



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 313/08

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
24. Juli 2008

...

BESCHLUSS

In dem Einspruchsverfahren

...

betreffend das Patent 101 46 115

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 24. Juli 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Tauchert sowie der Richter Lokys, Schramm und Brandt

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse G 08 G des Deutschen Patent- und Markenamts hat auf die am 19. September 2001 eingereichte Patentanmeldung mit Beschluss vom 4. August 2003 ein Patent mit der Bezeichnung „Verfahren zum automatischen Umschalten von einer Verkehrswege- und einer Richtungsnavigation“ erteilt. Die Patenterteilung wurde am 29. Januar 2004 veröffentlicht.

Gegen das Patent hat die Einsprechende mit Schriftsatz vom 29. April 2004, eingegangen per Telefax am selben Tag, Einspruch erhoben. Sie beantragt, das Patent in vollem Umfang zu widerrufen, da sein Gegenstand, soweit er überhaupt neu sei, sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergebe.

In der mündlichen Verhandlung äußert sie auch Zweifel am technischen Charakter der in den geltenden Ansprüchen gegebenen Lehre.

Neben den im Prüfungsverfahren ermittelten Druckschriften

- D1 DE 36 09 287 C2,
- D2 DE 40 33 326 A1,
- D3 Nahverkehrspraxis, Nr. 11, 1987, S. 435

verweist die Einsprechende auf die Entgegenhaltungen

- E1 EP 1 126 244 A2,
- E2 Bedienungsanleitung für die Version 1.0 der Navigationssoftware
TEGARON Scout,
- E2.1 Verpackung, die aufgefaltet ist mit Datumsangabe (Oktober 2000),
- E3 Auszüge aus dem Handbuch des Navigationssystems einer Mercedes
S-Klasse Baujahr 1998,
- E4 Auszüge aus dem Handbuch eines Navigationssystems eines
Audis A4 (Typ 8E) mit einem DX R70 System,
- E4.1 Display in der Mittelkonsole eines Audis (Typ 8E),
- E4.2 Display im Zentrum des Armaturenbrettes bzw. der Geschwindig-
keitsanzeige eines Audis (Typ 8E),
- E4.3 Display eines Audis (Typ 8E) mit Pfeildarstellung,
- E5 JP 06 - 124 399 (Deckblatt, 1. Seite),
- E6 JP 07 - 282 395 A (Deckblatt, 1. Seite),
- E7 JP 10 - 170 298 A (Deckblatt, 1. Seite),
- E8 JP 2000 - 241 175 A (Deckblatt, 1. Seite) und
- E9 JP 06 - 348 996 A (Deckblatt, 1. Seite).

Die Patentinhaberin beantragt, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 4 in der erteilten Fassung,

hilfsweise Patentansprüche 1 bis 4 (Hilfsantrag 1),
weiter hilfsweise Patentansprüche 1 bis 3 (Hilfsantrag 2),
beide überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 24. Juli 2008,

Beschreibung gemäß Patentschrift mit der Ergänzung nach Absatz [0009], diese überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 24. Juli 2008,

Zeichnung gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Der erteilte Patentanspruch 1 lautet:

„Verfahren zum automatischen Umschalten von einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation (e) auf eine verkehrswegenunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation (l), wobei zur Verkehrswegenavigation (e) eine Fahrzeugposition auf ein digitales Straßennetz (1) abgebildet und eine Route auf dem Straßennetz (1) berechnet wird, und wobei zur Richtungsnavigation (l) anhand einer Fahrzeugposition und anhand von Zielkoordinaten eines Zwischenziels (8) oder Endzielpunktes (6) die

Richtung und Entfernung der Fahrzeugposition in Luftlinie zum Zielpunkt bestimmt wird,
gekennzeichnet durch

- Abbilden des Wegpunktes (8) des ersten oder eines anderen vom Benutzer gewählten Zwischenziels einer Folge von Zwischenzielen (8) bis zum Endzielpunkt (6) auf das digitale Straßennetz (1),
- automatisches Umschalten von der Verkehrswegenavigation (e) auf die Richtungsnavigation (l), wenn der abgebildete Wegpunkt (8) auf dem Straßennetz (1) erreicht ist.“

