



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 7/20

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
26. Oktober 2021

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2017 203 845.4

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 2021 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner sowie der Richter Dr. Friedrich, Dr. Himmelmann und Dr. Kapels beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die vorliegende Anmeldung mit dem Aktenzeichen 10 2017 203 845.4 und der Bezeichnung „Verfahren zur Navigation“ wurde am 8. März 2017 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet und am 13. September 2018 mit der DE 10 2017 203 845 A1 offengelegt. Gleichzeitig mit der Anmeldung wurde Prüfungsantrag gestellt.

Die Prüfungsstelle für Klasse G01C hat im Prüfungsverfahren auf den Stand der Technik gemäß den folgenden Druckschriften verwiesen:

- D1 US 2012 / 0 310 520 A1,
- D2 US 2001 / 0 025 222 A1,
- D3 DE 600 10 993 T2,
- D4 US 2005 / 0 021 227 A1,
- D5 US 2015 / 0 120 183 A1,
- D6 DE 10 2014 210 757 A1,
- D7 DE 199 33 666 A1 und
- D8 DE 10 2013 011 824 A1.

Sie hat in einem Prüfungsbescheid vom 6. Oktober 2017 ausgeführt, dass das Verfahren gemäß Anspruch 1 in der Druckschrift D1 vollständig vorweggenommen sei. Auch die Gegenstände der Unteransprüche ließen keine Merkmale erkennen, die die Basis eines gewährbaren Hauptanspruchs bilden könnten.

Dem ist die Anmelderin mit Eingabe vom 16. Januar 2018 entgegengetreten, wobei sie mit der Eingabe neue Ansprüche eingereicht hat.

In einem Zusatz zur Ladung vom 19. Dezember 2019 führte die Prüfungsstelle aus, dass sich das aus der Druckschrift D1 bekannte Verfahren auch nicht erkennbar vom Gegenstand des nunmehr geltenden Patentanspruchs 1 unterscheidet.

In der daraufhin am 5. Februar 2020 durchgeführten Anhörung hat die Anmelderin die Patenterteilung mit einem in der Anhörung überreichten Anspruchssatz beantragt. Da die Prüfungsstelle das Verfahren des Anspruchs 1 als dem Fachmann durch Druckschrift D2 i.V.m. Druckschrift D8 nahegelegt angesehen hat, ist die Anmeldung zum Ende der Anhörung durch Beschluss zurückgewiesen worden.

Gegen diesen der Anmelderin mit Anschreiben vom 14. Februar 2020 am 20. Februar 2020 zugestellten Beschluss hat die Anmelderin mit Schriftsatz vom 2. März 2020, am 3. März 2020 beim Deutschen Patent- und Markenamt elektronisch eingegangen, Beschwerde eingelegt.

Mit ihrer Beschwerdebegründung vom 27. April 2020, eingegangen im Bundespatentgericht am 4. Mai 2020, reichte die Anmelderin die Patentansprüche gemäß dem in der Anhörung eingereichten Antrag nochmals ein sowie eine an die Patentansprüche angepasste Version des Beschreibungstextes.

In der mündlichen Verhandlung am 26. Oktober 2021 hat die Anmelderin drei weitere Sätze Patentansprüche als Hilfsanträge 1 bis 3 vorgelegt und beantragt:

1. den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 5. Februar 2020 aufzuheben.

- 2.a) Hauptantrag

Ein Patent zu erteilen mit der Bezeichnung „Verfahren zur Navigation“, dem Anmeldetag 8. März 2017 auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 9,
- Beschreibungsseiten 1 bis 7, jeweils eingegangen am 4. Mai 2020;

- 1 Blatt Zeichnungen mit einer Figur, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag.

2.b) Hilfsantrag 1

Hilfsweise für die unter 2.a) genannte technische Neuerung ein Patent zu erteilen auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 8 gemäß Hilfsantrag 1, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 26. Oktober 2021;
- die unter 2.a) genannten Beschreibungsseiten und Zeichnungen.

2.c) Hilfsantrag 2

Weiter hilfsweise für die unter 2.a) genannte technische Neuerung ein Patent zu erteilen auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 9 gemäß Hilfsantrag 2, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 26. Oktober 2021;
- die unter 2.a) genannten Beschreibungsseiten und Zeichnungen.

2.d) Hilfsantrag 3

Weiter hilfsweise für die unter 2.a) genannte technische Neuerung ein Patent zu erteilen auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 9 gemäß Hilfsantrag 3, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 26. Oktober 2021;
- die unter 2.a) genannten Beschreibungsseiten und Zeichnungen.

Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (*Gliederung bei unverändertem Wortlaut eingefügt*):

- M1 Verfahren zur Navigation mit folgenden Verfahrensschritten:
- M2 ein Ziel (3) wird in ein Eingabegerät (4) eingegeben,
- M3 eine Route zu dem Ziel (3) wird berechnet,

- M4 eine Route zu einer Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) wird als Zwischenziel für das Kraftfahrzeug (1) berechnet
- M5 und mittels eines in dem Kraftfahrzeug (1) installierten Navigationsgeräts (4a) ausgegeben,
- M6 vor Erreichen der Parkeinrichtung (5) wird aus aktuellen Daten geprüft, ob die berechnete Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) verfügbar ist
- M7 und ob ein für das Kraftfahrzeug (1) geeigneter, freier Parkplatz (5a) vorhanden ist,
- M8 das Navigationsgerät (4a) wird mit einem mobilen Endgerät (4b) synchronisiert
- M9 und eine Route von der Parkeinrichtung (5) zu dem eingegebenen Ziel (3) an das mobile Endgerät (4b) ausgegeben,
- M10 und wobei das Navigationsgerät (4a) aus einem Backend (6) eine Parkraumkarte der Parkeinrichtung (5) lädt
- M11 und das Kraftfahrzeug (1) zu einem freien Parkplatz (5a) innerhalb der Parkeinrichtung (5) navigiert.

