



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 77/10

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
14. Oktober 2013

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2006 044 803.0-56

...

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 14. Oktober 2013 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Hartung, der Richterin Kirschneck sowie der Richter Dr. Scholz und Dipl.-Phys. Bieringer

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Prüfungsstelle für Klasse B 60 W - hat die am 22. September 2006 eingereichte Patentanmeldung mit Beschluss vom 21. Juli 2010 mit der Begründung zurückgewiesen, der Gegenstand des Patentanspruchs 1 sei nicht neu.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Die Anmelderin beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 W des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. Juli 2010 aufzuheben und das nachgesuchte Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 8, überreicht in der mündlichen Verhandlung,
Beschreibung, Seiten 1 bis 9, und
2 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 5,
jeweils vom Anmeldetag.

Der geltende Patentanspruch 1 vom 14. Oktober 2013 lautet unter Einfügung einer Gliederung:

- „**M1** Kraftfahrzeug
- M2** mit einer Einrichtung zur Unterstützung des Fahrers beim Einparken,
- M2.1** umfassend front- und/oder heckseitig wenigstens einen den Abstand zu einem im Erfassungsbereich angeordneten Hindernis erfassenden Abstandssensor
- M2.2** mit zugeordneter Steuerungseinrichtung zum Ausgeben eines Warnsignals bei Erfassen eines Unterschreitens eines definierten Mindestabstands,
- M3** wobei die Einrichtung zum automatischen Betätigen einer Bremseinrichtung in Abhängigkeit des erfassten Abstands ausgebildet ist,
dadurch gekennzeichnet, dass
- M4** die Einrichtung (2) zur Ausgabe eines die Aktivierung der automatischen Bremsbereitschaft anzeigenden, zu dem Warnsignal unterschiedlichen Informationssignals nach Erfassung eines Hindernisses (9) ausgebildet ist.“

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist zulässig. Sie hat jedoch keinen Erfolg.

2. Als Fachmann legt der Senat einen Ingenieur der Elektrotechnik oder Informationstechnik mit Kenntnissen über Fahrerassistenzsysteme und deren Mensch-Maschine-Schnittstelle (MMI) zugrunde.

3. Der Fachmann entnimmt dem Hauptanspruch, dass das beanspruchte Kraftfahrzeug (Merkmal **M1**) eine Einparkhilfe aufweist (Merkmal **M2**), die zumindest einen Abstandssensor aufweist, um ein Hindernis zu erfassen (Merkmal **M2.1**), und der eine Steuereinrichtung zugeordnet ist (Merkmal **M2.2**).

Der Fachmann entnimmt dem Merkmal **M3** im Kontext mit Merkmal **M4**, dass die Einparkhilfe eine Bremseinrichtung automatisch betätigt, wenn sie zum Einen aktiviert ist und zum Anderen ein bestimmter Abstand des Kraftfahrzeugs zum erfassten Hindernis vorliegt. Die Steuereinrichtung ist ausgebildet um unterschiedliche Signale auszugeben,

- ein Warnsignal, wenn ein Mindestabstand unterschritten wird (Merkmal **M2.2**),
- und ein Informationssignal, wenn die automatische Bremsbereitschaft aktiviert ist (Merkmal **M4**).

Nach Auffassung des Senats versteht der Fachmann, dass das Informationssignal (Merkmal **M4**) unabhängig von Abstand und Gefährdungslage ausgegeben wird, wenn sowohl ein Hindernis von den Abstandssensoren erfasst worden ist als auch die automatische Bereitschaft aktiviert ist, so dass im Bedarfsfalle (= bestimmter Abstand) die Bremseinrichtung automatisch betätigt wird. Ansonsten ist das Informationssignal nicht näher spezifiziert und lässt alle Formen der Darstellung zu.

4. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und ist daher gemäß § 1 Abs. 1 i. V. m. § 4 PatG nicht patentfähig.

