



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
7. Juli 2011

2 Ni 35/09

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitsache

...

betreffend das Patent 39 05 493

hat der 2. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juli 2011 unter Mitwirkung der Vorsitzenden Richterin Sredl sowie der Richter Guth, Dipl.-Phys. Brandt, Dipl.-Phys. Univ. Dr. Friedrich und Dipl.-Ing. Univ. Musiol

für Recht erkannt:

- I. Das Patent 39 05 493 wird dadurch teilweise für nichtig erklärt, dass die Patentansprüche folgende Fassung erhalten:

- "1. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge

mit einer Eingabevorrichtung zur Eingabe von Knotenpunkten einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunktes,

einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplanes und

einer Fahrtinformationsausgabe,

wobei die Fahrtroute (7) durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher (14) gespeicherte Knotenpunkte (1 bis 4) bestimmt ist, und

wobei diese Knotenpunkte (1 bis 4) als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute (7) ausgebbar sind,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Knotenpunkte (1 bis 6) mit einem Fangbereich ausgebildet sind,

dass für die Eingabe der Knotenpunkte der ausgewählten Fahrtroute (7) der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte (1 bis 6) auswählbar ist,

wobei bei der Eingabe der Knotenpunkte der Fahrtroute (7) eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte (1 bis 4) auf der Fahrtinformationsausgabe (13) erfolgt.

2. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass als Eingabevorrichtung (12) ein graphisches Eingabetableau verwendbar ist.
3. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Eingabevorrichtung (12) Mittel (16) aufweist, die die Eingabedaten an den Maßstab des Straßenplanes anpassen.
4. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrtroute bestimmenden Knotenpunkte (1 bis 4) durch Kennzeichen vorzugsweise durch alphanumerische Zeichen bestimmbar sind.
5. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Position des Landfahrzeugs durch Ausgabe des am

nächsten befindlichen Knotenpunktes (1 bis 4) bestimmbar ist.

6. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Eingabe der Knotenpunkte (1 bis 6) eines Straßenplanes (8) mittels eines beweglichen Speichers, vorzugsweise einer Scheckkarte erfolgt.
7. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß als Fahrtinformationsausgabe (13) ausschnittsweise ein Straßenplan (8) abbildbar ist, dass sich die eingegebene Fahrtroute (7) durch Farbkontrast oder Leuchtstärke abhebt, dass abstrahierte Wegleitsymbole (30 bis 32) im Datenspeicher (14) abgespeichert sind und dass die Wegleitsymbole (30 bis 32) auf einem Head up Display im Sichtfeld des Fahrers abbildbar sind.
8. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass zur Ausgabe von Wegleitsymbolen sprachliche Wegleithinweise ausgebar sind."

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

- II. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin $\frac{1}{4}$ und die Beklagte $\frac{3}{4}$.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist Inhaberin des Patents DE 39 05 493 (Streitpatent) mit der Bezeichnung „Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge“, das am 23. Februar 1989 angemeldet worden und am 23. Februar 2009 durch Zeitablauf erloschen ist.

Die Klägerin, mit der die Beklagte einen auf das Streitpatent gestützten Patentverletzungsstreit führt, hat gegen das Patent, das einen Hauptanspruch und die mittelbar oder unmittelbar auf diesen rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 9 umfasst, Nichtigkeitsklage erhoben.

Die Beklagte verteidigt das Streitpatent in vollem Umfang und hilfsweise in vier Fassungen, in denen der erteilte Patentanspruch 1 durch die Aufnahme weiterer Merkmale sukzessiv weiter eingeschränkt wird.

Der erteilte Patentanspruch 1 lautet:

"1. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge mit einer Eingabevorrichtung zur Eingabe einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunktes, einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplanes und einer Fahrtinformationsausgabe, wobei die Fahrtroute (7) durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher (14) gespeicherte Knotenpunkte (1 bis 4) bestimmt ist und wobei diese Knotenpunkte (1 bis 4) als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute (7) ausgebar sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Knotenpunkte (1 - 6) mit einem Fangbereich ausgebildet sind und daß das Ortungs- und Navigationssystem derart ausgebildet ist, daß für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute (7) der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte (1 - 6) anwählbar ist."

Wegen des Wortlauts der Patentansprüche 2 bis 9 wird auf die Patentschrift DE 39 05 493 C2 verwiesen.

Als Nichtigkeitsgründe macht die Klägerin unzulässige Erweiterung sowie fehlende Patentfähigkeit geltend. Sie stützt sich insbesondere auf folgende Dokumente:

- NK 4 Bosch Technische Berichte Band 8 (1988) 1/2,
 S. 32 - 46
- NK 5 DE 38 06 842 A1 (ältere Anmeldung)
- NK 7 JP 61 - 75 212 A
- NK 7a, NK 7b beglaubigte englische Übersetzungen der NK 7
- NK 8 JP 62 - 51 000 A
- NK 8a, NK 8b beglaubigte englische Übersetzungen der NK 8
- NK 9 US 47 74 672
- NK 10 JP 63 - 244 113 A
- NK 10a beglaubigte englische Übersetzung der NK 10
- NK 11 JP 62 - 264 375 A
- NK 11 a beglaubigte englische Übersetzung der NK 11
- NK 14 Amstrad Professional Computing, August 1988
- NK 15 verschiedene Zeitungs- / Zeitschriftenartikel über die
 Software AutoRoute
- NK 16 DVD mit einer Film über die Software AutoRoute
- NK 17 Bray, Dickens and Holmes: The Advanced User Guide
 for the BBC Microcomputer, S. 3, 4, 359-371 u. 462,
 463, Cambridge 1983
- NK 18 verschiedene Zeitungs- / Zeitschriftenartikel über die
 Software AutoRoute