Der Anspruch 1 des in der mündlichen Verhandlung am 26. Oktober 2021 überreichten Anspruchssatzes nach Hilfsantrag 1 ergibt sich aus Anspruch 1 des Hauptantrags durch Streichen des Punktes am Ende des Merkmals M11 und Anfügen des Zusatzmerkmals M12:

- M12 , wobei bei der Berechnung der Route zu der Parkeinrichtung (5) die Verkehrssituation beim Verlassen der Parkeinrichtung (5) mit dem Kraftfahrzeug (1) zu einem bestimmten Zeitpunkt berücksichtigt wird.

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 2 ergibt sich aus Anspruch 1 des Hauptantrags durch Ersetzen des Merkmals M10 durch M10', Streichen des Punktes am Ende des Merkmals M11 und Anfügen des Zusatzmerkmals M13 (*Änderungen unterstrichen*):

M10' und wobei das Navigationsgerät (4a) aus einem als Server ausgebildeten Backend (6) eine Parkraumkarte der Parkeinrichtung (5) lädt

...

M13 , wobei zu der Überprüfung, ob die berechnete Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) verfügbar ist, das Navigationsgerät (4a) und/oder das mobile Endgerät (4b) mit dem Backend (6) verbunden sind.

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 3 ergibt sich aus Anspruch 1 des Hauptantrags durch Ersetzen des Merkmals M8 durch M8' (*Änderungen unterstrichen*):

M8' das Navigationsgerät (4a) wird vor Erreichen der Parkeinrichtung (5) mit einem mobilen Endgerät (4b) synchronisiert

Zu den Unteransprüchen des Hauptantrags und der Hilfsanträge 1 bis 3 sowie zu den weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die form- und fristgerecht erhobene Beschwerde der Anmelderin gegen den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01C ist zulässig, erweist sich jedoch nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 26. Oktober 2021 als nicht begründet, weil die Lehren der Ansprüche 1 aller vier Anträge gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik auf keiner erfinderischen Tätigkeit des

Fachmanns beruhen und somit nicht patentfähig sind (§ 1 Abs. 1 PatG i.V.m. § 4 PatG).

Bei dieser Sachlage kann die Erörterung der Zulässigkeit der Ansprüche des Hauptantrags und der drei Hilfsanträge dahingestellt bleiben (vgl. *BGH GRUR 1991, 120, 121, II.1 – „Elastische Bandage“*).

1. Die vorliegende Anmeldung betrifft ein Verfahren zur Navigation eines Kraftfahrzeugs zu einem Ziel (vgl. *geltende Beschreibung, Seite 1, Zeilen 3 und 4*). Aus der DE 10 2010 055 078 A1 ist ein Verfahren zur Darstellung von Informationen in einer Anzeigevorrichtung eines Navigationssystems eines Fahrzeugs bekannt, bei dem zur Unterstützung der Parkplatzauswahl Informationen über mögliche Parkplätze in einer vorgegebenen Umgebung des Zielorts angezeigt werden. Unter anderem wird eine Gehzeit von einem möglichen Parkplatz des Kraftfahrzeugs zu einem Zielort angezeigt. Die WO 01/88877 A1 beschreibt ein Verfahren zur Navigation eines Kraftfahrzeugs, bei dem das Kraftfahrzeug mit einer fahrzeuggebundenen Navigationseinrichtung zu einem von einem Zielort beabstandeten Fahrzeugabstellort bewegt wird. Dabei werden Positionsdaten des Fahrzeugabstellorts und des Zielorts vom Navigationssystem an ein fahrzeugunabhängiges, portables Navigationshilfegerät übermittelt. Ein weiteres Verfahren zur Navigation eines Kraftfahrzeugs ist in der DE 100 53 874 A1 beschrieben. Dabei werden Daten für eine zu Fuß zurückzulegende Strecke von dem Fahrzeugnavigationssystem auf einen Personal Navigator übertragen (vgl. *geltende Beschreibung, Seite 1, Zeilen 9 bis 24*).

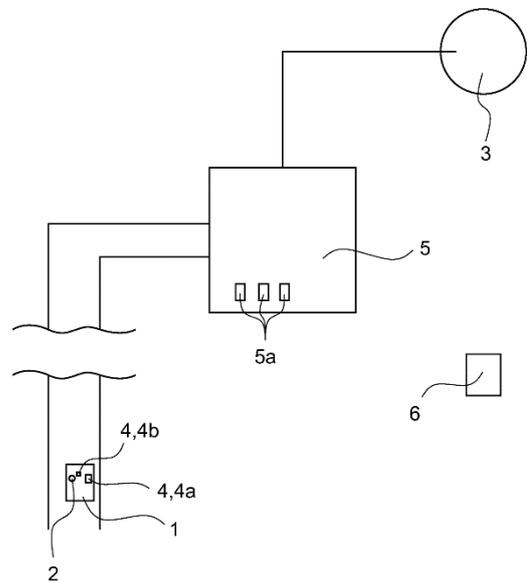
Vor diesem Hintergrund liegt der Anmeldung als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Navigation eines Kraftfahrzeugs zu schaffen, das dem Nutzer noch größere Vorteile bietet als die bekannten Verfahren (vgl. *geltende Beschreibung, Seite 2, Zeilen 4 bis 6*).

