



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 25/09

(Aktenzeichen)

Verkündet am
29. November 2011

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 199 14 906.2-35

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 29. November 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner sowie der Richter Lokys, Metternich und Dr. Zebisch

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die vorliegende Patentanmeldung mit dem Aktenzeichen 199 14 906.2-35 ist am 1. April 1999 mit der Bezeichnung „Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen“ beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht worden.

Die Prüfungsstelle für Klasse G 08 C des Deutschen Patent- und Markenamts hat im Prüfungsverfahren bemängelt, dass der geltende Anspruch 1 in Widerspruch zur Beschreibung stehe und dass auch der Gegenstand eines klargestellten Anspruchs 1 auf keiner erfinderischen Tätigkeit beruhen würde. Dazu hat sie auf den Stand der Technik gemäß der folgenden Druckschrift verwiesen:

D1 EP 0 762 364 A2.

Mit Beschluss vom 5. September 2007 hat sie die Anmeldung zurückgewiesen, da sich der Gegenstand des zu diesem Zeitpunkt geltenden Anspruchs 1 in für den Fachmann naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergäbe.

Gegen diesen Beschluss, an die Anmelderin per Einschreiben am 2. Oktober 2007 abgesandt, richtet sich die fristgemäß am 24. Oktober 2007 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangene Beschwerde.

Mit der Zwischenverfügung vom 24. November 2011 hat der Senat als weiteren Stand der Technik die in der Druckschrift D1 zitierte Druckschrift

D2 JP 5-170 008 A

übersandt und in der mündlichen Verhandlung am 29. November 2011 noch die Druckschrift

D3 DE 42 28 794 A1

eingeführt.

In der mündlichen Verhandlung am 29. November 2011 stellt die Anmelderin den Antrag,

1. den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G 08 C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 5. September 2007 aufzuheben;
2. ein Patent mit der Bezeichnung „Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen“ und dem Anmeldetag 1. April 1999 auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:

Anspruch 1, eingegangen am 28. August 2007, Ansprüche 2 bis 9, eingegangen am 1. April 1999, Beschreibungsseiten 1 und 2, eingegangen am 1. April 1999, Beschreibungsseite 2a, eingegangen am 28. August 2007, und Beschreibungsseiten 3 bis 10, eingegangen am 1. April 1999, sowie ein Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 und 2, eingegangen am 1. April 1999 (Hauptantrag);

3. hilfsweise, ein Patent mit der vorgenannten Bezeichnung und dem vorgenannten Anmeldetag auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:

Ansprüche 1 bis 8, eingegangen am 24. November 2011, sowie Beschreibungsseiten und Zeichnungen gemäß Hauptantrag (Hilfsantrag 1);

4. weiterhin hilfsweise, ein Patent mit der vorgenannten Bezeichnung und dem vorgenannten Anmeldetag auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:

Ansprüche 1 bis 7, eingegangen am 24. November 2011, sowie Beschreibungsseiten und Zeichnungen gemäß Hauptantrag (Hilfsantrag 2).

Der geltende Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (Wortlaut ohne Bezugszeichen):

„Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen,

mit jedem Fahrzeug zugeordneten Kommunikationseinrichtungen zum Austausch von Signalen/Informationen zwischen den Fahrzeugen,

dadurch gekennzeichnet, dass in den Fahrzeugen erste Mittel vorgesehen sind, die eine Bestimmung der relativen Position von wenigstens zwei Fahrzeugen zueinander gestatten,

und zweite Mittel, die in Abhängigkeit der von den ersten Mitteln bestimmten relativen Position eine automatische Kommunikation zwischen den wenigstens zwei Fahrzeugen aufnehmen.“

Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 umfasst neben den Merkmalen des Anspruchs 1 des Hauptantrags noch die nachfolgend genannten Merkmale des ursprünglichen Anspruchs 2 (Wortlaut ohne Bezugszeichen):

