



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
23. November 2005

4 Ni 44/04 (EU)

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

...

betreffend das europäische Patent 0 667 822
(DE 593 06 060)

hat der 4. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 2005 durch die Vorsitzende Richterin Winkler und die Richter Dipl.-Phys. Dr. Hartung, Voit, Dipl.-Phys. Dr. Zehendner und Dipl.-Ing. Univ. Höppler

für Recht erkannt:

1. Das europäische Patent 0 667 822 wird mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland für nichtig erklärt.
2. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
3. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist eingetragene Inhaberin des auch mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents EP 0 667 822 (Streitpatent), das am 5. November 1993 unter Inanspruchnahme der Priorität des deutschen Gebrauchsmusters DE 9215382 U vom 11. November 1992 und der Patentanmeldung DE 4322488 vom 6. Juli 1993 angemeldet worden ist. Das Streitpatent ist in der Verfahrenssprache Deutsch veröffentlicht und umfasst 10 Ansprüche, die insgesamt angegriffen sind. Anspruch 1 lautet wie folgt:

Steuereinheit für ein bei einem entsprechend schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeuges, mit mindestens einem auf Druckanstieg in einem Hohlkörper ansprechenden, in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordneten Detektor, der als Sensor zur Erkennung des einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls dient, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie als Hohlkörper dient und ein Steuergerät des Insassenschutzsystems den bei dem Seitenaufprall in dem Hohlkörper auftretenden, durch den Sensor erfassten stoßartigen und weitgehend adiabatischen Luftdruckanstieg auswertet.

Wegen der weiter angegriffenen und auf Anspruch 1 rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 10 wird auf die Streitpatentschrift EP 0 667 822 B1 Bezug genommen.

Die Klägerin behauptet, das Streitpatent nehme zu Unrecht die Priorität des Gebrauchsmusters DE 92 15 382 U1 in Anspruch, da der Gegenstand des Streitpatents den prioritätsbegründenden Unterlagen nicht zu entnehmen sei. So gehe es bei dem Gebrauchsmuster um die Messung des Schalls, wohingegen beim Streitpatent nicht der Schall, sondern der adiabatische Druckanstieg gemessen werde. Zudem sei der Gegenstand des Streitpatents weder neu noch beruhe er auf erfinderischer Tätigkeit. Hierzu beruft sich die Klägerin auf folgende Druckschriften:

- K5** DE-OS 19 44 289
- K6** EP 0 305 654 A2
- K8** JP 05066228 A mit deutscher Übersetzung (**K9**)
- K11** DE 42 01 822 A1
- K12** JP 59-146247 U mit deutscher Übersetzung (**K13**)
- K14** US 4 346 914 A mit deutscher Übersetzung (**K14a**)
- K15** EP 0 440 133 A1 mit deutscher Übersetzung (**K15a**)
- K16** US 4 176 858 mit deutscher Übersetzung (**K16a**)

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent EP 0 667 822 B1 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in vollem Umfang für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen, hilfsweise mit der Maßgabe, dass der Patentanspruch 1 folgende Fassung erhält, der Anspruch 8 der erteilten Fassung entfällt und die Ansprüche 9 und 10 der erteilten Fassung unverändert Ansprüche 8 und 9 werden (Hilfsantrag 1):

Steuereinheit für ein bei einem entsprechend schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeugs, mit mindestens einem auf Druckanstieg in einem Hohlkörper ansprechenden, in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordneten Detektor, der als Sensor zur Erkennung des einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls dient, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie, wobei dieses keine vollständig dichte Kapsel darstellt, als Hohlkörper dient und ein Steuergerät des Insassenschutzsystems den bei einem Seitenaufprall in dem Hohlkörper auftretenden, durch den Sensor erfassten stoßartigen und weitgehend adiabatischen Luftdruckanstieg auswertet.

