



BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 28/09

(Aktenzeichen)

Verkündet am
30. März 2011

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 41 12 738

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 30. März 2011 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Univ. Höppler und die Richter Dipl.-Phys. Dr. Hartung, Schwarz und Dipl.-Phys. Dipl.-Wirt.-Phys. Maile

beschlossen:

Der Beschluss der Patentabteilung 34 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 10. Januar 2006 wird aufgehoben.

Das Patent 41 12 738 wird widerrufen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 34 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat mit Beschluss vom 10. Januar 2006 auf die Einsprüche der Einsprechenden W... sowie der weiteren Einsprechenden, jedoch nicht mehr am Beschwerdeverfahren beteiligten Fa. C... AG aus H... das Patent 41 12 738 mit der Bezeichnung

Vorrichtung und Verfahren zur Steuerung und/oder Regelung von Kraftfahrzeugsystemen

dessen Erteilung am 31. Oktober 2001 veröffentlicht worden ist, beschränkt mit den Patentansprüchen 1 bis 3 vom 26./29. Mai 2004 (identisch mit dem Anspruch 1 vom 17./24. April 2003 sowie den erteilten Ansprüchen 2 und 3) sowie der Beschreibung und der Zeichnung laut erteiltem Patent aufrechterhalten. Zur Begründung ist ausgeführt, dass das Patent in der geänderten Fassung gegen-

über dem von den Einsprechenden angegebenen druckschriftlichen Stand der Technik, nämlich den Druckschriften

- E 1:** DE 36 37 405 C1
- E 2:** US 4 010 354
- E 3:** WO 90/12 474 A1
- E 4:** US 4 911 217
- E 5:** EP 0 389 406 A 2
- E 6:** DE 33 23 807 A1

sowie gegenüber den weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften

- E 7:** DE 30 16 338 A1
- E 8:** DE 37 32 348 C2
- E 9:** DE 25 23 488 B2
- E 10:** DE 19 46 627 B
- E 11:** DE 39 33 434 A1
- E 12:** DE 38 23 303 A1
- E 13:** DE 36 00 260 A1
- E 14:** DE 33 22 167 A1
- E 15:** DE 35 16 399 A1
- E 16:** DE 37 09 981 C3

neu und erfinderisch sei.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden, mit der sie im Wesentlichen geltend macht, der Anspruch 1 sei für den Fachmann aufgrund einer Kombination der E1 oder E 6 mit E 3 oder E 4 nahegelegt. Das Gleiche gelte auch für die unabhängigen Ansprüche 2 und 3, die keine zusätzlichen technischen Merkmale aufwiesen.

Darüber hinaus hat sie sich zur Stützung ihrer Ansicht auch auf die mit Schriftsatz vom 13. Juli 2010 neu eingeführte nachveröffentlichte Patentschrift

E 17: DE 41 00 472 C1

einer älteren Anmeldung gestützt.

Die Patentinhaberin hat in der mündlichen Verhandlung vom 30. März 2011 neue Patentansprüche 1 und 2 eingereicht. Diese lauten, unter Hinzunahme einer Merkmalsgliederung gemäß Hauptantrag (Änderungen zur im Einspruch aufrechterhaltenen Fassung unterstrichen bzw. gestrichen):

1. Vorrichtung zur Steuerung und/oder Regelung eines Kraftfahrzeugsystems (M1), das von den Eigenschaften der Kraftfahrzeugreifen abhängt (M2), mit einem im Kraftfahrzeug vorhandenen elektronischen Steuergerät zur Steuerung und/oder Regelung von Fahrzeugkomponenten (M3), an das Daten mittels eines elektromagnetischen Übertragungssystem weitergegeben werden (M3.1), die zur Steuerung und/oder Regelung ~~des Kraftfahrzeugsystems~~ der Fahrzeugkomponenten ausgewertet werden (M3.2),

dadurch gekennzeichnet, dass

an wenigstens einem Kraftfahrzeugreifen (2) ein Datenträger (3) vorgesehen ist, der die Daten enthält (M4), und dass die Daten die Eigenschaften des Kraftfahrzeugreifens (2) und dabei zumindest die Dimension des Kraftfahrzeugreifens (2) spezifizieren (M5).

