



BUNDESPATENTGERICHT

17 W (pat) 65/05

(Aktenzeichen)

Verkündet am
4. Dezember 2008

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 102 44 001

...

hat der 17. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 4. Dezember 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Fritsch sowie der Richter Dipl.-Ing. Prasch, Dipl.-Ing. Baumgardt und der Richterin Dr. Mittenberger-Huber

beschlossen.

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die vorliegende Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Erhöhung des Bedienerkomforts bzw. Steigerung des Service-
Leistungsumfangs bei / für Kraftfahrzeugassistenzsysteme“

ist am 21. September 2002 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht worden.

Sie wurde von der Prüfungsstelle für Klasse G 06 F des Deutschen Patent- und Markenamts durch Beschluss vom 3. März 2005 mit der Begründung zurückgewiesen, dass das Verfahren des Patentanspruchs 1 nicht neu gegenüber dem Stand der Technik sei.

Der Anmelder hat Beschwerde eingelegt und beantragt:

die Erteilung des Patents auf der Grundlage der Patentansprüche 1 bis 5 vom 17. Oktober 2008 (Hauptantrag),
hilfsweise
mit Ansprüchen 1 bis 5 vom 17. Oktober 2008 (einziger Hilfsantrag),
wie im Schriftsatz vom 17. Oktober 2008 formuliert.

Zur mündlichen Verhandlung ist er, wie im Schriftsatz vom 17. Oktober 2008 angekündigt, nicht erschienen.

Der geltende Anspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

„Verfahren zur Bereitstellung von Daten eines Fahrzeuggerätes, insbesondere zwischen stationären Kommunikationsanlagen und dem Fahrzeuggerät, in das sich ändernde Daten mittels eines transportablen Datenträgers (3.3) eingegeben werden,

dadurch gekennzeichnet, dass

a) das Fahrzeuggerät als ein Kraftfahrzeug-Assistenzsystem in Form eines Navigationssystems ausgebildet ist,

b) der transportable Datenträger (3.3) Bestandteil eines Kraftfahrzeugschlüssels (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1) ist, und

c) dass zum Übermitteln der Daten, auf den Datenträger (3.3) sowohl die fahrzeugferne Kommunikationseinrichtung (2) wie auch die fahrzeugfeste Kommunikationseinrichtung (4) zugreifen kann, wobei hierbei

- i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt, und/oder
- ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Der nebengeordnete Anspruch 4 nach Hauptantrag lautet:

„Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet, dass

a) mittels dem Kraftfahrzeugschlüssel (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1),

- b) mindestens eine ausgewählte bzw. gewünschte Fahrtroute, welche an einem fahrzeugfernen System oder einer fahrzeugfernen Einrichtung ermittelt, bzw. ausgewählt, und festgelegt wurde,
- c) an das fahrzeugfeste Assistenzsystem übergeben wird, und/oder übertragen und aktiviert werden kann, wobei hierbei
 - i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt und/oder
 - ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Der nebengeordnete Anspruch 5 nach Hauptantrag lautet:

„Verwendung eines Kraftfahrzeugschlüssels (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1), zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet, dass

- a) mittels dem Kraftfahrzeugschlüssel (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1),
- b) mindestens eine ausgewählte bzw. gewünschte Fahrtroute, welche an einem fahrzeugfernen System oder einer fahrzeugfernen Einrichtung ermittelt, bzw. ausgewählt, und festgelegt wurde,
- c) an das fahrzeugfeste Assistenzsystem übergeben wird, und/oder übertragen und aktiviert werden kann, wobei hierbei
 - i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt und/oder

- ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Der geltende Anspruch 1 nach Hilfsantrag lautet:

„Verfahren zur Erhöhung des Bedienerkomforts für Kraftfahrzeug-Assistenzsysteme, und/oder einer Service-Leistungs-Steigerung für Fahrzeuge, insbesondere bei Leihfahrzeugen/bei Autovermietungen mit einem Navigationssystem,

dadurch gekennzeichnet, dass

- a) mindestens eine ausgewählte bzw. gewünschte Fahrtroute, welche an einem fahrzeugfernen System oder einer fahrzeugfernen Einrichtung ermittelt, bzw. ausgewählt, und festgelegt wurde,
- b) mittels dem Kraftfahrzeugschlüssel oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels,
- c) an das fahrzeugfeste Assistenzsystem übergeben wird, und/oder übertragen und aktiviert werden kann, wobei hierbei
 - i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt und/oder
 - ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Der nebengeordnete Anspruch 4 nach Hilfsantrag lautet:

„Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet, dass

- a) mittels dem Kraftfahrzeugschlüssel (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1),
- b) mindestens eine ausgewählte bzw. gewünschte Fahrtroute, welche an einem fahrzeugfernen System oder einer fahrzeugfernen Einrichtung ermittelt, bzw. ausgewählt, und festgelegt wurde,
- c) an das fahrzeugfeste Assistenzsystem übergeben wird, und/oder übertragen und aktiviert werden kann, wobei hierbei
 - i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt und/oder
 - ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Der nebengeordnete Anspruch 5 nach Hilfsantrag lautet:

„Verwendung eines Kraftfahrzeugschlüssels (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1), zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet, dass

- a) mittels dem Kraftfahrzeugschlüssel (3.1) oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels (3.1),
- b) mindestens eine ausgewählte bzw. gewünschte Fahrtroute, welche an einem fahrzeugfernen System oder einer fahrzeugfernen Einrichtung ermittelt, bzw. ausgewählt, und festgelegt wurde,
- c) an das fahrzeugfeste Assistenzsystem übergeben wird, und/oder übertragen und aktiviert werden kann, wobei hierbei

- i. die Schnittstelle und/oder Gatewayfunktion zum eigentlichen Navigationssystem ein Bordcomputer herstellt und/oder
- ii. die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird.“

Bezüglich der untergeordneten Ansprüche wird auf die Akte verwiesen.

Zur Begründung der Beschwerde führt der Anmelder aus, dass er zwar mit der Auffassung übereinstimme, dass zum Zeitpunkt der Anmeldung die Technologien Fahrzeugschlüssel plus Speichermedium sowie Navigationsdaten plus Speichermedium dem Fachmann bestens vertraut waren. Es seien aber mehrere Jahre vergangen, bis die Kombination der beiden Technologien zum Patent angemeldet worden sei. Die Kombination sei deshalb neu und beruhe auch auf erfinderischer Tätigkeit. Ein weiteres Beweisanzeichen sieht er darin, dass vom Deutschen Patent- und Markenamt eine jüngere Patentanmeldung, bei der Audiodaten mittels Schlüssel transferiert worden seien, als erfinderisch angesehen worden sei.

II.

Die in rechter Frist und Form erhobene Beschwerde ist zulässig. Sie ist jedoch nicht begründet, da der Gegenstand des nachgesuchten Patents nicht patentfähig ist, da er nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruht (§§ 1, 4 PatG).

1. In der Beschreibungseinleitung der Anmeldung wird ausgeführt, dass Navigationsgeräte bald zum Standard der Fahrzeugausstattung gehören. Um die Möglichkeiten dieser Geräte auch dann bestmöglich nutzen zu können, wenn es sich um dem Bediener unbekannte Systeme handle, wie diese in Leihfahrzeugen vorzufinden seien, werde angestrebt, die Handhabung dieser Geräte möglichst benutzerfreundlich zu gestalten. Entsprechend wird als Aufgabe genannt, weiterfüh-

rende Möglichkeiten aufzuzeigen, welche aufbauend auf bereits bekannten Möglichkeiten eine Erhöhung des Bedienerkomforts für Kraftfahrzeugassistenzsysteme und/oder eine Service-Leistungs-Steigerung für Fahrzeuge und Leihfahrzeuge bei Autovermietungen ermöglichen (vgl. S. 4a, Z. 1 - 6 der geltenden Beschreibung).

