



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 1/15

Verkündet am
13. Juni 2016

...

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2007 020 232.8

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juni 2016 unter Mitwirkung des Richters Dr.-Ing. Scholz als Vorsitzender, der Richterin Kirschneck sowie der Richter Dipl.-Ing. J. Müller und Dipl.-Ing. Matter

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Prüfungsstelle für Klasse B 60 L – hat die am 23. April 2007 eingereichte Anmeldung am Ende der Anhörung vom 10. September 2014 zurückgewiesen. In der schriftlichen Begründung vom 29. Oktober 2014 ist ausgeführt, die jeweiligen Gegenstände der Patentansprüche 1 gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 und 2 beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und die Gegenstände der nebengeordneten Patentansprüche 9 sowie 14 gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen seien nicht neu und damit nicht patentfähig (§ 1 Abs. 1 PatG i. V. m. § 4 bzw. § 3 PatG).

Die Erfindung trägt die Bezeichnung

„Energieversorgungssystem und Verfahren zum Versorgen eines Fahrzeugs mit Energie“.

Die Beschwerde der Anmelderin vom 1. Dezember 2014 richtet sich gegen den Beschluss über die Zurückweisung der Anmeldung. Sie beantragt:

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 L des Deutschen Patent- und Markenamts vom 10. September 2014 aufzuheben und das nachgesuchte Patent aufgrund folgender Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 18 gemäß Hauptantrag vom 28. Januar 2015, Beschreibung, Seiten 1 und 4 bis 20 vom Anmeldetag 23. April 2007, Seite 2 vom 28. Januar 2015, Seiten 3 und 3a vom 10. Mai 2016, 3 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 4, vom Anmeldetag 23. April 2007,

sowie die Zusammenfassung vom 28. Januar 2015,

hilfsweise,

Patentansprüche 1 bis 18 gemäß Hilfsantrag 1 vom 28. Januar 2015,

Patentansprüche 1 bis 18 gemäß Hilfsantrag 2 vom 10. Mai 2016,

übrige Unterlagen zu den Hilfsanträgen wie zum Hauptantrag.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag vom 28. Januar 2015 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- a₀ Energieversorgungssystem für ein Fahrzeug,
 - a₁ das eine elektrische Systemanordnung (12) aufweist, die zum Aufnehmen und Ausgeben von elektrischer Energie ausgebildet ist,
wobei das Energieversorgungssystem (10) umfasst:
- b₁ eine Anzahl von Energiespeichereinheiten (16, 18, 20), wobei jede der Einheiten in der Lage ist,
 - b₂ elektrische Energie aufzunehmen und zu speichern und
 - b₃ weiter in der Lage ist, elektrische Energie abzugeben;
- c₁ einen mit einer ersten und einer zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) und der elektrischen Systemanordnung (12) verbundenen elektrischen Wandler (14) mit
 - c₂ je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36)
 - c₃ zum selektiven Schalten mit einer Frequenz im MHz-Bereich
 - c₄ in Reihe zwischen den Anschlüssen der elektrischen Systemanordnung (12)
 - c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern (30, 32 und 34, 36) über je eine Induktivität (38, 40) mit der Energiespeichereinheit (16, 18),
- d₁ wobei die erste und die zweite Energiespeichereinheit (16, 18) in einem elektrischen Schaltkreis so mit dem Wandler (14) verbunden sind,
 - d₂ dass die erste und die zweite Energiespeichereinheit (16, 18) parallel zueinander
 - d₃ und zu dem Wandler (14) geschaltet werden können,
- e₁ wobei der Wandler (14) die Funktion hat, Energie von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) aufzunehmen und
- e₂ einen im Wesentlichen gleichzeitigen Transfer der von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) erhaltenen unterschiedli-

- chen Energieanteile zu der elektrischen Systemanordnung (12) zu vereinfachen, und
- f₁ ein mit dem Wandler (14) in Verbindung stehendes Steuersystem (22),
 - f₂ das mindestens eine Steuereinrichtung (46) umfasst, wobei das Steuersystem (22) so ausgebildet ist,
 - f₃ dass es Informationen ermittelt, die sich auf jeweils mindestens ein Betriebsmerkmal der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) beziehen,
 - f₄ und dass es die von der ersten und von der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) jeweils übertragenen Energieanteile mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal unabhängig voneinander steuert.

