



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 3/22

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2016 218 736.8

...

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 23. März 2022 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Kleinschmidt, der Richterin Dorn sowie der Richter Dipl.-Ing. Altvater und Dipl.-Ing. Tischler beschlossen:

Der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse H04W des Deutschen Patent- und Markenamts vom 13. November 2019 wird aufgehoben und das nachgesuchte Patent wie folgt erteilt:

Bezeichnung:

Verfahren zur Kommunikation im Fahrzeug sowie Kommunikationsvorrichtung für ein Fahrzeug

Anmeldetag:

28. September 2016

Patentansprüche:

Patentansprüche 1 bis 8 vom 3. März 2022, beim BPatG eingegangen am 8. März 2022

Beschreibung:

Beschreibungsseiten 1 bis 16 vom 3. März 2022, beim BPatG eingegangen am 8. März 2022

Zeichnungen:

Figuren 1 bis 4 vom Anmeldetag (28. September 2016)

Gründe

I.

Die Patentanmeldung mit dem Aktenzeichen 10 2016 218 736.8 und der Bezeichnung „Verfahren zur Kommunikation im Fahrzeug sowie Kommunikationsvorrichtung für ein Fahrzeug“ ist am 28. September 2016 beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) eingereicht worden.

Das DPMA – Prüfungsstelle für Klasse H04W – hat die Anmeldung mit Beschluss vom 13. November 2019 zurückgewiesen mit der Begründung, der Gegenstand des damals geltenden nebengeordneten Patentanspruchs 6 vom 14. Dezember 2018

erweitere den Gegenstand der Anmeldung (§ 38 Satz 2 PatG) und sei außerdem nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann ihn ausführen könne (§ 34 Abs. 4 PatG). Abgesehen von diesen Patenterteilungshindernissen beruhe der Gegenstand des Patentanspruchs 1 vom 14. Dezember 2018 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 4 PatG).

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 10. Dezember 2019 beim DPMA eingegangene Beschwerde der Anmelderin.

Auf den Hinweis des Senats mit Schreiben vom 18. Februar 2022, wonach der nebengeordnete Patentanspruch 6 vom 14. Dezember 2019 den Gegenstand der Anmeldung unzulässig erweitere und dies in entsprechender Weise auch für den Patentanspruch 1 vom 14. Dezember 2019 gelte, hat die Anmelderin und Beschwerdeführerin das beanstandete Merkmal in beiden Ansprüchen gestrichen und mit Schriftsatz vom 3. März 2022 zuletzt sinngemäß beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse H04W des Deutschen Patent- und Markenamts vom 13. November 2019 aufzuheben und das nachgesuchte Patent auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche:

Patentansprüche 1 bis 8 vom 3. März 2022, beim BPatG eingegangen am 8. März 2022

Beschreibung:

Beschreibungsseiten 1 bis 16 vom 3. März 2022, beim BPatG eingegangen am 8. März 2022

Zeichnungen:

Figuren 1 bis 4 vom Anmeldetag (28. September 2016)

Die geltenden nebengeordneten Patentansprüche 1, 5, 6 und 8 vom 3. März 2022 lauten:

1. Verfahren (100) zur Kommunikation im Fahrzeug, umfassend:
Einstellen (102) einer ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer Benutzereingabe;
Aufrechterhalten (104) einer ersten Mobilfunkverbindung unter Verwendung der ersten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug;
zeitgleiches Aufrechterhalten (106) einer verschiedenen zweiten Mobilfunkverbindung unter Verwendung einer zweiten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug, wobei die zweite Teilnehmerkennung durch einen Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben ist; und
Zuordnen einer durch das Fahrzeug ausgeführten Applikation zu der ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer zweiten Benutzereingabe, wobei die der ersten Teilnehmerkennung zugeordnete Applikation nach der Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt.
5. Programm mit einem Programmcode zum Durchführen eines der Verfahren gemäß einem der Ansprüche 1 bis 4, wenn der Programmcode auf einem Computer, einem Prozessor oder einer programmierbaren Hardwarekomponente ausgeführt wird.
6. Kommunikationsvorrichtung (300) für ein Fahrzeug, umfassend:
ein Kommunikationsmodul (310), das eingerichtet ist, unter Verwendung einer ersten Teilnehmerkennung eine erste Mobilfunkverbindung aufrecht zu erhalten und zeitgleich unter Verwendung einer verschiedenen zweiten Teilnehmerkennung eine zweite Mobilfunkverbindung aufrecht zu erhalten; und

ein Verwaltungsmodul (320), das eingerichtet ist, die erste Teilnehmerkennung basierend auf einer Benutzereingabe einzustellen, wobei die zweite Teilnehmerkennung durch einen Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben ist, wobei das Verwaltungsmodul (320) ferner eingerichtet ist, basierend auf einer zweiten Benutzereingabe eine durch das Fahrzeug ausgeführte Applikation der ersten Teilnehmerkennung zuzuordnen, wobei die der ersten Teilnehmerkennung zugeordnete Applikation nach der Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt.

8. Fahrzeug (400) mit einer Kommunikationsvorrichtung (410) gemäß einem der Ansprüche 6 oder 7.

Im Prüfungsverfahren vor dem DPMA wurden folgende Druckschriften genannt:

- D1 US 2012/0289193 A1
- D2 DE 10 2013 210 777 A1
- D3 US 2013/0156081 A1
- D4 WO 2013/150171 A1
- D5 ERNST & YOUNG ADVISORY: Embedded SIM Study. Studio EY France – 1508SG106, SCORE France N°15-038, September 2015 update. 8 Seiten
- D6 WO 01/43460 A2
- D7 Tagesspiegel: Auf der Straße im Netz, So funktioniert der Internetzugang im Auto. 8. April 2015, 10:13 Uhr
URL: <https://www.tagesspiegel.de/mobil/auf-der-strasse-im-netz-so-funktioniert-der-internetzugang-im-auto/11606756.html>
[abgerufen am 13. November 2019]
- D8 DE 102 04 480 A1
- D9 DE 102 58 302 A1

Wegen des Wortlauts der direkt oder indirekt auf die Patentansprüche 1 bzw. 6 rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 bzw. 7 sowie weiterer Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

II.

Die statthafte und auch sonst zulässige Beschwerde ist begründet mit der Folge, dass das nachgesuchte Patent – unter gleichzeitiger Aufhebung des angefochtenen Beschlusses – in der nunmehr beantragten Fassung zu erteilen war. Denn der – zweifellos auf dem Gebiet der Technik liegende und gewerblich anwendbare – Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 erweist sich gegenüber dem vorliegenden Stand der Technik als patentfähig (§ 1 Abs. 1, §§ 3, 4 PatG). In entsprechender Weise sind auch die Gegenstände der geltenden nebengeordneten Patentansprüche 5, 6 und 8 einer Patenterteilung zugänglich.

1. Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Kommunikation in einem Fahrzeug sowie eine Kommunikationsvorrichtung für ein Fahrzeug.

