

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 68/00

(Aktenzeichen)

Verkündet am
6. März 2002

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 197 04 916.8-34

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 6. März 2002 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Winklharrer als Vorsitzender sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Bork und Dipl.-Ing. Bülskämper

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Patentanmeldung ist beim Deutschen Patent- und Markenamt am 10. Februar 1997 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Patentanmeldung 196 06 964.5 vom 24. Februar 1996 mit der Bezeichnung

"Fahrerinformationsanlage in Fahrzeugen"

eingegangen. Das Deutsche Patent- und Markenamt hat die Anmeldung mit Beschluss vom 27. Juni 2000 zurückgewiesen.

In der Begründung des Zurückweisungsbeschlusses ist ausgeführt, die beanspruchte Fahrerinformationsanlage habe durch den Aufsatz von Vollmer: "Bedienkonzept aus einem Guß" in FUNKSCHAU 25/1990, S 54 bis 59 und die DE 44 03 712 A1 nahegelegen.

Gegen den Zurückweisungsbeschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Sie verfolgt die Patenterteilung mit den in der mündlichen Verhandlung überreichten Patentansprüchen gemäß Hauptantrag und zwei Hilfsanträgen weiter und meint, die nunmehr beanspruchte Fahrerinformationsanlage werde durch den im Verfahren befindlichen Stand der Technik weder vorweggenommen noch nahegelegt.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

Fahrerinformationsanlage mit einem programmgesteuerten Mikroprozessor, mit einem Bedienteil zur Eingabe von Informationen, mit einem Speicher und mit Wiedergabemitteln zur Ausgabe der Informationen, wobei die Fahrerinformationsanlage in einem

Kraftfahrzeug eingebaut ist,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Fahrerinformationsanlage eine Uhrenanlage (13) mit Schaltzeitpunkten aufweist, dass Eingabemittel (3, 5) vorgesehen sind, mit denen Schaltzeitpunkte in den Speicher (2) eingebbar sind, dass durch den Mikroprozessor (1) die eingegebenen Schaltzeitpunkte den entsprechenden im Speicher (2) gespeicherten Informationen zuordbar sind und dass das Programm des Mikroprozessors (1) derart ausgebildet ist, dass bei Erreichen eines eingegebenen Schaltzeitpunktes die zugeordneten Informationen vorzugsweise mittels eines Lautsprechers (14) und/oder eines Displays (16) ausgegeben werden.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 lautet (Unterschiede fett):

Fahrerinformationsanlage mit einem programmgesteuerten Mikroprozessor, mit einem Bedienteil zur Eingabe von Informationen, mit einem Speicher und mit Wiedergabemitteln zur Ausgabe der Informationen, wobei die Fahrerinformationsanlage in einem Kraftfahrzeug eingebaut ist,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Fahrerinformationsanlage eine Uhrenanlage (13) mit Schaltzeitpunkten aufweist, dass Eingabemittel (3, 5) vorgesehen sind, mit denen Schaltzeitpunkte in den Speicher (2) eingebbar sind, dass durch den Mikroprozessor (1) die eingegebenen Schaltzeitpunkte den entsprechenden im Speicher (2) gespeicherten Informationen zuordbar sind, dass das Programm des Mikroprozessors (1) derart ausgebildet ist, dass bei Erreichen eines eingegebenen Schaltzeitpunktes die zugeordneten Informationen vorzugsweise mittels eines Lautsprechers (14) und/oder eines Displays (16) ausgegeben werden, **dass der Mikroprozessor (1)**

mit einem Funktelefon (25) verbindbar ist und dass der Mikroprozessor ausgebildet ist, eine Terminerinnerung mittels des Funktelefons (25) an eine vorprogrammierte Adresse zu senden.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 lautet (Unterschiede zum Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag fett bzw durchgestrichen):

Fahrerinformationsanlage mit einem programmgesteuerten Mikroprozessor, mit einem Bedienteil zur Eingabe von Informationen, mit einem Speicher und mit Wiedergabemitteln zur Ausgabe der Informationen, wobei die Fahrerinformationsanlage in einem Kraftfahrzeug eingebaut ist, **und mit einem Mikrophon,**
dadurch gekennzeichnet,

dass die Fahrerinformationsanlage eine Uhrenanlage (13) mit Schaltzeitpunkten aufweist, dass Eingabemittel (3, 5) vorgesehen sind, mit denen Schaltzeitpunkte in den Speicher (2) eingebbar sind, dass durch den Mikroprozessor (1) die eingegebenen Schaltzeitpunkte den entsprechenden im Speicher (2) gespeicherten Informationen zuordbar sind und dass das Programm des Mikroprozessors (1) derart ausgebildet ist, dass bei Erreichen eines eingegebenen Schaltzeitpunktes die zugeordneten Informationen ~~vorzugsweise~~ mittels eines Lautsprechers (14) ~~und/oder eines Displays (16)~~ ausgegeben werden **und dass die dem Schaltzeitpunkt zugeordnete Information eine über das Mikrophon aufgenommene Sprachaufzeichnung ist.**