Der Patentanspruch 9 gemäß Hauptantrag vom 28. Januar 2015 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- g₀ Fahrzeug,
- g₁ das mindestens einen mit einem elektrischen Bus (24) verbundenen elektrischen Verbraucher (26) aufweist,
- a'₀ ausgestaltet mit einem Energieversorgungssystem (10) umfassend:
- b₄ eine Anzahl von Batteriemodulen (16, 18),
- b₅ wobei jedes der Batteriemodule (16, 18) mindestens eine Batteriezelle (19) umfasst, und
- c'₁ einen mit dem elektrischen Bus (24) und den Batteriemodulen (16, 18) verbundenen elektrischen Wandler (14),
- e₃ wobei der Wandler (14) die Funktion hat, unterschiedliche Energieanteile von jedem der Batteriemodule (16, 18) gleichzeitig zu dem elektrischen Bus (24) zu übertragen; und
- f₁ ein mit dem Wandler (14) in Verbindung stehendes Steuersystem (22),
- f₂ das mindestens eine Steuereinrichtung (46) umfasst, wobei das Steuersystem (22) so ausgebildet ist,
- f'₃ dass es sich auf jeweils mindestens ein Betriebsmerkmal jedes Batteriemoduls (16, 18) beziehende Informationen ermittelt

f₄ und dass es die von jedem der Batteriemodule (16, 18) jeweils übertragenen Energieanteile mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal selbständig steuert.

Der Patentanspruch 14 gemäß Hauptantrag vom 28. Januar 2015 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- h₀ Verfahren zum Versorgen eines Fahrzeugs mit Energie, wobei das Fahrzeug
- b₆ erste und zweite Energiespeichereinheiten (16, 18),
c₁ welche mit einem Wandler (14) verbunden sind, und
- a₁ eine zum Aufnehmen und Abgeben elektrischer Energie ausgelegte elektrische Systemanordnung aufweist, wobei das Verfahren umfasst:
- f₃ Überwachen von mindestens jeweils einem Betriebsmerkmal der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18);
- e₂ gleichzeitiger Energietransfer von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) über den Wandler (14) zu der elektrischen Systemanordnung (12)
- e₃ zu jeweils unterschiedlichen Anteilen;
- f₄ selbständiges Steuern des jeweiligen Energietransfers sowohl von der ersten als auch von der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 vom 28. Januar 2015 ist gegenüber dem Hauptantrag nicht geändert.

Der Patentanspruch 9 gemäß Hilfsantrag 1 vom 28. Januar 2015 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- g₀ Fahrzeug,
- g₁ das mindestens einen mit einem elektrischen Bus (24) verbundenen elektrischen Verbraucher (26) aufweist,
- a₀ ausgestaltet mit einem Energieversorgungssystem (10) umfassend:
- b₄ eine Anzahl von Batteriemodulen (16, 18),

- b₅ wobei jedes der Batteriemodule (16, 18) mindestens eine Batteriezelle (19) umfasst, und
- c'₁ einen mit dem elektrischen Bus (24) und den Batteriemodulen (16, 18) verbundenen elektrischen Wandler (14),
- c₂ mit je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36)
 - c₄ in Reihe zwischen den Anschlüssen der elektrischen Systemanordnung (12)
 - c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern (30, 32 und 34, 36) über je eine Induktivität (38, 40) mit der Energiespeichereinheit (16, 18),
- e₃ wobei der Wandler (14) die Funktion hat, unterschiedliche Energieanteile von jedem der Batteriemodule (16, 18) gleichzeitig zu dem elektrischen Bus (24) zu übertragen; und
- f₁ ein mit dem Wandler (14) in Verbindung stehendes Steuersystem (22),
 - f₂ das mindestens eine Steuereinrichtung (46) umfasst, wobei das Steuersystem (22) so ausgebildet ist,
 - f'₃ dass es sich auf jeweils mindestens ein Betriebsmerkmal jedes Batteriemoduls (16, 18) beziehende Informationen ermittelt
 - f'₄ und dass es die von jedem der Batteriemodule (16, 18) jeweils übertragenen Energieanteile mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal selbständig steuert.

