



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 305/08

(Aktenzeichen)

Verkündet am
8. November 2011

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

...

betreffend das Patent 100 02 536

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 8. November 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner sowie der Richter Brandt, Metternich und Dr. Friedrich

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

Gründe

I.

Das Patent 100 02 536 mit der Bezeichnung „Notrufsystemvorrichtung und Notrufsystem“ wurde unter Inanspruchnahme der Priorität JP 11-14128 vom 22. Januar 1999 am 21. Januar 2000 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet und mit Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G 08 B vom 20. Oktober 2004 erteilt. Veröffentlichungstag der Patenterteilung ist der 7. April 2005.

Gegen das Patent hat die D... AG mit Schriftsatz vom 7. Juli 2005, eingegangen per Telefax am selben Tag, Einspruch erhoben und beantragt, das Patent in vollem Umfang zu widerrufen. Zur Begründung macht sie geltend, der Gegenstand des erteilten Patents sei nach den §§ 1 bis 5 PatG nicht patentfähig, weil er weder neu sei noch auf erfinderischer Tätigkeit beruhe. Zur Begründung hat die Einsprechende u. a. auf die Druckschriften

E2 197 00 353 A1
E20 DE 38 05 810 A1 und
E26 DE 44 37 339 A1

verwiesen.

Die Patentinhaberin hat den Darlegungen der Einsprechenden widersprochen.

Zur mündlichen Verhandlung ist die ordnungsgemäß geladene Einsprechende - wie mit Schreiben vom 24. August 2011 angekündigt - nicht erschienen. Sinngemäß gilt daher ihr Antrag aus dem Einspruchsschriftsatz vom 7. Juli 2005,

das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt in der mündlichen Verhandlung den Antrag,

1. das Patent Nr. 100 02 536 unverändert aufrechtzuerhalten;
2. hilfsweise, das Patent Nr. 100 02 536 auf der Grundlage folgender Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

geänderte Ansprüche 1 bis 23 gemäß erstem Hilfsantrag, eingereicht am 7. November 2011, sowie der Beschreibung und den Zeichnungen mit den Figuren 1 - 15 gemäß der Patentschrift;

3. weiterhin hilfsweise, das Patent Nr. 100 02 536 auf der Grundlage folgender Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

geänderte Ansprüche 1 bis 23 gemäß zweitem Hilfsantrag, eingereicht am 7. November 2011, sowie der Beschreibung und den Zeichnungen mit den Figuren 1 - 15 gemäß der Patentschrift;

4. weiterhin hilfsweise, das Patent Nr. 100 02 536 auf der Grundlage folgender Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

geänderte Ansprüche 1 bis 23 gemäß drittem Hilfsantrag, eingereicht am 7. November 2011, sowie der Beschreibung und den Zeichnungen mit den Figuren 1 - 15 gemäß der Patentschrift.

Der erteilte und mit dem Hauptantrag verteidigte Anspruch 1 lautet:

„Notrufsystemvorrichtung, die bei einem Fahrzeug, insbesondere einem Kraftfahrzeug angebracht ist, wobei die Notrufsystemvorrichtung (101) aufweist:

eine Lageorteinheit (1) zur Erzeugung von Fahrzeuginformationen und

eine Kommunikationseinheit (2) zur Erzeugung von Notfallberichts-
richtinformationen, die die durch die Lageorteinheit (1) erzeugten
Fahrzeugortinformationen umfassen, und zur Übertragung der
Notfallberichts-
richtinformationen an eine Notfallzentrale (200),

wobei die Lageorteinheit (1) und die Kommunikationseinheit (2)
getrennt angeordnet sind,

wobei die Kommunikationseinheit aufweist:

Analyseeinrichtungen (25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33) zur Erfassung von fahrzeugspezifischen Zuständen sowie zur Ausgabe entsprechender Daten,
einen Speicher (22) zur Speicherung der Daten und Einrichtungen (21; 23) zur Ausführung einer Notfallberichtverarbeitung in Reaktion auf ein Signal von der Analyseeinrichtung,
wobei eine Anzeigeeinrichtung (42) bereitgestellt ist, die in dem Fahrzeug integriert ist und auf ein Anforderungssignal reagiert, wobei die Speichereinrichtung die gespeicherten Daten ausgibt und die Anzeigeeinrichtung die Daten anzeigt.“

