



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 52/10

(Aktenzeichen)

Verkündet am
6. Juni 2012

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2005 022 702.3-53

...

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juni 2012 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Bertl, der Richterin Kirschneck sowie der Richter Dipl.-Ing. Groß und Dipl.-Ing. Müller

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Prüfungsstelle für Klasse G07B - hat die am 18. Mai 2005 von der heutigen E... GmbH eingereichte Patentanmeldung mit Beschluss vom 15. Januar 2010 zurückgewiesen mit der Begründung, der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag sei nicht neu, die Gegenstände der jeweiligen Patentansprüche gemäß den Hilfsanträgen 1 bis 3 beruhten nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin, die am 10. Februar 2010 eingegangen ist.

Sie beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G07B des Deutschen Patent- und Markenamts vom 15. Januar 2010 aufzuheben und das nachgesuchte Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 8 gemäß Hilfsantrag vom 4. Juli 2007
(= neuer Hauptantrag) mit
angepasster Beschreibungsseite 2a vom 4. Juli 2007,
übrige Beschreibung sowie
2 Blatt Zeichnungen, Bilder 1 bis 3, vom Anmeldetag,

hilfsweise,

Patentansprüche 1 bis 6 gemäß Hilfsantrag 2 vom 4. Januar 2010
(= neuer Hilfsantrag 1),

Patentansprüche 1 bis 5 gemäß Hilfsantrag 3 vom
13. Januar 2010 (= neuer Hilfsantrag 2),

übrige Unterlagen jeweils wie Hauptantrag.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag (= Hilfsantrag vom
4. Juli 2007) lautet unter Einfügung einer Gliederung:

"a Verfahren zur Erhebung von Straßenbenutzungs-Gebühren
mit

b₁ einer Zentrale, in der die Gebühren berechnet, erfasst und ab-
gerechnet werden und

c₁ Fahrzeuggeräten (OBU) in den Fahrzeugen,

c₂ die die Position des Fahrzeuges bestimmen können und

c₃ diese zusammen mit weiteren Informationen an die Zentrale
mittels Mobilfunk übertragen können,

d₁ wobei das Fahrtziel und die momentane, vom Fahrzeugge-
rät (OBU) ermittelte Position des Fahrzeugs in die Zentrale
übertragen wird,

- b₂ in der Zentrale auf der Basis dieser Daten eine Berechnung
- b₃ der Fahrtroute und
- b₄ der Gebühr für die Benutzung der vorgesehenen Straßen erfolgt,

- d₂ die berechnete Fahrtroute und die Gebühren von der Zentrale an das Fahrzeuggerät (OBU) im Fahrzeug übermittelt und

- c₄ dort angezeigt wird,

- e der Fahrer des Fahrzeuges die Daten - Weg und Gebühr - akzeptieren oder eine alternative Berechnung anfordern kann und

- f eine bestimmte Abweichung der gefahrenen Route von der vorberechneten Route toleriert wird, ohne dass eine Neuberechnung stattfindet."

Der geltende Patentanspruch 9 gemäß Hauptantrag (= Hilfsantrag vom 4. Juli 2007) lautet unter Einfügung einer Gliederung:

"A System zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorherigen Ansprüche mit

B₁ einer Zentrale und

C₁ Fahrzeuggeräten,

gekennzeichnet durch

- C₂ - Mittel zur Positionsbestimmung,
 - C₃ - Mittel zur mobilen Datenübertragung,
 - C₄ - einer Recheneinheit,
 - C₅ - einem Speicher für von der Zentrale übermittelten Routen- und Gebühreninformationen,
 - C₆ - einer Bedieneinheit, bestehend aus Eingabe- und Ausgabemitteln in den Fahrzeuggeräten (OBU) und
-
- B₂ - Mitteln zur Kommunikation mit den Fahrzeuggeräten (OBU),
 - B₃ - Mitteln zur Speicherung von Straßenkarten,
 - B₄ - Mitteln zur Erfassung aktueller Straßenzustände,
 - B₅ - einem Rechnersystem
 - B₆ - einer Datenbank zur Speicherung von Fahrzeug- und/oder Fahrerinformationen in der Zentrale."