Der geltende Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 unterscheidet sich vom Anspruch 1 nach Hauptantrag lediglich durch eine Ergänzung im ersten Teilmerkmal des kennzeichnenden Teils, die angibt, dass das Abbilden des Wegpunktes automatisch erfolgt und dass das Zwischenziel vom Benutzer vor der Routenberechnung verkehrswegeunabhängig gewählt wird, so dass das Teilmerkmal lautet:

- „ - automatisches Abbilden des Wegpunktes (8) des ersten oder eines anderen vom Benutzer vor der Routenberechnung verkehrswegeunabhängig gewählten Zwischenziels einer Folge von Zwischenzielen (8) bis zum Endzielpunkt (6) auf das digitale Straßennetz (1), ... “

Der geltende Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 unterscheidet sich vom geltenden Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 durch eine weitere Ergänzung im ersten Teilmerkmal des kennzeichnenden Teils, wonach das automatische Abbilden des Wegpunktes durch Fällen des Lots von dem Wegpunkt auf die nächstliegende Straße erfolgt und der Schnittpunkt der Lotgeraden mit der Straße der Zielpunkt für die Verkehrswegenavigation ist, so dass dieses Teilmerkmal lautet:

„ - automatisches Abbilden des Wegpunktes (8) des ersten oder eines anderen vom Benutzer vor der Routenberechnung verkehrswegeunabhängig gewählten Zwischenziels einer Folge von Zwischenzielen (8) bis zum Endzielpunkt (6) auf das digitale Straßennetz (1) durch Aufstellen einer Lotgeraden von dem Wegpunkt auf die nächstliegende Straße, wobei der Lotpunkt als Schnittpunkt der Lotgeraden mit der Straße der Zielpunkt für die Verkehrswegenavigation (e) ist, ... “

Hinsichtlich des Unteranspruchs 2 sowie der nebengeordneten Ansprüche 3 und 4 nach dem Hauptantrag und nach dem Hilfsantrag 1 bzw. der nebengeordneten Ansprüche 2 und 3 nach dem Hilfsantrag 2 wird ebenso wie hinsichtlich weiterer Einzelheiten auf die Patentschrift und den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts für die Entscheidung über den Einspruch ergibt sich aus § 147 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 PatG in der bis einschließlich 30. Juni 2006 maßgeblichen Fassung. Danach ist nicht das Patentamt, sondern das Patentgericht zuständig, wenn - wie im vorliegenden Fall - die Einspruchsfrist nach dem 1. Januar 2002 zu laufen begonnen hat und der Einspruch vor dem 1. Juli 2006 eingelegt worden ist. Diese befristete Regelung ist zum 1. Juli 2006 ohne weitere Verlängerung ausgelaufen, so dass ab 1. Juli 2006 die Zuständigkeit für die Entscheidung in den Einspruchsverfahren wieder auf das Patentamt zurückverlagert wurde.

Das Bundespatentgericht bleibt gleichwohl für die durch § 147 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 PatG zugewiesenen Einspruchsverfahren auch nach dem 30. Juni 2006 zuständig, weil der Gesetzgeber eine anderweitige Zuständigkeit für diese Verfahren nicht ausdrücklich festgelegt hat und deshalb der in allen gerichtlichen Verfahren geltende Rechtsgrundsatz der „perpetuatio fori“ (analog § 261 Abs. 3 Nr. 2 ZPO

und analog § 17 Abs. 1 Satz 1 GVG) zum Tragen kommt, wonach eine einmal begründete Zuständigkeit bestehen bleibt, vgl. BGH GRUR 2007, 862, Tz. 10 am Ende - „Informationsübermittlungsverfahren II“.

2. Die Zulässigkeit des Einspruchs ist zwar nicht angegriffen worden, jedoch ist diese vom Patentamt und vom Patentgericht von Amts wegen zu prüfen, vgl. Schulte, PatG, 7. Auflage § 59 Rdn. 22 und 145 m. w. N.

Der form- und fristgerecht erhobene Einspruch ist zulässig, denn die Einsprechende hat die Tatsachen, die den von ihr behaupteten Widerrufsgrund der mangelnden Patentfähigkeit belegen sollen, entsprechend § 59 Abs. 1 Satz 4 PatG im Einzelnen angegeben, indem sie die Merkmale des erteilten Patentanspruchs 1 in einen konkreten Bezug zu den Entgegenhaltungen (E2) und (E3) gesetzt hat, um deren Neuheitsschädlichkeit zu belegen.

3. Das Patent betrifft ein Verfahren zum automatischen Umschalten von einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf eine verkehrswegeunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation. Ferner betrifft das Patent ein Navigationsgerät und ein Computerprogramm zur Durchführung des Verfahrens.