Hinsichtlich des geltend gemachten Nichtigkeitsgrunds der unzulässigen Erweiterung führt die Klägerin aus, in den ursprünglichen Unterlagen seien nur solche einen Knotenpunkt umgebenden Fangbereiche offenbart, die kreisförmig seien. Ferner bedeute das weitere Merkmal, dass „das Ortungs- und Navigationssystem

derart ausgebildet ist, dass für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte anwählbar ist“, im Zusammenhang mit der außerdem im Anspruch 1 enthaltenen Angabe, dass ein Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten vorgesehen sei, nichts anderes als dass zu jedem im Datenspeicher abgespeicherten Knotenpunkt ein Fangbereich abgespeichert sei, d.h. dauerhaft im Speicher vorliege. Die ursprüngliche Offenbarung lasse aber offen, ob die Fangbereiche um einen Knotenpunkt während des Betriebs erzeugt werden oder dauerhaft abgespeichert seien. Schließlich sei auch das im erteilten Anspruch 1 genannte Merkmal nicht ursprünglich offenbart, dass „für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte anwählbar ist“. Eine Anwählbarkeit setze voraus, dass dieser Bereich für den Benutzer auf einer Eingabefläche sichtbar gemacht werde, wofür sich in den ursprünglichen Unterlagen aber kein Hinweis finde. Auch die Gegenstände der hilfsweise verteidigten Fassungen des Streitpatents seien nicht ursprünglich offenbart.

Das Navigationssystem nach Patentanspruch 1 sei außerdem auch nicht patentfähig, denn es sei gegenüber dem Stand der Technik gemäß den Druckschriften NK 7, NK 8 und NK 9 jeweils nicht neu und beruhe außerdem im Hinblick auf eine Zusammenschau der NK 4 mit der Druckschrift NK 10 bzw. NK 11 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Zudem ergebe sich dieses Navigationssystem für den Fachmann auch aus dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift NK 4 bei Anwendung der Software AutoRoute, deren Funktion in dem Film gemäß NK 16 erläutert werde und die seit 1988 auf dem Markt sei. Ferner seien auch die in den Unteransprüchen angegebenen Maßnahmen aus dem Stand der Technik bekannt bzw. für den Fachmann naheliegend.

Die Klägerin beantragt,

das Patent 39 05 493 für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen,

hilfsweise, dem Patentanspruch 1 des Streitpatents eine der Fassungen der Hilfsanträge 1 bis 4, wie in der mündlichen Verhandlung vorgelegt, zu geben, wobei sich hinsichtlich des Hilfsantrags 1 die erteilten Unteransprüche 2 bis 9 und hinsichtlich der Hilfsanträge 2 bis 4 jeweils die erteilten Unteransprüche 2 bis 4 und 6 bis 9 anschließen.

In den Hilfsanträgen 1, 2 und 3 werden die jeweiligen Patentansprüche 1 durch die Aufnahme weiterer Merkmale sukzessiv weiter eingeschränkt:

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 lautet (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung kursiv): "1. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge mit einer Eingabevorrichtung zur Eingabe *von Knotenpunkten* einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunktes, einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplanes und einer Fahrhinformati-
onsausgabe, wobei die Fahrtroute (7) durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher (14) gespeicherte Knotenpunkte (1 bis 4) bestimmt ist und wobei diese Knotenpunkte (1 bis 4) als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute (7) ausgebbbar sind, dadurch gekennzeichnet, dass die Knotenpunkte (1 - 6) mit einem *von der Eingabevorrichtung nicht dargestellten und nur den jeweiligen Knotenpunkt umgebenden* Fangbereich ausgebildet sind, wobei *Fangbereiche benachbarter Knotenpunkte voneinander beabstandet sind*, und dass für die Eingabe *der Knotenpunkte* der ausgewählten Fahrtroute (7) der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte (1 bis 6) auswählbar ist."

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 entspricht Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1, wobei das Merkmal hinzugefügt wird, dass bei der Eingabe der Knotenpunkte der Fahrtroute (7) eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte (1 bis 4) auf der Fahrtinformationsausgabe (13) erfolgt.

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 unterscheidet sich von demjenigen nach Hilfsantrag 2 dadurch, dass die von der Eingabevorrichtung nicht dargestellten und nur den jeweiligen Knotenpunkt umgebenden Fangbereiche *kreisförmig* ausgebildet sind.

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 hat den Wortlaut (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung kursiv):

"1. Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge mit einer Eingabevorrichtung zur Eingabe *von Knotenpunkten* einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunktes, einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplanes und einer Fahrtinformationsausgabe, wobei die Fahrtroute (7) durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher (14) gespeicherte Knotenpunkte (1 bis 4) bestimmt ist und wobei diese Knotenpunkte (1 bis 4) als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute (7) ausgebbar sind,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Knotenpunkte (1 bis 6) mit einem Fangbereich ausgebildet sind, und dass für die Eingabe *der Knotenpunkte* der ausgewählten Fahrtroute (7) der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte (1 bis 6) auswählbar ist, *wobei bei der Eingabe der Knotenpunkte der Fahrtroute (7) eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte (1 bis 4) auf der Fahrtinformationsausgabe (13) erfolgt.*"

Die Beklagte tritt den Ausführungen der Klägerin in allen Punkten entgegen. Sie ist der Auffassung, die Gegenstände des erteilten Patentanspruchs 1 und der Hilfsanträge, insbesondere die Merkmale "Fangbereich", "kreisförmig", "gespeicherte Fangbereiche" und "sichtbare Darstellung" des Fangbereichs seien im Beschreibungsteil der Offenlegungsschrift offenbart bzw. ergäben sich für den Fachmann aus dem Zusammenhang der Beschreibung des Streitpatents mit den Zeichnungen (vgl. Sp. 4, Zeilen 12 bis 18; Sp. 1, Zeilen 58 bis 63; Sp. 4, Zeilen 14 bis 19; Fig. 2; Sp. 4, Zeile 13). Bei Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 handele es sich um eine Kombination der erteilten Patentansprüche 1 und 5, die auch in Sp. 2, Zeilen 29ff des Streitpatents offenbart sei.

