



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 17/08

Verkündet am
30. September 2008

(Aktenzeichen)

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 199 34 327.6-35

...

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Tauchert, des Richters Lokys, der Richterin Dr. Hock und des Richters Maile

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse G08C des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 21. Juli 1999 eingereichte Patentanmeldung mit der geltenden Bezeichnung „Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an eine Zentralstation zur Kostenbestimmung“ durch Beschluss vom 30. Januar 2004 nach § 48 PatG zurückgewiesen.

In dem der Zurückweisung zugrundeliegenden Prüfungsbescheid vom 18. Juni 2003 ist unter Bezugnahme auf den im parallelen PCT-Verfahren ermittelten Stand der Technik nach Druckschrift

- DE 43 01 039 A1 (Druckschrift D1)

ausgeführt, dass der Gegenstand des zum damaligen Zeitpunkt geltenden Patentanspruchs 1, beim Deutschen Patent- und Markenamt per Fax am 23. Februar 2001 eingegangen, nicht patentfähig sei, weil sein Gegenstand nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhe.

Da auch die dem Patentanspruch 1 nachgeordneten abhängigen Vorrichtungsansprüche 2 bis 10 keine zu einem patentfähigen Hauptanspruch führenden Merkmale enthielten, und sinngemäß auch die nebengeordneten Ansprüche 11 und 12 sowie der rückbezogene Anspruch 13 keine patentfähigen Gegenstände begründeten, könne daher eine Patenterteilung nicht in Aussicht gestellt werden; vielmehr müsse mit einer Zurückweisung der Patentanmeldung gerechnet werden.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 8. März 2004 per Fax am Deutschen Patent- und Markenamt eingegangene Beschwerde des Anmelders, welcher mit Schriftsatz vom 11. Februar 2008 - per Fax am selben Tag beim Bundespatentgericht eingegangen - begründet wurde.

In der mündlichen Verhandlung vom 30. September 2008 überreicht der Anmelder einen neuen Satz Patentansprüche 1 bis 13 nach Hauptantrag sowie hilfsweise einen Satz Patentansprüche 1 bis 9, mit welchen das Schutzbegehren weiterverfolgt wird.

Der Anmelder vertritt hierbei die Auffassung, dass die Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation gemäß dem Patentanspruch 1 nach Hauptantrag patentfähig sei. Ebenfalls patentfähig seien das selbständig beanspruchte Kraftfahrzeug mit einer die Startbereitschaft steuernden Bordelektronik nach Anspruch 11 wie auch das - ebenfalls selbständig beanspruchte - Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug gemäß Anspruch 12.

Zumindest jedoch sei das Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik patentfähig.

Er stellt den Antrag,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G08C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 30. Januar 2004 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 13, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 30. September 2008, Beschreibungsseiten 1 bis 6, eingegangen am 23. Februar 2001.

Hilfsweise stellt er den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 9, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 30. September 2008, Beschreibungsseiten 1 bis 6 gemäß Hauptantrag.

Der Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

„Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation, wobei die Vorrichtung

- eine, eine Sendefunktion aufweisende erste Datenübertragungseinrichtung (A) zur Übermittlung von Daten von dem Kraftfahrzeug zu der Empfangsstation und
- eine zweite Datenübertragungseinrichtung (B), die ein Gerät zur Messung der vom Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstrecke mit der Datenübertragungseinrichtung (A) verbindet und
- eine Vorrichtung zur Identifizierung des Fahrers des Kraftfahrzeugs aufweist,

wobei die Daten in einer mit der Empfangsstation verbundenen Zentralstation verarbeitbar sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

die erste Datenübertragungseinrichtung (A) derart ausgebildet ist, dass die Daten von dem Kraftfahrzeug über die Sendefunktion zu der Empfangsstation drahtlos kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen übermittelbar sind.“

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag lautet (unter Beseitigung eines nachfolgend unterstrichenen Schreibfehlers):

„Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug mittels einer Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von dem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation, wobei die Vorrichtung