Bei einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation wird die aktuelle Fahrzeugposition - bspw. mit Hilfe eines satellitengestützten Systems - erfasst, auf ein digitales Straßennetz abgebildet und in diesem die Route von der aktuellen Fahrzeugposition zu einem vorgegebenen Zielpunkt berechnet. Der Fahrer wird mit Hilfe von Fahrhinweisen, die jeweils der aktuellen Position des Fahrzeugs in dem Straßennetz entsprechen, zum Ziel geleitet. Diese Art der Fahrzeugführung setzt voraus, dass der aktuell befahrene Straßenabschnitt und der Zielort in dem digitalen Straßennetz erfasst sind.

Ist dies nicht der Fall, kann das Navigationssystem dem Fahrer das Auffinden des nicht in einem digitalen Straßennetz erfassten Zielorts mit Hilfe der verkehrswegeunabhängigen positionskoordinatenbezogenen Navigation erleichtern. Bei dieser wird aus den Koordinaten der aktuellen Fahrzeugposition und des Zielorts die Entfernung und die Richtung zum Zielpunkt in Luftlinie berechnet. Auf der Basis dieser Rechenwerte werden am Navigationssystem jeweils Angaben über die Entfernung und die Richtung zum Ziel in Luftlinie angezeigt. Diese Informationen muss der Fahrer selbständig auswerten und in die Bestimmung einer Fahrstrecke zum Ziel umsetzen, vgl. die Abschnitte [0003] bis [0005] des Streitpatents.

Will der Benutzer eines Navigationssystems von einer Position in einem digitalen Straßennetz einen nicht in diesem Netz erfassten Zielpunkt anfahren, der lediglich durch seine Positionskoordinaten bestimmt ist, so muss er hierzu zunächst einen Zwischenzielpunkt in der digitalen Straßenkarte eingeben, der in der Nähe des lediglich durch seine Positionskoordinaten bestimmten Zielpunkts liegt, nach dem Erreichen dieses Zwischenziels mit Hilfe der straßenkartenbezogenen Navigation den durch seine Koordinaten bestimmte Zielpunkt eingeben und dann die Richtungsnavigation starten. Hierzu sind entsprechende Vorüberlegungen des Benutzers (zum Bestimmen des Zwischenzielpunktes) sowie entsprechende Eingaben am Navigationsgerät (zum Umschalten auf die koordinatenbezogene Navigation) notwendig, vgl. Abschnitt [0006] des Streitpatents.

Dem Streitpatent liegt somit als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zum automatischen Umschalten von der Verkehrswegenavigation zur Richtungsnavigation zu schaffen, das keine weitere Interaktion durch den Benutzer mehr erfordert, vgl. die Patentschrift, Abschnitt [0010].

Gemäß dem erteilten Verfahrensanspruch 1 des Streitpatents wird diese Aufgabe durch ein Verfahren zum automatischen Umschalten von einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation, bei der eine Fahrzeugposition auf ein digitales Straßennetz abgebildet und eine Route auf dem Straßennetz berechnet wird, auf

eine verkehrswegeunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation, bei der anhand einer Fahrzeugposition und anhand von Zielkoordinaten eines Zwischenziels oder eines Endzielpunkts die Richtung und Entfernung der Fahrzeugposition in Luftlinie zum Zielpunkt bestimmt wird, gelöst, bei dem der Wegpunkt des ersten oder eines anderen vom Benutzer gewählten Zwischenziels einer Folge von Zwischenzielen bis zum Endzielpunkt auf das digitale Straßennetz abgebildet und automatisch von der Verkehrswegenavigation auf die Richtungsnavigation umgeschaltet wird, wenn der abgebildete Wegpunkt auf dem Straßennetz erreicht ist.

Gemäß der Lehre des geltenden Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 erfolgt das Abbilden des Wegpunktes des Zwischenziels auf das digitale Straßennetz automatisch, wobei der Benutzer dieses Zwischenziel vor der Routenberechnung verkehrswegeunabhängig wählt.

Dabei erfolgt das automatische Abbilden des Wegpunktes auf das digitale Straßennetz gemäß der im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 gegebenen Lehre durch Aufstellen einer Lotgeraden von dem Wegpunkt auf die nächstliegende Straße, wobei der Lotpunkt als Schnittpunkt der Lotgeraden der Zielpunkt für die Verkehrswegenavigation ist.