Die Gegenstände des Streitpatents in der erteilten wie in den hilfsweise verteidigten Fassungen seien patentfähig. Die Entgegenhaltung NK 7 bzw. NK 7a, NK 7b beinhalte nicht die Bestimmung einer Fahrtroute, die als fortlaufender Polygonzug darstellbar sei, und beschreibe auch nicht, wie die Anwahl eines Kreuzungspunktes erfolgen solle. Bei den in NK 8 bzw. NK 8a, NK 8b und NK 9 bzw. NK 9a offenbarten Verfahren sei einem Kreuzungspunkt kein fester Fangbereich zugeordnet, sondern es werde eine aufwändige Berechnung durchgeführt, um ausgehend vom eingegebenen Punkt den nächsten Kreuzungspunkt zu finden. Im Übrigen sei die Beklagte auch nicht von der Richtigkeit der als Anlagen NK 7a bzw. NK 7b und Anlagen NK 8a bzw. NK 8b eingereichten Übersetzungen überzeugt, da sie nicht feststellen könne, dass diese Übersetzungen korrekt seien.

Der Gegenstand des Streitpatents beruhe auch auf erfinderischer Tätigkeit, denn für den Fachmann sei kein konkreter Anlass ersichtlich, ausgehend von NK 4 die in NK 10/10a, NK 11/11a oder NK 15 bzw. NK 16 offenbarten Lehren zur Lösung der Aufgabe des Streitpatents heranzuziehen. Dies gelte ebenso in Bezug auf die hilfsweise verteidigten Anspruchsfassungen.

Zur Stützung ihres Vorbringens bezieht sich die Beklagte auf die von ihr vorgelegten Dokumente

NB 1 Urteil des LG Düsseldorf Az. 4b O 266/08 v. 29. Juli 2010

NB 2 Ausdruck aus Wikipedia „Lichtgriffel“.

Entscheidungsgründe

Die Klage, mit der die Nichtigkeitsgründe der unzulässigen Erweiterung sowie der fehlenden Patentfähigkeit geltend gemacht werden (§ 22 Abs. 1 i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 1, § 3 Abs. 1, § 4 PatG sowie § 22 Abs. 1 i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG), ist zulässig.

Insbesondere ist trotz des Erlöschens des Streitpatents ein Rechtsschutzbedürfnis der Klägerin gegeben, das sich aus dem parallelen Verletzungsstreit ergibt (vgl. Schulte, Patentgesetz, 8. Aufl., § 81 Rn. 44, 45).

Die Klage ist auch überwiegend begründet und führt zur teilweisen Nichtigerklärung des Streitpatents.

I.

1) Das Streitpatent betrifft ein plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge. Plangestützt bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Ortungs- und Navigationssystem sich bei der Ortung und der Navigation des Fahrzeugs auf Straßenplan-Daten stützt, die auf einem Speichermedium gespeichert sind. Bei einem am Anmeldetag des Streitpatents bekannten Ortungs- und Navigationssystem sind die Straßenplan-Daten z. B. auf Compact-Disketten gespeichert. Das System koppelt die momentane Position des Fahrzeugs mit diesen Daten und zeigt die momentane Position des Fahrzeugs auf einem Monitor an.

Die Speicherung detaillierter Stadtpläne erfordert jedoch große Speicherkapazitäten. Auch ist die Eingabe einer Fahrtroute in den auf dem Monitor dargestellten Stadtplan mit hohem Aufwand verbunden, da die Route punktweise eingegeben werden muss.

Gemäß dem am Anmeldetag des Streitpatents bekannten Stand der Technik wurde hierzu beispielsweise ein Digitalisierungstableau verwendet, bei dem die Fahrtroute mit einem Digitalisierstift auf dem durch das Tableau sichtbaren Stadtplan abgefahren und dabei punktweise in einen Datenspeicher eingegeben wird.

Ein derartiges System erfordert einen großen Speicherbedarf, der insbesondere bei längeren Fahrstrecken schnell anwächst. Angesichts der großen Datenmengen, die zu verarbeiten sind, werden außerdem auch die Rechenzeiten beim Umschalten auf einen anderen Stadtplanteil oder bei Änderung des Abbildungsmaßstabes der Stadtplan-Anzeige unerwünscht lang (vgl. Streitpatent Sp. 1, Zeilen 6 bis 35).

2) Dem Streitpatent liegt daher als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, ein plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge derart weiterzubilden, dass die Eingabe einer Fahrtroute oder eines Zielpunkts möglichst einfach durchgeführt wird (vgl. Streitpatent Sp. 1, Zeilen 44 bis 47).

3) Gemäß dem erteilten Anspruch 1 wird diese Aufgabe gelöst durch ein

Plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge mit

- (1) einer Eingabevorrichtung zur Eingabe einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunktes,
- (2) einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplanes und
- (3) einer Fahrtinformationsausgabe,

- (4) wobei die Fahrtroute (7) durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher (14) gespeicherte Knotenpunkte (1 bis 4) bestimmt ist und
- (5) wobei diese Knotenpunkte (1 bis 4) als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute (7) ausgebar sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

- (6) die Knotenpunkte (1 - 6) mit einem Fangbereich ausgebildet sind und dass
- (7) das Ortungs- und Navigationssystem derart ausgebildet ist, daß für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute (7) der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte 55 (1 - 6) anwählbar ist.

