



# BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 3/16

Verkündet am  
15. April 2016

---

(Aktenzeichen)

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

### betreffend die Patentanmeldung 10 2005 022 769.4

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner sowie der Richter Brandt, Dr. Friedrich und Dr. Himmelmann auf die mündliche Verhandlung vom 15. April 2016

beschlossen:

1. Der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 2. Juli 2012 wird aufgehoben.
2. Es wird ein Patent erteilt mit der Bezeichnung „Turn-by-Turn-Navigationssystem mit verbessertem Abbiege-Icon“, dem Anmeldetag 18. Mai 2005 unter Inanspruchnahme der Priorität US 10/851035 vom 21. Mai 2004 auf der Grundlage folgender Unterlagen:
  - Patentanspruch 1, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 15. April 2016;
  - Beschreibungsseiten 2 und 2a vom 24. März 2016, eingegangen am 30. März 2016;
  - Beschreibungsseiten 3 und 3a, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am 26. April 2007;
  - Beschreibungsseiten 1 und 4 bis 14,
  - 7 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 bis 12, jeweils eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag.
3. Die Rückzahlung der Beschwerdegebühr wird angeordnet.

## Gründe

### I.

Die Anmeldung 10 2005 022 769 wurde am 18. Mai 2005 mit der Bezeichnung „Turn-by-Turn-Navigationssystem mit verbessertem Abbiege-Icon“ beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht. Sie nimmt die Priorität der US-Anmeldung 10/851 035 vom 21. Mai 2004 in Anspruch.

Die Prüfungsstelle für Klasse G01C hat im Erstbescheid vom 28. November 2006 auf den Stand der Technik gemäß den Druckschriften

D1	US 5 323 321 A
D2	US 6 681 176 B2
D3	US 5 565 874 A
D4	US 6 405 131 B1
D5	DE 100 16 674 A1
D6	DE 100 39 687 A1 und
D7	US 5 839 086 A

verwiesen und mangelnde Neuheit der Gegenstände der nebengeordneten Ansprüche 1, 3, 5, 6 und 10 gegenüber dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift D1 geltend gemacht. Zu den Unteransprüchen hat sie auf die Druckschriften D1 bis D3 hingewiesen. In einem weiteren Bescheid vom 14. April 2009 hat sie dargelegt, dass auch die Gegenstände der auf den Erstbescheid hin mit Schriftsatz vom 26. April 2007 eingereichten nebengeordneten Ansprüche 1, 3, 5, 6 und 8 nicht neu seien.

Die Anmelderin hat dem widersprochen und diese Ansprüche in einer weiteren Eingabe unverändert aufrecht erhalten sowie eine Anhörung beantragt. Die Prüfungsstelle hat daraufhin die Anmeldung mit Beschluss vom 2. Juli 2012 zurück-

gewiesen mit der Begründung, der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht neu. Gleiches gelte auch für die Gegenstände der Ansprüche 3, 5, 6 und 8, was aber dahingestellt bleiben könne, da diese Ansprüche Gegenstand desselben Antrags seien, über den nur einheitlich entschieden werden könne.

Gleichzeitig hat sie auch den Antrag auf Anhörung abgelehnt. Die Anmelderin habe im schriftlichen Verfahren ausreichend Gelegenheit zur Äußerung zum strittigen Sachverhalt gehabt. Da der vorliegende Sachverhalt einfach und überschaubar sei und zudem seitens der Anmelderin in ihrer letzten Eingabe keine neuen, in einer Anhörung zu erörternden Gesichtspunkte vorgebracht worden seien, stelle die Ablehnung der beantragten Anhörung keine Beschneidung des rechtlichen Gehörs da. Gemäß der Rechtsprechung einiger Beschwerdesenate des BPatG könne eine Anhörung bei Vorliegen triftiger Gründe auch abgelehnt werden. Ein solcher triftiger Grund sei im vorliegenden Fall dadurch gegeben, dass nach den vorangegangenen Erörterungen im schriftlichen Verfahren nicht davon auszugehen sei, dass sich die Auffassung der Anmelderin bzw. der Prüfungsstelle nach erneuter Diskussion in einer Anhörung ändern werde.

Gegen den ihr am 5. Juli 2012 zugestellten Beschluss hat die Anmelderin mit Schriftsatz vom 3. August 2012, eingegangen am selben Tag, Beschwerde eingelegt.

Mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung hat der Senat der Anmelderin noch die Druckschriften

D8     US 6 219 614 B1  
D9     WO 96/11 382 A1 und  
D10    DE 44 12 859 C1

übermittelt.

Im Hinblick auf den daraufhin mit Schriftsatz vom 24. März 2016 überreichten neuen Anspruchssatz hat der Senat in der mündlichen Verhandlung noch die Druckschriften

D11 US 5 724316 A und

D12 US 5 539 429 A

in das Verfahren eingeführt.