- eine, eine Sendefunktion aufweisende erste Datenübertragungseinrichtung (A) zur Übermittlung von Daten von dem Kraftfahrzeug zu der Empfangsstation und
- eine zweite Datenübertragungseinrichtung (B), die ein Gerät zur Messung der von dem Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstecke mit der Datenübertragungseinrichtung (A) verbindet und
- eine Vorrichtung zur Identifikation des Fahrers des Kraftfahrzeuges

aufweist, wobei die Daten in einer mit der Empfangsstation verbundenen Zentralstation verarbeitbar sind und die erste Datenübertragungseinrichtung (A) derart ausgebildet ist, dass Daten bezüglich

der Fahreridentität und der vom Fahrer zurückgelegten Wegstrecke

von dem Kraftfahrzeug über die Sendefunktion zu der Empfangsstation drahtlos kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen übermittelbar sind,

gekennzeichnet durch die Schritte:

- Identifizieren des Fahrers des Kraftfahrzeuges,
- Ermitteln der von dem Fahrer zurückgelegten Wegstrecke,
- Übermitteln der Daten über die Identität des Fahrers und der von diesem Fahrer zurückgelegten Wegstrecke über die erste Datenübertragungseinrichtung (A) und die zweite Datenübertragungseinrichtung (B) an die Empfangsstation,
- Übermitteln der Daten drahtlos, kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen an die Zentralstation und Errechnen sowie benutzerspezifisches Abspeichern der Kosten, die durch das Zurücklegen der Wegstrecke entstanden sind,

wobei die Startbereitschaft des Kraftfahrzeugs erst nach der Identifikation des Fahrers freigeschaltet wird.“

Wegen den nebengeordneten Ansprüche 11 und 12 nach Hauptantrag, den mittelbar oder unmittelbar auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 10 nach Hauptantrag, dem unmittelbar auf den Patentanspruch 12 rückbezo-

genen Patentanspruch 13 nach Hauptantrag, den mittelbar oder unmittelbar auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Ansprüchen 2 bis 9 nach Hilfsantrag sowie der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet, denn die Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag wie auch das Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug nach dem Patentanspruch 1 des Hilfsantrags erweisen sich nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung jeweils als nicht patentfähig.

1. Es kann dahinstehen, ob die Patentansprüche nach Haupt- bzw. Hilfsantrag zulässig sind. Denn die Beschwerde kann jedenfalls deshalb keinen Erfolg haben, weil die Lehren der geltenden Patentansprüche 1 nach Haupt bzw. Hilfsantrag gegenüber dem Stand der Technik jeweils nicht patentfähig sind (*vgl. hierzu BGH GRUR 1991, 120, 121 Ii: Sp. Abs. 3 - „Elastische Bandage“*).

2. Nach Angaben der geltenden Beschreibung (*vgl. Eingabe vom 23. Februar 2001*) betrifft die Patentanmeldung eine Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine Empfangsstation zum Einsatz als elektronischer Fahrtenschreiber (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 1, erster Abs.*). Hierbei beschreibt der Anmelder einen Stand der Technik, bei welchem neben der üblicherweise verwendeten herkömmlichen Fahrtenbücher auch ein elektronischer Fahrtenschreiber bekannt sei (*vgl. deutsche Offenlegungsschrift DE 41 29 148 A1*), welcher Daten der zurückgelegten Wegstrecke aufzeichnen, welche später manuell ausgewertet bzw. über einen üblichen Datenträgeraustausch in einen externen Rechner eingelesen werden müssen und dort weiterverarbeitet werden können. Da die eigentliche Verarbeitung der Daten bei diesem bekannten elektronischen System vom Fahrer selbst initiiert oder vorge-

nommen werden muss, sei eine Kontrolle oder selbstständige Kostenerfassung hiermit nicht besser möglich als bei einem herkömmlichen Fahrtenbuch (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 1, zweiter Abs.*).

Bei der gemeinsamen Nutzung von Kraftfahrzeugen („*Car-Sharing*“) oder bei einer teilweise privaten und geschäftlichen Nutzung des Kraftfahrzeugs stelle sich häufig die Frage nach der verursachergerechten Kostenzuordnung (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 1, dritter Abs.*). Hierbei sei es aus dem Stand der Technik bekannt, das o. g. Fahrtenbuch gegebenenfalls mechanisch oder elektrisch mit dem Tachometer des Kraftfahrzeugs zu verbinden (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 1, 1e. Abs.*).

