



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 37/08

(Aktenzeichen)

Verkündet am
5. August 2008

...

BESCHLUSS

In der Einspruchsbeschwerdesache

...

betreffend das Patent 196 08 150

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 5. August 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Tauchert, der Richterinnen Martens und Dr. Thum-Rung sowie des Richters Brandt

beschlossen:

1. Auf die Beschwerde wird der Beschluss der Patentabteilung 32 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 15. Januar 2004 aufgehoben.
2. Das Patent wird mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Patentansprüche 1 bis 3, eingegangen am 4. März 1999,
Beschreibungsergänzung, einzufügen in die Patentschrift DE 196 08 150 C2 in Spalte 1 nach Zeile 27, eingegangen am 4. März 1999,
übrige Beschreibung und Figuren 1 und 2 gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Das Patent 196 08 150 (Streitpatent) mit der Bezeichnung „Weiterfahrungs-System für im (Autobahn)stau schlafende Fahrzeugführer“ wurde am 4. März 1996 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet und durch Beschluss vom 20. Februar 1998 von der Prüfungsstelle für Klasse G08G des Deut-

schen Patent- und Markenamts erteilt. Die Patenterteilung wurde am 2. Juli 1998 veröffentlicht.

Im vorangegangenen Prüfungsverfahren hat die Prüfungsstelle den Stand der Technik gemäß den Druckschriften

- (1) DE 41 18 332 A1,
- (2) US 49 69 103,
- (3) H. Winner, S. Witte, W. Uhler, B. Lichtenberg: „Adaptive Cruise Control System Aspects and Development Trends“, in: SAE Technical Paper Series, Nr. 96 10 10, International Congress and Exposition, Detroit, Michigan, 26. - 29. Februar 1996, reprinted from „Overview and Update of IIS-System Developments (SP-1143)“,
- (4) DE 44 37 365 A1 und
- (5) GB 22 89 999 A

berücksichtigt.

Gegen das Patent hat die Einsprechende mit Schriftsatz vom 1. Oktober 1998, beim Deutschen Patent- und Markenamt per Telefax eingegangen am 2. Oktober 1998, Einspruch erhoben und beantragt, das Patent in vollem Umfang aus den Gründen des § 21 PatG zu widerrufen. Neben den im Prüfungsverfahren genannten Druckschriften (1) bis (5) hat sie noch auf die Druckschrift

- (6) DE 40 28 165 C2

hingewiesen.

Der Patentinhaber hat im Einspruchsverfahren die beschränkte Aufrechterhaltung des Patents mit Patentansprüchen 1 bis 3 sowie mit einem Einschub, einzufügen

in die Patentschrift DE 196 08 150 C2 in Spalte 1 nach Zeile 27, jeweils eingegangen am 4. März 1999, beantragt.

Die Patentabteilung 32 des Deutschen Patent- und Markenamts hat das Patent mit Beschluss vom 15. Januar 2004, zugestellt am 7. Februar 2004, widerrufen, weil sein Gegenstand nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruhe.

Gegen diesen Beschluss hat der Patentinhaber mit Schriftsatz vom 2. März 2004, eingegangen am 3. März 2004, Beschwerde erhoben.

In der mündlichen Verhandlung beantragt er,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit den geltenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten, hilfsweise in der Fassung jeweils eines einzigen Patentanspruchs nach den Hilfsanträgen 1 und 2, überreicht in der mündlichen Verhandlung, ansonsten den geltenden Unterlagen.

Die Einsprechende hat im Einspruchsbeschwerdeverfahren zusätzlich zu den bereits genannten Schriften noch auf den Stand der Technik gemäß der Druckschrift (7)

(7) JP 05 - 120 600 A

verwiesen und mit dieser Schrift das zugehörige Abstract sowie die Maschinenübersetzung des japanischen Patentamts überreicht.

