

BUNDESPATENTGERICHT

17 W (pat) 10/99

(Aktenzeichen)

Verkündet am
23. November 2000

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 43 26 237

...

hat der 17. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 2000 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Grimm, des Richters Dipl.-Phys. Dr. Greis, der Richterin Püschel sowie des Richters Dipl.-Ing. Schuster

beschlossen:

Die Beschwerde der Patentinhaberin wird zurückgewiesen.

G r ü n d e :

I.

1. Auf die am 31. Juli 1993 beim Deutschen Patentamt eingegangene Patentanmeldung P 43 26 237.6 - 32 wurde unter der Bezeichnung

"Verfahren zur Standortbestimmung von Fahrzeugen
des öffentlichen Personenverkehrs"

am 8. August 1994 durch Beschluß der Prüfungsstelle für Klasse G08G das Patent erteilt. Veröffentlichungstag der Patenterteilung ist der 15. Dezember 1994.

Nach Prüfung zweier für zulässig erachteter Einsprüche der S... AG in B.../ M... (Einsprechende I) und der A... AG in S... (Einsprechende II) hat die Patentabteilung 32 des Deutschen Patent- und Markenamts mit Beschluß vom 8. Januar 1999 das Patent widerrufen. Gegen diesen Beschluß richtet sich

die Beschwerde der Patentinhaberin. Sie verteidigt das Patent mit dem am 23. August 1999 eingegangenen Patentanspruch 1, der folgenden Wortlaut hat:

"Verfahren zur Standortbestimmung von Fahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs, wobei der aktuelle Standort des Fahrzeuges über einen GPS-Empfänger, der an eine Schnittstelle des Integrierten-Bord-Information-Systems des Fahrzeuges geschaltet wird, bestimmt und in Abhängigkeit von dem aktuellen Fahrzeugstandort und der aktuellen Zeit eine Information an die nächsten Haltestellen über Ankunftszeit, Verspätung oder dgl. gesendet wird."

2. Im Beschwerdeverfahren wurden u.a. folgende Druckschriften in Betracht gezogen:

- [1] Der Nahverkehr 1/90, S. 52 - 58
- [2] ETR 42 (1993) H.6, S. 418
- [3] ETR 32 (1983) H.12, S. 827 - 830

3. Die Patentinhaberin macht geltend, die Anbindung eines umfassenden Fahrgastinformationssystems für den öffentlichen Personenverkehr an eine satellitengestützte (GPS-)Standortbestimmung sei aus den entgegengehaltenen Druckschriften heraus nicht nahegelegt. Insbesondere erfordere die dem Dokument [1] entnehmbare Lehre zwingend erdgebundene Ortungssysteme und führe den Fachmann somit von der vorliegenden Erfindung weg.

Stand der Technik und Praxis am Anmeldetag des angegriffenen Patents seien Einrichtungen mit entlang der Fahrstrecke angeordneten Baken, mit denen die Position des Fahrzeuges registriert werde. Eine exakte Ortung, insbesondere in den Zwischenbereichen sei damit nicht möglich. Das streitpatentgemäße Verfahren

ermögliche demgegenüber eine ständige, quasi kontinuierliche Verfolgung des Fahrzeugstandorts.

Die Patentinhaberin sieht in der Prüfungspraxis von deutschen Patentbehörden einerseits und dem Europäischen Patentamt andererseits eine Benachteiligung von Anmeldern, die nur den Weg einer nationalen deutschen Anmeldung beschreiten; es solle daher die Rechtsbeschwerde zu der Frage zugelassen werden, ob es Art 5 des Straßburger Patentübereinkommens, dessen Definition der erfinderischen Tätigkeit sowohl in § 4 PatG als auch in Art 56 EPÜ übernommen worden sei, gebiete, die Regeln des EPA zur Prüfung auf erfinderische Tätigkeit auch in nationalen deutschen Anmelde-, Einspruchs- und Nichtigkeitsverfahren zuzulassen.

Die Patentinhaberin erklärt in der mündlichen Verhandlung die Teilung des Patents, indem der erteilte Anspruch 3 herausgetrennt und zum Gegenstand einer Trennanmeldung gemacht wird. Sie bittet um ausdrückliche Sachentscheidung über das um die Teilung verminderte Sachpatent und stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent 43 26 237 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten: Patentanspruch 1, eingegangen am 23. August 1999 (von den dort eingegangenen Patentansprüchen 1 und 2 nur der 1.) Beschreibung und Figuren gemäß Patentschrift DE 43 26 237 C1;

Sie regt außerdem an, die Rechtsbeschwerde zu der gemäß Anlage zum Protokoll überreichten Rechtsfrage zuzulassen.

Die Einsprechenden stellen jeweils den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie machen geltend, für die aktuelle Fahrgastinformation an Haltestellen des Linienverkehrs über Verspätungen sei es unerlässlich den aktuellen Standort des Fahrzeugs zu bestimmen, um diesen mit dem Fahrplan vergleichen zu können. Der Fachmann wähle dabei unter den bekannten Verfahren zur Ortsbestimmung unter Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile das für den jeweiligen Fall geeignetste aus, wobei sich für den oberirdisch verlaufenden Verkehr das bekannte GPS-System wegen seiner Vorteile aufdränge. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 sei damit für den Fachmann unmittelbar nahegelegt.