Für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute müssen somit lediglich die Fangbereiche der vorgegebenen Knotenpunkte angewählt werden. Da somit nur eine begrenzte Anzahl von Punkten entlang der gewünschten Route angegeben werden muss, wird der Speicherbedarf verringert. Gleichzeitig wird auch die Eingabe der Route vereinfacht, da zur Auswahl der Knotenpunkte die Auswahl des Fangbereichs in der Umgebung des jeweiligen Knotenpunkts genügt. Da die Fahrtroute in der Praxis nur aus natürlichen Straßenabschnitten gebildet werden kann, kann das System die jeweils durch die Vorgabe einer Position im Fangbereich bezeichneten Knotenpunkte den entlang des realen Straßensystems vorhandenen Knotenpunkten eindeutig zuordnen, (vgl. im Streitpatent insbesondere Sp. 1, Zeilen 56 bis 64, Sp. 2, Zeilen 34 bis 39 und Sp. 4, Zeilen 12 bis 22). Knotenpunkte sind dabei bspw. Straßenkreuzungen, markante Bauwerke oder andere besonders deutlich erkennbare Merkmale, (vgl. in der StrPS Sp. 3, Zeilen 55 bis 63).

Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 ergänzt die Lehre des erteilten Anspruchs 1 dahingehend, dass die Fangbereiche von der Eingabevorrichtung nicht dargestellt werden und nur den jeweiligen Knotenpunkt umgeben und dass die Fangbereiche be-

nachbarter Knotenpunkte voneinander beabstandet sind.

Zusätzlich zu dieser Lehre gibt der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 an, dass bei der Eingabe der Knotenpunkte der ausgewählten Fahrtroute eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte auf der Fahrtinformationsausgabe erfolgt.

Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 lehrt ergänzend zum Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2, dass die Fangbereiche den jeweiligen Knotenpunkt kreisförmig umgeben.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 entspricht bis auf die zusätzliche Angabe, dass bei der Eingabe der Knotenpunkte der ausgewählten Fahrtroute eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte auf der Fahrtinformationsausgabe erfolgt, dem erteilten Anspruch 1.

II.

1. Die im erteilten Anspruch 1 gegebene Lehre ist ursprünglich offenbart. Der Einwand der Klägerin, die Lehre des erteilten Anspruchs 1 gehe über den Inhalt der ursprünglichen Unterlagen hinaus, beruht auf einer Interpretation des Bedeutungsgehalts der angegriffenen Merkmale, die über den Wortlaut des Anspruchs hinausgeht bzw. von diesem losgelöst ist.

Fachmann ist im vorliegenden Fall ein Diplom-Informatiker mit einschlägiger Berufserfahrung auf dem Gebiet der Verkehrs-Telematik, der mit der Konzeption von Fahrzeug-Ortungs- und Navigationssystemen betraut ist.

a) Zu dem die Fangbereiche betreffenden Merkmal ist in den ursprünglichen Unterlagen (ursprüngliche Unterlagen, S. 6, Zeilen 17 bis 26 bzw. hiermit übereinstimmend in der Offenlegungsschrift Sp. 4, Zeilen 7 bis 19, jeweils i. V. m. Fig. 2) folgendes offenbart: „... ist es zweckmäßig, eine dieser möglichen Fahrtrouten durch Eingabe ihrer Knotenpunkte auszuwählen. Um die Knotenpunkte 1 bis 6

sind kleine Kreise gezeichnet. Diese Kreise deuten den Fangbereich der Fahrtroute an. Um die Eingabe der Knotenpunkte zu vereinfachen, ist es vorgesehen, dass die ausgewählte Fahrtroute 7 nur in die Nähe der fest vorgegebenen Knotenpunkte, nämlich innerhalb des Fangbereiches zu legen ist. Da die Fahrtroute in der Praxis nur auf den natürlichen Straßen stattfinden kann, kann das Ortungs- und Navigationssystem 20 eindeutig die eingegebene Fahrtroute dem natürlichen Straßenplan zuordnen.“

Diese Textpassage vermittelt dem Fachmann die Lehre, die Eingabe der Fahrtroute dadurch zu vereinfachen, dass zur Eingabe der Knotenpunkte, die die Fahrtroute bestimmen, vom Benutzer lediglich die jeweiligen Knotenpunkte umgebende Fangbereiche angewählt werden müssen. Zur Veranschaulichung des Begriffs „Fangbereiche“ sind diese in der zugehörigen Figur 2 als kleine Kreise um die jeweiligen Knotenpunkte „angedeutet“. Aus dem Gesamtzusammenhang der genannten Zitatstelle und aus der Formulierung „angedeutet“ ergibt sich für den Fachmann ohne weiteres, dass es hier nicht auf die exakte geometrische Ausbildung der Fangbereiche, sondern allein auf die Tatsache ankommt, dass zur Vorgabe der Fahrtroute lediglich eine Umgebung eines Knotenpunkts angewählt werden muss. Bei dieser Sachlage besteht kein Grund, den Patentanspruch auf die lediglich zur Veranschaulichung und damit rein beispielhaft angegebene kreisförmige Gestalt von Fangbereichen zu beschränken.

Somit ist die im erteilten Anspruch 1 gegebene allgemeine Lehre, dass die Knotenpunkte mit Fangbereichen ausgebildet sind, durch die ursprüngliche Offenbarung gedeckt.

Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass ein Patentanspruch stets nur die zur Angabe der Erfindung notwendigen Merkmale enthalten muss und eine Einschränkung auf die konkrete Ausführung nicht mit dem Grundsatz zu vereinbaren ist, dass dem Patentanmelder der allgemeinste Schutzbereich zusteht, soweit der Stand der Technik nicht eine Präzisierung erforderlich macht. Eine Beschränkung auf die konkrete Ausführungsform ist somit in aller Re-

gel nicht gerechtfertigt, vgl. Schulte, PatG 8. Auflage, § 34 Rdn. 125, 126 und 147. Busse, Patentgesetz, 6. Aufl., § 34, Rn. 77, 80 ff; Benkard, Patentgesetz, 10. Aufl., § 34, Rn. 59 ff, 64 f.).

b) Gleiches gilt auch für das weitere Merkmal des erteilten Anspruchs 1, dass das Ortungs- und Navigationssystem derart ausgebildet ist, „dass für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte anwählbar ist“.