„...“

dadurch gekennzeichnet, dass die ersten Mittel eine Videokamera umfassen.“

Anspruch 1 des Hilfsantrags 2 umfasst neben den Merkmalen des Anspruchs 1 des Hauptantrags noch die nachfolgend genannten Merkmale der ursprünglichen Ansprüche 2 und 3 (Wortlaut ohne Bezugszeichen):

„...“

dadurch gekennzeichnet, dass die ersten Mittel eine Videokamera umfassen,

und dass die Videokamera eine Stereokamera mit logarithmieren-der Kennlinie zwischen einfallender Helligkeit und Bildsignal ist.“

Hinsichtlich der Unteransprüche nach dem Hauptantrag und nach den Hilfsanträgen 1 und 2 wird ebenso wie hinsichtlich der weiteren Einzelheiten auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin erweist sich nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 29. November 2011 als nicht begründet, weil der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag nicht mehr neu ist (§ 3 PatG) und die Gegenstände der jeweiligen Ansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 1 und 2 gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhen (§ 4 PatG), so dass die Prüfungsstelle die Anmeldung zu Recht zurückgewiesen hat (§ 48 PatG).

Der zuständige Fachmann ist hier als ein berufserfahrener Physiker oder Ingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik mit Hochschul- oder Fachhochschulausbildung zu definieren, der über langjährige Erfahrung mit Systemen zur Verkehrsflussregelung und Kollisionsvermeidung verfügt.

Bei dieser Sachlage kann die Erörterung der Zulässigkeit der Ansprüche dahingestellt bleiben (vgl. *GRUR* 1991, 120, 121, II.1. - „Elastische Bandage“).

II.1. Die Anmeldung betrifft ein Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen.

Bei solchen bekannten Kommunikationssystemen werden die Fahrzeuge mit Sende- und Empfängereinrichtungen zum Austausch von Funksignalen ausgestattet. Von einem Fahrzeug, das beabsichtigt eine Kommunikation aufzunehmen, wird dann ein Funksignal gesendet, das von weiteren, sich in Reichweite der Funksignale befindlichen Fahrzeugen empfangen werden kann. Diese senden daraufhin eine Empfangsbestätigung an das sendende Fahrzeug zurück, so dass zwischen diesen Fahrzeugen eine Kommunikation aufgebaut werden kann. Die Kommunikation beinhaltet üblicherweise den Austausch von Betriebsdaten des Fahrzeuges, wie beispielsweise Beschleunigungswerte, Fahrtrichtung oder dergleichen. Bekannt ist auch, über diese Datenkommunikation eine Positionsbestimmung der miteinander kommunizierenden Fahrzeuge durchzuführen. Hierbei wird über GPS (Global Positioning System)-Empfänger die absolute Position des jeweiligen Fahrzeuges ermittelt und dem Kommunikationsteilnehmer mitgeteilt. Bei den bekannten Kommunikationssystemen ist nachteilig, dass das die Kommunikation aufbauende Fahrzeug nicht von jedem Fahrzeug eine Antwort erhält, so dass beispielsweise durch ein zwischen zwei Fahrzeugen in einem abgefragten Bereich fahrendes, nicht antwortendes Fahrzeug eine aufeinander abgestimmte Fahrweise, z. B. beim Fahren in der Kolonne oder bei einem Überholvorgang, nicht erzielt werden kann (vgl. S. 1, Z. 19 - S. 2, Z. 14 der ursprünglichen Beschreibung). Ebenfalls nachteilig ist, dass die Kommunikation auch mit Fahrzeugen auf-

gebaut wird, die sich zwar innerhalb der Reichweite der Funksignale befinden, aber für eine abgestimmte Fahrweise nicht relevant sind (vgl. S. 3, Z. 18 - 26 der ursprünglichen Beschreibung).