An diese Patentansprüche 1 schließen sich die in den jeweiligen Anträgen der Anmelderin bezeichneten Unteransprüche betreffend Weiterbildungen der beanspruchten Fahrerinformationsanlagen an.

Die Anmelderin beantragt:

1. den angefochtenen Beschluss aufzuheben,
2. ein Patent für die Erfindung mit der Bezeichnung "Fahrerinformationsanlage in Fahrzeugen" gemäß dem neuen Anspruch 1, den ursprünglichen Ansprüchen 2-9, den ursprünglichen Beschreibungsseiten 1 sowie 4-12, den neuen Beschreibungsseiten 2 und 3 sowie den ursprünglichen Zeichnungen zu erteilen mit der Maßgabe, dass es sich bei dem neuen Anspruch 1 um den am 6. März 2002 eingereichten Patentanspruch 1 handelt.

Hilfsweise beantragt sie,

das Patent auf der Grundlage des "Neuen Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1" sowie der ursprünglichen Ansprüche 2-7, zumindest aber auf der Grundlage der "Neuen Ansprüche 1-3 gemäß Hilfsantrag 2" sowie der ursprünglichen Ansprüche 3-9 als unnummerierte Ansprüche 4-10 zu erteilen.

Mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung hat der Senat insbesondere noch die DE 41 41 882 A1 genannt und darauf hingewiesen, dass diese Druckschrift bei der Entscheidung zu berücksichtigen sein wird.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

II.

1. Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg.

2. Bei seiner folgenden Bewertung legt der Senat – in Übereinstimmung mit der Anmelderin - als Durchschnittsfachmann einen Elektrotechnikingenieur der Fachrichtung Nachrichtentechnik zugrunde, der am Anmeldetag bei einem Kfz-Hersteller oder –Zulieferer mit der Entwicklung und Erprobung von Fahrerinformationssystemen befasst ist. Er nutzt den Stand der Technik in Form von Fachpublikationen und Patentveröffentlichungen gewinnbringend für seine tägliche Arbeit. Dies setzt insbesondere voraus, dass er die Systematik von Patentveröffentlichungen (Ansprüche, Beschreibung, Zeichnungen) und deren Bedeutung für die Offenbarung kennt.

3. Gegen die Zulässigkeit der geltenden Patentansprüche hat der Senat keine Bedenken, denn die in den geltenden Patentansprüchen enthaltenen Merkmale ergeben sich ohne weiteres aus den Ursprungsunterlagen der Anmeldung.

4. Die beanspruchten Fahrerinformationssysteme sind zweifelsohne gewerblich anwendbar und es mag dahinstehen, ob sich eine Fahrerinformationsanlage mit jeweils sämtlichen beanspruchten Merkmalen bereits aus dem Stand der Technik neuheitsschädlich ergibt, denn zu ihrer Gestaltung bedurfte es keiner erfinderischen Tätigkeit.

A. Zum Haupt- und Hilfsantrag 1

Die gattungsgemäßen Merkmale der jeweils beanspruchten Fahrerinformationsanlage gehen unbestritten aus dem Aufsatz von Vollmer: "Bedienkonzept aus einem Guß" aaO hervor, im folgenden kurz "Aufsatz" genannt. Darin ist ein sogenanntes Board-Information-Terminal (BIT) beschrieben, welches in Verbindung mit einem Autoradio in ein Kraftfahrzeug eingebaut ist und über einen Bordcomputer

mit Speicher sowie Ein- und Ausgabemitteln verfügt, vgl insb S 56, rechte Spalte, Abs 2 sowie den Kasten "Anforderungen an Informationsausgabe, -eingabe und Bedienkonzept" auf S 58. Wie der Titel des Aufsatzes bereits ankündigt sind darin vor allem Randbedingungen für den Einsatz und die interne Vernetzung formuliert sowie denkbare Wirkungsweisen eines BIT angegeben. Aus Bild 2 Seite 56 sowie Bild 3 Seite 58 geht hervor, dass unter anderem auch ein "Mobiltelefon" originärer Bestandteil des beschriebenen BIT's ist. Dieses Mobiltelefon soll über eine spezielle Eigenschaft verfügen, es soll nämlich mit einer anlassabhängigen Funktion zum automatischen Verbindungsaufbau ausgestattet sein. Dazu heißt es auf S 57 rechte Spalte, Abs 2:

"Was spräche dagegen, wenn beim Auslösen der Alarmanlage das Mobiltelefon automatisch eine gespeicherte Botschaft an einen vorgegebenen Teilnehmer aussendet?"

