



# BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am  
15. Dezember 2022

2 Ni 47/20 (EP)

---

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

**betreffend das europäische Patent EP 2 261 877**  
**(DE 601 49 522)**

hat der 2. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 15. Dezember 2022 unter Mitwirkung der Vorsitzenden Richterin Hartlieb sowie der Richter Dipl.-Phys. Dr. rer. nat. Friedrich, Dipl.-Phys. Dr. rer. nat. Zebisch, Dr. Himmelmann und Dr.-Ing. Kapels

für Recht erkannt:

- I. Das europäische Patent EP 2 261 877 wird mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig erklärt.
- II. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

**Tatbestand**

Die Beklagte ist Inhaberin des auch mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland in englischer Verfahrenssprache erteilten europäischen Patents EP 2 261 877 (deutsches Aktenzeichen DE 601 49 522) (Streitpatent), das am 20. September 2001 unter Inanspruchnahme der Priorität JP 2000285563 vom 20. September 2000 angemeldet worden ist und das die Bezeichnung „Navigation system and method“ (Navigationssystem und -verfahren) trägt. Der Hinweis auf die Patenterteilung erging am 12. August 2015.

Das mit der EP 2 261 877 B1 veröffentlichte Streitpatent beruht auf der europäischen Patentanmeldung 10009899.5, welche wiederum eine Teilanmeldung der europäischen Patentanmeldung 01308031.2 ist.

Das Streitpatent betrifft Navigationssysteme, die ein Fahrzeug entlang einer vorausgewählten Route navigieren, indem sie dem Benutzer eine Karte anzeigen und visuelle und/oder auditive Anweisungen geben (Streitpatent, Abs. [0001]).

Das zuletzt in vollem Umfang angegriffene Streitpatent umfasst 3 Ansprüche, den unabhängigen, auf ein Navigationssystem gerichteten Patentanspruch 1, den abhängigen, auf Patentanspruch 1 rückbezogenen und ebenfalls auf ein Navigationssystem gerichteten Patentanspruch 2 sowie den unabhängigen, auf ein Navigationsverfahren gerichteten Patentanspruch 3.

Das Streitpatent ist am 20. September 2021 durch Zeitablauf erloschen.

Mit Schriftsatz vom 23. September 2022 hat die Klägerin die Nichtigkeitsklage auf den Gegenstand des abhängigen Patentanspruchs 2 erweitert, nachdem sie in ihrem Nichtigkeitsklageschriftsatz vom 19. September 2019 das Streitpatent im Umfang der Patentansprüche 1 und 3 angegriffen hatte.

Die Klägerin stützt ihre Klage auf die Nichtigkeitsgründe der mangelnden Patentfähigkeit mit Blick auf fehlende Neuheit und fehlende erfinderische Tätigkeit sowie der unzulässigen Erweiterung.

Zur Stützung ihres Vorbringens hat die Klägerin die folgenden Dokumente genannt:

- NK 1 EP 2 261 877 B1 (Streitpatentschrift);
- NK 1a EP 2 261 877 A1;
- NK 2 DPMA: Registerauszug zum Aktenzeichen 601 49 522.5, Stand am 18.09.2019;
- NK 3 Verletzungsklageschrift vom 6. Februar 2019 an die Patentstreitkammer des Landgerichts H...;

- NK 4 Merkmalsgliederungen der Ansprüche 1 und 3 (des Streitpatents);
- NK 5 JP H10-318768 A, veröffentlicht am 4. Dezember 1998;
- NK 5a deutsche Übersetzung der JP H10-318768 A;
- NK 6 EP 0 838 797 A1, veröffentlicht am 29. April 1998;
- NK 6a DE 196 44 689 A1, veröffentlicht am 30. April 1998;
- NK 7 EP 0 762 080 A2, veröffentlicht am 12. März 1997;
- NK 7a DE 696 20 084 T 2 (Übersetzung der EP 0 762 080 B1);
- NK 8 Bedienungs- und Einbauanleitung des VDO Dayton MS 3100;
- NK 9 Bedienungsanleitung des VDO Dayton MS 5000;
- NK 10 EPO: European Search Report des Streitpatents vom 16. November 2010;
- NK 11 EPO: Prüfungsbescheid zur Patentanmeldung 10 009 899.5 vom 19. Dezember 2011;
- NK 12 Schriftsatz der Beklagten vom 24. Januar 2020 an die 15. Zivilkammer des Landgerichts H... (Az.: 315 O 23/19);
- NK 13 Stammanmeldung 01308031.2 (englisches Original);
- NK 14 japanische Prioritätsanmeldung JP H12-285563 A des Streitpatents vom 20. September 2000;
- NK 14a englische Übersetzung der JP H12-285563 A;
- NK 15 DE 101 31 432 A1 (Anmeldetag: 29. Juni 2001);
- NK 16 L.R. Rilett et al., Simulating the TravTek Route Guidance Logic Using the Integration Traffic Model (veröffentlicht am 1. Oktober 1991);
- NK 17 Offenlegungsschrift JP H7-282394 A;
- NK 17a englische Übersetzung der Offenlegungsschrift JP H7-282394 A;
- NK 18 Schriftsatz der Beklagten vom 3. September 2020 an die 15. Zivilkammer des Landgerichts H... (Az.: 315 O 23/19);
- NK 19 Von der Klägerin illustrierte Abbildungen des Streitpatents, der NK 5/NK 5a, der NK7/NK 7a, der NK 5/NK 5a kombiniert mit NK7/NK 7a, der NK6/NK6a, der NK6/NK6a kombiniert mit NK7/NK 7a;
- NK 20 Schreiben der Beklagten vom 26. Mai 2011 an das European Patent Office, M...;

- NK 21 Schreiben der Beklagten vom 15. Oktober 2012 an das European Patent Office, 80298 München;
- NK 22 Beschluss des Landgerichts H... vom 19. August 2022 (Az.: 315 O 23/19);
- NK 23 Auszug aus der Wayback Machine vom 3. März 2000 zur URL [http://www.vdodayton.com/products/navigation/h\\_index.htm](http://www.vdodayton.com/products/navigation/h_index.htm), „Overview“;
- NK 24 Auszug aus der Wayback Machine vom 3. März 2000 zur URL [http://www.vdodayton.com/products/navigation/h\\_index.htm](http://www.vdodayton.com/products/navigation/h_index.htm), „Brochures“.

Die Klägerin stellt den Antrag,

das europäische Patent EP 2 261 877 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

Die Beklagte stellt den Antrag,

die Klage abzuweisen,

hilfsweise

Klageabweisung mit der Maßgabe, dass das Patent im Umfang der erteilten Ansprüche 1 und 3 aufrechterhalten wird;

weiter hilfsweise Abweisung der Klage mit der Maßgabe, dass das Patent im Umfang der Ansprüche Ia eingereicht mit Schriftsatz vom 7. November 2022 aufrechterhalten wird,

weiter hilfsweise Abweisung der Klage mit der Maßgabe, dass das Patent im Umfang der Ansprüche des Hilfsantrags I eingereicht mit Schriftsatz vom 26. September 2022 aufrechterhalten wird.

Die Beklagte erklärt in der mündlichen Verhandlung vom 15. Dezember 2022, dass sie die Patentansprüche gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen als jeweils geschlossene Anspruchssätze ansieht, die jeweils insgesamt beansprucht werden.

Die Beklagte, die das Streitpatent in vollem Umfang und hilfsweise beschränkt mit Hilfsanträgen verteidigt, tritt der Argumentation der Klägerin in allen wesentlichen Punkten entgegen. Sie vertritt die Auffassung, dass das beanspruchte Verfahren und die beanspruchte Vorrichtung ursprünglich offenbart und sowohl neu seien als auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns beruhen würden. Das Streitpatent sei jedenfalls in der Fassung eines der Hilfsanträge patentfähig.

Zur Stützung ihres Vorbringens hat die Beklagte die folgenden Dokumente genannt:

- A1 Gliederung des Patentanspruchs 1 (des Streitpatents);
- A2 Gliederung des Patentanspruchs 3 (des Streitpatents).

Der **erteilte Patentanspruch 1** lautet in der Verfahrenssprache Englisch gemäß EP 2 261 877 B1 (Streitpatentschrift) mit hinzugefügter Merkmalsgliederung des Senats:

1. A navigation system, comprising:
  - 1.1 a route selecting device (7) for selecting a scheduled route (SL) along which a mobile body is scheduled to move towards a destination (DN);  
and
  - 1.2 a display device (8) for displaying the scheduled time (Tg) of arrival of the mobile body while the mobile body moves along the scheduled route (SL);characterised by:
  - 1.3 an acquiring device (4) for acquiring traffic congestion information about traffic congestion along the scheduled route (SL);
  - 1.4 a searching device (6) for searching for a different route (CL) while the mobile body is moving along the scheduled route (SL), the different route (CL) avoiding traffic congestion informed to the acquiring device (4); and
  - 1.5 the display device (6) being configured to display simultaneously for a given point (P),
    - 1.5.1 the scheduled time (Tg) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL) and

- 1.5.2 the difference in time (T) between the scheduled time (T<sub>g</sub>) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL) and the scheduled time (T<sub>o</sub>) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) in the case where the scheduled time (T<sub>o</sub>) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) is less than the scheduled time (T<sub>g</sub>) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL).

In deutscher Übersetzung gemäß der EP 2 261 877 B1 lautet der erteilte Patentanspruch 1 wie folgt (mit Merkmalsgliederung des Senats):

1. Navigationssystem, umfassend:
  - 1.1 eine Routenauswahlvorrichtung (7) zur Auswahl einer planmäßigen Route (SL), entlang der ein mobiler Körper sich planmäßig in Richtung eines Ziels (DN) bewegt; und
  - 1.2 eine Anzeigevorrichtung (8) zum Anzeigen der planmäßigen Ankunftszeit (T<sub>o</sub>) des mobilen Körpers, während sich der Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt;gekennzeichnet durch:
  - 1.3 eine Erfassungsvorrichtung (4) zur Erfassung von Verkehrsstauinformationen zu Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route (SL);
  - 1.4 eine Suchvorrichtung (6) zum Suchen einer anderen Route (CL), während sich der mobile Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt, wobei die andere Route der Erfassungsvorrichtung (4) mitgeteilte Verkehrsstaus vermeidet, und
  - 1.5 wobei die Anzeigevorrichtung (6) so konfiguriert ist, dass sie gleichzeitig für einen bestimmten Punkt (P)
    - 1.5.1 die planmäßige Ankunftszeit (T<sub>o</sub>) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) sowie
    - 1.5.2 die zeitliche Differenz (T) zwischen der planmäßigen Ankunftszeit (T<sub>o</sub>) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) und der planmäßigen Ankunftszeit (T<sub>g</sub>) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL), wenn die planmäßige Ankunftszeit (T<sub>g</sub>) am Ziel (DN)

unter Verwendung der anderen Route (CL) kürzer ist als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL).

