



BUNDESPATENTGERICHT

17 W (pat) 16/14

Verkündet am
31. Mai 2016

(Aktenzeichen)

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2012 014 362.1-53

...

hat der 17. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 31. Mai 2016 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Baumgardt als Vorsitzendem, der Richterin Eder sowie der Richter Dipl.-Phys. Dr. Forkel und Dipl.-Ing. Hoffmann

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die vorliegende Patentanmeldung wurde am 20. Juli 2012 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht. Sie trägt die Bezeichnung:

„Verfahren, Vorrichtung und System zur Realisierung eines
Anwendungsprogramms für ein Fahrzeug“.

Die Anmeldung wurde durch den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G06F des Deutschen Patent- und Markenamtes in der Anhörung vom 20. Februar 2014 zurückgewiesen. Zur Begründung führt die Prüfungsstelle aus, dass die jeweiligen Gegenstände des (damaligen) Hauptanspruchs gemäß Hauptantrag sowie der Hilfsanträge 1 bis 4 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen.

Gegen diesen Beschluss wendet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Die Anmelderin stellt den Antrag,

den angegriffenen Beschluss aufzuheben und das nachgesuchte Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

gemäß Hauptantrag mit

Patentansprüchen 1-10 und

Beschreibung Seiten 1-11, jeweils vom 19. Mai 2016, eingegangen am 20. Mai 2016,

2 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 und 2 vom Anmeldetag;

gemäß 1. Hilfsantrag mit

Patentansprüchen 1-9 und

Beschreibung Seiten 1-11, jeweils vom 19. Mai 2016, eingegangen am 20. Mai 2016,

Zeichnungen mit Figuren wie Hauptantrag;

gemäß 2. Hilfsantrag mit

Patentansprüchen 1-10 und

Beschreibung Seiten 1- 11, jeweils vom 19. Mai 2016, eingegangen am 20. Mai 2016,

Zeichnungen mit Figuren wie Hauptantrag.

Der geltende **Patentanspruch 1 nach Hauptantrag** (mit einer Gliederung versehen) lautet:

- (A) 1.Verfahren zur Realisierung mindestens eines Anwendungsprogramms (App_x) für ein Fahrzeug (10),
- (a) wobei Daten des Fahrzeugs (10) über eine drahtlose Schnittstelle (7) von dem Fahrzeug (10) an eine Verwaltungseinheit (1) übertragen werden,
 - (b) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) über eine Schnittstelle (5) der Verwaltungseinheit (1) die Daten des Fahrzeugs (10) von der Verwaltungseinheit (1) erfasst,
 - (c) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) abhängig von den Daten eine Funktion ausführt, und
 - (d) wobei das mindestens eine Anwendungsprogramm (App_x) vor einer ersten Ausführung der Funktion bei der Verwaltungseinheit (1) registriert wird
 - (e) und im Zuge dieser Registrierung an die Verwaltungseinheit (1) übermittelt:

- (e1) eine erste Art der Daten des Fahrzeugs (10), welche das jeweilige Anwendungsprogramm zur Ausführung der Funktion von der Verwaltungseinheit (1) benötigt, und
- (e2) eine Startmöglichkeit des Anwendungsprogramms, mittels welcher das Anwendungsprogramm (App_x) von dem Fahrzeugnutzer(4) ausführbar ist,

- (h) wobei eine Zugangsberechtigung zum Zugriff auf die Daten von einem Fahrzeugnutzer (4) konfigurierbar ist,
- (i) wobei das Sammeln und Versenden der Daten des Fahrzeugs (10) von dem Fahrzeugnutzer (4) konfigurierbar ist,
- (j) wobei die Verwaltungseinheit (1) dem Fahrzeug (10) meldet, welche Daten benötigt werden, und
- (k) wobei das Fahrzeug (10) nur die benötigten Daten sammelt und an die Verwaltungseinheit (1) versendet.

Zu den nebengeordneten Ansprüchen 8 und 10, sowie zu den Unteransprüchen 2 bis 7 und 9 gemäß Hauptantrag wird auf die Akte verwiesen.