Diese, in eine Frage gekleidete Anregung bringt den Durchschnittsfachmann auf die Idee, sich im Stand der Technik umzusehen, ob dort bereits ein Mobiltelefon mit den gewünschten Eigenschaften bekannt ist, welches sich für den angegebenen Zweck eignet. Bei seiner Sichtung kann er die DE 41 41 882 A1 nicht übersehen, denn das darin beschriebene Mobiltelefon verfügt als Zusatzfunktion über einen Terminplaner, "der mit Alarm- und Weckfunktion sowie automatischem Verbindungsaufbau versehen sein kann", vgl insb Anspruch 1 sowie Sp 1, Z 43 bis 45. Das insbesondere für den Terminplaner erforderliche Zeitsignal wird durch einen Uhrenschaltkreis oder anderweitig, dh beispielsweise über die RDS-Funktion des Autoradios oder die Borduhr, bereitgestellt, vgl insb die Ansprüche 1, 2 und 5 sowie Sp 1 Z 57 bis 61. Aus der Figur iVm Sp 1 ab Z 21 geht hervor, dass als Eingabemittel eine Tastatur 5 vorgesehen ist und es versteht sich von selbst, dass damit die Schaltsignale in den Speicher 3 eingebbar sind. Es entspricht der geläufigen Wirkungsweise eines Terminplaners, den Mikroprozessor 2 durch die entsprechende Software so zu steuern, dass die eingegebenen Schaltzeitpunkte den entsprechenden im Speicher 3 gespeicherten Informationen zugeordnet und bei

Erreichen eines eingegebenen Schaltzeitpunkts die zugeordneten Informationen beispielsweise mittels eines Lautsprechers und/oder eines Displays 4 ausgegeben werden. Die automatische Herstellung einer Funktelefonverbindung zur Absetzung einer gespeicherten Botschaft, zBsp im Alarmfall, setzt eine Verbindung des Mikroprozessors mit dem Mobiltelefon selbstverständlich voraus.

In der naheliegenden Verwendung dieses bekannten Mobiltelefons (mit automatischem Verbindungsaufbau) bei der vorbekannten Fahrerinformationsanlage erschöpft sich das am Anmeldetag erforderliche Handeln des Durchschnittsfachmannes, um zum Beanspruchten gemäß Haupt- und Hilfsantrag 1 zu gelangen.

Die Anmelderin wendet dagegen ein, bei dem Mobiltelefon der DE 41 41 882 A1 handele es sich um ein autarkes Gerät, es verfüge gemäß Beschreibung und Zeichnung über eine interne Stromversorgung und könne deshalb kein Bestandteil einer Fahrerinformationsanlage in einem Fahrzeug sein. Abgesehen davon beinhalte es eine Vielzahl weiterer Funktionen wie Taschenrechner, Wörterbuch, Spiele, etc, die dem Einsatz in einem Fahrzeug aus Gründen der Verkehrssicherheit entgegenstünden. Schließlich macht sie geltend, das Absetzen der Botschaft erfolge nach dem vorgenannten Aufsatz lediglich ereignisgebunden und sei somit nicht terminbestimmt wie bei der beanspruchten Fahrerinformationsanlage.

Diese Argumente haben den Senat nicht überzeugt. Keineswegs zwingend muss das Mobiltelefon gemäß der DE 41 41 882 A1 autark sein, denn die interne Stromversorgung und die Ausbildung als portables Gerät ist nicht im Patentanspruch 1, der bekanntlich den Erfindungsgedanken in seiner allgemeinsten Form enthält, sondern in den Patentansprüchen 9 und 10 angegeben. Damit bezeichnen die Merkmale lediglich bevorzugte Ausgestaltungen des offenbarten Mobiltelefons, die eine Verwendung ohne diese speziellen Ausgestaltungen –wie der Durchschnittsfachmann weiss- nicht beschränken. Insoweit stehen die von der Anmelderin geltend gemachten Ausführungen in der Beispielsbeschreibung und der Zeichnung der DE 41 41 882 A1, die sich auf die Unteransprüche 9 und 10 beziehen,

einer Verwendung des bekannten Mobiltelefons anstelle des in dem Aufsatz dargestellten und beschriebenen Mobiltelefons nicht entgegen.