Der **erteilte Patentanspruch 2** lautet in der Verfahrenssprache Englisch gemäß EP 2 261 877 B1 (Streitpatentschrift):

2. The navigation system according to claim 1, wherein the display device (6) displays a period of time ( $T_g - T$ ) shortened by the period of time ( $T_o$ ) required for the different route (CL) to the destination (DN) as the difference ( $T$ ) between the period of time ( $T_g$ ) required for the scheduled route (SL) and the period of time ( $T_o$ ) required for the different route (CL), in the condition where the period of time ( $T_g$ ) required for the scheduled route (SL) to the destination (DN) is made a reference.

In deutscher Übersetzung gemäß der EP 2 261 877 B1 lautet der erteilte Patentanspruch 2 wie folgt:

2. Navigationssystem nach Anspruch 1, wobei die Anzeigevorrichtung (6) einen Zeitraum ( $T_o - T$ ) anzeigt, verkürzt um die benötigte Zeit für die andere Route (CL) zum Ziel (DN) als Differenz  $T$  zwischen der benötigten Zeit  $T_o$  für die planmäßige Route (SL) und die benötigte Zeit  $T_g$  für die andere Route (CL), unter der Bedingung, dass die benötigte Zeit  $T_o$  für die planmäßige Route zum Ziel (DN) als Referenz vorgesehen wird.

Der **erteilte Patentanspruch 3** lautet in der Verfahrenssprache Englisch gemäß EP 2 261 877 B1 (Streitpatentschrift) mit hinzugefügter Merkmalsgliederung des Senats:

3. A navigation method performed in a navigation system comprising;
  - 3.1 a route selecting process for selecting a scheduled route (SL) along which a mobile body is scheduled to move towards a destination (DN); and

- 3.2 a display process for displaying the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival of the mobile body while the mobile body moves along the scheduled route (SL); characterised by:
- 3.3 an acquiring process for acquiring traffic congestion information about traffic congestion along the scheduled route (SL);
- 3.4 a searching process for searching for a different route (CL) while the mobile body is moving along the scheduled route (SL), the different route (CL) avoiding traffic congestion informed to the acquiring device (4); and
- 3.5 the display process displaying simultaneously for a given point (P),
  - 3.5.1 the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL) and
  - 3.5.2 the difference in time (T) between the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL) and the scheduled time ( $T_o$ ) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) in the case where the scheduled time ( $T_o$ ) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) is less than the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL).

In deutscher Übersetzung gemäß der EP 2 261 877 B1 lautet der erteilte Patentanspruch 3 wie folgt (mit Merkmalsgliederung des Senats):

- 3. Navigationsverfahren, das in einem Navigationssystem vorgesehen wird, umfassend:
  - 3.1 einen Routenauswahlprozess zur Auswahl einer planmäßigen Route (SL), entlang der ein mobiler Körper sich planmäßig in Richtung eines Ziels (DN) bewegt; und
  - 3.2 einen Anzeigeprozess zum Anzeigen der planmäßigen Ankunftszeit ( $T_o$ ) des mobilen Körpers, während sich der Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt;gekennzeichnet durch:
  - 3.3 einen Erfassungsprozess zur Erfassung von Verkehrsstauinformationen zu Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route (SL);

- 3.4 einen Suchprozess zum Suchen einer anderen Route (CL), während sich der mobile Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt, wobei die andere Route der Erfassungsvorrichtung (4) mitgeteilte Verkehrsstaus vermeidet, und
- 3.5 wobei der Anzeigeprozess gleichzeitig für einen bestimmten Punkt (P)
  - 3.5.1 die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) anzeigt
  - 3.5.2 sowie die zeitliche Differenz ( $T$ ) zwischen der planmäßigen Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) und der planmäßigen Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL), wenn die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) kürzer ist als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL).

Anspruch 1 des **Hilfsantrags Ia** vom 7. November 2022 ergibt sich aus dem erteilten Anspruch 1 durch Anfügen des folgenden Zusatzmerkmals 1.5.3:

- 1.5.3 and to display a warning ( $W$ ) informing a driver of the availability of the different route (CL) and the difference in time ( $T$ ) while superimposed on a map covering both the scheduled route (SL) and the different route (CL).

Anspruch 3 des Hilfsantrags Ia vom 7. November 2022 ergibt sich aus dem erteilten Anspruch 3 durch Anfügen des folgenden Zusatzmerkmals 3.5.3:

- 3.5.3 and wherein a warning ( $W$ ) informing a driver of the availability of the different route (CL) and the difference in time ( $T$ ) is displayed while superimposed on a map covering both the scheduled route (SL) and the different route (CL).

Der Anspruchssatz des **Hilfsantrags I** vom 26. September 2022 unterscheidet sich vom Anspruchssatz des Hilfsantrags Ia durch Streichung des Anspruchs 2.

Der Senat hat den Parteien einen **qualifizierten Hinweis** vom 19. Juli 2022 zugeleitet und hierin auf die folgenden zum präsenten fachmännischen Hintergrundwissen der technischen Richter des Senats gehörenden Dokumente hingewiesen:

- D1a ELVjournal 4/00, S. 37 – 39;
- D1b Veröffentlichungsnachweis D1a;
- D1c ELVjournal 5/00, S. 14 – 19;
- D1d Veröffentlichungsnachweis D1c.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage, mit der die Nichtigkeitsgründe der fehlenden Patentfähigkeit (Art. II § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. a) EPÜ i. V. m. Art. 52, 54 und 56 EPÜ) und der unzulässigen Erweiterung (Art. II § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. c) EPÜ i. V. m. Art. 123 Abs. 2 EPÜ) geltend gemacht werden, ist gemäß § 81 PatG zulässig.

Das Streitpatent ist zwar am 20. September 2021 durch Zeitablauf erloschen, die Klägerin hat indes im Hinblick auf das parallele Verletzungsverfahren vor dem Landgericht H... mit dem Aktenzeichen 315 O 23/19 ihr Rechtsschutzbedürfnis nachgewiesen.

Die Klageänderung durch Erweiterung der Nichtigkeitsklage auf den Gegenstand des abhängigen Patentanspruchs 2 des Streitpatents durch Schriftsatz der Klägerin vom 23. September 2022 ist nach § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 263 ZPO zulässig, weil der Senat die Erweiterung der Nichtigkeitsklage auf den Gegenstand des abhängigen Patentanspruchs 2 des Streitpatents für sachdienlich erachtet.

Sachdienlich ist die genannte Klageänderung deshalb, weil der abhängige Patentanspruch 2 des Streitpatents miterledigt und dadurch ein neuer Prozess vermieden werden kann.

Die Klage ist auch begründet. Das Streitpatent hat weder hinsichtlich des Hauptantrags noch hinsichtlich der Hilfsanträge Bestand, denn dem Streitpatent gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen steht der Nichtigkeitsgrund der fehlenden Patentfähigkeit entgegen.

## I.

1. Das Streitpatent betrifft Navigationssysteme und insbesondere ein Navigationssystem, das ein Fahrzeug entlang einer vorgewählten Route navigiert, während es einem Benutzer eine Darstellung von Karten und visuellen und/oder hörbaren Anweisungen bietet, sowie ein zugehöriges Navigationsverfahren (*vgl. Abs. [0001] der Patentschrift (NK1)*).

Fahrzeugnavigationssysteme werden verwendet, um ein Fahrzeug zu navigieren, während sie Karten auf einer Anzeige, wie etwa einer Flüssigkristallanzeigetafel, die in dem Fahrzeug montiert ist, anzeigen. Viele Navigationssysteme ermöglichen eine Routenführung durch eine auf der Zeit zum Erreichen des Ziels basierende Vorauswahl einer geeigneten Route. Die vorgewählte Route wird zum Zeitpunkt der Abfahrt auf der Anzeige dargestellt, um einen Benutzer von da an entlang der vorausgewählten Route zu führen. Bei derartigen Navigationssystemen wird die Routenvorwahl jedoch üblicherweise nur zum Zeitpunkt der Abfahrt durchgeführt, mit der einzigen Ausnahme, dass die vorgewählte Route überarbeitet wird, wenn das Fahrzeug während der Fahrt von einer solchen vorgewählten Route abfährt, um von der aktuellen Fahrzeugposition aus eine, abseits der vorausgewählten Route liegende, neue Route zum geplanten Ziel zu wählen. Wenn der Benutzer daher entlang der vorgewählten Route beispielsweise auf einen Verkehrsstau oder eine Verkehrssperrung stößt, sind die Navigationssysteme, da sie damit beschäftigt sind, mit solchem Unvorhergesehenen entlang der vorgewählten Route

zurechtzukommen, nicht in der Lage, dem Benutzer geeignete Anweisungen zu geben und verursachen dadurch Probleme, so dass er nicht pünktlich am Ziel ankommen kann. Beispiele für Navigationssysteme mit einer gewissen Fähigkeit, eine alternative Route zu einer geplanten Route zu bestimmen und anzuzeigen, sind in der WO 98/26253 A, EP 0 838 797 A (NK6) und EP 0 762 080 A2 (NK7) beschrieben (vgl. NK1, Abs. [0002] bis [0005]).

**1.1** Vor diesem Hintergrund liegt dem Streitpatent als technisches Problem die **Aufgabe** zugrunde, ein fahrzeuginternes Navigationssystem mit der Fähigkeit bereitzustellen, eine alternative Route zu einer geplanten Route effektiver und effizienter zu bestimmen und anzuzeigen als dies im Stand der Technik vorgesehen ist (vgl. NK1, Abs. [0005]).

