

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 31/01

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung P 199 49 820.2-34

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 28. Oktober 2002 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dipl.-Ing. Winklharrer, Dr. Fuchs-Wisseemann und Dipl.-Ing. Bork

beschlossen:

Auf die Beschwerde wird der angefochtene Beschluss aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Patentansprüche 1 bis 8,
- Beschreibung Seiten 3 bis 8,
- Zeichnung Figur 1, sämtlich eingegangen am 23. Oktober 2002

Die Bezeichnung lautet:

"Zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge"

Anmeldetag ist der 15. Oktober 1999

Gründe

I

Die Patentanmeldung ist beim Deutschen Patent- und Markenamt am 15. Oktober 1999 mit der Bezeichnung

„Zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge“

eingegangen. Mit Beschluss vom 1. Februar 2001 hat die Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamts die Anmeldung zurückgewiesen. Sie hat die Auffassung vertreten, die beanspruchte zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge beruhe gegenüber dem Stand der Technik nach der DE 196 25 002 A1 und der DE 43 38 399 A1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Gegen den Zurückweisungsbeschluss richtet sich die rechtzeitig eingelegte Beschwerde der Anmelderin.

Auf Anregung des Senats verteidigt sie die Anmeldung mit einer beschränkten Anspruchsfassung, welche sie per Fax am 23.10.2002 eingereicht hat. Von einer zunächst für den 28.10.2002 anberaumten mündlichen Verhandlung konnte danach abgesehen werden. Die Anmelderin erachtet den Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 als neu und durch den in Betracht gezogenen Stand der Technik nicht nahegelegt.

Sie beantragt sinngemäß:

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit den im Beschlusswortlaut angegebenen Unterlagen zu erteilen.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet (unter Einfügung des offensichtlich wesentlich fehlenden, unbestimmten Artikels „eines“ in der vorletzten Zeile zwischen Sendebausteins und in):

Zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge für mehrere Funktionalitäten mit Schnittstellen (2a - 2d) zum Datenaustausch mit anderen Geräten (3) und/oder Systemen (4a - 4c),
dadurch gekennzeichnet,
dass mindestens ein Schalter (5a - 5d) zum manuellen Deaktivieren von ausgewählten Schnittstellen (2a -2d) vorgesehen ist und der mindestens eine Schalter (5a) zum Deaktivieren des Sendebausteins eines in die zentrale Steuereinheit integrierten Mobiltelefons dient.

Damit wird eine zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge geschaffen, bei der gewährleistet ist, dass es aufgrund der automatischen und unkontrollierbaren drahtlosen Kommunikation nicht zu Datenunsicherheit kommt und ein Kraftfahrzeug nicht unerwünscht überwacht werden kann.

An den Patentanspruch 1 schließen sich die abhängigen Unteransprüche 2 bis 8 an.

II

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig. Sie hat auch in der Sache Erfolg.

1. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 8 sind zulässig.

Der geltende Patentanspruch 1 enthält sämtliche Merkmale der ursprünglichen Ansprüche 1 und 3. Die zusätzlich aufgenommene Angabe, wonach die Integration des Mobiltelefons in die zentrale Steuereinheit erfolgt, geht aus der ursprünglichen Beschreibung hervor, vgl insb S 4 Z 32. Bei der präzisierten Bezeichnung des „mindestens einen“ Schalters 5a in der dritt- und vorletzten Zeile des Patentanspruchs 1 handelt es sich um eine Klarstellung. Der Patentanspruch 1 ist damit in zulässiger Weise beschränkt.

Bis auf notwendige Anpassungen der jeweiligen Rückbeziehungen und eine weitere Klarstellung im Patentanspruch 8 stimmen die geltenden Patentansprüche 2 bis 8 mit den ursprünglichen Patentansprüchen 2 und 4 bis 9 inhaltlich überein.

2. Die ohne Zweifel gewerblich anwendbare zentrale Steuereinheit für Kraftfahrzeuge nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu, denn offensichtlich zeigt

der in Betracht gezogene Stand der Technik keine zentrale Steuereinheit für ein Kraftfahrzeug mit sämtlichen nunmehr beanspruchten Merkmalen.

3. Zur Gestaltung der beanspruchten zentralen Steuereinheit war am Anmeldetag eine erfinderische Tätigkeit erforderlich.

Aus der DE 196 25 002 A1 ist eine gattungsbildende zentrale Steuereinheit 1 für Kraftfahrzeuge bekannt, die mehrere Funktionalitäten wie zBsp Flottenmanagement, Routenplanung, Ferndiagnose, Diebstahlschutz und Internetkommunikation ermöglicht, vgl insb Fig 1 iVm Sp 3 Abs 1. Aus dieser Textstelle geht auch hervor, dass die zentrale Steuereinheit 1 über Schnittstellen für den Datenaustausch mit anderen Geräten (zBsp RDS-Radio, CD-Rom, GSM, PDA und GPS) verfügt, zBsp CAN, PCMCIA, RS232, D2B und IR. Weitere Gemeinsamkeiten mit der beanspruchten zentralen Steuereinheit bestehen nicht, insbesondere ist weder ein in die zentrale Steuereinheit integriertes Mobiltelefon noch ein Schalter zum manuellen Deaktivieren von ausgewählten Schnittstellen vorgesehen.

