



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 62/01

(Aktenzeichen)

Verkündet am
5. Mai 2003

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 199 35 893.1-34

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 5. Mai 2003 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 auf der Grundlage folgender Unterlagen erteilt:

Patentansprüche 1 bis 12,

Beschreibung Seiten 1, 1a, 2 bis 10,

1 Zeichnung,

jeweils eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 5. Mai 2003.

Die **Bezeichnung** lautet: "Fahrzeugelektronik".

Anmeldetag ist der 30. Juli 1999.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patentamt- und Markenamts hat die am 30. Juli 1999 eingegangene Patentanmeldung 199 35 893.1-34 mit der Bezeichnung

"Kraftfahrzeug mit einer Fahrzeugelektronik, Schnittstelle für die Fahrzeugelektronik sowie Verfahren zum Bedienen der Fahrzeugelektronik"

durch Beschluss vom 10. Juli 2001 zurückgewiesen. Als Ergebnis der Prüfung des Deutschen Patent- und Markenamtes ist in dem Beschluss festgehalten, dass die

Gegenstände der nebengeordneten Patentansprüche 1, 9 und 11 gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik patentfähig sind. Da der Patentanspruch 1 allerdings dem nebengeordneten Patentanspruch 9 inhaltlich identisch entspricht, sei letzterer als Nebenanspruch mangels ausreichendem Rechtsschutzinteresse nicht zulässig. Aus diesem Grund ist die Anmeldung insgesamt zurückgewiesen worden. Folgender Stand der Technik wurde berücksichtigt: DE 44 03 712 A1 [1], DE 198 03 178 A1 [2], DE 196 25 002 A1 [3], DE 197 50 662 A1 [4], DE 196 24 027 A1 [5] und WO 95/19030 A1 [6].

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Sie verfolgt die Patenterteilung mit geänderten Anmeldungsunterlagen, insbesondere mit nur noch einem einzigen Hauptanspruch, weiter und meint, dessen Gegenstand sei neu und erfinderisch. Sie beantragt,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent mit den im Beschlusstenor angegebenen Unterlagen zu erteilen.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

"Fahrzeugelektronik in einem Kraftfahrzeug mit einer Schnittstelle zum Verbinden der Fahrzeugelektronik mit einem Personal Computer, wobei die Fahrzeugelektronik eine Benutzerschnittstelle mit einer Anzeigeeinrichtung aufweist,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,

dass eine Bildschirmausgabe des Personal Computers (26) über die Anzeigeeinrichtung (18) der Benutzerschnittstelle (18, 20) der Fahrzeugelektronik (10) ausgebar ist."

Damit wird die Aufgabe gelöst, eine gattungsgemäße Fahrzeugelektronik dahingehend zu verbessern, dass sich der Bedienkomfort und die Funktionalität verbessert ohne spezielle, kostenintensive Rechnerlösungen entwickeln zu müssen.

An den Patentanspruch 1 schließen sich rückbezogene Patentansprüche 2 bis 12 an.

II.

Die Beschwerde der Anmelderin ist zulässig und in dem aus der Beschlussformel ersichtlichen Umfang auch begründet.

1. Die Patentansprüche sind zulässig, denn sie sind in den ursprünglichen Unterlagen ausreichend offenbart.

Die Merkmale des Gegenstandes nach Patentanspruch 1 ergeben sich aus den ursprünglichen Patentansprüchen 1 und 3. Die Merkmale der Patentansprüche 2 bis 11 sind inhaltlich identisch mit den ursprünglichen Patentansprüchen 2 bis 12. Die Offenbarung einer über den PC vorgebbaren Nutzungsbeschränkung gemäß Patentanspruch 12 ergibt sich aus der ursprünglichen Beschreibung S 9 Abs 3 letzter Satz.

2. Die Fahrzeugelektronik nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu, weil offensichtlich keine der im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen eine Fahrzeugelektronik mit allen beanspruchten Merkmalen zeigt. Ihre gewerbliche Anwendbarkeit ist ohne Zweifel gegeben.
3. Gegenüber dem in Betracht gezogenen Stand der Technik beruht die Fahrzeugelektronik nach dem geltenden Patentanspruch 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit, denn die Bildschirmausgabe eines Personal Computers über die Anzeigeeinrichtung der fahrzeugeigenen Benutzerschnittstelle ist durch den in Betracht gezogenen Stand der Technik nicht nahegelegt.