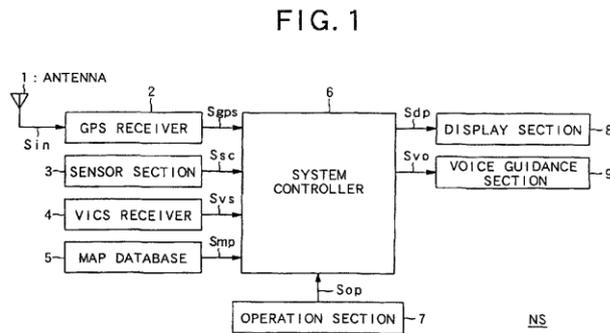
**1.2** Gelöst wird diese Aufgabe durch das Navigationssystem des erteilten Anspruchs 1 und das Navigationsverfahren des erteilten Anspruchs 3, sowie durch die Gegenstände und Verfahren der selbstständigen Ansprüche der Hilfsanträge.

**2.** Als hier zuständiger **Fachmann** ist ein Ingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik mit Hochschulabschluss zu definieren, der über eine mehrjährige Erfahrung in der Entwicklung von Navigationssystemen verfügt.

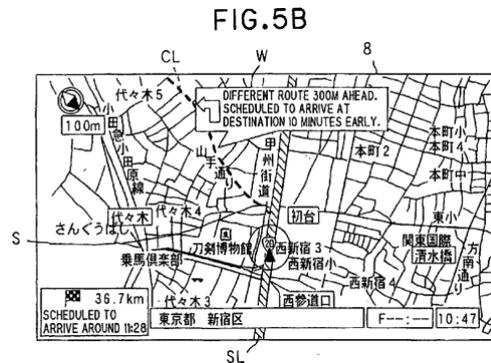
**3.** Die Anspruchsmerkmale bedürfen der **Auslegung**.

Mit Anspruch 1 wird ein Navigationssystem beansprucht (**Merkmal 1**). Dieses umfasst eine Routenauswahlvorrichtung (7). Die Routenauswahlvorrichtung (7) ist zur Auswahl einer planmäßigen Route (SL), entlang derer sich ein mobiler Körper planmäßig in Richtung eines Ziels (DN) bewegt, geeignet (**Merkmal 1.1**). Die Figur 1 des Streitpatents zeigt ein Ausführungsbeispiel mit Hilfe eines Blockdiagramms eines Navigationssystems („NS“) mit einer Routenauswahlvorrichtung („7“) (vgl. NK1, Abs. [0043]: „operation section 7 as a route selection device“, Abs. [0062]: „a scheduled route is selected“; Abs. [0072]: „selected route SL“ und Fig. 1, 3).

Das Merkmal 1.1 verlangt somit nur eine Vorrichtung zur Auswahl einer planmäßigen Route.



Figur 1 des Streitpatents



Figur 5B des Streitpatents

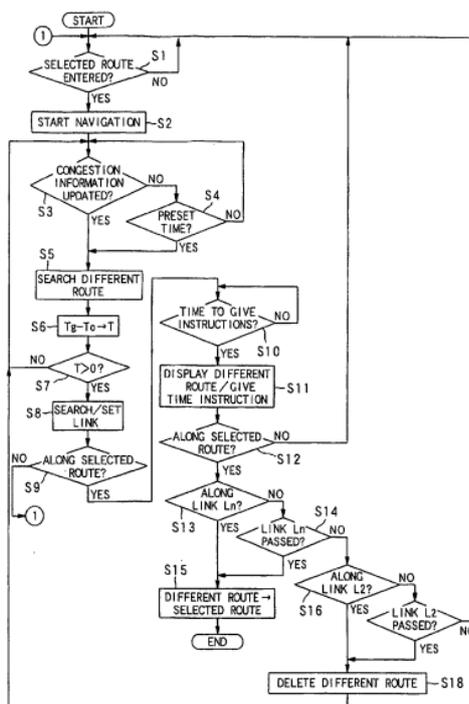
Des Weiteren umfasst das Navigationssystem eine Anzeigevorrichtung (8). Die Anzeigevorrichtung (8) ist zum Anzeigen der planmäßigen Ankunftszeit (Tg) des mobilen Körpers, während sich der Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt, geeignet (**Merkmal 1.2**). Die Figur 5B zeigt eine beispielhafte Anzeige einer Anzeigevorrichtung („8“), beispielsweise ein Flüssigkristall-Display (vgl. NK1, Abs. [0043]: „display section 8 ... e.g., a liquid-crystal display“, Abs. [0061] und Fig. 1, 5B). In der Figur 5B wird für einen mobilen Körper („▲“), der sich entlang einer planmäßigen Route („SL“) bewegt, links unten die planmäßige Ankunftszeit („11:28“) angezeigt (vgl. 5B: „ 36.7 km SCHEDULED TO ARRIVE AROUND 11:28“; Abs. [0072]: „selected route SL“). Das Merkmal 1.2 verlangt dabei nur die Eignung der Anzeigevorrichtung zur Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit.

Darüber hinaus umfasst das Navigationssystem eine Erfassungsvorrichtung (4). Diese Erfassungsvorrichtung (4) ist zur Erfassung von Verkehrsstauinformationen zu Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route (SL) geeignet (**Merkmal 1.3**). Bei der Erfassungsvorrichtung handelt es sich beispielsweise um einen VICS-Empfänger („4“), der VICS-Informationen empfängt, die Verkehrsstauinformationen enthalten (vgl. Abs. [0049] und Figur 1). Die Erfassungsvorrichtung muss somit geeignet sein, die Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route zu erfassen.

Ferner umfasst das Navigationssystem eine Suchvorrichtung (6). Diese Suchvorrichtung (6) dient zum Suchen einer anderen Route (CL), während sich der

mobile Körper entlang der planmäßigen Route (SL) bewegt, wobei die andere Route (CL) der Erfassungsvorrichtung (4) mitgeteilte Verkehrsstaus vermeidet (**Merkmal 1.4**). Im Ausführungsbeispiel der Figur 1 des Streitpatents umfasst die Systemsteuerung („6“) die Suchvorrichtung (vgl. Abs. [0043]: „system controller 6 as a ... search device“; Abs. [0072]: „different route CL“; Abs. [0025]: “said different route avoiding traffic congestion“ und Fig. 1). Beispielsweise beginnt die Suchvorrichtung mit der Suche nach einer anderen Route bei Erfassung einer neuen Stauinformation (vgl. Abs. [0009], [0083]). Somit vermeidet die andere Route die entlang der planmäßigen Route erfassten Verkehrsstaus. Bei der Suche nach einer anderen Route wird nicht berücksichtigt, ob auf der anderen Route Verkehrsstaus vorhanden sind, da gemäß Merkmal 1.3 die Erfassungsvorrichtung nur zur Erfassung von Verkehrsstauinformationen entlang der planmäßigen Route geeignet ist (vgl. auch Abs. [0009]: „The acquiring device acquires traffic congestion information about traffic congestion along said scheduled route“). Entsprechend offenbart auch der Navigationsprozess in der Figur 3 nur eine Erfassung von Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route (vgl. Abs. [0064]: „upon start of driving, the system starts monitoring the VICS information about traffic congestion along the selected route“ und Fig. 3).

FIG. 3



Figur 3 des Streitpatents

Die Anzeigevorrichtung (8) ist dabei so konfiguriert, dass sie für einen bestimmten Punkt (P) zum einen die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) anzeigt (**Merkmale 1.5 und 1.5.1**). Bei dem Punkt (P) handelt es sich beispielsweise um den aktuellen Standort eines Fahrzeugs (vgl. Abs. [0067], [0071]). Eine Positionsmarkierung zeigt beispielsweise die aktuelle Position auf dem Anzeigebildschirm an (vgl. Abs. [0048]). In der Figur 5B wird links unten für einen bestimmten Punkt („▲“) die planmäßige Ankunftszeit („11:28“) am Ziel („📍“) unter Verwendung der planmäßigen Route („SL“) angezeigt (vgl. 5B: „📍 36.7 km SCHEDULED TO ARRIVE AROUND 11:28“). Dabei verlangen die Merkmale 1.5 und 1.5.1 nur die Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit. Für den Fachmann ist dabei offensichtlich, dass im Anspruch 1 für die planmäßige Ankunftszeit mit  $T_g$  offensichtlich ein fehlerhaftes Bezugszeichen gewählt wurde, da  $T_g$  die Zeitspanne bis zum Erreichen des Ziels (DN) vom Punkt (P) aus entlang der planmäßigen Route (SL) bezeichnet (vgl. Abs. [0068]). Für den Fachmann ist zudem offensichtlich, dass für die Anzeigevorrichtung offensichtlich im Merkmal 1.5 ein fehlerhaftes Bezugszeichen gewählt wurde (6 statt 8) (vgl. Abs. [0043]).

Gleichzeitig zeigt die Anzeigevorrichtung (8) für den bestimmten Punkt (P) die zeitliche Differenz (T) zwischen der planmäßigen Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) und der anderen Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) in dem Fall an, wo die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) kleiner ist als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) (vgl. **Merkmal 1.5.2**). Die Figur 5B zeigt für einen bestimmten Punkt („▲“) auch die zeitliche Differenz („10 MINUTES EARLY“) zwischen der planmäßigen Ankunftszeit („11:28“) am Ziel („📍“) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL) und der anderen Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der anderen Route („CL“) an (vgl. Abs. [0072]: „as shown in FIG. 5B, ... the time difference T may be displayed“). Für den Fachmann ist offensichtlich, dass für die planmäßige Ankunftszeit unter Verwendung der anderen Route mit  $T_o$  ein fehlerhaftes Bezugszeichen gewählt wurde, da  $T_o$  die Zeitspanne bis zum Erreichen des Ziels (DN) vom Punkt (P) aus entlang der anderen Route (CL)

bezeichnet (vgl. Abs. [0068]). Im Falle einer verfügbaren schnelleren anderen Route zeigt die Anzeigevorrichtung somit zumindest die bisherige planmäßige Ankunftszeit und die zeitliche Differenz bei Verwendung der Alternativroute an. Eine Anzeige weiterer Details auf der Anzeigevorrichtung, wie beispielsweise die in Figur 5B dargestellte Karte, eine aktuelle Position des Fahrzeugs auf der Karte, eine Entfernung zum Ziel oder eine in 300 Meter Entfernung vorhandene Weggabelung, fordert der erteilte Anspruch 1 nicht.