In der mündlichen Verhandlung beantragt die Anmelderin,

1. den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 2. Juli 2012 aufzuheben,
2. ein Patent zu erteilen mit der Bezeichnung „Turn-by-Turn-Navigationssystem mit verbessertem Abbiege-Icon“, dem Anmeldetag 18. Mai 2005 unter Inanspruchnahme der Priorität US 10/851035 vom 21. Mai 2004 auf der

Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentanspruch 1, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 15. April 2016;
- Beschreibungsseiten 2 und 2a vom 24. März 2016, eingegangen am 30. März 2016;
- Beschreibungsseiten 3 und 3a, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am 26. April 2007;
- Beschreibungsseiten 1 und 4 bis 14,

- 7 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 bis 12, jeweils eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag.

Die Anmelderin regt außerdem an, die Rückzahlung der Beschwerdegebühr anzuordnen.

Der geltende Anspruch 1 lautet:

„1. Turn-by-Turn-Navigationssystem, das in ein Autoradio (112) eines Fahrzeugs integriert ist, umfassend:

eine Steuereinheit mit einer visuellen Anzeige (104) und Auswahl-Bedienelementen (106);

einen Prozessor (108), der mit der Steuereinheit elektrisch gekoppelt und eingerichtet ist, um Auswahlen von der Steuereinheit zu empfangen;

eine Datenbank (114) mit Straßennetz- / Adresseninformation, die eingerichtet ist, um Datenbankinformation in den Prozessor (108) einzugeben; und

eine Fahrzeugortungseinrichtung (110), die eingerichtet ist, um Fahrzeugortungsinformation in den Prozessor (108) einzugeben;

wobei der Prozessor (108) eingerichtet ist, um auf Basis einer empfangenen Fahrziel-Auswahl von der Steuereinheit und empfangener Straßennetz- / Adresseninformation von der Datenbank (114) eine Turn-by-Turn-Route zu einem ausgewählten Fahrziel zu berechnen, wobei

in einem Navigations-Anzeigemodus Anweisungen und ein Abbiege-Icon-Bild (802) mit einem eingebetteten Countdown-Balken auf der visuellen Anzeige (102) erzeugt werden, wobei der Grad der Annäherung des Fahrzeugs an einen Abbiegepunkt durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens und durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Icon-Bilds

(802) kenntlich gemacht wird, die eine Formänderung von einem gebogenen Pfeil zu einem rechtwinkligen Pfeil umfasst, und wobei

die Auswahl-Bedienelemente (106) derart eingerichtet sind, dass sie einem Fahrer des Fahrzeugs gestatten, in dem Navigations-Anzeigemodus sowohl zu dem Autoradio (112) als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff zu haben, und wobei die Anzeige (104) derart eingerichtet ist, dass sie in dem Navigations-Anzeigemodus durch die Auswahl-Bedienelemente (106) zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten des Autoradios (112) anzeigt.“

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben und hat auch Erfolg, denn das Turn-by-Turn-Navigationssystem nach dem geltenden Anspruch 1 ist patentfähig, da es durch den nachgewiesenen Stand der Technik weder vorweggenommen noch für den Fachmann nahegelegt wird.

Als Fachmann ist ein mit der Entwicklung von Turn-by-Turn-Navigationssystemen befasster berufserfahrener Diplom-Informatiker mit Spezialkenntnissen der Verkehrstelematik anzusehen.

1. Die Anmeldung betrifft ein Turn-by-Turn-Navigationssystem, das in einem Autoradio integriert ist.

Jüngste Trends in der Automobiltechnologie sehen die Entwicklung von Navigationssystemen vor, die in der Steuergruppe des Fahrers integriert sind. Diese Navigationssysteme sind so ausgelegt, dass sie einem Fahrer helfen, ein spezifisches Fahrziel ohne Verwendung einer physischen Straßenkarte zu erreichen. Ein derartiges Kraftfahrzeug-Navigationssystem kann das Fahrerlebnis komfortabler und angenehmer machen.

Zusätzlich zur Bereitstellung von grundlegenden Fahrtrichtungen liefern einige Navigationssysteme auch Daten zu Betriebsstätten wie z. B. Restaurants, Hospitäler, Orte von Interesse und so weiter. Wenn jedoch neue Merkmale und Fähigkeiten den Kraftfahrzeug-Navigationssystemen hinzugefügt werden, kann die Interaktion zwischen Fahrer und Navigationssystem relativ komplex werden. Deshalb ist es wünschenswert, eine Schnittstelle zur Steuerung der Interaktion zwischen Fahrer und Navigationssystem zu schaffen, die sowohl bequem als auch intuitiv ist, um die Ablenkung des Fahrers zu minimieren.

Eine weitere Überlegung, die die Ausführung von Kraftfahrzeug-Navigationssystemen beeinflusst, betrifft die Kosten für die Implementierung verschiedener hoch entwickelter Merkmale wie z. B. Farbkartenanzeigen, synthetisierte Sprachbefehle, Touch-Screens und dergleichen. Des Weiteren beschränken die relativ hohen Kosten von modernen „Premium“-Navigationssystemen, die typischerweise einen Überfluss an High-Tech-Merkmalen umfassen, im Allgemeinen ihre Marktfähigkeit auf den Luxus- oder fast Luxus-Fahrzeugmarkt.