Denn in der oben bereits zitierten Textstelle heißt es: „Um die Eingabe der Knotenpunkte zu vereinfachen, ist es vorgesehen, dass die ausgewählte Fahrtroute 7 nur in die Nähe der fest vorgegebenen Knotenpunkte, nämlich innerhalb des Fangbereiches zu legen ist.“ Nichts anderes besagt das im erteilten Anspruch 1 angegebene in Rede stehende Merkmal.

Die Klägerin bemängelt im Zusammenhang mit diesem Merkmal, dass nicht ursprünglich offenbart sei, dass für diese Eingabe die Fangbereiche dargestellt werden. Dies sei aber zwingend erforderlich, da der Benutzer nur dann eine Eingabe der Knotenpunkte durch Anwahl eines Fangbereiches vornehmen könne, wenn diese Bereiche für ihn auch sichtbar dargestellt seien.

Abgesehen davon, dass mit dieser Kritik allenfalls die mangelnde Ausführbarkeit der Lehre des Anspruch 1 angegriffen werden könnte, nicht jedoch die mangelnde Offenbarung des in Rede stehenden Merkmals, trifft dieser Einwand nicht zu. Denn für die Auswahl eines Knotenpunktes durch die Berührung des jeweils zugehörigen Fangbereichs genügt es, wenn das System intern Fangbereiche in der Umgebung der Knotenpunkte definiert und die Berührung eines Punkts in dem Bereich jeweils als Eingabe des zugehörigen Knotenpunktes wertet. Dabei bedarf es keiner gesonderten Anzeige der um die Knotenpunkte ausgebildeten Fangbereiche, denn der Benutzer des Systems bemüht sich bereits von sich aus, bei der Eingabe von Knotenpunkten jeweils einen Punkt in der unmittelbaren Umgebung der auf dem Anzeigefeld dargestellten Knotenpunkte zu treffen.

c) Auch die Angabe im erteilten Anspruch 1, dass „jeder Knotenpunkt mit einem Fangbereich ausgebildet ist“, geht auf die oben bereits zitierte Textstelle in den ursprünglichen Unterlagen zurück und ist somit durch diese gedeckt.

Eine über die genannte Angabe hinausgehende Lehre dahingehend, dass diese Daten abgespeichert sind, enthält der Anspruch 1 nicht; die Darlegungen der Klägerin zur mangelnden Offenbarung beruhen auf einer über den Wortlaut des Anspruchs hinausgehenden Interpretation des Anspruchs 1.

Darüber hinaus könnten auch hier die Darlegungen der Klägerin, es sei notwendig, dass die Fangbereiche dauerhaft abgespeichert sind (was nicht offenbart sei) allenfalls die Ausführbarkeit der patentgemäßen Lehre in Frage stellen, nicht aber eine unzulässige Änderung gegenüber der ursprünglichen Offenbarung belegen. Ein solcher Einwand wäre allerdings ebenfalls nicht stichhaltig, weil es für den Fachmann bei seinen Überlegungen zur Ausführung der anspruchsgemäßen Lehre selbstverständlich ist, dass die Fangbereiche für die jeweiligen Knotenpunkte vorab definiert und wie alle anderen auf die Straßenkarte bezogenen Daten im Speicher der Ortungs- und Navigationsvorrichtung abgespeichert sein müssen, denn nur dann kann das entsprechende Datenverarbeitungssystem ordnungsgemäß funktionieren.

2. Das plangestützte Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge gemäß dem erteilten Anspruch 1 ist jedoch nicht patentfähig, denn es ist gegenüber dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift NK 7 nicht neu.

Denn die Druckschrift NK 7 offenbart ein plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem für Landfahrzeuge (*The present invention relates to a guiding apparatus for vehicle travel such as a road guide which guides a vehicle or the like from a starting point location to a target point location / S. 2 der Übersetzung gemäß NK 7a, viertletzter Abs.; While various types of guiding apparatuses for vehicle travel were already proposed in the past, each of such apparatuses is based on a detailed map / Übersetzung gemäß NK 7a, S. 2, vorle. Abs.*) mit

- einer Eingabevorrichtung zur Eingabe einer Fahrtroute oder jeweils eines Start- und Zielpunkts (*A light pen 8 is used to input intersections or main target item units of the information displaying the desired traveling path / Übersetzung gemäß NK 7a, S. 5, 1. Abs. i. V. m. Fig. 1*),

- einem Datenspeicher mit gespeicherten Knotenpunkten eines Straßenplans (*The recording playback device can be a recording medium such as magnetic tape, wherein map information and address information relating to the intersection can be written to and read from the recording medium. In addition, a device using an optical disk as a recording medium can be also used as a specialized play back device / Übersetzung NK 7a, S. 4, 1e. Abs. i. V. m. Fig. 1*),

- einer Fahrtinformationsausgabe (*The speaker 6 supplies a voice signal generated by voice synthesizing technology which generates audio in order to notify the user when he is in the proximity of an intersection point or of a target object as will be described later. A display displays a map that is displayed based on the information which has been processed with the information processor 1 / Übersetzung NK 7a, S. 5, 1. Abs. i. V. m. Fig. 1 und 2*),

- wobei die Fahrtroute durch in ihrer Nähe befindliche, in dem Datenspeicher gespeicherte Knotenpunkte bestimmt ist (*In order to achieve this objective, the present invention is characterized in that map road information is provided in intersection units so that various intersections are displayed as absolute coordinate information and information relating to roads branching out from these intersections / Übersetzung NK 7a, S. 4, 5. Abs.; The map information which is contained in this information is read and furnished to the information processor 1 and after the information has been processed, it is supplied to the display 7. Accordingly, when the input device 5 is operated, the required map is immediately displayed on the display 7. Because the displayed map displays each intersection, the user can specify the sequence for each intersection along a desired path of travel with a light pen 8. Therefore, selected address informations containing intersections is stored in this manner in the buffer memory 3 / NK 7a,*