Aus der DE 198 03 178 A1 ist ein mit dem fahrzeuginternen Bordcomputer ver-

bundenes Autoradio bekannt. Es verfügt über ein abnehmbares, intelligentes Bedienteil, bei dem das Bedienteil einen Mikroprozessor, ein aktives Display (Touch Screen), elektronische Speicher und eine Computerschnittstelle aufweist und damit die bekannten Funktionen eines Personal Digital Assistant (PDA) wahrnehmen kann. Über die Computerschnittstelle ist das Bedienteil nicht nur mit dem Autoradio, sondern auch extern, zBsp. über eine Docking-Station, mit einem PC verbindbar. Dabei können von dem PC beispielsweise aus dem Internet abgerufene Verkehrsinformationen in den Speicher des Bedienteils geladen und von diesem in das fahrzeugeigene Navigationssystem eingespeist werden. Das Bedienteil dient somit lediglich als Zwischenspeicher. Eine andere Benutzerschnittstelle der Fahrzeugelektronik als das abnehmbare Bedienteil des Autoradios ist in der Druckschrift nicht genannt.

Aus der WO 95/19030 ist ein Bordinformationssystem für Fahrzeuge bekannt, bei dem ein PDA in einer dafür vorgesehenen Halterung im Fahrzeug angeordnet ist. Die Halterung kann mit einem eigenen Computersystem ausgestattet und über eine Schnittstelle mit dem fahrzeuginternen Bordcomputer verbunden sein. Die Anzeige und Bedienung von Fahrzeugfunktionen kann über das PDA vorgenommen werden. Dabei ist das Display des PDA als einzige Anzeigeeinrichtung im Fahrzeug vorgesehen.

Aus der DE 44 03 712 A1 ist ein Bordcomputer für Kraftfahrzeuge bekannt, der über eine Schnittstelle lösbar mit dem Bordnetz verbunden ist. Dadurch wird die Verwendungsbreite des Bordcomputers erweitert, der gleichzeitig als mobiler Computer, ähnlich einem Laptop oder Notebook gehandhabt werden kann. Vor der Entnahme aus dem Bordnetz werden standortbezogene Daten, zBsp. ein Stadtplan, Hotelinformationen, etc., in die Speichereinheit des Bordcomputers geladen. Diese Erweiterung der Funktionalität des Bordcomputers führt von der beanspruchten gleichzeitigen Verwendung eines Bordcomputers mit einer fahrzeuginternen Benutzerschnittstelle und eines zusätzlichen mobilen PCs weg.

Gleiches gilt für das mobile Bordcomputersystem mit Bedieneinheiten für eine Vielzahl von Arbeitsmaschinen, welches aus der DE 196 24 027 A1 bekannt ist.

Dabei wird ein mitsamt einer Tastatur und einer Bildschirmanzeige in eine tragbare Hülle eingebauter Bordcomputer bedarfsweise auf eine mit der jeweiligen Arbeitsmaschine fest verbundene Docking-Station aufgesetzt oder in diese eingeschoben.

Aus der DE 196 25 002 A1 ist ein spezielles Fahrzeugkommunikationssystem mit einem Zentralrechner im Kraftfahrzeug zur Durchführung von Telematikapplikationen (Flottenmanagement, Routenplanung, Ferndiagnose, Diebstahlschutz, Datenkommunikation) bekannt, bei dem mit dem Zentralrechner mindestens ein GPS-Empfänger, ein PDA, eine GSM-Einheit, eine CD-ROM-Einheit und/oder eine RDS-TMC-Einheit verbunden sind. Dabei wählt eine adaptive Applikationssteuerung die für die jeweilige Applikation erforderliche Geräteeinheit bzw deren Schnittstelle aus. Die Verwendung einer oder mehrerer Anzeigen ist in der Druckschrift nicht thematisiert.

Aus der DE 197 50 662 A1 ist schließlich eine Prozessoreinheit für ein datenverarbeitungsgestütztes elektronisches Steuerungssystem in einem Kraftfahrzeug bekannt, bei dem das Fahrzeugnetzwerk durch eine Firewall gegenüber Zugriffen von außen geschützt ist.

Wie vorstehend aufgezeigt, war die spezielle Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Fahrzeugelektronik durch die Kenntnis des in Betracht gezogenen Standes der Technik am Anmeldetag nicht zu erreichen. Da sie sich unter Berücksichtigung des allgemeinen Fachwissens eines Durchschnittsfachmannes, zBsp eines Ingenieurs, der bei eine Kfz-Hersteller oder –Zulieferer mit der Entwicklung der Fahrzeugelektronik befasst ist, auch nicht ohne weiteres ergibt, beruht sie auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Mithin ist der verteidigte Patentanspruch 1 patenterteilungsfähig.

Dies gilt auch für die darauf rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 12, in denen Weiterbildungen der Fahrzeugelektronik gemäß Patentanspruch 1 gekennzeichnet sind.

Petzold

Winklharrer

Dr. Fuchs-Wisseemann

Bork

Bb