Der erteilte und mit dem Hauptantrag verteidigte nebengeordnete Anspruch 23 lautet:

„Notrufsystem mit einer bei einem Kraftfahrzeug (100) angebrachten Notrufsystemvorrichtung (101),
einem GPS-Satelliten (300), der GPS-Informationen für das Kraftfahrzeug (100) bereitstellt, und
einer Notfallzentrale (200),

dadurch gekennzeichnet, dass

die Notrufsystemvorrichtung (101) aufweist:

eine Lageorteinheit (1) zur Erzeugung von Fahrzeugortinformationen auf der Grundlage von Kommunikationsergebnissen mit dem GPS-Satelliten (300) und

eine Kommunikationseinheit (2) zur Erzeugung von Notfallberichtinformationen, die die durch die Lageorteinheit (1) erzeugten Fahrzeugortinformationen umfassen, wobei die Notfallberichtinformationen von der Kommunikationseinheit (2) zu der Notfallzentrale (200) übertragen werden,

wobei die Lageorteinheit (1) und die Kommunikationseinheit (2) getrennt angeordnet sind,
wobei die Kommunikationseinheit aufweist:
Analyseeinrichtungen (25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33) zur Erfassung von fahrzeugspezifischen Zuständen sowie zur Ausgabe entsprechender Daten,
einen Speicher (22) zur Speicherung der Daten und
Einrichtungen (21, 23) zur Ausführung einer Notfallberichtverarbeitung in Reaktion auf ein Signal von der Analyseeinrichtung,
wobei eine Anzeigeeinrichtung (42) bereitgestellt ist, die in dem Fahrzeug integriert ist und auf ein Anforderungssignal reagiert,
wobei die Speichereinrichtung die gespeicherten Daten ausgibt und die Anzeigeeinrichtung die Daten anzeigt.“

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 ergänzt diese Lehre durch die Aufnahme einer Merkmalsgruppe, die angibt, dass der im Speicher gespeicherte fahrzeugspezifische Zustand von der Steuerungseinrichtung „23“ auf ein Signal eines von einer Bedienungsperson bedienbaren Datenschalters „41“ hin ausgelesen und angezeigt wird. Das in den Anspruch 1 eingefügte, die Steuerungseinrichtung und den Datenschalter betreffende Merkmal sowie das dementsprechend abgewandelte anschließende Merkmal lauten:

„wobei die Einrichtungen eine Steuerungseinrichtung (23) umfassen, und einen Datenschalter (41), der durch eine Bedienungsperson bedienbar ist, zur Ausgabe eines Anforderungssignals an die Steuerungseinrichtung (23),
wobei eine Anzeigeeinrichtung (42) bereitgestellt ist, die in dem Fahrzeug integriert ist, und die Steuerungseinrichtung (23) auf das Anforderungssignal reagiert, um die in der Speichereinrichtung gespeicherten fahrzeugspezifischen Daten and die Anzeigeein-

richtung (42) auszugeben, wobei die Anzeigeeinrichtung die ausgegebenen Daten anzeigt.“

In analoger Weise wurde der nebengeordnete Anspruch 23 nach Hilfsantrag 1 durch diese Merkmale ergänzt.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 ergänzt die Lehre des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 durch die Aufnahme des Merkmals:

„..., wobei die ausgegebenen Daten zeitlich in Bezug zu der Notfallberichterstattung in Reaktion auf das Signal von der Analyseeinrichtung stehen.“

Der nebengeordnete Anspruch 23 nach Hilfsantrag 2 wurde analog hierzu ergänzt. Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 ergänzt die Lehre des Anspruchs 1 nach Hauptantrag durch die Aufnahme des Merkmals:

„..., wobei die Analyseeinrichtungen eine Rückwärtsfahr-Analyseeinrichtung (31) zur Erfassung einer Rückwärtsgangposition eines Getriebes des Kraftfahrzeugs (100) aufweisen und der Speicher (22) in den Daten die durch die Rückwärtsfahr-Analyseeinrichtung erhaltenen Daten speichert.“

Der nebengeordnete Anspruch 23 nach Hilfsantrag 3 wurde analog hierzu ergänzt.