Aus dem Stand der Technik sei bekannt, dass Mobilfunknetze der zweiten Generation (2G), der dritten Generation (3G) und der vierten Generation (4G) parallel im Betrieb seien. In einem 2G-Mobilfunknetz könnten Daten bzw. Sprache nur sequentiell, in 3G- bzw. 4G-Mobilfunknetzen auch parallel übertragen werden (vgl. Seite 1, zweiter Absatz der ursprünglich eingereichten Beschreibung).

Des Weiteren hätten sich im Fahrzeugbereich in einem Mobilfunkmodul eines Fahrzeugs fest verbaute (d. h. verlötete) Subscriber Identity Module-Karten (SIM-Karten) etabliert. Die Daten auf einer SIM-Karte könnten dabei auch über die Luftschnittstelle ausgetauscht werden. Solche Verfahren bzw. Karten seien z. B.

unter den Bezeichnungen „eSim“, „whitelabel SIM“ oder „SIM subscription management“ bekannt (Seite 1, dritter Absatz).

Um eine Dienstqualität (z. B. für eine Notruffunktionalität) zu gewährleisten, schließe ein Fahrzeughersteller einen Mobilfunkvertrag mit einem Netzbetreiber ab. Dieser Mobilfunkvertrag für Dienste des vernetzten Fahrens könne jedoch nicht für Fahrzeugnutzerdienste (z. B. persönliche Telefonie) genutzt werden. In einem 2G-Mobilfunknetz blockiere ein Sprachanruf nämlich die Fähigkeit des Kommunikationsmoduls, parallel Daten auszutauschen. Somit würden herstellereinspezifische Dienste des vernetzten Fahrzeugs blockiert (Seite 1, vierter Absatz).

Daher sei es Aufgabe der Erfindung, eine verbesserte Möglichkeit für die Kommunikation in einem Fahrzeug bereitzustellen (Seite 2, erster Satz).

2. Gelöst werde diese Aufgabe durch ein Verfahren zur Kommunikation im Fahrzeug gemäß Patentanspruch 1, ein Programm gemäß Patentanspruch 5, eine Kommunikationsvorrichtung für ein Fahrzeug gemäß Patentanspruch 6 und ein Fahrzeug mit einer Kommunikationsvorrichtung gemäß Patentanspruch 8.

Der geltende Patentanspruch 1 lässt sich wie folgt gliedern:

- M1.1 Verfahren (100) zur Kommunikation im Fahrzeug, umfassend:
- M1.2 Einstellen (102) einer ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer Benutzereingabe;
- M1.3 Aufrechterhalten (104) einer ersten Mobilfunkverbindung unter Verwendung der ersten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug;
- M1.4 zeitgleiches Aufrechterhalten (106) einer verschiedenen zweiten Mobilfunkverbindung unter Verwendung einer zweiten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug, wobei die zweite

Teilnehmerkennung durch einen Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben ist; und

- M1.5 Zuordnen einer durch das Fahrzeug ausgeführten Applikation zu der ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer zweiten Benutzereingabe, wobei die der ersten Teilnehmerkennung zugeordnete Applikation nach der Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt.

Der geltende nebengeordnete Patentanspruch 6 lautet gegliedert:

- M6.1 Kommunikationsvorrichtung (300) für ein Fahrzeug, umfassend:
M6.2 ein Kommunikationsmodul (310), das eingerichtet ist,
M6.2.1 unter Verwendung einer ersten Teilnehmerkennung eine erste Mobilfunkverbindung aufrecht zu erhalten und
M6.2.2 zeitgleich unter Verwendung einer verschiedenen zweiten Teilnehmerkennung eine zweite Mobilfunkverbindung aufrecht zu erhalten; und
M6.3 ein Verwaltungsmodul (320), das eingerichtet ist,
M6.3.1 die erste Teilnehmerkennung basierend auf einer Benutzereingabe einzustellen,
M6.3.2 wobei die zweite Teilnehmerkennung durch einen Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben ist,
M6.3 wobei das Verwaltungsmodul (320) ferner eingerichtet ist,
M6.3.3 basierend auf einer zweiten Benutzereingabe eine durch das Fahrzeug ausgeführte Applikation der ersten Teilnehmerkennung zuzuordnen,
M6.3.4 wobei die der ersten Teilnehmerkennung zugeordnete Applikation nach der Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt.

3. Vor diesem Hintergrund legt der Senat seiner Entscheidung als zuständigen Fachmann einen Ingenieur der Fachrichtung Nachrichtentechnik (Diplom oder Master) zugrunde, der über eine mehrjährige Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung von Zugangsberechtigungssystemen für Mobilfunksysteme und der Administration von Diensten innerhalb von Mobilfunksystemen verfügt.

4. Einige Merkmale der Patentansprüche 1 und 6 bedürfen der Erläuterung:

a) Ausgangspunkt der Anmeldung ist eine Kommunikationsvorrichtung, welche in einem vernetzten Fahrzeug angeordnet ist und eine erste und eine zweite Mobilfunkverbindung aufbauen und aufrechterhalten kann.

Als Beispiele für Mobilfunkstandards, auf denen die beiden Mobilfunkverbindungen basieren können, werden in den Anmeldeunterlagen u. a. GSM, UMTS, LTE, 5G, WIMAX und WLAN erwähnt (vgl. Seiten 5 und 6 überspannender Absatz der ursprünglich eingereichten Beschreibung).

b) Die Anmeldeunterlagen definieren als Fahrzeug (**Teil des Merkmals M1.1**) ein mobiles Verkehrsmittel für den Transport von Personen oder Gütern. Bei einem Fahrzeug kann es sich daher sowohl um ein Personen- als auch um ein Nutzfahrzeug handeln. Allgemein kann ein Fahrzeug als eine Vorrichtung aufgefasst werden, die einen Motor, ein Antriebsstrangsystem sowie Räder umfasst (Seite 5, zweiter Absatz).

c) Die beiden Mobilfunkverbindungen können auf unterschiedlichen Mobilfunkstandards bzw. -technologien basieren (Seiten 11 und 12 überspannender Absatz, Seite 5, vierter Absatz). Ebenso können die beiden Mobilfunkverbindungen nacheinander oder gleichzeitig (**Teil des Merkmals M1.4**), d. h. parallel nebeneinander, bestehen und genutzt werden (Seite 3, erster Absatz; Seite 5, dritter Absatz; Seite 6, erster Absatz; Seite 10, letzter Absatz; Seite 13, dritter Absatz).

c1) Die erste Mobilfunkverbindung wird durch das Fahrzeug unter Verwendung einer ersten Teilnehmerkennung aufrechterhalten (Seite 3, erster Absatz; Seite 5, dritter Absatz; Seite 10, letzter Absatz) (**Merkmal M1.3**) und wird im Zusammenhang mit Sprachdiensten eines Benutzers der Kommunikationsvorrichtung und für benutzerspezifische Dienste verwendet (Seite 2, vorletzter Absatz; Seite 3, zweiter Absatz; Seite 5, vierter Absatz; S. 11, zweiter Absatz). In den Anmeldeunterlagen wird anstelle der Bezeichnung „Benutzer“ (**Teil des Merkmals M1.2**) teilweise auch die Bezeichnung „Kunde“ als Synonym verwendet (Seiten 7 und 9, jeweils zweiter Absatz), da der Benutzer der Kommunikationseinrichtung ein Kunde jenes Mobilfunknetzbetreibers ist, der das für die erste Mobilfunkverbindung genutzte Mobilfunknetz betreibt und mit dem der Benutzer einen entsprechenden Kundenvertrag abgeschlossen hat.

c2) Die zweite Mobilfunkverbindung wird durch das Fahrzeug unter Verwendung einer von der ersten Teilnehmerkennung verschiedenen zweiten Teilnehmerkennung aufrechterhalten (Seite 3, erster Absatz; Seite 5, dritter Absatz; Seite 10, letzter Absatz) (**Teil des Merkmals M1.4**).

