



# BUNDESPATENTGERICHT

17 W (pat) 111/08

Verkündet am  
12. März 2013

---

(Aktenzeichen)

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend die Patentanmeldung 10 2004 046 399.9-53**

...

hat der 17. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 12. März 2013 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Morawek, der Richterinnen Eder, der Richterinnen Dipl.-Phys. Dr. Thum-Rung und des Richters Dipl.-Phys. Dr. Forkel

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

**Gründe:**

**I.**

Die vorliegende Patentanmeldung ist am 24. September 2004 unter Inanspruchnahme der Priorität einer japanischen Anmeldung vom 1. Oktober 2003 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht worden. Die Bezeichnung lautet:

„Gebrauchsgüter-Verwaltungssystem“.

Die Prüfungsstelle für Klasse G06Q hat mit Beschluss vom 5. August 2008 die Anmeldung zurückgewiesen, da der Gegenstand des (damals geltenden) Patentanspruchs 1 nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruhe.

Gegen den Beschluss wendet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

den angegriffenen Beschluss aufzuheben und das nachgesuchte Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

gemäß Hauptantrag mit  
Patentanspruch 1 vom 7. März 2013,  
noch anzupassender Beschreibung Seiten 1 bis 8 vom 12. Februar 2009, eingegangen am 13. Februar 2009,

noch anzupassender Beschreibung Seiten 9 bis 55 und 14 Blatt  
Zeichnungen mit 17 Figuren, jeweils vom Anmeldetag;

gemäß Hilfsantrag 1 mit  
Patentansprüchen 1 bis 2 vom 7. März 2013,  
im Übrigen wie Hauptantrag;

gemäß Hilfsantrag 2 mit  
Patentansprüchen 1 bis 2 vom 7. März 2013,  
im Übrigen wie Hauptantrag.

Im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt ist folgende  
Druckschrift genannt worden:

D1: DE 198 39 127 A1.

Der Senat hat zusätzlich die Druckschriften

D2: US 5 521 815

D3: JP 2002-007353 A (Abstract)

D4: JP 2002-337662 A (Abstract)

D5: DE 198 31 118 A1

in das Verfahren eingeführt.

Zu den Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

## II.

Die Beschwerde ist frist- und formgerecht eingereicht und auch sonst zulässig. Sie konnte jedoch keinen Erfolg haben, da das Verfahren des Patentanspruchs 1 nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruht (§ 1 Abs. 1 in Verbindung mit § 4 Satz 1 PatG).

1. Die Patentanmeldung betrifft ein Gebrauchsgüter-Verwaltungssystem.

Gemäß S. 2 Abs. 2 der Eingabe vom 12. Februar 2009 soll der Anmeldung die Aufgabe zugrunde liegen, ein einfaches und kostengünstiges Verfahren bereitzustellen, um bestimmte Gebrauchsgüter gezielt bestimmten Entsorgungs- oder/und Rückführstationen zuzuführen, die in der Lage sind, das Gebrauchsgut geeignet zu entsorgen oder/und rückzuführen, wobei das Verfahren gegen Manipulation geschützt ist.

Der geltende, mit teilweise ergänzten Gliederungszeichen versehene Patentanspruch 1 nach Hauptantrag betrifft ein

- d) Fahrzeugverwaltungssystem (1) zum Verwalten von Fahrzeugen (2) welche von Konsumenten erworben werden vom Zeitpunkt eines Fahrzeugverkaufs bis zum Zeitpunkt einer Fahrzeugentsorgung, wobei das Fahrzeugverwaltungssystem (1) umfasst:
  - e) ein Fahrzeug (2),
  - f) ein erstes IC-Etikett (8), welches an dem Fahrzeug (2) montiert ist und für eine Identifizierung des Fahrzeugs (2) und seines Eigentümers durch eine automatische Erkennungstechnologie basierend auf RFID-Funkkommunikation eingerichtet ist,
  - g) eine Händlerkarte (39) zum Identifizieren eines Händlers,
  - g1) ein zweites IC-Etikett, welches in einem Bereich (39f) der Händlerkarte (39) aufgeklebt ist

