

# BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 18/99

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
13. November 2001

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend das Patent 40 33 668**

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. November 2001 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Beyer sowie der Richter Dr. Gottschalk, Knoll und Lokys

beschlossen:

Die Beschwerde der Einsprechenden wird zurückgewiesen.

**G r ü n d e**

**I.**

Die Prüfungsstelle für Klasse G09B des Deutschen Patent- und Markenamts hat auf die am 23. Oktober 1990 eingereichte Patentanmeldung, für die die Priorität zweier Anmeldungen in Japan vom 24. Oktober 1989 (*Aktenzeichen 1-277543 bzw. 1-277544*) in Anspruch genommen ist, das am 28. April 1994 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung "Navigationseinrichtung für ein Fahrzeug" (*Streitpatent*) erteilt.

Die Patentabteilung 35 des Deutschen Patent- und Markenamts hat dieses Patent nach Prüfung eines für zulässig erklärten Einspruchs mit Beschluß vom 17. April 1997 in vollem Umfang aufrechterhalten. Zur Begründung ist ausgeführt, daß der erteilte Patentanspruch 1 dem Fachmann eine klare und vollständige Lehre zur Lösung der dem Streitpatentgegenstand zugrundeliegenden Aufgabe vermittele und daß der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 gegenüber dem von der Einsprechenden geltend gemachten Stand der Technik

- deutsche Offenlegungsschrift 30 44 146 (*Druckschrift D1*)
- europäische Offenlegungsschrift 0 242 050 (*Druckschrift D2*)
- Tetzner, Karl, Navigationssysteme: "Travelpilot" - ein neuer Anfang, in "Elektronik". Bd 20 vom 2. Oktober 1987, Seite 30 (*Druckschrift D3*)
- VDO Technische Information "Moderne Informationssysteme", September 1989, Seiten 1 bis 20 (*Druckschrift D4*),

wovon die europäische Offenlegungsschrift 0 242 050 bereits im Erteilungsverfahren in Betracht gezogen worden ist, auch bei Berücksichtigung der im Erteilungsverfahren des weiter entgegengehaltenen Druckschriften

- deutsche Offenlegungsschrift 38 28 725 (*Druckschrift D5*)
- deutsche Patentschrift 35 15 471 (*Druckschrift D6*)
- europäische Offenlegungsschrift 0 302 736 (*Druckschrift D7*)
- US-Patentschrift 4 924 402 (*Druckschrift D8*)
- japanische Auslegeschrift 59-39800 B2 (*Druckschrift D9*)
- japanische Offenlegungsschrift 60-165511 (*Druckschrift D10*)
- japanische Offenlegungsschrift 58-53711 (*Druckschrift D11*)
- "Nikkei Electronics", Nr. 343, 16. November 1987, Seiten 119 bis 130 (*Druckschrift D12*),

wovon die Druckschrift D8 im Prioritätsintervall des Streitpatents veröffentlicht ist, neu sei und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden.

In der mündlichen Verhandlung verteidigen die Patentinhaberinnen das Streitpatent weiterhin in der erteilten Fassung.

Die Einsprechende hält den Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 für nicht erfinderisch und verweist hierzu insb. auf die Druckschriften D1, D3 und D4.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberinnen beantragen,

die Beschwerde der Einsprechenden als unbegründet zurückzuweisen und das Patent in vollem Umfang aufrechtzuerhalten.

Der geltende erteilte Patentanspruch 1 lautet:

"Navigationssystem für ein Fahrzeug, mit folgenden Merkmalen:

- eine Einrichtung zum Speichern von Landkarten, vorzugsweise mit unterschiedlichem Maßstab,
- eine Einrichtung zum Nachweisen des gegenwärtigen Standorts des Fahrzeuges,
- ein Fahrstreckenspeicher zum Speichern der vom Fahrzeug zurückgelegten Fahrstrecke, gegeben durch die aneinander gereihten gegenwärtigen Standorte des Fahrzeugs, und
- eine Anzeigeeinrichtung mit einem Bildschirm,

wobei eine Betriebsart vorgesehen ist, in welcher die dem gegenwärtigen Standort entsprechende Landkarte, der Standort des Fahrzeugs und die bis zu diesem zurückgelegte Fahrstrecke gleichzeitig auf dem Bildschirm angezeigt sind,

gekennzeichnet durch

- eine Schalteinrichtung, in welcher zwischen der genannten, ersten Betriebsart und einer zweiten Betriebsart umschaltbar

ist, in welcher auf dem Bildschirm nur die Landkarte und der Standort, nicht aber die zurückgelegte Fahrstrecke angezeigt ist."