Der geltende **Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1** (mit einer Gliederung versehen) lautet:

- (A) 1.Verfahren zur Realisierung mindestens eines Anwendungsprogramms (App_x) für ein Fahrzeug (10),
 - (a) wobei Daten des Fahrzeugs (10) über eine drahtlose Schnittstelle (7) von dem Fahrzeug (10) an eine Verwaltungseinheit (1) übertragen werden,
 - (b) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) über eine Schnittstelle (5) der Verwaltungseinheit (1) die Daten des Fahrzeugs (10) von der Verwaltungseinheit (1) erfasst,

- (c) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) abhängig von den Daten eine Funktion ausführt, und
- (d) wobei das mindestens eine Anwendungsprogramm (App_x) vor einer ersten Ausführung der Funktion bei der Verwaltungseinheit (1) registriert wird
- (e) und im Zuge dieser Registrierung an die Verwaltungseinheit (1) übermittelt:
 - (e1) eine erste Art der Daten des Fahrzeugs (10), welche das jeweilige Anwendungsprogramm zur Ausführung der Funktion von der Verwaltungseinheit (1) benötigt, und
 - (e2) eine Startmöglichkeit des Anwendungsprogramms, mittels welcher das Anwendungsprogramm (App_x) von dem Fahrzeugnutzer (4) ausführbar ist,
- (f) wobei für jeden Fahrzeugnutzer (4) eines Fahrzeugs (10), welcher eines des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) einsetzt, eine Zugangsberechtigung zum Zugriff auf die Daten vorhanden ist,
- (g) wobei sich das jeweilige Anwendungsprogramm (App_x) vor einem Zugriff auf die Daten des Fahrzeugs (10) mit der entsprechenden Zugangsberechtigung bei der Verwaltungseinheit (1) anmeldet,
- (h) wobei die Zugangsberechtigung zum Zugriff auf die Daten von einem Fahrzeugnutzer (4) konfigurierbar ist,
- (i) wobei das Sammeln und Versenden der Daten des Fahrzeugs (10) von dem Fahrzeugnutzer (4) konfigurierbar ist,
- (j) wobei die Verwaltungseinheit (1) dem Fahrzeug (10) meldet, welche Daten benötigt werden, und
- (k) wobei das Fahrzeug (10) nur die benötigten Daten sammelt und an die Verwaltungseinheit (1) versendet.

Zu den nebengeordneten Ansprüchen 7 und 9, sowie zu den Unteransprüchen 2 bis 6 und 8 gemäß Hilfsantrag 1 wird auf die Akte verwiesen.

Der geltende **Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2** (mit einer Gliederung und einer gekennzeichneten Korrektur in Merkmal (m6) versehen) lautet:

- (A) 1. Verfahren zur Realisierung mindestens eines Anwendungsprogramms (App_x) für ein Fahrzeug (10),
- (a) wobei Daten des Fahrzeugs (10) über eine drahtlose Schnittstelle (7) von dem Fahrzeug (10) an eine Verwaltungseinheit (1) übertragen werden,
 - (b) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) über eine Schnittstelle (5) der Verwaltungseinheit (1) die Daten des Fahrzeugs (10) von der Verwaltungseinheit (1) erfasst,
 - (c) wobei jedes des mindestens einen Anwendungsprogramms (App_x) abhängig von den Daten eine Funktion ausführt, und
 - (d) wobei das mindestens eine Anwendungsprogramm (App_x) vor einer ersten Ausführung der Funktion bei der Verwaltungseinheit (1) registriert wird
 - (e) und im Zuge dieser Registrierung an die Verwaltungseinheit (1) übermittelt:
 - (e1) eine erste Art der Daten des Fahrzeugs (10), welche das jeweilige Anwendungsprogramm zur Ausführung der Funktion von der Verwaltungseinheit (1) benötigt, und
 - (e2) eine Startmöglichkeit des Anwendungsprogramms, mittels welcher das Anwendungsprogramm (App_x) von dem Fahrzeugnutzer (4) ausführbar ist, und
 - (m) wobei die Funktion ausgewählt ist aus einer Gruppe umfassend:
 - (m1) eine Twitter-Funktion, um abhängig von einer Position des Fahrzeugs (10) auf einer Fahrt des Fahrzeugs (10) Nachrichten zu verschicken,
 - (m2) eine Statistikfunktion, um festzuhalten, wann das Fahrzeug (10) wo wie gefahren wurde,