Diese Aufgabe wird durch die Verfahren der Ansprüche 1 des Hauptantrags und der drei Hilfsanträge gelöst.

2. Als Fachmann ist hier ein Ingenieur oder Physiker mit mehrjähriger Erfahrung in der Entwicklung von Navigationssystemen sowie mit grundlegenden Kenntnissen im Bereich der Fußgängernavigation zu definieren.

3. Die Anmeldung zeigt in seiner hier wiedergegebenen einzigen Figur ein Schema

zur Erläuterung des Verfahrens zur Navigation gemäß Anspruch 1. Zunächst gibt ein Nutzer (2) Angaben zu einem Ziel (3) in ein Eingabegerät (4) ein (*Merkmale M2*). Bei diesem Eingabegerät (4) kann es sich beispielsweise um ein in einem Kraftfahrzeug (1) installiertes Navigationsgerät (4a) oder um ein mobiles Endgerät (4b), wie beispielsweise ein Smartphone, ein Tablet oder ähnliches handeln. Anschließend wird eine Route zu dem Ziel



(3) berechnet (*Merkmale M3*). Dies kann beispielsweise von dem Navigationsgerät (4a) oder von dem mobilen Endgerät (4b) vorgenommen werden. Bei dieser Routenberechnung wird zusätzlich eine Route zu einer Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) als Zwischenziel berechnet (*Merkmale M4*). Unter einer Parkeinrichtung (5) wird zum Beispiel ein Parkhaus, eine größere Parkfläche oder ein Parkplatz an einer Straße verstanden. Die Route zur Parkeinrichtung (5) wird mittels eines in dem Kraftfahrzeug (1) installierten Navigationsgeräts (4a) ausgegeben (*Merkmale M5*). Das endgültige Ziel wird dann beispielsweise nicht mit dem Kraftfahrzeug, sondern zu Fuß oder mittels öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 2, Zeilen 12 bis 14; Seite 5, Zeilen 3 bis 16*).

Vor Erreichen der Parkeinrichtung (5) wird aus aktuellen Daten geprüft, ob die berechnete Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) verfügbar ist (*Merkmal M6*) und ob ein für das Kraftfahrzeug (1) geeigneter, freier Parkplatz (5a) vorhanden ist (*Merkmal M7*). Unter einer verfügbaren Parkeinrichtung versteht der Fachmann eine für den sofortigen Gebrauch vorhandene Parkeinrichtung und somit eine für das Kraftfahrzeug aktuell freie und geöffnete Parkeinrichtung. Unter einem geeigneten Parkplatz dürfte der Fachmann jedoch nicht ausschließlich, wie in der Beschwerdebeurteilung von der Anmelderin ausgeführt, einen im Hinblick auf die Geometrie bzw. die Abmessungen des Fahrzeugs infrage kommenden Parkplatz verstehen, sondern auch beispielsweise einen nur für einen bestimmten Kraftfahrzeugtyp wie Kraftrad, PKW, LKW oder Kraftomnibus geeigneten Parkplatz. Der Anmeldung sind jedenfalls keine weiteren Angaben zur spezifischen Eignung eines Parkplatzes zu entnehmen. Das Merkmal M6 verlangt des Weiteren lediglich, dass die Verfügbarkeitsprüfung vor einem Erreichen der Parkeinrichtung erfolgen soll, jedoch nicht mit welchem zeitlichem Abstand zum Eintreffen an der Parkeinrichtung, so dass auch eine Verfügbarkeitsprüfung kurz vor dem Eintreffen dieses Merkmal erfüllt.

Ferner lädt das Navigationsgerät (4a) aus einem Backend (6) eine Parkraumkarte der Parkeinrichtung (5) und navigiert das Kraftfahrzeug (1) zu einem freien Parkplatz (5a) innerhalb der Parkeinrichtung (5) (*Merkmale M10, M11*). Die Parkraumkarte gibt somit an, welcher Parkplatz in der Parkeinrichtung frei ist.

In einem weiteren Verfahrensschritt wird das Navigationsgerät (4a) mit einem mobilen Endgerät (4b) synchronisiert und eine Route von der Parkeinrichtung (5) zu dem eingegebenen Ziel (3) an das mobile Endgerät (4b) ausgegeben (*Merkmale M8, M9*). Die Synchronisierung erfolgt beispielsweise über ein Mobilfunknetz, Bluetooth, WLAN und/oder über Near-Field-Communication (*NFC*) (*vgl. geltende Beschreibung, Seite 7, Zeilen 3 bis 7*).

Das Zusatzmerkmal M12 des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 definiert, dass bei der Berechnung der Route zu der Parkeinrichtung (5) die Verkehrssituation beim Verlassen der Parkeinrichtung (5) mit dem Kraftfahrzeug (1) zu einem bestimmten Zeitpunkt berücksichtigt wird. Somit soll bei der Routenberechnung eine spätere Verkehrssituation berücksichtigt werden, wobei das Merkmal M12 jedoch nicht angibt, wie weit in der Zukunft der Zeitpunkt liegt.