II.

1. Die in der mündlichen Verhandlung abgegebene Teilungserklärung ist wirksam. Sie bringt unzweideutig zum Ausdruck, daß das Patent in zwei Teile getrennt wird und legt fest, daß derjenige Teil des Patents, der dem erteilten Patentanspruch 3 zugrundeliegt, in ein neues Prüfungsverfahren überführt werden soll. Mit dem gestellten Antrag ist zugleich festgelegt, daß der Inhalt der erteilten Patentansprüche 1 und 2 als Restpatent verbleibt. Dieser verbliebene Rest unterscheidet sich vom abgetrennten Teil zumindest dadurch, daß er die von der aktuellen Ortsbestimmung, insbesondere mittels GPS, abhängige Fahrgastinformation betrifft, während der abgetrennte Teil auf die Fahrgastinformation in Verbindung mit der Aktualisierung der Tarifzonenangabe der Entwerter/Fahrscheinautomaten gerichtet ist.

2. Der geltende Patentanspruch 1 des Stammpatents faßt die erteilten Ansprüche 1 und 2 zusammen. Somit geht der nach erklärter Teilung des Patents der bezüglich des Stammpatents gestellte Antrag der Patentinhaberin auch über das, was nach der Teilung im Stammpatent verblieben ist, nicht hinaus. Die Patentinhaberin hat um ausdrückliche Sachentscheidung über das verbleibende Stammpatent gebeten. Somit sieht sich der Senat nicht gehindert, vor Ablauf der Frist des

§ 39 Abs. 3 PatG im Verfahren des Stammpatents zu entscheiden. Die Teilanmeldung ist vor dem Deutschen Patent- und Markenamt anhängig geworden.

III.

Die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist zulässig, führt jedoch bezüglich des im Stammpatent verbliebenen Restes nicht zum Erfolg, weil der geltende Patentanspruch die Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung des Patents nicht erfüllt (§ 4 Satz 1 PatG).

1. Der geltende Patentanspruch ist unbestritten zulässig. Er ist gedeckt durch die erteilten Patentansprüche 1 und 2 und ergibt sich in gleicher Weise aus den ursprünglichen Patentansprüchen 1, 2, 4 und 8. Diesbezüglich bestehen keine Bedenken.

2. Dem geltenden Patentanspruch 1 entnimmt der Fachmann, ein mit der Entwicklung von Informationssystemen für öffentliche Verkehrsmittel befaßter Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Elektronik - abweichend von der von der Patentinhaberin gewählten Bezeichnung -, ein Verfahren zur Fahrgastinformation im öffentlichen Personenverkehr, bei dem die Standortbestimmung nur insoweit eine Rolle spielt, als mittels GPS-Satellitennavigation die geographische Position des jeweiligen Fahrzeugs bestimmt wird. Der Rechner eines bordseitigen Informationssystems vergleicht die ermittelte Position und die aktuelle Zeit mit dem Fahrplan und sendet eine entsprechende Meldung über evtl. Verspätungen, voraussichtliche Ankunftszeiten und dgl. an die nächsten Haltestellen zur Information der dort wartenden Fahrgäste.

3. Eine Lehre mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 ist nicht patentfähig. Zwar ist sie in keiner der vorliegenden Entgegenhaltungen identisch beschrieben und war daher im Prioritätszeitpunkt neu. Sie beruht aber nicht auf

einer erfinderischen Tätigkeit, weil sie sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt.

Ein einschlägiges Verfahren zur Fahrgastinformation über den aktuellen Betriebszustand im Personennahverkehr ist in der Druckschrift [1] beschrieben. Der Aufsatz behandelt zunächst unter der Zielsetzung einer Attraktivitätssteigerung öffentlicher Verkehrsmittel die generellen Anforderungen, die an ein solches Informationssystem zu stellen sind. Hierzu gehört insbesondere eine frühzeitige Information der Fahrgäste im Bereich von Haltestellen und Bahnhöfen über Verspätungen, aktuelle Fahr- und Ankunftszeiten, Betriebsstörungen u.s.w. (S. 52 mittl. Sp. letzter Abs. bis S. 53 li. Sp. vorletzter Abs.). Konkrete Ausführungsformen werden hierzu am Beispiel der Stadtbahn Rhein-Ruhr im Zusammenhang mit den dort vorgegebenen Randbedingungen diskutiert. Die zur Lösung des Problems unerläßliche Standortbestimmung erfolgt bei diesem System durch Zuglaufverfolgung, die sich bei dem schienengebundenen, weitgehend kreuzungsfreien und unterirdischen Verkehrssystem zunächst anbietet, weil sie im jeweiligen Zuglenk-Rechner ohnehin schon vorgegeben ist, der auch Zugriff auf die entsprechenden Fahrpläne hat (S. 54 re. Sp. Abs. 4). Der Zuglenkrechner ermittelt auf dieser Basis Ankunftszeiten resp. Verspätungen und meldet sie an die nächsten Haltestellen, wo sie optisch und akustisch angezeigt werden. Daß die aktuellen Orts- und Zeitkoordinaten des jeweiligen Fahrzeugs ermittelt und mit dem zugehörigen Fahrplan verglichen werden müssen, wenn man eine Vorhersage über Ankunftszeiten und evtl. Verspätungen machen will, ist im übrigen zwingend und für den Fachmann selbstverständlich. Andernfalls wäre eine entsprechende Fahrgastinformation nicht möglich.