In der mündlichen Verhandlung beantragt sie,

die Beschwerde zurückzuweisen,

hilfsweise für den Fall, dass über die Hilfsanträge zu entscheiden wäre, die Sache zwecks Recherche nach relevantem Stand der Technik zu vertagen.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

„Signalgeber für ein im Stau stehendes Fahrzeug mit einem frontseitigen Abstandsmessgerät, der bei Erreichen eines vorbestimmten Maximalabstandes ein Weiterfahrtsignal abgibt, dadurch gekennzeichnet, dass das Abstandsmessgerät eine elektronische Einparkhilfe ist, die unterschiedliche Abstände mittels einer LED- oder LCD-Anzeigeeinheit getrennt signalisiert, dass der Signalgeber die Signalisierung des größten dieser Abstände auswertet, wobei an das den größten Abstand signalisierende Anzeigeelement ein Transistor angeschlossen ist, mittels dessen der das Weiterfahrtsignal erzeugende Signalgeber angesteuert wird, und dass das Weiterfahrtsignal ein akustisches Wecksignal für den Fahrer ist.“

Der geltende Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 unterscheidet sich von diesem Anspruch durch ein am Schluss angefügtes Merkmal, das die Aktivierung des Signalgebers bei ausgeschalteter Zündung betrifft, sowie durch die Aufnahme der Angabe, dass das Weiterfahrtsignal ein akustisches Wecksignal ist, in den Oberbegriff des Anspruchs:

„Signalgeber für ein im Stau stehendes Fahrzeug mit einem frontseitigen Abstandsmessgerät, der bei Erreichen eines vorbestimmten Maximalabstandes ein Weiterfahrtsignal abgibt, bei dem es sich um ein akustisches Wecksignal für den Fahrer handelt, dadurch gekennzeichnet, dass das Abstandsmessgerät eine elektronische Einparkhilfe ist, die unterschiedliche Abstände mittels einer LED-

oder LCD-Anzeigeeinheit getrennt signalisiert, dass der Signalgeber die Signalisierung des größten dieser Abstände auswertet, wobei an das den größten Abstand signalisierende Anzeigeelement ein Transistor angeschlossen ist, mittels dessen der das Weiterfahrtsignal erzeugende Signalgeber angesteuert wird, und dass der Signalgeber einen mit dem Pluspol der Fahrzeugbatterie verbundenen Schalter aufweist, über welchen der Signalgeber bei ausgeschalteter Zündung aktivierbar ist.“

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 unterscheidet sich vom Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 durch das am Schluss angefügte weitere Zusatzmerkmal

„ ..., und dass der Signalgeber einen mit der Zündung verbundenen weiteren Schalter aufweist, durch dessen Schließen bei eingeschalteter Zündung die Ausgabe eines akustischen Wecksignals unterbunden wird.“

Hinsichtlich der Unteransprüche 2 und 3 nach Hauptantrag und hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt i. V. m. dem Streitpatent verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde führt zur Aufhebung des angefochtenen Beschlusses und zur Aufrechterhaltung des Patents in dem aus dem Tenor ersichtlichen beschränkten Umfang.

1. Der Beschluss der Patentabteilung ist in formal fehlerhafter Weise zustande gekommen, weil lediglich seine erste Seite mit dem Beschlusstenor unterschrieben ist, nicht aber die beigeheftete Anlage mit den Gründen des Beschlusses, auf die im Formular verwiesen wird. Dies hat zur Folge, dass die Beschlussbegründung lediglich als Entwurf anzusehen ist (vgl. Senatsbeschluss vom

17. Dezember 2002 - 23 W (pat) 48/01; so auch der 10. Senat des Bundespatentgerichts, Beschluss vom 8. Mai 2008 - 10 W (pat) 11/07), was dazu führt, dass der Beschluss aus rechtlicher Sicht keine Begründung enthält.

Daraus ist aber nicht abzuleiten, dass ein Beschluss überhaupt nicht wirksam zustande gekommen ist (so aber der 11. Senat des Bundespatentgerichts, Beschluss vom 10. März 2008 - 11 W (pat) 4/08). Denn aus § 100 Abs. 3 Nr. 6 PatG ist ersichtlich, dass ein nicht mit Gründen versehener Beschluss des Bundespatentgerichts mit der Rechtsbeschwerde angefochten werden kann, was voraussetzt, dass trotz dieses Mangels ein Beschluss rechtlich vorhanden ist (vgl. o. g. Beschluss des 10. Senats).