Bekannt ist ferner, Fahrzeuge mit Videokameras auszustatten, die eine Umgebung des Fahrzeuges beobachten und die gelieferten Bildinformationen einem Fahrzeugführer zur Beachtung zur Verfügung stellen können. Hierbei können insbesondere von einer Sitzposition des Fahrzeugführers nicht beziehungsweise schlecht einsehbare Bereiche beobachtet werden. Um auf die übermittelten Bildinformationen zu reagieren, beispielsweise in Form einer Kommunikationsaufnahme, bedarf es einer interaktiven Mitwirkung des Fahrzeugführers (vgl. S. 2, Z. 16 - 26 der ursprünglichen Beschreibung).

Der vorliegenden Anmeldung liegt somit als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, ein Kommunikationssystem zu schaffen, das eine sichere Kommunikation zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen zur kooperativen Abstimmung des Fahrverhaltens ermöglicht (vgl. S. 2, Z. 30 - S. 3, Z. 3 der ursprünglichen Beschreibung). Dabei soll nur mit gezielt ausgewählten Fahrzeugen die Kommunikation aufgenommen werden, deren Position relevant für das eigene Fahrverhalten ist (vgl. S. 3, Z. 18 - 26 der ursprünglichen Beschreibung).

Gemäß dem jeweiligen Anspruch 1 des Hauptantrags und der Hilfsanträge 1 und 2 wird diese Aufgabe gelöst durch ein Kommunikationssystem zwischen unabhängig angetriebenen Fahrzeugen, bei dem jedes Fahrzeug Kommunikationseinrichtungen besitzt, mit welchen Informationen zwischen den Fahrzeugen ausgetauscht werden. Dabei sind in jedem der Fahrzeuge erste Mittel vorhanden, mit denen die relativen Positionen eines oder mehrerer anderer Fahrzeuge zum jeweiligen Fahrzeug bestimmt werden. Außerdem verfügt jedes der Fahrzeuge über zweite Mittel, die die von den ersten Mitteln bestimmten relativen Positionen der anderen Fahrzeuge benutzen, um zu entscheiden, ob eine automatische

Kommunikation zu den jeweiligen anderen Fahrzeugen aufgenommen werden soll und diese Kommunikation, falls sie aufgenommen werden soll, aufnehmen.

Gemäß den Ansprüchen 1 der Hilfsanträge 1 und 2 werden die ersten Mittel dahingehend präzisiert, dass sie eine Videokamera umfassen. Anspruch 1 des Hilfsantrags 2 präzisiert diese dann weiter als Stereokamera mit logarithmischer Kennlinie zwischen einfallender Helligkeit und Bildsignal.

II.2. Hauptantrag

Die im Anspruch 1 des Hauptantrags gegebene Lehre ist gegenüber der aus der Druckschrift D1 bekannten Lehre nicht neu.

Druckschrift D1 offenbart in Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 ein Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen. So handelt es sich um ein Kommunikationssystem, das eine Kommunikation zwischen Fahrzeugen in einer Kolonne durchführt (vgl. Zusammenfassung: „A platoon running control system which is able to recognize the position of a vehicle within a platoon and to appropriately respond to a change, for example, when another vehicle leaving the platoon...“, S. 3, Z. 49 - 50: „In this embodiment, a communication system at the time of platoon running...“).

Jedes der Fahrzeuge weist Kommunikationseinrichtungen zum Austausch von Signalen/Informationen zwischen den Fahrzeugen auf. Diese Kommunikationseinrichtungen umfassen einen Lichtempfänger (14 in Fig. 1) und einen Lichtsender (24 in Fig. 1), die in der Lage sind, Informationen auszutauschen (vgl. S. 3, Z. 33 - 34: „A light receiver 14 is disposed adjacent to the CCD camera 12 and receives light (optical) data transmitted from the preceding vehicle.“ und S. 3, Z. 42 - 44: „The communication control ECU 22 controls the data to be transmitted from the light transmitter 24 and the timing of such data transmission.“).

