

# BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 19/00

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
22. Mai 2001

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend die Patentanmeldung 197 27 593.1-31**

...

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 22. Mai 2001 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Beyer sowie der Richter Dr. Meinel, Dr. Gottschalk und Knoll

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin gegen den Beschluß der Prüfungsstelle für Klasse B 60 Q des Deutschen Patent- und Markenamts vom 14. Februar 2000 wird zurückgewiesen.

## **G r ü n d e**

### **I**

Die vorliegende Patentanmeldung ist unter der Bezeichnung "Verfahren und Vorrichtung zum automatischen Ausrichten eines Scheinwerfers" am 28. Juni 1997 beim Deutschen Patentamt eingereicht worden.

Mit Beschluß vom 14. Februar 2000 hat das Deutsche Patent- und Markenamt – Prüfungsstelle für Klasse B 60 Q - die Patentanmeldung zurückgewiesen. Sie hat ihre Entscheidung damit begründet, daß die Gegenstände der weiterverfolgten ursprünglichen Patentansprüche 1 und 9 ohne erfinderisches Zutun aus der deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 entnommen werden können.

Gegen diesen Zurückweisungsbeschluß richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Mit der Beschwerdebegründung vom 4. August 2000 hat die Anmelderin neue Patentansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 1 und in der mündlichen Verhandlung weitere neue Patentansprüche nach Hilfsanträgen 2 bis 5 vorgelegt. Sie vertritt die Auffassung, daß die Gegenstände der nebengeordneten Ansprüche 1 und 9 nach Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 sowie der weiteren Nebenansprüche 15 und 16 nach Hilfsanträgen 2 und 3 durch den nachgewiesenen Stand der Technik, einschließlich der vom Senat genannten Literaturstelle "Navigationssysteme als Datenbasis für ein adaptives Antriebsmanagement", ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Bd 98, Heft 4, 1996, Seiten 218 bis 222, nicht patenthindernd getroffen sei.

Die Anmelderin stellt den Antrag aus der Beschwerdeschrift vom 22. März 2000 (Bl 5/6 dA, Hauptantrag) mit der Maßgabe, daß der Antrag auf Rückzahlung der Beschwerdegebühr zurückgenommen wird. Im übrigen stellt die Anmelderin den

Hilfsantrag 1 (Ansprüche 1 und 9) gemäß Schriftsatz vom 4. August 2000 und die Hilfsanträge 2 bis 5 gemäß den in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Unterlagen (Ansprüche 1, 9, 15 und 16, bei den Hilfsanträgen 2 und 3; Ansprüche 1 und 9 bei den Hilfsanträgen 4 und 5 jeweils iVm den verbleibenden Unteransprüchen).

Die weiterverfolgten ursprünglichen Patentansprüche 1 bis 14 (Hauptantrag) haben folgenden Wortlaut:

- "1. Verfahren zum automatischen Ausrichten der Hauptachse des Lichtkegels mindestens eines Fahrzeugscheinwerfers, wobei die Hauptachse des Lichtkegels wenigstens in Abhängigkeit von einer Fahrbewegung des Fahrzeuges eingestellt wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß die einzustellende Richtung der Hauptachse (6) des Lichtkegels in Abhängigkeit von einer momentanen Position (3) und von einer erwarteten Position (4) des Fahrzeuges (1) auf dem Streckenverlauf (2) einer gewählten Fahrtroute bestimmt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die momentane Position (3) von einem GPS-Empfänger (9) erfaßt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) der gewählte Fahrtroute aus einer digitalisiert abgespeicherte Karte (10) abgelesen wird.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) durch Krümmungsverläufe (7) oder Kurvenradien (8) und/oder Längsneigungen beschrieben wird.

5. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) der gewählten Fahrtroute über einen aktivierbaren Lernvorgang abgespeichert wird.
6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) durch Krümmungsverläufe (7) oder Kurvenradien (8) beschrieben wird und die Krümmungsverläufe oder Kurvenradien über die Raddrehzahldifferenz des inneren und äußeren Rades des Fahrzeuges ermittelt werden.
7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf zusätzlich durch Längsneigungen beschrieben wird.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die erwartete Position (4) des Fahrzeuges in Abhängigkeit von einem Krümmungsverlauf (7) oder einem Kurvenradius (8) und/oder einer Längsneigung und der momentanen Fahrgeschwindigkeit (15) bestimmt wird.
9. Vorrichtung zum automatischen Ausrichten mindestens eines Scheinwerfers eines Fahrzeuges, mit mindestens einem Stellelement zum Ändern der Hauptachse eines Lichtkegels des Scheinwerfers, **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Speichervorrichtung (10) zum Abspeichern eines Streckenverlaufs (2) einer gewählten Fahrtroute, eine Erfassungseinrichtung (9) zum Erfassen der momentanen Position des Fahrzeuges und eine zentrale Steuereinrichtung (11) zum Ermitteln eines Stellsignals für das Stellelement (12) in Ab-

hängigkeit der momentanen Position (3) und einer auf dem Streckenverlauf (2) erwarteten Position (4) des Fahrzeuges vorgesehen ist.

10. Vorrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Erfassungseinrichtung (9) einen GPS-Empfänger umfaßt.
11. Vorrichtung nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) der ausgewählten Fahrtroute von der Steuereinrichtung (11) aus digital abgespeicherten Datensätzen (10) ermittelbar ist.
12. Vorrichtung nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf (2) einer Fahrtroute über einen aktivierbaren Lernvorgang von der zentralen Steuereinrichtung (11) lernbar ist.
13. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß der gelernte Streckenverlauf in der Speichereinrichtung (10) ablegbar und aus dieser von der zentralen Steuereinrichtung (11) aufrufbar ist.
14. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 9 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Streckenverlauf der ausgewählten Fahrtroute durch Krümmungsverläufe oder Kurvenradien und/oder durch Längsneigungen gekennzeichnet ist und die erwartete Position des Fahrzeuges in Abhängigkeit der Krümmungsverläufe oder der Kurvenradien und/oder der Längsneigungen und der momentanen Fahrgeschwindigkeit bestimmt ist."

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 1 enthalten jeweils am Ende der ursprünglichen Ansprüche 1 bzw 9 den folgenden Zusatz

"wobei die erwartete Position im wesentlichen einem Punkt auf dem Streckenverlauf entspricht, den das Fahrzeug innerhalb einer vorgegebenen Zeitspanne erreicht."

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 2 enthalten zusätzlich am Ende des ursprünglichen Patentanspruchs 1 bzw 9 die Anfügung der ursprünglichen Ansprüche 4 bzw 14. Die dazu nebengeordneten weiteren Ansprüche 15 und 16 nach Hilfsantrag 2 enthalten zusätzlich am Ende der ursprünglichen Patentansprüche 1 bzw 9 die ursprünglichen Ansprüche 5 bzw 12.

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 3 enthalten zusätzlich am Ende des ursprünglichen Patentanspruchs 1 bzw 9 die Anfügung der ursprünglichen Ansprüche 6 bzw 14. Die Nebenansprüche 15 und 16 nach Hilfsantrag 3 entsprechen denjenigen nach Hilfsantrag 2 mit gleicher Nummerierung.

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 enthält zusätzlich am Ende des ursprünglichen Anspruchs 1 die Anfügung der ursprünglichen Ansprüche 5 und 6. Der nebengeordnete Patentanspruch 9 nach Hilfsantrag 4 enthält zusätzlich am Ende des ursprünglichen Anspruchs 9 die Anfügung der ursprünglichen Ansprüche 12 und 14 mit dem Zusatz "und die Krümmungsverläufe oder Kurvenradien über die Raddrehzahldifferenzen des inneren und äußeren Rades des Fahrzeuges ermittelbar ist".

