



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 15/05

(Aktenzeichen)

Verkündet am
23. November 2006

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 198 12 318.3-34

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 2006 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Die Patentanmeldung DE 198 12 318.3-34 wurde am 20. März 1998 beim Deutschen Patent- und Markenamt mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtung“ eingereicht.

Im Prüfungsverfahren wurden zum Stand der Technik die Druckschriften

- 1) DE 40 38 972 C1,
- 2) DE 94 16 461 U1,
- 3) DE 42 40 447 C1,
- 4) DE 43 40 289 A1,
- 5) DE 38 17 495 A1,
- 6) DE 42 03 865 A1,
- 7) DE 195 12 074 A1 und
- 8) DE 42 24 536 C2

ermittelt.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamts hat durch Beschluss vom 3. Februar 2004 die Anmeldung zurückgewiesen, weil die „Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtung“ nach Patentanspruch 1 vom 30. Januar 2003 - inhaltlich gestützt auf die ursprünglichen Ansprüche 1, 8 und 9 sowie ursprüngliche Beschreibung Seite 11, Abs. 1 - im Hinblick auf die Entgegen-

haltung 7) i. V. m. üblichen fachmännische Kenntnissen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhe.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 12. März 2004 eingegangene und ansonsten zulässige Beschwerde der Anmelderin.

In der mündlichen Verhandlung vom 23. November 2006 verteidigt die Anmelderin ihre Patentanmeldung mit Patentansprüchen 1 bis 11 gemäß Hauptantrag, hilfsweise mit Patentansprüchen 1 bis 11 gemäß Hilfsantrag und vertritt die Auffassung, dass aufgrund der Kennung der Steuergeräte, deren Austausch automatisch registrierbar ist, der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Haupt- bzw. Hilfsantrag gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik neu sei und auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhe.

Die Anmelderin beantragt, den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamts vom 3. Februar 2004 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 11 gemäß Hauptantrag,
Patentansprüche 1 bis 11 gemäß Hilfsantrag,
beide überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 23. November 2006,
ursprüngliche Beschreibung, Seiten 1 bis 11,
ursprüngliche Zeichnung, Figuren 1 und 2.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag hat nachfolgenden Wortlaut:

„Elektronische Fahrtenbuchvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit:
einer ersten Speichereinrichtung (30) zum Speichern von Kraftfahrzeugdaten;

einer Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtung (20), welche mit der Speichervorrichtung (30) verbunden ist und welche aufweist:

eine Betriebsdaten-Erfassungseinrichtung (201) zum Erfassen mindestens eines Betriebswertes, insbesondere Motor-drehzahl, Motorlast und dergleichen, während des Betriebs des Kraftfahrzeuges;

eine Betriebsdaten-Verarbeitungseinrichtung (202) zum Verarbeiten der erfassten Betriebsdaten und zum Abspeichern entsprechender verarbeiteter Betriebsdaten in einer zweiten Speichereinrichtung (203); und

eine Aktionsbestimmungseinrichtung (204) zum Untersuchen der gespeicherten verarbeiteten Betriebsdaten und Bestimmen der Notwendigkeit der Durchführung einer vorbestimmten Aktion in Abhängigkeit von dem Untersuchungsergebnis gemäß vorbestimmter Kriterien;

einer Identifizierungseinrichtung zum Identifizieren des oder der angeschlossenen Motorsteuergeräte (10) und/oder sonstiger angeschlossener Steuergeräte, wie z. B. Getriebesteuergeräte, und zum automatischen Registrieren eines Tauschs als Kraftfahrzeugdaten in der ersten Speichereinrichtung (30), wodurch die Kennung aller an einem Datenbus angeschlossenen Steuergeräte auslesbar ist und wodurch, wenn sich die Kennung bei irgendeinem Steuergerät geändert hat, dieser Tausch automatisch in der ersten Speichereinrichtung (30) registrierbar ist; und

einer Zugriffseinrichtung (40, 50), welche mit der ersten Speichervorrichtung (30) verbunden ist, zum Registrieren der Durchführung der vorbestimmten Aktion als Kraftfahrzeugdaten in der Speichereinrichtung (30), zum Rücksetzen der Aktionsbestimmungseinrichtung (204) und zum Auslesen der in der ersten Speichervorrichtung (30) gespeicherten Kraftfahrzeugdaten.“

Der Wortlaut des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag unterscheidet sich vom demjenigen gemäß Hauptantrag dadurch, dass im letzten Merkmal das Wort „Zugriffseinrichtung (40, 50)“ durch den Ausdruck einer „codegeschützten Zugriffseinrichtung (40, 50)“ ersetzt wurde.

Bezüglich der jeweiligen Unteransprüche 2 bis 11 gemäß Hauptantrag und Hilfsantrag 1 sowie weiterer Einzelheiten wird auf den Akteinhalt verwiesen.