weiter hilfsweise mit der Maßgabe, dass der Patentanspruch 1 mit Patentanspruch 3 der erteilten Fassung mit entsprechend angepassten Unteransprüchen kombiniert wird (Hilfsantrag 2),

weiter hilfsweise mit der Maßgabe, dass der Patentanspruch 1 mit Patentanspruch 9 der erteilten Fassung mit entsprechend angepassten Unteransprüchen kombiniert wird (Hilfsantrag 3),

weiter hilfsweise mit der Maßgabe, dass der Patentanspruch 1 mit Patentanspruch 7 der erteilten Fassung mit entsprechend angepassten Unteransprüchen kombiniert wird (Hilfsantrag 4),

weiter hilfsweise mit der Maßgabe, dass Patentanspruch 1 folgende Fassung erhält, die Ansprüche 2 bis 8 der erteilten Fassung unverändert bleiben, Anspruch 9 der erteilten Fassung entfällt und Anspruch 10 unverändert Anspruch 9 wird (Hilfsantrag 5):

Steuereinheit für ein bei einem entsprechend schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeugs, mit mindestens einem auf Druckanstieg in einem Hohlkörper ansprechenden, in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordneten Detektor, der als Sensor zur Erkennung des einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls dient, wobei ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie als Hohlkörper dient und ein Steuergerät des Insassenschutzsystems den bei dem Seitenaufprall in dem Hohlkörper auftretenden, durch den Sensor erfassten stoßartigen und weitgehend adiabatischen Luftdruckanstieg auswertet, wobei die Steuereinheit zusätzlich einen Beschleunigungssensor aufweist, der an einer stark versteiften Karosseriestelle angeordnet ist, und dessen Ausgangssignale zusammen mit den Ausgangssignalen des Luftdrucksensors ein Kriterium zur Auslösung des Insassenschutzsystems bilden.

weiter hilfsweise nach der Maßgabe, dass Patentanspruch 1 folgende Fassung erhält, die Ansprüche 2 bis 7 der erteilten Fassung unverändert bleiben, Ansprüche 8 und 9 der erteilten Fassung entfallen und Anspruch 10 unverändert Anspruch 8 wird (Hilfsantrag 6):

Steuereinheit für ein bei einem entsprechend schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeugs, mit mindestens einem auf Druckanstieg in einem Hohlkörper ansprechenden, in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordneten Detektor, der als Sensor zur Erkennung des einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls dient, wobei ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie, welches keine vollständig dichte Kapsel darstellt, als Hohlkörper dient und ein Steuergerät des Insassenschutzsystems den bei dem Seitenaufprall in dem Hohlkörper auftretenden, durch den Sensor erfassten stoßartigen und weitgehend adiabatischen Luftdruckanstieg auswertet, wobei die Steuereinheit zusätzlich einen Beschleunigungssensor aufweist, der an einer stark versteiften Karosseriestelle angeordnet ist, und dessen Ausgangssignale zusammen mit den Ausgangssignalen des Luftdrucksensors ein Kriterium zur Auslösung des Insassenschutzsystems bilden.

Die Beklagte bestreitet, die Priorität des Gebrauchsmusters DE 92 15 382 U1 nicht korrekt in Anspruch genommen zu haben, da sämtliche Merkmale dort bereits vorhanden seien. Im Übrigen sei der Gegenstand des Streitpatents auch neu und beruhe auf erfinderischer Tätigkeit; hierzu legt sie eine schriftliche Unterlage vor:

B2 Kopie der S. 110/111 aus „Kraftfahrtechnisches Taschenbuch“, hrsg. von der Klägerin.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage führt zur Nichtigklärung des Streitpatents mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, denn der Gegenstand seines Patentanspruchs 1 in der erteilten Fassung wie auch in der Fassung nach den Hilfsanträgen ist nicht patentfähig.

Das Streitpatent betrifft eine Steuereinheit für ein bei einem schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeugs, mit mindestens einem auf Druckanstieg in einem Hohlkörper ansprechenden, in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordneten Detektor, der als Sensor zur Erkennung des einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls dient.