Demgemäß liegt der Anmeldung die Aufgabe zugrunde, ein relativ preiswertes Kraftfahrzeug-Navigationssystem bereitzustellen, das Routenführungs-Information an einen typischen Verbraucher/Fahrer bereitstellt. Darüber hinaus ist es wünschenswert, dass das preiswerte Kraftfahrzeug-Navigationssystem in das Audio-

system des Kraftfahrzeugs für eine komfortable und intuitive Bedienung integriert wird, vgl. in den geltenden Beschreibungsunterlagen S. 2, 3. Abs..

Gemäß dem geltenden Anspruch 1 wird diese Aufgabe durch ein in ein Autoradio eines Fahrzeugs integriertes Turn-by-Turn-Navigationssystem gelöst, das eine Steuereinheit mit einer visuellen Anzeige und Auswahl-Bedienelementen sowie einen Prozessor aufweist, der mit der Steuereinheit elektrisch gekoppelt und eingerichtet ist, um Auswahlen von der Steuereinheit zu empfangen. Ferner umfasst das Navigationssystem eine Fahrzeugortungseinrichtung und eine Datenbank mit Straßennetz- / Adresseninformation, die eingerichtet sind, um Fahrzeugortungs- information bzw. Datenbankinformation in den Prozessor einzugeben, wobei der Prozessor eingerichtet ist, um auf Basis einer empfangenen Fahrziel-Auswahl von der Steuereinheit und empfangener Straßennetz- / Adresseninformation von der Datenbank eine Turn-by-Turn-Route zu einem ausgewählten Fahrziel zu berechnen. In einem Navigations-Anzeigemodus werden auf der visuellen Anzeige Anweisungen und ein Abbiege-Icon-Bild mit einem eingebetteten Countdown-Balken erzeugt. Dabei wird der Grad der Annäherung des Fahrzeugs an einen Abbiegepunkt durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens und durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Iconbilds, die eine Formänderung von einem gebogenen Pfeil zu einem rechtwinkligen Pfeil umfasst, kenntlich gemacht. Außerdem sind die Auswahl-Bedienelemente derart eingerichtet, dass sie einem Fahrer des Fahrzeugs gestatten, in dem Navigations-Anzeigemodus sowohl zu dem Autoradio als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff zu haben. Ferner ist die Anzeige derart eingerichtet, dass sie mit Hilfe der Auswahl-Bedienelemente ermöglichte Auswahlen des Navigationssystems und des Autoradios anzeigt.

Für das anmeldungsgemäße, in ein Autoradio integrierte Turn-by-Turn-Navigationssystem ist somit zum Einen wesentlich, dass der Grad der Annäherung an einen Abbiegepunkt durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens und durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Iconbilds

angezeigt wird, was dem Fahrer ein besonders leichtes intuitives Erfassen der stufenweisen Annäherung an den Abbiegepunkt im Navigationsanzeigemodus ermöglicht. Zum anderen sind die Auswahlbedienelemente so eingerichtet, dass der Fahrer in einem Navigationsmodus sowohl zu dem Autoradio als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff hat. Ferner ist die Anzeige so eingerichtet, dass sie in dem Navigations-Anzeigemodus durch die Auswahl-Bedienelemente zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten des Autoradios anzeigt. Durch die Zugriffsmöglichkeit sowohl auf die Navigationsmerkmale als auch auf das Autoradio und die Anzeige der von den Bedienelementen zur Verfügung gestellten Auswahlen des Autoradios wird eine einfache und komfortable Bedienung des Autoradios im Navigationsbetrieb ermöglicht. So gestattet es die anmeldungsgemäße Ausbildung dem Fahrer beispielsweise, im Navigations-Anzeigemodus jederzeit die Sendereinstellung des Autoradios zu verändern, ohne etwa den Navigations-Anzeigemodus verlassen zu müssen.

2. Der geltende Anspruch 1 ist zulässig.

Er geht auf den ursprünglichen Anspruch 3 zurück, der um die Angabe ergänzt wurde, dass das Navigationssystem in ein Autoradio integriert ist, was auf S. 1, Zeilen 6 bis 8 der ursprünglichen Beschreibung offenbart ist. Die weiterhin neu aufgenommene Angabe, dass der Grad der Annäherung an einen Abbiegepunkt außer durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens auch durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Iconbilds kenntlich gemacht wird, die eine Formänderung von einem gebogenen Pfeil zu einem rechtwinkligen Pfeil umfasst, ist in den ursprünglichen Unterlagen in der Beschreibung auf S. 11, Zeile 13 bis S. 12, Zeile 13 beschrieben. Die weiterhin neu aufgenommenen Angaben, wonach die Auswahl-Bedienelemente es einem Fahrer des Fahrzeugs gestatten, in dem Navigations-Anzeigemodus sowohl zu dem Autoradio als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff zu haben, und wonach die Anzeige in dem Navigations-Anzeigemodus durch die Auswahl-Bedienelemente zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten des Autoradios anzeigt, gehen auf S. 7, Zeile 19 bis S. 8, Zeile 21 i. V. m. Fig. 4 zurück.