Derartige manuelle Schnittstellenschalter würden im Zusammenhang mit der wesentlichen Idee der DE 196 25 002 A1, einer adaptiven Applikationssteuerung, auch datensicherheitstechnisch keinen Sinn machen. Denn nach Anspruch 1 dieser Druckschrift wählt die adaptive Applikationssteuerung 9 die Geräte und Schnittstellen flexibel und funktionsbezogen aus, vgl auch Sp 7 Z 4 bis 7. Nach dem Verständnis eines Durchschnittsfachmannes, im vorliegenden Fall ein Ingenieur der Elektro- und/oder Nachrichtentechnik, der bei einem Kfz-Hersteller oder -Zulieferer mit der Auslegung von Fahrzeugkommunikationssystemen befasst ist, wird die adaptive Applikationssteuerung 9 für eine gewünschte Funktion eine andere geeignete Schnittstelle und/oder ein anderes geeignetes Gerät wählen, falls eine bestimmte Schnittstelle oder ein bestimmtes Gerät manuell abgeschaltet sein sollte. Vor diesem Hintergrund wäre Datensicherheit im einfachsten Fall beispielsweise durch Abschalten der adaptiven

Applikationssteuerung selbst herstellbar; davon ist in der Druckschrift allerdings keine Rede und derartiges führt auch nicht zum Beanspruchten, denn dort ist eine mit der adaptiven Applikationssteuerung vergleichbare Vorrichtung nicht vorgesehen. Ein Hinweis zur Handhabung der Datensicherheit bei einem in die zentrale Steuereinheit integrierten Mobiltelefon enthält die Druckschrift ebenfalls nicht.

Als Verfahren und Vorrichtung zur Steuerung eines Fahrzeugs ist in der DE 43 38 399 A1 eine Fahrgeschwindigkeitsregelung oder -begrenzung, auch als Tempomat bekannt, beschrieben. Dabei kommt kein zentrales Steuergerät zur Anwendung, wie anmeldungsgemäß beansprucht. Vielmehr wirken ein Steuergerät für die Motorleistung 10 und ein Steuergerät für die Bremsleistung 24 im Sinne einer Fahrgeschwindigkeitsregelung oder -begrenzung und ggf. einer Abstandsregelung derart zusammen, dass eine voreingestellte Fahrgeschwindigkeit bzw ein entsprechender Abstand auch bei Bergabfahrt gehalten wird, vgl insb Sp 1 Z 41 bis 46 und Sp 3 Z 7 bis 9 sowie Z 25 bis 28 iVm Anspruch 1. Im Gegensatz zum Anmeldungsgegenstand ist dabei keine drahtlose Kommunikation vorgesehen und folglich ergeben sich auch die anmeldungsgemäßen Datensicherheitsprobleme hier nicht. Beide Steuergeräte 10 und 24 sind zum Informationsaustausch über eine offensichtlich fahrzeuginterne Schnittstelle miteinander verbunden, die auch manuell abschaltbar ist, vgl insb Sp 2 Z 57 bis 64. In diesem Fall arbeiten beide Steuergeräte getrennt voneinander, ansonsten ohne Einschränkung (in Normalfunktion) weiter, vgl insb Sp 4 Z 35 bis 39. Eine derartige Schnittstellenunterbrechung bei gleichzeitigem uneingeschränktem Weiterbetrieb sämtlicher (Steuer-)Geräte ist anmeldungsgemäß jedoch nicht beansprucht, vielmehr soll anmeldungsgemäß ein Teilgerät, der Sendebaustein des integrierten Mobiltelefons, gezielt deaktiviert werden; gerade diesen Weg zeigt die in Rede stehende Druckschrift aber nicht auf. Da das vorstehend erläuterte Verfahren und dessen Vorrichtung zur Steuerung eines Fahrzeugs dem Durchschnittsfachmann zudem weder eine Information zur Datensicherheit im anmeldungsgemäßen Problembereich liefern und sich auch

hardwaremäßig durch die Verwendung von zwei Steuergeräten vom Beanspruchten wesentlich unterscheiden, kann eine Zusammenschau der DE 196 25 002 A1 mit der DE 43 38 399 A1 auf keinen Fall zum Beanspruchten führen.

In den übrigen im Verfahren befindlichen Druckschriften DE 197 39 808 A1, DE 43 37 792 A1, DE 44 46 571 A1 und DE 42 26 704 A1 sind Verfahren und Vorrichtungen beschrieben, in denen sich lediglich weiterbildende Einzelheiten gemäß den Unteransprüchen finden, wie im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt zutreffend festgestellt worden ist. Deshalb können diese Druckschriften die beanspruchte zentrale Steuereinheit nach Patentanspruch 1 ebenfalls nicht nahelegen.

Vor diesem Hintergrund bedurfte es zur Ausgestaltung der beanspruchten zentralen Steuereinheit mit ihren speziellen Merkmalen einer erfinderischen Tätigkeit.

Der geltende Patentanspruch 1 ist mithin patentfähig. Mit ihm sind es die Patentansprüche 2 bis 8, in denen weiterbildende Merkmale der zentralen Steuereinrichtung angegeben sind.

Petzold

Winklharrer

Dr. Fuchs-Wissemann

Bork

Ko