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 5 entsprechen denjenigen nach Hilfsantrag 4 mit der Maßgabe, daß in dem den aktivierbaren Lernvorgang betreffenden jeweiligen Anspruchsmerkmal hinter dem Wort "Streckenverlauf" der Zusatz "und der zeitliche Ablauf der Fahrt" eingefügt ist.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin bleibt ohne Erfolg, denn die Gegenstände der geltenden Haupt- und Nebenansprüche nach Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 erweisen sich nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung als nicht patentfähig.

1.) Die Patentanmeldung geht nach den Angaben in der geltenden – ursprünglichen – Beschreibungseinleitung (Seite 1 vorle Abs) in den Oberbegriffen der nebengeordneten Ansprüche 1 bzw 9 nach Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 von einem bspw aus der deutschen Offenlegungsschrift 195 49 077 bekannten Stand der Technik aus, bei dem der (obere) Lichtverteilungsreflektor eines Fahrzeugscheinwerfers bewegbar ist in Abhängigkeit von erfaßten Schwenkbewegungen des Fahrzeugs, die aus dem Drehwinkel des Lenkrades und anderen Daten des Kraftfahrzeugs abgeleitet werden, vgl dort insbes die Ansprüche 1 und 3 iVm Fig 6.

Zwar kann damit bei einer Kurvenfahrt die vor dem Fahrzeug liegende Fläche besser ausgeleuchtet werden als mit einem üblichen starren Scheinwerfersystem. Von der Anmelderin wird es jedoch als wünschenswert angesehen, daß der Lichtkegel des Scheinwerfers darüber hinaus bereits vor der eigentlichen Querbewegung oder Nickbewegung des Fahrzeugs in die gewünschte Richtung eingeschwenkt wird, so daß die Fahrbahn in jedem Augenblick der Fahrt optimal ausgeleuchtet wird (Beschreibung S 2 Abs 1).

Mit den Gegenständen der Ansprüche 1 und 9 nach Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 soll daher – entsprechend der dem Anmeldungsgegenstand zugrunde-

liegende Aufgabe (Beschreibung Seite 2 Abs 3) – jeweils ein Verfahren und eine Vorrichtung geschaffen werden, womit die Hauptachse eines Lichtkegels mindestens eines Fahrzeugscheinwerfers so eingestellt wird, daß die vor dem Fahrzeug liegende Fahrstrecke optimal ausgeleuchtet wird.

Gemäß einer beanspruchten, anhand der Figuren 1 und 2 erläuterten vorteilhaften Ausführungsform werden dabei die Mittel eines im Fahrzeug vorhandenen Navigationssystems, nämlich der GPS-Empfänger (Global Positioning System 9 – Fig 2) zur Ermittlung der momentanen Position (3) des Fahrzeugs (1) und die dort abgespeicherte digitalisierte Straßenkarte (10) zur Ermittlung der erwarteten Position (4) des Fahrzeugs (1) verwendet, vgl die ursprünglichen Ansprüche 2 und 3 bzw 10 und 11 sowie die Beschreibung Seite 3 Absatz 4.

Ersichtlich ist es damit möglich, die Kurvenfahrt mit bereits verschwenktem Scheinwerfer anzutreten, bevor eine Lenkbewegung am Kraftfahrzeug erfolgt ist, vgl hierzu auch die in der Beschreibung Seite 4 Absatz 1 genannten Vorteile.