Als Fachmann, der sich mit der elektronischen Ausstattung von Kraftfahrzeugen und dem Bedienkomfort dieser Ausstattung befasst, ist ein Elektronikingenieur anzusehen, der über mehrjährige Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug-elektronik verfügt.

2. Dieser Fachmann entnimmt dem Patentanspruch 1 den Vorschlag, die Daten (zur Programmierung der gewünschten Fahrtroute, vgl. S. 5, Z. 29 - S. 6, Z. 5) für ein Fahrzeuggerät als Kraftfahrzeug-Assistenzsystem in Form eines Navigationssystems (Merkmal a) nicht in üblicher Weise, bspw. durch Tastatur einzugeben, sondern durch einen Datenträger bereit zu stellen, der Bestandteil eines Kraftfahrzeugschlüssels oder einer Weiterentwicklung des klassischen Autoschlüssels ist (Merkmal b).

Nach Merkmal c) sollen die Daten durch eine fahrzeugferne Kommunikationseinrichtung, bspw. einen PC (vgl. S. 5 Z. 10 - 14 i. V. m. Fig. 1), auf den Datenträger übermittelt werden und von einer fahrzeugfesten, d. h. im Fahrzeug befindlichen Kommunikationseinrichtung abgegriffen werden. Die Schnittstellen- und/oder Gatewayfunktion zur Übertragung der Daten zum Navigationssystem im Fahrzeug kann hierbei wahlweise vom Bordcomputer (Merkmal i) und/oder direkt vom Navigationssystem (Merkmal ii) wahrgenommen werden. Weitergehende technische Details, etwa dahingehend, auf welche Weise die Daten vom Datenträger im Schlüssel an die Schnittstelle des Fahrzeugs konkret übertragen werden, sind nicht Gegenstand des Patentanspruchs 1.

Insgesamt gesehen, entnimmt der Fachmann dem Anspruch 1 den Vorschlag, zur Eingabe von Daten (bspw. der gewünschten Fahrtroute) in das Navigationssystem eines Fahrzeugs den Datenträger eines elektronischen Kraftfahrzeugschlüssels zu

verwenden. Dazu wird der Schlüssel an einer fahrzeugfernen Einrichtung (bspw. PC) mit den gewünschten Daten beschrieben und nachfolgend werden diese Daten mit dem Kraftfahrzeugschlüssel entweder direkt oder über den Bordcomputer des Fahrzeugs in das Navigationssystem übertragen.

Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, dass der Kraftfahrzeugschlüssel von einem Dienstleister, bspw. einer Autovermietung, mit der Fahrtroute programmiert wird und die programmierten Daten vom Schlüssel in das Navigationssystem des Fahrzeugs übertragen werden, so dass sich der Fahrer, wie beabsichtigt, nicht mehr mit der Programmierung eines ihm nicht vertrauten Navigationssystems auseinandersetzen muss (vgl. S. 7, Z. 6 - 22).

3. Das Verfahren nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag ist dem Fachmann aus dem Stand der Technik nahe gelegt.

In der im Prüfungsverfahren entgegengehaltenen DE 198 54 088 A1 ist ein Navigationssystem beschrieben, das eine einfache Eingabe des Zielpunktes (der Fahrtroute) ermöglichen soll (vgl. Abstrakt). In der Einleitung dieser Druckschrift werden verschiedene bekannte Möglichkeiten zur Eingabe erläutert. In Sp. 2, Z. 4 - 14 wird der Vorschlag diskutiert, das Navigationsziel mittels einer von dem Navigationsgerät lesbaren Chipkarte als transportablem Datenträger in das Navigationsgerät einzugeben. Dabei soll das Navigationsziel (zuvor) mittels eines zum Beschreiben der Chipkarte geeigneten Personalcomputers programmiert werden. Aus diesen Ausführungen schließt der Fachmann, dass das bekannte Navigationsgerät auch entsprechend Merkmal ii) eine (irgendwie geartete) Schnittstelle aufweisen muss, über die die Daten von der Chipkarte in das Navigationsgerät übertragen werden.