Der Gegenstand des Streitpatents soll ein schnelles Erkennen eines Seitenaufpralls bei einem Insassenschutzsystem für ein Fahrzeug ermöglichen.

Zur Erreichung dieses Ziels schlägt das Streitpatent in seinem Patentanspruch 1 in der erteilten Fassung den folgenden Gegenstand vor (Gliederungszeichen hinzugefügt, wie von der Klägerin vorgeschlagen):

- (a) Steuereinheit für ein bei einem entsprechend schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeuges;
- (b) die Steuereinheit weist mindestens einen Detektor auf;
 - (b1) der Detektor spricht auf Druckanstieg an;
 - (b2) der Druckanstieg erfolgt in einem Hohlkörper;
 - (b3) der Detektor ist in einem Seitenteil der Fahrzeugkarosserie angeordnet;
 - (b4) der Detektor dient als Sensor zur Erkennung eines einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls;
- (c) als Hohlkörper dient ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie;
- (d) es ist ein Steuergerät vorgesehen;

- (d1) der Detektor erfasst den bei einem Seitenaufprall in dem Hohlkörper auftretenden Luftdruckanstieg, dieser ist
 - (d1.1) stoßartig und
 - (d1.2) weitgehend adiabatisch;
- (d2) das Steuergerät wertet diesen Luftdruckanstieg aus.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag ist nicht patentfähig. Er ist gegenüber dem Gegenstand der Druckschrift K8 nicht neu. Die am 19. März 1993 - vor dem Anmeldetag des Streitpatents - veröffentlichte Druckschrift K8 ist als Stand der Technik zu berücksichtigen, weil das Patent die Priorität des deutschen Gebrauchsmusters 92 15 382 vom 11. November 1992 nicht in Anspruch nehmen kann.

Die Patentinhaberin vertritt die Auffassung, dass der Fachmann bei der DE 92 15 382 ein weitgehend geschlossenes Seitenteil der Fahrzeugkarosserie unmittelbar und eindeutig offenbart mitliest.

Eine Priorität für einen Anspruchsgegenstand kann nur dann beansprucht werden, wenn der zuständige Fachmann diesen Gegenstand unter Heranziehung des allgemeinen Fachwissens unmittelbar und eindeutig der früheren Patentanmeldung als Ganzes entnehmen kann. Es muss sich um dieselbe Erfindung handeln. Dabei gilt für die Beurteilung der identischen Offenbarung der gleiche Maßstab wie für die Neuheitsprüfung (BGH GRUR 2004, 133-138 - Elektronische Funktionseinheit).

Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung ist der Senat davon überzeugt, dass der Fachmann, ein Diplomingenieur für Kraftfahrzeugtechnik mit langjähriger Erfahrung in der Entwicklung von Sicherheitseinrichtungen für Kraftfahrzeuge, der Prioritätsanmeldung DE 92 15 382 U1 einen von einem Sensor erfassten Luftdruckanstieg, der von einem Steuergerät ausgewertet wird, nicht entnehmen kann.