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 (= Hilfsantrag 2 vom 4. Januar 2010) lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- "a Verfahren zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren mit
- b₁ einer Zentrale, in der die Gebühren berechnet, erfasst und abgerechnet werden und
-
- c₁ Fahrzeuggeräten (OBU) in den Fahrzeugen,
 - c₂ die die Position des Fahrzeuges bestimmen können und
 - c₃ diese zusammen mit weiteren Informationen an die Zentrale mittels Mobilfunk übertragen können,

- d₁ wobei das Fahrtziel und die momentane, vom Fahrzeuggerät (OBU) ermittelte Position des Fahrzeugs in die Zentrale übertragen wird,
- b₂ in der Zentrale auf der Basis dieser Daten eine Berechnung
- b₃ der Fahrtroute und
- b₄ der Gebühr für die Benutzung der vorgesehenen Straßen erfolgt,
- d₂ die berechnete Fahrtroute und die Gebühren von der Zentrale an das Fahrzeuggerät (OBU) im Fahrzeug übermittelt und
- c₄ dort angezeigt wird,
- e der Fahrer des Fahrzeuges die Daten - Weg und Gebühr - akzeptieren oder eine alternative Berechnung anfordern kann und
- f₁ eine bestimmte Abweichung der gefahrenen Route von der vorberechneten Route toleriert wird, ohne dass eine Neuberechnung der vorberechneten Route stattfindet, wobei
- f₂ die Größe der tolerierten Abweichung von der vorberechneten Route vom Betreiber des Gebührenerhebungs-Systems variabel in Abhängigkeit
 - f₂₁ von der Tageszeit und/oder
 - f₂₂ des Wochentags und/oder
 - f₂₃ der Jahreszeit und/oder
 - f₂₄ der aktuellen Auslastung und/oder
 - f₂₅ Beschaffenheit und/oder
 - f₂₆ Durchlässigkeit der benutzten Straßen veränderbar ist, wobei
- f₃ dies zusätzlich von Voraussetzungen abhängig ist,

f₃₁ die der Fahrer oder
f₃₂ das Fahrzeug erfüllen muss."

Der geltende Patentanspruch 6 gemäß Hilfsantrag 1 ist identisch zum Patentanspruch 9 gemäß Hauptantrag.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 (= Hilfsantrag 3 vom 13. Januar 2010) lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- "a Verfahren zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren mit
 - b₁ einer Zentrale, in der die Gebühren berechnet, erfasst und abgerechnet werden und
 - c₁ Fahrzeuggeräten (OBU) in den Fahrzeugen,
 - c₂ die die Position des Fahrzeuges bestimmen können und
 - c₃ diese zusammen mit weiteren Informationen an die Zentrale mittels Mobilfunk übertragen können,
 - d₁ wobei das Fahrtziel und die momentane, vom Fahrzeuggerät (OBU) ermittelte Position des Fahrzeugs in die Zentrale übertragen wird,
 - b₂ in der Zentrale auf der Basis dieser Daten nur eine Berechnung
 - b₃ der Fahrtroute und
 - b₄ der Gebühr für die Benutzung der vorgesehenen Straßen erfolgt,

- d'₂ die berechnete nur eine Fahrtroute und die Gebühren von der Zentrale an das Fahrzeuggerät (OBU) im Fahrzeug übermittelt und
- c₄ dort angezeigt wird,
- e der Fahrer des Fahrzeuges die Daten - Weg und Gebühr - akzeptieren oder eine alternative Berechnung anfordern kann und
- f'₁ eine bestimmte Abweichung der gefahrenen Route von der nur einen vorberechneten Route toleriert wird, ohne dass eine Neuberechnung der nur einen vorberechneten Route stattfindet, wobei
- f'₂ die Größe der tolerierten Abweichung von der nur einen vorberechneten Route vom Betreiber des Gebührenerhebungssystems variabel in Abhängigkeit
 - f₂₁ von der Tageszeit und/oder
 - f₂₂ des Wochentags und/oder
 - f₂₃ der Jahreszeit und/oder
 - f₂₄ der aktuellen Auslastung und/oder
 - f₂₅ Beschaffenheit und/oder
 - f₂₆ Durchlässigkeit der benutzten Straßen veränderbar ist, wobei
- f₃ dies zusätzlich von Voraussetzungen abhängig ist,
 - f₃₁ die der Fahrer oder
 - f₃₂ das Fahrzeug erfüllen muss und
- g₁ das Fahrzeuggerät (OBU) überwacht, ob der Fahrer das Fahrzeug auf der nur einen vorberechneten Route bewegt und

- g₂ im Falle einer Abweichung von der nur einen vorberechneten Route bei der Zentrale eine Neuberechnung der Route und der Gebühren anfordert und
- h wobei die Größe der tolerierten Abweichung durch einen Korridor variabler Breite vorgegeben wird."