- (m3) eine Parkplatzempfehlungsfunktion, um dem Fahrzeug (10) abhängig von der aktuellen Position einen Parkplatz zu empfehlen,
- (m4) eine Stauwarnfunktion, um abhängig von der aktuellen Position des Fahrzeugs (10) und einer Verkehrsinformation vor einem Stau zu warnen,
- (m5) eine Parkplatzsuchfunktion, um abhängig von einer Ankunftszeit an einem Ziel einen Parkplatz zu bestimmen,
- (m6) eine Ortsuchfunktion, um abhängig von vorgegebenen Suchkriterien und abhängig von der aktuellen Position des Fahrzeugs (10) Zwischenziele zu bestimmen,
- (m7) eine Reiseführerfunktion, um abhängig von einer Position eines Ortes Informationen bezüglich dieses Ortes zu bestimmen,
- (m8) eine Tankwächterfunktion, um abhängig vom Tankfüllstand des Fahrzeugs Tankempfehlungen zu geben;
- (m9) eine Funktion, welche Fahrzeugdaten auswertet und abhängig davon eine Information über die Fahrweise erstellt.

Zu den nebengeordneten Ansprüchen 8 und 10, sowie zu den Unteransprüchen 2 bis 7 und 9 gemäß Hilfsantrag 2 wird auf die Akte verwiesen.

Im Verfahren wurden folgende Druckschriften genannt:

D1: WO 2011/ 147 893 A1:

D2: US 2004/0267410 A1;

D3: LEE Eunyu, u.a., „A Smart Web Platform for Telematics Services toward Ubiquitous Environments“, IEEE Geosci & Remote Sensing Symp. IGARSS, 07/25/2005.

II.

Die Beschwerde ist frist- und formgerecht eingereicht und auch sonst zulässig. Sie hat jedoch keinen Erfolg, da die jeweiligen Gegenstände des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag sowie gemäß den Hilfsanträgen 1 und 2 nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruhen (§ 1 Abs. 1 i. V. m. § 4 Satz 1 PatG).

1. Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren, eine Vorrichtung und ein System, um verschiedenste Anwendungsprogramme (Apps) für ein Fahrzeug zu realisieren (Offenlegungsschrift, Absatz [0001]).

Aus dem Stand der Technik sei die automatische Aktualisierung einer Statusinformation abhängig von Diagnosedaten eines Fahrzeugs bekannt (Offenlegungsschrift, Absatz [0002]).

Ebenso sei ein Parkleitsystem, bei welchem das einen Parkplatz freigebende Fahrzeug eine Freigabe mit Position versendet, offenbart (Offenlegungsschrift, Absatz [0003]).

Weiter seien proprietäre Lösungen bekannt, bei welchen vom Fahrzeug Fahrzeugdaten an ein System geliefert werden, welches dann abhängig von diesen Fahrzeugdaten eine bestimmte Funktion ausführt (Offenlegungsschrift, Absatz [0004]).

Nachteilig bei diesen Lösungen sei beispielsweise, dass jedes Fahrzeug die Fahrzeugdaten in einer bestimmten Art und Weise an das jeweilige System senden muss, damit das System diese Fahrzeugdaten korrekt erfassen und verarbeiten kann (Offenlegungsschrift, Absatz [0004]).