Durch die manuelle Übertragung der erfassten Daten sei die Verwendung der Fahrtenbücher jedoch umständlich, die erfassten Daten seien leicht zu manipulieren und die Analyse der erfassten Daten sei umständlich (*vgl. geltende Beschreibung, Seiten 1 und 2, seitenübergreifender Abs.*).

Ausgehend von diesem Stand der Technik liegt der vorliegenden Patentanmeldung die Aufgabe zugrunde, die Erfassung und Übertragung von Fahrtdaten von Kraftfahrzeugen ohne Manipulationsmöglichkeit zu erleichtern (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 2, dritter Abs.*).

Nach den Ausführungen des Anmelders in der mündlichen Verhandlung soll dies nach Hauptantrag sowohl durch das Bereitstellen einer entsprechenden Vorrichtung, eines entsprechenden Kraftfahrzeugs mit einer entsprechenden Vorrichtung sowie durch das Bereitstellen eines entsprechenden Verfahrens zur individuellen Kostenerfassung erfolgen; nach Hilfsantrag soll dies ausschließlich durch das vorstehend genannte Verfahren erfolgen.

Die der Patentanmeldung zugrunde liegende Aufgabe wird hinsichtlich der im Patentanspruch 1 des Hauptantrags beanspruchten Vorrichtung zur drahtlosen Da-

tenübertragung, dadurch gelöst, dass die Vorrichtung Merkmale zur selbsttätigen Identifizierung des Fahrers des Kraftfahrzeugs aufweist und eine erste Datenübertragungseinrichtung mit einer Sendefunktion besitzt, mit welcher die Daten von dem Kraftfahrzeug über die Sendefunktion zu der Empfangsstation drahtlos kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen übermittelbar sind und die Daten in einer mit der Empfangsstation verbundenen Zentralstation verarbeitbar sind (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 2. vierter Abs.*).

Weiter weist die Vorrichtung ein Gerät zur Messung der vom Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstrecke sowie eine zweite Datenübertragungseinrichtung auf, welche das Gerät zur Messung der vom Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstrecke mit der ersten Datenübertragungseinrichtung verbindet.

Mit dem nebengeordneten Patentanspruch 11 wird Schutz für ein Kraftfahrzeug mit einer die Startbereitschaft steuernden Bordelektronik und einer vorstehend beschriebenen Vorrichtung beansprucht, wobei die Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung in die Bordelektronik integriert ist und die Bordelektronik eine Freigabeschaltung aufweist, welche die Startbereitschaft in Abhängigkeit der erfolgten Fahreridentifizierung herstellt.

Das im Patentanspruch 12 des Hauptantrags selbständig beanspruchte Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug mittels einer, wie vorstehend beschriebenen Vorrichtung zeichnet sich durch die folgenden Schritte aus:

- Identifizieren des Fahrers des Kraftfahrzeugs,
- Ermitteln der von dem Fahrers zurückgelegten Wegstrecke,
- Übermitteln der Daten über die Identität des Fahrers und der von diesem Fahrer zurückgelegten Wegstrecke über die erste und

die zweite Datenübertragungseinrichtung an die Empfangsstation sowie einem drahtlos kontinuierlichen oder in vorgebbaren Intervallen Übermitteln der Daten an die Zentralstation und

- Errechnen sowie benutzerspezifisches Abspeichern der Kosten die durch das Zurücklegen der Wegstrecke entstanden sind.

Das im Patentanspruch 1 des Hilfsantrags beanspruchte Verfahren unterscheidet sich hiervon lediglich redaktionell durch die Aufnahme der entsprechenden vorrichtungsseitigen Merkmale beim Ausformulieren des Rückbezugs im Patentanspruch 12 des Hauptantrages sowie materiell durch das Hinzufügen des weiteren Merkmals, wonach die Startbereitschaft des Kraftfahrzeugs erst nach der Identifikation des Fahrers freigeschaltet wird (*entspricht Anspruch 13 des Hauptantrags*).