Der geltende Patentanspruch 5 gemäß Hilfsantrag 2 ist identisch zum Patentanspruch 9 gemäß Hauptantrag.

In den ursprünglichen Unterlagen (Seite 2, letzter Absatz bis Seite 3, 1. Absatz) hat die Anmelderin angegeben, das Fahrzeuggerät, das zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren verwendet wird, mit einem Gerät zur Zielführung zu kombinieren, dadurch den Gesamtaufwand zu verringern und die bei der Mauterfassung und Zielführung insbesondere durch Nachladen aktueller Kartendaten anfallenden Nebenkosten zu vermindern. Außerdem solle mit der Erfindung erreicht werden, dass die zur Zielführung eines Fahrzeuges verwendeten Informationen stets dem aktuellen Ausbauzustand des Straßennetzes und der aktuellen Auslastung der zu benutzenden Straßen entsprechen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist zulässig. Sie hat jedoch keinen Erfolg.

2. Als Fachmann legt der Senat einen Diplom-Informatiker oder Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik mit Universitätsabschluss zugrunde, der ein System zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, den dazugehörigen Zentralrechner sowie die entsprechenden Fahrzeuggeräte entwickelt und programmiert.

3. Keines der Verfahren gemäß einem der Patentansprüche 1 nach Haupt- oder Hilfsanträgen beruht auf erfinderischer Tätigkeit. Deshalb kann nach keinem dieser Anträge ein Patent erteilt werden. Die Anmeldung ist folglich im Ergebnis zu Recht zurückgewiesen worden (§ 4 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 und § 48 PatG).

a) Aus der DE 102 24 466 A1 (D1 des Prüfungsverfahrens) ist Folgendes bekannt:
ein

- a Verfahren zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (Spalte 6, Zeilen 16 bis 19; Abs. [0078]; Patentanspruch 1) mit
- b₁ einer Zentrale, in der die Gebühren berechnet, erfasst und abgerechnet werden (Abs. [0037]; Abs. [0078]) und
- c₁ Fahrzeuggeräten (Spalte 6, Zeilen 47 bis 51: Kommunikations-Erfassungseinheit als OBU) in den Fahrzeugen (Abs. [0041]; Abs. [0075]),
- c₂ die die Position des Fahrzeuges bestimmen können (Spalte 6, Zeilen 47 bis 51) und
- c₃ diese zusammen mit weiteren Informationen an die Zentrale mittels Mobilfunk übertragen können (Spalte 6, Zeilen 3 bis 11),

- d₁ wobei das Fahrtziel und die momentane, vom Fahrzeuggerät (OBU) ermittelte Position des Fahrzeugs in die Zentrale übertragen wird (Spalte 5, Zeilen 51 bis 54),
- b₂ in der Zentrale auf der Basis dieser Daten eine Berechnung
- b₃ der Fahrtroute (Spalte 5, Zeilen 55 bis 61) und
- b₄ der Gebühr für die Benutzung der vorgesehenen Straßen (Absatz [0040]) erfolgt,
- d₂ die berechnete Fahrtroute und die Gebühren von der Zentrale an das Fahrzeuggerät (OBU) im Fahrzeug übermittelt (Spalte 5, Zeile 61, Spalte 6, Zeile 44) und
- c₄ dort angezeigt wird (Spalte 6, Zeilen 43 bis 44; Patentanspruch 6),
- e der Fahrer des Fahrzeuges die Daten - Weg und Gebühr - akzeptieren (Spalte 5, Zeilen 31 bis 34 sowie Zeilen 64 bis 67) oder eine alternative Berechnung anfordern kann (Dies liest der Fachmann mit, da es irgend eine Konsequenz nach sich ziehen muss, wenn der Fahrzeugbenutzer den Vorschlag nicht akzeptiert).

