



# BUNDESPATENTGERICHT

21 W (pat) 316/08

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
25. Januar 2011

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

gegen das Patent 103 07 343

...

...

hat der 21. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 25. Januar 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Winterfeldt sowie der Richter Baumgärtner, Dipl.-Phys. Dr. Morawek und Dipl.-Phys. Dr. M. Müller

beschlossen:

Das Patent DE 103 07 343 wird widerrufen.

## **Gründe**

### **I**

Auf die am 21. Februar 2003 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereichte Patentanmeldung ist das Patent DE 103 07 343 (Streitpatent) mit der Bezeichnung "On-Board-Diagnosevorrichtung und On-Board-Diagnoseverfahren für Kraftfahrzeuge" erteilt worden. Die Veröffentlichung der Patenterteilung ist am 6. Oktober 2005 erfolgt.

Der mit Gliederungspunkten versehene erteilte Patentanspruch 1 lautet:

**M1** On-Board-Diagnose-Verfahren eines Kraftfahrzeugsystems, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist,

**gekennzeichnet durch**

**M2** Bereitstellen von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, durch die mehreren Steuergeräte (11 bis 14) und

**M3** zentrales Durchführen einer Fehlerdiagnose für Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten.

Der mit Gliederungspunkten versehene erteilte nebengeordnete Patentanspruch 2 lautet:

**N1** On-Board-Diagnose-Vorrichtung eines Kraftfahrzeugsystems, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist,

**gekennzeichnet durch**

**N2** eine Aufnahmeeinrichtung, die mit dem Kraftfahrzeugsystem verbindbar ist, zur Aufnahme von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14),

**N3** und eine Recheneinrichtung, die an die Aufnahmeeinrichtung angeschlossen ist, zum zentralen Durchführen einer Fehlerdiagnose für Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten.

Hinsichtlich des Wortlauts der erteilten Unteransprüche 3 bis 8 wird auf die Streitschrift verwiesen.

Der mit Gliederungspunkten versehene erteilte nebengeordnete Patentanspruch 9 lautet:

**P1** Kraftfahrzeugsystem mit mehreren Vorrichtungen (15) nach einem der Ansprüche 4 bis 8,

**P2** wobei jede der Vorrichtungen für eine Gruppe von Steuergeräten (11 bis 14) zentral zur Fehlerdiagnose zuständig ist.

Gegen das Patent ist mit Schriftsatz vom 14. November 2005, eingegangen beim Deutschen Patent- und Markenamt am 18. November 2005, Einspruch erhoben worden.

Zur Begründung ihres Einspruchs verweist die Einsprechende neben der bereits im Prüfungsverfahren berücksichtigten Druckschrift

**D1: DE 100 51 781 A1**

neu auf die Druckschriften

**E1: Dissertation Dipl.-Ing. Andreas Heinzelmann: "Produktintegrierte Diagnose komplexer mobiler Systeme", Fortschritt-Berichte VDI, Reihe 12, Nr. 391, Düsseldorf, VDI Verlag 1999, ISBN 3-18-339112-0,**

**E2: Dipl.-Ing. A. Heinzelmann, Prof. Dr.-Ing. D. Barschdorff: "Modellbasiertes Diagnoseverfahren zur Lokalisierung diskreter Fehler in der peripheren Elektrik von Automatisierungsgeräten", Tagungsband AKIDA 2. Aachener Kolloquium für Instandhaltung, Diagnose und Anlagenüberwachung, 03./04. Juni 1998, Seiten 79 - 91,**

**E3: JP 07-295853 A, Abstract**

**E4: DE 197 42 446 A1**

**E5: DE 197 42 450 A1**

**E6: Readings in "Model Based Diagnosis", edited by Walter Hamscher, Luca Console, Johan de Kleer, May 1992, ISBN 1-55860-249-6, Morgan Kaufmann Publishers, Inc.**

**Inhaltsverzeichnis,**

**Preface,**

**Chapter 3: The General Diagnostic Engine, Seiten 97-149, Guckenbiehl, Schäfer-Richter: "SIDA - Extending Prediction Based Diagnosis to Dynamic Models", Seiten 309-317, Peter Struss: "Diagnosis as a Process", Seiten 408-418 und**

**E7: Bosch Kraftfahrtechnisches Taschenbuch, 23. Auflage, Robert Bosch GmbH 1999, Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH, Seiten 884-886.**

Im Prüfungsverfahren waren außerdem noch die Druckschriften

**D2: DE 101 33 670 A1**

**D3: DE 101 15 042 A1 und**

**D4: DE 100 56 413 A1**

in Betracht gezogen worden.