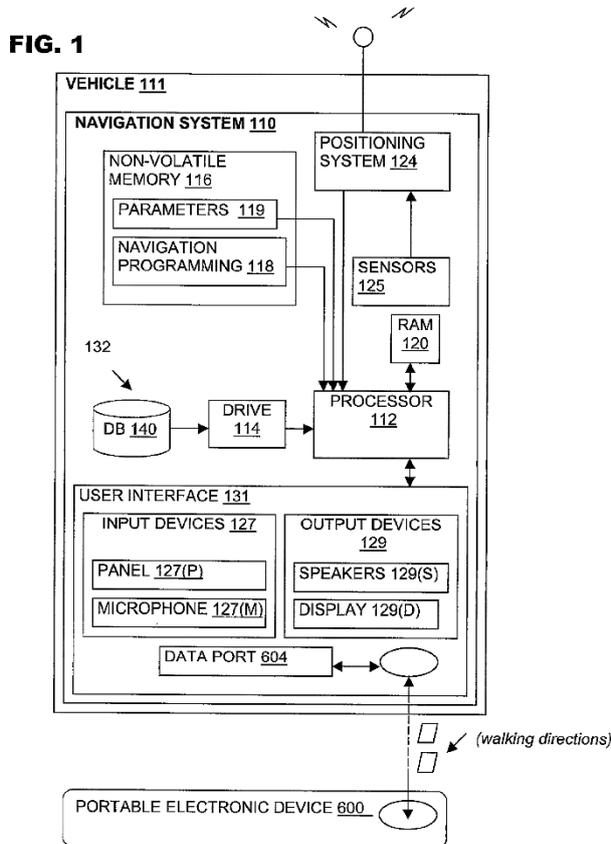
Gemäß Merkmal M10' des Anspruchs 1 des Hilfsantrags 2 ist das Backend (6) als Server ausgebildet. Zur Überprüfung, ob die berechnete Parkeinrichtung (5) für das Kraftfahrzeug (1) verfügbar ist, sind das Navigationsgerät (4a) und/oder das mobile Endgerät (4b) mit dem Backend (6) verbunden (Merkmal M13). Unter einer Verbindung versteht der Fachmann beispielsweise eine drahtlose Datenverbindung über die zu einem beliebigen Zeitpunkt Daten gesendet werden, um dem Zweck der Überprüfung der Verfügbarkeit zu dienen.

Die Änderung im Merkmal M8' des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 präzisiert, dass das Navigationsgerät (4a) vor Erreichen der Parkeinrichtung (5) mit einem mobilen Endgerät (4b) synchronisiert wird.

4. Das Verfahren des Anspruchs 1 nach Hauptantrag ergibt sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus der Druckschrift D2 i.V.m. Druckschrift D8, so dass es mangels erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig ist (§ 1 Abs. 1 PatG i.V.m. § 4 PatG).

Die Druckschrift US 2001/0025222 A1 (D2) bezieht sich auf eine Navigation, die Informationen über das Fahren in Richtung eines Endziels in Kombination mit Informationen über das Gehen zu dem Endziel bereitstellt (vgl. Abs. [0001]). Ein Nutzer kann nicht an seinem Zielort parken, wenn dort kein Parkplatz vorgesehen ist, oder alle Parkplätze bereits belegt sind. Dementsprechend besteht bei Navigationsanwendungsprogrammen ein Bedarf, den Nutzer beim Auffinden und Bewerten von Parkplätzen an oder in der Nähe seines Ziels zu unterstützen,

Kombinationen von Autofahrten und Wegen zu Fuß bei der Berechnung einer Route zu berücksichtigen und ihn auch dabei zu unterstützen, sein gewünschtes Ziel zu erreichen, nachdem er sein Fahrzeug geparkt hat (vgl. Abs. [0003]). Um diese Ziele zu erreichen, schlägt die D2 ein System und ein Verfahren vor, die einem Nutzer eines Navigationsprogramms Informationen über das Gehen zu einem gewünschten Ziel in Kombination mit Informationen über das Fahren zu oder in die Nähe des gewünschten Ziels bereitstellen (vgl. Abs. [0004]). Die Figur 1 zeigt eine beispielhafte Ausführungsform eines Navigationssystems (110). Das Navigationssystem (110) kann stationär oder tragbar sein und sich in einem Fahrzeug (111), beispielsweise in einem Automobil, Lastwagen oder Bus, befinden (vgl. Abs. [0017]). Das Navigationssystem (110) überträgt die Gehanweisungen an ein tragbares elektronisches Gerät (600), wie z.B. an ein drahtloses Telefon mit drahtlosem Datenanschluss (604), das der Nutzer mit sich führen kann, nachdem er das Fahrzeug verlassen hat (vgl. Abs. [0082] und Fig. 1). Das tragbare elektronische Gerät umfasst ein Display oder eine andere Art von Nutzerschnittstelle (vgl. Abs. [0083]).