Die Beklagte argumentiert, dass aus dem Absatz [0061] des Streitpatents hervorgehe, dass nach dem Beginn des Fahrens, d.h. während sich der Körper entlang der planmäßigen Route bewege, auch der nach dem Beginn des Fahrens des Fahrzeugs ausgeführte Prozess gemäß Fig. 3 relevant sei. Es bleibe in der Ausführung der Klägerin insbesondere die Bedingung „wenn die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der anderen Route kürzer ist als die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route“ unberücksichtigt. Das Merkmal 1.5 sehe in einer zutreffenden Auslegung seinem maßgeblichen englischen Wortlaut nach vor, dass die Anzeigevorrichtung so konfiguriert sei, dass sie – unter der Bedingung, dass die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der anderen Route weniger sei, als die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route – gleichzeitig für einen bestimmten Punkt die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route sowie die zeitliche Differenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route und der planmäßigen Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der anderen Route anzeige. Das bedeute, die gleichzeitige Anzeige der planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route und der zeitlichen Differenz dieser Ankunftszeit zur planmäßigen Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der anderen Route sei durch technische und funktionale Maßnahmen umgesetzt, durch welche die Anzeigevorrichtung abhängig von der Bedingung konfiguriert sei, wonach die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter der Verwendung der anderen Route früher sei als die planmäßige Ankunftszeit am Ziel unter Verwendung der planmäßigen Route. In technisch-funktionaler Sicht lehre das Streitpatent den Fachmann daher, dass über die bloße Anzeige von Information hinausgehende technische und

funktionale Maßnahmen vorgesehen seien, durch welche die erhaltenen Informationen zu Verkehrsstaus entlang der planmäßigen Route dazu genutzt würden, eine alternative Route in für die Wahrnehmung effektiverer, effizienterer Weise darzustellen.

Die Klägerin führt aus, dass nach Argumentation der Beklagten das Merkmal „wenn die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) kürzer ist als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL)“ im Hinblick auf das Ausführungsbeispiel der Fig. 3 als echte „Bedingung“ zu verstehen sei. Demnach solle die Anzeigevorrichtung die planmäßige Ankunftszeit (Merkmal 1.5.1.) und die zeitliche Differenz (Merkmal 1.5.2.) nicht anzeigen, wenn die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) nicht kürzer sei als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL). Die Beklagte verkenne, dass eine solche Beschränkung aber gerade keinen Eingang in den Patentanspruch gefunden habe. Der Anspruch betreffe nur die Situation „in the case where the scheduled time ( $T_o$ ) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) is less than the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL)“. Der Patentanspruch treffe keinerlei Aussage für den Fall „where the scheduled time ( $T_o$ ) of arrival at the destination (DN) taking the different route (CL) is not less than the scheduled time ( $T_g$ ) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL)“. Der Patentanspruch lasse offen, ob bzw. was in diesem Fall angezeigt werde. Der maßgeblich englische Wortlaut bezeichne keine Bedingung (Engl.: „condition“), sondern lediglich einen „case“ also einen „Fall“. Dies wäre seitens der Beklagten in der Patentschrift in der deutschen Übersetzung der Ansprüche etwas unpräzise mit „wenn“ übersetzt worden. Der Anspruch verlange daher lediglich, dass zumindest für den Fall, dass „die planmäßige Ankunftszeit ( $T_o$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der anderen Route (CL) kürzer ist als die planmäßige Ankunftszeit ( $T_g$ ) am Ziel (DN) unter Verwendung der planmäßigen Route (SL)“ die Anzeigevorrichtung gleichzeitig für einen bestimmten Punkt die planmäßige Ankunftszeit nach Merkmal 1.5.1 und die zeitliche Differenz nach Merkmal 1.5.2 anzeige.

Der Ausdruck „in the case“ des Anspruchs 1 kann seinem Wortlaut nach so breit verstanden werden, dass lediglich angegeben wird, dass für diesen Fall eine Anzeige erfolgt und offenbleibt, was in den anderen Fällen erfolgen soll.

Andererseits wird gemäß der Beschreibung des Streitpatents die angestrebte effiziente Navigation zu einem Ziel dadurch erreicht, dass bei Erfassung von Verkehrsstauinformationen eine alternative Route gesucht (vgl. Abs. [0006], [0007], [0009]) und ein Vergleichsergebnis nur („only“) mitgeteilt wird, wenn die alternative Route den Benutzer früher als die geplante Route zum Ziel bringen kann (vgl. Abs. [0021]: „said notifying device gives notice of said comparison result only upon determination, based on said comparison result, that said different route can bring said mobile unit to said destination earlier than said scheduled route if said mobile body moves along said different route.“; Abs. [0037]). Dadurch sieht der Benutzer auch nur für ihn nützliche Vergleichsergebnisse (vgl. Abs. [0022], [0038]). Auch das Ausführungsbeispiel des Navigationsprozesses gemäß Figur 3 verfährt so, indem in Schritt S7 überprüft wird, ob die Zeitdifferenz positiv oder negativ ist, und nur bei einem positiven Ergebnis die Zeitdifferenz auf der Anzeigevorrichtung in Schritt S11 angezeigt wird. Bei einem negativen Ergebnis im Schritt S7, also einer langsameren Alternative, kehrt das System zur Suche nach Aktualisierungen der Verkehrsinformationen zurück (vgl. Abs. [0068] bis [0072] und Fig. 3, 5B). Entsprechend wird auch zu den Ausführungsbeispielen darauf hingewiesen, dass Informationen über die alternative Route nur dann angezeigt werden, wenn die alternative Route das Fahrzeug früher zum Ziel bringen kann, so dass der Benutzer nur solche Informationen sieht, die für seine Reise zum Bestimmungsort nützlich sind (vgl. Abs. [0087]).

Da jedoch sowohl eine breite als auch eine enge Auslegung des Ausdrucks „in the case“ nicht zu einer Patentfähigkeit des Gegenstands führt, kann eine breite Auslegung dahingestellt bleiben.

Gemäß dem erteilten **Anspruch 2** zeigt die Anzeigevorrichtung (6) einen Zeitraum ( $T_g - T$ ) an, verkürzt um die benötigte Zeit ( $T_o$ ) für die andere Route (CL) zum Ziel (DN) als die Differenz ( $T$ ) zwischen der benötigten Zeit ( $T_g$ ) für die planmäßige

Route (SL) und die benötigte Zeit (To) für die andere Route (CL), unter der Bedingung, dass die benötigte Zeit (Tg) für die planmäßige Route (SL) zum Ziel (DN) als Referenz vorgesehen wird. Diese Angaben versteht der Fachmann derart, dass die Differenz aus der benötigten Zeit (Tg) für die planmäßige Route (SL) zum Ziel (DN) als Referenz (Minuend) verkürzt um die benötigte Zeit (To) für die andere Route (CL) zum Ziel (DN) (Subtrahend) bestimmt wird. Der Anspruch 2 schränkt somit die verschiedenen Möglichkeiten zur Bestimmung der Differenz (T) aus dem erteilten Anspruch 1 auf eine Subtraktion der beiden Zeitdauern ein ( $T = Tg - To$ ).

Gemäß **Merkmal 1.5.3** des Hilfsantrags Ia ist die Anzeigevorrichtung so konfiguriert, dass sie eine Warnung (W) anzeigt, die einen Fahrer über die Verfügbarkeit der anderen Route (CL) und den Zeitunterschied (T) informiert, während sie auf einer Karte überlagert wird, die sowohl die geplante Route (SL) als auch die andere Route (CL) abdeckt. Die Warnung wird somit einer Karte mit beiden Routen überlagert. Gemäß Figur 5B des Streitpatents ist dabei eine abschnittsweise und keine vollständige Anzeige beider Routen (SL, CL) auf einer Karte ausreichend. Die Warnung kann gemäß Figur 5B des Streitpatents beispielsweise als Textfeld mit den beiden Informationen über die Verfügbarkeit „different route 300M ahead“ und den Zeitunterschied „scheduled to arrive at destination 10 minutes early“ ausgestaltet sein. Gemäß Wortlaut des Merkmals 1.5.3 informiert jedoch bereits ein überlagertes Feld mit einer Zeitunterschiedsinformation den Fahrer über die Verfügbarkeit der anderen Route, so dass das Merkmal 1.5.3 einen Hinweis in Form eines Textes „different route 300M ahead“ nicht erfordert. I.V.m. Merkmal 1.5.2 und Figur 3 des Streitpatents wird die Warnung zumindest bei einer geringeren Ankunftszeit der anderen Route angezeigt.

Die Beklagte argumentiert, dass die Warnung eine Zusatzinformation in Form des Hinweises auf die Verfügbarkeit habe. Der Hinweis auf die Verfügbarkeit und die Zeitdifferenz seien zwei unterschiedliche Bedingungen. Gemäß Figur 5B des Streitpatents werde die Warnung als ein Fenster überlagert. Diese Überlagerung sei geeigneter als eine Anzeige im unteren Kontextfenster der Zeitausgabe und somit eine Präsentation, die auf die Gegebenheiten der menschlichen Wahrnehmung Rücksicht nehme.

Diese Argumentation konnte nicht überzeugen. So dienen Anweisungen, die zwar die (visuelle) Informationswiedergabe betreffen, bei denen aber nicht die Vermittlung bestimmter Inhalte oder deren Vermittlung in besonderer Aufmachung im Blickpunkt steht, sondern die Präsentation von Bildinhalten in einer Weise, die auf die physischen Gegebenheiten der menschlichen Wahrnehmung und Aufnahme von Informationen Rücksicht nimmt und dabei darauf gerichtet ist, die Wahrnehmung der gezeigten Informationen durch den Menschen in bestimmter Weise überhaupt erst zu ermöglichen, zu verbessern oder zweckmäßig zu gestalten, der Lösung eines technischen Problems mit technischen Mitteln und sind bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit zu berücksichtigen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Februar 2015, X ZR 37/13, GRUR 2015, 660 Rn. 35 - Bildstrom). Die Frage der Präsentation einer Zeitunterschiedsinformation entweder in einem Fenster gemeinsam mit anderen Zeitinformationen oder in einem separaten Fenster betrifft jedoch nicht die Ermöglichung der Wahrnehmung, sondern lediglich die Vermittlung bestimmter Inhalte in besonderer Aufmachung und ist somit bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit nicht zu berücksichtigen. Das Merkmal 1.5.3 fordert somit lediglich eine in beliebiger Form über einer Karte mit beiden Routen überlagerte Zeitunterschiedsinformation. Die Anzeige der Alternativroute und die beliebig überlagerte Zeitunterschiedsinformation informieren dabei den Fahrer über die Verfügbarkeit der Alternativroute im Sinne einer Warnung.

