



# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 27/04

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
28. Februar 2007

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend das Patent 196 27 923**

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 2007 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden II wird der angefochtene Beschluss aufgehoben und das Patent widerrufen.

## **Gründe**

### **I**

Die Patentabteilung 51 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung des Einspruchs das am 11. Juli 1996 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

### **„Zentralinformatormodul für ein Kraftfahrzeug“**

durch Beschluss vom 24. November 2003 aufrechterhalten, weil das patentierte Zentralinformatormodul nach ihrer Auffassung nur durch erfinderische Tätigkeit zu erreichen war.

Gegen diesen Aufrechterhaltungsbeschluss richtet sich die Beschwerde, mit der die Einsprechende II ihre Einspruchsbegründung wiederholt und ergänzt. Sie ist insbesondere der Meinung, das Zentralinformatormodul nach dem Streitpatent sei durch die gattungsgemäße Einrichtung zur Darstellung, Aufbereitung und Speiche-

nung von Informationen in einem Kraftfahrzeug gemäß der E1 (DE 42 18 804 A1) i. V. m. der Parametrierung von Steuergeräten in Kraftfahrzeugen, vorbekannt durch die E7 (Auszug aus VDI-Bericht Nr. 819, 1990, S. 401-415, Titel: „Diagnose und Bandende-Programmierung von elektronischen Systemen in MAN-Nutzfahrzeugen; MAN-cats“) für einen Durchschnittsfachmann nahegelegt.

Sie beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie widerspricht der Beschwerdeführerin und meint, das streitpatentgemäße Zentralinformatormodul beruhe auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Der Patentanspruch 1 des Streitpatents lautet:

Zentralinformatormodul (1) für ein Kraftfahrzeug mit einem optischen Anzeigemittel (10), einer signalverarbeitenden Vorrichtung (29) und mit Signaleingängen (31, 32a bis 32d) zur Aufnahme von Meldungen, die von im Kraftfahrzeug angeordneten Aggregaten abgegeben werden,

**dadurch gekennzeichnet,**

dass der signalverarbeitenden Vorrichtung (29) ein Parameterspeicher (30) zugeordnet ist, dessen Speicherinhalt über eine Datenschnittstelle (6) des Zentralinformatormoduls (1), die im Kraftfahrzeug im eingebauten Zustand des Zentralinformatormoduls (1) zugänglich ist, durch Eingabe von Programmdateien mittels

eines mobilen Rechners (4) derart anpassbar ist, dass dadurch die signalverarbeitende Vorrichtung (29) die Meldungen, die sie von den im Kraftfahrzeug angeordneten Aggregaten über die Signaleingänge (31, 32a bis 32d) aufnimmt und die in ihrer signaltechnischen Beschaffenheit vom jeweiligen Aggregat abhängig sind, verarbeiten und zur Anzeige bringen kann.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 7 sind dem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

## II

Die Beschwerde ist zulässig. Sie hat auch in der Sache Erfolg.

Als Durchschnittsfachmann legt der Senat seiner Entscheidung einen Ingenieur der Elektrotechnik und/oder der Fahrzeugtechnik zugrunde, der bei einem Kfz-Hersteller oder –Zulieferer mit der Entwicklung der Fahrzeugelektrik/-elektronik beauftragt ist und über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Aus der E1 (DE 42 18 804 A1) ist unstreitig eine gattungsgemäße Einrichtung zur Darstellung, Aufbereitung und Speicherung von Informationen in einem Kraftfahrzeug bekannt wie sie im Streitpatent als Zentralinformatormodul bezeichnet ist, vgl. insb. Figuren 1 und 4.