3. Das Navigationssystem nach Anspruch 1 ist auch patentfähig, denn es ist gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik neu und beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns. Keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften offenbart die Ausbildung eines in ein Autoradio integrierten Turn-by-Turn-Navigationssystems derart, dass der Fahrer im Navigationsmodus sowohl zu dem Autoradio als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff hat und dass dabei die Anzeige mit Hilfe der Auswahl-Bedienelemente ermöglichte Auswahlen des Navigationssystems und des Autoradios anzeigt.

3.1 Die als nächstkommender Stand der Technik angesehene Druckschrift D11 (US 5 724 316) offenbart ein in ein Autoradio integriertes Turn-by-Turn-Navigationssystem (*The navigation/audio entertainment system 10 of FIG. 1 integrates both a navigation system and an audio entertainment system of the type generally configured for installation in an automotive vehicle. / Sp. 3, Zeilen 32 bis 36*), das eine Steuereinheit mit einer visuellen Anzeige und Auswahl-Bedienelementen und einen Prozessor umfasst, der mit der Steuereinheit elektrisch gekoppelt und eingerichtet ist, um Auswahlen von der Steuereinheit zu empfangen (*Referring to FIGS. 2 and 3, the navigation/audio entertainment system 10 is further shown to include various interconnected electronics and processing components and signal inputs. As mentioned above, the face plate 12 encompasses shared display 30 and the various user controls as represented by key matrix 60. The housing of system 10 is generally represented by reference numeral 61. Packaged within housing 61 is the audio cassette tape player 46, the memory card interface 36, a radio control board 62 and a navigation board 68. The radio control board 62 is connected to a radio tuner 64 and the audio cassette tape player 46. The radio tuner 64 is further coupled to an externally located radio antenna 66 for receiving radio wave signals. In addition, audio speakers 65 are generally coupled to the radio control board 62. / Sp. 5, Zeilen 31 bis 45 // With particular reference to FIG. 3, the radio control receiver board 62 is shown to contain a microprocessor 84. The radio control receiver board 62 is also equipped with some type of memory such as EEPROM (not shown). The radio control microprocessor 84 gen-*

*erally handles the audio entertainment controls. For instance, microprocessor 84 functions as an audio cassette tape control 86 for controlling the audio cassette tape player 46. In addition, microprocessor 84 also operates as a tuner control 88 and an audio control 90 for controlling the audio radio and sound operations as should be evident to one skilled in the art. / Sp. 7, Zeilen 18 bis 28).*

Das Navigationssystem umfasst ferner eine Datenbank mit Straßennetz- / Adresseninformation, die Datenbankinformation in den Prozessor eingibt, und eine Fahrzeugortungseinrichtung, die Fahrzeugortungsinformation in den Prozessor eingibt, wobei der Prozessor auf Basis einer von der Steuereinheit empfangenen Fahrziel-Auswahl und von der Datenbank empfangener Straßennetz- / Adresseninformation eine Turn-by-Turn-Route zu einem ausgewählten Fahrziel berechnet *(The navigation/audio entertainment system 10 is equipped with a memory card interface 36 for receiving a selected memory card and accessing information stored on the memory card. The stored information on the memory card may include destination-related information and/or time-related information. [...] For navigation purposes, the memory card interface 36 reads destination-related information from a memory card that contains a large number of destinations which are preferably categorized. That is, each destination memory card would contain a selected type of database, as for example a camping information directory, a business directory, a restaurant/hotel directory, etc. for covering a given geographic territory. Each destination memory card provides categorized destinations with corresponding latitude and longitude position coordinates within a pre-defined territory and may also include alphanumeric text information pertaining to each of the destinations. / Sp. 4, Zeilen 5 bis 26 // The navigation board 68 also contains its own navigation control microprocessor 92 for controlling the primary navigation functions of the present invention. The microprocessor 92 has built-in random access memory (RAM), flash memory 126, electronically erasable programmable memory (EEPROM) 98, read only memory (ROM) 100, a serial input/output 102 and an input/output 104. The EEPROM 98 and ROM 100 generally contain the necessary programmed instructions for performing the primary calcu-*

*lations to determine distance and direction to selected destinations. Also included on the navigation board 68 is random access memory (RAM) 94 and the memory card interface 36. The random access memory (RAM) 96 or 94 preferably contains programmable memory locations for storing destination information and for continually storing variables used to determine the direction and distance information as processed by the navigation control microprocessor 92. [...] The GPS receiver 70 also includes a built-in GPS control microprocessor 106 and random access memory (RAM) 108. Microprocessor 106 also contains built-in random access memory (RAM) 107. The random access memory (RAM) 107 or 108 preferably stores the radio wave signals received from the GPS receiving antenna 72 for processing. The GPS control microprocessor 106 processes the received radio wave signals and calculates the current latitude and longitude position coordinates thereof in addition to computing the current time of day and date and calculating the current direction of travel. The calculated position coordinates, time, date and direction data may thereafter be stored in RAM 107 or 108. / Sp. 7, Zeilen 30 bis 62) und in einem Navigations-Anzeigemodus Anweisungen und ein Abbiege-Icon-Bild auf der visuellen Anzeige erzeugt (The integrated navigation/audio entertainment system 10 similarly has a guidance display 30 that is commonly shared among the navigation, audio radio and audio cassette tape modes of operation. That is, display 30 will provide the direction indicating arrow 32 with the destination information 34 when in the navigation display mode. / Sp. 3, Zeilen 60 bis 65 i. V. m. Fig. 1).*