Im Hinblick auf Beschlüsse des Patentamts gilt nichts anderes. Auch sie weisen, wenn sie entgegen § 47 Abs. 1 Satz 1 PatG ohne wirksame Begründung zustande gekommen sind, einen schweren Mangel auf. Werden sie im Beschwerdeweg angefochten, so kann sie das Patentgericht allein deshalb aufheben und das Verfahren - ohne eigene Entscheidung in der Sache - an das Patentamt zurückverweisen (§ 79 Abs. 3 Nr. 2 PatG). Da die Sache im vorliegenden Fall jedoch entscheidungsreif ist, sieht der Senat von einer Zurückverweisung ab.

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

Der form- und fristgerecht erhobene Einspruch ist zulässig. Die Einsprechende hat innerhalb der Einspruchsfrist den im § 21 PatG genannten Widerrufsgrund der mangelnden Neuheit geltend gemacht und diesen unter Hinweis auf die Druckschrift (6) substantiiert, indem sie den Offenbarungsgehalt dieser Druckschrift in Bezug zu der im erteilten Anspruch 1 des Streitpatents gegebenen Lehre gesetzt hat. Sie hat damit die Tatsachen im Einzelnen angegeben, die den von ihr be-

haupteiten Widerrufgrund begründen sollen, vgl. Schulte PatG, 7. Auflage, § 59 Rdn. 77 bis 82 und 90.

3. Die Zulässigkeit der Patentansprüche (nach Hauptantrag) ist im Einspruchsverfahren von der Einsprechenden und von der Patentabteilung nicht in Frage gestellt worden und damit im Einspruchsbeschwerdeverfahren vom BPatG nicht zu überprüfen, vgl. BGH GRUR 1995, 333, Leitsatz 3 - „Aluminium-Trihydroxid“.

Die Zulässigkeit des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 bzw. nach Hilfsantrag 2 kann dahingestellt bleiben, weil über diese Hilfsanträge nicht mehr zu entscheiden war.

4. Gemäß der Beschreibungseinleitung der Patentschrift, Sp. 1, Zeilen 38 bis 44 betrifft die Erfindung ein Weiterfahrsignalisierungs-System für z. B. im Autobahnstau schlafruhende Fahrzeugführer, welches funktionstechnisch derart konzipiert ist, dass ein Anfahren eines im Stau vor dem betreffenden Fahrzeug stehenden Fahrzeugs ein akustisches Signal auslöst.

Nutzt der Fahrer eines Fahrzeugs eine längere Standzeit in einem Stau, um sich zu entspannen und legt eine Schlafpause ein, so entgeht ihm, dass die Fahrzeugkolonne vor ihm sich wieder in Bewegung setzt. Derartige Standpausen im Stau lassen sich damit nicht als Erholungsphasen nutzen.

Der Erfindung liegt dementsprechend gemäß Sp. 1, Zeilen 28 bis 33 der Patentschrift die Aufgabe zugrunde, einen Signalgeber derart weiterzubilden, dass ein Fahrer eines im Stau stehenden Fahrzeugs die Gelegenheit zum Schlafen hat.

Diese Aufgabe wird gemäß dem geltenden Anspruch 1 nach Hauptantrag durch einen Signalgeber mit einem frontseitigen Abstandsmessgerät gelöst, der bei Erreichen eines vorbestimmten Maximalabstandes ein Weiterfahrsignal in Form eines akustischen Wecksignals abgibt. Das frontseitige Abstandsmessgerät ist da-

bei eine elektronische Einparkhilfe, die unterschiedliche Abstände mittels einer LED- oder LCD-Anzeigeeinheit getrennt signalisiert. Der Signalgeber wertet die Signalisierung des größten dieser Abstände aus, wobei an das den größten Abstand signalisierende Anzeigeelement ein Transistor angeschlossen ist, mittels dessen der das Weiterfahrtsignal erzeugende Signalgeber angesteuert wird.

5. Der Signalgeber nach dem geltenden Anspruch 1 nach Hauptantrag ist gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik neu und beruht gegenüber diesem auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns, der hier als mit der Weiterentwicklung der KFZ-Elektronik betrauter Fachhochschul-Ingenieur der Elektronik mit einschlägiger Berufserfahrung in der Automobilindustrie oder in einem Zulieferbetrieb der Automobilindustrie zu definieren ist.