S. 5, 3. und 4. Abs. i. V. m. Fig. 2 und 3), wobei diese Knotenpunkte als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute, nämlich der die Knotenpunkte verbindenden Straßenzüge auf der Kartendarstellung ausgebaut sind (*Since the map is displayed on the display 7 in this manner and the road is displayed as a straight line connecting the intersections, the amount of the required information can be greatly decreased [...] / Übersetzung NK 7a, S. 6, vorle. Abs. i. V. m. Fig. 2; Figure 3(a) shows a model map of a concrete example of a road map which is used to explain the structure of the map information, wherein the round black symbols (1) to (N) indicate intersections so that the intersection points are connected with a straight line on the road indicated by the hatching line / NK 7a, S. 7, 1. Abs. i. V. m. Fig. 2 und 3a),*

- wobei die Knotenpunkte mit einem Fangbereich ausgebildet sind und das System so ausgebildet ist, dass für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute der Fangbereich der vorgegebenen Knotenpunkte anwählbar ist, denn zur Auswahl der Knotenpunkte der Fahrstrecke genügt es, mit dem Lichtgriffel einen den jeweiligen Knotenpunkt umgebenden schwarz markierten Kreis auf der Anzeigefläche zu berühren, da das System von sich aus den Koordinaten dieses Kreises jeweils den zugehörigen Knotenpunkt zuordnet (*The position of each of the intersections (1) to (5) can be indicated by (A) with a light pen 8 in black with a round mark / Übersetzung NK 7a, S. 6, 2. Abs.; The user can select the address information of an intersection on the desired travel path [...] by contacting a round black position with the light pen 8 / NK 7a, S. 6, 3. Abs.; Fig. 3 (a) shows a model map of a concrete example of a road map [...] wherein the round black symbols (1) to (N) indicate intersections [...] As shown in Fig. 3(a), coordinates x, y are used for the intersections (1) to (N) so that a basic road design is created with the cross shape. The information pertaining to each intersection includes coordinate information [...] / NK 7a, S. 7, 1. und 2. Abs.; Specifically, when intersections (1), (2), (3), (4) and (5) are specified with the light pen 8 as shown in Figure 2, only information pertaining to the intersection which has been specified in this manner will be selected and used for road guidance. This information is selected by comparing the position coordinates (x, y) of the black circle specified by the light pen*

8 on the display 7 with the intersection coordinate information as shown in Figure 3 / Übersetzung NK 7a, S. 9, 3. Abs. i. V. m. Fig. 3).

Wie vorangehend anhand der einzelnen, jeweils miteinander korrespondierenden Zitatstellen dargelegt, werden bei dem System nach der Druckschrift NK 7 insbesondere sowohl Fangbereiche im Sinne des Streitpatents definiert als auch die die Fahrtroute angehenden Knotenpunkte als fortlaufender Polygonzug der Fahrtroute ausgegeben, so dass der Senat den gegenteiligen Argumenten der Beklagten nicht folgen konnte.

Auch die von der Beklagten im Zusammenhang mit der Würdigung der Druckschrift NK 7 und der hierzu vorgelegten Übersetzungen gemäß den Anlagen NK 7a und NK 7b geltend gemachten Zweifel an der Richtigkeit der Übersetzungen der japanischsprachigen Druckschrift NK 7 vermochten den Senat nicht zu überzeugen. Die lediglich pauschal geäußerten Zweifel sind nicht geeignet, die grundsätzliche Richtigkeit der anwaltlich beglaubigten Übersetzungen der Druckschrift NK 7 in Frage zu stellen. Gleiches gilt auch im Hinblick auf den allgemeinen Hinweis der Beklagten auf Unterschiede in den beiden von der Klägerin eingereichten Übersetzungen NK 7a und NK 7b. Denn die Abweichungen in einigen Textpassagen der beiden Übersetzungen betreffen lediglich Unterschiede in der sprachlichen Darstellung, aus denen sich - soweit diese für die Würdigung der Patentfähigkeit des Systems nach dem erteilten Anspruch 1 überhaupt von Bedeutung sind - keine grundsätzlichen Unterschiede hinsichtlich der Lehre der Druckschrift NK 7 ergeben.

Insbesondere stimmen beide Übersetzungen NK 7a und NK 7b dahingehend überein, dass für die Eingabe der ausgewählten Fahrtroute lediglich die Fangbereiche der vorgegebenen Knotenpunkte angewählt werden müssen, indem ein Lichtgriffel auf die den jeweiligen Knotenpunkt umgebende Kreisfläche aufgesetzt wird.

Diese Fangbereiche sind in den Fig. 2, 3 und 4 der Druckschrift NK 7 jeweils als schraffierte Kreisflächen dargestellt und werden darüber hinaus in der Übersetzung gemäß der Druckschrift NK 7b - insoweit die Übersetzung gemäß der Druckschrift NK 7a klarstellend - bei der Erläuterung dieser Figuren auch explizit genannt (*Each intersection indicated by (1) to (5) and a site specifiable with a light pen 8, indicated by (A) [...], are indicated by a black circle (in the figure, shown as a hatching / S. 5, le. Abs.; Figure 3(a) shows a model map of a concrete example of a road map which is used to explain the structure of the map information, wherein black circles, shown as hatching, (1) to (N) indicate intersections and straight lines connecting the intersections indicate the roads / NK 7b, S. 6, vorle. Abs.*).