- h) eine Verwaltungskarte (20), in welcher Verwaltungsinformationen in Form eines zweidimensionalen Codes oder Balkencodes gespeichert sind,
- i) ein Datenendgerät (3), welches aufweist:
  - a) ein Ausgabemittel (36) zum Ausgeben der Verwaltungskarte (20),
  - b) einen Balkencodeleser (37) zum Auslesen der Verwaltungsinformationen aus der Verwaltungskarte (20), und
  - c) einen Leser/Schreiber (38) zum Auslesen der Informationen aus dem ersten IC-Etikett (8), zum Schreiben der Informationen in das erste IC-Etikett (8), und zum Auslesen der Informationen aus dem zweiten IC-Etikett,

und

- j) Authentifizierungsmittel (64) zum Auslesen der Verwaltungsinformationen, welche in der Verwaltungskarte (20) gespeichert sind, welche zum Zeitpunkt eines Fahrzeugverkaufs ausgegeben wird, sowie der Verwaltungsinformationen, welche zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs in dem ersten IC-Etikett (8) des Fahrzeugs (2) aufgezeichnet wird,
- k) wobei die Authentifizierung durchgeführt wird, nachdem Informationen aus dem zweiten IC-Etikett der Händlerkarte (39), aus dem ersten IC-Etikett (8) des Fahrzeugs (2) und der Verwaltungskarte (20) ausgelesen wurden,
- l) wobei die Authentifizierung durchgeführt wird durch das Vergleichen der Verwaltungsinformationen, die aus der Verwaltungskarte (20) ausgelesen werden, mit den Verwaltungsinformationen, die aus dem ersten IC-Etikett (8) ausgelesen werden; und
- m) wobei das Fahrzeugverwaltungssystem (1) Informationen ausgibt, die einen Entsorgungs- und Rückführungsablauf für ein Fahrzeug (2) erlauben, welches Verwaltungsinformationen besitzt, die mit Verwaltungs-

informationen übereinstimmen, die auf der Verwaltungskarte (20) gespeichert sind.

Der mit einer möglichen Gliederung versehene Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 betrifft ein

d') Motorradverwaltungssystem (1) zum Verwalten von Motorrädern (2), welche von Konsumenten erworben werden, vom Zeitpunkt eines Motorradverkaufs bis zum Zeitpunkt einer Motorradentsorgung,

dadurch gekennzeichnet,

j') dass das Motorradverwaltungssystem (1) Authentifizierungsmittel (64) zum Auslesen von Verwaltungsinformationen besitzt, welche in einer Verwaltungskarte (20) gespeichert sind, welche zum Zeitpunkt des Motorradverkaufs ausgegeben wird, sowie Verwaltungsinformationen, welche zum Zeitpunkt des Motorradverkaufs in einem am Motorrad (2) montierten IC-Etikett (8) aufgezeichnet werden, und

l') die Authentifizierung durchgeführt wird durch das Vergleichen der Verwaltungsinformationen, die aus der Verwaltungskarte (20) ausgelesen werden, mit Verwaltungsinformationen, die aus dem IC-Etikett (8) ausgelesen werden,

m') dass das Motorradverwaltungssystem (1) Informationen ausgibt, die einen Entsorgungs- und Rückführungsablauf für ein Motorrad (2) erlauben, welches Verwaltungsinformationen besitzt, die mit Verwaltungsinformationen übereinstimmen, die auf der Verwaltungskarte (20) gespeichert sind, und

n) dass das IC-Etikett (8) innerhalb einer Sitzeinheit (7) des Motorrades (2) angeordnet ist.

Im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 ist gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 das Merkmal n) ersetzt durch

n') dass das IC-Etikett (8) innerhalb einer Sitzeinheit (7) des Motorrades (2) an einer vorderseitigen Kante (Pa) oder einer rückseitigen Kante (Pf) einer Bodenplatte (17) der Sitzeinheit (7) installiert ist.