Der Erfindung soll daher die **Aufgabe** zugrunde liegen, die Realisierung solcher Anwendungsprogramme bzw. Applikationen (Apps) zu vereinfachen, so dass beispielsweise auch Drittanbieter Anwendungsprogramme in einer einfachen Art und Weise erstellen können, ohne dass dazu Kenntnisse notwendig sind, auf welche Art und Weise ein bestimmtes Fahrzeug seine Fahrzeugdaten aussendet, und ohne dass das jeweilige Fahrzeug in irgendeiner Weise an ein neues Anwendungsprogramm angepasst werden muss (siehe geltende Beschreibung vom 19. Mai 2016 zu Hauptantrag, Hilfsantrag 1 und Hilfsantrag 2 - jeweils S. 2). Ein weiteres Ziel (siehe Eingabe vom 3. Januar 2013; S. 5) ist es, die Kontrolle darüber, welche Daten oder Informationen des Fahrzeugs von einer bestimmten Applikation verwendet werden dürfen, zu verbessern. Ein zusätzliches Ziel ist es (siehe Eingabe vom 14. Juni 2013; S. 3), beliebige Anwendungsprogramme zu realisieren, welche abhängig von den Daten des Fahrzeugs eine Funktion ausführen, und zum anderen die Kontrolle darüber, welche Art von Daten des Fahrzeugs von einem dieser Anwendungsprogramme verwendet wird, nicht aus der Hand zu geben.

Als **Fachmann** sieht der Senat einen Ingenieur oder Informatiker mit mehrjähriger Erfahrung in der Datenbankprogrammierung, insbesondere bei der Verwaltung von Zugriffsrechten im Bereich der Telematikdienste, an.

2. Die jeweiligen Gegenstände des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag sowie Hilfsantrag 1 und 2 beruhen nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

2.1. Die Patentansprüche 1 bedürfen hinsichtlich des Merkmals (A) und des Merkmals (e2) der Auslegung.

Gemäß Merkmal (A) ist ein Verfahren zur **Realisierung** mindestens eines Anwendungsprogramms (App_x) für ein Fahrzeug (10) beansprucht.

Im Folgenden geht der Senat davon aus, dass für die Durchführung des Verfahrens eine zentrale Einheit (Verwaltungseinheit) zur Verfügung gestellt wird, welche

über mehrere Schnittstellen verfügt. Die zentrale Einheit ist zwischen dem Anwendungsprogramm und dem Fahrzeug implementiert und bewirkt die Verwaltung der Daten und der Anfragen. Sie fungiert somit als Basis für die Anwendungsprogramme und ermöglicht diesen den Zugriff auf Daten sowie das Abrufen von Daten. Dies bedeutet, dass sich die Bezeichnung „**Realisierung**“ auf das Implementieren einer zentralen Einheit mit mindestens einer Schnittstelle bezieht, welche den Datenaustausch zwischen den Anwendungsprogrammen und dem Fahrzeug ermöglicht.

In Merkmal (e2) ist eine **Startmöglichkeit** des Anwendungsprogramms, mittels welcher das Anwendungsprogramm (App_x) von dem Fahrzeugnutzer (4) ausführbar ist, angegeben. Der Fachmann wird unter einer solchen Startmöglichkeit eine Aufrufmöglichkeit des Anwendungsprogramms verstehen, die bei der Registrierung des Anwendungsprogramms als **Startadresse** in Gestalt einer URL an die Verwaltungseinheit übermittelt wird und anhand der der Fahrzeugnutzer das Anwendungsprogramm aufrufen kann (vgl. Absätze [0016], [0037], [0038]).

2.2. Das Verfahren des **Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag** war gegenüber dem Stand der Technik naheliegend.

In **D2** (Fig. 1, Absatz [0034]) ist eine zentrale Einheit (TSP) gezeigt, die sich zwischen den Anwendungsprogrammen (ASPs) und einem Fahrzeug befindet und als Basis für die Informationsübermittlung dient. Die Funktionen und die strukturelle Einbindung der zentralen Einheit (Fig. 1, Absätze [0029], [0033], [0035]) entsprechen dabei der beanspruchten Verwaltungseinheit. Durch die Realisierung der zentralen Einheit und der Schnittstelle für die Anwendungsprogramme wird somit deren Einbindung ermöglicht (Merkmal **(A)**).