Abgesehen davon, dass jedes satellitengestützte Positionsbestimmungssystem sowie das zur Routenplanung verwendete digitale Kartenmaterial Ungenauigkeiten aufweist und schon daher vermeintliche Abweichungen der gefahrenen Route von der vorberechneten Route tolerieren muss, ohne dass eine Neuberechnung stattfindet, ist in der D3 des Prüfungsverfahrens (DE 102 03 097 A1) explizit angegeben, bei einem Verfahren zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren innerhalb eines bestimmten Toleranzbereiches Abweichungen von einer ermittelten Fahrstrecke zuzulassen, ohne dass zusätzliche Mautgebühren zu entrichten

und/oder Umbuchungen im System, also eine Neuberechnung, durchzuführen sind (Absätze [0009] - [0010]).

Da die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren nach Überzeugung des Senats stets auf wenig Akzeptanz des davon betroffenen Nutzerkreises stößt, insbesondere dann, wenn der Verkehr aufgrund von unvorhersehbaren Staus nicht wie prognostiziert fließt oder sogar umgeleitet wird, muss der Fachmann die Überlegung aus der D3 (DE 102 03 097 A1) eine erhöhte Flexibilität bei der Routenplanung zu ermöglichen, auch in das aus der D1 (DE 102 24 466 A1) bekannten Verfahren einbinden, also bei der von einer Zentrale errechneten, an das Fahrzeuggerät übermittelte und bereits vom Fahrer durch Akzeptieren bezahlten Fahrtroute eine Toleranz zuzulassen, ohne dass eine Neuberechnung stattfindet und damit zusätzliche bzw. gegenüber dem ursprünglichen Vereinbarungen erhöhte Gebühren fällig werden.

Somit ist bei dem Verfahren gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) das Merkmal f des Patentanspruchs 1 gemäß geltendem Hauptanspruch wonach

eine bestimmte Abweichung der gefahrenen Route von der vorberechneten Route toleriert wird, ohne dass eine Neuberechnung stattfindet,

bereits durch eine Zusammenschau mit der D3 (DE 102 03 097 A1) nahegelegt. Daher ist das Verfahren gemäß Patentanspruch 1 nach Hauptantrag nicht patentfähig (§ 4 PatG).

b) Über den Hauptantrag hinaus sind im Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 noch die folgenden Merkmale genannt, dass

- f_2 die Größe der tolerierten Abweichung von der vorberechneten Route vom Betreiber des Gebührenerhebungs-Systems variabel in Abhängigkeit
- f_{21} von der Tageszeit und/oder
- f_{22} des Wochentags und/oder
- f_{23} der Jahreszeit und/oder
- f_{24} der aktuellen Auslastung und/oder
- f_{25} Beschaffenheit und/oder
- f_{26} Durchlässigkeit der benutzten Straßen veränderbar ist, wobei
- f_3 dies zusätzlich von Voraussetzungen abhängig ist,
- f_{31} die der Fahrer oder
- f_{32} das Fahrzeug erfüllen muss.

Bei den einzelnen Angaben, die auf die Größe der tolerierten Abweichung Einfluss nehmen können, handelt es sich um übliche Parameter der Straßenverkehrsplanung. Demzufolge sind diese auch in der DE 102 24 466 A1 erwähnt: Im Einzelnen Abhängigkeiten von

- f_{21} der Tageszeit (Spalte 7, Zeilen 26; Spalte 8, Zeilen 38 bis 41: Pendler des Berufsverkehrs; Spalte 17, Zeile 24: Uhrzeit) und/oder
- f_{22} des Wochentags (Spalte 4, Zeile 58, Spalte 17) und/oder
- f_{23} der Jahreszeit (Spalte 8, Zeile 25: Fernreiseverkehr) und/oder
- f_{24} der aktuellen Auslastung (Spalte 5, Zeilen 58 bis 59: prognostizierte Verkehrszahlen) und/oder
- f_{25} Beschaffenheit (Spalte 5, Zeilen 58 bis 59: Baustellen) und/oder

- f₂₆ Durchlässigkeit der benutzten Straßen (Spalte 5, Zeilen 58 bis 59: Störungen, Unfälle,
- f₃ sowie von Voraussetzungen
- f₃₁ die der Fahrer (Pendler, Reisende im Fernreiseverkehr) oder
- f₃₂ das Fahrzeug (Spalte 17, Zeile 26: Art des Verkehrsmittels, PKW, LKW) erfüllen muss.