4. Der Einspruch führt zum Widerruf des Patents. Nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung erweisen sich das Verfahren nach dem erteilten Anspruch 1, das Verfahren nach dem geltenden Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 und das Verfahren nach dem geltenden Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 mangels Neuheit bzw. erfinderischer Tätigkeit der zugrundeliegenden Gegenstände als nicht rechtsbeständig.

Bei dieser Sachlage kann die Prüfung der Zulässigkeit der geltenden Ansprüche ebenso wie die Prüfung des technischen Charakters der in den Ansprüchen 1 nach dem Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 und 2 gegebenen Lehre dahinstehen, vgl. BGH GRUR 1991, 120, 121 Abschnitt II.1. - „Elastische Bandage“ und BGH GRUR 2004, 667, 669 Abschnitt II.4 - „Elektronischer Zahlungsverkehr“.

Der zuständige Fachmann ist hier als mit der Weiterentwicklung von Navigationssystemen befasster Diplom-Ingenieur der Informatik oder der Elektrotechnik mit in der beruflichen Praxis vertieften Kenntnissen der Verkehrstelematik zu definieren.

5. Der Fachmann entnimmt der Betriebsanleitung gemäß Druckschrift (E3) ein Verfahren mit allen Merkmalen des Verfahrens nach dem erteilten Anspruch 1 des Streitpatents.

Diese Druckschrift zählt unbestritten zum vorveröffentlichten Stand der Technik. Bei ihr handelt es sich um die Betriebsanleitung „COMMAND“ des Navigationssystems, das nach Angaben der Einsprechenden in die Fahrzeuge der Mercedes S-Klasse des Baujahrs 1998 eingebaut wurde. In Übereinstimmung mit dieser Jahresangabe ist als Termin für den Redaktionsschluss auf S. 240 der Betriebsanleitung der 30. Juni 1998 angegeben.

Da Betriebsanleitungen üblicherweise den Käufern der mit dem entsprechenden Navigationssystem ausgerüsteten Fahrzeuge bei der Übergabe des Fahrzeugs zusammen mit den übrigen Fahrzeug-Unterlagen ausgehändigt werden, war diese Schrift der Öffentlichkeit vor dem - drei Jahre nach dem oben genannten Redaktionsschluss liegenden - Anmeldetag des Streitpatents, dem 19. September 2001, zugänglich.

Die Druckschrift (E3) offenbart ein Verfahren zum automatischen Umschalten eines Navigationssystems von einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf eine verkehrswegeunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation.

Dabei wird in Übereinstimmung mit der im Oberbegriff des erteilten Anspruchs 1 gegebenen Lehre bei der Zielführung mit der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation der aktuelle Fahrzeugstandort auf ein digitales Straßennetz abgebildet (*Prinzip der Zielführung, Ziffer 13: Symbol für die aktuelle Fahrzeugposition mit Route / S. 158 und 159 i. V. m. den Erläuterungen S. 130, re. Sp.*) und eine Route zu einem Ziel berechnet, das der Benutzer zuvor mit Hilfe eines Zieleingabe-Menüs gewählt hat (*Zieladresse eingeben, Ort/Ortsteil wählen, ... / S. 138 bis 141*).

Bei der Routenberechnung werden Vorgaben des Benutzers zum Verlauf der Route wie bspw. von ihm ausgewählte Kreuzungspunkte berücksichtigt (*Route wählen und berechnen, Ziffer 5: kreuzende Straßen wählen / S. 142 und S. 143*).

Stellt das Navigationssystem während der Zielführung mit der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation fest, dass ein Straßenabschnitt außerhalb des digitalen Straßennetzes befahren wird, schaltet es automatisch auf eine verkehrswegeunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation um (*Symbol Windrose kann auch kurzzeitig während der Zielführung angezeigt werden, z. B. bei Befahren nicht abgespeicherter Straßen/Straßenabschnitte / S. 143, re. Sp., Ziffer 11*).

Bei dieser Richtungsnavigation wird mit Hilfe eines Windrose-Symbols (11) die Richtung und mit Hilfe einer Ziffernangabe (12) die Entfernung der Fahrzeugposition zu einem Zielpunkt in Luftlinie angegeben (*Symboldarstellung / S. 143, re. Sp., Bild und Ziffern 11 und 12*). Dabei ist für den Fachmann selbstverständlich, dass das satellitenunterstützte Navigationssystem nach der Druckschrift (E3)

diese Werte aus den geographischen Koordinaten für die aktuelle Fahrzeugposition und die Zielposition bestimmt.