Dabei kommuniziert die zentrale Einheit (Verwaltungseinheit) einerseits über eine drahtlose Verbindung mit dem Fahrzeug (Fig. 1, Absatz [0034] – Merkmal **(a)**) und andererseits über eine weitere Kommunikationsverbindung mit den Anwendungs-

programmen (Fig. 1, Absätze [0034], [0035] – Merkmal **(b)**), wobei die von der zentralen Einheit an die Anwendungsprogramme übertragenen Daten bei Bedarf in ein bestimmtes Format gewandelt werden (Absatz [0059]). Abhängig von den erhaltenen Daten führen die Anwendungsprogramme eine bestimmte Funktion aus (Absätze [0035] - [0037] – Merkmal **(c)**).

Weiterhin ist die Registrierung eines Anwendungsprogramms (Merkmal **(d)**), das einen Datenzugriff benötigt, in der **D2** (Absätze [0029], [0050]) beschrieben. Die Komponente, welche die Registrierung verwaltet (Fig. 3 „data protection manager 315“), kann sich dabei sowohl im Fahrzeug (Fig. 3) als auch in der zentralen Einheit befinden (Absätze [0055], [0056] „data protection manager 400“).

In Zusammenhang mit der Registrierung ist ein bidirektionaler Datenaustausch, und somit auch die Übermittlung von Daten an die zentrale Einheit, für den Fachmann selbstverständlich (Merkmal **(e)**). Dabei ist es bei der Registrierung eines Anwendungsprogramms üblich, auch die Art der Daten, welche die Anwendung benötigt, zu übermitteln. Hierzu ist in der **D2** ausgeführt, dass in der für die Registrierung verwendeten Komponente (Absätze [0045], [0050] „data protection manager“) die Zugriffsbedingungen, d. h. die erforderlichen Daten, welche bspw. in einer sogenannten privacy policy mitgeteilt werden, verwaltet und im Zuge des Empfangs bzw. der Registrierung des Anwendungsprogramms eingetragen werden (Merkmal **(e1)**).

Entsprechend dem Sicherheitskonzept der **D2** ist auch die Konfiguration bzw. Änderung der unterschiedlichen Zugriffsrechte durch einen Benutzer gezeigt (Absätze [0041], [0045]), wodurch der Benutzer allgemeine Zugriffsberechtigungen, sowie die Vorgaben für die Weitergabe der Daten des Fahrzeugs einstellen bzw. vorhandene Einstellungen ändern kann (Merkmale **(h)** und **(i)**). Aufgrund der Vorgaben, welche Daten des Fahrzeugs weitergegeben werden, ergibt sich für den Fachmann zwangsläufig, dass nur die benötigten Daten gesammelt und übermittelt werden (Merkmal **(k)**).

Schließlich ist in der **D2** auch beschrieben, dass die zentrale Einheit dem Fahrzeug mitteilt, welche Daten benötigt werden. Wie bereits angegeben (siehe Merkmal **(d)**) kann sich die Anwendung, welche den Datenzugriff verwaltet, im Fahrzeug oder in der zentralen Einheit befinden (Absätze [0055], [0056]). Für den Fall, dass sich die Datenzugriffsverwaltung in der zentralen Einheit befindet, ist zwangsläufig eine Mitteilung, welche Daten benötigt werden, an das Fahrzeug notwendig (Merkmal **(j)**).

Druckschrift **D2** offenbart nicht explizit, dass im Zuge einer Registrierung eine Startmöglichkeit des Anwendungsprogramms, mittels welcher das Anwendungsprogramm von dem Fahrzeugnutzer ausführbar ist, an die Verwaltungseinheit übermittelt wird (Merkmal **(e2)**).

Es lag jedoch im Griffbereich des Fachmanns, eine solche Startmöglichkeit bzw. Startadresse vorzusehen, um das zugehörige Anwendungsprogramm auf entfernten Rechnern überhaupt nutzen zu können. Wer, d. h. welche Person (z. B. der Fahrzeugnutzer) das Programm letztendlich verwendet, ist bei Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung.

Sonach ergeben sich alle Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag für den Fachmann in naheliegender Weise aus der **D2**.

2.3. Ebenso war das Verfahren des **Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1** gegenüber dem Stand der Technik naheliegend.

Von dem Verfahren des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag unterscheidet sich das Verfahren des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 durch die Merkmale (f) und (g).