**4.** Die Gegenstände der Ansprüche 1 nach Hauptantrag und nach den Hilfsanträgen sind nicht patentfähig, da sie sich für den Fachmann aufgrund seines Fachwissens jeweils in naheliegender Weise aus der Druckschrift NK 5 / NK 5a oder der Druckschrift NK 6a ergeben (Art. II § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. a) EPÜ i. V. m. Art. 52 Abs. 1, Art. 56 EPÜ).

Vor diesem Hintergrund kann neben der Zulässigkeit der Anspruchssätze auch dahinstehen, ob das Streitpatent in den verteidigten Fassungen die Priorität wirksam beanspruchen kann.

#### 4.1 Zum Hauptantrag

**4.1.1** Die Druckschrift JP H10-318768 A (NK 5) wurde am 4. Dezember 1998 veröffentlicht und betrifft eine Fahrzeugroutenführungsvorrichtung, insbesondere eine Vorrichtung zum Suchen einer Route zu einem Zielort zu jeglicher Zeit auf der Basis von Verkehrsinformationen (*vgl. Abs. [0001] der von der Klägerin vorgelegten deutschen Übersetzung NK 5a*). Gemäß NK 5 ist bereits aus dem Stand der Technik (*JP H7-282394 A; NK 17*) eine Routenführungsvorrichtung bekannt, die eine Route zu einem Zielort auf der Basis von empfangenen Verkehrsinformationen erneut sucht und die erhaltene neue Route auf einer fahrzeuginternen Anzeige anzeigt, wobei mittels eines Routenaktualisierungsschwellenwerts eine Routenaktualisierungshäufigkeit reduziert wird, um die Arbeitsbelastung für den Benutzer zu verringern (*vgl. NK 5a, Abs. [0003]*). Dabei besteht jedoch ein Risiko, dass ein einfaches Anpassen des Routenaktualisierungsschwellenwerts und Reduzieren der Routenaktualisierungshäufigkeit nicht zum Präsentieren einer neuen Route führt, die für den Benutzer notwendiger d.h. vorteilhafter als die momentane Route ist (*vgl. NK 5a, Abs. [0004]*). Die NK 5 stellt sich die Aufgabe, eine Fahrzeugroutenführungsvorrichtung bereitzustellen, die verlässlich Routenaktualisierungsinformationen anzeigt, die für einen Benutzer notwendig sind, ohne die Belastung für den Benutzer zu erhöhen (*vgl. Abs. [0006]*). Dazu wird die Route beispielsweise nur dann aktualisiert, wenn ein Unterschied in der benötigten Zeit (*vgl. Abs. [0009]*) oder Distanz (*vgl. Abs. [0010]*) zwischen der Route und der neu gesuchten Route größer ist als ein Schwellenwert, so dass nur vorteilhafte Routen präsentiert werden (*vgl. Abs. [0009], [0010], [0025], [0026]*). Der Schwellenwert basiert dabei auf einer benötigten Zeit oder Distanz zwischen der aktuellen Position und einem Verzweigungspunkt zur neuen Route (*vgl. Abs. [0009], [0010] und Fig. 2*). Zusätzlich werden Verkehrsinformationen empfangen und bei der Routensuche berücksichtigt (*vgl. Abs. [0014], [0015], [0023]*). Dabei kann beispielsweise eine Anzeige einer alten Route durch eine neu gesuchte Route aktualisiert werden (*vgl. Abs. [0014]*), oder die jeweils benötigten oder reduzierten Zeiten zusammen mit der alten und der neu gesuchten Route auf einer Anzeige angezeigt werden, um dem Benutzer den Effekt, der durch die neu gesuchte Route erhalten wird, zu kommunizieren (*vgl. Abs. [0027]*).

Unter einer benötigten Zeit versteht die NK 5/NK 5a eine für eine Route oder einen Routenabschnitt benötigte Zeit und unter einer reduzierten Zeit eine Zeitverkürzung bzw. einen Zeitunterschied (vgl. Abs. [0009], [0023]).

Somit offenbart die Druckschrift NK 5/NK 5a in Übereinstimmung mit dem Wortlaut des erteilten Anspruchs 1:

1. A navigation system (vgl. NK 5a, Titel: „Fahrzeugroutenführungs-  
vorrichtung“ und Figur 1), comprising:
  - 1.1 a route selecting device (vgl. Abs. [0013]: „Steuereinheit 16“ und Fig. 1) for selecting a scheduled route (vgl. Abs. [0013]: „gesuchte und erhaltene Route“) along which a mobile body (vgl. Abs. [0013]: „Fahrzeug“) is scheduled to move towards a destination (vgl. Abs. [0013]: „Zielort“, Abs. [0017]: „D“ und Figur 3A); and
  - 1.2<sup>teils</sup> a display device (vgl. Abs. [0013], [0027]: „Anzeige 32“ und Fig. 1) for displaying the scheduled time of arrival (vgl. Abs. [0027]: „benötigte Zeit“) of the mobile body while the mobile body moves along the scheduled route (vgl. Abs. [0027]: „alte Route“);characterised by:
  - 1.3 an acquiring device (vgl. Abs. [0014]: „Informationsaufnahmeeinheit 22“ und Figur 1) for acquiring traffic congestion information about traffic congestion along the scheduled route (vgl. Abs. [0014]: „die erhaltenen Verkehrsinformationen werden einer externen Informationsaufnahmeeinheit 22 zugeführt“, Abs. [0023]: „Verkehrsbeschränkungen auf der alten Route“);
  - 1.4 a searching device (vgl. Abs. [0014]: „Steuereinheit 16“) for searching for a different route (vgl. Abs. [0014]: „neu gesuchte Route“) while the mobile body is moving along the scheduled route („alte Route“), the different route („neu gesuchte Route“) avoiding traffic congestion informed to the acquiring device (vgl. Abs. [0014]: „Die Steuereinheit 16 berücksichtigt die Verkehrsinformationen, da sie erhalten werden, um die Route zu dem Zielort erneut zu suchen“); and

- 1.5 the display device („Anzeige 32“) being configured to display simultaneously for a given point (vgl. Abs. [0017]: *„In der Zeichnung steht P0 für die momentane Position des Fahrzeug“ und Fig. 3A*),
- 1.5.1<sup>teils</sup> the scheduled time of arrival at the destination (vgl. Abs. [0027]: *„benötigte Zeit“*) taking the scheduled route (vgl. Abs. [0027]: *„alte Route“*) and
- 1.5.2 the difference in time (vgl. Abs. [0023]: *„Zeitunterschied“*, *„reduzierte Zeit“*) between the scheduled time of arrival at the destination taking the scheduled route (vgl. Abs. [0023]: *„alte Route“*) and the scheduled time of arrival at the destination taking the different route (vgl. Abs. [0023]: *„neu gesuchte Route“*) in the case where the scheduled time of arrival at the destination taking the different route (*„neu gesuchte Route“*) is less than the scheduled time of arrival at the destination taking the scheduled route (*„alte Route“*) (vgl. NK 5a, Abs. [0009]: *„wenn ein Unterschied in der benötigten Zeit zwischen der Route und der neu berechneten Route größer ist als ein Schwellwert .... . verhindert ein Übernehmen der neu gesuchten Route ein Anzeigen von nicht notwendigen Routen, die die Zeit im Vergleich zu der alten Route nicht verbessern, und nur vorteilhaften Routen werden präsentiert“*; Abs. [0023]: *„(3) ob der Zeitunterschied zwischen der alten Route und der neu gesuchten Route, das heißt, die reduzierte Zeit, signifikant groß ist (ob er größer ist als der Schwellenwert)“*; Abs. [0027]: *„die ... reduzierten Zeiten auf der Anzeige 32 ... anzuzeigen“*).

Das aus Druckschrift NK 5 / NK 5a bekannte Navigationssystem weist somit bei Verwendung der planmäßigen Route bis auf die Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit (*Merkmale 1.2<sub>rest</sub>, 1.5.1<sub>rest</sub>*) sämtliche Merkmale des erteilten Anspruchs 1 auf.

Diese verbleibenden Merkmale ergeben sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus seinem Fachwissen. Denn dem Fachmann ist aus seinem allgemeinen Fachwissen bekannt, dass eine wesentliche Fragestellung bei der Benutzung eines Navigationssystems ist, ob beispielsweise ein Termin, eine Veranstaltung oder ein

Flughafen rechtzeitig erreicht wird. Dabei ist die Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit die einzige Möglichkeit, diese Frage schnell und zuverlässig zu beantworten. Somit ist der Fachmann veranlasst, auch die planmäßige Ankunftszeit auf dem Navigationssystem, im Sinne der Merkmale 1.2<sub>rest</sub> und 1.5.1<sub>rest</sub>, anzuzeigen, um die Beantwortung der Frage, ob das Ziel rechtzeitig erreicht wird, zu ermöglichen. Lediglich zum Beleg des allgemeinen Fachwissens wird auf die Druckschriften NK 7a und D1c hingewiesen, die jeweils die Anzeige einer planmäßigen Ankunftszeit offenbaren (vgl. NK 7a S. 22, erster Absatz: *„Die derart berechnete erwartete Ankunftszeit wird in einer Uhr dargestellt, die an einer leicht beobachtbaren Position in einem oberen Abschnitt des Führungsbildschirmfensters bereitgestellt wird, wie in Fig. 17 dargestellt, und bei Bedarf durch Sprache ausgegeben“* und Figur 17; D1c, S. 16, linke Spalte: *„i4 – Reiseinfo“* *„In i4 werden die verbleibende Strecke, die verbleibende Reisezeit und die voraussichtliche Ankunftszeit (Abbildung 13) angezeigt“* und Abbildung 13), sowie auf die Druckschrift NK16, die eine Ermittlung einer planmäßigen Ankunftszeit offenbart (vgl. NK 16, Seite 782, linke Spalte dritter Absatz: *„This route has an expected total travel time of 22 minutes (i.e. 5 + 7 + 7 + 7 minutes) and would result an expected arrival time at node 8 of 8:34 AM.“*).

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Fachmann zu einer Anzeige der aktuellen Uhrzeit statt der Ankunftszeit nicht veranlasst wäre, da in diesem Fall der Benutzer die Ankunftszeit aus der Summe der aktuellen Uhrzeit und der benötigten Zeit im Kopf berechnen müsste, was zum einen fehlerträchtig ist und zum anderen eine erhöhte Gefahr der Ablenkung vom Verkehrsgeschehen bei der Betrachtung zweier Werte und deren Berechnung im Kopf birgt.