Im Unterschied zu der im Anspruch 1 gegebenen Lehre wird bei diesem Navigationssystem im Navigations-Anzeigemodus jedoch weder ein Abbiege-Icon-Bild mit einem eingebetteten Countdown-Balken auf der visuellen Anzeige erzeugt noch wird der Grad der Annäherung des Fahrzeugs an einen Abbiegepunkt angezeigt, etwa durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens und durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Iconbilds, die eine Formänderung von einem gebogenen Pfeil zu einem rechtwinkligen Pfeil umfasst.

Allerdings legt der nachgewiesene Stand der Technik es dem Fachmann nahe, die Anzeige eines solchen Turn-by-Turn-Navigationssystems so auszubilden, dass dem Fahrer der Grad der Annäherung des Fahrzeugs an einen Abbiegepunkt sowohl durch ein schrittweises Hervorheben des Countdown-Balkens als auch durch eine mehrstufige schrittweise Formänderung des Abbiege-Iconbilds angezeigt wird. Denn bei dem Navigationssystem gemäß der Druckschrift D10 (DE 44 12 859 C1) wird der Grad der Annäherung dem Fahrer dadurch signalisiert, dass bei einem auf einer Anzeige dargestellten Richtungspfeil „2“ entsprechend der Annäherung an den Abbiegepunkt die Zahl von Countdown-Balken „6“ im Schaft „4“ des Richtungspfeils schrittweise verringert wird, womit gleichzeitig auch die Form des Pfeils in dem Sinn verändert wird, dass dessen Schaft schrittweise kürzer wird (*Dominierend ist auf dem Anzeigefeld ein Richtungspfeil 2 darstellbar, der aus einer Pfeilspitze und einem Schaft 4 besteht. Der Schaft des Richtungspfeils 2 ist in Längsrichtung des Fahrzeugs ausgerichtet. An seinem oberen Ende schließt sich der Bereich der Pfeilspitze 3 an, die im vorliegenden Fall nach links gerichtet angesteuert ist und damit anzeigt, daß bei Erreichen des bestimmten Ortes nach links abzubiegen ist. Der der Pfeilspitze 2 abgewandte Endbereich des Schafts 4 ist als vom Zielführungsrechner ansteuerbares Balkendiagramm 5 ausgebildet, dessen Balken 6 zum freien Ende des Balkendiagramms 5 hin zunehmende Breite besitzen. Zwischen den Balken 6 sind nicht ansteuerbare Spalte 7 vorzugsweise gleicher Breite vorhanden. Über den Richtungspfeil 2 ist mit alphanumerischen Zeichen 8 der momentane Abstand zu dem bestimmten Ort, der z. B. eine Kreuzung sein kann, dargestellt. [...] In Fig. 1 beträgt der Abstand zu dem bestimmten Ort 1000 m. Dies wird durch die Ansteuerung von vier Balken 6 des Balkendiagramms 5 dargestellt. Damit besitzt das den Balken 4 verlängernde Balkendiagramm 5 eine relativ große Länge. In Fig. 2 hat sich der Abstand zu dem bestimmten Ort auf 500 m reduziert und es sind nur noch drei Balken 6 des Balkendiagramms 5 angesteuert. In Fig. 3 befindet sich das Fahrzeug nur noch 100 m von dem bestimmten Ort entfernt, was bedeutet, daß der Fahrer sich voll auf das unmittelbar bevorstehende Abbiegen konzentrieren muß.*

*Dadurch, daß jetzt überhaupt kein Balken 6 mehr angesteuert ist, besitzt der Schaft 4 seine geringstmögliche Länge. / Sp. 2, Zeile 36 bis Sp. 3, Zeile 1).*

Dass die Form des Abbiegepeils dabei außerdem von einem gebogenen Pfeil zu einem rechtwinkligen Pfeil, also bspw. von einem gebogenen zu einem rechtwinklig abknickenden Pfeil geändert wird, ergibt sich für den Fachmann in naheliegender Weise daraus, dass der Abbiegepeil bei der letzten Stufe der Annäherung an den Abbiegepunkt je nach Straßenverlauf ggfs. verdeutlichen muss, dass nun in eine rechtwinklig abknickende Straße abzubiegen ist, so dass eine solche Formänderung des Abbiegepeils keinen Patentschutz begründen kann.

Insofern kann das die Darstellung des Grades der Annäherung an den Abbiegepunkt betreffende Merkmal keinen Patentschutz rechtfertigen.

Dies gilt jedoch nicht für das beim Navigationssystem nach Anspruch 1 somit noch verbleibende Merkmal, mit dem eine komfortable Bedienung des Autoradios im Navigations-Anzeigemodus des Navigationssystems ermöglicht wird.