2.) Es kann dahinstehen, ob die Gegenstände der nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 nach Haupt- und Hilfsantrag 1 gegenüber dem Stand der Technik nach der vorveröffentlichten deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 neu sind. Denn die Beschwerde der Anmelderin kann jedenfalls deshalb keinen Erfolg haben, weil sich die Gegenstände der geltenden Haupt- und Nebenansprüche gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 für den Fachmann jedenfalls in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik nach der deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 und der og Literaturstelle "ATZ 1996" ergeben und somit nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen. Zuständiger Durchschnittsfachmann ist vorliegend ein mit dynamischen, adaptiven – intelligenten – Frontbeleuchtungssystemen von Fahrzeugen befaßter, berufserfahrener Diplomingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik mit Universitätsabschluß, der Kenntnisse der Regelungstechnik mit Navigationssystemen besitzt oder einen solchen Fachmann zu Rate zieht.



a) Gegenstände der Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hauptantrag

Aus der deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 ist eine gattungsgemäße Vorrichtung zum automatischen Ausrichten (der Hauptachse des Lichtkegels) mindestens eines Fahrzeugscheinwerfers sowie ein zugehöriges Verfahren bekannt, bei dem eine zentrale Steuereinrichtung (Steuergerät bzw Lichtsteuereinheit 2) zum Ermitteln eines Stellsignals für das Stellelement (Antrieb für die Änderung der Scheinwerferausrichtung – Kurvenlicht 6) von einem Navigationssystem (1), nämlich einer Erfassungseinrichtung (GPS-Empfänger), Informationen über die momentane ("aktuelle") Position des Fahrzeugs und ferner mittels einer digitalisierten Straßenkarte ("Digitalisiertes Straßennetz") Informationen über den Verlauf und die örtliche Lage der Straße, auf der sich das Fahrzeug gerade befindet, erhält, vgl dort die Ansprüche 1 und 2 iVm der Beschreibung des Ausführungsbeispiels gemäß der Figur in Spalte 2 Zeilen 15 bis 37.

Daß es sich bei dem dargestellten Funktionsblock "Digitalisiertes Straßennetz" des bekannten Navigationssystems (1) um eine Speichervorrichtung (CD-ROM) zum Abspeichern eines Streckenverlaufs einer gewählten Fahr(t)route iS des Anmeldegegenstandes handelt (vgl die in der Figur dargestellten Stützpunkte des eingeschriebenen Polygons), womit – ausgehend von der momentanen Fahrzeugposition – die "erwartete" Position des Fahrzeugs bestimmt wird, erschließt sich dem Fachmann ohne weiteres aus seinem allgemeinen Fachwissen (vgl hierzu gutachtlich zum Beleg die og Literaturstelle "ATZ 1996" zur Thematik "Navigationssysteme") und/oder der die Funktion der bekannten Beleuchtungsvorrichtung erläuternden Beschreibung (Sp 1 Z 30 ff), wonach der (mindestens eine) verschwenkbare Scheinwerfer – zur wirklichkeitsnahen Ausleuchtung von Straßen entsprechend der gestellten Aufgabe (Sp 1 Abs 3) – bereits vor Beginn einer Kurve in der richtigen Weise verschwenkt wird und auch während der Kurvenfahrt der weiteren Verlauf der Kurve durch eine entsprechende im voraus erfolgende Verschwenkung des Scheinwerfers erreicht wird ("Kurvenlicht"). Dh eine solcher-

maßen "im voraus" erfolgende Verschwenkung des Scheinwerfers beim Stand der Technik entspricht sinngemäß der beanspruchten Verschwenkung (Ausrichtung) in Abhängigkeit von der "erwarteten" Position des Fahrzeugs auf einer gewählten Fahrtroute, ausgehend von der jeweiligen momentanen Fahrzeugposition.