Die Einsprechende macht mangelnde Patentfähigkeit, insbesondere mangelnde Neuheit, geltend und macht außerdem geltend, dass die Erfindung nicht so deutlich und vollständig offenbart sei, dass ein Fachmann sie ausführen könne.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Der Vertreter der Patentinhaberin 2 beantragt,

das Patent DE 103 07 343 in vollem Umfang aufrechtzuerhalten,  
hilfsweise das Patent beschränkt aufrechtzuerhalten mit den Patentansprüchen 1 bis 10 gemäß Hilfsantrag 1,  
weiter hilfsweise mit den Patentansprüchen 1 bis 3 gemäß den Hilfsanträgen 2 und 3,  
alle überreicht in der mündlichen Verhandlung,  
im Übrigen jeweils mit der Beschreibung und der Zeichnung gemäß Patentschrift.

Der mit Gliederungspunkten versehene Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 lautet:

**M1** On-Board-Diagnose-Verfahren eines Kraftfahrzeugsystems, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist,

**gekennzeichnet durch**

**M2'** Senden von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, durch die mehreren Steuergeräte (11 bis 14) zu einem von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedenen Diagnosesteuergerät (15) und

**M3'** ausschließlich zentrales Durchführen einer Fehlerdiagnose für die mehreren Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten durch das von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedene Diagnosesteuergerät (15).

Der mit Gliederungspunkten versehene Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 lautet:

**M1** On-Board-Diagnose-Verfahren eines Kraftfahrzeugsystems, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist,

**gekennzeichnet durch**

**M2'** Senden von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, durch die mehreren Steuergeräte (11 bis 14) zu einem von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedenen Diagnosesteuergerät (15) und

**M3'** ausschließlich zentrales Durchführen einer Fehlerdiagnose für die mehreren Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten durch das von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedene Diagnosesteuergerät (15),

**M4** wobei die Fehlerdiagnose in einem eigens dafür vorgesehenen Diagnosenetzwerk des Kraftfahrzeugsystems durchgeführt wird.

Der mit Gliederungspunkten versehene Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 lautet:

**M1** On-Board-Diagnose-Verfahren eines Kraftfahrzeugsystems, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist,

**gekennzeichnet durch**

**M2'** Senden von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, durch die mehreren Steuergeräte (11 bis 14) zu einem von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedenen Diagnosesteuergerät (15) und

**M3'** ausschließlich zentrales Durchführen einer Fehlerdiagnose für die mehreren Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten durch das von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14) verschiedene Diagnosesteuergerät (15),

**M4** wobei die Fehlerdiagnose in einem eigens dafür vorgesehenen Diagnosenetzwerk des Kraftfahrzeugsystems durchgeführt wird

**M4a** und das Diagnosenetzwerk selbst betrifft.

Der mit Gliederungspunkten versehene nebengeordnete Patentanspruch 3 gemäß Hilfsantrag 3 lautet:

**N1'** Kraftfahrzeugsystem, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (11 bis 14) aufweist, mit mehreren On-Board-Diagnose-Vorrichtungen, die jeweils

**N2** eine Aufnahmeeinrichtung, die mit dem Kraftfahrzeugsystem verbindbar ist, zur Aufnahme von ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, von den mehreren Steuergeräten (11 bis 14),

**N3'** und eine Recheneinrichtung, die an die Aufnahmeeinrichtung angeschlossen ist, zum ausschließlich zentralen Durchführen einer Fehlerdiagnose für Steuergeräte und Komponenten des Kraftfahrzeugsystems auf der Grundlage der Zustandsdaten aufweisen,

**N4** wobei jede der On-Board-Diagnose-Vorrichtungen (15) für eine Gruppe von Steuergeräten (11 bis 14) zentral zur Fehlerdiagnose zuständig ist

**N5** und wobei die Fehlerdiagnose in einem eigens dafür vorgesehenen Diagnosenetzwerk des Kraftfahrzeugsystems durchgeführt wird

**N5a** und das Diagnosenetzwerk selbst betrifft.

Wegen des Wortlauts des Unteranspruchs 2 und der weiteren Einzelheiten wird auf die Akten verwiesen.