Zwar offenbart die vorangehend bereits gewürdigte Druckschrift D11 über den oben angegebenen Sachverhalt hinaus auch, dass die Auswahl-Bedienelemente derart eingerichtet sind, dass sie einem Fahrer des Fahrzeugs gestatten, im Navigations-Anzeigemodus sowohl zu dem Autoradio als auch zu Navigationsmerkmalen Zugriff zu haben. Denn die rund um das Anzeigefeld angebrachten Bedienelemente ermöglichen dem Fahrer jederzeit und damit auch im Navigations-Anzeigemodus den Zugriff sowohl zum Autoradio als auch zu den Navigationsmerkmalen, bspw. durch Betätigen der Wahl Taste „40“ für die Auswahl des Mittelwellen- oder UKW-Frequenzbereichs oder durch Betätigen der Taste „18“ für die Auswahl des Navigationsmenüs (*The navigation/audio entertainment system 10 has a face plate 12 which includes [...] navigation menu "NAV MENU" pushbutton 18 / Sp. 3, Zeilen 54 bis 57 // More particularly, an AM/FM frequency band selection push-*

*button 40 toggles between the AM and FM radio frequency bands / Sp. 5, Zeilen 6 bis 8).*

Allerdings ist dabei die Anzeige nicht derart eingerichtet, dass sie in dem Navigations-Anzeigemodus durch die Auswahl-Bedienelemente zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten des Autoradios anzeigt. Denn wie sich bereits aus den vorangehenden Darlegungen ergibt, sind den einzelnen Bedienelementen („push-buttons“) jeweils feste Bedienfunktionen zugeordnet, die - wie die Fig. 1 zeigt - durch eine entsprechende Angabe auf dem Bedienelement angegeben sind (*The navigation/audio entertainment system 10 has a face plate 12 which includes the "MENU CHOICES" rotary/pushbutton 16, navigation menu "NAV MENU" pushbutton 18, information "I" pushbutton 20, "UNDO" pushbutton 22, sort by distance "SORT" pushbutton 24, position "POS" pushbutton 26 and current direction heading pushbutton 28. / Sp. 3, Zeilen 54 bis 59 // The integrated navigation/audio entertainment system 10 is shown also containing various audio radio and cassette tape controls. More particularly, an AM/FM frequency band selection control pushbutton 40 toggles between the AM and FM radio frequency bands. A momentary pushbutton rocker switch 42 provides pushbutton frequency tuning selection and radio frequency seek control. In cooperation with "TONE" pushbutton switch 52, control switch 42 enables selection of various audio sound parameters such as treble, bass, fade, balance and auto volume settings. Five user programmable station preset pushbuttons 44 are available for storing and recalling programmed radio frequency selections from electronically erasable programmable read only memory (EEPROM). Each of the five pushbuttons 44 may access at least three memory locations which, in a radio receiver mode, stores one AM frequency selection frequency and two FM frequency selections. / Sp. 5, Zeilen 4 bis 20).* Angesichts dessen hat der Fachmann keinerlei Anlass, die durch die Bedienelemente zur Verfügung gestellten Auswahlmöglichkeiten des Autoradios auf dem Anzeigefeld anzuzeigen.

3.2 Auch die Druckschrift D12 legt eine derartige Einrichtung der Anzeige nicht nahe.

Diese Druckschrift offenbart eine in ein Autoradio integrierte Navigationseinrichtung mit Auswahlbedienelementen und einer Anzeige, bei der die Auswahl-Bedienelemente („SW1“, ... „SW 6“) so eingerichtet sind, dass der Fahrer in einem Navigationsanzeigemodus Zugriff sowohl zu dem Autoradio als auch zu den Navigationsmerkmalen hat. Die Anzeige ist dabei als Touch-Screen-Fläche ausgebildet, auf der in der Radio-Betriebsart Bedienflächen für Radio-Einstellungen (vgl. Fig. 5) und in der Navigationsbetriebsart (Fig. 7, 8 und 9) Bedienflächen für Einstellungen in der Navigationsbetriebsart erzeugt werden (*Denoted by 2 is a first I/O interface circuit which enables selection of, via function switches SW1-SW8, a desired mode out of navigation 11 for guiding the running of a vehicle, traffic information 12 for receiving information of road state, wireless telephone 13 for automobile, air conditioner 14 for interior air conditioning, television 15, radio 16, tape 17 and CD (compact disc) 18 as video and audio sources. The function switches SW1-SW8 are disposed on a front panel 26b of a CRT 26 shown in FIG. 2 and feed a driving signal to the CPU 7 when pressed to be actuated, thereby operating the associated apparatus / Sp. 3, Zeilen 8 bis 17 // Reference numeral 7 denotes a CPU (central processing unit) which controls the operations of the video and audio appliances in accordance with selective actuation of the function switches SW1-SW8 while reading out the map information and so forth from the CD-ROM 25a and feeds a control signal to the CRT-C 9 for displaying the information on the screen 26a of the CRT 26 / Sp. 4, Zeilen 6 bis 12 // Denoted by 26 is a CRT serving as a display unit where the map of any specified zone, the running route and the current position therein are visually represented in colors by the video signals and the synchronizing signal obtained from the CRT.C 9. Moreover, actuation keys of an undermentioned touch switch section are displayed in a predetermined touch area. And a television picture can also be displayed when the television tuner 22 is turned on by pressing the function switch SW5. There are further shown light emitting elements 27, 29 connected to the CPU 7 via the output port 6; and light re-*