Wie die Erläuterungen zur aktiven Zielführung in der Druckschrift (E3) zeigen, werden die Navigationshinweise, die das System dem Fahrer gibt, jeweils der aktuellen Fahrzeugposition angepasst (*Prinzip der Zielführung: 1 Name der Straße, in die das Fahrzeug abbiegt; 2 Fahrtrichtungspfeil, ..., 3 Name der aktuell befahrenen Straße, 4 Entfernungsbalken bis zum Abbiegen, Entfernung bis zum nächsten Abbiegen, ... / S. 158 und 159*). Voraussetzung hierfür ist, dass das System während der Fahrt - bspw. anhand der Reifenumdrehungen (*Kalibrierung, um eine einwandfreie Positionsbestimmung zu gewährleisten / S. 192 und 193*) - fortwährend die aktuelle Fahrzeugposition ermittelt und diese jeweils auf das digitale Straßennetz abbildet. Das Navigationssystem ist damit in der Lage, jederzeit die aktuelle Position des Fahrzeugs als Wegpunkt des aktuell erreichten Zwischenziels auf einer vom Benutzer aufrufbaren Routenkarten-Darstellung anzuzeigen (*Routenkarte aufrufen: ..., Aktuelle Fahrzeugposition / S. 161, re. Sp.; Positionskarte aufrufen: Geographische Längen- und Breitenangabe der aktuellen Position / S. 162, li. und re. Sp.*).

Wie diese Darstellung in augenfälliger Weise zeigt, werden bei dem Verfahren nach der Druckschrift (E3) bei der Fahrt zum Endziel Wegpunkte von aufeinanderfolgenden Zwischenzielen auf das digitale Straßennetz abgebildet. Die Zwischenziele liegen auf der vom Fahrer - bspw. durch die oben erwähnte Vorgabe der Kreuzungspunkte - ausgewählten Route und sind damit vom Fahrer gewählt. Dies entspricht der im ersten Teilmerkmal des kennzeichnenden Teils des erteilten Anspruchs 1 gegebenen Lehre.

Das Umschalten von der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf die Richtungsnavigation beim Wechsel des Fahrzeugs von einer Straße des digitalen Straßennetzes auf einen nicht im digitalen Straßennetz verzeichneten Straßenabschnitt (*Symbol Windrose kann auch kurzzeitig während der Zielführung*

beim Befahren nicht abgespeicherter Straßen/Straßenabschnitte angezeigt werden / S. 143, Ziffer 11) erfolgt damit beim Erreichen eines (auf das digitale Straßennetz abgebildeten) Wegpunktes eines ersten oder eines anderen Zwischenziels auf dem Straßennetz, wie es das zweite Teilmerkmal des kennzeichnenden Teils des erteilten Anspruchs 1 lehrt.

Damit entnimmt der Fachmann der Druckschrift (E3) ein Verfahren zum automatischen Umschalten von einer straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf eine verkehrswegeunabhängige positionskoordinatenbezogene Richtungsnavigation gemäß der im Anspruch 1 des Streitpatents gegebenen Lehre. Dieser Anspruch ist somit mangels Neuheit seines Gegenstandes nicht rechtsbeständig.

6. In gleicher Weise gilt dies auch für den Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1, denn die in ihm zusätzlich angegebenen Merkmale entnimmt der Fachmann ebenfalls der Druckschrift (E3).

Wie sich aus den obigen Darlegungen zu dieser Druckschrift ergibt, erfolgt das Abbilden der Wegpunkte der Zwischenziele bei dem Verfahren nach der Druckschrift (E3) jeweils automatisch, nämlich ohne Zutun des Benutzers.

Wie ebenfalls bereits dargelegt, wählt der Benutzer des Navigationssystems die Zwischenziele der Fahrtroute vor der Routenberechnung aus, indem er vor der Routenberechnung entsprechende Kreuzungspunkte eingibt und durch diese Routenwahl auch die Zwischenziele entlang dieser Route festlegt, die während der Fahrt auf das digitale Straßennetz abgebildet werden.