Den ursprünglichen Unterlagen ist hierzu folgende Lehre zu entnehmen:

Die im Zusammenhang mit einem Erst- oder Weiterverkauf oder einer Entsorgung bzw. Rückführung eines Fahrzeugs stehenden Informationen werden in einem Verwaltungszentrum verwaltet. An dieses sind verschiedene Partner (z. B. Fahrzeughersteller, Händler, Entsorgungsgesellschaft) angeschlossen, welche Fahrzeuginformationen abrufen und aktualisieren (Fig. 1).

Vor dem Kauf eines Fahrzeugs (2) (z. B. eines Motorrades, vgl. Fig. 1) wird ein erstes IC-Etikett (8) (vgl. Fig. 1) an dem Fahrzeug (2) angebracht; dort ist eine Fahrzeug-Identifikationsnummer gespeichert (S. 11 Abs. 2, S. 12 Abs. 3, Fig. 2). Zusätzlich werden während der Kaufabwicklung vom Händler Daten in das erste IC-Etikett eingeschrieben, die u.a. den Eigentümer kennzeichnen (Fig. 2 und 12, S. 30 le. Abs. bis S. 31 Abs. 1). Der Käufer (Eigentümer) des mit dem ersten IC-Etikett versehenen Fahrzeugs erhält eine Verwaltungskarte (20), in welche ein (Eigentümer und Fahrzeug kennzeichnender) Code (20f), z. B. ein Balkencode geschrieben wurden (Fig. 4 i. V. m. S. 14 Abs. 2, Fig. 12 i. V. m. S. 31 Abs. 1). Der Händler besitzt eine Händlerkarte (39) mit einem aufgeklebten IC-Etikett (39f) (Fig. 6, S. 16 Abs. 2); durch diese Karte kann er sich gegenüber dem Verwaltungssystem identifizieren, etwa im Zuge des Verkaufs eines Fahrzeugs (Fig. 12 Schritt S1). Auch die Mitarbeiter einer Entsorgungsgesellschaft können derartige Karten mit aufgeklebtem IC-Etikett besitzen (S. 28 Abs. 1).

Beim Händler befindet sich ein an das Verwaltungssystem angeschlossenes Datenendgerät (3), in welchem über ein Ausgabemittel (36), z. B. einen Drucker beim Kauf des Fahrzeugs die Verwaltungskarte ausgegeben, über einen Balkencodeleser (37) Informationen aus der Verwaltungskarte gelesen und über einen Leser/Schreiber (38) Informationen in das erste, am Fahrzeug angeordnete IC-Etikett geschrieben und von diesem oder vom IC-Etikett der Händlerkarte gelesen werden kann (Fig. 5, S. 15 Abs. 1). Auch die übrigen Partner, etwa die Entsorgungsgesellschaft, sind mit Endgeräten zur Kommunikation mit dem Verwaltungszentrum ausgestattet (Fig. 1).

Soll das Fahrzeug entsorgt oder rückgeführt werden, so werden Informationen zum Identifizieren desjenigen Händlers, der angefragt wird, um ein Motorrad zu entsorgen und rückzuführen, aus dem IC-Etikett von dessen Händlerkarte gelesen (S. 32 Abs. 3 Satz 1, Fig. 13 Schritt S21). Außerdem werden in einem Authentifizierungsmittel (64) Identifikationsinformationen (Eigentümerdaten und Fahrzeug-Identifikationsnummer) aus der Verwaltungskarte und aus dem IC-Etikett des Fahrzeugs gelesen. Die beiden letzteren ausgelesenen Informationen werden verglichen; nur wenn sie übereinstimmen, wird der Entsorgungs- bzw. Rückführungskreislauf für das Fahrzeug freigegeben (Fig. 13, S. 32 Abs. 3 bis S. 33 Abs. 1). Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Person, welche das Fahrzeug einer Entsorgung bzw. Rückführung zuführen will, tatsächlich hierzu berechtigt ist.

