



BUNDESPATENTGERICHT

12 W (pat) 344/06

(Aktenzeichen)

Verkündet am
22. Januar 2013

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 100 15 009

...

hat der 12. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 2013 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Schneider, der Richterin Bayer sowie der Richter Dr.-Ing. Krüger und Dipl.-Ing.Univ. Dipl.-Wirtsch.-Ing.(FH) Ausfelder

beschlossen:

Das Patent 100 15 009 wird widerrufen.

Gründe

I.

Gegen das am 20. März 2000 angemeldete Patent 100 15 009 mit der Bezeichnung

„Flurförderzeug mit einem
Anzeige-, Steuerungs- und Überwachungssystem“,

dessen Erteilung am 23. Februar 2006 veröffentlicht wurde, wurde am 23. Mai 2006 Einspruch eingelegt.

Das angegriffene Patent umfasst insgesamt 11 Patentansprüche.

Die Einsprechende beruft sich auf folgende Widerrufsgründe:

1. Mangelnde Patentfähigkeit (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG),
2. Unzureichende Offenbarung (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 PatG),
3. Unzulässige Erweiterung (§ 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG);

Im Verfahren sind u. a. folgende, den Stand der Technik belegende Entgegenhaltungen, deren Inhalt auch in der mündlichen Verhandlung erörtert wurde:

- D10 Werkstatthandbuch STILL R60, Stand 2/00
- D13 JP 07 - 242 400 A
- D14 JP 07 - 242 400 A (Übersetzung)
- D15 JP 07 - 242 400 A (Abstract)

Die Patentinhaberin ist dem Vorbringen der Einsprechenden entgegengetreten. Sie verteidigte das Patent mit einem gegenüber der erteilten Fassung geänderten Hauptantrag sowie hilfsweise im Umfang geänderter Anspruchsfassungen nach 2 in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Hilfsanträgen. Die Einsprechende widerspricht dem Vorbringen der Patentinhaberin auch im Übrigen.

Die Einsprechende stellte den Antrag, das Patent 100 15 009 zu widerrufen

Die Patentinhaberin stellte den Antrag, das Patent 100 15 009 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

Patentanspruch 1 gemäß Eingabe vom 11. September 2009,
Patentansprüche 2 bis 10 gemäß Hauptantrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,
Beschreibung, Seite 3/13, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,
Beschreibung Seiten 2/13 und 4/13 bis 5/13 sowie
Zeichnungen (Fig. 1 bis Fig. 7) gemäß Patentschrift,

hilfsweise mit folgenden Unterlagen:

Patentansprüche 1 bis 10 gemäß Hilfsantrag I, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,

Beschreibung Seite 3/13 gemäß Hilfsantrag I, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,
Beschreibung Seiten 2/13 und 4/13 bis 5/13 sowie Zeichnungen (Fig. 1 bis Fig. 7) gemäß Patentschrift,

weiter hilfsweise mit folgenden Unterlagen:

Patentansprüche 1 bis 8 gemäß Hilfsantrag II, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,
Beschreibung Seite 3/13 gemäß Hilfsantrag II, eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 22. Januar 2013,
Beschreibung Seiten 2/13 und 4/13 bis 5/13 sowie Zeichnungen (Fig. 1 bis Fig. 7) gemäß Patentschrift.

Der erteilte Anspruch 1 lautet:

1. Flurförderzeug mit
 - Sensoren an dem Fahrzeug und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs,
 - einem fahrzeugeigenen Bussystem (**28**), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
 - einem zentralen Computer (**26**), der mit dem Bussystem in Verbindung steht, die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchgeföhrt und eine Anzeigeeinheit sowie eine Eingabeeinheit aufweist,
 - wobei über die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingelesen werden.

Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag (1^{HA}) lautet:

„Flurförderzeug mit

- Sensoren an dem Fahrzeug und Steuervorrichtungen für Betriebszustände des Fahrzeugs,
- einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- einem zentralen Computer (26), der mit dem Bussystem in Verbindung steht, die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchführt und eine Anzeigeeinheit (Bildschirm 52) sowie eine Bedieneinheit aufweist,
- wobei über die Anzeigeeinheit (Bildschirm) (52) die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen von Betriebszuständen anzeigbar und jeweils über die Bedieneinheit aufrufbar sind und
- jeweils eine Gruppe der sinnfälligen Gruppen für Betriebszustände durch Betätigung der zugehörigen Bedienvorrichtung auf der Anzeigeeinheit automatisch darstellbar ist.“

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag I (1^{Hi1}) lautet:

„Flurförderzeug mit

- Sensoren an dem Fahrzeug und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs,
- einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- einem zentralen Computer (26), der mit dem Bussystem in Verbindung steht, die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchgeführt und eine Anzeigeeinheit sowie eine Eingabeeinheit aufweist,

- wobei über die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingegeben werden, und die sinnfälligen Gruppen für bestimmte Betriebsmodi durch Betätigung zugehöriger Bedieneinrichtungen automatisch in der Anzeigeeinheit dargestellt werden.“

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag II (1^{Hi2}) lautet:

„Flurförderzeug mit

- Sensoren an dem Fahrzeug und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs,
- einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- einem zentralen Computer (26), der mit dem Bussystem in Verbindung steht, die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchgeföhrt und eine Anzeigeeinheit sowie eine Eingabeeinheit aufweist,
- wobei über die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingegeben werden, die sinnfälligen Gruppen für bestimmte Betriebsmodi durch Betätigung zugehöriger Bedieneinrichtungen automatisch in der Anzeigeeinheit dargestellt werden und als Anzeigeeinheit ein grafikfähiger Bildschirm (52) vorgesehen ist und als Eingabeeinheit ein Touchscreen vorgesehen ist, der zugleich als Anzeigeeinheit dient, wobei Bedienfunktionen über Softkeys eingegeben werden, deren Funktion in Abhängigkeit des Betriebsmodus variierbar ist.“

Wegen Einzelheiten des Vorbringens der Beteiligten und wegen des Wortlauts der jeweiligen Unteransprüche gemäß Hauptantrag und den beiden Hilfsanträgen wird auf die Akte verwiesen.

II.

1.) Der fristgerecht eingelegte Einspruch ist zulässig und hat auch Erfolg.

2.) Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag (1^{HA}) lässt sich wie folgt gliedern:

- 1^{HA}M0 Flurförderzeug mit
- 1^{HA}M1.1 - Sensoren an dem Fahrzeug
- 1^{HA}M1.2 und Steuervorrichtungen für Betriebszustände des Fahrzeugs
- 1^{HA}M2 - einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- 1^{HA}M3 - einem zentralen Computer (26),
- 1^{HA}M3.1 der mit dem Bussystem in Verbindung steht,
- 1^{HA}M3.2 (der) die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchführt
- 1^{HA}M3.3 und eine Anzeigeeinheit (Bildschirm 52) sowie eine Bedieneinheit aufweist,
- 1^{HA}M4 - wobei über die Anzeigeeinheit (Bildschirm) (52) die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen von Betriebszuständen anzeigbar
- 1^{HA}M4.1 und jeweils über die Bedieneinheit aufrufbar sind und
- 1^{HA}M5 - jeweils eine Gruppe der sinnfälligen Gruppen für Betriebszustände durch Betätigung der zugehörigen Bedieneinrichtung auf der Anzeigeeinheit automatisch darstellbar ist.

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 (1^{Hi1}) lässt sich wie folgt gliedern:

- 1^{Hi1}M0 Flurförderzeug mit
- 1^{Hi1}M1.1 - Sensoren an dem Fahrzeug
- 1^{Hi1}M1.2 und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs
- 1^{Hi1}M2 - einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- 1^{Hi1}M3 - einem zentralen Computer (26),
- 1^{Hi1}M3.1 der mit dem Bussystem in Verbindung steht,
- 1^{Hi1}M3.2 (der) die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchführt
- 1^{Hi1}M3.3 und eine Anzeigeeinheit sowie eine Eingabeeinheit aufweist,
- 1^{Hi1}M4 - wobei über die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt
- 1^{Hi1}M4.1 und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingegeben werden,
- 1^{Hi1}M5 und die sinnfälligen Gruppen für bestimmte Betriebsmodi durch Betätigung zugehöriger Bedieneinrichtungen automatisch in der Anzeigeeinheit dargestellt werden.