Mit den Worten des Patentanspruchs 1 ist aus der im Verfahren vor der Prüfungsstelle eingeführten Druckschrift DE 100 37 130 A1 folgendes bekannt (nicht zutreffendes durchgestrichen):

- M1** Kraftfahrzeug (vgl. Spalte 1, Zeilen 3 bis 6: *„Die Erfindung betrifft eine Einpark- und/oder Rangierhilfeeinrichtung für Pkw oder Lkw, [...]“*)
- M2** mit einer Einrichtung zur Unterstützung des Fahrers beim Einparken (vgl. Spalte 1, Zeilen 3 bis 6 und Kontext der DE 100 37 130 A1),
 - M2.1** umfassend front- und/oder heckseitig wenigstens einen den Abstand zu einem im Erfassungsbereich angeordneten Hindernis erfassenden Abstandssensor (vgl. Fig. 2 i. V. m. Spalte 3, Zeilen 31 bis 33, *„[...] Messung des Abstandes zu einem Hindernis erfolgt über Abstandssensoren 5 [...]“*; Dass sich die Abstandssensoren front- oder heckseitig am Kraftfahrzeug befinden, ist für den Fachmann selbstverständlich)
 - M2.2** mit zugeordneter Steuerungseinrichtung zum Ausgeben eines Warnsignals bei Erfassen eines Unterschreitens eines definierten Mindestabstands (vgl. Fig. 4 mit Beschreibung wonach die Abstandssensorik 6 mit der Hinderniserfassung 20 und Bildauswertung 3 verschaltet ist, i. V. m. Fig. 2 und Spalte 3, Zeilen 40 bis 42, wonach eine Bremsempfehlung über eine Sprachausgabe generiert wird, was der Fachmann als Warnsignal versteht.)

M3 wobei die Einrichtung zum automatischen Betätigen einer Bremseinrichtung in Abhängigkeit des erfassten Abstands ausgebildet ist (vgl. Spalte 3, Zeilen 37 bis 40: „[...] *Bremsteuerung 8, die hierbei automatisch generiert werden kann.*“)

dadurch gekennzeichnet, dass

M4 die Einrichtung (2) zur Ausgabe eines ~~die Aktivierung der automatischen Bremsbereitschaft anzeigenden~~, zu dem Warnsignal unterschiedlichen Informationssignals nach Erfassung eines Hindernisses (9) ausgebildet ist (vgl. Fig. 2 und Fig. 4 i. V. m. Spalte 3, Zeilen 61 bis 66: „[...] *der Abstand ermittelt und auf dem Display 4 gemeinsam mit dem als nächstliegend erfassten Hindernis als Bild dargestellt.*“
Das Anzeigen des Hindernisses und des Abstands auf dem Display entspricht nach Auffassung des Senats einem Informationssignal. Das Warnsignal ist akustisch und unterscheidet sich somit vom optischen Informationssignal).

Die Patentanmeldung geht von der Aufgabe aus, dem Fahrer ein hohes Maß an Sicherheit hinsichtlich der Funktionstüchtigkeit des automatischen Bremsbetriebs des Einparksystems zu bieten (vgl. ursprüngliche Beschreibung, Seite 2, zweiter Absatz). Bereits die Einparkhilfe gemäß DE 100 37 130 A1 gibt dem Fahrer ein hohes Maß an Sicherheit hinsichtlich der Funktionstüchtigkeit der Hinderniserfassung. Da der Abstand zum Hindernis auf dem Display 4 angezeigt wird (vgl. Fig. 2), erhält der Fahrer die Information, dass das Hindernis tatsächlich erfasst worden ist.

Vor diesem Hintergrund löst der Gegenstand des Patentanspruchs 1 die objektive Aufgabe, dem Fahrer anzuzeigen, ob ein Bremsengriff gegebenenfalls automatisch erfolgen wird.