Es ist festzuhalten, dass der gemäß S. 32 Abs. 3 Satz 1 für die Entsorgung und Rückführung zuständige Händler (der eine Händlerkarte besitzt) nicht derselbe sein muss, der für den Verkauf des Fahrzeugs zuständig war. Im Lichte der Beschreibung ist der Anspruch 1 daher so zu interpretieren, dass es sich bei der in Merkmal k) für die Entsorgung und Rückführung verwendeten Händlerkarte zwar um eine Karte des gleichen Typs wie die für den Verkauf verwendete Händlerkarte handelt, jedoch nicht notwendigerweise um die identische Karte.

Zudem geht aus dem Anspruch nicht hervor, ob zur Authentifizierung für den Entsorgungs- und Rückführungsablauf ein Datenendgerät mit denselben Komponenten (Ausgabemittel bzw. Drucker, Balkencodereader und Leser/Schreiber für IC-Etiketten) verwendet wird wie beim Verkauf. Das für den Entsorgungs-/Rückführungskreislauf verwendete Gerät muss lediglich die zum Lesen von Händlerkarte, Verwaltungskarte und Fahrzeugetikett und zur Ausgabe von Informationen hinsichtlich einer Freigabe der Entsorgung / Rückführung nötigen Komponenten aufweisen.

**2.** Die Vorrichtung des geltenden Patentanspruchs 1 beruht nicht auf erfinderscher Tätigkeit.

**2.1.** Als im Stand der Technik besonders relevant sieht der Senat die Druckschriften D2 und D5 an. Hieraus war vor dem Anmeldetag der vorliegenden Patentanmeldung folgendes bekannt:

D2 betrifft ein System zur Verfolgung von wertvollen Artikeln. Einem Artikel, z. B. einem Fahrzeug oder Boot, wird vom Hersteller eine Seriennummer zugewiesen (Sp. 5 Z. 30 bis 35). Die Nummer eines Titels, der dem Rechtsanspruch auf das Eigentum an dem Fahrzeug zugeordnet ist, sowie weitere Nummern (Seriennummer, Registrierungsnummer) werden fest mit dem Fahrzeug verbunden und bleiben diesem während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs zugeordnet (Sp. 6 Z. 32-43, Sp. 6 Z. 64 bis Sp. 7 Z. 14). Diese Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert (Sp. 5 Z. 41-50), welche bei Änderungen (etwa des Eigentümers) aktualisiert wird, so dass die Historie des Titels aus ihr abgerufen werden kann (Sp. 7 Z. 14-36). Auf die zentrale Datenbank können über Datenendgeräte autorisierte Agenten (Autohändler, Versicherungsagenten, Entsorger usw.) zugreifen, die sich gegenüber dem System durch einen autorisierten Zugangscode ausweisen müssen; zusätzliche Sicherheit kann in Form eines Balkencodescanners und einer Fotoeingabeeinrichtung bereitgestellt werden (Sp. 11 Z. 45 bis 65). An den Eigentümer kann eine Plastikkarte mit Daten wie

Eigentümernamen und etwa in Form eines Balkencodes codierter Titelnummer ausgegeben werden (Sp. 7 Z. 38-44, Sp. 16 Z. 63 bis Sp. 17 Z. 6). Bei Eigentümerwechsel gibt der bisherige Eigentümer die Plastikkarte an den autorisierten Agenten, so dass dieser die Datenbank auf den aktuellen Stand bringen kann (Sp. 7 Z. 45-51). Soll eine Transaktion, z. B. ein Kauf durchgeführt werden, so werden eine Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN) und weitere Daten, z. B. eine Registrierungsnummer über ein Eingabegerät an die Datenbank eingegeben (Sp. 11 Z. 66 bis Sp. 12 Z. 4). Unter anderem wird geprüft, ob die VIN mit der Registrierungsnummer übereinstimmt, und ob die Daten denen auf dem Herstellerzertifikat (MCO) entsprechen (Sp. 13 Z. 6-8).