Somit verbleibt als einziger Unterschied des Verfahrens gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 gegenüber diesem Verfahren, dass einer oder mehrere dieser an sich einschlägig bekannten Parameter die Größe der tolerierten Abweichung von der vorberechneten Route beeinflusst.

Die generelle Überlegung, eine Abweichung von der vorberechneten Route zu tolerieren, ohne dass eine Neuberechnung stattfindet, beruht, wie zum Hauptantrag ausgeführt, nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. In der Praxis kann die tolerierte Abweichung nicht unbestimmt bleiben, sondern muss in geeigneter Weise berechnet werden. Es ist vom Fachmann zu erwarten, dass er zunächst die auch sonst in der Straßenverkehrsplanung üblichen Parameter, die im Falle der DE 102 24 466 A1 ohnehin schon im Detail vorliegen, auch bei der Bestimmung der tolerierten Abweichung zumindest in Betracht zieht, bevor er darüber hinausgehende Überlegungen anstellt.

Somit beruht das Verfahren gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und ist damit nicht patentfähig (§ 4 PatG).

c) Über den Hilfsantrag 1 hinaus sind im Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 noch die folgenden Merkmale genannt, dass

- g₁ das Fahrzeuggerät (OBU) überwacht, ob der Fahrer das Fahrzeug auf der nur einen vorberechneten Route bewegt und
- g₂ im Falle einer Abweichung von der nur einen vorberechneten Route bei der Zentrale eine Neuberechnung der Route und der Gebühren anfordert und
- h wobei die Größe der tolerierten Abweichung durch einen Korridor variabler Breite vorgegeben wird.

Außerdem sind die Merkmale b₂, d₂, f₁, f₂ dahin konkretisiert, dass nur eine Route vorberechnet wird, wobei dies gemäß Merkmal g₂ nicht ausschließen soll, dass nach Antritt der Fahrt, nämlich bei Abweichung von der nur einen vorberechneten Route, doch eine Neuberechnung einer anderen Route erfolgt und damit weitere Gebühren fällig werden.

Auch bei dem Verfahren gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) wird vor oder bei Reisebeginn eine Reise-Routen-Empfehlung übermittelt (Spalte 5, Zeilen 52 bis 61), so dass auch diesbezüglich der Wortlaut des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 2 bereits durch die D1 vorweggenommen ist.

Bei der Angabe im Merkmal g₁ handelt es sich nach Überzeugung des Senats nur um die logische Konsequenz aus der Tatsache der Erhebung einer Straßenbenutzungsgebühr in Verbindung mit einer bestimmten vorberechneten Route. Will man nicht auf das System von zahlreichen Mautstationen oder mobile Kontrollen zurückgreifen, die beide bekanntermaßen selbst häufig Ursache von Staus sind, muss mit anderen Mitteln überwacht werden, ob sich das Fahrzeug auf der vorberechneten Route bzw. innerhalb der tolerierten Abweichung befindet. Da ein GPS-Empfänger, der bei dem Verfahren gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) verwendet wird

(Spalte 6, Zeilen 47 bis 51) bei seiner Verwendung in einem Zielverwendungsgerät ohnehin ständig unter Beachtung der eingestellten Toleranz berechnet, ob er sich auf der vorgegebenen Route befindet, ist es selbstverständlich, daraus die unabdingbare Überwachungsfunktion gemäß Merkmal g_1 abzuleiten. Dementsprechend ist in der DE 102 24 466 A1 eine entsprechende Überwachungsfunktion erwähnt (Spalte 6, Zeilen 11 bis 17).

Weiter zieht eine "Verletzung" einer de facto vertraglich vereinbarten Route, einschließlich der zugestandenen Abweichung, sicherlich eine Konsequenz nach sich. Da ein Bußgeld weder praktikabel ist noch von den betroffenen Fahrern akzeptiert wird, bleibt nur eine neue Berechnung der dann zusätzlich fälligen Gebühr. Die Basis einer neuen Gebührenberechnung kann nur eine dieser vorangehende Routenberechnung sein, so dass sich auch das Merkmal g_2 als logische Folge aus der Erhebung einer Straßenbenutzungsgebühr in Verbindung mit einer bestimmten vorberechneten Route ergibt.