Die Beklagte vertritt die Auffassung, dass die Dokumente D1a und D1c nicht zu berücksichtigen seien. Aus dem Hinweis des Senats gehe nicht hervor, ob Anhaltspunkte bestehen, wonach bestimmte Sachverhaltselemente aus den genannten Dokumenten entscheidungserheblich sein können. Dies wäre jedoch Voraussetzung für eine Berücksichtigungsfähigkeit.

Dieser Argumentation war nicht zu folgen, da der Senat im letzten Absatz auf der Seite 20 des gerichtlichen Hinweises darauf hingewiesen hat, dass dem Fachmann

die Anzeige einer planmäßigen Ankunftszeit aus seinem Fachwissen bekannt ist, wobei zum Beleg dieses Fachwissens u.a. auf die Druckschrift D1c hingewiesen wurde (*D1c, S. 16, linke Spalte: „i4 – Reiseinfo“ „In i4 werden die verbleibende Strecke, die verbleibende Reisezeit und die voraussichtliche Ankunftszeit (Abbildung 13) angezeigt“ und Abbildung 13*). Dieser Sachverhalt der D1c (die Anzeige einer planmäßigen Ankunftszeit) ist für die Frage der erfinderischen Tätigkeit auch entscheidungserheblich.

Die Patentinhaberin argumentiert darüber hinaus, dass das in der NK 5 beschriebene Navigationssystem zum einen nicht die planmäßige Ankunftszeit, sondern allenfalls die benötigte Zeit zeige. Damit das Navigationssystem aus der NK 5 gleichzeitig die planmäßige Ankunftszeit und die zeitliche Differenz anzeigen könnte, wären insbesondere für die Bestimmung der jeweiligen planmäßigen Ankunftszeit und die Auswertung der Bedingung für die gleichzeitige Anzeige basierend auf diesen planmäßigen Ankunftszeiten technische Modifikationen an dem in der NK 5 offenbarten Navigationssystem erforderlich. Ohne diese wäre das in der NK 5 offenbart Navigationssystem für diesen Zweck nicht nutzbar. Wenn der Fachmann die Lehre der NK 5 mit der Lehre der NK 7a kombinieren würde, würde das resultierende System immer die aktualisierte Ankunftszeit, d.h. die Ankunftszeit für eine neue Route, aber nicht für eine alte Route anzeigen. Zudem lehrten weder NK 5 noch NK 7a explizit, dass die Zeitdifferenz zwischen den Ankunftszeiten der alten und der neuen Route angezeigt werde. Eine Kombination der beiden Unterschiede würde daher dasselbe Defizit aufweisen.

Diese Argumentation konnte nicht überzeugen, denn die NK 5 offenbart dem Fachmann explizit die Anzeige beider Routen mit den jeweils benötigten Fahrzeiten. Dabei kann für die Alternativroute die Zeitverkürzung bzw. reduzierte Zeit (*vgl. Abs. [0009], [0023]*) angezeigt werden, so dass die NK 5 eine Anzeige der beiden Routen, sowie der Fahrzeit für die alte Route und die Zeitverkürzung durch die neue Route offenbart (*vgl. NK 5, Abs. [0027]: „die jeweils benötigten Zeiten oder reduzierten Zeiten auf der Anzeige 32 zusammen mit dem Anzeigen der alten Route und der neu gesuchten Route anzuzeigen, um dem Benutzer den Effekt, der durch die neu gesuchte Route erhalten wird, zu kommunizieren.“*).

Zur technischen Modifikation der Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit statt der planmäßig benötigten Zeit wird der Fachmann, wie bereits dargelegt, durch das aus seinem Fachwissen bekannte Erfordernis der fehlerfreien und risikoarmen Beantwortung der Frage, ob das Ziel rechtzeitig erreicht wird, veranlasst. Dabei wird der Fachmann die vorteilhafte Anzeige der Zeitverkürzung der Alternativroute der NK 5 beibehalten.

Des Weiteren argumentiert die Beklagte, dass die NK 5 / NK 5a an keiner Stelle die gleichzeitige Anzeige von benötigter Zeit der alten Route und Zeitunterschied bzw. reduzierter Zeit offenbare. Der Absatz [0027] der NK 5 / NK 5a offenbare gerade keine simultane Anzeige der genannten Zeiten, sondern stellt diese als alternative Anzeigemöglichkeiten gegenüber. Für den Fachmann sei dabei unmittelbar und eindeutig klar, dass in der genannten Stelle nicht „reduzierte Zeiten“ (Plural) gemeint seien, sondern die reduzierte Zeit (Singular), welche sich bei Fahren auf der neuen Route ergeben würde. Eine weitere reduzierte Zeit hätte keine sinnvolle Grundlage. Dies ergäbe sich im Übrigen auch bei korrekter Übersetzung des Absatzes [0027] der NK 5 (*vgl. Übersetzung des kostenlosen Übersetzungstools "deepl", zuletzt aufgerufen am 26.08.2022, <https://www.deepl.com/translator.com>: „... but it would be effective to display the old route and the re-search route as well as the time required for each or the shortened time on display 32 to convey the effect obtained by the re-search route to the user“*). Insofern beschreibe Absatz [0027] der NK 5 / NK 5a bei zutreffender Würdigung die folgenden alternativen Anzeigemöglichkeiten: Erstens die Anzeige der jeweils benötigten Zeit für die alte Route und die neue Route oder zweitens, die Anzeige der reduzierten Zeit (also der Zeitunterschied, welcher sich bei Fahren auf der neuen Route ergeben würde). Das „oder“ könne an der genannten Stelle vor dem Hintergrund der NK 5 / NK 5a kein einschließendes „oder“ sein. Die NK 5 / NK 5a offenbare vielmehr lediglich eine alternative Anzeige, denn der Benutzer solle gemäß NK 5 / NK 5a gerade mit möglichst wenigen Informationen konfrontiert werden, um „die Belastung für den Benutzer“ nicht zu erhöhen (*vgl. Absatz [0006] der NK 5 / NK 5a*).

Auch dieser Argumentation war nicht zu folgen. Zum einen soll der Benutzer gemäß NK 5 nicht mit möglichst wenig Informationen konfrontiert werden, sondern es sollen

verlässlich Routenaktualisierungsinformationen angezeigt werden, die für einen Benutzer notwendig sind, ohne dabei die Belastung für den Benutzer zu erhöhen (vgl. NK 5a, Abs. [0006]). Zum anderen entnimmt der Fachmann der Formulierung „die jeweils benötigten Zeiten oder reduzierten Zeiten“ des Absatzes [0027] der NK 5a, dass für beide Routen die jeweils benötigten Fahrzeiten und alternativ für jede Route eine Zeitverkürzung bzw. reduzierte Zeit angezeigt werden kann. Somit offenbart die NK 5a die Anzeige einer Zeitverkürzung für die neue Route. Auch die von der Beklagten vorgelegte Übersetzung des Übersetzungstools „deepl“, wonach die jeweils erforderliche Zeit oder die verkürzte Zeit angezeigt werden soll, offenbart die Möglichkeit, für beide Routen die jeweils benötigten Fahrzeiten und alternativ für die andere Route die Zeitverkürzung anzuzeigen. Dass in diesem Fall die Fahrzeit für die erste Route nicht mehr angezeigt werden soll, ist weder der „deepl“-Übersetzung, noch dem Absatz [0027] der NK 5 / NK 5a zu entnehmen.

Darüber hinaus argumentiert die Beklagte, dass aus den zum Beleg des allgemeinen Fachwissens herangezogenen Druckschriften NK 7a und D1c und NK 16 keineswegs hervorgehe, dass es eine wesentliche Fragestellung bei der Benutzung eines Navigationssystems sei, ob ein Termin, eine Veranstaltung oder ein Flughafen rechtzeitig erreicht werde. So würde der Fachmann ausgehend von der NK 5 / NK 5a höchstens zu einer Ausgestaltung gelangen, bei der für die alte Route und die neue Route die jeweils planmäßige Ankunftszeit angezeigt wird - nämlich dann, wenn er hypothetisch bei der o.g. Anzeigealternative 1 die jeweils „benötigte Zeit“ für die alte und neue Route durch die jeweils planmäßige Ankunftszeit ersetzen würde.

Auch diese Argumentation konnte nicht überzeugen. Wie der Senat im qualifizierten Hinweis ausgeführt hat, ist dem Fachmann aus seinem allgemeinen Fachwissen die wesentliche Fragestellung bei der Benutzung eines Navigationssystems bekannt, ob beispielsweise ein Termin, eine Veranstaltung oder ein Flughafen rechtzeitig erreicht wird. Dabei ist die Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit die einzige Möglichkeit, diese Frage schnell und zuverlässig zu beantworten. Nach der Rechtsprechung des BGH kann eine Veranlassung zur Heranziehung einer technischen Lösung bereits dann bestehen, wenn sie als ein generelles, für eine

Vielzahl von Anwendungsfällen in Betracht zu ziehendes Mittel ihrer Art nach zum allgemeinen Fachwissen des angesprochenen Fachmanns gehört und sich die Nutzung ihrer Funktionalität in dem zu beurteilenden Zusammenhang als objektiv zweckmäßig darstellt sowie keine besonderen Umstände feststellbar sind, die eine Anwendung aus fachlicher Sicht als nicht möglich, mit Schwierigkeiten verbunden oder sonst untunlich erscheinen lassen (BGH, Urteil vom 2. Juni 2015, X ZR 56/13; BGH, Urteil vom 11. März 2014, X ZR 139/10, GRUR 2014, 647 Rn. 26 - Farbversorgungssystem). Die Frage nach einer Ankunftszeit und deren Anzeige ist ein für eine Vielzahl von Anwendungsfällen (Termine, Veranstaltungen, Reisen) in Betracht zu ziehendes Mittel, das zum allgemeinen Fachwissen (vgl. NK 7a, D1c) des hier definierten Fachmanns gehört. Deren Nutzung stellt sich ausgehend von der NK 5 / NK 5a zur Beantwortung der Frage, ob mittels der geplanten Route ein Termin rechtzeitig erreicht werden kann, auch als objektiv zweckmäßig dar.

Das Navigationssystem gemäß erteiltem Patentanspruch 1 ergibt sich demnach für den Fachmann aufgrund seines Fachwissens in naheliegender Weise aus der Druckschrift NK 5 / NK 5a.