II

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin ist nicht begründet, denn nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 23. November 2006 erweist sich die elektronische Fahrtenbuchvorrichtung gemäß dem Patentanspruch 1 nach Haupt- bzw. Hilfsantrag als nicht patentfähig.

1) Ausweislich der geltenden Beschreibungseinleitung betrifft die vorliegende Anmeldung eine Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtung bzw. eine elektronische Fahrtenbuchvorrichtung für ein Kraftfahrzeug, vgl. Offenlegungsschrift Beschreibung Spalte 1, Abs. 1 und letzter Abs. bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 1, Abs. 1 und Seite 3, Abs. 2.

Wie in der Anmeldung ausgeführt sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Trend zu erkennen, verstärkt Informationstechniken (IT) als IT-Plattformen in Automobilen einzusetzen.

Der vorliegenden Erfindung zugrundeliegende Problematik bestehe allgemein darin, im Bereich des Armaturenbretts einen Rechner vorzusehen, der dem Benutzer Informationen über das Kraftfahrzeug anzeigt und dabei einen PC-ähnlichen Zugriff ermöglicht. Bei der üblicherweise verfügbaren Rechenleistung, z. B. Pentium-Prozessor, sei es möglich, neue rechenaufwendige Funktionen darin zu implementieren, beispielsweise Erfassung, Auswertung und Verarbeitung von Betriebsdatenwerten, insbesondere Motordrehzahl, Motorlast und dgl., während des Betriebs des Kraftfahrzeuges, vgl. Offenlegungsschrift Spalte 1, Z. 20 bis 31 bzw. ursprüngliche Beschreibung den die Seiten 1 und 2 überbrückenden Absatz.

So seien im Stand der Technik folgende Ansätze vorhanden:

- Das Kundendienstheft wird auf Papier geführt.
- Daten über Reparaturen, Austauschteile, Garantie werden separat oder gar nicht geführt.
- Es existieren Fahrtenschreiber mit Papierscheiben, die leicht manipulierbar sind.
- Der Fahrer kann seinen eigenen Fahrstil nur anhand des Kraftstoffverbrauchs und der Reparaturhäufigkeit beurteilen, vgl. Offenlegungsschrift Spalte 1, Zn. 37 bis 47 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 3, Abs. 2.

Jedoch fehle ein systematischer Ansatz zur Erfassung, Verarbeitung und Verwaltung von Kraftfahrzeugbetriebsdaten, vgl. Spalte 1, Zn. 48 und 49 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 2, letzter Abs.

Dem Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 nach Haupt- bzw. Hilfsantrag liegt als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, im Armaturenbrettrechner ein elektronisches Fahrtenbuch vorzusehen, mit dem ein vorbestimmtes Maßnahmen- bzw. Aktionsprogramm in Abhängigkeit von den Betriebsdaten bereitgestellt wird, vgl. Offenlegungsschrift Spalt 1, letzter Abs. bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 3, Abs. 2.

Die Lösung dieses Problems ist jeweils im geltenden Patentanspruch 1 des Haupt- und Hilfsantrages im Einzelnen angegeben.

Dabei ist es wesentlich, dass mittlerweile verfügbare große Rechnerleistungen (vgl. Offenlegungsschrift Spalte 1, Z. 25 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 2, Abs. 1) auch im Kraftfahrzeug-Bereich dahingehend auszunutzen, um an zentraler Stelle, nämlich dem Armaturenbrett, für Fahrer, Kraftfahrzeug-Halter, Werkstatt u. s. w. dem Kraftfahrzeug direkt zugeordnete Informationen zu konzentrieren, d. h. zu speichern und die Kennung aller an einem Datenbus angeschlossenen Steuergeräte auszulesen und, wenn sich die Kennung irgendeines Steuergerätes geändert hat, diesen Tausch automatisch in der ersten Speichereinrichtung zu registrieren, vgl. den geltenden Patentanspruch 1 nach Hauptantrag i. V. m. der Offenlegungsschrift Spalte 1, Z. 65 bis Spalte 2, Z. 4 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 3, Abs. 2.

Wie der Vertreter der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung vom 23. November 2006 ausführte, ist es bei den elektronischen Fahrtenbüchern nach Patentanspruch 1 des Haupt- und Hilfsantrages besonders vorteilhaft, dass es bei individueller Kennung der jeweiligen Steuergeräte möglich ist, den einzelnen Austausch von Steuergeräten zu registrieren und somit eine Historie von Austauschgeräten zu dokumentieren.

2) Die Frage der ursprünglichen Offenbarung bzw. der Zulässigkeit der geltenden Patentansprüche sowie die Frage der Neuheit ihrer Lehren kann dahinstehen, weil - wie es sich aus dem nachfolgenden Abschnitt ergibt - die Lehren der jeweiligen Patentansprüche 1 nach Haupt- und Hilfsantrag gegenüber dem Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns beruhen, vgl. BGH GRUR 1991, 120, 121 Abschnitt II. 1. - „Elastische Bandage“.