Wegen der erteilten Unteransprüche 2 bis 4 wird auf die Streitpatentschrift und wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet, denn nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung erweist sich der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 als patentfähig.

1. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 4 sind zulässig, denn sie entsprechen unverändert den inhaltlich durch die ursprünglichen Unterlagen gedeckten erteilten Patentansprüchen 1 bis 4.

Im übrigen ist die Zulässigkeit dieser Patentansprüche von der Einsprechenden auch nicht in Frage gestellt worden.

2. Nach den Angaben in der Streitpatentschrift (*Spalte 1, Absätze 1 und 2*) wird im Oberbegriff des erteilten Patentanspruchs 1 von einer Navigationseinrichtung für ein Fahrzeug ausgegangen, wie sie aus der eingangs genannten Druckschrift D2 bekannt ist (*vgl. dort die Einrichtung zum Speichern von Karten (map information storage medium 5), die Einrichtung zum Nachweisen des aktuellen Standorts des Fahrzeugs (distance sensor 1, direction sensor 2, signal processing unit 3), den Fahrstreckenspeicher (travel path storage means 4) und die Anzeigeeinrichtung (display unit 7) in Fig 1 nebst der dazugehörigen Beschreibung auf Seite 11, letzter Absatz bis Seite 13, Absatz 1 iVm der Fig 3 und der dazugehörigen Beschreibung auf Seite 16, Absatz 1*).

Diese bekannte gattungsgemäße Navigationseinrichtung für ein Fahrzeug zeigt auf dem Bildschirm der Anzeigeeinrichtung eine dem jeweiligen Standort des Fahrzeugs entsprechende Landkarte sowie den aktuellen Standort des Fahrzeugs und die von dem Fahrzeug zurückgelegte Fahrstrecke gleichzeitig an (*Fig 3*).

Als besonders störend wird von der Patentinhaberin angesehen, daß hierbei die auf dem Bildschirm angezeigte Fahrstrecke unter Umständen wichtige Einzelheiten des Landkartenbildes entstellen oder verdecken könnte, dh diese mißverständlich oder ganz unkenntlich machen könnte (*Spalte 1, Zeilen 33 bis 37 der Streitpatentschrift*).

Vor diesem Hintergrund liegt dem Streitpatentgegenstand als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, die obigen Schwierigkeiten mindestens teilweise auszuräumen und eine Navigationseinrichtung zu schaffen, die dem Fahrer eines Fahrzeuges mit einfachen Mitteln auch dann die irrtumsfreie und klare Orientierung ermöglicht, wenn das angezeigte Kartenbild von der Fahrstreckenanzeige beeinträchtigt wird (*Spalte 1, Zeilen 38 bis 45 der Streitpatentschrift*).

Diese Aufgabe wird bei einer gattungsgemäßen Navigationseinrichtung für ein Fahrzeug mit den Merkmalen nach dem kennzeichnenden Teil des erteilten Patentanspruchs 1 dadurch gelöst, daß die Navigationseinrichtung auf eine zweite Betriebsart umschaltbar ist, in welcher auf dem Bildschirm nur die Landkarte und der Standort, nicht aber die zurückgelegte Fahrstrecke angezeigt ist. In dieser zweiten Betriebsweise sind die Einzelheiten des Landkartenbildes nämlich nicht durch eine Fahrstreckenanzeige entstellt oder verdeckt.