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 (1^{Hi2}) lässt sich wie folgt gliedern:

- 1^{Hi2}M0 Flurförderzeug mit
- 1^{Hi2}M1.1 - Sensoren an dem Fahrzeug
- 1^{Hi2}M1.2 und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs
- 1^{Hi2}M2 - einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- 1^{Hi2}M3 - einem zentralen Computer (26),
- 1^{Hi2}M3.1 der mit dem Bussystem in Verbindung steht,
- 1^{Hi2}M3.2 (der) die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten

- zum Betrieb des Flurförderzeugs durchführt
- 1^{Hi2}M3.3 und eine Anzeigeeinheit sowie eine Eingabeeinheit aufweist,
- 1^{Hi2}M4 - wobei über die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt
- 1^{Hi2}M4.1 und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingegeben werden,
- 1^{Hi2}M5 die sinnfälligen Gruppen für bestimmte Betriebsmodi durch Betätigung zugehöriger Bedieneinrichtungen automatisch in der Anzeigeeinheit dargestellt werden.
- 1^{Hi2}M6 und als Anzeigeeinheit ein grafikfähiger Bildschirm (52) vorgesehen ist und
- 1^{Hi2}M7 als Eingabeeinheit ein Touchscreen vorgesehen ist, der zugleich als Anzeigeeinheit dient, wobei Bedienfunktionen über Softkeys eingegeben werden, deren Funktion in Abhängigkeit des Betriebsmodus variierbar ist.

3.) Als Fachmann ist vorliegend ein Ingenieur (FH) Elektrotechnik mit mehrjähriger Erfahrung im Bereich der Entwicklung von Steuer- und Anzeigesystemen bei Flurförderzeugen anzusehen.

4.) Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag (1^{HA}) ist nicht zulässig, da dieser den Schutzbereich des erteilten Anspruchs 1 erweitert:

So beansprucht der Anspruch 1^{HA} unter anderem statt der erteilten „Betriebsmodi“ nun „Betriebszustände“. Diese „Betriebszustände“ gehen aber - entgegen des Vortrags der Patentinhaberin, die „Modus“ und „Zustand“ gleichsetzt - ausweislich der Beschreibung der Offenlegungsschrift über die Bedeutung der „Betriebsmodi“ hinaus und erweitern damit den ursprünglichen Schutzbereich.

Laut Offenlegungsschrift, Sp. 2, Z. 38 ff. bedeuten dortige „Betriebszustände“ nämlich „Fahrbetrieb, Heben- und Senkenbetrieb usw.“ Weiterhin gehören ausweislich der Offenlegungsschrift (Sp. 3, Z. 53-61) „zu den Sensoren des Bord-

computers“ „Sensoren 42 für die Anzeige der unterschiedlichen Betriebszustände des Fahrzeugs, eventuell einschließlich eines sogenannten Schocksensors“, womit offensichtlich bei den Betriebszuständen u. a. der Abruf von Servicedaten mit einer Betriebsdatenbank mit z. B. Schocksensorauswertung (s. Sp. 5, Z. 41-48) umfasst ist.

Damit geht aber der Anspruch gem. Hauptantrag über die Bedeutung des Wortes „Betriebsmodus“ gem. dem erteilten Anspruch 1 hinaus. Unter „Betriebsmodus des Fahrzeugs“ versteht der Fachmann nämlich - im fachüblichen Zusammenhang und mangels überhaupt einer Erwähnung in der Offenlegungsschrift - lediglich „Betriebsart des Fahrzeugs“, worunter zwar „Fahrbetrieb“ und „Heben und Senken“ als typische Betriebsarten eines Fahrzeugs fallen, nicht jedoch eine Unfalldiagnose oder der Aufruf einer Betriebsdatenbank (s. Abs. 31 der Offenlegungsschrift), da es sich hier nicht um eine Betriebsart des Fahrzeugs, sondern allenfalls um Menüpunkte auf dem Bildschirm des zentralen Rechners handelt. Die „Betriebszustände“ umfassen dagegen gem. Sp. 4, Z. 13 - 24 Menüs für „Fahrbetrieb“, „Heben- und Senken“, „Diagnose“ und „Kommunikation mit dem Lager“. Damit erweitern die folgenden Merkmale des Hauptantrags (mit dem Begriff „Betriebszustand“) den Schutzbereich des erteilten Anspruchs 1 mit dortigem „Betriebsmodus“:

- 1^{HA}M1.2 (Steuervorrichtungen für Betriebszustände des Fahrzeugs),
- 1^{HA}M4 (über die Anzeigeeinheit sind die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen von Betriebszuständen anzeigbar) und
- 1^{HA}M5 (jeweils eine Gruppe der sinnfälligen Gruppen für Betriebszustände ist durch Betätigung der zugehörigen Bedieneinrichtung auf der Anzeigeeinheit automatisch darstellbar);

Auch die Verwendung des Begriffs „anzeigbar“ im Anspruch 1 gem. Hauptantrag, dortiges Merkmal 1^{HA}M4, erweitert unzulässig den Schutzbereich des erteilten Anspruchs 1. Während im erteilten Anspruch 1 die Anzeigeeinheit die Betriebsdaten des Flurförderzeugs in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus

„anzeigt“, ist im Anspruch gem. Hauptantrag (Merkmal 1^{HA}M4 jeweils eine Gruppe der sinnfälligen Gruppen für Betriebszustände lediglich „anzeigbar“. Dies bedeutet, diese Anzeigeeinheit zeigt die sinnfällige Gruppe nicht zwingend an, da „anzeigbar“ bedeutet, dass etwas angezeigt werden kann, aber nicht zwingend angezeigt werden muss. Somit besteht hier noch eine zusätzliche Wahlmöglichkeit, ob diese sinnfällige Gruppe überhaupt angezeigt wird. So könnte diese z.B. lediglich im Speicher enthalten sein und nur bei Bedarf aufgerufen werden können.

5.) Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 (1^{Hi1}) mag zulässig sein, der sich daraus ergebende Gegenstand beruht jedoch nicht auf erfinderischer Tätigkeit:

So entnimmt der Fachmann der **D13 (JP 07 - 242 400 A)** und ihrer Übersetzung **D14 (JP 07 - 242 400 A (Übersetzung))** ein:

- 1^{Hi1}M0 Flurförderzeug (D14, Claim 1, Z. 1: „forklift truck“) mit
- 1^{Hi1}M1.1 - Sensoren an dem Fahrzeug (s. D14, Claim 1, Z. 2 f.: „[display means for] monitoring [and showing] information on storage loading and unloading work, ... and on the forklift truck parts to be inspected and supervised“. Die Überwachung von Lastaufnahme und -abgabe sowie von weiteren zu überwachenden Bauteilen des Gabelstaplers erfordert zwingend Sensoren am Fahrzeug, s. a. Fig. 2 mit dortigen „various sensors 17, 28“.)
- 1^{Hi1}M1.2 und Steuervorrichtungen für Betriebsmodi des Fahrzeugs (D14, Claim 1, Z. 4: „a control means for controlling the said means [„driving means“, „display means“] sowie Fig. 2 mit dortigem „motor driver 23“ für „hydraulic motor for fork 24“, „motor driver 25“ für „running motor 26“)
- 1^{Hi1}M3 - einem zentralen Computer (D14, Abs. 17, Z. 5: „ a one-CPU-structure may also be used“),
- 1^{Hi1}M3.2 (zentraler Computer, der) die Signalverarbeitung und Speicherung von Betriebsdaten zum Betrieb des Flurförderzeugs durchführt