Darüber hinaus ist es bei dem Verfahren nach der Druckschrift (E3) möglich, das Endziel verkehrswegeunabhängig zu wählen, womit zwangsläufig auch die im nicht digitalisierten Umgebungsbereich liegenden Zwischenziele verkehrswegeunabhängig sind. Dies ergibt sich für den Fachmann aus der Druckschrift (E3) dadurch, dass das Navigationssystem bei der Annäherung ein solches Ziel erkennt

und eine entsprechende Meldung abgibt („DEST AREA“ - Fahrzeug nähert sich dem Ziel, der Zielbereich ist nicht digitalisiert / S. 159, Ziffer 4). Derartige Ziele werden vom Benutzer durch Positionieren einer Zieleingabemarke mit einem Fadenkreuz bestimmt (Ziel in der Karte wählen / S. 147; Zieleingabe: Fadenkreuz verschieben / S. 148 und S. 149; Ziel bestätigen: Befindet sich das Fadenkreuz über der gewünschten Zielposition, den Dreh-/Druckknopf länger als 2 Sekunden drücken, um das Ziel zu bestätigen. Danach die Route wählen und berechnen. / S. 151).

Aus den obigen Darlegungen zum Umschalten von der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf die verkehrswegeunabhängige Richtungsnavigation ergibt sich auch hier, dass beim Befahren des nicht digitalisierten Straßenabschnitts im Umgebungsbereich dieses Ziels das Umschalten beim Erreichen des Wegpunktes des ersten verkehrswegeunabhängigen Zwischenziels auf dem Straßennetz erfolgt.

Auch der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 ist damit mangels Neuheit seines Gegenstandes nicht rechtsbeständig.

7. Die im geltenden Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 zusätzlich gegebene Lehre, wonach das automatische Abbilden des Wegpunktes des ersten verkehrswegeunabhängig gewählten Zwischenziels durch Aufstellen einer Lotgeraden von dem Wegpunkt auf die nächstliegende Straße erfolgt, wobei der Lotpunkt als Schnittpunkt der Lotgeraden mit der Straße der Zielpunkt für die Verkehrswegenavigation ist, beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns, sondern ergibt sich für diesen aus dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift (E3) in Verbindung mit fachmännischen Kenntnissen.

Wie oben dargelegt, gibt das Navigationssystem nach der Druckschrift (E3) bei der Annäherung an ein verkehrswegeunabhängig gewähltes, nicht im digitalen Straßennetz verzeichnetes Ziel an, dass das Fahrzeug sich dem Ziel nähert („DEST AREA“ / S. 159, Ziffer 4). Dabei den Fahrer mit Hilfe der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation zu dem Punkt des digitalen Straßennetzes zu leiten, der in Luftlinie dem gewünschten Zwischen- oder Endziel am nächsten liegt - nichts anderes bedeutet die oben genannte, zusätzlich in den Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 aufgenommene Lehre nämlich -, ergibt sich für den zuständigen Fachmann aus einfachen praktischen Erwägungen. In der Mehrzahl der Fälle genügt es nämlich, wenn das Navigationssystem den Autofahrer bei der Anfahrt auf derartige Ziele mit Hilfe der straßenkartenbezogenen Verkehrswegenavigation auf dem digitalen Straßennetz so nahe wie möglich (in Luftlinie) an das Ziel heranführt, so dass er sich dort - zumeist bereits in Sichtweite des nicht digitalisierten Zielorts - einen Überblick über dessen Lage und die Möglichkeiten, dorthin zu gelangen, verschaffen kann.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag ist damit gleichfalls nicht rechtsbeständig.

8. Die Patentinhaberin hat weder auf die nebengeordneten Patentansprüche 3 und 4 nach Haupt- und nach Hilfsantrag 1 noch auf die nebengeordneten Ansprüche 2 und 3 nach Hilfsantrag 2 einen selbständigen Hilfsantrag gerichtet und auch für den Unteranspruch 2 nach Haupt- und nach Hilfsantrag 1 keine gesonderte patentbegründende Wirkung geltend gemacht. Somit fallen mit dem jeweiligen Patentanspruch 1 nach dem Hauptantrag bzw. nach den Hilfsanträgen 1 und 2 sowohl die nebengeordneten Ansprüche als auch der Unteranspruch, vgl. BGH GRUR 2007, 862, 863, Tz 18 - „Informationsübermittlungsverfahren II“ m. w. N.

9. Bei dieser Sachlage war das Patent zu widerrufen.

Dr. Tauchert

Lokys

Schramm

Brandt

Be