Hinsichtlich der Unteransprüche 2 bis 22 nach dem Hauptantrag und nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 wird ebenso wie hinsichtlich weiterer Einzelheiten auf die Patentschrift und den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Für das vorliegende Einspruchsverfahren ist gemäß § 147 Abs. 3, Satz 1 Nr. 1 PatG in der zum Zeitpunkt der Einlegung des Einspruchs geltenden Fassung das Bundespatentgericht zuständig. Diese zeitlich bis zum 30. Juni 2006 begrenzte Verlagerung der Zuständigkeit hat der BGH als nicht verfassungswidrig beurteilt, vgl. BGH GRUR 2009, 184 - „Ventilsteuerung“ m. w. N. Demnach besteht eine vor dem 1. Juli 2006 begründete Zuständigkeit des Bundespatentgerichts für die Entscheidung über den Einspruch auch nach der Aufhebung des § 147 Abs. 3 PatG durch Art. 1 Nr. 17 des Gesetzes zur Änderung des patentrechtlichen Einspruchsverfahrens und des Patentkostengesetzes vom 21. Juni 2006 fort.

2. Die Zulässigkeit des Einspruchs ist nicht angegriffen worden, jedoch ist diese vom Patentamt und Patentgericht in jedem Verfahrensstadium von Amts wegen zu prüfen, vgl. Schulte, PatG, 8. Auflage, § 59 Rdn. 56 und 160.

Der form- und fristgerecht erhobene Einspruch ist zulässig. Die Einsprechende hat gemäß § 59 Abs. 1 Satz 3 bis 5 PatG die für die Beurteilung der geltend gemachten Widerrufsgründe maßgeblichen Umstände innerhalb der Einspruchsfrist im Einzelnen so dargelegt, dass Patentinhaberin und Patentgericht in der Lage sind, ohne eigene Ermittlungen daraus abschließende Folgerungen für das Vorliegen oder Nichtvorliegen des Widerrufsgrundes zu ziehen, vgl. Schulte, PatG, 8. Auflage, § 59 Rdn. 93 sowie BGH BIPMZ 1972, 173, 174, II. b - „Sortiergerät“.

3. Das Streitpatent betrifft eine Notrufsystemvorrichtung, die bei einem Fahrzeug, insbesondere einem Kraftfahrzeug, angebracht ist, sowie ein Notrufsystem. In einem Notfall (beispielsweise einem Verkehrsunfall, einer akuten Erkrankung usw.) ermöglicht das Notrufsystem einer Bedienungsperson, mit einer Notfallzentrale wie beispielsweise einer Polizeistation, einer Feuerwache, einem Krankenhaus usw. in Verbindung zu treten, die das Notrufsystem verwaltet.

In der Beschreibungseinleitung des Streitpatents (vgl. die Abschnitte [0002], [0003]) hat die Patentinhaberin die Druckschriften DE 44 21 508 A1 und DE 197 00 353 gewürdigt.

In der DE 44 21 508 A1 ist ein System zum Herbeiholen von Hilfe für Personen oder Insassen von Fahrzeugen, die ein Mobiltelefon mit sich führen, beschrieben. Hierbei ist das Fahrzeug mit einer Notruf-Auslöse-Elektronik ausgestattet, die das Mobiltelefon beim Erkennen eines vorbestimmten Auslösesignals derart in Gang setzt, dass das Mobiltelefon ein Notsignal aussendet, das von einer mit diesem in Verbindung stehenden Mobilfunk-Betriebseinrichtung empfangen und an einen Rettungsdienst weitergeleitet wird.