D5 beschreibt ein mikroprozessorgesteuertes Fahrzeugkennungssystem, das kontaktlos alle fahrzeugrelevanten Daten lesen und ggf. schreiben kann (Sp. 1 Z. 5 bis 8). Das Fahrzeug ist mit einem kontaktlos induktiv les- und schreibbaren Mikroprozessor als Identifikationsspeicher ausgestattet, der an einer später schwer zugänglichen Stelle, z. B. im Dachbereich eines Kraftfahrzeugs angebracht wird, und in welchen bereits während der Herstellung des Fahrzeugs Identifikationsdaten eingegeben werden (Sp. 1 Z. 33 bis 55). Während einer Vorführung bei der Zulassungsstelle können Daten des Fahrzeughalters und der Fahrzeugversicherung gelesen/geschrieben, überprüft und bei Halteränderung geändert werden (Sp. 1 Z. 59 bis 68).

**2.2.** Die Würdigung dieses Materials aus dem Stand der Technik ergibt, dass das mit dem Anspruch 1 nach Hauptantrag beanspruchte System und ebenso das mit dem jeweiligen Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 und 2 beanspruchte System für den Fachmann, als den der Senat einen Elektronikingenieur mit Erfahrung in der Entwicklung von elektronischen Verwaltungssystemen für Fahrzeuge im Team mit einem Kaufmann oder Betriebswirt ansieht, nahegelegen haben.

**2.2.1.** Das Fahrzeugverwaltungssystem des Anspruchs 1 nach Hauptantrag war für den Fachmann naheliegend und beruht nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

Wie oben unter **2.1** ausgeführt, zeigt D2 ein Verwaltungssystem für Fahrzeuge, wobei an jedem Fahrzeug eine Identifikationsinformation gespeichert ist – *Merkmale e), teilweise f)*. In der zentralen Datenbank des Verwaltungssystems werden alle Daten gespeichert und bei Änderungen durch die am System beteiligten autorisierten Agenten (Autohändler, Entsorger usw.) über bei diesen vorhandene Datenendgeräte aktualisiert – *Merkmale d), i)*. Hierbei muss sich der Agent gegenüber dem zentralen System über einen autorisierten Zugangscode ausweisen; zusätzliche Sicherheit kann z. B. durch Balkencodescanner bereitgestellt werden. Aufgrund dieser Angaben drängte es sich für den Fachmann geradezu auf, den Agenten zur sicheren Identifikation gegenüber dem System mit einer Identifikationseinrichtung auszustatten, etwa mit einer entsprechenden Händlerkarte, die am Datenendgerät des Händlers über ein geeignetes Lesegerät lesbar ist – *Merkmal g)*. Die Identifikationsinformation ist zusätzlich, etwa in Form eines Balkencodes, in einer dem Käufer zugeordneten Plastikkarte (d. h. einer Verwaltungskarte im Sinne der vorliegenden Anmeldung) gespeichert – *Merkmal h)*, welche auch den Käufernamen enthält. Im Fall des Weiterverkaufs eines Fahrzeugs werden die zugeordneten Daten dem zentralen Datenverarbeitungssystem zugeführt und geprüft; insbesondere gibt beim Weiterverkauf der bisherige Eigentümer die Verwaltungskarte an den autorisierten Agenten, so dass der Titel aktualisiert werden kann (Sp. 7 Z. 45 bis 48). Dies impliziert, dass der Agent die Verwaltungskarte über ein an sein Endgerät angeschlossenes Lesegerät in das System einliest, im Fall einer Balkencode enthaltenden Karte also über einen Balkencodeleser – *Merkmal b)*.

Beim Weiterverkauf lag es völlig im Bereich üblichen fachmännischen Handelns, das Fahrzeug zweifelsfrei zu identifizieren und die Berechtigung des Verkäufers zum Verkauf des Fahrzeugs zu überprüfen (und damit die Sicherheit beim Weiterverkauf zu gewährleisten), und zwar im vorliegenden Fall dadurch, dass Identifikationsinformation sowohl vom Fahrzeug als auch von der Plastikkarte gelesen und auf Übereinstimmung miteinander (und mit den in der zentralen Datenbank gespeicherten Informationen) geprüft wird. Daraus ergibt sich, dass das Daten-

endgerät des Händlers auch ein Lesegerät für die Informationen am Fahrzeug aufweisen muss – *teilweise Merkmal c*).