Als zuständiger Fachmann ist hier ein berufserfahrener, mit der Entwicklung von Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtungen bzw. von elektronischen Fahrtenbüchern für Kraftfahrzeuge befasster Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik mit Fachhochschulabschluss zu definieren.

Die Entgegenhaltung 1) offenbart eine elektronische Fahrtenbuchvorrichtung (Vorrichtung zur Berechnung eines Kraftfahrzeug-Wartungsintervalls) mit einer Kraftfahrzeugdaten-Verarbeitungsvorrichtung (Bordnetzcomputer, Computer 3) mit mehreren Datenspeichern, die über ein BUS-System miteinander verbunden sind (vgl. Seite 2 Zn. 40 bis 44), und einer Betriebsdaten-Erfassungseinrichtung, Betriebsdaten-Verarbeitungseinrichtung sowie einer Aktionsbestimmungseinrichtung (vgl. Seite 2, Zn. 45 bis 55) und einer Zugriffseinrichtung (Diagnosegerät 6), mit der die Durchführung einer vorbestimmten Aktion registriert, die Aktionsbestimmungseinrichtung zurückgesetzt wird (vgl. Seite 2, Z. 15 f. zur autorisierten Person und Zn. 55 bis 58) und die gespeicherten Daten durch die Zugriffseinrichtung (Diagnosegerät kontrolliert die Durchführung der Inspektion Seite 2, Z. 55) ausgelesen werden.

Die in der Entgegenhaltung 1) offenbarte Vorrichtung stimmt mit dem Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag überein mit Ausnahme der auf die Identifizierung von Motorsteuergeräte gerichteten Merkmale.

Die Entgegenhaltung 3) betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur elektronischen Kennung und Erkennung einer fahrzeugspezifischen Kombination von optionalen, sekundären elektronischen Steuergeräten (wie ASR, WAR, EPB), die üblicherweise über einen Diagnosebus, Kommunikationsbus, CAN-Bus mit einer ersten Speichereinrichtung (primäres Steuergerät 1) verbunden sind, vgl. Spalte 1, Abs. 1 bis 3.

In dieser Entgegenhaltung wird davon ausgegangen, dass Kontrollsignale von Steuergeräten - z. B. beim Einschalten des Bordnetzes - keine zuverlässige Information über die optionale Kombination von sekundären Steuergeräten liefern können, weil ein nicht eingebautes Steuergerät ebenso wenig ein Kontrollsignal abgeben kann wie ein eingebautes aber ausgefallenes optionales Steuergerät, vgl. Spalte 1, Zn. 43 bis 56. Bekannte Lösungen dieses Problems sehen eine Programmierung eines primären Steuergerätes (erste Speichereinrichtung) mit der systemspezifischen Steuergerätekonfiguration nach der Montage oder einem Werkstattaufenthalt vor, die jedoch eine sorgfältige Eingabe der fahrzeugspezifischen Daten erfordert und somit zeitintensiv und fehlerbehaftet ist.

Beispielsweise zeigt die Entgegenhaltung 3), ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Kennung und Erkennung einer fahrzeugspezifischen Steuergerätekonfiguration anzugeben, wobei bei dem Verfahren die externe Eingabe von Kenndaten nicht mehr erforderlich ist, vgl. Spalte 2, Zn. 6 bis 9.

Gemäß den Patentansprüchen 1 und 3 bzw. den Patentansprüchen 4 und 6 der Entgegenhaltung 3) wird ein Verfahren bzw. eine Vorrichtung zur individuellen Kennung und Erkennung von sekundären Steuergeräten angegeben, vgl. hierzu auch die Beschreibung Spalte 2, Zn. 24 bis 27 i. V. m. dem zweiten Ausführungsbeispiel ab Spalte 3, Z. 41.

Mit den dort beschriebenen Lösungen wird - entsprechend den verbleibenden Merkmalen des geltenden Anspruchs 1 nach Hauptantrag - die Kennung aller am Datenbus angeschlossenen Steuergeräte ausgelesen und, wenn sich die Kennung bei irgendeinem Steuergerät geändert hat, wird dieser Tausch automatisch in der ersten Speichereinrichtung (primäres Steuergerät) registriert, vgl. zugehörige Aufgabenstellung in Spalte 2, Abs. 2.

Die Übertragung der Lehre nach Entgegenhaltung 3) auf den Gegenstand nach Entgegenhaltung 1) führt ohne erfinderische Leistung zum Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag, da beide Druckschriften einschlägig sind, ihre Kenntnis also vom oben bezeichneten Fachmann zu erwarten war.