Wenn ein Nutzer die Berechnung einer Route zu einem gewünschten Ziel anfordert, bietet das Navigationsprogramm dem Nutzer die Möglichkeit, eine Fahrroute zu einem Ort in der Nähe des gewünschten Ziels berechnen zu lassen, an dem ein Parkplatz gefunden werden kann. Alle Parkplätze innerhalb einer Gehschwelle um das gewünschte Ziel werden identifiziert und eine Gehroutenberechnungsfunktion berechnet Gehrouten von jedem dieser identifizierten Parkplätze zum Ziel. Dem Nutzer wird eine Liste auf der Anzeige präsentiert, die alle verfügbaren

Parkbereiche innerhalb der Gehschwelle zum gewünschten Ziel zeigt. Die Liste kann auch die Gehentfernung und die Kosten für das Parken auf jedem dieser Parkplätze enthalten. Der Nutzer kann anschließend einen der Parkplätze auswählen. Die Fahrrounenberechnungsfunktion berechnet dann eine Fahrroune zu dem ausgewählten Parkplatz. Der Nutzer erhält auch eine Wegbeschreibung vom ausgewählten Parkplatz zum endgültigen Ziel (*vgl. Abs. [0100]*). Bei der Erstellung einer Liste von Parkplätzen innerhalb der Gehschwelle zum Endziel werden auch tages- und wochentagsbezogene Parkbeschränkungen für das Parken auf der Straße berücksichtigt (*vgl. Abs. [0103]*). Das Navigationssystem im Fahrzeug erhält bei Annäherung an das Ziel Informationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen an Parkeinrichtungen um den Zielort herum. Parkeinrichtungen oder interessante Orte, die Parkeinrichtungen aufweisen wie etwa Einkaufszentren, können aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen aussenden. Alternativ kann das Navigationssystem eine Nachricht an identifizierte Parkeinrichtungen senden und Antworten über die Verfügbarkeit von Parkplätzen anfordern. Die Informationen der Parkeinrichtungen werden vom Navigationssystem über ein drahtloses Kommunikationssystem empfangen. Die Verfügbarkeitsinformationen werden in Verbindung mit den Informationen über die Gehentfernung zum Endziel verwendet. Das Navigationssystem berechnet eine Anfahrtsroune zu dem Parkhaus, das den kürzesten Fußweg zum Zielort hat und auch über freie Parkplätze verfügt (*vgl. Abs. [0106]*). Gemäß einer weiteren Ausführungsform kann das Navigationsprogramm Routen bereitstellen, die öffentliche Verkehrsmittel in Kombination mit Fahrten und/oder Strecken zu Fuß verwenden (*vgl. Abs. [0111]*).

Die Druckschrift D2 offenbart somit in Übereinstimmung mit dem Wortlaut des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag ein

M1 Verfahren zur Navigation mit folgenden Verfahrensschritten (*vgl. Abs. [0004]: „method that provide an end user of a navigation program“*):

- M2 ein Ziel (vgl. Abs. [0106]: „*destination*“, „*shopping mall*“) wird in ein Eingabegerät (vgl. Abs. [0019]: „*user interface 131*“; und Fig. 1) eingegeben (vgl. Abs. [0100]: „*an end user requests calculation of a route to a desired destination*“),
- M3 eine Route zu dem Ziel wird berechnet (vgl. Abs. [0047]: „*the route calculation function 250 calculates at least one driving route to the desired destination*“ und Fig. 3),
- M4 eine Route zu einer Parkeinrichtung (vgl. Abs. [0100]: „*parking area*“; Abs. [0106]: „*points-of-interest that have parking facilities, such as shopping malls*“) für das Kraftfahrzeug (Abs. [0017]: „*a vehicle 111, such as an automobile, truck, or bus.*“, [0106]: „*vehicle*“) wird als Zwischenziel für das Kraftfahrzeug berechnet (vgl. Abs. [0100]: „*The driving route calculation function then calculates a driving route to the selected parking area.*“)
- M5 und mittels eines in dem Kraftfahrzeug („*vehicle*“) installierten Navigationsgeräts (vgl. Abs. [0017]: „*the navigation system 110 is a portable system located in a vehicle 111*“) ausgegeben (vgl. Abs. [0042]: „*provide graphical maps on the display (129(D) in FIG. 1) of the user interface 131. The graphical maps illustrate the areas through which the calculated route passes.*“ und Fig. 1),
- M6 vor Erreichen der Parkeinrichtung wird aus aktuellen Daten geprüft, ob die berechnete Parkeinrichtung für das Kraftfahrzeug verfügbar ist (vgl. Abs. [0103]: „*time-of-day and day-of-week parking restrictions relating to on-street parking are taken into account*“; Abs. [0106]: „*as the destination is approached by a vehicle, the navigation system in the vehicle obtains information about the availability of parking at parking facilities around the destination location. According to this alternative embodiment, parking facilities (or points-of-interest that have parking facilities, such as shopping malls) may*

transmit or broadcast current information about the availability of parking.“)

M7_{teils} und ob ein für das Kraftfahrzeug geeigneter, freier Parkplatz vorhanden ist (vgl. Abs. [0106]: *„the navigation system in the vehicle obtains information about the availability of parking at parking facilities around the destination location. According to this alternative embodiment, parking facilities (or points-of-interest that have parking facilities, such as shopping malls) may transmit or broadcast current information about the availability of parking. Alternatively, the navigation system may transmit a message to identified parking facilities requesting replies about the availability of parking.“)*,

M8 das Navigationsgerät wird mit einem mobilen Endgerät synchronisiert (vgl. Abs. [0082]: *„the navigation system 110 transfers the walking directions to a portable electronic device 600 that the end user can carry with him/her after he/she leaves the vehicle.“* und Fig. 1)

M9 und eine Route von der Parkeinrichtung („*parking location*“) zu dem eingegebenen Ziel („*final destination*“) an das mobile Endgerät („*portable electronic device*“) ausgegeben (vgl. Abs. [0083]: *„ the in-vehicle navigation system transmits to a portable electronic device not only data about a walking route to the final destination from the parking location but also additional data.“)*,

~~M10 und wobei das Navigationsgerät (4a) aus einem Backend (6) eine Parkraumkarte der Parkeinrichtung (5) lädt~~

~~M11 und das Kraftfahrzeug (1) zu einem freien Parkplatz (5a) innerhalb der Parkeinrichtung (5) navigiert.~~

Damit unterscheidet sich das Verfahren des Anspruchs 1 von dem aus Druckschrift D2 dadurch, dass aus aktuellen Daten geprüft wird, ob ein für das Kraftfahrzeug

geeigneter Parkplatz vorhanden ist (*Merkmal M7_{rest}*), das Navigationsgerät aus einem Backend eine Parkraumkarte der Parkeinrichtung lädt und das Kraftfahrzeug zu einem freien Parkplatz innerhalb der Parkeinrichtung navigiert (*Merkmale M10 und M11*).