Die zweite Mobilfunkverbindung wird durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben (**Teil des Merkmals M1.4**) und kann für herstellerspezifische Dienste („Applikationen“) des vernetzten Fahrzeugs verwendet werden, welche von dem Fahrzeug ausgeführt werden (Seite 2, vorletzter Absatz; Seite 5, vierter Absatz; Seite 11, zweiter Absatz; in Verbindung mit Seite 3, erster Absatz). Beispielsweise kann die zweite Mobilfunkverbindung für vom Fahrzeughersteller spezifizierte fahrzeugspezifische Dienste des vernetzten Fahrzeugs verwendet werden, z. B. für die eCall (Emergency Call) Funktionalität, Aktualisierungen einer Fahrzeug- oder einer Navigationssoftware oder auch für den Austausch von Telematikdaten (Seite 7, dritter Absatz; Seite 13, erster Absatz).

d) Bei der ersten und zweiten Teilnehmerkennung (**Teile der Merkmale M1.2 und M1.4**) handelt es sich um Kennungen zur eindeutigen Identifizierung eines

Netzteilnehmers und für das Routing innerhalb des eines Mobilfunknetzes. Beispielsweise kann die erste Teilnehmerkennung einer ersten Internationalen Mobilfunk-Teilnehmerkennung (engl.: International Mobile Subscriber Identity, IMSI) und gleichzeitig die zweite Teilnehmerkennung einer davon verschiedenen zweiten Internationalen Mobilfunk-Teilnehmerkennung zugeordnet sein. Die IMSI dient z. B. in GSM-, UMTS- und LTE-Mobilfunknetzen der eindeutigen Identifizierung von Teilnehmern (interne Teilnehmerkennung). Neben weiteren Daten kann die IMSI beispielsweise auf einer SIM-Karte gespeichert sein (Seite 6, zweiter und dritter Absatz; Seite 12, dritter Absatz).

d1) Die erste Teilnehmerkennung wird basierend auf einer (ersten) Benutzereingabe eingestellt (Seite 3, erster Absatz; S. 5, dritter Absatz; S. 11, erster Absatz) (**Merkmal M1.2**). Die (erste) Benutzereingabe und die darauf basierende erste Teilnehmerkennung sind daher in aller Regel nicht identisch.

In den Anmeldeunterlagen wird die Benutzereingabe, auf der die Einstellung der ersten Teilnehmerkennung basiert, lediglich als „*Benutzereingabe*“ bezeichnet. Da im Rahmen der vorliegenden Erfindung jedoch eine weitere Benutzereingabe von Bedeutung ist und diese in den Anmeldeunterlagen als „*zweite*“ Benutzereingabe bezeichnet wird, wird nachfolgend jene Benutzereingabe, auf der die Einstellung der ersten Teilnehmerkennung basiert, zur leichteren Unterscheidung als „(erste)“ Benutzereingabe bezeichnet.

d2) Die zweite Teilnehmerkennung wird durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben (Seite 3, erster Absatz; Seite 11, erster Absatz).

e) Die Kommunikationsvorrichtung umfasst neben einem Kommunikationsmodul auch ein Verwaltungsmodul (Figur 3). Das Verwaltungsmodul kann u. a. einen oder mehrere Speicher aufweisen, in denen z. B. Software für die Steuerung eines Kommunikationsmoduls oder sonstige Daten gespeichert sein können. Das Verwaltungsmodul kann zudem eingerichtet sein,

Teilnehmerkennungen (z. B. SIM-Profile bzw. SIM-Karten) zu speichern bzw. auf diese zuzugreifen (Seite 11, dritter Absatz).

f) Die (erste) Benutzereingabe zum Einstellen der ersten Teilnehmerkennung kann beispielsweise über eine Eingabevorrichtung des Fahrzeugs (z. B. einen berührungsempfindlichen Bildschirm eines Infotainmentsystems des Fahrzeugs), eine Internetseite (z. B. über eine Webseite oder ein Webportal) oder über ein Mobilkommunikationsgerät (z. B. Smartphone, Tablet-Computer oder Laptop) des Benutzers (z. B. mittels einer darauf ausgeführten Applikation) erfolgen (Seite 6, letzter Absatz). Als Beispiel für die (erste) Benutzereingabe wird in den Anmeldeunterlagen die Eingabe der Fahrzeugidentifikation genannt (Seite 7, erster Absatz).

Anschließend an die (erste) Benutzereingabe kann das Fahrzeug z. B. durch – in den Anmeldeunterlagen nicht näher spezifizierte – Back-End-Systeme automatisch mit der ersten Teilnehmerkennung (z. B. aus einem Pool an Teilnehmerkennungen) aus einem Kundenvertrag des Benutzers (d. h. unter Verwendung der ersten SIM) konfiguriert werden (Seite 7, erster Absatz).

g) Die zweite Benutzereingabe dient der Zuordnung einer durch das Fahrzeug ausgeführten Applikation zu der ersten Teilnehmerkennung, wobei die Applikation nach dieser Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt (**Merkmal M1.5**). Abweichend von der Ansicht der Prüfungsstelle in ihrem Zurückweisungsbeschluss (Seite 6, erster Absatz) handelt es sich bei dem **Merkmal M1.5** um ein Merkmal, welches das Verfahren weiter ausgestaltet und auch nicht allein auf nichttechnischen Vorgaben beruht. Vielmehr liefert Merkmal M1.5 mit der Zuordnung der Applikation einer Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung einen Beitrag zur Lösung des zugrundeliegenden technischen Problems. Die Zuordnung kann z. B. über eine Eingabevorrichtung des Fahrzeugs oder auch über ein Mobilkommunikationsgerät des Benutzers erfolgen. Der Benutzer kann somit spezifische Dienste (Applikationen) auswählen, welche die erste

Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzen sollen, und konfiguriert dadurch Dienste (z. B. WLAN Hotspot), welche über seine Teilnehmerkennung (d. h. die erste Teilnehmerkennung) bzw. seine SIM-Karte (d. h. die erste SIM-Karte) abgerechnet werden. Kundenspezifische Dienste im Fahrzeug können so über den existierenden Datenpool des Benutzers abgerechnet werden. Der Benutzer muss daher keinen persönlichen Datentarif für das Fahrzeug abschließen (Seite 7, zweiter Absatz; Seite 12, letzter Absatz).

h) Die oben genannten Ausführungen gelten für die korrespondierenden Merkmale aus dem nebengeordneten geltenden Patentanspruch 6 entsprechend.