2. Kraftfahrzeugreifen (2) mit einem Datenträger (3), der Daten enthält, die die Eigenschaften des Kraftfahrzeugreifens (2) und

dabei zumindest die Dimension des Kraftfahrzeugreifens (2) spezifizieren und die an ein im Kraftfahrzeug vorhandenes Steuerges-
rät (4) zur Steuerung und/oder Regelung von Fahrzeugkompo-
nenten weitergegeben und ausgewertet werden können.

Hilfsweise verteidigt die Patentinhaberin ihr Patent lediglich im Umfang des vor-
stehenden Anspruchs 1.

Die Einsprechende, die entsprechend vorheriger Ankündigung an der mündlichen
Verhandlung nicht teilgenommen hat, hat schriftsätzlich beantragt,

den Beschluss der Patentabteilung 34 des Deutschen Patent- und
Markenamtes vom 10. Januar 2006 aufzuheben und das Patent
41 12 738 zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

unter teilweiser Zurückweisung der Beschwerde das Patent
41 12 738 mit den folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuer-
halten:

- neue Patentansprüche 1 und 2 in der in der mündlichen Ver-
handlung vom 30. März 2011 überreichten neuen Fassung
- Beschreibung und Zeichnung laut erteiltem Patent.

Hilfsweise beantragt sie,

unter teilweiser Zurückweisung der Beschwerde das Patent
41 12 738 mit dem neuen Patentanspruch 1 in der in der mündli-
chen Verhandlung vom 30. März 2011 überreichten neuen Fas-

sung sowie mit der Beschreibung und Zeichnung laut erteiltem Patent beschränkt aufrechtzuerhalten.

Sie tritt dem Vortrag der Einsprechenden im Einzelnen entgegen und erachtet das angegriffene Patent gegenüber dem von der Einsprechenden angegebenen Stand der Technik für erfinderisch.

In der mündlichen Verhandlung hat die Beschwerdegegnerin ihren Standpunkt aufrechterhalten und vertieft.

Die Patentinhaberin hat im Einspruchsverfahren die Teilung des Patents erklärt. Der abgetrennte Teil wird beim Deutschen Patent- und Markenamt unter dem Aktenzeichen P 41 43 693.6 geführt; die Anmeldung ist dort noch anhängig. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache Erfolg. Nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung ist das Patent 41 12 738 in der nach Haupt- und Hilfsantrag verteidigten Fassung zu widerrufen, weil der Gegenstand des gleichlautenden Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruht.

1.) Der vorliegende Einspruch ist zulässig.

Die - von der Patentinhaberin nicht angegriffene - Zulässigkeit des Einspruchs ist auch im Beschwerdeverfahren von Amts wegen zu überprüfen (vgl. *BGH BIPMZ 1972, 173, Leitsatz b*) - „Sortiergerät“). Im vorliegenden Fall bestehen gegen die Zulässigkeit des Einspruchs keine Bedenken, denn beide Einsprechende haben den zulässigen Widerrufsgrund der fehlenden Patentfähigkeit genannt und jeweils

den erforderlichen Zusammenhang zwischen sämtlichen Merkmalen des erteilten Patentanspruchs 1 des Streitpatents sowie dem jeweils genannten Stand der Technik unter Einbeziehung des fachmännischen Wissens und Könnens hergestellt. So geht beispielsweise die jetzige Beschwerdeführerin von einer vollständigen Merkmalsgliederung des erteilten Patentanspruchs 1 aus und legt dar, wo sie jedes dieser Merkmale beispielsweise in der Druckschrift E1 verwirklicht sieht.