## II

1. Da die Einspruchsfrist im vorliegenden Verfahren nach dem 1. Januar 2002 zu laufen begonnen hat und der Einspruch vor dem 1. Juli 2006 eingelegt worden ist, ist das Bundespatentgericht für die Entscheidung gemäß § 147 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 PatG in der bis einschließlich 30. Juni 2006 gültigen Fassung weiterhin zuständig (vgl. BGH GRUR 2007, 862 ff. - Informationsübermittlungsverfahren II; BPatG GRUR 2007, 449 f. - Rundsteckverbinder).

2. Der form- und fristgerecht erhobene Einspruch ist zulässig, da zumindest der Einwand der mangelnden Ausführbarkeit von der Einsprechenden ausreichend substantiiert begründet wurde. Die Zulässigkeit ist im Übrigen von der Patentinhaberin nicht bestritten worden.

3. Der Einspruch ist auch begründet. Denn nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung erweisen sich die Gegenstände der erteilten Patentansprüche 1, 2 und 9 und des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 aufgrund mangelnder Neuheit und die Gegenstände der Patentansprüche 1 gemäß den Hilfsanträgen 2 und 3 aufgrund mangelnder erfinderischer Tätigkeit als nicht patentfähig.

4. Das Streitpatent betrifft ein On-Board-Diagnoseverfahren eines Kraftfahrzeugsystems das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte aufweist. Ferner betrifft das Streitpatent eine entsprechende On-Board-Diagnosevorrichtung und ein Kraftfahrzeugsystem.

Wie in der Streitpatentschrift weiter ausgeführt ist, werde die Fehlerdiagnose von Steuergeräten und den damit gesteuerten Komponenten eines Kraftfahrzeugs vielfach ausschließlich mittels Eigendiagnose durch das Steuergerät selbst durchgeführt. Dies bedeute, dass die Diagnose nur auf das Steuergerät mit den jeweils gesteuerten Komponenten beschränkt ist. Falls durch die Eigendiagnose ein Fehler ermittelt wird, werde eine Fehlermeldung in dem Steuergerät abgespeichert. In einer Werkstatt werde dann mit Hilfe eines Werkstatttesters die Fehlermeldung abgerufen. Da die Eigendiagnose nur jeweils ein Steuergerät bzw. dessen gesteuerte Komponenten betrifft, könnten damit keine systemübergreifenden Fehler detektiert werden. Da jedoch immer mehr Steuergeräte in Kraftfahrzeugen verbaut würden, die gegebenenfalls miteinander vernetzt sind, sei es zunehmend von Bedeutung, auch eine Fehlerdiagnose in diesen vernetzten Systemen vornehmen zu können (vgl. Absatz [0002] der Streitpatentschrift).

Die Schwierigkeit einer systemübergreifenden Fehlerdiagnose besteht daher darin, dass die Steuergeräte und gesteuerten Komponenten in der Regel von verschiedenen Herstellern stammen, und daher unterschiedliche Realisierungen bzw. Interpretationen von Spezifikationen erfolgen können (vgl. Absatz [0003] der Streitpatentschrift).

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht somit darin, ein vereinfachtes On-Board-Diagnoseverfahren sowie eine entsprechende vereinfachte On-Board-Diagnosevorrichtung vorzuschlagen (vgl. Absatz [0007] der Streitpatentschrift).

**5. Die erteilten Patentansprüche 1 bis 9 sind zulässig.**

Der erteilte Patentanspruch 1 geht auf den ursprünglichen Patentanspruch 1 zurück.

Der erteilte Patentanspruch 2 geht auf den ursprünglichen Patentanspruch 4 zurück.

Die erteilten Unteransprüche 3 bis 9 gehen auf die ursprünglichen Unteransprüche 2, 3 und 5 bis 9 zurück.

Auch die Patentansprüche 1 bis 10 gemäß Hilfsantrag 1 und die Patentansprüche 1 bis 3 gemäß den Hilfsanträgen 2 und 3 sind zulässig und erweitern den Schutzbereich des Streitpatents nicht.

Die in den Patentansprüchen 1 und 2 gemäß Hilfsantrag 1 vorgenommenen Präzisierungen ergeben inhaltlich keinen Unterschied zu den erteilten Patentansprüchen 1 und 2.