3. Das Navigationssystem für ein Fahrzeug nach dem erteilten Patentanspruch 1 ist gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik neu und beruht diesem gegenüber auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Durchschnittsfachmanns, der hier als ein an einer technischen Hochschule ausgebildeter, mit

der Entwicklung und Herstellung von Navigationssystemen für Fahrzeuge befaßter, berufserfahrener Ingenieur der Fachrichtung Elektronik mit profunden Kenntnissen auf dem Gebiet der Informatik zu definieren ist, der im Bedarfsfall einen wissenschaftlich ausgebildeten, berufserfahrenen Fachmann auf dem Gebiet der digitalen Kartographie zu Rate ziehen kann, wobei die Summe des Fachwissens beider Fachleute das Wissen und Können des hier zuständigen Durchschnittsfachmanns darstellt (vgl. hierzu BGH GRUR 1986, 798, Leitsatz - "Abfördereinrichtung für Schüttgut").

a) Die von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung nicht mehr bestrittene Neuheit des beanspruchten Navigationssystems für ein Fahrzeug folgt ohne weiteres schon daraus, daß - wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen zur erfinderischen Tätigkeit ergibt - keine der eingangs genannten Druckschriften ein Navigationssystem für ein Fahrzeug offenbart, bei dem - insoweit entsprechend der Lehre des erteilten Patentanspruchs 1 - zwischen einer ersten Betriebsart, in welcher die dem gegenwärtigen Standort des Fahrzeugs entsprechende Landkarte, der Standort des Fahrzeugs und die bis zu diesem zurückgelegte Fahrstrecke gleichzeitig auf dem Bildschirm angezeigt sind, und einer zweiten Betriebsart umgeschaltet werden kann, in welcher auf dem Bildschirm nur die Landkarte und der Standort, nicht aber die zurückgelegte Fahrstrecke angezeigt ist.

b) Die eingangs genannten Entgegenhaltungen können dem vorstehend definierten zuständigen Durchschnittsfachmann weder einzeln noch in einer Zusammenschau das Navigationssystem für ein Fahrzeug nach dem erteilten Patentanspruch 1 nahelegen.

Es ist das Verdienst der Patentinhaberinnen, erstmals erkannt zu haben, daß bei einem gattungsgemäßen Navigationssystem für ein Fahrzeug die auf dem Bildschirm angezeigte Fahrstrecke wichtige Einzelheiten des Landkartenbildes entstellen oder verdecken, dh mißverständlich oder ganz unkenntlich machen könnte. Die erfinderische Leistung setzt hier also bereits mit dem Erkennen der Nachteile

des Standes der Technik ein (vgl. hierzu BGH BIPMZ 1985, 274, 275 liSp Abs 5 - "Körperstativ"). Sie wird dadurch mitgetragen, daß es von dieser Erkenntnis bis zu der im kennzeichnenden Teil des erteilten Patentanspruchs 1 des Streitpatents angegebenen Problemlösung der Überlegung bedurfte, zur Ausräumung besagter Nachteile nicht einfach auf die Anzeige der Fahrstrecke zu verzichten, vielmehr an der Betriebsweise mit gleichzeitiger Anzeige von Landkarte, Fahrzeug-Standort und Fahrstrecke festzuhalten und zusätzlich eine Umschaltvorrichtung vorzusehen, mit der zwischen dieser ersten Betriebsweise und einer zweiten Betriebsweise umgeschaltet werden kann, in der auf dem Bildschirm nur die Landkarte und der Standort, nicht aber die zurückgelegte Fahrstrecke angezeigt ist. Zu dieser Überlegung vermag der von der Einsprechenden diesbezüglich geltend gemachte Stand der Technik nach den Druckschriften D1, D3 und D4 aber nichts beizutragen.

Die Druckschrift D1 offenbart ein Navigationssystem für ein Fahrzeug (*Weganzeiger, insbesondere für Kraftfahrzeuge*), das - insoweit entsprechend demjenigen nach der Druckschrift D2 - sämtliche Merkmale nach dem Oberbegriff des erteilten Patentanspruchs 1 aufweist (vgl. die Figuren 1 und 2 mit der dazugehörigen Beschreibung auf Seite 5, letzter Absatz bis Seite 8, Absatz 2 iVm Seite 4, vorletzter Absatz bis Seite 5, Absatz 1). Eine Anregung zur Installierung einer wahlweisen Umschaltbarkeit zwischen der hier vorgesehenen Betriebsweise, bei der die dem gegenwärtigen Standort des Fahrzeugs entsprechende Landkarte, der Standort des Fahrzeugs und die bis zu diesem zurückgelegte Fahrstrecke gleichzeitig auf dem Bildschirm angezeigt sind, und einer zweiten Betriebsart, in welcher auf dem Bildschirm nur die Landkarte und der Standort, nicht aber die zurückgelegte Fahrstrecke angezeigt ist, kann der Fachmann durch diese Druckschrift - entgegen der von der Einsprechenden (*Beschwerdebegründung vom 23. April 2001, Seite 3, Absatz 4*) vertretenen Auffassung - schon deshalb nicht erhalten, weil sich in dieser Druckschrift kein Hinweis auf eine Betriebsweise findet, bei der nur die Landkarte und der Fahrzeugstandort ohne die von dem Fahrzeug zurückgelegte Fahrstrecke zur Anzeige kommen.

