the 14th Workshop on Algorithmic Approaches for Transportation Modeling, Optimization, and Systems (ATMOS'14)*, volume 42 of *OpenAccess Series in Informatics (OASIS)*, pages 138–151. Schloss Dagstuhl - Leibniz-Zentrum für Informatik, 2014.



Moritz Baum, Julian Dibbelt, Dorothea Wagner, and Tobias Zündorf.

Modeling and engineering constrained shortest path algorithms for battery electric vehicles.

In *Proceedings of the 25th Annual European Symposium on Algorithms (ESA'17)*, volume 87 of *Leibniz International Proceedings in Informatics*, pages 11:1–11:16, 2017.