Die als nächstkommender Stand der Technik anzusehende Druckschrift (7) offenbart in Übereinstimmung mit der Lehre des geltenden Anspruchs 1 nach Hauptantrag einen Signalgeber für ein im Stau stehendes Fahrzeug, mit dem der Fahrer darauf aufmerksam gemacht wird, dass das im Stau vorangehende Fahrzeug sich in Bewegung gesetzt hat, vgl. insbesondere den Abschnitt [0003] der Maschinenübersetzung: *„It is an everyday occurrence not to notice that the front car has departed in the case of the waiting for a signal or traffic congestion ...“* im Zusammenhang mit dem Abschnitt [0005]: *„When the distance between two cars with the preceding car separates after the stop check of self vehicles beyond in prescribed distance, the nudge means 4 takes out a warning signal with forward vehicle both the sensing devices ... and calls a drivers's attention with them.“*

Der Signalgeber weist in weiterer Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 auch ein frontseitiges Abstandsmessgerät (*range bzw. distance measurement sensor 11*) auf, das bei Erreichen eines vorbestimmten Maximalabstandes die Lautstärke eines Audiogeräts im Fahrzeug verringert und ein akustisches Weiterfahrtsignal abgibt, vgl. vor allem den Abschnitt [0012] der Maschinenübersetzung: *„In S 31, the distance between two cars L with the preceding car is mea-*

sured and memorized. ... In S 33, comparison with the distance between two cars L measured with the initial values F and S31 of the distance between two cars is performed. Since the distance between two cars spread when it was $L > F$, it progresses to S35. In S35, it is investigated whether the distance between two cars L spread from 6m of prescribed distances. A cautions sound which progressed to S36 when it was not less than 6 m of prescribed distances, outputted the mute signal to the audio unit 26, made volume small, and was called „KUWAA, KUWAA, and KUWAA“ from the cautions sound generation circuit 19 by S37, ..., and a driver's attention is called.“

Für den Fachmann ist es auch selbstverständlich, dass das oben genannte Abstandsmessgerät Bestandteil einer elektronischen Einparkhilfe ist, denn dieses wird aus den bei Einparkhilfen üblichen Ultraschall-Sensoren gebildet, wie aus Abschnitt [0006] der Maschinenübersetzung hervorgeht: *„As the range measurement sensor 11, the combination of a publicly known ultrasonic wave oscillator and ultrasonic receiver is used ...“* in Verbindung mit Abschnitt [0002]: *„Conventionally, the obstacle in the dead angle position of vehicles back is detected ultrasonically etc. ...“*.

Abweichend von der im geltenden Patentanspruch 1 nach Hauptantrag gegebenen Lehre werden bei dem Signalgeber nach Druckschrift (7) jedoch unterschiedliche Abstände nicht mittels einer Anzeigeeinheit getrennt signalisiert. Die bei der Anordnung nach Druckschrift (7) als Anzeigeelemente vorgesehenen Leuchtdioden dienen nämlich lediglich dazu, dem Fahrer den Aktivierungs-Zustand der Signalgeber-Anordnung sowie das Abspeichern eines Abstands-Messwerts zum vorhergehenden Fahrzeug anzuzeigen und ihn zu warnen, wenn das Fahrzeug einen Mindestabstand zu dem im Stau vorangehenden Fahrzeug unterschreitet und auf dieses zurollt, so dass die Gefahr des Auffahrens besteht, vgl. den Abschnitt [0007] der Maschinenübersetzung: *„The 1st light emitting diode (LED1) 23 is used as a power indication. The 2nd light emitting diode (LED2) 24 and 3rd light emitting diode (LED3) 25 are made into a pair, ..., the 2nd light emitting diode*