Für den Fachmann ist damit selbstverständlich, dass die kreisförmige Markierung um die jeweiligen Knotenpunkte bspw. durch eine schraffierte Ausgestaltung so beschaffen ist, dass sie zumindest einen Teil des am entsprechenden Punkt des Anzeigeschirm erzeugten Lichtpulses durchlässt, so dass der entsprechende Punkt mit dem Lichtgriffel (*light pen*) detektiert werden kann. Der unter Hinweis auf den Auszug aus Wikipedia (Anlage NB 2) von der Beklagten vorgetragene Einwand, das System nach der Druckschrift NK 7 könne nicht funktionieren, da ein Lichtgriffel auf einer schwarzen Fläche kein Licht detektieren könne, trifft damit nicht zu.

Die Druckschrift NK 7 offenbart somit ein Navigations- und Ortungssystem gemäß der Lehre des Anspruchs 1. Das Ortungs- und Navigationssystem nach dem erteilten Anspruch 1 ist somit nicht neu.

3. Die erteilten Unteransprüche werden nicht eigenständig verteidigt, so dass sie wegen der Antragsbindung mit dem erteilten Anspruch 1 fallen. Dass in den rückbezogenen Unteransprüchen eigenständig erfinderische Gegenstände enthalten sind, hat die Beklagte nicht geltend gemacht. Für den Senat ist dies auch nicht erkennbar.

4. Die jeweilige Fassung des Patentanspruchs 1 nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 sind unzulässig.

Diese Ansprüche enthalten zusätzlich zum erteilten Anspruch 1 jeweils das Merkmal, dass die Knotenpunkte mit einem „*von der Eingabevorrichtung nicht dargestellten und nur den jeweiligen Knotenpunkt umgebenden*“ Fangbereich ausgebildet sind.

Dieses Merkmal ist jedoch im Streitpatent und auch in den ursprünglichen Unterlagen nicht unmittelbar und eindeutig offenbart, was Voraussetzung für die Zulässigkeit eines hierauf gerichteten Patentanspruchs ist, (vgl. BGH GRUR 2009, 382 - „Olanzapin“ und BGH GRUR 2010, 910 - „Fälschungssicheres Dokument“). Denn die einzige die Fangbereiche betreffende, weiter oben bereits zitierte Offenbarungsstelle in der Streitpatentschrift in Sp. 4, Zeilen 12 bis 22 gibt in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Offenbarung unter Hinweis auf die Fig. 2 lediglich an, dass um die Knotenpunkte kleine Kreise gezeichnet sind, die den Fangbereich „andeuten“ und dass für die Eingabe der Knotenpunkte die ausgewählte Fahrtroute nur in die Nähe der fest vorgegebenen Knotenpunkte, nämlich innerhalb des Fangbereiches zu legen ist. Diese Textstelle lässt jedoch offen, ob die „angedeuteten“ kreisförmigen Fangbereiche auf dem Eingabetableau tatsächlich dargestellt werden oder nicht. In gleicher Weise gibt diese Offenbarungsstelle auch keinerlei Hinweis darauf, dass die Fangbereiche nur den jeweiligen Knotenpunkt umgeben; auch dies bleibt offen.

Die Bedenken des Senats hinsichtlich der Zulässigkeit der weiteren in die Ansprüche 1 nach Hilfsantrag 2 und 3 aufgenommenen Merkmale können bei dieser Sachlage dahingestellt bleiben.

5. Wegen der Antragsbindung fallen mit den Ansprüchen 1 nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 auch die jeweils auf diese rückbezogenen Unteransprüche, zumal diese von der Beklagten auch nicht als eigenständig patentfähig verteidigt werden und dies für den Senat auch nicht erkennbar ist.

6. Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 ist hingegen zulässig.

Dieser Anspruch unterscheidet sich vom zulässigen erteilten Anspruch 1 allein durch das neu aufgenommene Merkmal, „wobei bei der Eingabe der Knotenpunkte der ausgewählten Fahrtroute (7) eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte (1 bis 4) auf der Fahrinformationsausgabe (13) erfolgt.“ Diese Angabe geht auf den erteilten Unteranspruch 5 zurück, der seinerseits auf den ursprünglichen Patentanspruch 5 zurückgeht, sodass weder der Schutzbereich nach der Schutzzumfang in unzulässiger Weise geändert worden sind.

7. Die im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 gegebene Lehre ist darüber hinaus auch patentfähig.

Denn die Lehre, wonach bei der Eingabe der Knotenpunkte der ausgewählten Fahrtroute eine fortlaufende Kontrollausgabe der Knotenpunkte auf der Fahrinformationsausgabe erfolgt, ist aus dem Stand der Technik weder bekannt noch durch diesen für den Fachmann nahegelegt:

Beim Stand der Technik gemäß der vorangehend bereits gewürdigten Druckschrift NK 7 wird eine Straßenkarte mit den jeweils auswählbaren Knotenpunkten angezeigt, so dass der Benutzer die Fahrtroute durch Eingabe der von ihm gewünschten Knotenpunkte vorgeben kann. Diese Knotenpunkte werden dann abgespeichert. Eine fortlaufende Kontrollausgabe der jeweils ausgewählten Knotenpunkte bei der Eingabe ist hier jedoch nicht erwähnt. Diese Druckschrift offenbart lediglich, dass dem Fahrer die aktuelle Position und die Fahrtroute erst nach dem Betätigen einer Starttaste am Eingabefeld und dem Starten des Fahrzeugs angezeigt wird, (vgl. die Übersetzung gemäß der NK 7a, S. 5, 3. bis 5. Abs).