Die von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung diesbezüglich zitierte Textstelle (*Seite 8, Absatz 1, letzter Satz*) der Druckschrift D1, wonach durch Eingabe eines Anzeigebefehls für das Sichtgerät (5) in die Zentraleinheit (3) der Inhalt des Wegstreckenspeichers (4) ausgelesen und anstelle der laufenden Anzeige der zurückgelegten Wegstrecke dargestellt wird, besagt nämlich nur, daß anstelle einer fortlaufenden Anzeige der zurückgelegten Wegstrecke auch eine durch Handbetätigung auslösbare - dh gelegentliche - Anzeige der zurückgelegten Wegstrecke - bei gleichzeitiger Anzeige der Landkarte und des Fahrzeugstandorts (*Seite 4, Absatz 4 bis Seite 5, Absatz 1 und Seite 6, letzter Absatz bis Seite 7, Absatz 1* - möglich ist. Denn gemäß der Druckschrift D1 wird der von der Zentraleinheit (3) aus den Ausgangssignalen eines Entfernungss- und eines Richtungsauswerters (1, 2) berechnete Fahrzeugstandort sequentiell dem Sichtgerät (5) zur Anzeige und dem Wegstreckenspeicher (4) zur Speicherung zugeführt, wobei die - in ihrer Aneinanderreihung der zurückgelegten Fahrstrecke entsprechenden - gespeicherten Standort-Signale laufend ausgelesen und - als zurückgelegte Fahrstrecke - ebenfalls dem Sichtgerät (5) zugeführt werden (*Seite 7, Absatz 1*). Wird aber nicht diese fortlaufende, sondern eine nur gelegentliche Anzeige gewünscht, so kann laut besagter Textstelle der der zurückgelegten Wegstrecke einschließlich des aktuellen Fahrzeug-Standorts entsprechende Inhalt des Wegstreckenspeichers (4) durch Handbetätigung ausgelesen und - zusammen mit der dazugehörigen Landkarte - zur Anzeige gebracht werden.

Auch folgt aus der von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung außerdem zitierten weiteren Textstelle (*Seite 6, Absatz 1, letzter Satz*) der Druckschrift D1, wonach eine manuelle Bedienungsvorrichtung (6) zur Modifizierung der Einstellungen, beispielsweise einer Richtungsänderung gegenüber der Sichtanzeige, einer Positionsverschiebung gegenüber der Sichtanzeige, einer teilweise vergrößerten Sichtanzeige, einer manuellen Auswahl eines Abbildungsmaßstabes usw., dient, daß hierbei stets an der gleichzeitigen Anzeige von Landkarte, Fahrzeugstandort und zurückgelegter Fahrstrecke - entsprechend der ersten Betriebsweise

im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 - festgehalten wird, wobei im Rahmen dieser Betriebsweise lediglich Einzelheiten - beispielsweise der Abbildungsmaßstab oder die Positionierung der zurückgelegten Fahrstrecke in der angezeigten Landkarte - veränderbar sind.