Von der aus Druckschrift [1] entnehmbaren Lehre unterscheidet sich der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 somit lediglich dadurch, daß die Standortbestimmung über einen GPS-Empfänger erfolgen soll.

Schon in der Druckschrift [1] wird darauf hingewiesen, daß die schienengebundene Zuglaufverfolgung bei Kreuzungen, insbesondere auf Oberflächenstrecken

nicht ohne weiteres möglich ist, die in Rede stehende Fahrgastinformation aber in solchen Fällen prinzipiell ebenfalls erfolgen soll, wenn hierfür ein geeignetes Zug-erfassungssystem zur Verfügung steht (S. 56 mittl. Sp. unter "nicht kreuzungsfreie Strecken"). Der Fachmann hat also bei dem bekannten System durchaus Veranlassung, über ein geeignetes Ortungsverfahren, soweit es um komplexe oberirdische Verkehrswege geht, nachzudenken. Er wird dabei unter den bekannten Ortungsverfahren unter Abwägung der jeweiligen bekannten Vor- und Nachteile auswählen und dabei auch die Satellitenortung mit GPS in seine Überlegungen einbeziehen, gerade wenn es um Strecken außerhalb von Tunnels geht und eine dichte Folge von Standortbestimmungen erforderlich ist, vgl. Druckschrift [2] unter "Satellitenortung von Zügen" insbesondere Sp. 3 Abs. 1 sowie Druckschrift [3] S. 828 unter "3.4. Ortung mit Freistrahlfunksystemen". Mit dem a.a.O. jeweils vorgeschlagenen einzigen Schritt, GPS als Ortungsverfahren für Züge in Betracht zu ziehen, ist der Fachmann aber auch bereits, ohne erfinderisch tätig geworden zu sein, beim Gegenstand des geltenden, einzigen Patentanspruchs angelangt; denn mehr besagt dieser nicht.

Bei dieser Sachlage war somit die Beschwerde zurückzuweisen.

4. Für die von der Patentinhaberin angeregte Zulassung der Rechtsbeschwerde sieht der Senat keine Veranlassung, da die Zulassungsgründe des § 100 Abs. 2 PatG nicht vorliegen. Nicht nur ist schon fraglich, ob die von der Patentinhaberin aufgeworfene Frage der Prüfungspraxis von nationalen und europäischen Instanzen überhaupt eine Rechtsfrage betrifft (vgl. BPatG Mitt 1989, 115, 116), da sie darauf hinausläuft, ob vorliegend der Gegenstand des Patentanspruchs zutreffend als naheliegend beurteilt worden ist und die Beantwortung der Frage nach der erfinderischen Tätigkeit letztlich durch eine dem Tatrichter vorbehaltene Wertung erfolgt (vgl. BGH BIPMZ 1989, 133, 134 li. Sp. - Gurtumlenkung; Mitt 2000, 455 - Verglasungsdichtung), sondern es fehlt auch an ihrer Entscheidungserheblichkeit. Denn nachdem zur vorliegenden Erfindung kein europäisches Patent und somit auch keine divergierende Entscheidung des EPA existieren, besteht keiner-

lei Anhalt für die Annahme, daß die Anwendung der Prüfungsregeln des EPA (problem-solution-approach, could-would-test u.s.w.) hier zu einem anderen Ergebnis in der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit geführt hätte, um so weniger, als entsprechende Argumentationsmuster auch in der deutschen Prüfungspraxis verwendet werden (zB, wenn die Frage nach der Veranlassung des Fachmanns gestellt wird, vgl. Keukenschrijver, Neue Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Patentrecht seit Inkrafttreten des 2. PatGÄndG, Mitt 2000, 435, 440 re. Sp.; Anders, Die erfinderische Tätigkeit - der Prüfungsansatz der deutschen Instanzen, Mitt 2000, 41, 44 li. Sp.). Selbst wenn eine divergierende Entscheidung des EPA zum selben Gegenstand vorgelegen hätte, wäre diese aber, wie bereits höchstrichterlich geklärt ist, nur als gewichtige sachverständige Stellungnahme zu berücksichtigen gewesen (vgl. BGH GRUR 1998, 895 - Regenbecken; GRUR 1996, 757, 759 - Zahnkranzfräser).

Grimm

Greis

Püschel

Schuster

Fa