



SCHWEIZERISCHE Eidgenossenschaft
EIDGENÖSSISCHES INSTITUT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

(11) **CH/EP 0 660 960 H3**

Erfindungspatent für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

(51) Int. Cl.: **G07C** 5/08 (2011.01)
G07B 13/02 (2011.01)
G01S 5/14 (2011.01)
G01P 21/00 (2011.01)

(12) **PATENT SCHRIFT**

(21) Anmeldenummer:	93919287-8	(73) Inhaber:	J.-J. Wagner 9493 Mauren (LI)
(22) Anmeldedatum:	07.09.1993		
(43) Anmeldung veröffentlicht:	05.07.1995		
(30) Priorität:	07.09.1992 CH 2808/92		
(24) Patent erteilt:	06.08.1997		
(45) Patentschrift veröffentlicht:	06.08.1997		
(23) Verzichtserklärung eingereicht:	17.09.2012		
(40) Verzichtserklärung veröffentlicht:	31.07.2013	(72) Erfinder:	J.-J. Wagner, 9493 Mauren (LI)

In Anwendung von Art. 24 Abs. 1 Bst. b und c des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1954 (Stand vom 1. Juli 2008) verzichtet somit die Inhaberin des Patents CH/EP 0 660 960 H1 teilweise auf dieses Patent in dem Sinne, dass

I. der bisherige unabhängige Patentanspruch 1 folgende Fassung erhält:

1. Verfahren zum Bestimmen, Registrieren und fallweisen Auswerten von Fahrdaten eines Fahrzeuges (1),
 - mit einer ersten Ermittlungseinheit (2), welche wenigstens Streckendaten aus einer Streckenermittlungssensoreinheit ermittelt,
 - einer Rechneinheit (24, 51) für die Verwaltung der Daten,
 - mit einem Speicher (54) zum Speichern der Daten, insbesondere in Abhängigkeit von der Zeit und
 - ggf. einer dem Speicher (54) zugeordneten Datenschnittstelle (5) für den Abgriff der Daten, dadurch gekennzeichnet, dass zur Feststellung, ob die aus der ersten Ermittlungseinheit (2) gelieferten Daten korrekt, fehlerhaft oder manipuliert sind,
 - simultan zur Speicherung der Daten aus der ersten Ermittlungseinheit (2) auch Daten bzw. deren elektronische Äquivalente aus wenigstens einer von der ersten Ermittlungseinheit (2) unabhängig, insbesondere unterschiedlich, ermittelnden, zweiten Ermittlungseinheit (3) im selben Fahrzeug (1) erfasst werden,
 - wobei mit einer zweiten Ermittlungseinheit Daten aus einer GPS-Positionsermittlungssensoreinheit oder Daten aus einer Funksensoreinheit ermittelt werden,
 - dass entweder die Daten aus den beiden Ermittlungseinheiten (2, 3) im Speicher (54) gespeichert und verfügbar gemacht werden und zu einem späteren Zeitpunkt, ggf. ausserhalb des Fahrzeuges (1), Vergleichswerte gewonnen werden, und einer elektronischen Analyse unterzogen werden, bei der Vergleichsdaten auf allfällige Unterschiede untersucht werden,
 - oder dass die Daten aus der ersten Ermittlungseinheit (2) in einer elektronischen Aufbereitungseinheit (23) intermittierend oder kontinuierlich mit vergleichbaren Daten aus der zweiten Ermittlungseinheit (3) verglichen werden,