Diese Aufgabe jedoch löst sich für den Fachmann beinahe von selbst. Denn dem Fachmann ist vermittels seiner Kenntnisse über Fahrerassistenzsysteme klar, dass dem Fahrer eines Kraftfahrzeugs bei automatischen Systemen mit sicherheitsrelevanter Funktion angezeigt werden muss, ob diese bestimmungsgemäß einsatzbereit sind, wie dies beispielsweise bei ABS oder ESP üblich ist. Es ist Basiswissen des Fachmanns, der mit Mensch-Maschine-Schnittstellen vertraut ist, dass dies dem Fahrer insbesondere durch eine Kontrollleuchte, die beim Starten des Motors aufleuchtet (wie z. B. bei ABS, Anschnallzeichen) oder eine geometrische oder farbliche Markierung auf einem Display, angezeigt wird. Dies veranlasst den Fachmann bei Betrachtung der DE 100 37 130 A1 auch die Einsatzbereitschaft der dort angesprochenen automatisch generierten Bremssteuerung (vgl. Spalte 3, Zeilen 37 bis 40) durch das Informationssignal (vgl. Fig. 2; Abstandswert bzw. Pfeile) kenntlich zu machen, und so auch noch das zusätzliche nicht aus der DE 100 37 130 A1 bekannte Teilmerkmal **M4** des Streitgegenstandes vorzusehen. Dieser naheliegenden Vorgehensweise des Fachmanns kann der Senat keine erfinderische Tätigkeit beimessen.

5. Die auf den Hauptanspruch direkt oder indirekt rückbezogenen Patentansprüche 2 - 8 teilen dessen Schicksal, zumal sie keine Besonderheiten nennen, die aus Sicht des Senats zur Grundlage einer gewährbaren Anspruchsfassung hätten werden können. Dies gilt insbesondere für das kennzeichnende Merkmal des Unteranspruchs 6, welcher folgenden Wortlaut hat:

- „6. Kraftfahrzeug nach einem der vorangehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass
- U6.1** das Informationssignal einmalig mit der Erfassung eines Hindernisses (9)
- U6.2** oder während des Einparkvorgangs mehrmals in vorbestimmten Zeitabständen
- U6.3** oder kontinuierlich ausgebar ist.“

Die drei Teilmerkmale **U6.1**, **U6.2** und **U6.3** betreffen exklusive Varianten zur Häufigkeit der Anzeige des Informationssignals. Durch den Rückbezug auf den Hauptanspruch, insbesondere Merkmal **M4**, ist die Erfassung eines Hindernisses auch bei den Varianten **U6.2** und **U6.3** impliziert, denn gemäß Merkmal **M4** wird das Informationssignal nur nach Erfassung eines Hindernisses ausgegeben. Diese Varianten sind dem Fachmann jedoch aus DE 100 37 130 A1 nahegelegt, da zumindest die in Fig. 2 dargestellten Pfeile aus Sicht des Fachmanns nach Erfassung des Hindernisses kontinuierlich angezeigt werden dürften (was Merkmal **U6.3** nahelegt) und der in Fig. 2 dargestellte Abstandswert aus Sicht des Fachmanns regelmäßig aktualisiert werden dürfte (was Merkmal **U6.2** nahelegt).

Hinsichtlich des Merkmals **U6.1** versteht der Fachmann, dass „einmalig“ für kurze Zeit aufblinkend oder für die Dauer der Erfassung des Hindernisses bedeuten kann. Das Informationssignal der DE 100 37 130 A1 wird in einer Ausführungsform auf einem piktogrammdarstellenden Anzeigemedium angezeigt (vgl. Spalte 2, Zeilen 37 bis 41), woraus der Fachmann den Hinweis entnimmt, die Erfassung eines Hindernisses als Piktogramm anzuzeigen. Dies würde er einmalig für eine bestimmte Dauer anzeigen, wahlweise auch kurz blinkend oder für die Dauer der Erfassung.

Somit war die Beschwerde zurückzuweisen.

Dr. Hartung

Kirschneck

Dr. Scholz

Bieringer

Pü