5. Die nunmehr geltenden Unterlagen erweitern den Gegenstand der Anmeldung nicht (§ 38 PatG).

a) Der geltende Patentanspruch 1 unterscheidet sich von dem ursprünglich eingereichten Patentanspruch 1 durch das zusätzlich aufgenommene Merkmal M1.5.

Das Merkmal M1.5 entspricht dem Gegenstand des ursprünglich eingereichten Patentanspruchs 2 mit der zusätzlichen Präzisierung, dass das Zuordnen einer durch das Fahrzeug ausgeführten Applikation zu der ersten Teilnehmerkennung „*basierend auf einer zweiten Benutzereingabe*“ erfolgt.

Die Formulierung „*basierend auf einer zweiten Benutzereingabe*“ im vorgenannten Zusammenhang ist im ursprünglich eingereichten Patentanspruch 14 und auf Seite 12, letzter Absatz, der ursprünglich eingereichten Beschreibung offenbart – zwar jeweils nicht explizit im Zusammenhang mit einem Verfahren zur Kommunikation im Fahrzeug, sondern in Bezug auf das Verwaltungsmodul 320 in der Figur 3 als Teil der Kommunikationsvorrichtung 300 für ein Fahrzeug. Im Hinblick auf das Verfahren gemäß geltendem Patentanspruch 1 liest der Fachmann zur Überzeugung des Senats jedoch unter Berücksichtigung der Gesamtoffenbarung der

Anmeldeunterlagen mit, dass diese Zuordnung auf Basis einer zweiten Benutzereingabe und nicht auf Basis der (ersten) Benutzereingabe gemäß Merkmal M1.2 erfolgt. Darüber hinaus findet sich auf der Seite 13, letzter Absatz, der ursprünglich eingereichten Beschreibung ein Hinweis, wonach Aspekte, die im Zusammenhang mit der Vorrichtung beschrieben werden, auch eine Beschreibung des entsprechenden Verfahrens darstellen.

b) Der geltende nebengeordnete Patentanspruch 6 unterscheidet sich von dem ursprünglich eingereichten Patentanspruch 13 durch die zusätzlich aufgenommenen Merkmale M6.3.3 und M6.3.4.

Die Merkmale M6.3.3 und M6.3.4 entsprechen dem Gegenstand des ursprünglich eingereichten Patentanspruchs 14.

c) Die übrigen geltenden Patentansprüche 2 bis 5, 7 und 8 entsprechen bis auf angepasste Rückbezüge den ursprünglich eingereichten Patentansprüchen 3 bis 5, 12, 15 und 16.

d) Die geltende Beschreibung wurde um eine Würdigung des Standes der Technik ergänzt und die Beschreibungseinleitung an den geltenden Anspruchswortlaut angepasst; ferner wurden einzelne offensichtliche Fehler korrigiert.

6. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 gilt als neu (§ 3 PatG).

a) Die Druckschrift WO 01/43460 A2 (**D6**) beschäftigt sich mit der Ausbildung eines Mobiltelefons (in der D6 teilweise auch als „*Mobilfunkendgerät*“ bezeichnet), das in einem Fahrzeug eingebaut ist (vgl. D6, Seite 3, erster Absatz, der Beschreibung) bzw. mit einem Verfahren zur Kommunikation zwischen einem Diensteanbieter (in der D6 teilweise auch als „*Dienstleistungsanbieter*“ bezeichnet) und einem in ein Fahrzeug eingebauten Mobiltelefon, insbesondere zum Zwecke

der Abwicklung von fahrzeugspezifischen Dienstleistungen wie Verkehrstelematikdienstleistungen, wobei das Mobiltelefon auch zur Sprach- und/oder Datenkommunikation eines Benutzers des Mobiltelefons („Endgerät-Nutzer“) über ein Mobilfunknetz verwendet werden kann (Anspruch 1).

Der Aufbau des Mobiltelefons sowie dessen Kopplung mit weiteren Komponenten des Fahrzeugs sind in der (einzigen) Figur 1 der D6 schematisch dargestellt.

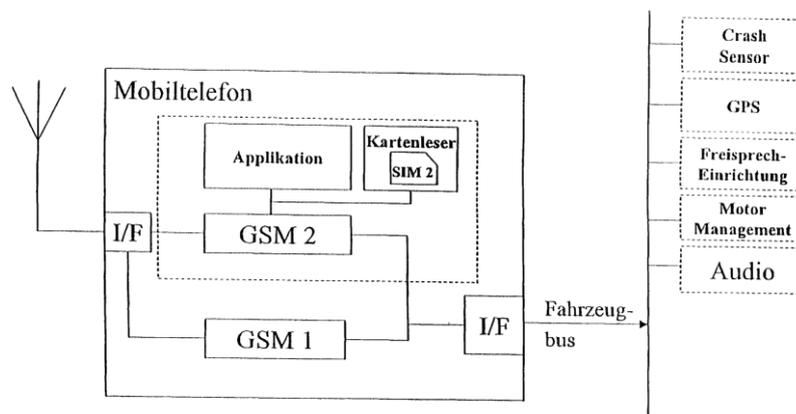


Fig. 1 der Druckschrift D6

Das Mobiltelefon weist eine Schnittstelle zu einer Sende-/Empfangsantenne sowie eine Schnittstelle zu einem fahrzeuginternen Bus („Fahrzeugbus“), über den das Mobiltelefon mit unterschiedlichen Fahrzeugkomponenten gekoppelt ist, auf (Seite 3, dritter Absatz; Seite 6, vierter Absatz; Anspruch 16).

Das Mobiltelefon weist zwei Übertragungseinheiten auf, die in der D6 auch als „Mobilfunksteuerungen“ bzw. „Mobilfunk-Engines“ bzw. „GSM-Engines“ bezeichnet werden (Seite 4, letzter Absatz; Ansprüche 1 und 28; Figur 1):

- eine erste Übertragungseinheit GSM1 zum Betrieb mit einer ersten SIM-Karte SIM1 (in der Figur 1 nicht dargestellt) sowie
- eine zweite Übertragungseinheit GSM2 zum Betrieb mit einer zweiten SIM-Karte SIM2.

Als Übertragungseinheit werden in der D6 jene Elemente (Hardware und/oder Software) des Mobiltelefons betrachtet, welche beim Authentisieren oder Senden oder Empfangen mittels Mobilfunk beteiligt sind (Seite 6, zweiter Absatz).

Die Bezeichnung „GSM“ ist hierbei nur ein Beispiel (Seite 1, letzter Absatz). Denn das Mobiltelefon kann so ausgebildet sein, dass es gemäß GSM-, PCS- oder UMTS-Standard senden oder empfangen kann (Seite 5, fünfter Absatz).

Bei dem Mobiltelefon handelt es sich um ein Serien-Kfz-Einbaumobiltelefon, das um die zweite Übertragungseinheit GSM2 erweitert wurde (Seite 1, vorletzter Absatz).