Das Verfahren zur Bereitstellung von Daten nach dem Patentanspruch 1 in der Variante nach Merkmal ii), bei der die Schnittstellenfunktion direkt vom Navigationssystem wahrgenommen wird, unterscheidet sich von dem bekannten Verfahren lediglich hinsichtlich des Merkmals b), nach dem als transportabler Datenträger nicht eine Chipkarte, sondern ein elektronischer Kraftfahrzeugschlüssel benutzt wird.

Eine Anregung, den Kraftfahrzeugschlüssel als Datenträger zur Eingabe von Daten in das Navigationssystem eines Fahrzeugs zu verwenden, erhält der Fachmann jedoch aus der DE 199 17 817 A1. Diese vorveröffentlichte Druckschrift wurde vom Anmelder selbst zum Nachweis dafür genannt, dass zum Zeitpunkt der vorliegenden Anmeldung der Fachmann mit der „Technologie“ „Fahrzeugschlüssel PLUS Speichermedium“ für Daten bestens vertraut war (vgl. Schriftsatz vom 17. Oktober 2008, S. 2 oben). Dort ist ein elektronisches Fahrzeugüberwachungssystem beschrieben, das mit unterschiedlichsten fahrrelevanten Daten versorgt werden soll, flexibel an die jeweiligen Anforderungen anpassbar und einfach zu betreiben sein soll (vgl. Sp. 1, Z. 52 - 64). Als fahrrelevante Daten werden u. a. Fahrtenbuchdaten genannt, wie Kilometerstände, der Fahrtgrund oder die Fahrtroute (vgl. Sp. 3, Z. 3 - 10). Zur Versorgung des Fahrzeugüberwachungssystems mit Daten wird ein transportabler Datenträger in Form einer (Chip-)Karte oder eines Fahrzeugschlüssels verwendet. Die Daten werden mit einer fahrzeugfernen Datenkommunikationseinrichtung, bspw. einem PC, auf den Datenträger aufgebracht und an die fahrzeugfeste Datenkommunikationseinrichtung übertragen, wo sie zur Steuerung des Fahrzeugbetriebs verwendet werden (vgl. Sp. 1, Z. 67 - Sp. 2, Z. 11 und Anspruch 1). Diese Ausführungen zeigen dem Fachmann, dass nicht nur eine Chipkarte geeignet ist für die Übermittlung von Daten an ein Navigationssystem, wie in der DE 198 54 088 A1 beschrieben, sondern auch ein (elektronischer) Kraftfahrzeugschlüssel.

Das Verfahren zum Bereitstellen von Daten für ein Fahrzeuggerät nach Anspruch 1 ist daher jedenfalls in der Variante nach Merkmal ii) aus dem Stand der Technik nahe gelegt. Damit ist der Patentanspruch 1 in der geltenden Fassung bereits nicht patentfähig.

Im Übrigen wäre auch die Benutzung eines Bordcomputers als Schnittstelle entsprechend Merkmal i) des Anspruchs 1 durch die Ausführungen in Sp. 8, Z. 55 - 64 der DE 199 17 817 A1 nahe gelegt.

Der Anmelder führt hiergegen an, dass die Kombination der beiden Technologien für den Fachmann nicht nahe liegend war. Unter Bezug auf die Ausführungen in Schulte PatG, 7. Aufl. § 4 Rdn. 75 - 77 und Rdn. 90 macht er im Schriftsatz vom 17. Oktober 2008 geltend, dass mit dem Anmeldungsgegenstand ein Bedürfnis befriedigt wurde, das die Fachwelt seit langem nicht befriedigen konnte. Weiterhin sei die mit der Anmeldung vorgeschlagene Lösung als fortschrittlich zu werten, weil sie die Technik bereichere.