3. Die Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag wie auch das Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1 des Hilfsantrags erweisen sich nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung gegenüber der Lehre der Druckschrift 1 jeweils als nicht neu.

a) Druckschrift 1 (vgl. *Fig. 1 mit zugehöriger Beschreibung*) offenbart in Worten des Patentanspruchs 1 nach **Hauptantrag** eine Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation, wobei die Vorrichtung

- eine, eine Sendefunktion aufweisende erste Datenübertragungseinrichtung zur Übermittlung von Daten von dem *Kraftfahrzeug (Mobilteil eines schnurlosen Telefons 12)* zu der Empfangsstation (*Feststation eines schnurlosen Telefons 7*) und

- eine zweite Datenübertragungseinrichtung (*Mikroprozessor 20 mit angeschlossenen Systemen einschließlich Speicher 18*), die ein Gerät zur Messung der von dem Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstecke (*Tachosensor 16*) mit der ersten Datenübertragungseinrichtung verbindet und
- eine Vorrichtung zur Identifizierung des Fahrers des Kraftfahrzeugs (*Kartenleser 15, Tastatur 19; vgl. hierzu auch Beschreibung, Spalte 2, Zeilen 48 bis 51, „Die eigentliche Nutzeridentifikation erfolgt erst im Fahrzeuginneren. Hier muss der Nutzer seine Chipkarte (23) in den Kartenleser (15) einführen und die richtige PIN auf der Tastatur (19) eingeben.“*)

aufweist, wobei die Daten in einer mit der Empfangsstation verbundenen Zentralstation (*Zentrale 1*) verarbeitbar sind,

wobei

die erste Datenübertragungseinrichtung derart ausgebildet ist, dass die Daten von dem Kraftfahrzeug über die Sendefunktion zu der Empfangsstation drahtlos kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen beispielsweise am Ende der Fahrzeugnutzung (*vgl. Sp. 3, Abs. 2*) übermittelbar sind.

Zur Auslegung des einzigen kennzeichnenden Merkmals des Patentanspruchs 1 ist der ursprünglichen wie auch der geltenden Beschreibung der Anmeldung zu entnehmen, dass die Datenübertragung im Prinzip kontinuierlich erfolgen kann. Wegen der damit verbundenen Kosten ist jedoch eine intermittierende Übertragung der Daten von Vorteil. Besonders vorteilhaft ist eine Übertragung von Daten nur bei Fahrtantritt und Fahrtende. (*vgl. beispielsweise geltende Beschreibung, Seite 4, Zeilen 19 ff.*).

Dieses kennzeichnende Merkmal ist vom zuständigen Fachmann - hier einem berufserfahrenen, in der Entwicklung von telemetrischen Abrechnungssystemen vertrauten Diplom-Ingenieur der Nachrichtentechnik mit Fachhochschulabschluss - daher so zu verstehen, dass die Lehre des Patentanspruchs 1 eine Datenübermittlung zum Zeitpunkt des Fahrtantritts und des Fahrtendes umfasst (vgl. *BGH, GRUR 1999, Seite 909, zweiter Leitsatz, „Spannschraube“*), wie dies bereits in der Druckschrift 1 gelehrt wird (vgl. *Spalte 2, Zeilen 14 bis 18 sowie Spalte 3, Zeilen 4 ff.*).

Dem in der mündlichen Verhandlung vom Anmelder vorgebrachten Einwand, wonach die Druckschrift 1 nicht das kennzeichnende Merkmal der drahtlos, kontinuierlichen Datenübermittlung zum jederzeitigen Auffinden des Kraftfahrzeugs offenbare, kann insofern nicht gefolgt werden, als eine solche Beschränkung der beanspruchten Datenübertragung einerseits keinen Niederschlag im Anspruch findet und andererseits die kontinuierliche drahtlose Datenübertragung der geltenden Beschreibung zufolge (a. a. O.) der Kosten wegen als nachteilig bezeichnet wird und daher nichts zur Beurteilung der Patentfähigkeit beitragen kann (vgl. *BGH GRUR 1996, S. 857ff. - „Rauchgasklappe“*). Darüber hinaus können Unschärfen in der Formulierung des Anspruchs regelmäßig nicht durch Interpretation im Sinne des Anmelders korrigiert werden. Dementsprechend sind auch subjektive Vorstellungen des Anmelders nicht mitbestimmend für den geschützten Gegenstand (vgl. *BGH, Mitt. 2000, 105, Leitsatz 5, „Extrusionskopf“*).