**4.1.2** Die Druckschrift DE 196 44 689 A1 (NK 6a) wurde am 30. April 1998 veröffentlicht und betrifft ein Navigationssystem für ein Landfahrzeug mit einer Rechenschaltung (vgl. Sp. 1, Z. 3-4). Zu Beginn einer Fahrt übermittelt ein Fahrer eines Fahrzeuges einer Rechenschaltung 1 mittels der Bedienvorrichtung 2 den Startpunkt und den gewünschten Zielpunkt. Die Rechenschaltung 1 berechnet mittels der Informationen der Kartenspeichereinheit 3 zunächst eine erste Route zwischen dem Startpunkt und dem Zielpunkt. Die Rechenschaltung 1 liefert zunächst die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6 weiter und der Fahrer des Fahrzeuges wird zunächst auf der ersten Route zum Ziel geführt (vgl. Sp. 4, Z. 22-33). Die Ausgabevorrichtung 6 umfasst ein optisches Ausgabemodul 7 und ein akustisches Ausgabemodul 8 (vgl. Sp. 3, Z. 59-61). Während der Fahrt wertet die Rechenschaltung 1 die mittels eines RDS/TMC-Empfängers 4 oder eines GSM-Moduls 5 empfangenen Verkehrsinformationen aus und berechnet, sofern die Verkehrsinformationen die erste Route betreffen, eine zweite Route, in der die Verkehrsinformationen berücksichtigt werden.

Diese zweite Route wird von der Rechenschaltung bezüglich der voraussichtlichen Fahrzeit mit der ersten Route verglichen. Ist die voraussichtliche Fahrzeit auf der zweiten Route kürzer als die voraussichtliche Fahrzeit auf der ersten Route, so liefert die Rechenschaltung 1 eine Auswahlinformation an die Ausgabevorrichtung 6, in der die zweite Route als Alternativroute zu der ersten Route angeboten wird (vgl. Sp. 4, Z. 34-46). Neben der Auswahlinformation werden von der Rechenschaltung 1 Zusatzinformationen an die Ausgabevorrichtung 6 geliefert. Als Zusatzinformationen sind z. B. die voraussichtliche Differenzfahrzeit zwischen der ersten und der zweiten Route, die Differenzlänge zwischen der ersten und der zweiten Route und/oder die Länge und die Position eines Staus auf der ersten Route denkbar. Diese Zusatzinformationen können sowohl akustisch mittels des akustischen Ausgabemoduls 8 als auch visuell mittels des optischen Ausgabemoduls 7 an den Fahrer des Fahrzeuges übermittelt werden (vgl. Sp. 4, Z. 56-66).

Somit offenbart die Druckschrift NK 6a in Übereinstimmung mit dem Wortlaut des erteilten Anspruchs 1:

1. A navigation system (vgl. Sp. 4, Z. 21: „*Navigationssystem*“), comprising:
  - 1.1 a route selecting device for selecting a scheduled route along which a mobile body is scheduled to move towards a destination (vgl. Sp. 4, Z. 24-33: „*Die Rechenschaltung 1 berechnet mittels der Informationen der Kartenspeichereinheit 3 zunächst eine erste Route zwischen dem Startpunkt und dem Zielpunkt. ... Die Rechenschaltung 1 liefert zunächst die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6 weiter und der Fahrer des Fahrzeuges wird zunächst auf der ersten Route zum Ziel geführt.*“); and
  - 1.2 a display device (vgl. Sp. 3, Z. 59-61: „*eine Ausgabevorrichtung 6 vorgesehen, die ein optisches Ausgabemodul 7 ... umfaßt*“) for displaying the scheduled time of arrival of the mobile body while the mobile body moves along the scheduled route (vgl. Sp. 4, Z. 30-33: „*Die Rechenschaltung 1 liefert zunächst die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6 weiter und der Fahrer des Fahrzeuges wird zunächst auf der ersten Route zum Ziel geführt.*“ *Da die*

*Ausgabevorrichtung zur optischen und/oder akustischen Ausgabe der Routeninformationen und der Auswahlinformationen vorgesehen ist (vgl. Sp. 2, Z. 55-57) und auch weitere Zusatzinformationen optisch übermittelt werden können (vgl. Sp. 2, Z. 67 – Sp. 3, Z. 9), ist die Ausgabevorrichtung auch zur Ausgabe einer Routeninformation in Form einer Ankunftszeit grundsätzlich geeignet.);*

characterised by:

- 1.3 an acquiring device for acquiring traffic congestion information about traffic congestion along the scheduled route (vgl. Sp. 4, Z. 34-37: *„Während der Fahrt wertet die Rechenschaltung 1 die mittels des RDS/TMC-Empfängers 4 oder des GSM-Moduls 5 empfangenen Verkehrsinformationen aus und berechnet, sofern die Verkehrsinformationen die erste Route betreffen“*);
- 1.4 a searching device for searching for a different route while the mobile body is moving along the scheduled route, the different route avoiding traffic congestion informed to the acquiring device (vgl. Sp. 4, Z. 34-39: *„Während der Fahrt wertet die Rechenschaltung 1 ... aus und berechnet, sofern die Verkehrsinformationen die erste Route betreffen, eine zweite Route, in der die Verkehrsinformationen berücksichtigt werden.“*); and
- 1.5<sup>teils</sup> the display device (vgl. Sp. 4, Z. 64-65: *„optisches Ausgabemodul 7“*) being configured to display ~~simultaneously~~ for a given point (vgl. Sp. 4, Z. 34: *„Während der Fahrt“*),
  - ~~1.5.1 the scheduled time (Tg) of arrival at the destination (DN) taking the scheduled route (SL) and~~
  - 1.5.2 the difference in time between the scheduled time of arrival at the destination taking the scheduled route and the scheduled time of arrival at the destination taking the different route (vgl. Sp. 4, Z. 56-66: *„Neben der Auswahlinformation werden von der Rechenschaltung 1 Zusatzinformationen an die Ausgabevorrichtung 6 geliefert. Als Zusatzinformationen sind z. B. die voraussichtliche Differenzfahrzeit zwischen der ersten und der zweiten Route, ... denkbar. Diese Zusatzinformationen können ... visuell mittels des optischen Ausgabemoduls 7 an den Fahrer des Fahrzeuges übermittelt werden“*) in

the case where the scheduled time of arrival at the destination taking the different route is less than the scheduled time of arrival at the destination taking the scheduled route (vgl. Sp. 4, Z. 41-44: „Ist die voraussichtliche Fahrzeit auf der zweiten Route kürzer als die voraussichtliche Fahrzeit auf der ersten Route, so liefert die Rechenschaltung 1 eine Auswahlinformation an die Ausgabevorrichtung 6“).

Eine simultane Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit der ersten Route, im Sinne der Merkmale 1.5<sub>rest</sub> und 1.5.1 ist der Druckschrift NK 6a jedoch nicht zu entnehmen.

Die Klägerin argumentiert, dass die Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit nach der ursprünglich ausgewählten Route in der NK 6a zwar nicht ausdrücklich erwähnt werde, aber nach der Rechtsprechung des BGH als offenbart anzusehen sei. Es handele sich bei der Anzeige der planmäßigen Ankunftszeit um eine Selbstverständlichkeit, die der Fachmann mit der NK 6a mitlese und die demnach in der NK 6a offenbart sei. Für den Fachmann sei klar, dass es sich bei den Routeninformationen der NK 6a um die ihm bekannten Informationen zu einer ausgewählten Route, auf der der Benutzer derzeit fahre, handele. Die planmäßige Ankunftszeit sei neben der Distanz zum Zielort und der Routenführung die für den Benutzer entscheidende und ein Navigationssystem geradezu definierende Information. Sie gehöre folglich für den Fachmann selbstverständlich zu den Routeninformationen, die dem Benutzer nach der NK 6a für die erste Strecke angezeigt werden.

Die Beurteilung, ob der Gegenstand eines Patents durch eine Vorveröffentlichung neuheitsschädlich getroffen ist, erfordert die Ermittlung des Gesamtinhalts der Vorveröffentlichung. Maßgeblich ist, welche technische Information dem Fachmann offenbart wird. Der Offenbarungsbegriff ist dabei kein anderer, als er auch sonst im Patentrecht zu Grunde gelegt wird. Zu ermitteln ist deshalb nicht, in welcher Form der Fachmann etwa mit Hilfe seines Fachwissens eine gegebene allgemeine Lehre ausführen kann oder wie er diese Lehre gegebenenfalls abwandeln kann, sondern ausschließlich, was der Schrift aus fachmännischer Sicht unmittelbar und eindeutig zu entnehmen ist (vgl. BGH, Urteil vom 16. Dezember 2008, X ZR 89/07,

GRUR 2009, 382 – Olanzapin). Zu dem danach Offenbarten gehört allerdings nicht nur dasjenige, was im Wortlaut der Veröffentlichung ausdrücklich erwähnt wird. Nicht anders als bei der Ermittlung des Wortsinns eines Patentanspruchs ist vielmehr der Sinngehalt der Veröffentlichung maßgeblich, also diejenige technische Information, die der fachkundige Leser der jeweiligen Quelle vor dem Hintergrund seines Fachwissens entnimmt (BGH, a. a. O. – Olanzapin). Hierzu gehören auch Abwandlungen und Ergänzungen, die nach dem Gesamtzusammenhang der Schrift für den Fachmann derart naheliegen, dass sie sich ihm bei aufmerksamer, weniger auf die Worte als ihren erkennbaren Sinn achtenden Lektüre ohne Weiteres erschließen, so dass er sie gleichsam mitliest, auch wenn er sich dessen nicht bewusst ist (BGH, Beschluss vom 17. Januar 1995, X ZB 15/93, GRUR 1995, 330 – Elektrische Steckverbindung). Die Berücksichtigung solcher Umstände zielt nicht auf eine Ergänzung der Offenbarung durch das Fachwissen, sondern auf die Erfassung der technischen Information, die der Fachmann durch eine Schrift erhält, in ihrer Gesamtheit. Abwandlungen und Weiterentwicklungen dieser Information gehören ebenso wenig zum Offenbarten wie diejenigen Schlussfolgerungen, die der Fachmann kraft seines Fachwissens aus der erhaltenen technischen Information ziehen mag (BGH, Urteil vom 18. März 2014, X ZR 77/12, GRUR 2014, 758 – Proteintrennung; BGH, a. a. O. – Olanzapin).