Zudem lag es für den Fachmann nahe, eine solche Überprüfung, ob eine Person zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigt ist, nicht nur für die Frage eines Verkaufs des Fahrzeugs heranzuziehen, sondern auch für andere Handlungen, die schwerwiegende Eingriffe in die Rechte eines Eigentümers des Gebrauchsguts darstellen können, etwa für eine Entsorgung oder ein Recycling des Gebrauchsguts, welche in D2 ebenfalls unter Beteiligung des zentralen Verwaltungssystems durchgeführt wird (auch ein Entsorger ist an das System angeschlossen). Damit ist im durch D2 nahegelegten System vor der Freigabe einer Entsorgung ebenso wie beim Weiterverkauf vorzugehen, d. h. der für die Entsorgung / Rückführung zuständige, an das System angeschlossene Händler identifiziert sich beim System durch seine Händlerkarte, die Informationen werden in einem entsprechenden Authentifizierungssystem vom Fahrzeug und von der Verwaltungskarte gelesen und miteinander verglichen – *Merkmale j), teilweise k) und l)*, wobei das System bei Übereinstimmung der gelesenen Informationen miteinander (und mit den in der zentralen Datenbank gespeicherten Informationen) einen Entsorgungs- und Rückführungsablauf erlaubt, indem es entsprechende Informationen ausgibt – *Merkmal m*).

Des Weiteren ist der Fachmann stets bestrebt, ein bestehendes Fahrzeugverwaltungssystem wie das aus D2 bekannte im Hinblick auf größere Flexibilität und höhere Sicherheit zu verbessern. Hierfür konnte er aus D5 die Lehre entnehmen, zur Identifikation eines Fahrzeugs dieses mit einem an einer später schwer zugänglichen Stelle angebrachten, kontaktlos induktiv les- und schreibbaren Mikroprozessor als Identifikationsspeicher auszustatten, in welchen bereits während der Herstellung des Fahrzeugs Identifikationsdaten eingegeben werden, und in den auch später (etwa bei einer Vorführung bei der Zulassungsstelle) weitere Daten, insbesondere Daten des Fahrzeughalters eingeschrieben werden können; wie der Fachmann ohne Weiteres erkennen konnte, bietet dieses Vorgehen den Vorteil einer hohen Sicherheit und Flexibilität. Zum Zweck einer derartigen Ver-

besserung des aus D2 bekannten Systems bot es sich für ihn an, entsprechend der Lehre von D5 vorzugehen und als Identifikationsspeicher am Fahrzeug einen kontaktlos induktiv les- und schreibbaren Speicher einzusetzen; als ein solcher Speicher bot sich ihm aus seinem Fachwissen der in D2 genannte Mikroprozessor oder alternativ ein einfach aufgebauter, les- und schreibbarer RFID-Tag an – *restlicher Teil des Merkmals f*). Dies impliziert, dass zum Lesen und Beschreiben des Fahrzeug-Identifikationsspeichers (siehe oben) am Datenendgerät des Fahrzeughändlers ein entsprechender Leser/Schreiber vorhanden sein muss – *zweiter Teil des Merkmals c*).