Aus der von der Einsprechenden nur schriftsätzlich (*Beschwerdebegründung vom 23. April 2001, Seite 3, Absatz 4*) herangezogenen weiteren Textstelle (*Seite 8, Zeilen 9 bis 14*) der Druckschrift D1, wonach bei über die Begrenzung des Anzeigefeldes des Sichtgeräts hinausgehendem Fahrweg mittels einer Bedienungsvorrichtung (*6, Fig 1*) auf dem Bildschirm ein neuer Start- oder Referenzpunkt (*A'*) für einen weiteren Anzeigeabschnitt - dh Landkartenabschnitt - eingestellt werden kann, läßt sich die Umschaltbarkeit in eine zweite Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 ebenfalls nicht herleiten. Soweit hier am Start- bzw. Referenzpunkt (*A bzw. A'*) nur die Landkarte und der aktuelle Fahrzeugstandort, nicht aber auch die zurückgelegte Fahrstrecke zur Anzeige kommen, ist dies nämlich allein darauf zurückzuführen, daß der Start- bzw. Referenzpunkt (*A bzw. A'*) - wie in Fig 2 dargestellt - derart am Rande des Anzeigefeldes des Sichtgeräts plaziert ist, daß die bis dahin zurückgelegte Fahrstrecke außerhalb des Anzeigefeldes liegt. Daß hier auch am Start- bzw. Referenzpunkt (*A, A'*) an der ersten Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 festgehalten - dh nicht in die zweite Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 umgeschaltet - wird, ergibt sich aber auch daraus, daß - sobald das Fahrzeug den Start- oder Referenzpunkt (*A bzw. A'*) verlassen hat - ohne jegliches Umschalten die Landkarte, der aktuelle Standort des Fahrzeugs und die zurückgelegte Fahrstrecke gleichzeitig angezeigt werden.

Die Umschaltbarkeit zwischen einer ersten und einer zweiten Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 ist dem Fachmann aber auch nicht bei Einbeziehung der Druckschriften D3 und D4 nahegelegt.

Die Druckschrift D3 betrifft zwar ein Navigationssystem für ein Fahrzeug (*"Travel-pilot"*), auf dessen Bildschirm nur eine Landkarte und der aktuelle Fahrzeug-Standort, nicht aber auch die zurückgelegten Fahrstrecke - insoweit entsprechend der zweiten Betriebsweise nach dem erteilten Patentanspruch 1 - zusammen mit dem Fahrziel angezeigt werden (*Spalte 1, letzter Absatz bis Spalte 2, Absatz 1 und Spalte 3, Absatz 2 bis Spalte 4, Absatz 1 zur einzigen Figur*). Soweit hier auch umschaltbare Anzeigemodi vorgeschlagen sind, wird aber grundsätzlich an dieser Betriebsweise festgehalten, dh es wird lediglich der Karten-Maßstab - bei Annäherung an das Ziel - vergrößert und bei angehaltenem Fahrzeug können dem Fahrer zusätzlich Straßennamen gegeben werden (*Spalte 2, Absatz 2 bis Spalte 3, Absatz 1*). Da in der Druckschrift D3 also jeglicher Hinweis auf die Betriebsweise mit gleichzeitiger Anzeige der zurückgelegten Fahrstrecke (*erste Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1*) fehlt und somit auch keine etwaigen Nachteile dieser Betriebsweise gegenüber der hier vorgesehenen Betriebsart ohne gleichzeitige Anzeige der zurückgelegten Fahrstrecke (*zweite Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1*) offenbart sind, hat der Fachmann aufgrund der Druckschrift D3 schon keine Veranlassung, bei dem gattungsgemäßen Navigationssystem für ein Fahrzeug nach der Druckschrift D1 die Betriebsweise mit gleichzeitiger Anzeige der zurückgelegten Fahrstrecke (*erste Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1*) nach dem Vorbild der Druckschrift D3 durch eine Betriebsart ohne gleichzeitige Anzeige der zurückgelegte Fahrstrecke (*zweite Betriebsweise im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1*) zu ersetzen. Dann kann der Fachmann aber auch bei Einbeziehung der Druckschrift D3 jedenfalls keine Anregung zu der weitergehenden Lehre des erteilten Patentanspruchs 1 erhalten, wonach eine Schalteinrichtung vorzusehen ist, in welcher das Navigationssystem für eine Fahrzeug zwischen besagter erster und zweiter Betriebsweise umschaltbar ist.