Das Mobiltelefon ist so ausgebildet, dass die jeweilige Kommunikation über ein Mobilfunknetz mittels der ersten SIM-Karte SIM1 und der ersten Übertragungseinheit GSM1 einerseits und mittels der zweiten SIM-Karte SIM2 und der zweiten Übertragungseinheit GSM2 andererseits unabhängig voneinander erfolgt, also z. B. auch gleichzeitig bzw. parallel (Seite 4, fünfter Absatz; Seite 6, dritter Absatz; Anspruch 9). Die Kommunikation mit Hilfe der zweiten Übertragungseinheit GSM2 und der zweiten SIM-Karte SIM2 erfolgt dabei über ein Mobilfunknetz, das technisch und/oder logisch unabhängig von dem vom Benutzer des Mobiltelefons genutzten Mobilfunknetz ist (Seite 2, letzter Absatz; Anspruch 5).

Erste Übertragungseinheit GSM1 und erste SIM-Karte SIM1:

Die Sprach- und/oder Daten-Kommunikation des Benutzers des Mobiltelefons erfolgt über die erste Übertragungseinheit GSM1 (Anspruch 1). Die erste SIM-Karte SIM1 enthält hierzu Subscriptionsdaten aus dem Kundenvertrag des Benutzers des Mobiltelefons mit dem Betreiber eines Mobilfunknetzes (Seite 1, erster und zweiter Absatz) und dient somit als Zugangsschlüssel des Benutzers des Mobiltelefons zum Mobilfunknetz.

Für den Fachmann ist offensichtlich, dass es sich bei dem Benutzer des Mobiltelefons nicht notwendigerweise um den Fahrzeugführer handeln muss, sondern dass dies auch ein Mitfahrer im Fahrzeug sein kann.

Zweite Übertragungseinheit GSM2 und zweite SIM-Karte SIM2:

Der Mobilfunkzugang für fahrzeugspezifische Dienstleistungen erfolgt teilweise oder ausschließlich über die von der ersten SIM-Karte SIM1 unabhängige zweite SIM-Karte SIM2 als zweiten Zugangsschlüssel (Seite 2, letzter Absatz; Ansprüche 1 und 4).

Die zweite SIM-Karte SIM2 wird durch den Dienstleistungsanbieter bereitgestellt (Seite 3, erster Absatz; Anspruch 7). Sie gehört nicht dem Mobiltelefon-Nutzer, sondern dem Dienstleistungsanbieter oder Fahrzeughersteller (Seite 2, zweiter Absatz).

Die durch Telematik entstehenden Kommunikationskosten werden über die zweite SIM-Karte SIM2 gebündelt und unabhängig vom Fahrzeugnutzer über den Kfz-Hersteller oder den Dienstleistungsanbieter abgerechnet (Seite 2, zweiter Absatz). Somit werden die Kosten der über diese zweite Übertragungseinheit GSM2 und die zweite SIM-Karte SIM2 abgewickelten Kommunikation unabhängig vom Benutzer des Mobiltelefons dem Inhaber der zweiten SIM-Karte SIM2 in Rechnung gestellt (Seite 2, zweiter Absatz; Anspruch 6).

Applikationsprogramme bzw. Applikationen:

In der D6 werden die Bezeichnungen „Applikation“ und „Anwendung“ als Synonyme verwendet (Seite 5, dritter Absatz).

Die zweite Übertragungseinheit GSM2 verfügt über eine Verarbeitungseinheit zum Verarbeiten und Speichern von Applikationsprogrammen und/oder Anwendungsdaten (Anspruch 2), wobei die Anwendungsprogramme in zumindest

teilweise veränderbarer Form gespeichert werden (Seite 4, erster Absatz; Anspruch 19)

Die Applikationsprogramme sind anbieterspezifisch (Seite 2, vierter Absatz), wobei die in der Verarbeitungseinheit gespeicherten Applikationsprogramme eine oder mehrere Applikationen umfassen können (Seite 3, vierter Absatz). Als Beispiele für Applikationen werden in der D6 genannt: Konfigurationsmanagement, Management der Parameter und für die Konfiguration zu verwendender Telefonnummern, Auslösung und Übermittlung von (Pannen-)Notrufen, Telemetrie, Fahrzeugdiagnose, Fahrzeugortung, Diebstahlschutz, Übermittlung von aktuellen Fahrwegdaten, Flottenmanagement und E-Mail (Seite 2, dritter Absatz; Seite 3, vierter Absatz; Seite 5, dritter Absatz; Anspruch 17).

Die Applikationsprogramme sind vorzugsweise durch den Diensteanbieter fernwartbar, um auch später Aktualisierungen vornehmen zu können (Seite 2, vierter Absatz). Die Wartung der Applikationsprogramme kann über eine Fahrzeugschnittstelle oder die Luftschnittstelle erfolgen (Seite 4, zweiter Absatz; Ansprüche 20 bis 22). Beispielsweise ist eine Applikation per Mobilfunk, insbesondere Mobilfunkkurznachricht, über die erste SIM-Karte SIM1 oder die zweite SIM-Karte SIM2 auf das Mobiltelefon oder eine SIM-Karte ladbar oder eine vorhandene Applikation dort veränderbar (Seite 5, vierter und fünfter Absatz).

Einbau und Aktivierung / Freischaltung:

Der Einbau der zweiten SIM Karte SIM2 im Mobiltelefon erfolgt bereits bei dessen Herstellung (Seite 2, zweiter Absatz), so dass diese bereits beim Einbau des Mobiltelefons in das Fahrzeug eingebracht wird (Seite 3, erster Absatz; Anspruch 7).

Der Einbau der zweiten SIM-Karte SIM2 kann als nicht-aktivierter Schlüssel erfolgen und erst bei Beginn eines Dienstleistungsverhältnisses über Bedienelemente

und/oder technische Schnittstellen aktiviert werden (Seite 3, erster Absatz; Anspruch 8). Beispielsweise kann vorgesehen werden, dass zunächst nur die Kommunikation über die erste SIM-Karte SIM1 des Mobiltelefons freigeschaltet ist, während eine Kommunikation über die zweite SIM-Karte SIM2 des Mobiltelefons über die erste SIM-Karte SIM1 per Mobilfunk, insbesondere Mobilfunk-Point-to-Point-Kurznachricht, nachfolgend freischaltbar ist (Seite 5, zweiter und fünfter Absatz).

Nach alledem gehen aus der Druckschrift D6 – ausgedrückt in den Worten des geltenden Patentanspruchs 1 – lediglich folgende Merkmale hervor:

M1.1 Verfahren zur Kommunikation im Fahrzeug, umfassend:

(Anspruch 1: „Verfahren zur Kommunikation zwischen einem Diensteanbieter und einem in ein Fahrzeug eingebauten Mobilfunkendgerät eines Endgerät-Nutzers über ein Mobilfunknetz, ...“)

M1.2 Einstellen einer ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer Benutzereingabe,

(Seite 2, letzter Absatz: „Der Zugang zum Mobilfunknetze [sic!] wird über einen Zugangsschlüssel (z.B. SIM Karte) ... hergestellt.“

Seite 4, vierter Absatz: „Das Mobilfunkendgerät ist erfindungsgemäß ausgestattet

- mit einer ersten SIM-Kartenleseeinrichtung oder einem Anschluss fuer eine erste SIM-Kartenleseeinrichtung fuer eine erste SIM- Karte,“

Seite 6, erster Absatz: „Figur 1 zeigt ein erfindungsgemäßes Mobilfunkendgerät (“Mobiltelefon”), welches einen Mobilfunk-Engine (GSM-Engine “GSM1“) zum Authentisieren, Senden, Empfangen usw. mit einer ersten, nicht-dargestellten SIM-

Karte in einem ebenfalls nicht-dargestellten ersten (internen oder externen) SIM-Kartenleser ... aufweist.“

Dass sich der Benutzer des Mobiltelefons, um über die auf seiner SIM-Karte SIM1 abgespeicherten Daten (= erste Teilnehmerkennung) einen Zugang zum Mobilfunknetz zu gelangen, mittels einer Benutzereingabe, z. B. persönliche PIN, identifizieren muss, ist in diesem Zusammenhang für den Fachmann selbstverständlich und wird von ihm mitgelesen.)