Die Druckschrift NK 4 offenbart ein plangestütztes Ortungs- und Navigationssystem, bei dem die Fahrtroute auf einem Digitizertableau durch Nachfahren der gewünschten Strecke auf einer unter dem Digitizertableau liegenden Straßenkarte mit einem Stift eingegeben wird. Diese Strecke wird dem Fahrer auf dem Bild-

schirm des Navigationsrechners angezeigt, wobei hier markante Zwischenziele eingeblendet werden können, (vgl. das Kapitel 3.5 auf den S. 35 bis S.38, insbesondere S. 36, re. Sp., le. Abs. („*Mehr Leistung und Komfort ...*“) bis S. 37, re. Sp., 1. Abs. („... zum nächsten Zwischenziel angegeben.“ i. V. m. Fig. 10 und 11)). Da die Eingabe und die Anzeige der Fahrtroute hier an getrennten Vorrichtungen erfolgen, kann diese Schrift auch keinen Hinweis zu einer fortlaufenden Kontrollausgabe der Fahrtroute bei der Eingabe geben.

Bei den plangestützten Navigations- und Ortungssystemen nach den Druckschriften NK 8 und NK 9 bestimmt der Benutzer einen Start- und einen Zielort, indem er auf der Darstellung einer Straßenkarte einen vorgegebenen Bereich berührt, der den jeweiligen Start- bzw. Zielpunkt einschließt, (vgl. in der Übersetzung der Druckschrift NK 8 gemäß der Entgegenhaltung NK 8a vor allem die Fig. 3 bis 5, 8, 14 und 18 und die zugehörige Beschreibung, insbesondere S. 7, 2. bis 5. Abs., und in der Druckschrift NK 9 vor allem die Fig. 1 sowie die Beschreibung Sp. 5, Zeile 9 bis Sp. 8, Zeile 41, vor allem Sp. 7, Zeilen 17 bis 32). Eine fortlaufende Kontrollausgabe der Punkte bei der Eingabe der Fahrtroute wird hier nicht angesprochen.

Die Dokumente NK 14, NK 15 und NK 18 geben Zeitungsartikel über die Fahrtplanungs-Software „Autoroute“ wieder, die es ermöglicht, vor Antritt einer Fahrt an einem Computer eine Fahrtroute einzugeben, indem auf einer Straßenkartendarstellung Start- und Zielpunkt sowie Zwischenpunkte der gewünschten Fahrtroute sowie weitere Fahrtparameter (bspw. Straßentypen, Minimierung des Benzinverbrauchs) eingegeben werden, wobei die Eingabe der jeweiligen Parameter am Computer durch Aufrufen eines entsprechenden Menüs und Auswahl der jeweiligen Eingabe mit einem Cursor erfolgt. Das System berechnet anhand dieser Parameter eine Reiseroute und zeigt diese zusammen mit entsprechenden Navigationsanweisungen an. Diese Information kann ausgedruckt werden (vgl. jeweils die Druckschriften NK 14, NK 15 und NK 18). Auch hier wird eine fortlaufende Kontrollausgabe der die Fahrtroute bestimmenden Punkte bei der Eingabe der Fahrtroute nicht erwähnt.

Insofern kann auch die auf der DVD gemäß der Anlage NK 16 erläuterte Funktionsweise der Software AutoRoute keinen Hinweis zu einer entsprechenden Maßnahme geben.

Die übrigen vorveröffentlichten Schriften liegen weiter ab, da sie sich nicht mit der Eingabe einer Fahrtroute bei einem Navigations- und Ortungssystem befassen:

Die Druckschrift NK 10 offenbart dem Fachmann ein Verfahren zur Eingabe von Koordinaten an einem derartigen Digitizertableau, bei dem auf dem Eingabetableau eine Vielzahl von Gitterbereichen definiert ist und bei Berührung eines Punktes derjenige Koordinatenwert als gewählter Wert bestimmt wird, der durch den diesem Punkt nächstliegenden Gitterbereich gegeben ist, wobei als Gitterbereiche kreisförmige Bereiche um einen jeweiligen Mittelpunkt ausgewählt werden können (vgl. in der zugehörigen Übersetzung gemäß der Entgegenhaltung NK 10a vor allem S. 2, drittletzter Abs. bis S. 4, drittletzter Abs.).

Die Druckschrift NK 11 gibt lediglich die Lehre, die Position von auf einem Anzeige- und Eingabefeld dargestellten grafischen Informationen (bspw. Punkte, Linienzüge, Bögen o. Ä.), die von einem Rechner extrahiert werden sollen, durch Wahl eines Punkts in der Umgebung zu bezeichnen (vgl. in der zugehörigen Übersetzung gemäß NK 11a bspw. S. 1, vorle. Abs., S. 3, viertle. Abs. und S. 4, 4. Abs.).

Die Druckschrift NK 17 wurde lediglich zur Erläuterung der Funktionsweise eines Lichtgriffels genannt und offenbart dementsprechend keine Maßnahmen zur Eingabe von Fahrtrouten an Navigations- und Ortungssystemen (vgl. S. 367 bis 370).

Die nicht vorveröffentlichte ältere Anmeldung gemäß der Druckschrift NK 5 ist nur bei der Neuheitsprüfung zu berücksichtigen. Da in dieser Schrift lediglich eine Digitalisierereinrichtung beschrieben wird, auf der mit Hilfe eines Digitalisierstifts durch Nachfahren eines unter dem Digitalisiertableau liegenden Straßenplans eine gewünschte Fahrtroute sowie zusätzlich durch Tastendruck während dieses Nach-

fahrens markante Zwischenziele eingegeben werden können und diese Vorrichtung schon wegen der fehlenden Anzeigemöglichkeit keine fortlaufende Kontrollausgabe von Wegpunkten bei der Eingabe ermöglicht - vgl. die einzige Figur und die zugehörige Beschreibung - , steht auch diese Schrift dem Navigations- und Ortungssystem nach dem Anspruch 1 des Hilfsantrags 4 nicht patenthindernd entgegen.

III.

Die Kosten des Rechtsstreits haben die Parteien gemäß §§ 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 92 Abs. 1 ZPO im Umfang ihres jeweiligen Unterliegens zu tragen. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 99 Abs. 1 PatG, 709 ZPO.

Sredl

Guth

Brandt

Dr. Friedrich

Musiol

prä