Dieser Unterschied beruht jedoch auf keiner erfinderischen Tätigkeit.

Für den Fachmann ist dabei selbstverständlich, dass in PKW eingebaute Navigationsgeräte gemäß Abs. [0106] der D2 von einer Parkeinrichtung Informationen über die Verfügbarkeit von für PKW geeignete Parkplätze erhalten. Bei einem Einsatz des Systems der D2 in Lastkraftwagen (*vgl. Abs. [0017]: „truck“*), ist es für den Fachmann überdies unerlässlich, dass nur freie LKW-Parkplätze bei der Routenberechnung berücksichtigt werden (*Merkmal M7_{rest}*).

Wie von der Prüfungsstelle zutreffend ausgeführt, ist dem Fachmann grundsätzlich bekannt, dass große und unübersichtliche Parkeinrichtungen, wie z.B. an Flughäfen, Sportstadien oder bei Messegeländen, sehr weitläufig sein können und in der Regel mehrere Parkebenen und -reihen vorhanden sind und der Nutzer mit der bloßen Auskunft über das Vorhandensein eines freien Stellplatzes nicht direkt an die konkrete Position des freien Stellplatzes geführt werden kann.

Der Fachmann erkennt, dass das in der Druckschrift D2 beschriebene Navigationsverfahren sein angestrebtes Ziel einer möglichst lückenlosen Navigation des Nutzers bis zum endgültigen Ziel hier nicht zufriedenstellend löst und dass eine KFZ-Route lediglich bis zur Einfahrt einer Parkeinrichtung nicht genügt, sondern dass es notwendig ist, dem Nutzer eine direkte Route zum freien Stellplatz innerhalb der Parkeinrichtung zur Verfügung zu stellen.

Angeregt durch diesen offensichtlichen Mangel bzw. diese Lücke in der Lehre der Druckschrift D2 greift er den Hinweis in Absatz [0106] auf, wonach das Navigationssystem des Kraftfahrzeugs über eine drahtlose Kommunikation

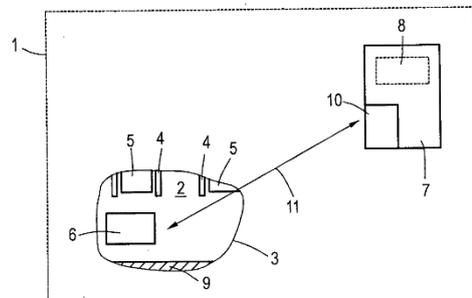
Nachrichten von den mehreren Parkeinrichtungen empfängt, die die Verfügbarkeit von Parkplätzen in jeder der mehreren Parkeinrichtungen angeben.

Für den Fachmann, der um eine möglichst nutzerfreundliche und insbesondere lückenlose Navigation des Nutzers bemüht ist, liegt es auf der Hand, neben der bloßen Verfügbarkeit freier Parkplätze zusätzlich auch weitere detaillierte Informationen insbesondere hinsichtlich der Position des freien Parkplatzes zumindest von sehr großen Parkeinrichtungen zu fordern, so dass eine zufriedenstellende Navigation zu einem freien Parkplatz auch innerhalb einer sehr großen und unübersichtlichen Parkeinrichtung sichergestellt werden kann.

Der Fachmann wird sich somit im Stand der Technik umsehen, wie er weitere detaillierte Informationen insbesondere hinsichtlich der Position des freien Parkplatzes erhalten kann und dabei auf die Druckschrift DE 10 2013 011 824 A1 (D8) stoßen. Diese lehrt ihm die Verwendung einer aktuell gehaltenen Belegtheitskarte mit Architekturdaten eines

FIG. 1

Parkareals (1) als Grundlage für die weiterführende Navigation innerhalb des Parkareals. Diese Belegtheitskarte sowie daraus abgeleitete Informationen können von einer zentralen Recheneinrichtung (7) über eine Kommunikationsverbindung (11) an



Kraftfahrzeuge (5, 6) verteilt werden, beispielsweise mit Informationen über einen freien Zielparkplatz (2) inklusive einer zugehörigen Navigationsanweisung (vgl. dort Abs. [0009], [0014], [0036] bis [0039] und Fig. 1).

Der Fachmann wird somit, um die aus der Druckschrift D2 bekannte Navigation auf großen Parkeinrichtungen zu verbessern, die in der Druckschrift D8 offenbarte Belegtheitskarte einer Recheneinrichtung der Parkeinrichtung in das Navigationssystem der Druckschrift D2 laden, um das Kraftfahrzeug zu einem freien Parkplatz innerhalb der Parkeinrichtung zu navigieren (Merkmale M10 und M11) und damit in

naheliegender Weise zu einem Navigationsverfahren gelangen, das alle Merkmale des Anspruchs 1 aufweist.