- M1.3 Aufrechterhalten einer ersten Mobilfunkverbindung unter Verwendung der ersten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug;
(Seite 2, letzter Absatz: *„Der Zugang zum Mobilfunknetze [sic!] wird über einen Zugangsschlüssel (z.B. SIM Karte) ... hergestellt.“*)

- M1.4 zeitgleiches Aufrechterhalten einer verschiedenen zweiten Mobilfunkverbindung unter Verwendung einer zweiten Teilnehmerkennung durch das Fahrzeug, wobei die zweite Teilnehmerkennung durch einen Hersteller des Fahrzeugs vorgegeben ist; ~~und~~

(Seite 2, letzter Absatz: *„Der ... Mobilfunkzugang für die fahrzeugspezifischen Dienstleistungen [wird] über einen zweiten, unabhängigen Zugangsschlüssel (zweite SIM Karte) hergestellt.“*

Seite 4, vierter Absatz: *„Das Mobilfunkendgerät ist erfindungsgemäß ausgestattet ...*

- *mit einer zweiten SIM-Kartenleseeinrichtung oder einem Anschluss fuer eine zweite SIM-Kartenleseeinrichtung fuer eine zweite SIM-Karte.“*

Seite 6, erster Absatz: *„Figur 1 zeigt ein erfindungsgemäßes Mobilfunkendgerät (“Mobiltelefon”), welches ... einen [sic!] zweiten [sic!] Mobilfunk-Engine (GSM-Engine "GSM2) zum an sich bekannten Authentisieren, Senden, Empfangen usw. per*

Mobilfunk mit einer zweiten SIM-Karte SIM2 in einem zweiten (internen) Kartenleser aufweist.“

Seite 4, fünfter Absatz; Seite 6, dritter Absatz; Anspruch 9: Das Mobiltelefon ist so ausgebildet, dass die Kommunikation mittels der ersten SIM-Karte SIM1 und der ersten Übertragungseinheit GSM1 und die Kommunikation mittels der zweiten SIM-Karte SIM2 und der zweiten Übertragungseinheit GSM2 unabhängig voneinander erfolgen, also z. B. auch gleichzeitig bzw. parallel.)

~~M1.5 — Zuordnen einer durch das Fahrzeug ausgeführten Applikation zu der ersten Teilnehmerkennung basierend auf einer zweiten Benutzereingabe, wobei die der ersten Teilnehmerkennung zugeordnete Applikation nach der Zuordnung die erste Mobilfunkverbindung zur Datenübertragung nutzt.~~

b) Übrige Druckschriften

Die übrigen im Verfahren befindlichen Druckschriften D1 bis D5 und D7 bis D9 liegen allesamt deutlich weiter vom Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ab als die Druckschrift D6. Insbesondere offenbart keine dieser Druckschriften einen Gegenstand mit dem Merkmal M1.5.

b1) Druckschrift US 2012/0289193 A1 (D1)

Die Druckschrift D1 beschreibt eine Geräteplattform („*platform*“ bzw. „*device PL*“) zur drahtlosen Kommunikation, das ein Mobilfunkmodul 101 und zwei SIMs 102-1, 102-N umfasst (vgl. Absätze 0043, 0081, 0082, 0088 und 0089; Figuren 1 und 4). Die Kommunikation mittels der beiden SIMs kann parallel/gleichzeitig stattfinden (Absatz 0103).

Die erste SIM ist dem Benutzer („*end user*“) zugeordnet und dient zur Bereitstellung benutzer-spezifischer Dienste (Abätze 0028, 0043 und 0056).

Die zweite SIM erlaubt dem Dienstleister Anwendungen auf dem Device zu steuern („*to control*“) und die Bereitstellung dienstleister-spezifischer Dienste, wie z. B. Dienste im Zusammenhang mit Diebstahlverhinderung oder der Überwachung des Aufenthaltsorts (Absätze 0028, 0043, 0056, 0091 und 0094). Die zweite SIM ist nicht entfernbar (Absatz 0044) und der Benutzer hat keinen Zugriff auf die zweite SIM (Absätze 0043, 0044). Die Kommunikation mittels der zweiten SIM erfolgt für den Benutzer unbemerkt (Absatz 0093).

Beide SIMs können mittels physikalischer SIM-Karten realisiert werden (Absätze 0088 und 0089). Die zweite SIM kann auch virtuell oder als eSIM realisiert werden (Absatz 0089).

Die Möglichkeit des Einbaus der Geräteplattform („*device PL*“) in ein Fahrzeug wird in der D1 nicht erwähnt. Auch eine Eingabe seitens des Benutzers wird in der D1 nicht beschrieben; somit auch keine Benutzereingabe im Zusammenhang mit Applikationen, die durch den Diensteanbieter zur Verfügung gestellt und durch den Benutzer zugeordnet bzw. konfiguriert werden.

Vor dem Hintergrund der vorliegenden Anmeldung geht die Druckschrift D1 somit nicht über das Wissen des Fachmanns hinaus, wonach zwei SIMs voneinander unabhängig und gleichzeitig für mobile Kommunikation genutzt werden können, und wobei eine der beiden SIMs dem Benutzer und die andere SIM dem Diensteanbieter zugeordnet ist.

b2) Druckschrift DE 10 2013 210 777 A1 (D2)

Die Druckschrift D2 lehrt, dass in einem Fahrzeug 1 mehrere Telekommunikations-Endgeräte 21, 22, 23 an unterschiedlichen Stellen angeordnet sein können. Jedes

dieser Endgeräte 21, 22, 23 verfügt über eine eigene physikalische SIM-Karte 210, 220, 230 und ist über eine Leitung 41, 42,43 oder drahtlos mit einem einzigen Mobilfunkgerät 3 verbunden (vgl. Absätze 0038, 0043 bis 0045 und 0048; Figur 1).

Die SIM-Karten können unterschiedlichen Diensteanbietern zugeordnet sein (Absatz 0044); auch SIM-Karten von unterschiedlichen Mobilfunknetzbetreibern sind möglich (Absatz 0039). Die Übertragung über die Luftschnittstelle erfolgt für die einzelnen SIM-Karten sequentiell, d. h. nicht parallel/gleichzeitig, da hierzu nur das Mobilfunkmodul des einzigen Mobilfunkgeräts 3 zur Verfügung steht (Absätze 0043, 0047 und 0048; Figur 4).