ceiving elements 28, 30 connected to the CPU 7 via the input port 5. These elements are disposed on the surface of the CRT 26 and constitute a touch panel of the touch switch 31 serving as a switch means. Although not shown, a multiplicity of partial touch areas are arrayed to form rows and columns on the touch panel, and when any one of such touch areas is actuated by a touch, infrared rays passing through the intersections of the rows and the columns are intercepted, so that a driving signal for giving various instructions is outputted. More specifically, when the screen 26a is touched, the actuation patterns are displayed in the inner periphery of the screen 26a. And the start or halt of each apparatus and the operation time or numerical value relative thereto can be set by touching one of such patterns / Sp. 5, Zeilen 15 bis 39 // Next a description will be given with regard to the operation performed in the navigation mode. First the function switch SW1 is pressed to actuate the navigation 11. Then, on the screen 26a of the CRT 26, there is displayed a navigation menu with setting patterns for map selection and current position as illustrated in FIG. 7. When either of such setting patterns is touched, the map information and the diagram data are read out from the CD-ROM 25a, while the current position data is read out from the temporary storage RAM 8. Then the road map and the road-railway diagram are displayed on the screen 26a, and also the current position mark M indicative of the current position of the automobile is displayed on the road diagram. (The visual representation on the display screen is illustrated in FIG. 11). Therefore the driver can obtain the map information required for the navigation. When shifting the displayed map or replacing the same with some other map on a different scale, it is necessary to display the setting switch patterns S1-S4, W1, W2 on the screen. The operation in this case is performed in conformity with the procedure shown in the flow chart of FIG. 9. First, a portion of the screen 26a is touched by an object which is an operator's finger in this case (step S21). Then a detection signal is outputted from the touch switch 31. As a result, patterns of the scroll keys S1-S4 and the enlarge and reduce switches W1, W2 are superimposed over the map on the screen 26a. At this instant, the timer 9a is reset to start counting the time. Thereafter the process proceeds to step S24, where a decision is made as to whether any of the switch

*patterns S1-S4, W1, W2 is touched or not. If the result of the decision signifies the presence of a touch, the operation corresponding thereto is started. For example, if one of the scroll keys S1-S4 is touched, the map on the screen 26a is scrolled in the designated direction. Meanwhile, when the enlarge switch pattern W1 or the reduce switch pattern W2 is touched, one of the wide, standard and detailed maps is displayed / Sp. 5, Zeile 66 bis Sp. 6, Zeile 35 // The description given above is concerned with an exemplary operation mode relative to the navigation 11. And when a television picture is displayed on the screen 26a, the same actuation as mentioned can be performed as well / Sp. 6, Zeilen 59 bis 62).*

Demzufolge ist diese Anzeige so eingerichtet, dass sie lediglich die zum jeweiligen Betriebsmodus (Radiobetrieb, Navigations-Anzeigemodus) gehörigen Eingabemöglichkeiten anzeigt. Insofern kann diese Druckschrift keinen Hinweis geben, im Navigations-Anzeigemodus durch die Auswahl-Bedienelemente zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten des Autoradios anzuzeigen, so dass auch diese Druckschrift die im Anspruch 1 angegebene Einrichtung der Anzeige nicht nahelegt.

3.3 Die Entgegenhaltung D2 offenbart ein in ein Fahrzeug eingebautes Turn-by-Turn-Navigationssystem mit integriertem CD-Player (*Navigation device 20 may also operate a CD player (not shown), which may be accessible by folding down the front face to access the slot for the CD situated behind the front face / Sp. 2, Zeilen 62 bis 65 i. V. m. Fig. .2*). Wie sich dabei aus den Erläuterungen zur Fig. 2 ergibt, weist das Navigationssystem rings um ein Anzeigefeld (*display 11*), auf dem ein Abbiege-Icon in Form eines Richtungspfeils dargestellt wird, eine Vielzahl von Bedienelementen (*input controls 12*) auf, denen jeweils fest vorgegebene und durch Symboldarstellungen kenntlich gemachte Bedienfunktionen für das Navigationssystem und den CD-Player zugeordnet sind (*Navigation device 20 has input controls 12 for controlling both the navigation device and the CD player. / Sp. 3, Zeilen 4 bis 6*). Der Fig. 2 ist außerdem zu entnehmen, dass auf dem Anzeigefeld auch der Titel der aktuell abgespielten CD („cool jazz“) angezeigt wird.

Angesichts der festen Zuordnung der Bedienfunktionen zu bestimmten Bedienelementen und der entsprechenden Kennzeichnung dieser Bedienelemente kann auch diese Druckschrift keinen Hinweis dahingehend geben, im Navigationsanzeigemodus durch Bedienelemente zur Verfügung gestellte Auswahlmöglichkeiten (im vorliegenden Fall etwa des CD-Players) anzuzeigen.