Zudem lag es im Bereich fachüblicher Weiterbildung, die durch D2 nahegelegte Verwaltungskarte und Händlerkarte zu variieren bzw. auszugestalten. Um die Verwaltungskarte dem Käufer eines Fahrzeugs einfach und schnell zur Verfügung stellen zu können, bot es sich an, sie relativ einfach auszugestalten, so dass sie beim Fahrzeughändler in einem am Datenendgerät angeschlossenen Ausgabemittel (z. B. einem geeigneten Drucker) ausgegeben werden kann – *Merkmal a*). Hinsichtlich der durch D2 nahegelegten Händlerkarte (welche nicht wie die Verwaltungskarte vom Händler selbst ausgegeben, sondern diesem von einer zentralen Stelle zu Verfügung gestellt werden muss), boten sich dem Fachmann aus seinem Fachwissen verschiedene Möglichkeiten der Ausgestaltung an, insbesondere solche, die mit den vorhandenen Lesegeräten ausgelesen werden können; beispielsweise eine einfache, z. B. mit einem Barcode bedruckte Karte, oder eine induktiv lesbare Karte mit integriertem, z. B. aufgeklebtem IC-Etikett – *Merkmal g1*). Die Auswahl einer von mehreren bekannten Möglichkeiten liegt hierbei völlig im Bereich fachüblichen Handelns; ein aus der Wahl einer induktiv lesbaren Händlerkarte resultierender, überraschender Effekt wurde von der Anmelderin nicht geltend gemacht und ist auch sonst nicht ersichtlich. Die beliebige Auswahl aus verschiedenen für den Fachmann naheliegenden Möglichkeiten kann eine erfinderische Leistung nicht begründen, vgl. BGH in GRUR 2008, 56-60 – Injizierbarer Mikroschaum, mit Hinweis auf BGH in GRUR 2004, 47-50 – Blasenfreie Gummibahn I.

Aus der Art der gewählten Identifikationseinrichtungen (IC-Etiketten am Fahrzeug und an der Händlerkarte) ergibt sich, dass auch bei der wie oben erläutert naheliegenden Identifizierung von Händler, Fahrzeug und Eigentümer im Zuge des Weiterverkaufs und im Zuge der der Entsorgung / Rückführung diese IC-Etiketten gelesen werden müssen – *restlicher Teil der Merkmale c), k), l).*

Damit war das Fahrzeugverwaltungssystem des Anspruchs 1 nach Hauptantrag für den Fachmann im Lichte seines Fachwissens und des aus den Druckschriften D2 und D5 Bekannten naheliegend. Insbesondere handelt es sich bei der Wahl der Art der verschiedenen Identifikationseinrichtungen und den sich daraus ergebenden Eigenheiten des Endgeräts um eine Aggregation von Einzelmaßnahmen zur Ausgestaltung des in den Grundzügen aus D2 bekannten und gemäß der Lehre von D5 verbesserten Fahrzeugverwaltungssystems. Ein über die erwartbaren Wirkungen der einzelnen Maßnahmen hinausgehender, synergistischer Effekt ist nicht ersichtlich.

Somit beruht das System gemäß dem Anspruch 1 nach Hauptantrag nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

An dieser Beurteilung kann auch das Vorbringen der Anmelderin nichts ändern, die in dem aus dem Ausgabemittel, dem Balkencodeleser und dem Leser/Schreiber für IC-Etiketten bestehenden Datenendgerät ein neues Gerät sieht, das flexibel und universell einsetzbar sei, und das aus dem Stand der Technik nicht bekannt gewesen sei. Bei den einzelnen Komponenten des Datenendgeräts (Ausgabegerät für Verwaltungskarte, Barcodeleser, berührungsloser induktiver Leser/Schreiber für IC-Etiketten) handelt es sich um bekannte, an einen Computer anschließbare Zusatzgeräte, die der Fachmann seinen Bedürfnissen entsprechend auswählt. Dass diese Geräte in einem gemeinsamen Gehäuse als neue Einheit zusammengefasst sein sollen, geht aus den Anmeldeunterlagen und aus dem Anspruch 1 nach Hauptantrag nicht hervor. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass es sich um einzelne Komponenten handelt, die

jeweils mit dem Computer drahtgebunden oder auch drahtlos verbunden sein können, und die einzeln auch an unterschiedlichen Orten (der Leser/Schreiber beim Händler z. B. am Standort eines zu verkaufenden Fahrzeugs, der im Allgemeinen entfernt vom Standort des Händlercomputers liegt) einsetzbar sind.