In der Druckschrift DE 197 00 353 A1 sind eine Vorrichtung und ein Verfahren zur Diagnose, Steuerung, Übertragung und Speicherung sicherheitsrelevanter Systemzustandsgrößen eines Kraftfahrzeugs beschrieben. Hierbei werden alle Prozessparameter mittels einer Datenverarbeitungsanlage erfasst und über einen Soll-Ist-Vergleich so verarbeitet, dass sicherheitsrelevante gefährliche Zustände mit unstabilem Systemverhalten erkannt, bewertet angezeigt und in Steuerungsoperationen umgesetzt werden können. Über eine Datenkommunikation zwischen Fahrzeug und Operationszentrale kann eine ständige Zustandskontrolle erfolgen. Die Aufzeichnung und Speicherung von Prozessdaten kann einer prozessadäquaten Auswertung von Abläufen mit hohen Risikoanteilen dienen.

Dem Streitpatent liegt als technisches Problem die Aufgabe zu Grunde, eine Notrufsystemvorrichtung sowie ein Notrufsystem bereitzustellen, die einen verbesserten Datenzugriff ermöglichen, wobei die Notrufsystem-Vorrichtung flexibel einsetzbar, bedienungsfreundlich und zuverlässig sein soll sowie Vorteile in der Platzausnutzung aufweisen soll, vgl. in der Patentschrift den Abschnitt [0004].

Gemäß dem erteilten Anspruch 1 wird diese Aufgabe hinsichtlich der Notrufsystemeinrichtung gelöst durch eine bei einem Fahrzeug, insbesondere einem Kraft-

fahrzeug angebrachte Notrufsystemvorrichtung, die eine Lageorteinheit zur Erzeugung von Fahrzeugortinformationen und eine Kommunikationseinheit zur Erzeugung von Notfallberichtinformationen, die die Fahrzeugortinformationen umfassen, und zur Übertragung der Notfallberichtinformationen an eine Notfallzentrale aufweist. Die Lageorteinheit und die Kommunikationseinheit sind getrennt angeordnet. Die Kommunikationseinheit weist Analyseeinrichtungen zur Erfassung von fahrzeugspezifischen Zuständen sowie zur Ausgabe entsprechender Daten, einen Speicher zur Speicherung der Daten und Einrichtungen zur Ausführung einer Notfallberichtverarbeitung in Reaktion auf ein Signal von der Analyseeinrichtung auf. Eine in dem Fahrzeug integrierte Anzeigeeinrichtung reagiert auf ein Anforderungssignal, wobei die Speichereinrichtung die gespeicherten Daten ausgibt und die Anzeigeeinrichtung die Daten anzeigt.

Hinsichtlich des Notrufsystems wird die Aufgabe gemäß dem erteilten Anspruch 23 gelöst durch ein Notrufsystem mit einer bei einem Kraftfahrzeug angebrachten Notrufsystemvorrichtung, einem GPS-Satelliten, der GPS-Informationen für das Kraftfahrzeug bereitstellt, und einer Notfallzentrale, wobei die Notrufsystemvorrichtung wie im zuvor erläuterten Anspruch 1 angegeben ausgebildet ist.

Die nebengeordneten Ansprüche 1 und 23 nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 präzisieren diese Lehre durch die weiter oben bereits dargelegten Ergänzungen.

4. Die Notrufsystemvorrichtung und das Notrufsystem gemäß Anspruch 1 bzw. 23 nach Hauptantrag und gemäß den nebengeordneten Ansprüchen 1 und 23 nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 erweisen sich nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung als nicht patentfähig, da sie nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhen (§ 4 PatG).

Bei dieser Sachlage kann dahinstehen, ob die Patentansprüche nach dem Hauptantrag und nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 zulässig und ihre Gegenstände neu sind, vgl. BGH GRUR 1991, 120,121 II.1. - „Elastische Bandage“.

Als Fachmann ist hier ein Diplom-Ingenieur der Elektrotechnik mit Hochschul- oder Fachhochschul-Abschluss oder ein Diplominformatiker mit einigen Jahren Berufserfahrung in der Entwicklung und Fertigung von Notruf-, Kommunikations-, und Navigationssystemen für Fahrzeuge, insbesondere Kraftfahrzeuge zu definieren.