In der mündlichen Verhandlung wendet die Beschwerdeführerin zur Entgegenhaltung 3) ein, dass mit dem dortigen Kennungs- und Erkennungsverfahren lediglich eine Momentaufnahme einer aktuellen Steuergerätekonfiguration aufgenommen werden kann, jedoch nicht eine Historie von Steuergerätekonfigurationen. Der Vorteil einer solchen Historie bestehe darin, dass beim Auftreten von Schäden am Motor nachgewiesen werden könne, ob diese aufgrund des Austauschs von Original-Steuergeräten durch Plagiate entstanden seien, und zwar speziell für den Fall, dass die Plagiate nachfolgend wieder durch Original-Steuergeräte ersetzt wurden. Hierzu seien die Steuergeräte mit individueller Kennung versehen, so dass auch zwei oder mehrere Steuergeräte identischer Bauweise von einander unterscheidbar seien. Die Verwendung von Steuergeräten mit individueller Kennung sei bereits vor dem Anmeldetag der vorliegenden Anmeldung üblich gewesen.

Dieser Einwand der Beschwerdeführerin vermochte den Senat nicht zu überzeugen.

Zunächst ist in der vorliegenden Anmeldung nicht spezifiziert, was unter dem ursprünglich offenbarten Begriff „automatisches Registrieren eines Tauschs“ (Offenlegungsschrift Spalte 4, Abs. 2 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 9, Abs. 3) verstanden werden soll, zumal bei der vorgesehenen Summiertechnik nur ein Wert pro Daten-Klasse abgespeichert wird, in dem die gesamte Historie steckt (Offenlegungsschrift Spalte 4, Zn. 24 bis 26 bzw. ursprüngliche Beschreibung Seite 10, Abs. 1). Darunter kann der Fachmann auch ein Aktualisieren der nach Entgegenhaltung 3) erstellten Momentaufnahme der Steuergerätekonfiguration verstehen, wobei ein alter Dateninhalt durch einen aktuellen überschrieben wird.

Darüber hinaus kann der Fachmann der vorliegenden Anmeldung nicht zweifelsfrei entnehmen, dass die Steuergeräte eine individuelle Kennung aufweisen sollen.

Aber selbst wenn man das „Registrieren eines Tauschs“ im Sinne der Beschwerdeführerin als ein Erstellen einer Historie von Steuergerätekonfigurationen interpretiert, wird der Fachmann durch die Entgegenhaltung 1) angeregt, eine Historie von Betriebsdaten, wie Fahrzeiten und Standzeiten des Kraftfahrzeuges (vgl. Seite 2, Zn. 46 und 47), aufzuzeichnen.

Somit beruht das elektronische Fahrtenbuch nach Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag im Hinblick auf die Entgegenhaltungen 1) und 3) nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns.

Mit dem Patentanspruch 1 des Hauptantrages fallen - aufgrund der Antragsbindung (BGH GRUR 1997, 120 LS, 122 - Elektrisches Speicherheizgerät) - auch die darauf rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 11.

3) Die Lehre des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 unterscheidet sich von der Lehre des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag durch die Merkmalsergänzung, dass die Zugriffseinrichtung (40, 50) eine „codegeschützte Zugriffseinrichtung (40, 50)“ ist.

Nachdem schon bei der elektronischen Fahrtenbuchvorrichtung nach Entgegenhaltung 1) vorgesehen ist, durch den autorisierten Wartungstechniker über das Diagnosegerät den Computer auf den Start des Rechenprogramms zurückzusetzen, ist es für den vorstehend bezeichneten Fachmann naheliegend, bei dieser elektronischen Fahrtenbuchvorrichtung in einem von mehreren Datenspeichern (erster Datenspeicher) fahrerrelevante Informationen zu speichern und den Zugriff auf diesen Speicher je nach Werkstattpersonal (autorisierte Person) oder Fahrer bzw. Kraftfahrzeug-Halter mittels einer codegeschützten Zugriffseinrichtung diffe-

renziert als Schreib-Lesezugriff für das Werkstattpersonal oder Nur-Lesezugriff für den Fahrer auszugestalten, vgl. Entgegenhaltung 1) Seite 2, Zn. 14 bis 16 und vgl. Entgegenhaltung 4) Figur 2, ROM-Speicher 146 und PROM-Speicher 148 mit zugehöriger Beschreibung in Spalte 8, Abs. 2.

Daher beruht die elektronische Fahrtenbuchvorrichtung nach Patentanspruch 1 des Hilfsantrages im Hinblick auf die Entgegenhaltungen 1), 3) und 4) nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns.

Mit dem Patentanspruch 1 des Hilfsantrages fallen auch die darauf rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 11 (vgl. BGH GRUR 1997, 120 - „Elektrisches Speicherheizgerät“).

4) Daher war die Beschwerde der Anmelderin insgesamt zurückzuweisen.

gez.

Unterschriften