Ausführungen im Zusammenhang mit einer Benutzereingabe sind der D2 nicht entnehmbar. Auch hersteller- bzw. anwender-/benutzerspezifische Applikationen bzw. Dienste oder deren Konfigurierbarkeit werden in der D2 nicht erwähnt.

b3) Druckschrift US 2013/0156081 A1 (D3)

Die Druckschrift D3 beschreibt ein Modem 2 als Teil eines „Wireless Device“ 1, wie z. B. eines Mobiltelefons oder eines Smartphones (vgl. Absatz 0016; Figur 1), das mehrere SIMs aufweist („*multi-SIM wireless device*“) (Absätze 0007, 0026, 0028, 0029 und 0036). Hierbei kann es sich um physikalische SIM-Karten oder mittels SW realisierte SIM-Funktionalitäten handeln (Absatz 0027).

Das Modem kann gleichzeitig/simultan Verbindungen („*dual SIM mode*“; „*dual-connected SIM configuration*“) zu mehreren Mobilfunknetzen (Absätze 0007, 0009, 0026, 0028, 0036, 0042, 0046 und 0049) und auch für unterschiedliche Standards realisieren; z. B. 2G, 3G und LTE (Absatz 0035) oder LTE und GSM (Absatz 0054).

Als Schwerpunkt thematisiert die D3 den internen Aufbau bzw. die Struktur des Modems mittels unterschiedlicher HW/SW-Komponenten (z. B. CPU, HF-Komponenten, Basisband-Komponenten), die modem-interne Verbindung dieser

Komponenten sowie die Verbindung dieser Komponenten zu den modem-externen SIMs und den Antennen des „Wireless Device“. Je nach Anforderung (z. B. Datenrate) können die modem-internen Komponenten und deren modem-interne Verbindungen flexibel konfiguriert bzw. miteinander gekoppelt werden (Absätze 0007, 0041, 0044, 0057).

Im Zusammenhang mit einer Benutzereingabe („*user input*“) wird in der D3 lediglich erwähnt, dass das Modem auf Basis einer Benutzereingabe die korrespondierende Konfiguration und Verbindung seiner internen Komponenten ermittelt und vornimmt (Absatz 0024). Der Benutzer kann z. B. eine spezifische SIM auswählen, die für Datendienste verwendet werden soll, weil der Datentarif dieser SIM am niedrigsten ist. Hieraus kann resultieren, dass das System alle anderen SIMs deaktiviert, um die maximale Datenrate für die Datenverbindung der ausgewählten SIM zur Verfügung zu haben. Es kann – je nach Anforderung – aber auch sein, dass das System die anderen SIMs nicht vollständig deaktiviert, sondern deren Datendurchsatz auf ein notwendiges Minimum reduziert (Absatz 0055).

In der Druckschrift D3 werden weder die Möglichkeit des Einbaus des „Wireless Device“ in ein Fahrzeug noch hersteller- bzw. anwender-/benutzerspezifische Applikationen bzw. Dienste oder deren Konfigurierbarkeit erwähnt.

Gegenüber der vorliegenden Anmeldung geht die Lehre der Druckschrift D3 nicht darüber hinaus, dass ein Modem für eine gleichzeitige Verbindung mehrerer SIMs zu unterschiedlichen Mobilfunknetzen verwendet werden kann, wobei der Benutzer mittels einer Eingabe Vorgaben machen kann, z. B. zu der zu verwendenden SIM.

b4) Druckschrift WO 2013/150171 A1 (D4)

Die Druckschrift D4 lehrt, dass ein Mobilfunkgerät 104 („*radio device*“) gleichzeitig mit zwei unterschiedlichen Mobilfunknetzen gekoppelt sein kann (Seite 3, Zeilen 4 bis 11; Seite 4, Zeilen 10 bis 13; Figur 1). Hierzu weist das Mobilfunkgerät 104 zwei

Funkmodems („*radio modem*“) 22, 24 auf, die jeweils mit einer SIM 300, 302 gekoppelt sind (Seite 1, Zeilen 3 bis 8; Seite 2, Zeilen 2 bis 4; Seite 6, Zeilen 28 bis 33; Figuren 2, 3 und 6). Es ist somit z. B. möglich, Sprachanrufe und Datentransfer gleichzeitig vorzunehmen (S. 4, Z. 13-29).

Die beiden Mobilfunknetze können auf unterschiedlichen Standards beruhen (Seite 2, Zeile 36 bis Seite 3, Zeile 2; Seite 3, Zeilen 13 bis 23; Seite 3, Zeilen 32 und 33).

Der thematische Schwerpunkt der D4 liegt auf dem schaltungstechnischen Aufbau des Mobilfunkgeräts (Figuren 2, 3 und 6).

In der D4 wird zwar darauf hingewiesen, dass das Mobilfunkgerät auch in einem Fahrzeug integriert sein kann (Seite 3, Zeilen 24 bis 28). Allerdings werden in der D4 keine Ausführungen im Zusammenhang mit einer Benutzereingabe oder mit fahrzeug- oder benutzerspezifischen Applikationen getätigt.

b5) Druckschrift „Embedded SIM Study“ (D5)

Inhaltlicher Schwerpunkt der Druckschrift D5 sind Erläuterungen zu verschiedenen Realisierungsmöglichkeiten von technischen Lösungen bei Endkunden („*consumer segment*“) in Mobilfunknetzen unter Verwendung mehrfach programmierbarer SIMs (Grafik auf Seite 5) sowie verschiedene Betreibermodelle („*Operating model*“) im Zusammenhang mit Mobilfunkanwendungen (Grafik auf Seite 6).

Darüber hinaus wird in der D5 die bereits bestehende Bedeutung von embedded SIMs auf dem Gebiet von fahrzeugbezogenen Anwendungen bzw. vernetzten Fahrzeugen betont (Seiten 1 und 4: „... *embedded SIM is now a mainstream technology in the machine-to-machine arena, especially in automotive/connected cars applications ...*“). In diesem Zusammenhang wird eine Prognose hinsichtlich der erwarteten Marktpenetration von embedded SIMs bei vernetzten Fahrzeugen („*connected cars*“) getätigt (Grafik auf Seite 4).

Hinsichtlich der vorliegenden Anmeldung liefert die D5 daher dem Fachmann keine nennenswerten Anregungen.

b6) Druckschrift „So funktioniert der Internetzugang im Auto“ (D7)

Die Druckschrift D7 beschreibt, dass eine zusätzliche SIM-Karte in einem Fahrzeug dazu verwendet werden kann, um – unabhängig von der SIM-Karte eines im Fahrzeug befindlichen Mobilfunknutzers – im Internet zu surfen oder Internetdienste zu nutzen.

Bei BMW ist diese zusätzliche SIM-Karte fest im Fahrzeug eingebaut. Bei anderen Fahrzeugherstellern muss sich der Fahrer selbst um diese zusätzliche SIM-Karte kümmern und hierfür einen separaten Vertrag mit einem Service-Provider abschließen.