somit Vergleichsdaten gewonnen werden, in einem Speicher für einen zeitlich späteren Abgriff abgelegt und verfügbar gemacht werden und zu einem späteren Zeitpunkt einer, ggf. ausserhalb des Fahrzeugs (1) erfolgenden, elektronischen Analyse unterzogen werden, bei der Vergleichsdaten auf allfällige Unterschiede untersucht werden, – und dass die erfassten Streckendaten der ersten Ermittlungseinheit (2) in einem späteren Zeitpunkt einer ausserhalb des Fahrzeugs stehenden EDV-Anlage (6) verfügbar gemacht werden, – wobei eine zumindest die beiden Ermittlungseinheiten (2, 3) und den Speicher (54) aufweisende, systemspezifische Datenschalteinheit (84d) an der Windschutzscheibe manipulationssicher befestigt ist, – und dass die Daten aus den beiden Ermittlungseinheiten (2, 3) bzw. die daraus erhaltenen Vergleichsdaten für die Ansteuerung eines weiteren Verfahrens zur Verfügung gestellt werden, um Funktionsstörungen über einen Signalgeber anzuzeigen, mit welchem dem Verkehrsteilnehmer mitgeteilt wird, ob die durch die erste Ermittlungseinheit (2) gelieferten Daten manipuliert oder fehlerhaft sind, oder ob sie den wahren Daten entsprechen.

II. der bisherige unabhängige Patentanspruch 12 folgende Fassung erhält:

12. System zum Bestimmen, Registrieren und fallweisen Auswerten von Fahrdaten eines Fahrzeuges (1), mit einer Datenschalteinheit (84), die zumindest teilweise an einem Fahrzeugbestandteil (82) mittel- oder unmittelbar befestigt ist,
- mit wenigstens einer ersten Ermittlungseinheit (2), welche einen Wegimpulseingang (18) für die Ermittlung von wenigstens Streckendaten aufweist,
 - mit einer Rechneinheit (24, 51) für die Verwaltung der Daten,
 - mit einem Speicher (54) zum Speichern der Daten, insbesondere in Abhängigkeit von der Zeit, sowie
 - ggf. einer dem Speicher (54) zugeordneten Datenschnittstelle (5) für den Abgriff der Daten, dadurch gekennzeichnet,
 - dass im selben Fahrzeug der ersten Ermittlungseinheit (2) wenigstens eine zweite Ermittlungseinheit (3) zugeordnet ist, die unabhängig und insbesondere unterschiedlich zu der ersten Ermittlungseinheit (2) Daten ermittelt, die mit den aus der ersten Ermittlungseinheit (2) erhaltenen Daten vergleichbar sind,
 - dass wenigstens eine zweite Ermittlungseinheit eine GPS-Positionsermittlungseinheit oder eine Funksensoreinheit aufweist,
 - dass entweder beide Einheiten über die Rechneinheit (24, 51) mit dem Speicher (54) verbunden sind, und eine gegebenenfalls ausserhalb des Fahrzeugs (1) befindliche Auswerteschaltung (9b) vorgesehen ist, die der Datenschnittstelle (5) zuordenbar oder der Rechneinheit (24, 51) zugeordnet ist,
 - oder dass beide Einheiten über eine Auswerteschaltung (9a) mit dem Speicher (54) verbunden sind, die der Datenschnittstelle (5) zuordenbar oder der Rechneinheit (24, 51) zugeordnet ist, und
 - dass eine zumindest die beiden Ermittlungseinheiten (2, 3) und den Speicher (54) aufweisende, systemspezifische Datenschalteinheit (84d) an der Windschutzscheibe manipulationssicher befestigt ist,
 - und dass ein akustischer, elektrischer oder optischer Signalgeber zur Anzeige von Funktionsstörungen vorgesehen ist, mit welchem aufgrund der Daten aus den beiden Ermittlungseinheiten (2, 3), bzw. den daraus erhaltenen Vergleichsdaten, dem Verkehrsteilnehmer mitgeteilt wird, ob die durch die erste Ermittlungseinheit (2) gelieferten Daten manipuliert oder fehlerhaft sind oder ob sie den wahren Daten entsprechen.

Soweit Teile der Beschreibung und Zeichnungen mit der Neuordnung des Patentanspruchs und der abhängigen Ansprüche nicht vereinbar sind, sollen sie als nicht vorhanden gelten.