- (D14, Fig. 2: CPU11 und CPU21, die gem. D14, Abs. 17, Z. 5 auch als zentraler Computer ausgeführt werden können, verfügen über RAM 13 und „various sensors“ 17, 28)
- 1^{Hi1}M3.3 und eine Anzeigeeinheit (D14, Fig. 1,2: „monitor display 3“) sowie eine Eingabeeinheit (D14, Abs. 7, Z. 7 f.: „the display is provided with touch switch functions“) aufweist,
- 1^{Hi1}M4 - wobei über die Anzeigeeinheit (D14, Fig. 1, 2: „monitor display 3“) die Betriebsdaten des Flurförderzeugs jeweils in sinnfälligen Gruppen für einen Betriebsmodus angezeigt (s. D14, Abs. 11, Z. 1 f.: „touch switch display mode“ [Fig. 3, Pos. 31], „inspection and supervision display mode“ [Fig. 4, Pos. 41], „storage loading and unloading information display mode“ [Fig. 5, Pos. 51])
- 1^{Hi1}M4.1 und über die Eingabeeinheit Fahrzeugfunktionen zu dem Betriebsmodus eingegeben werden (D14, Fig. 3 und Abs. 11, Z. 3-6, demzufolge mit dortigen virtuellen Schiebereglern 35, 36 die Gabelhöhe und Neigung eingestellt werden),
- 1^{Hi1}M5 und die sinnfälligen Gruppen für bestimmte Betriebsmodi durch Betätigung zugehöriger Bedieneinrichtungen automatisch in der Anzeigeeinheit dargestellt werden. (Bei der D14 ist als Bedieneinrichtung für Betriebsmodi der in den „display screens“ Pos. 31 bis 51 dargestellte „mode switching key“ Pos. 30 vorgesehen, vgl. Abs. 10, bei dessen Bedienung als Bedieneinrichtung gem. Abs. 15 und Fig. 6 je nach bereits dargestellter Gruppe automatisch die jeweils nächste zugehörige Gruppe dargestellt wird. Dass ein „mode switching key“ ebenfalls eine „Bedieneinrichtung“ gemäß des vorliegenden Anspruchs darstellt, ergibt sich aus der Patentschrift: So ist dort in Abs. 12 sowie Anspruch 6 lediglich angegeben, dass einzelne Menüs bzw. „sinnfällige Gruppen“ automatisch aktiviert werden, wenn der Fahrer bestimmte „Fahrzeugfunktionen“ oder „Bedieneinrichtungen“ wie „zum Beispiel“ (Abs. 12) Fahrpedal oder Bedienung der Heben- und Senkenfunktion

bedient. Näher wird der Begriff „Bedienvorrichtungen“ in der Patentschrift nicht spezifiziert. Daher kommen hier als Bedienvorrichtungen auch zugehörige Taster in Frage, wie in Abs. 30 mit der „Taste 56“ für das Menü „Hebenbetrieb“ angegeben.)

Nicht unmittelbar aus der D14 hervor gehen allerdings folgende Merkmale:

- 1^{Hi1}M2 - einem fahrzeugeigenen Bussystem (28), über das die Sensoren und Steuervorrichtungen Daten austauschen können,
- 1^{Hi1}M3.1 (zentraler Computer) der mit dem Bussystem in Verbindung steht,

Allerdings sind zum Anmeldetag des Streitpatents (20. März 2000) bereits hinlänglich mit einem zentralen Computer und diversen Sensoren verbundene Bussysteme für Fahrzeuge, auch Flurförderzeuge bekannt, wie aus dem im Verfahren befindlichen **Werkstatthandbuch zum Gabelstapler STILL R60 (D10)**, dortige S. 7, Sp. 1, Abs. 2 („Die Konsole und das Steuergerät sind über einen CAN-Bus miteinander verbunden“) hervorgeht. Aus dortiger S. 7, Sp. 2, Abs. 2 („Der Warnblinker ist als einzige Komponente der Armaturentafel nicht über den CAN-Bus, sondern direkt mit dem Steuergerät verbunden“) und den auf dem Display angezeigten Werten von Sensoren (s. D10, S. 12, Sp. 1 unter „Anzeigefelder“ mit Batterieanzeige, Geschwindigkeit, km-Zähler, Druckregeleinheit, etc.) ergibt sich für den Fachmann, dass zumindest - neben der Betätigung der dortigen Bedienvorrichtungen wie Tasten - die Information über die Sensordaten und die Kommunikation mit dem Steuergerät über den CAN-Bus erfolgt. Eine Übertragung dieses aus der D10 hervorgehenden Standes der Technik mit der vorteilhaften Verwendung eines zentralen CAN-Busses auf die bekannte Vorrichtung nach D14 liegt dem Fachmann nahe, da hiermit eine höhere Flexibilität (Nachrüstung) mit geringem Aufwand für die Verkabelung erreicht werden kann. Ist bereits der CAN-Bus bekannt, ist es für den Fachmann lediglich eine Auswahlentscheidung, welche Komponenten (alle Sensoren, Computer, Display, etc.) hieran dann angeschlossen werden oder alternativ noch eigens untereinander verkabelt werden.