In den Fahrzeugen sind erste Mittel vorgesehen, die eine Bestimmung der relativen Position von wenigstens zwei Fahrzeugen zueinander gestatten. Dabei gibt es zwei derartige Mittel. Zum einen ist das die CCD-Kamera 12 (vgl. S. 3, Z. 30 - 33). Zum anderen ist dies aber auch der Lichtempfänger 14. Denn auch dieser hat eine bestimmte Reichweite, innerhalb derer er die Signale eines vorausfahrenden Fahrzeugs empfängt, und er ist, wie Fig. 1 zeigt, auf einen bestimmten Empfangswinkel eingeschränkt. Damit findet allein durch die Tatsache, dass ein Signal empfangen wird, eine grobe Positionsbestimmung zweier Fahrzeuge zueinander statt. Eine mit dem Lichtempfänger 14 stattfindende grobe Positionsbestimmung ist im Prinzip nichts anderes als eine Positionsbestimmung, wie sie mit einer ebenfalls fehlerbehafteten Videokamera stattfindet. Da jedoch der Ausdruck „Mittel, die eine Bestimmung der relativen Position von wenigstens zwei Fahrzeugen zueinander gestatten“ sehr allgemein gefasst ist, fällt auch der Lichtempfänger 14 aus Druckschrift D1 unter ein als solches Mittel.

In Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 des Hauptantrags sind in den Fahrzeugen auch zweite Mittel, die in Abhängigkeit der von den ersten Mitteln bestimmten relativen Position eine automatische Kommunikation zwischen den wenigstens zwei Fahrzeugen aufnehmen, vorhanden (vgl. die *Kommunikationssteuerung ECU 22 und den Ablaufplan in Fig. 3 i. V. m. dem Text.*). Solange kein Signal vom Lichtempfänger im Schritt S105 der Fig. 3 der Druckschrift D1 empfangen wird, läuft eine Schleife über den N-Zweig zum Schritt S106, dort üblicherweise ebenfalls über den N-Zweig wieder zurück und über Schritt S101, S102, S103 und S104 wieder zum Schritt S105. Wird ein Signal empfangen, so wird ausgehend vom Schritt S105 der Y-Zweig durchlaufen, der zum Schritt S108 führt und die Daten an die Fahrzeugregelung weitergibt, also eine automatische Kommunikation aufnimmt. Es wird somit abhängig von der ermittelten Position - das andere Fahrzeug befindet sich im Empfangsbereich - eine automatische Kommunikation aufgenommen. Die Informationsübermittlung findet zwar nur in eine Richtung statt, doch handelt es sich auch hierbei um eine Kommunikation.

Da der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrags keine weiteren Merkmale aufweist, ist er demnach nicht neu.

Bei dem in Fig. 3 gezeigten Schritt S101 handelt es sich nicht, wie von der Anmelderin in der mündlichen Verhandlung am 29. November 2011 angenommen, um einen Schritt, der notwendigerweise eine Eingabe des Fahrers erfordert, sondern lediglich um die Möglichkeit einer Eingabe eines Kommandos des Fahrers. Dabei wird in der nachfolgenden Schleife in Schritt S102 abgefragt, ob eine solche Eingabe vorliegt, und wenn nicht, der N-Zweig durchlaufen. In diesem Fall wird als nächstes nachgefragt, ob der automatische Fahrmodus eingeschaltet ist. Wenn ja, so wird der Y-Zweig durchlaufen und es findet auch die nachfolgende automatische Kommunikation statt. Falls nicht, so wird über den N-Zweig eine Schleife durchlaufen, die insgesamt nichts anderes macht, als auf eine Eingabe des Fahrers zu warten (*vgl. S. 4, Z. 19 - 21*). Dies bedeutet, dass es sich insgesamt um eine Eingabemöglichkeit zum Einschalten der Funktion des Kommunikationssystems handelt, was aber dem Anspruch 1 des Hauptantrags nicht widerspricht, da dort offen bleibt, ob die Bereitschaft zur Aufnahme der automatischen Kommunikation erst eingeschaltet werden muss. An der Stelle S101 im Ablaufplan der Fig.3 kann auch das Kommando zum Verlassen einer Kolonne eingegeben werden, was letztendlich den automatischen Fahrmodus und die automatische Kommunikation wieder beendet (*vgl. auch Fig. 4 i. V. m. dem Text*).