Im Übrigen ist auch bei dem Verfahren gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) vorgesehen, kurzfristig eine andere Strecke als Routenempfehlung auszusprechen (Spalte 7, Zeilen 27 bis 31), also eine von der nur einen vorberechneten abweichende. In diesem Zusammenhang ist in der D1 zwar der Fall nicht erwähnt, dass ein Fahrer die vorberechnete Route willentlich verlässt, es ist jedoch selbstverständlich, dass das Fahrzeuggerät auf diesen Fall in gleicher Weise reagieren muss, wie im Falle einer Ausleitung aufgrund einer Baustelle oder eines Unfalls.

Da gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) anders als nach der D3 (DE 102 03 097 A1) nur eine Routenempfehlung vorberechnet und an das Fahrzeuggerät übertragen wird, besteht für die konkrete Bestimmung der Größe der tolerierten Abweichung nicht die Möglichkeit, die Breite des Korridors durch eine Vorbereitung mehrerer zueinander alternativer Routen zu definieren.

Somit muss der Fachmann bei der Aufgabe, die bei dem Verfahren gemäß D3 (DE 102 03 097 A1) bereits gegebene erhöhte Flexibilität bei der Routenplanung in Form eines Korridors von tolerierten Abweichungen um eine ermittelte (optimale) Fahrstrecke auch in das Verfahren gemäß D1 (DE 102 24 466 A1) zu implementieren, eine geeignete Größe festlegen, mittels derer gemessen wird, ob der Fahrer das Fahrzeug innerhalb der tolerierten Abweichung von der berechneten und bezahlten Route bewegt.

Mangels anderer Möglichkeiten schlägt er, wie bereits zum Merkmal g_1 ausgeführt, den Weg ein, mittels des vorhandenen GPS-Empfängers, die jeweilige Distanz zu der vorgegebenen Route zu bestimmen, um so zu überwachen, ob sich das Fahrzeug auf der vorberechneten Route bzw. innerhalb der tolerierten Abweichung befindet.

Dies impliziert, dass es einen Grenzwert für die Entfernung von der vorberechneten Route gibt, bis zu der die Abweichung toleriert ist. Die Summe dieser Grenzwerte ergibt, wie im Merkmal h angegeben, einen Korridor variabler Breite.

Somit beruht das Verfahren gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und ist damit nicht patentfähig (§ 4 PatG).

4. Da kein gewährbarer Anspruch vorlag, brauchten die aus Sicht des Senats noch offene Fragen bezüglich der tatsächlichen Funktion des Verfahrens nicht abschließend geklärt werden.

Insbesondere wäre noch zu klären gewesen, ob es sich bei dem Fahrzeuggerät (OBU), um ein voll funktionsfähiges, also auch unabhängig von der Zentrale arbeitsfähiges Navigationsgerät handelt. Die Anmelderin hat zwar in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass es für ein brauchbares Verfahren unabdingbar sei, dass das Fahrzeuggerät bei einem Verlassen der von der Zentrale vorberechneten Route als unabhängiges Navigationsgerät arbeiten könne.

Gegebenenfalls würde dabei in Kauf genommen, dass veraltetes Kartenmaterial verwendet werde.

Andererseits wird jedoch in der Beschreibungseinleitung gerade als nachteilig herausgestellt, dass die Kartendaten praktisch nie vollständig aktuell seien. Folgerichtig ist in der selbstgenannten Aufgabe angegeben, dass die durch das Nachladen aktueller Kartendaten anfallenden Nebenkosten vermindert werden sollen und trotzdem die zur Zielführung des Fahrzeuges verwendeten Informationen stets dem aktuellen Ausbauzustand des Straßennetzes entsprechen.

Wenn es sich also, wie von der Anmelderin zuletzt dargelegt, doch um ein Gerät handelt, das in vollem Umfang als Navigationsgerät arbeitet, wird zumindest der Teil der Aufgabe, der sich auf die Vermeidung der ständigen Aktualisierung der Kartendaten bezieht, durch keinen der in der Verhandlung gestellten Anträge gelöst.

Da über die Anträge nur einheitlich entschieden werden kann, fallen auch die jeweilige übrigen Patentansprüche.

Somit war die Beschwerde zurückzuweisen.

Bertl

Kirschneck

Groß

J. Müller

Pü