Die Anmelderin argumentiert, dass in der D8 an keiner Stelle ein Abgleich der detaillierten Informationen, insbesondere im Hinblick auf die Geometrie, beispielsweise eine Verrechnung der Abmessungen des Fahrzeugs des Nutzers des Navigationssystems mit den in der Druckschrift D8 genannten Architekturdaten, bezüglich infrage kommender Parkplätze mit Informationen über das eigene Fahrzeug beschrieben werde. Ein solcher Abgleich sei für den Fachmann jedoch wesentlicher Bestandteil einer Eignungsprüfung, bzw. eine Eignungsprüfung per se. Daher könne er in den Ausführungen der Druckschrift D8 keine Anregung zu einer Eignungsprüfung im Sinne der Erfindung, ob ein für das Kraftfahrzeug geeigneter, freier Parkplatz vorhanden sei, im Rahmen einer Gesamtroutenplanung erkennen, sondern lediglich eine Anleitung zur störungsfreien Navigation innerhalb von Parkeinrichtungen. Überdies unterscheide die D2 nicht zwischen KFZ-Typen und der Fachmann sei auch nicht veranlasst, den KFZ-Typ zu berücksichtigen.

Diese Argumentation konnte nicht überzeugen, da das Merkmal M7 lediglich eine allgemeine Eignungsprüfung und keinen detaillierten Abgleich der Abmessungen des Fahrzeugs mit Architekturdaten der Parkeinrichtung fordert. Eine Eignungsprüfung ist bereits erfüllt, wenn für ein LKW-Navigationssystem von einer Parkeinrichtung eine Information über freie LKW-Parkplätze zur Verfügung gestellt wird. Dabei ist für den Fachmann naheliegend, dass für ein LKW-Navigationssystem ausschließlich eine Information über freie, für LKW geeignete Parkplätze und nicht über freie PKW-Parkplätze von Interesse ist. Überdies weist die Druckschrift D2 den Fachmann explizit auf einen Einbau in einem PKW oder in einem LKW hin (*vgl. D2, Abs. [0017]: „located in a vehicle 111, such as an automobile, truck, or bus.“*), so dass der Fachmann aus der Druckschrift D2 auch veranlasst ist, den KFZ-Typ zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf Abs. [0003] der D2 hinzuweisen, in dem hervorgehoben wird, dass eine Notwendigkeit für ein Navigationsverfahren besteht, das den Nutzer in der Lokalisierung und Evaluierung von Parkplätzen in der Nähe des Zielorts unterstützt. Dabei umfasst der Begriff „evaluation“ üblicherweise auch eine Überprüfung, ob der Parkplatz für das Kraftfahrzeug geeignet ist.

Des Weiteren argumentiert die Anmelderin, dass in der D8 eine Eignungsprüfung explizit so vorgeschlagen sei, dass eine Belegtheitskarte über WLAN, wenn sich das Fahrzeug schon in oder unmittelbar an der Parkeinrichtung befinde, aus einer Kommunikationseinrichtung auf das Fahrzeug übertragen werden solle, wohingegen gemäß Merkmal M7 die Eignungsprüfung vor Erreichen der Parkeinrichtung durchzuführen sei. Für eine erfindungsgemäße Eignungsprüfung stehe die Parkraumkarte bereits vor dem Erreichen der Parkeinrichtung zur Verfügung, was aus der Druckschrift D8 auch nicht nahegelegt werde.

Auch diese Argumentation konnte nicht überzeugen, da zum einen die D8 im Absatz [0014] eine beliebige Kommunikationseinrichtung zur Verteilung der Belegtheitskarte an die Kraftfahrzeuge offenbart und lediglich beispielhaft in den Absätzen [0015] und [0039] eine WLAN-Kommunikation vorschlägt. Zum anderen wird der Fachmann, ausgehend von der Druckschrift D2 entsprechend dem Vorschlag in Absatz [0106] bereits bei Annäherung an das Ziel („*as the destination is approached by a vehicle*“) und damit vor Erreichen der Parkeinrichtung sowohl die Parkplatzinformationen als auch die Belegtheitskarte abrufen.

Das Verfahren zur Navigation gemäß Anspruch 1 nach Hauptantrag ist somit wegen fehlender erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig (§ 1 Abs. 1 PatG i. V.m. § 4 PatG).

5. Das Verfahren des Anspruchs 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 1 beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 Abs. 1 PatG i. V.m. § 4 PatG).

Bei der Berechnung der Route zu einer Parkeinrichtung die Verkehrssituation beim Verlassen der Parkeinrichtung zu einem bestimmten Zeitpunkt zu berücksichtigen, ist für den Fachmann aus seinem Fachwissen nahegelegt, um Schwierigkeiten bei der Abfahrt aus einem Parkhaus, beispielweise nach Ende eines Fußballspiels, zu vermeiden (*Merkmal M12*). Zum Beleg des Fachwissens wird auf die Druckschrift D4 hingewiesen, die offenbart, dass ein Navigationssystem bei der Suche nach geeigneten Parkplätzen für einen Besuch einer Einrichtung, eine Vorhersage einer Verkehrsüberlastung für einen Zeitrahmen, in dem der Benutzer einen Parkplatz verlässt, berücksichtigt. Wird ein Stau prognostiziert, wird geprüft, ob es einen besseren Parkplatz gibt (*vgl. D4, Abs. [0063]: „When proper parking lots for use when visiting a particular facility are searched for, a prediction of congestion that will occur in a time frame when the user leaves a parking lot is made using information provided by a predicted congestion avoidance unit. If traffic congestion is predicted, it is also checked whether there is a better parking lot taking into account the predicted congestion.“*).