Dem ist entgegen zu halten, dass es sich bei den vom Anmelder zitierten Argumenten lediglich um Hilfserwägungen handelt, die nur dann zum Tragen kommen, wenn die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit aufgrund des Standes der Technik nicht eindeutig erfolgen kann (vgl. Schulte PatG, 7. Aufl. § 4 Rdn. 66, 67). Dies ist aber vorliegend nicht der Fall. Im Übrigen zeigt die vom Anmelder selbst vorgenommene Einordnung von Stand der Technik und Anmeldung einen engen zeitlichen Zusammenhang, der letztlich durch den zunehmenden Einsatz von elektronischen Komponenten in Kraftfahrzeugen bedingt ist. Von der Lösung eines seit langem ungelösten Bedürfnisses, das die Fachwelt nicht befriedigen konnte, kann deshalb nicht ausgegangen werden.

4. Nachdem das Verfahren nach Patentanspruch 1 jedenfalls in einer der beanspruchten Varianten nicht patentfähig ist, konnte dem Antrag auf Erteilung eines Patents nach Hauptantrag nicht gefolgt werden. Denn über einen Antrag kann nur einheitlich befunden werden (vgl. BGH in GRUR 1997, 120 -Speicherheizgerät-). Im Übrigen lassen auch die auf eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens oder die auf die Verwendung eines Kraftfahrzeugschlüssels gerichteten Ansprüche 4 und 5 keine erfinderische Besonderheit gegenüber dem genannten Stand der Technik erkennen.

Dem Hauptantrag war daher nicht zu folgen.

5. Der Patentanspruch 1 in der hilfsweise beantragten Fassung unterscheidet sich von der Fassung nach Hauptantrag dadurch, dass er auf ein Verfahren zur Erhöhung des Bedienerkomforts für Kraftfahrzeug-Assistenzsysteme und/oder eine Service-Leistungs-Steigerung für Fahrzeuge mit einem Navigationssystem gerichtet ist. Weiterhin werden die Daten dort konkret als (Daten über die) Fahrtroute benannt.

In technischer Hinsicht lässt sich dem Anspruch 1 in dieser Fassung kein wesentlich anderer Sachverhalt entnehmen als der des Anspruchs 1 nach Hauptantrag, nämlich dass zur Eingabe der Daten der gewünschten Fahrtroute in das Navigationssystem eines Fahrzeugs ein Kraftfahrzeugschlüssel mit einem Datenträger benutzt wird, der an einer fahrzeugfernen Einrichtung programmiert wurde und die Daten an das fahrzeugfeste Assistenzsystem bzw. Navigationssystem übergibt. Dieser Sachverhalt aber ist, wie zum Anspruch 1 nach Hauptantrag erläutert, jedenfalls in der Variante mit Merkmal ii) durch den Stand der Technik nahegelegt, wie er sich aus der Zusammenschau der DE 198 54 088 A1 mit der DE 199 17 817 A1 ergibt. Der Anspruch 1 ist daher auch in dieser Fassung nicht gewährbar, weil er nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruht.

6. Wie erläutert, kann über einen Antrag nur einheitlich befunden werden. Nachdem der Anspruch 1 nach Hilfsantrag nicht gewährbar ist, war daher auch der Hilfsantrag insgesamt nicht gewährbar.

Die Beschwerde des Anmelders war daher zurückzuweisen.

7. Im Schriftsatz vom 18. April 2005 war die Rückzahlung der Beschwerdegebühr angeregt worden.

Die Beschwerdegebühr ist zurückzuzahlen, wenn die Rückzahlung der Billigkeit entspricht (§§ 80 Abs. 3, 73 Abs. 3 PatG). Sie wäre dann geboten, wenn bei sachgemäßer Behandlung die Beschwerde vermeidbar gewesen wäre (vgl. Busse, PatG, 6. Auflage, § 80 Rdn. 95). Eine unsachgemäße Behandlung ist jedoch nicht ersichtlich und wurde auch vom Anmelder nicht geltend gemacht.

Dr. Fritsch

Prasch

Baumgardt

Richterin Dr. Mittenberger-Huber ist an der Unterschrift gehindert, da sie mit Wirkung vom 1. Februar 2009 an das Oberlandesgericht München abgeordnet (für 18 Monate) worden ist.

Dr. Fritsch
(Der Vorsitzende des 17. Senats)
23. Februar 2009

Fa