(LED2) 24 is green, and the 3rd light emitting diode (LED3) 25 is red. It is shown that the measurement set of the distance between two cars with front vehicles completed the 2nd green light emitting diode (LED2) 24, and the 3rd red light emitting diode (LED3) 25 shows a certain alarm“ in Verbindung mit dem Abschnitt [0008]: „If the ignition switch 14 is made one, by S3, the 1st light emitting diode 23 will be turned on ...“; dem Abschnitt [0010]: „In S10, measure distance-between-two-cars LF with the preceding car, the value LF is made to memorize as the initial value F by S11, and the flag Fg is set to one. In the following S12, a driver is told about having made the 2nd green light emitting diode (LED2) 24 turn on, and setting out of the initial value F having been completed“ und dem Abschnitt [0013]: „Since the distance between two cars was shortened by S33 when it was the distance-between-two-cars $L < \text{initial value } F$, it progresses to S38, ..., and the 3rd red light emitting diode (LED3) 25 is made to turn on, and a driver is told about warning. In S40, it is investigated whether the distance between two cars L became smaller than 1 m. Since the possibility of a rear-end collision arises when the distance between two cars L becomes smaller than 1 m, progress to S41 ... and the 3rd red light emitting diode 25 are made to turn on ...“; jeweils in Verbindung mit den Flussdiagrammen gemäß den Fig. 3 und 4.

Das Weiterfahrtsignal wird unabhängig von der Ansteuerung der Anzeigeelemente der Anzeigeeinheit erzeugt und somit nicht von einem Anzeigeelement abgeleitet, wie es das Teilmerkmal des geltenden Patentanspruchs 1 lehrt, wonach an das den größten Abstand signalisierende Anzeigeelement ein Transistor angeschlossen ist, mittels dessen der das Weiterfahrtsignal erzeugende Signalgeber angesteuert wird. Bei der Anordnung nach der Druckschrift (7) wird der akustische Alarmgeber (*sound generation circuit 19*), der das Weiterfahr- bzw. Wecksignal erzeugt, nämlich direkt von der CPU des Mikroprozessors (*microcomputer 13*) angesteuert, der hierzu fortwährend den jeweils aktuell gemessenen Abstand mit dem zuvor gespeicherten Abstandswert vergleicht, vgl. die oben genannten Zitatstellen in der Maschinenübersetzung sowie die Fig. 2 und die Flussdiagramme gemäß den Figuren 3 und 4.

Die im Anspruch 1 gegebene Lehre zur Ausbildung des Signalgebers ist damit neu gegenüber diesem Stand der Technik.

Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Druckschriften (6) und (5), die dem Fachmann darüber hinaus auch keine Anregung zur Ausbildung eines Signalgebers gemäß der im Anspruch 1 gegebenen Lehre vermitteln können, so dass sich dieser für den Fachmann auch nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt.

Die Druckschrift (6) offenbart einen Signalgeber für ein im Stau stehendes Fahrzeug mit einem frontseitigen Abstandsmessgerät, der bei Überschreiten eines vorbestimmten Abstandes zu einem vorangehenden Fahrzeug ein Weiterfahrtsignal abgibt, das zwangsläufig ein akustisches Signal sein muss, vgl. in der Druckschrift (6) die Darlegungen zum Stand der Technik in Sp. 1, Zeilen 19 bis 45 sowie die Fig. 1 bis 3 und den zugehörigen Text. Wie beim Stand der Technik gemäß der Druckschrift (7) wird der akustische Alarm abhängig vom Ergebnis eines Vergleichs zwischen einem gespeicherten und einem aktuellen Abstandswert ausgelöst, wobei diese Werte als Binärcodes einer Vergleichseinrichtung (13) zugeführt werden, vgl. Sp. 3, Zeile 7 bis Sp. 4, Zeile 8.

Für den Fachmann ergibt sich daraus, dass das Wecksignal bei der Anordnung nach der Druckschrift (6) wie beim Stand der Technik gemäß der Druckschrift (7) durch ein Steuersignal einer digitalen Steuereinrichtung, also eines Mikroprozessors erzeugt wird, so dass auch die Druckschrift (6) keine Anregung zu der im Anspruch 1 gegebenen Lehre geben kann, das Weiterfahrtsignal von einem Anzeigelement einer Einparkhilfe abzuleiten.