Die Vorrichtung zur drahtlosen Datenübertragung von einem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation nach Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist daher mangels Neuheit nicht patentfähig.

b) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen zum Patentanspruch 1 nach Hauptantrag offenbart die Druckschrift 1 (vgl. *Fig. 1 mit zugehöriger Beschreibung*) in Worten des Patentanspruchs 1 nach **Hilfsantrag** ein Verfahren zur individuellen Erfassung der Kosten einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug mittels einer Vorrich-

tung zur drahtlosen Datenübertragung von dem Kraftfahrzeug an zumindest eine stationäre Empfangsstation, wobei die Vorrichtung

- eine, eine Sendefunktion aufweisende erste Datenübertragungseinrichtung zur Übermittlung von Daten von dem Kraftfahrzeug zu der Empfangsstation und
- eine zweite Datenübertragungseinrichtung, die ein Gerät zur Messung der von dem Kraftfahrzeug zurückgelegten Wegstrecke mit der Datenübertragungseinrichtung verbindet und
- eine Vorrichtung zur Identifikation des Fahrers des Kraftfahrzeugs

aufweist, wobei die Daten in einer mit der Empfangsstation verbundenen Zentralstation verarbeitbar sind und die erste Datenübertragungseinrichtung derart ausgebildet ist, dass Daten bezüglich

der Fahreridentität und der vom Fahrer zurückgelegten Wegstrecke (vgl. Druckschrift 1, Spalte 3, Zeilen 8 bis 11) von dem Kraftfahrzeug über die Sendefunktion zu der Empfangsstation drahtlos kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen übermittelbar sind,

mit den Schritten:

- Identifizieren des Fahrers des Kraftfahrzeugs (vgl. Druckschrift 1, Spalte 2, Zeilen 48 bis 51),
- Ermitteln der von dem Fahrer zurückgelegten Wegstrecke (vgl. Druckschrift 1, Spalte 2, 1e. Abs. bis Spalte 3, erster Abs.),

- Übermitteln der Daten über die Identität des Fahrers und der von diesem Fahrer zurückgelegten Wegstrecke über die erste Datenübertragungseinrichtung und die zweite Datenübertragungseinrichtung an die Empfangsstation (vgl. Druckschrift 1, Spalte 3, Zeilen 8 bis 11),

- Übermitteln der Daten drahtlos, kontinuierlich oder in vorgegebenen Intervallen an die Zentralstation und Errechnen sowie benutzerspezifisches Abspeichern der Kosten, die durch das Zurücklegen der Wegstrecke entstanden sind (vgl. Druckschrift 1, beispielsweise, Spalte 3, Zeilen 15 bis 17, „Ein Abrechnungsprogramm in der Zentrale erstellt anhand der übertragenen Daten automatisch eine Rechnung“),

wobei die Startbereitschaft des Kraftfahrzeugs erst nach der Identifikation des Fahrers freigeschaltet wird (vgl. Druckschrift 1, Spalte 2, Zeilen 61 bis 66).

Somit sind sämtliche Merkmale des Verfahrens nach Patentanspruchs 1 des Hilfsantrags vollständig in der Druckschrift 1 offenbart; das beanspruchte Verfahren ist daher ebenfalls mangels Neuheit nicht patentfähig.

4. Mit den Patentansprüchen 1 gemäß Hauptantrag bzw. Hilfsantrag fallen auch die nebengeordneten Ansprüche 11 und 12 nach Hauptantrag bzw. die mittelbar oder unmittelbar rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 10 und 13 nach Hauptantrag bzw. 2 bis 9 nach Hilfsantrag (vgl. hierzu auch BGH GRUR 2007, 862 Leitsatz - „Informationsübermittlungsverfahren II“ m. w. N.).

5. Bei der dargelegten Sachlage war die Beschwerde des Anmelders zurückzuweisen.

Dr. Tauchert

Lokys

Dr. Hock

Maile

Pr