**2.2.2.** Auch das Motorradverwaltungssystem des jeweiligen Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 und 2 war für den Fachmann naheliegend und beruht nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

Wie oben erläutert, ist im Fahrzeugverwaltungssystem gemäß D2 die Speicherung von Identifikationsinformation sowohl in Verbindung mit einem Fahrzeug als auch in Verbindung mit einer einer Person zugeordneten Verwaltungskarte vorgesehen; dass das Verwaltungssystem für beliebige Fahrzeuge, auch für Motorräder einsetzbar ist, las der Fachmann in D2 mit – *Merkmal d'*). D2 legte es zudem für den Fachmann nahe, zur Erhöhung der Sicherheit im Fall des Weiterverkaufs des Fahrzeugs und ebenso im Fall einer Entsorgung / Rückführung des Fahrzeugs die zugeordneten Daten in einer geeigneten Einrichtung (Authentifizierungsmittel) von der beim Kauf ausgegebenen Verwaltungskarte und vom Fahrzeug zu lesen und auf Übereinstimmung zu prüfen, wobei im Fall einer Übereinstimmung der Entsorgungs- und Rückführungsablauf durch Ausgabe entsprechender Informationen freigegeben wird – *Merkmale m')*, *teilweise j')*, *l')*). Durch D5 war es dem Fachmann zudem nahegelegt, zur Erhöhung der Flexibilität und der Sicherheit den Verwaltungsinformationsspeicher am Fahrzeug als einen an einer schwer zugänglichen Stelle angebrachten, kontaktlos induktiv les- und schreibbaren Mikroprozessor, d. h. als IC-Etikett auszubilden, in welchen während der Herstellung des Fahrzeugs Fahrzeug-Identifikationsdaten und bei der (etwa im Zuge eines Fahrzeugverkaufs vorzunehmenden) Vorführung bei der Zulassungsstelle weitere Daten, etwa Daten des Fahrzeugkäufers eingegeben werden können. Daraus ergibt sich, dass die für den oben angesprochenen Datenvergleich vom Fahrzeug zu lesenden Daten aus dem am Fahrzeug angebrachten IC-Etikett ausgelesen werden müssen – *restlicher Teil der Merkmale j')* und *l')*).

Gemäß der Lehre von D5 soll der Identifikationsspeicher bzw. das IC-Etikett im Zuge der Herstellung des Fahrzeugs an einer schwer zugänglichen Stelle, beispielsweise im Dachbereich angebracht werden. Bei der Auswahl einer geeigneten Stelle berücksichtigte der Fachmann, dass das IC-Etikett einerseits von außen schwer zugänglich sein muss, demzufolge vorzugsweise unterhalb der Fahrzeugoberfläche verborgen sein sollte, andererseits mit einem Lese/Schreibgerät relativ leicht erreichbar sein muss und nicht metallisch abgeschirmt sein darf; zudem sollte es unverrückbar angebracht und im Betrieb des Fahrzeugs keinen allzu großen Belastungen ausgesetzt sein. Die Wahl einer geeigneten Stelle unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte lag im Bereich fachüblicher Weiterentwicklung; in einer solchen Wahl, beispielsweise im Fall eines Motorrads innerhalb der Sitzeinheit an der vorderen oder hinteren Kante der Bodenplatte (*Merkmale n), n')*) ist keine erfinderische Tätigkeit zu erkennen.

Damit waren auch das jeweilige Fahrzeugverwaltungssystem des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 und 2 für den Fachmann naheliegend.

**2.3** Nach alledem sind der Anspruch 1 nach Hauptantrag und ebenso der jeweilige Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 und 2 nicht gewährbar.

Auch die abhängigen Patentansprüche 2 bis 9 sind nicht gewährbar, da über einen Antrag nur einheitlich entschieden werden kann (BGH in GRUR 1997, 120 „Elektrisches Speicherheizgerät“).

Dr. Morawek

Eder

Dr. Thum-Rung

Dr. Forkel

Me