Die Gegenstände der ursprünglichen Patentansprüche 1 und 9 (Hauptantrag) sind daher nicht patentfähig.

b) Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hilfsantrag 1

Das zusätzliche Merkmal (aus der ursprünglichen Beschreibung S 5 Abs 1), in dem sich die Ansprüche 1 und 9 nach Hilfsantrag 1 von denjenigen nach Hauptantrag unterscheiden, nämlich

"wobei die erwartete Position im wesentlichen einem Punkt auf dem Streckenverlauf entspricht, den das Fahrzeug innerhalb einer vorgegebenen Zeitspanne erreicht,"

kann die Patentfähigkeit des Anmeldungsgegenstandes nicht begründen. Denn soweit hierdurch die erwartete Position des Fahrzeugs durch die innerhalb einer vorgegebenen Zeitspanne zurückgelegte Fahrtstrecke definiert ist und dementsprechend von der momentanen Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs abhängt (vgl hierzu auch die zugehörigen geltenden – ursprünglichen – Ansprüche 8 und 14 sowie die ursprüngliche Beschreibung Seite 5 Absatz 3 und 4), ist diese funktionelle Abhängigkeit auch bereits bei dem aus der og deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 bekannten Verfahren – sowie der zugehörigen Vorrichtung – berücksichtigt, vgl dort Spalte 2 Absatz 1.

Somit sind die geltenden Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hilfsantrag 1 nicht patentfähig.

c) Hilfsanträge 2 bis 4

Die Gegenstände der gemäß Hilfsanträgen 2 bis 4 verteidigten Verfahrensansprüche 1 bzw 15 unterscheiden sich – wie eingangs dargelegt – vom Gegenstand des ursprünglichen Anspruchs 1 durch die Merkmale der ursprüngliche Unteransprüche 4 bzw 5 und/oder 6; die Gegenstände der nach Hilfsanträgen 2 bis 4 verteidigten Vorrichtungsansprüche 9 bzw 16 unterscheiden sich – wie dargelegt – vom Gegenstand des ursprünglichen Anspruchs 9 durch die Merkmale der ursprünglichen Unteransprüche 12 und/oder 14 sowie dem Teilmerkmal des ursprünglichen Unteranspruchs 6, wonach "die Krümmungsverläufe oder Kurvenradien über die Raddrehzahldifferenz des inneren und äußeren Rades des Fahrzeuges ermittelbar ist".

Auch diese zusätzlichen Anspruchsmerkmale können weder für sich noch in der jeweils beanspruchten Kombination die Patentfähigkeit des jeweiligen Anspruchsgegenstands gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik begründen.

Was die zusätzlichen Merkmale entsprechend der ursprünglichen Ansprüche 4 bzw 14 anbetrifft, so erschließt sich dem Fachmann aus der genannten deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 über die vorstehend abgehandelten Anspruchsmerkmale hinaus auch bereits die diesbezügliche weitergehende Lehre, daß der Streckenverlauf der ausgewählten Fahrtroute durch Krümmungsverläufe oder Kurvenradien und/oder Längsneigungen beschrieben wird und dementsprechend die "erwartete" Position des Fahrzeugs in Abhängigkeit von diesen Parametern sowie der momentanen Fahrgeschwindigkeit bestimmt ist.

Denn auch bei dem bekannten Verfahren bzw der bekannten Vorrichtung ist, entsprechend dem beschriebenen Ausführungsbeispiel der Erfindung, die "erwartete" Position des Fahrzeugs ausgehend von der momentanen Fahrzeugposition zum einen durch den Streckenverlauf mittels einer digitalisiert abgespeicherten Straßenkarte und damit ersichtlich durch Krümmungsverläufe oder Kurvenradien be-

schrieben (vgl in der Figur in der DE-OS 195 48 487 den Funktionsblock "Digitalisiertes Straßennetz" mit den dargestellten, durch das eingeschriebene Polygon festgelegten Kurvenverlauf neben dem Navigationssystem (1); hinsichtlich der fachnotorisch bekannten Bestimmung der jeweiligen Kurvenradien siehe gutachtlich die og Literaturstelle "ATZ 1996", vgl dort insbesondere Bild 3 mit zugehöriger Beschreibung auf Seite 220), wobei – mittels des vom Navigationssystem 1 angesteuerten Steuergeräts 2 – zusätzlich oder alternativ zur kurvenverlaufsabhängigen Seitenverschwenkung auch eine automatische Höhenausrichtung des Scheinwerfers, dh eine (vertikale) Ausrichtung in Abhängigkeit von Längsneigungen der Straße, erfolgt, vgl Spalte 1 letzter Absatz sowie Anspruch 4. Zum anderen erfolgt auch bei der bekannten Vorrichtung die horizontale und/oder vertikale Verschwenkung des Scheinwerfers – wie vorstehend dargelegt – in Abhängigkeit von der momentanen Fahrgeschwindigkeit, vgl in der deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 Spalte 2 Absatz 1.