Die moderne Informationssysteme für Kraftfahrzeuge betreffende Druckschrift D4 ist von der Einsprechenden (*Beschwerdebegründung vom 23. April 2001, Seite 4, Absatz 2*) zum Stand der Technik genannt worden, weil sie (*Seite 10, Absatz 2*) für

eine Eindämmung der Informationsfülle bei den Anzeigen im Fahrzeug unter dem Leitgedanken "So wenig wie möglich, aber so viel wie nötig" plädiert. Der Einsprechenden ist insoweit zuzustimmen, als es dem Fachmann hierdurch allenfalls nahegelegt sein könnte, bei dem gattungsgemäßen Navigationssystem für ein Fahrzeug nach der Druckschrift D1 zur Reduzierung der Informationsfülle auf die Darstellung der zurückgelegten Fahrstrecke zu verzichten. Jedoch kann der Fachmann auch bei Einbeziehung der Druckschrift D4 jedenfalls keine Anregung in Richtung der durch den erteilten Patentanspruch 1 gelehrt Umschaltbarkeit zwischen einer ersten Betriebsweise mit gleichzeitiger Anzeige der zurückgelegten Fahrstrecke und einer zweiten Betriebsweise ohne gleichzeitige Anzeige der Fahrstrecke erhalten, da die Informationsfülle hierdurch - entgegen der Arbeitshypothese der Druckschrift D4 - zusätzlich erhöht wird. Daher kann letztlich dahingestellt bleiben, ob die mit der Datumsangabe "September 1989" versehene Druckschrift D4 - wie von der Einsprechenden geltend gemacht und von den Patentinhaberinnen bestritten - bereits vor dem Prioritätsdatum des Streitpatents (*24. Oktober 1989*) für beliebige Dritte zugänglich war.

Als Beweisanzeichen für das Vorliegen einer erfinderischen Tätigkeit beim Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 ist zudem die lange Zeitspanne (*Zeitfaktor*) zu werten, die zwischen der Veröffentlichung der - die gleichzeitige Anzeige von Landkarte, aktuellem Fahrzeugstandort und zurückgelegter Fahrstrecke offenbarenden - Druckschrift D1 (*1. Oktober 1981*) und dem Prioritätsdatum des Streitpatents (*24. Oktober 1989*) verstrichen ist, ohne daß - ausweislich des Standes der Technik - die Fachwelt das dem Streitpatentgegenstand zugrundeliegende Problem erkannt hat, geschweige denn auf die durch den erteilten Patentanspruch 1 gelehrt Problemlösung gekommen ist, obwohl diese Lösung erhebliche Vorteile (*Wiederherstellung der Lesbarkeit der Landkarte ohne Verzicht auf die Anzeige der zurückgelegten Fahrstrecke*) mit sich bringt.

Die von der Einsprechenden noch genannte, in der mündlichen Verhandlung jedoch nicht aufgegriffene gattungsbildende Druckschrift D2 kommt dem Gegen-

stand des erteilten Patentanspruchs 1 auch nicht näher als die vorstehend erörterte Druckschrift D1. Die Umschaltbarkeit zwischen zwei Betriebsweisen im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 vermag sie dem Fachmann ebensowenig nahe-zulegen wie diese.

Daß die im Prüfungsverfahren in Betracht gezogenen Druckschriften D5 bis D12 den Fachmann zu der durch den erteilten Patentanspruch 1 gelehrteten Umschaltbarkeit zwischen zwei Betriebsweisen anregen könnten, ist auch von der Einsprechenden nicht geltend gemacht worden. Die im Prioritätsintervall des Streitpatents veröffentlichte Druckschrift D8 gehört im übrigen nicht zum Stand der Technik.

Das - zweifelsohne auch gewerblich anwendbare - Navigationssystem für ein Fahrzeug nach dem erteilten Patentanspruch 1 ist demnach patentfähig.

4. Im Zusammenhang mit dem Patentanspruch 1 haben die darauf zurückbezogenen erteilten Unteransprüche 2 bis 4, die vorteilhafte und nicht selbstverständliche Ausführungsarten des Navigationssystems nach dem Hauptanspruch betreffen, ebenfalls Bestand.

5. Die Beschreibung gemäß der Streitpatentschrift erfüllt die an sie zu stellenden Anforderungen hinsichtlich der Wiedergabe des maßgeblichen Standes der Technik, von dem die Erfindung ausgeht, sowie - in Verbindung mit der Zeichnung - hinsichtlich der Erläuterung des beanspruchten Navigationssystems für ein Fahrzeug.

Dr. Beyer

Dr. Gottschalk

Knoll

Lokys

Hu