Als optisches Anzeigemittel ist ein Bildschirm/Display vorgesehen, vorzugsweise ausgebildet als hochauflösender Flüssigkristall-Farbbildschirm 14/15 oder Head-up-Display 16, vgl. insb. Ansprüche 8 bis 11 i. V. m. Sp. 5 Z. 28 bis 41. Auf diesem Display werden u. a. Informationen dargestellt, die ein Rechner 1 aus Signalen ermittelt, welche über verschiedenste Signaleingänge von im Kraftfahrzeug angeordneten Aggregaten abgegeben werden, vgl. insb. Fig. 1 i. V. m. Sp. 3 Z. 21 bis 54 sowie Sp. 4 Z. 7 bis 25. Insoweit verarbeitet bereits dieser Rechner Meldungen im streitpatentgemäßen Sinn, die er von den im Kraftfahrzeug ange-

ordneten Aggregaten z. B. über digitale oder analoge Signaleingänge 20/21 aufnimmt, vgl. insb. Sp. 3 Z. 46 bis 54. Selbstverständlich sind diese Signale in signaltechnischer Beschaffenheit vom jeweiligen Aggregat abhängig. Nach der Signalverarbeitung bringt der Rechner die ausgewerteten Informationen auf dem Display zur Anzeige.

Dieses vorbekannte Zentralinformatormodul erlaubt bereits eine flexible Funktionsanpassung und -erweiterung. Insbesondere ist die Informationsdarbietung durch Änderung der Programme flexibel änderbar und dem jeweils aktuellen Stand anpassbar, vgl. insb. Sp. 1 Z. 43 bis 50. Dazu ist dem signalverarbeitenden Rechner 1 ein Systemspeicher (Parameterspeicher 4) zugeordnet, worin selbstverständlich Programme abgelegt sind. Der Speicherinhalt des Systemspeichers kann über eine Datenschnittstelle, beispielsweise V 24, geändert oder ergänzt werden, vgl. insb. Sp. 1 Z. 50 bis 55 i. V. m. Fig. 1.

Ob die ausdrücklich genannte Schnittstelle im Kraftfahrzeug im eingebauten Zustand des Zentralinformatormoduls zugänglich ist und durch Eingabe von Programmdateien mittels eines mobilen Rechners anpassbar ist, geht aus der Druckschrift nicht im Detail hervor. Allerdings erhält der eingangs definierte Durchschnittsfachmann einen diesbezüglichen Hinweis bereits aus Fig. 2 der E1 i. V. m. der Beschreibung. Denn in Fig. 2 ist ein Datenaustausch zwischen einem Personal-Computer und dem Zentralinformatormodul zumindest schematisch dargestellt. Bezüglich der Schnittstelle ist der Sp. 2 Z. 29 bis 40 entnehmbar, dass über sie nur herstellereingelassene oder geprüfte Programme beispielsweise von einer autorisierten Werkstatt eingelesen werden dürfen. Damit ist zumindest offenbart, dass die Programmänderungen zur vorgenannten Anpassung der Informationsdarstellung über eine Datenschnittstelle eingegeben werden.

Aus dem einschlägigen Aufsatz E7 („Diagnose und Bandende-Programmierung von elektronischen Systemen in MAN-Nutzfahrzeugen; MAN-cats“ in VDI-Bericht Nr. 819, 1990, S. 401-415), ist dem Durchschnittsfachmann am Anmeldetag des

Streitpatents geläufig, dass zur Parametrierung oder Variantencodierung von Steuergeräten in Werkstätten ein mobiler Rechner (Laptop) verwendet wird, der über eine Schnittstelle im Fahrzeug mit dem Zentralinformatormodul verbunden wird, vgl. insb. S. 404 Bild 2, S. 404 Bild 4 und S. 414 Abs. 5. Die Schnittstelle ist bei LKWs beispielsweise im Handschuhfach vorgesehen, vgl. insb. S. 405 letzter Satz, und damit im Kraftfahrzeug im eingebauten Zustand des Zentralinformatormoduls zugänglich. Mit diesem Wissen wird er den in der E1 beschriebenen Personal-Computer ohne weiteres als Laptop vorsehen, mit dem eine autorisierte Werkstatt eine Programmänderung über eine im Fahrzeug zugängliche Schnittstelle eingeben kann. Dazu ist keine erfinderische Tätigkeit, sondern lediglich eine sachgerechte Auswertung des am Anmeldetag des Streitpatents zugänglichen Standes der Technik erforderlich.

Der Patentanspruch 1 hat mithin keinen Bestand.

Dies gilt ebenso für die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7.

gez.

Unterschriften