Der Patentanspruch 14 gemäß Hilfsantrag 1 vom 28. Januar 2015 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- h₀ Verfahren zum Versorgen eines Fahrzeugs mit Energie, wobei das Fahrzeug
 - b₆ erste und zweite Energiespeichereinheiten (16, 18),
 - c''₁ welche mit einem Wandler (14) verbunden sind, und
 - a₁ eine zum Aufnehmen und Abgeben elektrischer Energie ausgelegte elektrische Systemanordnung aufweist,wobei das Verfahren umfasst:
 - f''₃ Überwachen von mindestens jeweils einem Betriebsmerkmal der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18);

- e^{‘2} gleichzeitiger Energietransfer von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) über den Wandler (14)
 - c₂ mit je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36)
 - c₄ in Reihe zwischen den Anschlüssen der elektrischen Systemanordnung (12)
 - c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern (30, 32 und 34, 36) über je eine Induktivität (38, 40) mit der Energiespeichereinheit (16, 18),
- e^{‘2} zu der elektrischen Systemanordnung (12)
 - e₄ zu jeweils unterschiedlichen Anteilen;
- f^{‘4} selbständiges Steuern des jeweiligen Energietransfers sowohl von der ersten als auch von der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 vom 10. Mai 2016 ist gegenüber dem Hauptantrag lediglich insofern geändert, dass das Merkmal c₅ folgenden Wortlaut hat:

- c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern (30, 32 und 34, 36) über je eine Induktivität (38, 40),

wobei der Fachmann unmittelbar erkennt, dass es sich bei der Streichung der Passage „mit der Energiespeichereinheit (16, 18)“ um einen offensichtlichen Fehler handelt, den er in Gedanken richtigstellt.

Der Patentanspruch 9 gemäß Hilfsantrag 2 vom 10. Mai 2016 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- g₀ Fahrzeug,
 - g₁ das mindestens einen mit einem elektrischen Bus (24) verbundenen elektrischen Verbraucher (26) aufweist,
- a^{‘0} ausgestaltet mit einem Energieversorgungssystem (10) umfassend:
 - b₄ eine Anzahl von Batteriemodulen (16, 18),
 - b₅ wobei jedes der Batteriemodule (16, 18) mindestens eine Batteriezelle (19) umfasst, und
 - c^{‘1} einen mit dem elektrischen Bus (24) und den Batteriemodulen (16, 18) verbundenen elektrischen Wandler (14),

- c'₂ mit je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36) zum selektiven Schalten
- c₃ mit einer Frequenz im MHz-Bereich
- c₄ in Reihe zwischen den Anschlüssen der elektrischen Systemanordnung (12)
- c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern (30, 32 und 34, 36) über je eine Induktivität (38, 40) mit der Energiespeichereinheit (16, 18),
- e₃ wobei der Wandler (14) die Funktion hat, unterschiedliche Energieanteile von jedem der Batteriemodule (16, 18) gleichzeitig zu dem elektrischen Bus (24) zu übertragen; und
- f₁ ein mit dem Wandler (14) in Verbindung stehendes Steuersystem (22),
- f₂ das mindestens eine Steuereinrichtung (46) umfasst, wobei das Steuersystem (22) so ausgebildet ist,
 - f'₃ dass es sich auf jeweils mindestens ein Betriebsmerkmal jedes Batteriemoduls (16, 18) beziehende Informationen ermittelt
 - f'₄ und dass es die von jedem der Batteriemodule (16, 18) jeweils übertragenen Energieanteile mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal selbständig steuert.