Eine solche Auswahlentscheidung rechtfertigt jedenfalls nicht eine zugrundeliegende erfinderische Tätigkeit.

6.) Der Gegenstand des Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 (1^{Hi2}) ist unzulässig gegenüber der ursprünglichen Offenbarung erweitert:

Während gemäß der Offenlegungsschrift,

- a) dortige Sp. 2, Z. 15 - 20 zur Anzeige „vorzugsweise ein grafikfähiger Bildschirm vorgesehen [wird], und die Bedienung ... vorzugsweise über einen berührungsempfindlichen Bildschirm erfolgen (Touch Screen) [kann] oder (die Bedienung) wahlweise über Tasten (erfolgen kann), deren Funktion in Abhängigkeit des jeweiligen Menüs variierbar ist (Soft Keys)“
- b) und gem. Anspruch 2 ein „grafikfähiger Bildschirm vorgesehen ist“ und gem. Anspruch 3 (der nur auf Anspruch 2 rückbezogen ist) „Bedienfunktionen über den als Touchscreen ausgeführten Bildschirm oder Softkeys aktiviert werden“,

ist Anspruch 1 gem. Hilfsantrag 2 (1^{Hi2}), dortiges Merkmal 1^{Hi2}M7 so formuliert, dass

„als Eingabeeinheit ein Touchscreen vorgesehen ist, der zugleich als Anzeigeeinheit dient, wobei Bedienfunktionen über Softkeys eingegeben werden, deren Funktionen in Abhängigkeit des Betriebsmodus variierbar ist.“ Dies bedeutet, dass zwar ein Touchscreen vorhanden ist, die Eingaben aber nicht über eine Schaltfläche am Bildschirm, sondern zwingend über die Softkeys, also der realen Tasten außerhalb des Bildschirms, getätigt werden. Dass hier „Softkey“ zwingend als reale Taste anzusehen ist und nicht als Taste am Bildschirm, deren Funktion sich verändert, geht eindeutig aus der Sp. 2, Z. 15-20 der Offenlegungsschrift hervor, bei der ausdrücklich unterschieden wird zwischen einer Bedienung am berührungsempfindlichen Bildschirm und Tasten, deren Funktion variierbar ist (und deren zugehörige Funktionsdarstellung offensichtlich am Bildschirm erfolgt). Würde tatsächlich eine am Touchdisplay dargestellte Taste mit „Softkey“

gemeint sein, so fiele diese ja unter die Bedienung am berührungsempfindlichen Display, womit das gesonderte Aufführen der „Tasten, deren Funktion variierbar ist“ überflüssig wäre.

Diese Kombination aus den erteilten Ansprüchen 2 und 3 ist – im Übrigen ebenso wie die hier ergänzte Formulierung „deren Funktion in Abhängigkeit des Betriebsmodus“(statt „Menüs“) - so ursprünglich nicht offenbart. Gemäß Offenlegungsschrift ist nämlich von der Logik her entweder eine Bedienung über den Touchscreen (wie im Ausführungsbeispiel) oder die Variante über die Softkeys am dann lediglich grafikfähigen (und nicht für die Touch-Bedienung geeigneten) Bildschirm beschrieben, nicht aber beides zusammen.

7.) Die Unteransprüche zu sämtlichen Anträgen fallen mit dem jeweiligen Anspruch 1.

Schneider

Bayer

Krüger

Ausfelder

Me