Die Patentansprüche 3 bis 10 gemäß Hilfsantrag 1 gehen auf die erteilten Patentansprüche 3 bis 9 zurück, wobei der erteilte Patentanspruch 4 neu auch als Vorrichtungsanspruch formuliert wurde.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 geht auf die erteilten Patentansprüche 1 und 4 zurück.

Der Patentanspruch 2 gemäß Hilfsantrag 2 geht auf den erteilten Patentanspruch 3 zurück.

Der Patentanspruch 3 gemäß Hilfsantrag 2 geht auf die erteilten Patentansprüche 2, 4 und 9 zurück.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 geht auf die erteilten Patentansprüche 1 und 4 und die Beschreibung Absatz [0024] zurück.

Der Patentanspruch 2 gemäß Hilfsantrag 3 geht auf den erteilten Patentanspruch 3 zurück.

Der Patentanspruch 3 gemäß Hilfsantrag 3 geht auf die erteilten Patentansprüche 2, 4 und 9 und die Beschreibung Absatz [0024] zurück.

**6.** Die Erfindung ist in der Anmeldung so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann, hier ein mit der Entwicklung von Diagnosevorrichtungen für Kraftfahrzeuge befasster berufserfahrener Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugbau und Messtechnik, sie ausführen kann (§ 34 Abs. 4 PatG).

Die Einsprechende macht geltend, dass aus der Streitpatentschrift nicht hervorgehe, wie aus den Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten, eine Fehlerdiagnose zentral durchgeführt werden soll. Aus den Absätzen [0021] und [0022] der Beschreibung der Streitpatentschrift geht jedoch hervor, dass es sich bei diesen Zustandsdaten um Rohdaten handelt, die hinsichtlich einer Fehlerdiagnose noch nicht verarbeitet wurden. Gemäß der Beschreibung wird mit diesen Daten im Diagnosesteuergerät zentral eine modellbasierte Diagnose durchgeführt. Die Einzelheiten der Durchführung der Diagnose werden nicht beansprucht und sind dem Fachmann aber aufgrund seines Fachwissens geläufig.

7. Der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 ist nicht neu gegenüber dem Stand der Technik nach der Druckschrift **E4**.

So ist aus der Druckschrift **E4** (vgl. Spalte 1, Zeilen 3 bis 14) ein On-Board-Diagnose-Verfahren (Fehlerdiagnoseeinrichtung) eines Kraftfahrzeugsystems (vgl. Spalte 1, Zeile 13, Kraftfahrzeug) bekannt, das mehrere miteinander vernetzte Steuergeräte (vgl. die Figur 1 mit Beschreibung, Rechneinheiten R1 bis Rn) aufweist (= Merkmal **M1**).

Bei diesem Verfahren werden ausschließlich Zustandsdaten, die keine Diagnoseinformation enthalten in Form von primären, direkt messbaren, und sekundären, direkt auf den entsprechenden Komponentenfehler hinweisenden, Prozeßgrößen (vgl. Spalte 3, Zeilen 19 bis 23) durch die mehreren Steuergeräte (R1 bis Rn) bereitgestellt (= Merkmal **M2**) und auf der Grundlage dieser Zustandsdaten zentral (vgl. die Figur 1 mit Beschreibung), mit dem Diagnosemodul D als zentraler Bestandteil der Fehlerdiagnoseeinrichtung (siehe Spalte 4, Zeilen 40-49), eine Fehlerdiagnose für Steuergeräte (R1 bis Rn) und Komponenten (Komponenten K1 bis K4, Komponentenfehler) des Kraftfahrzeugsystems durchgeführt (= Merkmal **M3**).

Damit sind jedoch bereits alle Merkmale des Gegenstands gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 aus der Druckschrift **E4** bekannt.

Der Gegenstand des auf eine On-Board-Diagnose-Vorrichtung eines Kraftfahrzeugsystems gerichteten erteilten Nebenanspruchs 2 stellt inhaltlich eine reine Wiederholung des Gegenstands des erteilten Patentanspruchs 1 dar und ist somit aus den zu diesem genannten Gründen ebenfalls nicht neu gegenüber dem aus der Druckschrift **E4** bekannten Stand der Technik.

Gleiches gilt für den Gegenstand des erteilten Nebenanspruchs 9, der lediglich ein Kraftfahrzeugsystem mit einer reinen Aggregation von den aus der Druckschrift **E4** bekannten On-Board-Diagnose-Vorrichtungen betrifft.

8. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 stellt inhaltlich eine reine Wiederholung des Gegenstands gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 dar. Er ist somit aus den oben genannten Gründen ebenfalls nicht neu gegenüber dem aus der Druckschrift **E4** bekannten Stand der Technik, wobei hier (vgl. die Figur 1 mit Beschreibung) die Zustandsdaten ebenfalls zu dem Diagnosegerät (Diagnosemodul D), das von den mehreren Steuergeräten (Rechnereinheiten R1 bis Rn) verschieden ist, gesendet werden und ausschließlich in diesem die Fehlerdiagnose zentral durchgeführt wird, wie in den Merkmalen **M2'** und **M3'** präzisiert wurde.

9. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 2 unterscheidet sich vom Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 durch das zusätzliche Merkmal **M4**, wonach die Fehlerdiagnose in einem eigens dafür vorgesehenen Diagnosenetzwerk des Kraftfahrzeugsystems durchgeführt wird.

Darüber hinaus weist der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 noch das Merkmal **M4a** auf, wonach die Fehlerdiagnose das Diagnosenetzwerk selbst betrifft.

Die Merkmale des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 2 sind somit auch im enger gefassten Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 enthalten. Nachdem letzterer, wie aus den nachfolgenden Ausführungen hervorgeht, nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, trifft dies auch für den Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 zu.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 beruht im Hinblick auf den Stand der Technik nach der Druckschrift **E4** nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns.

Ein On-Board-Diagnose-Verfahren eines Kraftfahrzeugsystems, das die Merkmale **M1**, **M2'** und **M3'** des Gegenstands des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 aufweist, ist, wie oben ausgeführt, aus der Druckschrift **E4** (a. a. O.) bekannt.

Da das aus der Druckschrift **E4** bekannte Diagnoseverfahren der Betriebsicherheit des Kraftfahrzeugs dient, ist der Fachmann bestrebt, dieses ebenfalls möglichst betriebssicher auszugestalten. Er wird deshalb die Fehlerdiagnose nicht im bereits vorhandenen und eventuell mit Fehlern behafteten Netzwerk des Kraftfahrzeugs vorsehen, sondern zur Erhöhung der Betriebsicherheit für die Fehlerdiagnose ein vom Kraftfahrzeugsystem unabhängiges weiteres Netzwerk vorsehen und damit die Fehlerdiagnose in einem eigens dafür vorgesehenen Diagnosenetzwerk des Kraftfahrzeugsystems durchführen (= Merkmal **M4**).

Da jedoch auch dieses weitere Netzwerk Fehler aufweisen kann, wie der Fachmann aus seiner Erfahrung weiß, wird er zur Sicherheit und um eine alle Bauteile umfassende Fehlerdiagnose zu erreichen, der Vollständigkeit halber auch eine Fehlerdiagnose die das Diagnosenetzwerk selbst betrifft vorsehen (= Merkmal **M4a**).

Damit gelangt der Fachmann ausgehend vom Stand der Technik gemäß der Druckschrift **E4** unter Anwendung seines Fachwissens und seiner Erfahrungen in naheliegender Weise und ohne erfinderisch tätig werden zu müssen zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3.

**10.** Die Patentinhaberin 2 hat beantragt, das Patent in vollem Umfang aufrechtzuerhalten, hilfsweise mit den Patentansprüchen 1 bis 10 gemäß Hilfsantrag 1, weiter hilfsweise mit den Patentansprüchen 1 bis 3 gemäß den Hilfsanträgen 2 und 3. Dass sie daneben auch eine Aufrechterhaltung des Streitpatents im Umfang der erteilten Unteransprüche 3 bis 8 begehrt, hat sie weder ausdrücklich noch stillschweigend zu erkennen gegeben, noch hat sie geltend gemacht, dass diese Ansprüche patentbegründende Maßnahmen enthielten. Darüber hinaus lassen die Unter- und Nebenansprüche nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 keine patentbegrün-

denden Merkmale erkennen, was die Patentinhaberin im Übrigen auch nicht geltend gemacht hat (vgl. dazu BGH GRUR 2007, 862 ff. - Informationsübermittlungsverfahren II in Fortführung von BGH GRUR 1997, 120 ff. - elektrisches Speicherheizgerät).

Dr. Winterfeldt

Baumgärtner

Dr. Morawek

Dr. Müller

Pü