Der Patentanspruch 14 gemäß Hilfsantrag 2 vom 10. Mai 2016 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- h₀ Verfahren zum Versorgen eines Fahrzeugs mit Energie, wobei das Fahrzeug
- b₆ erste und zweite Energiespeichereinheiten (16, 18),
 - c''₁ welche mit einem Wandler (14) verbunden sind, und
- a₁ eine zum Aufnehmen und Abgeben elektrischer Energie ausgelegte elektrische Systemanordnung aufweist, wobei das Verfahren umfasst:
 - f''₃ Überwachen von mindestens jeweils einem Betriebsmerkmal der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18);
 - e''₂ gleichzeitiger Energietransfer von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) über den Wandler (14)

- c_2 mit je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36)
- c''_4 in Reihe
- c''_5 und je einer Induktivität (38, 40)
- c_3 zum selektiven Schalten
- c_4 mit einer Frequenz im MHz-Bereich
- e''_2 zu der elektrischen Systemanordnung (12)
- e_4 zu jeweils unterschiedlichen Anteilen;
- f''_4 selbständiges Steuern des jeweiligen Energietransfers sowohl von der ersten als auch von der zweiten Energiespeichereinheit (16, 18) mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal.

Der Erfindung liegt laut Beschreibungseinleitung die Aufgabe zugrunde, ein Energieversorgungssystem zu schaffen, das man mit Energiespeichereinheiten mit unterschiedlichen Spannungen und Temperaturen betreiben, das Spannungs- und Temperaturabweichungen korrigieren und das weiterhin Energie liefern könne, wenn eine Energiespeichereinheit funktionsunfähig sei; dabei solle eine Energiespeichereinheit während des Betriebs des Fahrzeugs rekonditioniert werden können (seitenübergreifender Absatz von Seite 3 zu Seite 3a der Unterlagen vom 10. Mai 2016).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die statthafte und auch sonst zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg.

1. Der Senat legt seiner Entscheidung als Fachmann einen Diplomingenieur (FH) bzw. Bachelor oder Techniker der Fachrichtung Elektrotechnik zugrunde, der Steuerungen für Batteriemanagementsysteme bzw. batteriegestützte autonome Stromversorgungsanlagen entwickelt.
2. Der Fachmann erkennt unmittelbar, dass es sich bei der Streichung der Passage „mit der Energiespeichereinheit (16, 18)“ aus dem Wortlaut des Merk-

mals c_5 nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 um ein Versehen handelt, das er in Gedanken richtigstellt, da ansonsten unbestimmt bliebe, wo die in diesem Merkmal angesprochenen Verbindungen enden sollten.

Ebenso erkennt der Fachmann ohne Weiteres, dass auch mit der Formulierung der Merkmalsgruppe

- c_2 mit je zwei elektrischen Schaltern (30, 32 und 34, 36)
- c''_4 in Reihe
- c''_5 und je einer Induktivität (38, 40)
- c_3 zum selektiven Schalten
- c_4 mit einer Frequenz im MHz-Bereich,

gemäß Patentanspruch 14 nach Hilfsantrag 2 nicht gemeint sein kann, dass mittels den Induktivitäten Schaltvorgänge durchgeführt werden sollen, sondern, dass, übereinstimmend mit den Patentansprüchen 1 sowie 9, die beiden elektrischen Schalter die betreffenden Schaltvorgänge durchführen.

Der Vertreter der Anmelderin hat hierzu nichts vom Verständnis des Senats Abweichendes vorgetragen.