5. Die Notrufsystemvorrichtung nach dem erteilten Anspruch 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Die Druckschrift E20 offenbart eine Notrufsystemvorrichtung, die in Übereinstimmung mit der Lehre dieses Anspruchs bei einem Kfz angeordnet ist und eine Lageorteinheit zur Erzeugung von Fahrzeugortinformationen sowie eine Kommunikationseinheit zur Erzeugung von Notfallberichtinformationen und zur Übertragung dieser Informationen an eine Notfallzentrale aufweist, wobei diese Informationen die durch die Lageorteinheit erzeugten Fahrzeugortinformationen umfassen. Die Kommunikationseinheit weist Analysevorrichtungen zur Erfassung fahrzeugspezifischer Zustände und zur Ausgabe entsprechender Daten sowie Einrichtungen zur Ausführung einer Notfallberichterstattung in Reaktion auf ein Signal von der Analyseeinrichtung sowie einen Speicher auf *(Eine weitere Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kommunikationssystems umfasst eine mit einer manuellen Notruftaste ausgestaltete Auslöseeinrichtung. Dies ermöglicht es, im Falle von Notsituationen ein entsprechendes Funksignal beispielsweise unter Angabe des Standortes, der Fahrzeugidentifizierungsdaten und der Fahrerdaten, auszusenden. Das durch Betätigung dieser Taste ausgelöste Funksignal trägt vorteilhaft einen entsprechenden Code, so dass über die Leitzentrale geeignete Maßnahmen getroffen werden können, beispielsweise Hilfe herbeigeholt wird. Für den Fall, dass ein manuelles Auslösen eines Notrufs nicht mehr möglich ist, ist vorteilhaft vorgesehen, dass die Auslöseeinrichtung ein oder mehrere Sensoren umfasst, deren Signale jeweils bei Überschreiten eines vorbestimmten Pegels das Funkgerät auslösen. Die Sensoren sind z. B. außen an der Karosserie angebrachte Drucksensoren und/oder Temperatursensoren und /oder an den Sicherheitsgurten angebrachte Zugsensoren. Ein Eindringen einer Stoßstange oder Tür, Motorbrand oder ein*

übermäßiges Abbremsen des Fahrzeugs führt dann automatisch zu einer Meldung über den Bordcomputer und an die entsprechende Leitzentrale, so dass auch bei bewusstlosem oder schwerverletztem Fahrer bzw. Beifahrer Hilfe herbeigerufen werden kann / Sp. 4, le. Abs. bis Sp. 5, 1. Abs.; In Fig. 1 ist der Aufbau eines Steuergeräts für ein erfindungsgemäßes Kommunikationssystem veranschaulicht. [...] Ein Überspannungsschutz ist zum Schutz der Speicher (EPROM, PROM, RAM) [...] vorgesehen. [...] . Im PROM sind z. B. Daten entsprechend den Daten des Kraftfahrzeugbriefs oder -scheins einschließlich der Kennzeichendaten gespeichert. Der EPROM enthält Daten betreffend die Führung des Kraftfahrzeuges. Im RAM sind beispielsweise die Standortdaten gespeichert. [...] Mit dem Bordcomputer sind über einen Eingang Navigationsgeber verbunden. [...] In Verbindung mit der im Massenspeicher abgespeicherten Straßenkarte und der Positionskorrekturen [...] wird der jeweilige Standort des Fahrzeuges genau ermittelt. [...] Mit dem Bordrechner verbunden sind Notrufgeber, d. h. Sensoren, die z. B. hohe Zugkräfte in den Sicherheitsgurten, einen starken Aufprall oder zu hohe Temperaturen durch Feuer etc. erfassen. Wenn ein Unfall geschehen ist, wird aufgrund dieser Sensoreingangssignale durch den Bordcomputer und die mit ihm gekoppelte Auslöseeinrichtung das Aussenden eines entsprechenden Funksignals an die Leitzentrale ausgelöst / Sp. 9, le. Abs. bis Sp. 11, 1. Abs.).