II.3. Hilfsantrag 1

Die im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 gegebene Lehre beruht gegenüber dem Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns.

Die Druckschrift D2 zeigt ein Kommunikationssystem zwischen unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeugen (*vgl. Abs. [0005] und Fig. 2*), bei dem in Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 jedem

Fahrzeug zugeordnete Kommunikationseinrichtungen zum Austausch von Signalen und Informationen zwischen den Fahrzeugen (vgl. *Bezugszeichen 11 in Fig. 2 und Abs. [0009]*) vorhanden sind.

Dabei sind in den Fahrzeugen erste Mittel vorgesehen, die eine Bestimmung der relativen Position von wenigstens zwei Fahrzeugen zueinander gestatten (vgl. *engl. Übersetzung des Abs. [0009]: „The distance-between-two-cars sensing device 23 is formed in a vehicles front end part, and detects the distance between two cars with a preceded vehicle.“ und des Abs. [0012]: “The distance-between-two-cars sensing device 23 is constituted by ranging sensors, such as a radar sensor or a CCD image sensor“*). Am Ende des Absatzes [0012] werden diese ersten Mittel beispielhaft genauer angegeben. Neben einem Radarsensor wird auch eine CCD-Kamera als Beispiel angegeben.

In Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 weisen die Fahrzeuge auch zweite Mittel auf, die in Abhängigkeit der relativen Position eine automatische Kommunikation zwischen den wenigstens zwei Fahrzeugen aufnehmen. So wird ausgesagt, dass die Informationen von zwei oder mehr Fahrzeugen in der Umgebung des eigenen Fahrzeugs empfangen werden und die Informationen von zwei oder mehr Fahrzeugen innerhalb eines vorgegebenen Bereichs um das eigene Fahrzeug herum empfangen werden. Dieser vorgegebene Bereich wird auf einen bestimmten Bereich 300 m vor dem eigenen Fahrzeug und 100 m hinter dem eigenen Fahrzeug festgesetzt (vgl. *engl. Übersetzung des Abs. [0027]: “...which receives the information from two or more vehicles of a self-vehicle circumference. The information on two or more vehicles which are in a predetermined range scale from self-vehicles at Step S311 is received. A prescribed range is set to 300 m of front, 100 m of back, etc. And sorting of a preceded vehicle and a succeeding vehicle is performed (Step S312),...“*) Dies bedeutet für den Fachmann, dass nur Daten von Fahrzeugen in einem bestimmten Abstandsbereich, nämlich 300 m nach vorne und 100 m nach hinten berücksichtigt werden. Außerdem werden die Fahrzeuge nach vorausfahrendem und folgendem sortiert. Damit wird in Abhän-

gigkeit von der relativen Position eine Kommunikation aufgenommen, welche hier nur in einer Richtung beschrieben wird. Eine Kommunikation muss aber nicht bidirektional sein, sie kann auch unidirektional sein, was bedeutet, dass ein Kommunikationspartner eine Information aussendet, die der andere Kommunikationspartner zur Kenntnis nimmt, ohne darauf zu antworten. In Druckschrift D2 wird zumindest eine solche unidirektionale Kommunikation aufgenommen. Diese Kommunikationsaufnahme und die Kommunikation erfolgen automatisch, denn in Abs. [0027] wird ein Ablaufplan beschrieben (*Fig. 17*), der im Fahrzeug ohne Eingreifen des Fahrers ausgeführt wird.