Sp. 1 Z. 57 bis Sp. 2 Z. 6 der EP 0 667 822 ist zu entnehmen, dass der Sensor außer den bei einem Aufprall auftretenden extrem niederfrequenten Luftdruckschwingungen eventuell auch höherfrequente Schallschwingungen misst. Diese werden aber von dem Steuergerät nicht ausgewertet, sondern bei Bedarf weggefiltert, um ausschließlich ein Signal zu erhalten, das nur den Luftdruckanstieg wiedergibt. Die DE 92 15 382 U1 offenbart demgegenüber einen Schalldetektor, dessen Signale einen bei einem Unfall auftretenden Schallamplitudenverlauf wiedergeben, S. 2 Z. 26 bis S. 3 Z. 3. Aus dem zeitlichen Verlauf des Luftschalles lässt sich besonders deutlich die Stärke und die Geschwindigkeit der Verformung der Außenhaut (Seitentüre) erkennen, S. 2 Z. 16-20. Das Zeitintegral über einer nicht explizit beschriebenen Druckkurve ist dabei etwa proportional zur Deformationsenergie, wobei das Zeitintegral aus dem Schalldetektorsignal ermittelt werden kann. Mit der Maßgabe, dass der beim Unfall auftretende Schallamplitudenverlauf zur Optimierung des Auslösezeitpunktes des Insassenschutzsystems dienen kann (S. 3 Z. 1-3) ist dem Fachmann klar, dass das Zeitintegral über der Druckkurve als Zeitintegral über den Verlauf der vom Schalldetektor abgegebenen Schallamplituden zu verstehen ist. Zwar mag der Fachmann der DE 92 15 382 U1 implizit entnehmen, dass ein Steuergerät vorzusehen ist, das aus dem Amplitudenverlauf der Signale des Schalldetektors ein Zeitintegral ermittelt; jedoch ist der DE 92 15 382 U1 nicht unmittelbar und eindeutig zu entnehmen, dass das Steuergerät zwingend derart ausgelegt sein muss, dass es einen durch den Schalldetektor möglicherweise erfassten Luftdruckanstieg auswerten kann.

Dieses Merkmal an sich und in Verbindung mit den übrigen findet sich erst in der Anmeldung beim Deutschen Patent- und Markenamt.

Zum Hauptantrag:

Der Gegenstand des Patentanspruches 1 in der erteilten Fassung ist nicht neu.

Aus der Druckschrift K8 in Verbindung mit der zugehörigen Übersetzung K9 ist eine Steuereinheit für ein Fahrzeug bekannt, die offensichtlich als Steuereinheit für ein bei einem schweren Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem dient (Zusammenfassung i. V. m. Fig. 1; Merkmal a). Die Steuereinheit weist mindestens einen Detektor (akustischer Aufnehmer 6) auf (Zusammenfassung u. S. 9 Abs. 0019, Merkmal b), wobei der Detektor innerhalb eines von einer Außenwand 1 der Fahrzeughülle und einer Trennwand 7 gebildeten, abgedichteten Hohlkörpers in einer Fahrzeughülle (Seitenteil der Fahrzeugkarosserie) angeordnet ist (Zusammenfassung u. Anspruch 1 der K8 bzw. K9); Merkmale b3 und c). Der Detektor spricht auf einen Luftdruckanstieg an, der in dem Hohlkörper bei einem Aufprall erzeugt wird und dient somit als Sensor zur Erkennung eines einen Seitenaufprall darstellenden Verkehrsunfalls (Zusammenfassung, S. 6 Abs. 0013; Merkmale b1, b2, b4). Der Luftdruckanstieg wird von dem Detektor 6 erfasst und von einem Steuergerät (Erfassungsschaltung) ausgewertet (S. 6-7 Abs. 0014 u. 0015 i. V. m. Fig. 3; Merkmale d1 u. d2). Dass der Luftdruckanstieg stoßartig erfolgt, ergibt sich zwangsläufig bei einem Seitenaufprall, d. h. bei einem „Zusammenstoß“ von zwei Fahrzeugen (Merkmal d1.1). Schließlich liegt beim Gegenstand der K8 wegen des kurzen zeitlichen Ablaufs des Druckanstiegs bei der Verformung der Fahrzeughülle auch ein „weitgehend“ adiabatischer Ablauf des Luftdruckanstiegs im Sinne des Patents vor (Merkmal d1.2).

Zum Hilfsantrag 1:

Der Gegenstand des Patentanspruches 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Dieser unterscheidet sich vom Gegenstand des Patentanspruches 1 nach Hauptantrag durch den Einschub „, wobei dieses keine vollständig dichte Kapsel darstellt,“ nach dem Begriff „Fahrzeugkarosserie“ im Kennzeichen des Anspruchs 1. Die Aussagen zum Gegenstand des Patentanspruches 1 nach Hauptantrag gelten unverändert auch für die gemäß Hilfsantrag 1 beanspruchte Vorrichtung.