Somit geht die Druckschrift D7 nicht über Wissen des Fachmanns hinaus.

b7) Druckschrift DE 102 04 480 A1 (D8)

Die Druckschrift D8 lehrt im Wesentlichen, dass in einem Fahrzeug eine von der SIM-Karte des Fahrzeuglenkers unabhängige, zusätzliche SIM-Karte zur Auslösung von Notrufen genutzt werden kann, und bleibt somit inhaltlich deutlich hinter der Druckschrift D6 zurück.

b8) Druckschrift DE 102 58 302 A1 (D9)

Die Druckschrift D9 lehrt insbesondere, dass in einem Fahrzeug 1 bei dessen Produktion ein Telematiksteuergerät 2 einschließlich der Teilnehmerkarte 3 eines Mobilfunknetzes fest eingebaut werden kann (vgl. Figuren 1 und 2). Die Teilnehmerkarte 3 wird bereits werkseitig freigeschaltet. Bei Produktionsbeginn wird

auch der im Fahrzeug zu autorisierende Umfang der Telematikdienste (z. B. Notruf) festgelegt. Der Telematikdienst ist sofort als ein unpersonalisierter Telematikdienst funktionsfähig.

Der Autokäufer erwirbt das Fahrzeug mit dem Telematikdienst als voll funktionsfähigem, integralem Bestandteil. Er muss also keinen Mobilfunkvertrag mit dem Telematikdienstleister abschließen. Die Abrechnung für die Telematikdienste erfolgt über den Fahrzeughersteller.

Der Telematikdienst kann im Rahmen des Fahrzeugkaufs mittels Daten des Käufers des Fahrzeugs auch personalisiert werden, um ihn dadurch für den Käufer komfortabler gestalten zu können.

Unabhängig davon, ob es sich um einen unpersonalisierten oder personalisierten Telematikdienst handelt, erfolgt der Datenaustausch im Zusammenhang mit dem Telematikdienst nach der Lehre der D9 immer über die werksseitig eingebaute Teilnehmerkarte, d. h. unabhängig von der SIM-Karte eines Insassen des Fahrzeugs.

7. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 beruht gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik auch auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 4 PatG).

Der Druckschrift D6 liegt die Idee zugrunde, dass die durch das Fahrzeug ausgeführten Applikationen nach der Aktivierung der zweiten SIM-Karte SIM2 für die Datenübertragung nicht die erste Mobilfunkverbindung (d. h. über die erste SIM-Karte SIM1 des Benutzers des Mobiltelefons realisierte Mobilfunkverbindung), sondern die zweite Mobilfunkverbindung (d. h. über die vom Dienstleistungsanbieter bereitgestellte zweite SIM-Karte SIM2 realisierte Mobilfunkverbindung) nutzen. Diese nutzungsspezifische Trennung zwischen der ersten Mobilfunkverbindung und der zweiten Mobilfunkverbindung wird in der D6 explizit vorgenommen, um die erste

SIM-Karte SIM1 des Benutzers des Mobiltelefons nicht mit Gebühren zu belasten, die aus den durch das Fahrzeug ausgeführten Telematik-Applikationen resultieren (Seite 2, zweiter Absatz; Ansprüche 6 und 46).

Es gibt in der D6 keine Erläuterungen dazu, dass der Benutzer des Mobiltelefons über das o. g. Einloggen in ein Mobilfunknetz (z. B. mittels seiner PIN) und ggfs. das Aktivieren der zweiten SIM-Karte SIM2 hinaus weitere Eingaben oder Aktivitäten im Zusammenhang mit dieser zweiten SIM-Karte SIM2 vornehmen können soll, z. B. das Auswählen, Konfigurieren oder Deaktivieren einzelner Applikationen. Insbesondere ist nicht erkennbar, welche Veranlassung der Fachmann ausgehend von der Druckschrift D6 haben sollte, das dort gelehrt Verfahren dahingehend zu verändern, dass mittels einer weiteren Eingabe des Benutzers des Mobiltelefons vom Fahrzeug ausgeführte Applikationen bestimmt werden, welche nicht die zweite Mobilfunkverbindung (basierend auf der zweiten SIM-Karte SIM2), sondern die erste Mobilfunkverbindung (basierend auf der ersten SIM-Karte SIM1) zur Datenübertragung nutzen (Teil des Merkmals M1.5). Einen Hinweis oder eine Anregung hierfür kann der Fachmann der Druckschrift D6 nicht entnehmen.

Entsprechende Hinweise oder Anregungen erhält der Fachmann auch nicht aus den anderen im Verfahren befindlichen Druckschriften, zumal diese Druckschriften – wie zur Neuheit ausgeführt – allesamt deutlich weiter abliegen, insbesondere auch keine dieser Druckschriften einen Gegenstand mit dem Merkmal M1.5 offenbart.

8. Die vorstehenden Ausführungen zu dem Verfahren gemäß Patentanspruch 1 gelten in entsprechender Weise auch für die Kommunikationsvorrichtung gemäß nebengeordnetem Patentanspruch 6, das Programm gemäß nebengeordnetem Patentanspruch 5 und das Fahrzeug gemäß nebengeordnetem Patentanspruch 8.

Da auch die übrigen Unterlagen die an sie zu stellenden Anforderungen erfüllen, war das Patent – unter gleichzeitiger Aufhebung des angefochtenen Beschlusses – antragsgemäß zu erteilen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den an dem Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu (§ 99 Abs. 2, § 100 Abs. 1, § 101 Abs. 1 PatG).

Nachdem der Beschwerdesenat in dem Beschluss die Einlegung der Rechtsbeschwerde **nicht zugelassen** hat, ist die Rechtsbeschwerde nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel durch substantiierten Vortrag gerügt wird (§ 100 Abs. 3 PatG):

1. Das beschließende Gericht war nicht vorschriftsmäßig besetzt.
2. Bei dem Beschluss hat ein Richter mitgewirkt, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war.
3. Einem Beteiligten war das rechtliche Gehör versagt.
4. Ein Beteiligter war im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat.
5. Der Beschluss ist aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind.
6. Der Beschluss ist nicht mit Gründen versehen.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, schriftlich einzulegen (§ 102 Abs. 1 PatG).

Die Rechtsbeschwerde kann auch als elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten oder fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen ist, durch Übertragung in die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofes eingelegt werden (§ 125a Abs. 3 Nr. 1 PatG i. V. m. § 1, § 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, Abs. 2a, Anlage (zu § 1) Nr. 6 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesgerichtshof und Bundespatentgericht (BGH/BPatGERVV)). Die elektronische Poststelle ist über die auf der Internetseite des Bundesgerichtshofes www.bundesgerichtshof.de/erv.html bezeichneten Kommunikationswege erreichbar (§ 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BGH/BPatGERVV). Dort sind auch die Einzelheiten zu den Betriebsvoraussetzungen bekanntgegeben (§ 3 BGH/BPatGERVV).

Die Rechtsbeschwerde muss durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten des Rechtsbeschwerdeführers eingelegt werden (§ 102 Abs. 5 Satz 1 PatG).

Kleinschmidt

Dorn

Altwater

Tischler