In Druckschrift D2 wird zwar nicht explizit angegeben, wie und mit welchen Mitteln die relative Position ermittelt wird, auf Grund derer eine Kommunikation aufgenommen oder verweigert wird, doch ist es für den Fachmann naheliegend, ihm bekannte Möglichkeiten der Abstandsbestimmung zu benutzen. Als eine Möglichkeit der Abstandsbestimmung wird in Druckschrift D2 eine Abstandsbestimmung mittels CCD-Kamera genannt (*vgl. Abs. [0012]*). Dabei muss es sich auf Grund der zu erfüllenden Aufgabe (*vgl. Abs. [0009]*) der fortlaufenden Abstandsüberwachung um eine CCD-Videokamera handeln. Für den Fachmann ist es nun naheliegend diese Videokamera zu benutzen, um die Abstände der Fahrzeuge vor ihm zu bestimmen, da mit dieser Kamera ohnehin im Rahmen eines Sicherheitssystems (*vgl. Ende des Abs. [0009]*) bereits der Abstand zu Fahrzeugen vor dem eigenen Fahrzeug ermittelt wird, so dass hier bereits verwendbare Informationen vorliegen. Damit kommt der Fachmann zu einem Kommunikationssystem, das in Übereinstimmung mit der Lehre des Anspruchs 1 des Hilfsantrags 1 eine Videokamera umfasst.

Die in der mündlichen Verhandlung am 29. November 2011 geäußerte Ansicht der Anmelderin, dass der Fachmann die Videokamera zur Abstandsbestimmung bei der Entscheidung zur Kommunikationsaufnahme nicht einsetzen würde, weil die Videokamera, wie in *Fig. 2* der Druckschrift D2 gezeigt und in Abs. [0009] beschrieben, nur nach vorne gerichtet ist, so dass eine Abstandsbestimmung nach

hinten mit ihr nicht möglich ist, läuft ins Leere, denn Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 schließt nicht aus, dass neben der Videokamera auch noch andere Mittel vorhanden sind, welche zur Bestimmung der relativen Position genutzt werden, denn schließlich „umfassen“ die ersten Mittel gemäß Anspruch 1 nur eine Videokamera und beschränken sich auf Grund dieser Formulierung nicht ausschließlich auf diese.

Der Fachmann kommt so allein auf Grund der Lehre der Druckschrift D2 in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 des Hilfsantrags 1.

II.4. Hilfsantrag 2

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 2 unterscheidet sich vom Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 lediglich durch das Merkmal, dass die Videokamera eine Stereokamera mit logarithmischer Kennlinie zwischen einfallender Helligkeit und Bildsignal ist. Auch seine Lehre beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns.

So wird in Druckschrift D2 nicht angegeben, wie die CCD-Kamera ausgebildet wird. Da der Fachmann sie aber geeignet ausbilden muss, wird er auf in ähnlichen Einrichtungen eingesetzte Kameras zurückgreifen, so z. B. auf die in Druckschrift D3 eingesetzte Videokamera, welche zur Überwachung des sogenannten toten Winkels von Kraftfahrzeugen dient (*vgl. Sp.3, Z.3 - 5*). Hierbei werden in einer Ausführungsform (*siehe Fig. 2 und 3*) zwei Videokameras verwendet, welche, wie Fig. 3 zeigt, zu einer Einheit, die auch als Stereovideokamera bezeichnet werden kann, zusammengefasst sind und auch zur Bestimmung des Abstands von Objekten dienen (*Sp. 3, Z. 24 - 35*). In Druckschrift D3 wird auch vorgeschlagen, Photodiodensensoren mit einer quasi-logarithmischen Kennlinie zu verwenden (*vgl. Sp. 4, Z. 4 - 6*), was die Verwendung einer im Idealfall logarithmierenden Kennlinie zwischen einfallender Helligkeit und Bildsignal nahelegt.

Insgesamt kommt der Fachmann so ohne erfinderische Tätigkeit zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 2.

II.5. Die Unteransprüche 2 bis 9 des Hauptantrags sowie die Unteransprüche 2 bis 8 des Hilfsantrags 1 und die Unteransprüche 2 bis 7 des Hilfsantrags 2 fallen auf Grund der Antragsbindung mit dem jeweiligen Anspruch 1 (vgl. *BGH GRUR 2007, 862, 863, Tz 18, „Informationsübermittlungsverfahren II“*).

II.6. Bei dieser Sachlage war die Beschwerde der Anmelderin zurückzuweisen.

Dr. Strößner

Lokys

Metternich

Dr. Zebisch

CI