Dem Fachmann sind Seitenteile von Kraftfahrzeugen geläufig, die - als Kapsel ausgebildet - verschiedene Grade an Dichtheit aufweisen, vgl. z. B. K8 Türhauptkörper 9 (S. 5-6 Abs. 0012 i. V. m. Fig. 1). Die Dichtheit des gemäß dem Streitpatent vorliegenden Seitenteils wählt der Fachmann entsprechend dem zu erwartenden und auszuwertenden Luftdruckanstieg.

Zum Hilfsantrag 2:

Der Gegenstand des Patentanspruches 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 2 ist nicht neu.

Die Steuereinheit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 2 unterscheidet sich von der Steuereinheit gemäß Hauptantrag durch die Merkmale des erteilten Patentanspruchs 3. Die Aussagen zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag gelten unverändert auch für die gemäß Hilfsantrag 2 beanspruchte Vorrichtung. Danach werden die Ausgangssignale des Sensors entsprechend ihrem Frequenzgehalt gefiltert und abhängig vom Fahrzeugtyp ausgewertet.

Die Verarbeitung der Ausgangssignale des Sensors 6 erfolgt bei der Steuereinheit nach der Druckschrift K8 mit Hilfe einer in Fig. 3 gezeigten Erfassungsschaltung. Die Ausgangssignale des Sensors 6 werden danach mit dem Bandfilter 11 gefiltert und mit der dem Bandfilter 11 nachgeschalteten Pegelerfassung 12 ausgewertet. In dem Bandfilter 11 werden fahrzeugtypische Signalanteile, wie z. B. Vibrationen der Karosserie, entfernt und nur die von der Druckänderung hervorgerufenen Signalanteile an die Pegelerfassung 12 übertragen (S. 6-7 Abs. 0015 der Übersetzung K9).

Zu den Hilfsanträgen 3 bis 6:

Die Gegenstände der Patentansprüche 1 gemäß der Hilfsanträge 3 bis 6 mögen zwar neu sein, sie beruhen aber nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Die Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 3 bis 6 umfassen jeweils die Merkmale des Anspruchs 1 nach Hauptantrag. Die Aussagen zum Gegenstand des Patent-

anspruchs 1 nach Hauptantrag gelten unverändert auch für die gemäß den Hilfsanträgen 3 bis 6 beanspruchten Vorrichtungen.

Die Steuereinheit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 unterscheidet sich von der Steuereinheit gemäß Hauptantrag durch die Merkmale des erteilten Patentanspruchs 9, nämlich dadurch, dass die Steuereinheit zusätzlich einen Sensor enthält, der nicht oder nicht ausschließlich zur Luftdrucküberwachung dient.

Die Steuereinheit nach der Druckschrift K8 enthält einen oder mehrere Sensoren (akustische Aufnehmer 6), wobei jeder einzelne der Sensoren ausschließlich der Luftdrucküberwachung dient (S. 6 Abs. 0013). Der Fachmann kennt aufgrund seines Fachwissens, belegt beispielsweise durch die Druckschrift K6, aber auch eine Verwendung unterschiedlicher Sensoren. So beschreibt die Druckschrift K6 eine Steuereinheit für ein bei einem Verkehrsunfall auszulösendes Insassenschutzsystem eines Fahrzeuges mit Schallsensoren 11 und zusätzlichen Beschleunigungssensoren 10b, die offensichtlich nicht zur Luftdrucküberwachung dienen (Anspruch 1 i. V. m. Fig. 1). Mit der Steuereinheit nach der Druckschrift K6 kann die Zuverlässigkeit der Steuereinheit erhöht werden (Sp. 2 Z. 8-11). Der stets nach Verbesserungen strebende Fachmann ist daher veranlasst, auch beim Gegenstand der K8 einen zusätzlichen Beschleunigungssensor vorzusehen.