Was die weiteren zusätzlichen Merkmale entsprechend der ursprünglichen Unteransprüche 5, 6 und 12 anbetrifft, so ist es aus der Navigationssysteme als Datenbasis für ein adaptives Antriebsmanagement betreffenden und daher für den Fachmann einschlägigen og Literaturstelle "ATZ 1996" bereits bekannt, den Streckenverlauf der gewählten Fahrtroute – alternativ zu digitalisiert abgespeicherten Karten – über einen aktivierbaren Lernvorgang, nämlich durch simples Abfahren des Straßennetzes, abzuspeichern, wobei die jeweiligen Krümmungsverläufe und Kurvenradien über die Raddrehzahldifferenzen des inneren und äußeren Rades des Fahrzeuges ermittelt werden, vgl dort insbesondere Seite 219 rechte Spalte Absatz 2 iVm Seite 219 linke Spalte letzter Absatz.

Die offensichtlichen Vorteile dieses letztgenannten Verfahrens zur Abspeicherung der relevanten Straßenverlaufparameter durch simples Abfahren der Fahrtroute sind für den Fachmann hinreichender Anlaß, diese Art der Datengewinnung für ein Navigationssystem auch bei dem aus der deutschen Offenlegungsschrift 195 48 487 bekannten Verfahren zum automatischen, Navigationssystem–ge-

stützten Ausrichten eines Fahrzeugscheinwerfers bzw der zugehörigen Vorrichtung entsprechend einzusetzen.

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hilfsanträgen 2 bis 4 sowie die Nebenansprüche 15 und 16 gemäß Hilfsanträgen 2 und 3 sind daher ebenfalls nicht patentfähig.

d) Hilfsantrag 5

Die Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hilfsantrag 5 unterscheiden sich von denjenigen gemäß Hilfsantrag 4 lediglich durch das zusätzliche Merkmal, daß bei der Abspeicherung des Streckenverlaufs der gewählten Fahrtroute über einen aktivierbaren Lernvorgang auch Informationen über den zeitlichen Ablauf der Fahrt mit abgespeichert werden.

Auch dieses zusätzliche Merkmal kann jedoch – iVm den übrigen Anspruchsmerkmalen – die Patentfähigkeit des beanspruchten Anmeldungsgegenstandes nicht begründen. Denn abgesehen davon, daß dieses Merkmal zu dem dem Anmeldungsgegenstand zugrundeliegenden Problem der automatischen Ausrichtung des Fahrzeugscheinwerfers bzw dessen Lösung keinen näheren Bezug hat, ist es für den Fachmann eine naheliegende Maßnahme, die beim Abfahren einer gewählten Fahrtroute mit anfallenden Daten über den zeitlichen Ablauf der Fahrt mit abzuspeichern, da derartige Daten in einem üblichen Car-Navigationssystem zur Routenauswahl ("Zeitbedarf"; "zeitlich kürzeste Route") unerlässlich sind.

Somit sind auch die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 9 gemäß Hilfsantrag 5 nicht patentfähig.

Mit den jeweiligen nebengeordneten Patentansprüchen 1 und 9 gemäß Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 5 fallen – aufgrund der Antragsbindung – auch die darauf zurückbezogenen, jeweils verbleibenden Unteransprüche.

Dr. Beyer

Dr. Meinel

Dr. Gottschalk

Knoll

Hu