6. Auch das Verfahren des Anspruchs 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 2 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 Abs. 1 PatG i.V.m. § 4 PatG).

Der Druckschrift D8 ist bereits zu entnehmen, dass eine zentrale Recheneinrichtung (7) eine Belegtheitskarte über eine Kommunikationsverbindung (11) an Kraftfahrzeuge (5, 6) zur Verfügung stellt (*vgl. D8, Abs. [0039] und Fig. 1*). Dabei liest der Fachmann mit, dass es sich bei der zentralen Recheneinrichtung um einen Server, also ein Gerät, welches Daten bereitstellt, damit andere Computer oder Programme darauf zugreifen können, handelt (*Merkmal M10*).

Darüber hinaus offenbart die Druckschrift D2 dem Fachmann, dass das Navigationssystem eine Nachricht an identifizierte Parkeinrichtungen sendet und Antworten über die Verfügbarkeit von Parkplätzen anfordert. Die Informationen über Parkmöglichkeiten werden von dem Navigationssystem über ein drahtloses Kommunikationssystem empfangen (*vgl. D2, Abs. [0106]: „the navigation system*

may transmit a message to identified parking facilities requesting replies about the availability of parking. The information from the parking facilities is received in the navigation system using a wireless communication system.“). Somit ist das in der Druckschrift D2 offenbarte Navigationsgerät zur Überprüfung mit dem Server der Parkeinrichtungen über das drahtlose Kommunikationssystem verbunden (*Merkmal M13*).

Die Anmelderin argumentierte, dass der Wortlaut „verbunden ist“ bedeute, dass während der Überprüfungsphase eine dauernde Verbindung mit dem Backend vorhanden sei. Dem Stand der Technik sei eine entsprechende dauernde Verbindung nicht zu entnehmen.

Auch diese Argumentation konnte nicht überzeugen, da der Wortlaut des Merkmals lediglich verlangt, dass zum Zweck einer Überprüfung eine Verbindung vorhanden ist. Eine Angabe über eine Minimaldauer der Verbindung ist dem Merkmal M13 nicht zu entnehmen. Die Verbindung muss nur gewährleisten, dass eine Überprüfung erfolgen kann. Diese Bedingung erfüllt die im Absatz [0106] der D2 offenbarte drahtlose Kommunikationsverbindung zur Überprüfung der Parkplatzverfügbarkeit.

7. Das Verfahren des Anspruchs 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 3 beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 Abs. 1 PatG i.V.m. § 4 PatG).

Die Anmelderin führte zum Anspruch 1 des Hilfsantrags 3 aus, dass gemäß Merkmal M8' die Synchronisation von Navigationsgerät und mobilem Endgerät zeitlich vor dem Erreichen der Parkeinrichtung erfolgen müsse. Dieses sei dem Stand der Technik nicht zu entnehmen.

Auch dieser Argumentation war nicht zu folgen, da der Druckschrift D2 zu entnehmen ist, dass das Navigationssystem (110) die Gehanweisungen an ein tragbares elektronisches Gerät (600) überträgt, das der Endbenutzer bei sich tragen kann, nachdem er das Fahrzeug verlassen hat (vgl. D2, Abs. [0082]: „*the navigation*

system 110 transfers the walking directions to a portable electronic device 600 that the end user can carry with him/her after he/she leaves the vehicle.“). Dabei liegt es für den Fachmann auf der Hand, diese Übertragung der Gehanweisungen so frühzeitig wie möglich vorzusehen, um jegliche Verzögerung beim Ausstieg zu vermeiden. Da die Geschwindigkeit der Datenübertragung stark von der Qualität der Datenverbindung abhängt, wird der Fachmann einen sofortigen Beginn der Übertragung, unmittelbar nach dem Start der KFZ-Navigation und damit deutlich vor dem Erreichen der Parkeinrichtung, vorsehen.

Damit kommt der Fachmann in naheliegender Weise auch zum Verfahren des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 3, weshalb auch dieses mangels erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig ist (§ 1 Abs. 1 PatG i.V.m. § 4 PatG).

8. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Verfahren nach den abhängigen Ansprüchen der einzelnen Anträge patentfähig sind, denn wegen der Antragsbindung im Patenterteilungsverfahren fallen mit dem Patentanspruch 1 des jeweiligen Antrags auch alle anderen Ansprüche des jeweiligen Anspruchssatzes (vgl. *BGH GRUR 2007, 862, 863 Tz. 18 – „Informationsübermittlungsverfahren II“ m.w.N.*).

9. Bei dieser Sachlage war die Beschwerde der Anmelderin zurückzuweisen (§§ 48 und 79 Abs. 1 PatG).

III. Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht der Anmelderin das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel gerügt wird, nämlich

1. dass das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. dass bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. dass einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. dass ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. dass der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. dass der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Beschlusses

schriftlich durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen oder

durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form. Zur Entgegennahme elektronischer Dokumente ist die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofs bestimmt. Die

elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofs ist über die auf der Internetseite **www.bundesgerichtshof.de/erv.html** bezeichneten Kommunikationswege erreichbar. Die Einreichung erfolgt durch die Übertragung des elektronischen Dokuments in die elektronische Poststelle. Elektronische Dokumente sind mit einer qualifizierten elektronischen Signatur oder mit einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen.

Dr. Strößner

Dr. Friedrich

Dr. Himmelmann

Dr. Kapels