Im Zusammenhang mit der zuletzt genannten Textstelle (*Wenn ein Unfall geschehen ist, wird aufgrund dieser Sensoreingangssignale durch den Bordcomputer und die mit ihm gekoppelte Auslöseeinrichtung das Aussenden eines entsprechenden Funksignals an die Leitzentrale ausgelöst.*) ist für den Fachmann selbstverständlich, dass die von der Analyseeinrichtung erfassten fahrzeugspezifischen, die Notfallberichterstattung auslösenden Daten vor dem Übermitteln an die Leitstelle in einem Speicher gespeichert werden, denn ein die entsprechenden Daten verarbeitender und die daraus sich ergebenden Steuerungsvorgänge auslösender Computer - in der E20 als Bordrechner bezeichnet - greift bei allen Vorgängen, d. h. im vorliegenden Fall beim Übermitteln einer Notfallnachricht mit den entsprechenden Notfall- und den Standortdaten stets auf jeweils in einem (Ar-

beits-)Speicher abgespeicherte Daten zurück (*Im RAM sind beispielsweise die Standortdaten gespeichert.*).

In weiterer Übereinstimmung mit der Lehre des erteilten Anspruchs 1 sind die Kommunikationseinheit (*Bordrechner*) und die Lageorteinheit (*Navigationsgeber*) getrennt angeordnet (*Mit dem Bordcomputer sind dabei über einen Eingang Navigationsgeber verbunden. Es handelt sich bei den Navigationsgebern beispielsweise um Schiebepotentiometer, induktive Wegaufnehmer an den Querlenkern, Impulsgeber, Tachogeneratoren an den Rädern [...] Mittels dieser Navigationsgeber werden die Lenkbewegungen, die Geschwindigkeit und der zurückgelegte Weg des Fahrzeugs ermittelt / Sp. 10, Zeilen 32 bis 39 i. V. m Fig. 1*).

Schließlich weist die Vorrichtung nach der Druckschrift E20 auch eine Anzeigevorrichtung auf, die in dem Fahrzeug integriert ist, wobei diese Anzeige auf ein Anforderungssignal hin von entsprechenden Analyseeinrichtungen ermittelte fahrzeugspezifische Daten darstellt, bspw. den Kraftstoffverbrauch oder die zurückgelegte Strecke, wozu die entsprechenden Daten zwangsläufig aus einem Speicher ausgelesen werden (*Eine Innenanzeige ist für diverse Daten vorgesehen, für herkömmliche Anzeigedaten / Sp. 11, Zeilen 22 und 23; Ein weiterer Eingangsanschluss ist mit einer dem Bordcomputer zugeordneten Tastatur, einer Taste für das Funkgerät und einer Anzeige verbunden. Diese sind am Armaturenbrett angebracht und ermöglichen dem Fahrer die Abfrage von fahrzeugspezifischen Daten, beispielsweise dem Kraftstoffverbrauch, der zurückgelegten Strecke etc. / Sp. 10, Zeilen 47 bis 53*).

Neben diesen fahrzeugspezifischen Kontrolldaten (*Kraftstoffverbrauch, zurückgelegte Strecke*), die keinen Notfall signalisieren und daher auch nicht zum Absetzen eines Notrufs an eine Zentrale führen, auf entsprechende Anforderung auch die von den Analyseeinrichtungen ermittelten Daten aus dem Speicher auszulesen und zur Anzeige zu bringen, die zum Auslösen der Notfallberichterstattung geführt haben, wie es der erteilte Anspruch 1 über den Offenbarungsgehalt der Druck-

schrift E20 hinausgehend lehrt, bedarf für den Fachmann keiner erfinderischen Tätigkeit.