Die Druckschrift (5) offenbart eine Parkhilfe (*parking and unparking device*) für ein Kraftfahrzeug, die Abstandssensoren (*proximity sensor*) aufweist, die den Abstand zu einem Gegenstand in der Umgebung des Fahrzeugs ermitteln. Nähert sich das Fahrzeug, bspw. beim Einparken in eine Parklücke, einem solchen Objekt an, so

wird beim Unterschreiten eines vorgegebenen Abstandes eine Anzeigeeinheit (*display unit mounted on a dashboard of the vehicle*) aktiviert, vgl. die Fig. 1 und den Text auf S. 1, Abs. 1 bis S. 2, letzter Abs.. Diese signalisiert dem Fahrer bei der Annäherung getrennt unterschiedliche Abstände, um ihm die Annäherung an das Objekt bildlich deutlich zu machen, vgl. den Text auf S. 2, Abs. 2: *„This might take the form of a continuously variable digital read-out of that distance, but it would be sufficient for the purposes of this invention simply to illuminate (back-light) different panel areas marked with different distances“*.

Zusätzlich hierzu wird bei der Annäherung an das Objekt ein akustisches Signal erzeugt, wenn der vorgegebene Abstand unterschritten wird, vgl. S. 1, vorletzter Absatz: *„Alternatively or in addition, the attention-seeking device may, and preferably does, comprise an audio signal generator for emitting a sound when an obstruction has been approached to within the predetermined distance“*. Dabei kann bei Unterschreiten eines ersten Mindestabstandes bei der Annäherung eine Folge diskreter einzelner Signaltöne erzeugt werden, während bei Unterschreiten eines zweiten, geringeren Abstandes bei der unmittelbaren Annäherung an das Objekt ein Dauerton erzeugt wird, um dem Fahrer die unmittelbare Nähe zum Objekt auch akustisch deutlich zu machen, vgl. S. 2, Zeilen 2 bis 5: *„For example the device might emit a flashing light and/or an intermittent „bleep“ on approach to a distance within say 15 to 30 cm of an obstruction and a continuous signal or signals on approach to within 2 to 3 cm“*.

Abgesehen davon, dass bei einer Einparkhilfe die Annäherung des Fahrzeugs an ein Objekt beim Einparken erfasst und signalisiert wird und die Druckschrift (5) somit keinerlei Maßnahmen zum Erzeugen von Warnsignalen beim Entfernen eines Fahrzeugs offenbart, so dass sie keinerlei Anregung gibt, das Erreichen eines Maximalabstandes zu erfassen und auszuwerten, offenbart sie auch keine Angaben über den schaltungstechnischen Aufbau des Signalgebers oder der Signalgeber, der bzw. die die Anzeigeelemente und den akustischen Signalerzeuger ansteuert bzw. ansteuern. Damit kann diese Druckschrift dem Fachmann keine An-

regung vermitteln, zum Aktivieren eines Signalgebers für ein Weiterfahrtsignal dasjenige Anzeigeelement, das den größten Abstand signalisiert, heranzuziehen und den Signalgeber für das Weiterfahrtsignal über einen an dieses Anzeigeelement angeschlossenen Transistor anzusteuern.

Die übrigen Druckschriften liegen weiter ab, denn sie offenbaren keine Maßnahmen zur Erzeugung eines Weiterfahrtsignals oder zur schaltungstechnischen Ausbildung einer Einparkhilfe, und können somit ebenfalls keine Anregung zu der Ausbildung des Signalgebers gemäß Anspruch 1 geben.

Der Signalgeber gemäß Patentanspruch 1 nach Hauptantrag beruht damit auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Das Patent ist somit mit dem geltenden Anspruch 1 nach Hauptantrag rechtsbeständig.

6. Die Unteransprüche 2 und 3 gemäß Hauptantrag betreffen vorteilhafte Ausgestaltungen des Signalgebers nach Anspruch 1 und haben damit ebenfalls Bestand.

7. Die Beschreibung erfüllt die an sie zu stellenden Anforderungen, weil darin der Stand der Technik angegeben ist, von dem die Erfindung ausgeht, und diese anhand der Ausführungsbeispiele erläutert ist.

8. Das Patent war somit im Umfang des Hauptantrags beschränkt aufrecht zu erhalten.

Dr. Tauchert

Martens

Dr. Thum-Rung

Brandt

Pr