Wie bereits dargestellt (siehe oben, 2.2.) entnimmt der Fachmann der **D2** ein Verfahren, bei dem eine zentrale Einheit die Schnittstelle für Anwendungsprogramme zum Zugriff auf Daten eines Fahrzeugs zur Verfügung stellt. Insbesondere sind die

Möglichkeiten der Konfiguration der Zugriffsberechtigungen sowie der Zugriff auf die Daten durch einen Benutzer oder weitere autorisierte Stellen für die übermittelten Daten gezeigt (Absätze [0040], [0041]).

Da der Fachmann stets bestrebt ist, die Datensicherheit zu verbessern, hatte er Veranlassung, sich überall dort nach Lösungen umzusehen, wo ein sicherer Datenaustausch zwischen Datenverarbeitungssystemen und Fahrzeugen, z. B. Automobilen zum Einsatz kommt. Hierbei konnte er auf die **D1** stoßen, die den Abruf von Fahrzeugdaten sowie die Steuerung von Fahrzeugfunktionen mit Hilfe von Anwendungsprogrammen bei gleichzeitiger Prüfung der Autorisierung eines Benutzers offenbart.

Für den Fachmann bot es sich an, die Lehre der **D2** um ein mobiles Kommunikationssystem nach dem Vorbild der **D1** zu erweitern, da eine solche kombinierte Lösung dem Fahrzeugnutzer nicht nur den ortsunabhängigen Zugriff auf Fahrzeugdaten über ein Web-Portal ermöglicht, wobei gleichzeitig ein wirksamer Zugriffsschutz verwirklicht ist, sondern dem Nutzer darüber hinaus eine Vielfalt an Steuerungsmöglichkeiten für Fahrzeugfunktionen an die Hand gibt.

So ist in **D1** (bspw. Fig. 3(b)) gezeigt, dass die Ausführung einer Anwendung nur durch einen autorisierten Benutzer zugelassen wird.

Weiterhin zeigt die **D1**, dass jeder Benutzer eines Fahrzeugs eine Zugangsbe-
rechtigung, d. h. eine Kennung und ein Passwort, benötigt, um auf die Daten zu-
greifen zu können (Fig. 3(b), S. 5 Z. 27-32). Zusätzlich ist beschrieben, dass ein
Benutzer verschiedene Benutzerkennungen für unterschiedliche Fahrzeuge ver-
wenden kann (S. 32 Z. 8-11). Somit ist Merkmal **(f)** aus der **D1** zu entnehmen.

Der in der **D1** angegebene Log-On-Bildschirm (Fig. 3(b), S. 5 Z. 27-32) gewährleistet nicht nur die Benutzung der App, sondern legt anhand der Nutzerdaten auch das Profil und die Rechte fest. Dies bedeutet, dass sich die App ebenso bei dem Web-Server mit diesen Berechtigungen anmeldet bzw. diese Berechtigungen an den Web-Server übermittelt. Damit werden auch die ent-

sprechenden Zugangsberechtigungen für den Zugriff auf die jeweiligen Fahrzeugdaten weitergegeben (Merkmal **(g)**).

Somit ergeben sich alle Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 für den Fachmann in naheliegender Weise aus den beiden Druckschriften **D2** und **D1**.

2.4. Auch war das Verfahren des **Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2** gegenüber dem Stand der Technik naheliegend.

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 unterscheidet sich von dem Verfahren des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag durch die Merkmale (m) und (m1) bis (m9). Zu den Merkmalen (A) bis (e2) wird auf die Ausführungen zum Hauptantrag (siehe oben, 2.2.) verwiesen.

Die neu aufgenommenen Merkmale geben in alternativer Aufzählung konkrete Funktionen an, die entsprechend Merkmal (c) abhängig von den aktuellen Daten des Fahrzeugs durch die Anwendungsprogramme ausgeführt werden können, wie z. B. eine Statistikfunktion, eine Stauwarnfunktion, eine Reiseführeffunktion u. a..