So offenbart bereits die Druckschrift E26 eine Notrufsystemvorrichtung für ein Fahrzeug, bspw. ein Wasserfahrzeug, bei der die von Analysevorrichtungen ermittelten fahrzeugzustandsspezifischen Daten zum Auslösen eines Notrufs an eine Zentrale dienen. Diese Daten werden gleichzeitig - auf eine Anforderung durch den Computer - auch auf einer Anzeige im Fahrzeug dargestellt (*Es werden durch den Computer folgende Daten eingelesen: [...] Zustände des Fahrzeuges und der für die Sicherheit relevanten Daten, z. B.: Motor Drehzahl, Temperatur, Öldruck, Geräuschpegel, [...] Wasserstand im Schiff, Brennstoff Reserve und Pumpen-Zustände [...]. Durch die Einprogrammierung der jeweiligen Grenzwerte des Fahrzeugs wird durch den Computer eine Analyse gemacht und bei der Über- oder Unterschreitung der Grenzwerte ein Not-Code abhängig vom Maße der Abweichung festgelegt und die obigen vorteilhafterweise von 1. bis 8. inklusive Not-Code an die Stationen abgesendet. Vorteilhaft ist die Reihenfolge erst senden, dann anzeigen [...]. Dann wird der Zustand dem Fahrzeugführer ebenfalls angezeigt, damit er der Situation gerecht handeln kann, mit einem dementsprechenden optischen und/oder akustischen Alarmsignal [...] / Sp. 2, Zeile 52 bis Sp. 3, Zeile 27 sowie Fig. 4, Muster eines Bildschirmes der Fahrzeugstation mit Anzeige des Notruf Codes „4“*).

6. Die Darlegungen zum erteilten Anspruch 1 gelten in gleicher Weise auch für den nebengeordneten Anspruch 23, der auf ein Notrufsystem mit einer Notrufsystemvorrichtung gemäß der Lehre des Anspruchs 1, einem GPS-Satelliten und einer Notrufzentrale gerichtet ist.

Denn für den Fachmann ist es selbstverständlich, dass die in einem Kraftfahrzeug angeordnete Notrufsystemvorrichtung nach Anspruch 1 Bestandteil eines Notrufsystems ist, das außer dieser Notrufsystemvorrichtung auch eine Notrufzentrale und einen GPS-Satelliten umfasst, der GPS-Informationen für das Kfz

bereitstellt. Die Lageortfassung und Navigation mit Hilfe eines GPS-Systems ist fachüblich und dementsprechend u. a. in der Druckschrift E20, Sp. 4, Zeilen 4 und 5 erwähnt. Die Notrufzentrale als Bestandteil einer solchen Vorrichtung ist - wie oben schon angegeben - ebenfalls bereits in der Druckschrift E20 angesprochen (*Leitzentrale / Sp. 4, Zeile 59*).

Damit hat das Patent weder mit dem Anspruch 1 noch mit dem Anspruch 23 Bestand.

7. Auch die Notrufsystemvorrichtung nach Anspruch 1 und das Notrufsystem nach Anspruch 23 nach dem 1. Hilfsantrag beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Wie oben schon im Hinblick auf die im erteilten Anspruch 1 aufgeführten Merkmale dargelegt, offenbart die Druckschrift E20 eine Notrufsystemvorrichtung mit einer Anzeigeeinheit, an der fahrzeugspezifische Daten dargestellt werden können, wozu eine Bedienungsperson einen Datenschalter in Form einer dem Bordcomputer zugeordneten Tastatur betätigt (*Ein weiterer Eingangsanschluss ist mit einer dem Bordcomputer zugeordneten Tastatur, einer Taste für das Funkgerät und einer Anzeige verbunden. Diese sind am Armaturenbrett angebracht und ermöglichen dem Fahrer die Abfrage von fahrzeugspezifischen Daten, beispielsweise dem Kraftstoffverbrauch, der zurückgelegten Strecke etc. / Sp. 10, Zeilen 47 bis 53*). Angesichts dieser Lehre beruht es für den Fachmann nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, diese Vorrichtung so auszulegen, dass auch die von den Analyseeinrichtungen ermittelten Notfall-Daten auf das Signal des Datenschalters angefordert und aus dem der elektronischen Steuerung zugeordneten Speicher ausgelesen werden.

Damit hat das Patent auch mit diesen Ansprüchen keinen Bestand.