Die Steuereinheit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 4 unterscheidet sich von der Steuereinheit gemäß Hauptantrag durch die Merkmale des erteilten Unteranspruchs 7, nämlich dadurch, dass die Steuereinheit zusätzlich einen den Seitenaufprall detektierenden Beschleunigungs- bzw. Verzögerungssensor enthält und dass sie das Insassenschutzsystem auch dann auslöst, wenn zwar die Ausgangssignale des Luftdrucksensors für sich noch nicht ein für die Auslösung des Insassenschutzsystemes ausreichendes Kriterium liefern, aber die Ausgangssignale des Beschleunigungs- bzw. Verzögerungssensors - zumindest in Verbindung mit den Ausgangssignalen des Luftdrucksensors - ein für die Auslösung des Insassenschutzsystemes ausreichendes Kriterium liefern.

Die Steuereinheit gemäß der Druckschrift K6 enthält neben einem auf Luftdruckanstieg ansprechenden Schallsensor (Mikrofon 11) zusätzlich einen einen Aufprall detektierenden Beschleunigungssensor 10b (Anspruch 1 i. V. m. Fig. 1) Die Ausgangssignale des Schallsensors 11 und des Beschleunigungssensors 10b werden einem Auslöseprozessor 10a zugeführt (Fig. 1). Der Fachmann entnimmt insbesondere der Fig. 1 ohne weiteres, dass der Auslöseprozessor 10a das Insassenschutzsystem dann auslöst, wenn die Ausgangssignale des Beschleunigungssensors 10b in Verbindung mit den Ausgangssignalen des Schallsensors 11, d. h. in Verbindung mit dem akustischen Leistungsspektrum des Schallsensors 11, ein für die Auslösung des Insassenschutzsystemes ausreichendes Kriterium liefern (Sp. 1 Z. 51 bis Sp. 2 Z. 7 u. Zusammenfassung i. V. m. Fig. 1). Damit ist der Fachmann, ausgehend von der aus Druckschrift K8 als bekannt entnehmbaren Vorrichtung, unter Anwendung des in der Druckschrift K6 beschriebenen Fachwissens beim Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 4 angelangt.

Die Steuereinheit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 5 unterscheidet sich von der Steuereinheit gemäß Hauptantrag durch die folgenden ergänzenden Merkmale am Anspruchsende:

- a) wobei die Steuereinheit zusätzlich einen Beschleunigungssensor aufweist, der an einer stark versteiften Karosseriestelle angeordnet ist, und
- b) dessen Ausgangssignale zusammen mit den Ausgangssignalen des Luftdrucksensors ein Kriterium zur Auslösung des Insassenschutzsystems bilden.

Die Steifheit der Karosseriestelle, an der der Beschleunigungssensor gemäß den Merkmalen a) angebracht ist, wählt der Fachmann nach den geforderten Auslösekriterien für den Beschleunigungssensor, wie beispielsweise in der Druckschrift K11 beschrieben (Ansprüche 1, 4, 9 u. Sp. 3 Z. 50-61 i. V. m. Fig. 2).

Zu den Merkmalen b) wird auf die Ausführungen zum Hilfsantrag 4 insbesondere hinsichtlich der dort abgehandelten Auslösekriterien verwiesen.

Die Steuereinheit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 6 unterscheidet sich von der Steuereinheit gemäß Hilfsantrag 1 durch die ergänzenden Merkmale, wonach die Steuereinheit zusätzlich einen Beschleunigungssensor aufweist, der an einer stark versteiften Karosseriestelle angeordnet ist, und dessen Ausgangssignale zusammen mit den Ausgangssignalen des Luftdrucksensors ein Kriterium zur Auslösung des Insassenschutzsystems bilden.

Es gelten die Aussagen zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 und für die Unterschiedsmerkmale wird auf die Ausführungen zum Hilfsantrag 5 verwiesen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 ZPO.

Winkler

Dr. Hartung

Voit

Dr. Zehendner

Dipl.-Ing. Höppler

Be