Nach diesen Grundsätzen sind der Druckschrift NK 6a unmittelbar und eindeutig ausschließlich routenbezogene Informationen wie Start- und Zielpunkt, Verkehrsinformationen, eine Differenzfahrzeit, eine Differenzlänge und Staupositionen offenbart (*vgl. NK 6a, Sp. 4, Z. 22-66*). Aus diesen Angaben erschließt sich für den Fachmann ohne Weiteres überdies, dass für jede Route die Länge und Fahrzeit zwischen Start- und Zielpunkt berechnet wird. Bei der ergänzenden Berechnung einer Ankunftszeit durch zusätzliche Verwendung der in der NK 6a nicht erwähnten aktuellen Uhrzeit, handelt es sich jedoch um eine Weiterentwicklung der in der NK 6a offenbarten Informationen, so dass der Gegenstand des Streitpatents durch die NK 6a nicht neuheitsschädlich getroffen ist.

Die Beklagte argumentiert, dass an keiner Stelle der NK 6a beschrieben sei, dass zu dem „Auswahlzeitpunkt“ überhaupt noch irgendwelche Informationen zu der

ersten Route angezeigt werden. Im Gegenteil beschreibe die NK 6a in einer Mehrzahl von Textpassagen, dass Routeninformationen zu der ersten Route (oder zweiten Route) erst wieder nach einer Auswahl durch den Benutzer an die Ausgabevorrichtung geliefert werden (vgl. Spalte 2, Zeile 2ff.: *„Fährt der Fahrer nach der Ausgabe der Auswahlinformation auf der ersten Route weiter, so liefert die Rechenschaltung nachfolgend die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung“*; Spalte 5, Zeilen 23ff.: *„Daher liefert die Rechenschaltung nachfolgend die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6“*; Spalte 6, Zeilen 60ff.: *„...d.h., ist der Fahrer nach der Ausgabe der Auswahlinformation auf der ersten Route verblieben, so wechselt das System in den Zustand D über, die Rechenschaltung liefert nachfolgend die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6...“*). Ausgehend von der NK 6a sei es insofern für den Fachmann nicht naheliegend, in dem skizzierten Auswahlzeitpunkt Informationen zu der ersten Route anzuzeigen. Daher bestehe – unabhängig davon, ob es dem Fachmann grundsätzlich bekannt gewesen wäre, bei einer Route auch die planmäßige Ankunftszeit anzugeben (dies werde bestritten) – keine Veranlassung für den Fachmann, in dem Auswahlzeitpunkt neben der Zusatzinformation auch die planmäßige Ankunftszeit der ersten Route anzuzeigen. Die NK 6a führe sogar davon weg, dem Fahrer eine Vielzahl von Informationen gleichzeitig bereitzustellen. Denn dies würde dem Grundkonzept der NK 6a zuwiderlaufen, den Fahrer so wenig wie möglich abzulenken (vgl. Spalte 2, Zeilen 59ff.: *„...daß der Fahrer des Fahrzeugs seinen Blick nicht von der Fahrbahn abwenden muss, um die Routeninformation und Auswahlinformationen aufzunehmen.“*; Spalte 4, Zeile 49ff.: *„ohne seinen Blick von der Fahrbahn abzuwenden“*; Spalte 5, Zeile 37ff.: *„...nicht gezwungen, seinen Blick von der Fahrbahn abzuwenden und die Bedieneinrichtung 2 zu betätigen. Dadurch wird die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen nicht beeinträchtigt.“*).

Diese Argumentation konnte nicht überzeugen. Die NK 6a offenbart explizit, dass die Rechenschaltung zunächst die Routeninformationen über die erste Route an die Ausgabevorrichtung 6 weiterliefert und dass der Fahrer des Fahrzeuges zunächst auf der ersten Route zum Ziel geführt wird (vgl. NK 6a, Sp. 4, Z. 30-33). Dabei wird während der Fahrt aufgrund empfangener Verkehrsinformationen eine zweite Route

berechnet. Ist die voraussichtliche Fahrzeit auf der zweiten Route kürzer als die voraussichtliche Fahrzeit auf der ersten Route, so liefert die Rechenschaltung eine Auswahlinformation an die Ausgabevorrichtung, in der die zweite Route als Alternativroute zu der ersten Route angeboten wird. Neben der Auswahlinformation werden von der Rechenschaltung Zusatzinformationen wie die voraussichtliche Differenzfahrzeit an die Ausgabevorrichtung geliefert (vgl. NK 6a, Sp. 4, Z. 34 bis 62). Dabei ist die Ausgabevorrichtung zur optischen Ausgabe der Routeninformationen und der Auswahlinformationen vorgesehen (vgl. NK 6a, Sp. 2, Z. 54 bis 57). Die optische Ausgabe der Routeninformationen und Auswahlinformationen hat den Vorteil, dass die aktuelle Fahrsituation z. B. mittels abstrahierter Kartenausschnitte besonders gut verdeutlicht werden kann (vgl. NK 6a, Sp. 2, Z. 63 bis 66). Auch die Zusatzinformationen können dem Fahrer des Fahrzeugs mittels der Ausgabevorrichtung optisch übermittelt werden (vgl. NK 6a, Sp. 3, Z. 7 bis 9). Somit werden gleichzeitig Routeninformationen, Auswahlinformationen und Zusatzinformationen optisch ausgegeben.

Wie bereits zur NK 5 ausgeführt, ist der Fachmann auch ausgehend von der NK 6a veranlasst, die planmäßige Ankunftszeit auf dem Navigationssystem, im Sinne der Merkmale 1.5<sub>rest</sub> und 1.5.1 zusätzlich anzuzeigen, um die Beantwortung der Frage, ob das Ziel rechtzeitig erreicht wird, zu ermöglichen. Lediglich zum Beleg des allgemeinen Fachwissens wird auf die Druckschriften NK 7a, NK 16 und D1c hingewiesen.

Das Navigationssystem gemäß erteiltem Patentanspruch 1 ergibt sich demnach für den Fachmann aufgrund seines Fachwissens auch in naheliegender Weise aus der Druckschrift NK 6a.

#### **4.2 Zum Hilfsantrag Ia**

**4.2.1** Die Druckschrift NK 5 / NK 5a offenbart eine Karte, die sowohl die planmäßige Route als auch die andere Route abdeckt (vgl. NK 5a, Abs. [0017]: „FIG. 3(A) veranschaulicht schematisch die alte Route und die neu gesuchte Route“ und Figur 3(A)). Dem Absatz [0027] der NK 5a ist zudem zu entnehmen, dass der

Zeitunterschied („reduzierte Zeit“) der Karte überlagert angezeigt wird (vgl. NK 5a, Abs. [0027]: „reduzierten Zeiten auf der Anzeige 32 zusammen mit dem Anzeigen der alten Route und der neu gesuchten Route anzuzeigen, um dem Benutzer den Effekt, der durch die neu gesuchte Route erhalten wird, zu kommunizieren“). Durch diese Kommunikation wird der Fahrer über die Verfügbarkeit der anderen Route und den Zeitunterschied, im Sinne einer Warnung, informiert.

Somit ergibt sich auch der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag Ia für den Fachmann aufgrund seines Fachwissens in naheliegender Weise aus der Druckschrift NK 5 / NK 5a.

**4.2.2** Die Druckschrift NK 6a offenbart auch die Anzeige einer Warnung („Auswahlinformation“, „Zusatzinformation“), die den Fahrer über die Verfügbarkeit der anderen Route und die zeitliche Differenz informiert (vgl. NK 6a, Sp. 4, Z. 41 bis 46: „Ist die voraussichtliche Fahrzeit auf der zweiten Route kürzer als die voraussichtliche Fahrzeit auf der ersten Route, so liefert die Rechenschaltung 1 eine Auswahlinformation an die Ausgabevorrichtung 6, in der die zweite Route als Alternativroute zu der ersten Route angeboten wird“, Sp. 4, Z. 56 bis 62: „Neben der Auswahlinformation werden von der Rechenschaltung 1 Zusatzinformationen an die Ausgabevorrichtung 6 geliefert. Als Zusatzinformationen sind z. B. die voraussichtliche Differenzfahrzeit ...“). Die Druckschrift NK 6a offenbart zudem eine Karte, die sowohl die planmäßige Route als auch die andere Route abdeckt und der die Informationen überlagert werden (vgl. NK 6a, Sp. 2, Z. 63 bis 66: „Die optische Ausgabe der Routeninformationen und Auswahlinformationen hat den Vorteil, dass die aktuelle Fahrsituation z. B. mittels abstrahierter Kartenausschnitte besonders gut verdeutlicht werden kann“).

Somit ergibt sich auch der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag Ia für den Fachmann aufgrund seines Fachwissens in naheliegender Weise aus der Druckschrift NK 6a.

#### 4.3 Zum Hilfsantrag I

Da Anspruch 1 des Hilfsantrags I gleich dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag Ia ist, ist der Gegenstand dieses Anspruchs wie der des Anspruchs 1 des Hilfsantrags Ia zu beurteilen. Das heißt, sein Gegenstand beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (*Art. 56 EPÜ*) und ist damit nicht patentfähig (*Art. 52 Abs. 1 EPÜ*).

4.4 Der Patentanspruch 1 des Streitpatents ist somit weder in seiner erteilten Fassung, noch in einer der Fassungen gemäß den Hilfsanträgen bestandsfähig.

### II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 Halbsatz 1 PatG i. V. m. §§ 91 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 Satz 1 und 2 ZPO.

### III.

#### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung gemäß § 110 PatG statthaft.

Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des in vollständiger Form abgefassten Urteils spätestens nach Ablauf von fünf Monaten nach Verkündung durch einen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Rechtsanwalt oder Patentanwalt schriftlich beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, einzulegen.

Die Berufungsschrift muss

- die Bezeichnung des Urteils, gegen das die Berufung gerichtet ist, sowie
- die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde,

enthalten.

Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.

Auf die Möglichkeit, die Berufung nach § 125a PatG in Verbindung mit § 2 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesgerichtshof und Bundespatentgericht (BGH/BPatGERVV) auf elektronischem Weg beim Bundesgerichtshof einzulegen, wird hingewiesen ([www.bundesgerichtshof.de/erv.html](http://www.bundesgerichtshof.de/erv.html)).

Hartlieb      Dr. Friedrich      Dr. Zebisch      Dr. Himmelmann      Dr. Kapels