Gleiches gilt für die vielfältigen Funktionen des bekannten Mobiltelefons, denn entsprechend der in dem Aufsatz angegebenen Lehre, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren (S 57 rechte Spalte, Überschrift und letzter, seitenübergreifender Absatz), versteht der Durchschnittsfachmann die angegebenen Funktionen **beispielhaft**, wie in der Druckschrift angegeben, vgl DE 41 41 882 A1, Sp1, Z 39. Selbstverständlich wird er daher nur diejenigen Funktionen, zumindest primär nutzen, die ihm im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sinnvoll erscheinen.

Im Vergleich mit dem im Aufsatz beschriebenen, anlassbedingten Verbindungsaufbau ergibt sich die zusätzliche Terminbestimmtheit der abgesetzten Botschaften ohne weiteres aus der DE 41 41 882 A1. Die dort aaO offenbarte Alarm- und Weckfunktion des Terminplaners sowie seine Möglichkeit zum automatischen Verbindungsaufbau bedeutet zBsp, dass zu einem vorher eingegebenen Zeitpunkt ein Weckruf (Terminerinnerung) mittels des Mobiltelefons an eine vorprogrammierte Adresse gesendet wird. Bei der aus den vorgenannten Gründen naheliegenden Zusammenschau des Aufsatzes mit der DE 41 41 882 A1 verfügt eine dementsprechende Fahrerinformationsanlage somit auch über diese beanspruchte Eigenschaft.

Die geltenden Patentansprüche 1 nach Haupt- und Hilfsantrag 1 sind mithin nicht patentfähig.

B. Zum Hilfsantrag 2

Hinsichtlich der inhaltsgleichen Merkmale der beanspruchten Fahrerinformationsanlage gelten die im vorstehenden Abschnitt A gemachten Ausführungen ohne Einschränkung.

Der verbleibende Unterschied zwischen den vorstehend abgehandelten Fahrerinformationsanlagen und der gemäß Hilfsantrag 2 beanspruchten Fahrerinformationsanlage besteht darin, dass ein Mikrofon vorgesehen ist, dass die Information

ausschließlich über einen Lautsprecher ausgegeben wird und aus einer über das Mikrophon aufgenommenen Sprachaufzeichnung besteht. Auch diese Unterschiede sind dem Durchschnittsfachmann durch die Zusammenschau des Aufsatzes mit der DE 41 41 882 A1 bekannt bzw dadurch nahegelegt.

Unbestritten verfügen sowohl das aus dem Aufsatz bekannte BIT wie das Mobiltelefon der DE 41 41 882 A1 über einen Lautsprecher und ein Mikrophon und damit über die hardwaremäßigen Voraussetzungen für die beanspruchte Wirkungsweise der Fahrerinformationsanlage. Lautsprecher und Mikrophon werden beim BIT bereits zur Spracheingabe in ein Spracherkennungssystem und zur Ausgabe synthetischer Sprache oder im Freisprechmodus genutzt, vgl insb S 57 Mitte. Außerdem favorisiert der Aufsatz ausdrücklich eine Sprachausgabe als Informationsausgabe mit der geringsten Ablenkung des Fahrers, vgl insb S 58, rechte Spalte, letzter Absatz. Bei der in Rede stehenden Zusammenschau muss der Durchschnittsfachmann daher einer Sprachein- und -ausgabe den Vorzug geben, denn diese ist in dem Aufsatz offenbart und deren bevorzugte Verwendung in einer Fahrerinformationsanlage entspricht der ausdrücklichen Empfehlung in dem Aufsatz. Aus diesem Grund wird er die Notizbuchfunktion mit Datenbank sowie den Terminkalender mit einer Sprachein- und -ausgabe versehen. Damit gelangt er zu der Fahrerinformationsanlage mit den im Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 angegebenen Merkmalen ebenfalls ohne erfinderische Tätigkeit.

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 ist mithin nicht patentfähig.

5. Das Schicksal der vorstehend behandelten Patentansprüche 1 teilen die darauf zurückbezogenen Unteransprüche.

Winklharrer

Dr. Fuchs-Wissemann

Bork

Bülskämper

prä