Grundsätzlich ist es im gegebenen Zusammenhang völlig selbstverständlich, die zur Verfügung gestellten Daten für derartige Funktionen heranzuziehen und entsprechend programmierte Apps anzubieten; so sind beispielsweise in der **D2** „location based services“, „diagnostics“ und „roadside Assistance“ angegeben (siehe dort Absätze [0036], [0037]), und die **D1** nennt eine Positionsbestimmungsfunktion („vehicle location“ S. 28) und eine Reisestatistik-Funktion („journey monitoring“, S. 29).

Die Auswahl der zu realisierenden Funktionen, d. h. die Entscheidung, welche Funktionen implementiert werden sollen, stellt für den Fachmann jedoch nur eine nicht-technische Vorgabe dar, die bei der Prüfung des beanspruchten Verfahrens auf erfinderische Tätigkeit außer Betracht bleibt (vgl. BGH GRUR 2011, 125 -

Wiedergabe topografischer Informationen). Denn die Auswahl allein löst kein konkretes technisches Problem, sie beruht nicht auf technischen Überlegungen; vielmehr wird sie dem Programmierer von der Marketing-Abteilung oder aufgrund von Kundenwünschen vorgegeben.

Daher kann keines der zusätzlichen Merkmale (m) und (m1) bis (m9) bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit berücksichtigt werden. Damit ergibt sich der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag, so wie für den Hauptantrag dargestellt, für den Fachmann in naheliegender Weise aus der Druckschrift **D2**.

2.5. Auch das Vorbringen der Anmelderin konnte nicht zu einer anderen Beurteilung führen.

Die Anmelderin wendete ein, dass aus dem Stand der Technik keine Registrierung des Anwendungsprogramms bei der Verwaltungseinheit zu entnehmen sei, da die Registrierung im Fahrzeug erfolge.

Ebenso sei aus dem Stand der Technik keine Übermittlung von einer ersten Art der Daten an die Verwaltungseinheit im Zuge der Registrierung zu entnehmen.

Weiterhin sei keine Angabe darüber, dass das Fahrzeug nur die benötigten Daten sammelt und an die Verwaltungseinheit versendet, aus dem Stand der Technik zu entnehmen.

Schließlich stellte sie dar, dass die beanspruchten Funktionen (Merkmale (m1) bis (m9)) technische Ausgestaltungen des Verfahrens betreffen.

Entgegen den Ausführungen der Anmelderin ist die Registrierung einer Anwendung, die einen Datenzugriff benötigt, bei der zentralen Einheit, d. h. der Verwaltungseinheit, aus der **D2** (Fig. 3, Absätze [0050], [0055], [0056]) zu entnehmen.

Ebenso ist ein Datenaustausch, d. h. die Übermittlung von Daten an die zentrale Einheit, für den Fachmann selbstverständlich. Die für die Registrierung verwendete Komponente, welche die Zugriffsbedingungen, d. h. die erforderlichen Daten,

verwaltet und diese bei der Registrierung des Anwendungsprogramms speichert wird in der **D2** (Absätze [0045], [0050]) beschrieben.

Die Beschränkung der zu sammelnden und zu übermittelnden Daten ist für den Fachmann eine logische Folge aus der in **D2** gezeigten Möglichkeit die Konfiguration der Zugriffsrechte durch einen Benutzer ändern zu können (Absätze [0041], [0045]).

Der Darstellung, wonach die beanspruchten Funktionen technische Ausgestaltungen betreffen, kann ebenso nicht gefolgt werden. Denn, wie bereits erläutert, ist die Verwendung einzelner Funktionen bereits aus der **D1** oder **D2** bekannt. Die Auswahl der Funktionen stellt eine nicht-technische Vorgabe dar und kann bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit nicht berücksichtigt werden.

3. Mit den jeweiligen Patentansprüchen 1 gemäß Hauptantrag und gemäß den Hilfsanträgen 1 und 2 fallen auch die jeweiligen übrigen Patentansprüche, da über einen Antrag nur einheitlich entschieden werden kann (BGH GRUR 1997, 120 - *Elektrisches Speicherheizgerät*).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn gerügt wird, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,

5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Baumgardt

Eder

Dr. Forkel

Hoffmann

Me