2.) Das angegriffene Streitpatent geht von bekannten Kraftfahrzeugsystemen aus, die Komponenten regeln oder steuern bzw. Fahrzeugdaten überwachen und/oder zur Anzeige bringen, welche teilweise von den Eigenschaften der Kraftfahrzeugreifen beeinflusst werden. Hierzu wird beispielsweise die Antriebsschlupfregelung genannt, welche eine Kennlinie verwendet, die den Schlupf abhängig vom Drehmoment der Kraftfahrzeugräder darstellt. Diese Kennlinie ist vom Material, dem Profil, dem Reibwert und der Dimension (bestimmt durch die Breite, das Querschnittsverhältnis und den Felgendurchmesser) der Kraftfahrzeugreifen abhängig. Bekannte Systeme sind aber in nachteiliger Weise jeweils nur für einen bestimmten Kraftfahrzeugreifentyp optimal abgestimmt, was dazu führt, dass bei der Verwendung eines Reifentyps mit anderen Eigenschaften bei diesen Systemen in nachteiliger Weise Kompromisse einzugehen sind (*vgl. Streitpatent, Abs. [0002] und [0003]*).

Vor diesem Hintergrund liegt den geltenden Ansprüchen nach Haupt- bzw. Hilfsantrag als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung zur Steuerung und/oder Regelung eines Kraftfahrzeugssystems, welche bzw. welches auch bei einem Wechsel des Kraftfahrzeugreifentyps die optimalen Funktionen der Systeme zur Steuerung, Regelung, Überwachung oder Anzeige in Kraftfahrzeugen gewährleistet, die von den Eigenschaften der Kraftfahrzeugreifen direkt oder indirekt beeinflusst werden (*vgl. sinngemäß Streitpatent, Abs. [0008]*). Weiter ist es nach geltendem Hauptantrag auch Aufgabe, den zugehörigen Kraftfahrzeugreifen anzugeben.

Die Aufgabe wird bezüglich der Vorrichtung zur Steuerung und/oder Regelung eines Kraftfahrzeugsystems durch den jeweils gleichlautenden Anspruch 1 gemäß Haupt- und Hilfsantrag gelöst. Hierbei ist wesentlich, dass an wenigstens einem Kraftfahrzeugreifen ein Datenträger vorgesehen ist, der Daten enthält, welche seine Eigenschaften - hierunter fällt zumindest die Dimension des Kraftfahrzeugreifens - spezifizieren. Im Fahrzeug ist ein elektronisches Steuergerät als Bestandteil eines Kraftfahrzeugsystems vorhanden. Die entsprechenden Daten des Kraftfahrzeugreifens werden über ein elektromagnetisches Übertragungssystem an das Steuergerät weitergegeben und zur Steuerung und/oder Regelung des Kraftfahrzeugsystems ausgewertet. Somit ist das Steuergerät in der Lage, das entsprechende Kraftfahrzeugsystem reifenabhängig zu steuern und/oder zu regeln.

3.) Die Frage der Zulässigkeit der geltenden Ansprüche nach Haupt- und Hilfsantrag kann dahinstehen, denn der Gegenstand des mit Haupt- und Hilfsantrag verteidigten, gleichlautenden Patentanspruchs 1 beruht nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns (vgl. BGH, GRUR 1991, 120, 121 li. Sp. Abs. 3 - „elastische Bandage“), hier ein auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugentwicklung tätiger, berufserfahrener Diplomingenieur der Elektrotechnik mit Fachhochschulabschluss.

Denn Druckschrift E1 offenbart eine Vorrichtung zur Steuerung und/oder Regelung eines Kraftfahrzeugsystems (ABS- bzw. ASR-Systeme), das von den Eigenschaften der Kraftfahrzeugreifen abhängt (vgl. E1, Spalte 1, Zeilen 35 bis 41, „Verschiedene Regelsysteme [...] sind von der Beschaffenheit der angetriebenen bzw. zu bremsenden Räder abhängig“, **M1** und **M2**), mit einem im Kraftfahrzeug zwangsläufig vorhandenen elektronischen Steuergerät zur Steuerung und/oder Regelung von Fahrzeugkomponenten (vgl. E1, Anspruch 5, Auswerteschaltung mit einem Schwellwertschalter, **M3**), an das Daten - im Falle der E1 binäre Daten in Form einer 1 oder 0, je nachdem, ob ein Gleitschutzmittel bzw. eine Anfahrhilfe anliegt oder nicht - mittels eines elektromagnetischen Übertragungssystem weiter-