3.4 Die übrigen Druckschriften liegen im Hinblick auf den vorangehend diskutierten Sachverhalt weiter ab, denn sie offenbaren bereits kein in ein Autoradio integriertes Navigationssystem. Damit tritt das Problem der Bedienung und der Einstellung eines Autoradios im Navigationsanzeigemodus hier gar nicht auf, so dass diese Schriften schon von Hause aus keinen Hinweis auf die in Rede stehenden Maßnahmen geben können.

4. Die Beschreibung erfüllt die an sie zu stellenden Anforderungen, denn sie gibt den Stand der Technik an, von dem die Erfindung ausgeht, und erläutert die Erfindung anhand des Ausführungsbeispiels. Auch die übrigen Unterlagen erfüllen die Voraussetzung für eine Patenterteilung.

5. Bei dieser Sachlage war der Beschluss der Prüfungsstelle aufzuheben und das Patent gemäß dem Antrag der Anmelderin zu erteilen.

### III.

Die Beschwerdegebühr ist gemäß § 80 Abs. 3 PatG nach billigem Ermessen zurückzuzahlen.

Im vorliegenden Fall hätte die Prüfungsstelle bei ordnungsgemäßer und angemessener Sachbehandlung die von der Anmelderin beantragte Anhörung durchführen müssen, um die unterschiedlichen Ansichten insbesondere hinsichtlich der

Würdigung der Druckschrift D1 im gegenseitigen direkten Austausch von Argumenten zu diskutieren.

Bei einer solchen Diskussion ist jede Seite weitaus mehr als im schriftlichen Verfahren gezwungen, ihre Sichtweise zu überdenken und ggfs. Lücken in der eigenen Argumentation zu erkennen. Schon aus diesem Grund ist eine Anhörung grundsätzlich sachdienlich, da sie in der Regel zu einer auf dem Ergebnis der Diskussion aufbauenden tragfähigen abschließenden Verfahrensentscheidung führt, mit der eine Beschwerde und die Zahlung der Beschwerdegebühr vermieden wird, vgl. Schulte, PatG, 9. Auflage, § 73, Rdn. 132 und 154.

Im vorliegenden Fall ergeben sich aus den Sachumständen auch keine triftigen Anhaltspunkte dafür, dass eine weitere Diskussion der unterschiedlichen Standpunkte nicht sachdienlich gewesen wäre, was nach gefestigter Rechtsprechung des Bundespatentgerichts ein hinreichender Grund für eine nur ausnahmsweise in Betracht kommende Ablehnung einer Anhörung hätte sein können (vgl. Schulte, PatG, 9. Auflage, § 46 Rdn. 14 m. w. N., insb. BPatG v. 22.11.2007 – 17 W (pat) 36/05). Denn die Anmelderin hat sich in ihrer Erwiderung auf den Prüfungsbescheid der Prüfungsstelle detailliert und sachbezogen mit den Darlegungen der Prüfungsstelle auseinandergesetzt und dabei im Einzelnen erläutert, warum sie diese im Hinblick auf den Offenbarungsgehalt der von der Prüfungsstelle als neuheitsschädlich angesehenen Druckschrift D1 nicht teilt.

Mithin lag eine hinreichende Grundlage für eine sachliche Diskussion der unterschiedlichen Standpunkte in einer Anhörung vor. Die im Zurückweisungsbeschluss für die Ablehnung der Anhörung angegebene Begründung, dass sich die gefestigten Standpunkte auch in einer Anhörung nicht ändern würden, findet in den Schriftsätzen der Anmelderin jedenfalls keine Stütze.

Im Übrigen lässt diese Argumentation auch außer Acht, dass die direkte mündliche Auseinandersetzung in einer Anhörung häufig eben doch zu einem Überden-

ken des jeweiligen Standpunkts und zu einem Abweichen von der im schriftlichen Verfahren vertretenen Auffassung führt, so dass das Ergebnis einer Anhörung in aller Regel nicht vorhersehbar ist.

Bei dieser Sachlage war die Beschwerdegebühr aus Gründen der Billigkeit zurückzuzahlen.

### **R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g**

Gegen diesen Beschluss steht der Beschwerdeführerin - vorbehaltlich des Vorliegens der weiteren Rechtsmittelvoraussetzungen, insbesondere einer Beschwerde - das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel gerügt wird, nämlich

1. dass das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. dass 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. dass einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. dass ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. dass der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. dass der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses schriftlich durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt

als Bevollmächtigten beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen oder durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form bei der elektronischen Poststelle des BGH, [www.bundesgerichtshof.de/erv.html](http://www.bundesgerichtshof.de/erv.html). Das elektronische Dokument ist mit einer prüfbaren qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz oder mit einer prüfbaren fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen. Die Eignungsvoraussetzungen für eine Prüfung und für die Formate des elektronischen Dokuments werden auf der Internetseite des Bundesgerichtshofs [www.bundesgerichtshof.de/erv.html](http://www.bundesgerichtshof.de/erv.html) bekannt gegeben.

Dr. Strößner

Brandt

Dr. Friedrich

Dr. Himmelmann

prä