8. Dies gilt in gleicher Weise auch für die Patentansprüche 1 und 23 nach dem 2. Hilfsantrag, denn auch die Gegenstände dieser Ansprüche beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Denn auch die in diese Ansprüche zusätzlich aufgenommene Lehre, dass die in Reaktion auf das Betätigen des Datenschalters ausgegebenen Daten zeitlich in Bezug zu der Notfallberichterstattung in Reaktion auf das Signal der Analyseeinrichtungen stehen, beruht für den Fachmann nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Denn eine solche Vorgehensweise wird bereits bei dem Notrufsystem gemäß der Druckschrift E26 verwirklicht, wie dort die Fig. 4 zeigt, demzufolge auf der Anzeige im Fahrzeug neben dem Notruf-Code auch Datum und Zeit des Notrufs sowie die zu dieser Zeit erfassten Parameter (Wetterbedingungen, Motordaten usw.) dargestellt werden.

Insofern hat das Patent auch mit den Ansprüchen 1 und 23 nach dem 2. Hilfsantrag keinen Bestand.

9. Auch die Gegenstände der Ansprüche 1 und 23 nach dem 3. Hilfsantrag beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Denn die zusätzlich in diese Ansprüche aufgenommene Lehre, dass die Analyseeinrichtungen eine Rückwärtsfahr-Analyseeinrichtung zur Erfassung einer Rückwärtsgangposition eines Getriebes aufweisen und der Speicher die Daten dieser Analyseeinrichtung speichern, ergibt sich für den Fachmann bereits aus der Druckschrift E2. Die Druckschrift E2 gibt nämlich die Anweisung, bei einer Vorrichtung zur Überwachung sicherheitsrelevanter Zustandsgrößen eines KFZ mit Hilfe von Betriebsdatensensoren u. a. auch die Gangstellung zu detektieren und zu speichern, wobei das System anhand dieser Daten auch Meldungen an eine Zentrale erzeugt (*Betriebsdatensensoren 6 übertragen solche Werte wie Umdre-*

hungen, Öl- und Luftdruck, Gangstellung, Bremskraft, Reifenluftdruck, Kilometerstand, Betriebstemperatur, Brennstoffverbrauch, Tankinhalt, Beleuchtungsart, Warnungen und sonstige Anzeigen an den Datenbus 1 / Sp. 3, Zeilen 38 bis 42 // Die erfindungsgemäße Lösung nach Fig. 2 verarbeitet in der Datenverarbeitungseinheit 17 alle Sensordaten [...]. Sie nutzt dazu einen Rechner/Prozessor (CPU) 27, der die in einem Zwischenspeicher (RAM) 28 gespeicherten veränderlichen Daten [...] zu einer komplexen Zustandsdiagnose 30 verarbeitet und die Meß- und sonstigen Werte einer Komparatoreinheit 31 übergibt, die den aktuellen Zustand mit einem Sollzustand vergleicht und aus den Differenzen Sicherheitskennwerte [...] ableitet. Einzelparameter, Steuerbefehle und Sicherheitskennwerte werden über eine Datenspeichereinheit 29 einer black box 32 übergeben. Über ein Funkmodem 22 werden die Daten an eine Operationszentrale 23 übertragen / Sp. 4, Zeilen 5 bis 20).

Das Detektieren der Gangstellung umfasst auch das Einlegen des Rückwärtsgangs, so dass es angesichts der Lehre der Druckschrift E2 für den Fachmann naheliegt, bei einer Notrufsystemvorrichtung mit Analyseeinrichtungen zum Überwachen fahrzeugspezifischer Zustände auch eine Einrichtung zum Erfassen einer Rückwärtsgangsposition vorzusehen und deren Daten abzuspeichern, bspw. um ggfs. einen beim Rückwärtsfahren verursachten Unfall mit einem Rückwärtsaufprall zu erfassen.

Das Patent hat damit auch mit dem Anspruch 1 und dem Anspruch 23 nach dem 3. Hilfsantrag keinen Bestand.

10. Mit dem jeweiligen Anspruch 1 fallen wegen der Antragsbindung auch die Unteransprüche nach dem Hauptantrag und nach den drei Hilfsanträgen, vgl. BGH GRUR 2007, 862, Leitsatz - „Informationsübermittlungsverfahren II“ m. w. N.

11. Bei dieser Sachlage war das Patent zu widerrufen (§ 61 Abs. 1 Satz 1 i. V. m § 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG).

Dr. Strößner

Brandt

Metternich

Dr. Friedrich

CI