3. Die Gegenstände der Patentansprüche 1 gemäß Hauptantrag sowie Hilfsanträgen 1 und 2 beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und sind daher nicht patentfähig (§ 1 Abs. 1 PatG i. V. m. § 4 PatG):

Aus der Entgegenhaltung 6 (CH 687 946 A) ist in Worten der Streitpatentanmeldung ausgedrückt, Folgendes bekannt: Ein

- a_0 Energieversorgungssystem für ein Fahrzeug (Spalte 1, Zeilen 10–14),
 - a_1 das eine elektrische Systemanordnung 10 aufweist, die zum Aufnehmen und Ausgeben von elektrischer Energie ausgebildet ist (Spalte 2, Zeilen 6 – 13),
wobei das Energieversorgungssystem umfasst:
- b_1 eine Anzahl von Energiespeichereinheiten 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 (Figuren 4, 5 und 6), wobei jede der Einheiten in der Lage ist,
 - b_2 elektrische Energie aufzunehmen und zu speichern und
 - b_3 weiter in der Lage ist, elektrische Energie abzugeben;

- c₁ einen mit einer ersten und einer zweiten Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 und der elektrischen Systemanordnung 10 verbundenen elektrischen Wandler 63, 64, 65; 20, 72 mit
 - c₂ je zwei elektrischen Schaltern Tb₁, Tb₂
 - c_{3-Teil} zum selektiven Schalten (Spalte 7, Zeilen 31-42)
 - c₄ in Reihe zwischen den Anschlüssen der elektrischen Systemanordnung 10 (Bezogen auf die Anschlüsse +dc link sowie -dc link sind die Schalter Tb₁, Tb₂ jeweils zueinander in Reihe geschaltet.)
 - c₅ und je einer Verbindung zwischen den beiden steuerbaren Schaltern Tb₁, Tb₂ über je eine Induktivität Lf mit der Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80,
- d₁ wobei die erste und die zweite Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 in einem elektrischen Schaltkreis so mit dem Wandler 63, 64, 65; 20, 72 verbunden sind,
 - d₂ dass die erste und die zweite Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 parallel zueinander
 - d₃ und zu dem Wandler 63, 64, 65; 20, 72 geschaltet werden können,
- e₁ wobei der Wandler 63, 64, 65; 20, 72 die Funktion hat, Energie von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 aufzunehmen und
- e₂ einen im Wesentlichen gleichzeitigen Transfer der von der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit 60, 61, 62; 22, 70; 22, 80 erhaltenen unterschiedlichen Energieanteile zu der elektrischen Systemanordnung 10 zu vereinfachen (Fig. 4, i. V. m Spalte 6, Zeilen 14 – 40; Fig. 5, i. V. m Spalte 6, Zeile 41 – Spalte 7, Zeile 10), und
- f₁ ein mit dem Wandler 20, 72 in Verbindung stehendes Steuersystem 40,
 - f₂ das mindestens eine Steuereinrichtung umfasst, wobei das Steuersystem 40, so ausgebildet ist,
 - f₃ dass es Informationen ermittelt, die sich auf jeweils mindestens ein Betriebsmerkmal (Spalte 4, Zeilen 38 - 43; Spalte 6, Zeilen 51 - 55) der ersten und der zweiten Energiespeichereinheit 63, 64, 65; 20, 72 beziehen,

- f₄ und dass es die von der ersten und von der zweiten Energiespeichereinheit 63, 64, 65; 20, 72 jeweils übertragenen Energieanteile mindestens teilweise in Abhängigkeit von dem jeweils mindestens einen Betriebsmerkmal unabhängig voneinander steuert (Spalte 6, Zeilen 32-37).

Der Entgegenhaltung 6 sind zwar keine Angaben darüber zu entnehmen, mit welcher Schaltfrequenz die Schalter Tb_1 und Tb_2 betrieben werden sollen. Dem Fachmann ist jedoch geläufig, dass, je höher die Schaltfrequenz ist, umso kleiner die Ferritkerne sein können, die für die als Energiespeicher dienenden Induktionsspulen L_f erforderlich sind. Da gerade im Fahrzeugbereich die Reduzierung der Baugröße und des Gewichts Aufgaben sind, die fortwährend an den Fachmann gestellt sind, betreibt er die eingesetzten Schaltelemente mit einer möglichst hohen Frequenz und beobachtet den Markt dahingehend, ob neue Bauelemente zur Verfügung stehen, die eine höhere Schaltfrequenz zulassen.

Somit gelangt der Fachmann ausgehend von dem aus der Entgegenhaltung 6 bekannten Energieversorgungssystem zu den Gegenständen der Patentansprüche 1, die in allen Anträgen gleich lauten, ohne dass er dazu erfinderisch tätig werden muss.