gegeben werden (vgl. E1, Anspruch 3, Hinweis auf magnetfeldempfindlichen Sensor, **M3.1**). Dabei werden die Daten zur Steuerung und/oder Regelung der Fahrzeugkomponenten ausgewertet (**M3.2**), wobei an wenigstens einem Kraftfahrzeugreifen ein Datenträger der die Daten enthält vorgesehen ist, im Falle der Druckschrift E1 die entsprechende Anfahrhilfe mit Stahleinlagen (**M4**).

Zwar sind die Ansprüche der E1 auf die Verwendung von Gleitschutzmittel beschränkt, jedoch enthält die allgemeine technische Lehre der E1 einen Hinweis auf die Abhängigkeit verschiedener Regelsysteme von der Beschaffenheit der Räder und damit selbstverständlich auch die für die Reibwerte wesentliche Dimension der Reifen (vgl. E1, Sp. 1, Zeilen 35 bis 38). Der Fachmann wird aufgrund dieses Hinweises Überlegungen zu einer entsprechenden Weiterbildung der technischen Lehre anstellen und ist daher u. a. schon aus Sicherheitsaspekten veranlasst, die in Druckschrift E1 geschützte Vorrichtung auf eine verbesserte Steuerung und/oder Regelung des Kraftfahrzeugsystems zumindest unter Berücksichtigung der Dimension des Kraftfahrzeugreifens zu erweitern.

Dabei wird er, wenn entsprechend der Lehre der E1 das entsprechende Steuerungssystem von der Beschaffenheit und damit auch von den Dimensionen des Kraftfahrzeugreifens abhängt, selbstredend diese Informationen in Form von Daten auch an nicht mit Gleitschutzmittel bestückten Reifen auslesbar vorsehen und entsprechend abspeichern. Diese Vorgehensweise ist dem Fachmann insbesondere deswegen nahegelegt, weil er aus der Druckschrift E3 entsprechende Reifen mit integrierten, elektromagnetischen auslesbaren, passiven Transpondern als Datenträger kennt, wobei der dortige Datenträger mit beliebigen statischen Daten, somit auch mit den vom Steuergerät benötigten Angaben zur Reifendimension, beschreibbar ist (vgl. E3, Seite 3, 4. Abs., letzter Satz, "The signal may contain any combination of static [...] data, such as the identification number of the tire ..."). Der aus der E3 bekannte Datenträger wird in Übereinstimmung mit der Lehre des Streitpatents bereits beim Hersteller des Kraftfahrzeugreifens in den Kraftfahrzeugreifen integriert (vgl. hierzu auch Streitpatentschrift, Sp. 2, Zeilen 21 bis 23) und ist ebenfalls in Übereinstimmung mit der Lehre des Streitpatents bei einem bewegten Fahrzeug einsetzbar (vgl. E3, Abstract, letzter Satz) (**M5**).

Somit gelangt der Fachmann in naheliegender Weise in Kenntnis der Druckschriften E1 und E3 zum Gegenstand des nach Haupt- und Hilfsantrags gleichlautenden Anspruchs 1. Der nach Haupt- und Hilfsantrag verteidigte Anspruch 1 ist daher nicht rechtsbeständig.

4.) Mit dem Anspruch 1 nach Hauptantrag fällt auch der nebengeordnete Anspruch 2, da auf diesen kein eigenständiges Patentbegehren gerichtet ist (vgl. BGH GRUR 2007, 862 Leitsatz - „Informationsübermittlungsverfahren II“).

5.) Bei dieser Sachlage war der Beschwerde der Einsprechenden stattzugeben und das Patent 41 12 738 in vollen Umfang zu widerrufen.

Höppler

Dr. Hartung

Schwarz

Maile

CI