4. Auch wenn die vom Vertreter der Anmelderin im Rahmen der Verhandlung vor dem Bundespatentgericht geltend gemachten Unterschiede der Erfindung gegenüber dem in der Entgegenhaltung 6 Offenbarten, wonach auf die in der Entgegenhaltung 6 gezeigten Freilaufdioden Db_1 und Db_2 verzichtet und dadurch die in der Aufgabe genannte Rekonditionierung der Energiespeichereinheit während des Betriebs des Fahrzeugs ermöglicht werde, in den Wortlaut des Patentanspruchs 1 aufgenommen worden wäre, käme der Senat zu keinem anderen Ergebnis:

Zum einen ist in der Entgegenhaltung 6 ausgeführt, dass die Gleichspannungswandler 20 und 72 bidirektional und die Steuerschaltung derart ausgebildet seien, dass die Energiespeicher unabhängig voneinander nicht nur Energie abgegeben sondern auch aufnehmen können (Spalte 6, Zeilen 55 – 64).

Zum anderen sind der Anmeldung keine hierüber hinausgehenden Angaben zu entnehmen, durch welche konkreten Maßnahmen das Steuersystem in die Lage

versetzt ist, die Rekonditionierung der Energiespeichereinheiten während des Betriebs des Fahrzeugs zu bewirken. Aufgrund der weitgehenden Übereinstimmung der jeweiligen Schaltungen und der technischen Erläuterungen kommt der Senat deshalb zu dem Schluss, dass das aus Entgegenhaltung 6 bekannte Energieversorgungssystem eine Rekonditionierung der Energiespeichereinheiten in gleicher Weise bewirken kann, wie der Anmeldungsgegenstand.

Hinsichtlich der in der Anmeldung weder dargestellten noch beschriebenen Dioden weist der Senat darauf hin, dass aus dem Fehlen eines Merkmals in den Anmeldeunterlagen nicht geschlossen werden kann, dass es zur Erfindung gehört, dass dieses Merkmal nicht vorhanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 9. Dezember 2008 - X ZR 124/0 - Lagerregal).

Im Übrigen weiß der Fachmann, dass die in der Figur 1 der Anmeldung lediglich symbolisch dargestellten Schaltelemente selbstverständlich sogenannte Inversdioden umfassen, zumindest für den Fall, dass es sich dabei um Halbleiterschalter handelt, beispielsweise um die im 1. Absatz der Seite 16 genannten Feldeffekttransistoren. Daher ist der von der Anmelderin geltend gemachte Unterschied zwischen den beiden Schaltungen nach Überzeugung des Senats bei fachmännischer Betrachtungsweise nicht gegeben.

Weiter kommt es beim Vergleich der vermeintlichen Erfindung mit der Entgegenhaltung 6, anders als der Anmeldevertreter vorgetragen hat, nicht darauf an, dass die Lehre der Entgegenhaltung 6 auf den Wirkungsgrad des Antriebssystems gerichtet ist und nicht auf die Rekonditionierung der Energiespeicher. Durch ein Patentdokument ist nämlich nicht nur das offenbart und damit Stand der Technik geworden, was dort als Aufgabe genannt und unter Schutz gestellt ist, sondern sämtliche technischen Einzelheiten und Zusammenhänge, die dem Fachmann aus allen Unterlagenteilen – auch der Beschreibung oder der Zeichnung – ersichtlich sind.

5. Da die zu den gemäß allen Anträgen gleichlautenden Patentansprüchen 1 jeweils nebengeordneten Patentansprüche 9 und 14 hinsichtlich ihrer technischen Einzelheiten den Patentansprüchen 1 nichts hinzufügen, gelten für diese die vorstehenden Ausführungen gleichermaßen.

Somit war die Beschwerde zurückzuweisen.

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 Bundespa-

tentgericht (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).

Dr. Scholz

Kirschneck

J. Müller

Matter

Hu