

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im AB1.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende
(D) Keine Verteilung

ENTSCHEIDUNG
vom 23. März 2006

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1159/03 - 3.4.02

Anmeldenummer: 00951206.2

Veröffentlichungsnummer: 1192418

IPC: G01C 21/36

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Navigationsgerät

Anmelder:
ROBERT BOSCH GMBH

Einsprechender:
-

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 52(1)

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit: gegenüber D1 bejaht"
"Zurückverweisung zur weiteren Entscheidung"

Zitierte Entscheidungen:
T 0924/91

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 1159/03 - 3.4.02

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.4.02
vom 23. März 2006

Beschwerdeführer: ROBERT BOSCH GMBH
Postfach 30 02 20
D-70442 Stuttgart (DE)

Vertreter:

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Prüfungsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 11. Juli 2003 zur Post gegeben wurde und mit der die europäische Patentanmeldung Nr. 00951206.2 aufgrund des Artikels 97 (1) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: A. Klein
Mitglieder: M. Stock
M. Vogel

Sachverhalt und Anträge

- I. Die europäische Patentanmeldung Nr. 00 951 206.2 (Internationale Veröffentlichungsnummer WO 00/77474 A1) wurde von der Prüfungsabteilung zurückgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die Anmelderin (Beschwerdeführerin) Beschwerde eingelegt.
- II. Die Zurückweisung wurde von der Prüfungsabteilung damit begründet, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht. Hierzu wurde auf das folgende Dokument verwiesen:

D1: Patents Abstracts of Japan, Band 1995, Nr. 1,
28.02.95 & JP-A-06 300 575

- III. In ihrem Beschwerdeschriftsatz hat die Beschwerdeführerin beantragt, die Entscheidung aufzuheben und ein Patent auf der Grundlage der geltenden Ansprüche in der dem internationalen vorläufigen Prüfungsbericht zugrunde liegenden Fassung zu erteilen. Mit ihrer Beschwerdebegründung hat sie noch eine geänderte Beschreibungsseite 2 eingereicht. Ihre vorgebrachten Argumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Wesentliches Merkmal des geltenden Patentanspruchs 1 sei es, dass die Strecke zwischen einer jeweils aktuellen Fahrzeugposition und einem nächsten Entscheidungspunkt in im wesentlichen größtmöglichen Maßstab dargestellt wird.

Die genannte Druckschrift 1 offenbare ein Fahrzeugnavigationssystem, bei dem die Entfernung

zwischen Fahrzeugstandort und einer nächsten in Fahrtrichtung liegenden Kreuzung berechnet und dementsprechend der Maßstab für eine Kartendarstellung gewählt werde. Ermöglichte der gewählte Maßstab nicht die gleichzeitige Darstellung von aktuellem Standort und Kreuzung, werde ein kleinerer Maßstab gewählt, so dass Standort und Kreuzung auf demselben Kartenausschnitt darstellbar seien. Weiterhin zeige die Figur 3 eine Kartendarstellung, die so gewählt sei, dass sich im Zentrum die aktuelle Fahrzeugposition und neben der aktuellen Fahrzeugposition auch ein Punkt X befänden. Demgegenüber finde sich in der daneben dargestellten Figur 2 offenbar dieselbe Anzeige eines Navigationsgeräts, bei der der Kartenausschnitt derart gewählt sei, dass lediglich die aktuelle Position des Fahrzeugs im Zentrum der Kartendarstellung sichtbar sei. Aus den beiden Figuren erschließe sich dem Fachmann unmissverständlich, insbesondere im Kontext des Abstracts, dass bei der hier gewählten Kartendarstellung stets der aktuelle Fahrzeugstandort im Mittelpunkt der Kartendarstellung dargestellt werden solle und dass für den Fall, dass eine in Fahrtrichtung nächstliegende Kreuzung in derselben Kartendarstellung nicht darstellbar sei, der Kartenmaßstab derart verkleinert werde, dass sowohl der aktuelle Fahrzeugstandort im Zentrum der Kartendarstellung als auch die nächste Kreuzung X auf derselben Kartendarstellung darstellbar seien.

Druckschrift 1 sei aber keinesfalls ein Hinweis dahingehend zu entnehmen, dass die Strecke zwischen aktueller Fahrzeugposition und nächstem Entscheidungspunkt in im wesentlichen größtmöglichem Maßstab dargestellt werden solle. Vielmehr verhindere

die Lehre der Druckschrift 1 eben gerade die Wahl des größtmöglichen Maßstabs aufgrund der Forderung, dass der Fahrzeugstandort stets im Zentrum der Kartendarstellung dargestellt werden solle.

Abgesehen davon würden sich die geltenden Ansprüche 1 und 6 auf die Strecke zwischen aktuellem Standort und dem nächsten Entscheidungspunkt richten, während die zitierte Druckschrift 1 die Einstellung eines Darstellungsmaßstabs, der an der Strecke zwischen aktuellem Standort und der nächsten Kreuzung orientiert sei, offenbare ("computing the distance between the own car position and the next crossing"). Es sei aber ohne weiteres ersichtlich, dass eine Kreuzung nicht notwendigerweise einen Entscheidungspunkt im Sinne der vorliegenden Erfindung darstelle. So könnten im Rahmen einer Fahrtroutenberechnung auch beispielsweise Streckenabschnitte bestimmt worden sein, die derselben Straße über mehrere Kreuzungen hinweg folgten, ohne dass Abbiegevorgänge erforderlich würden, so dass an diesen Kreuzungen keine Abbiegehinweise ausgegeben würden. Exakt in diesem Sinne seien auch die Entscheidungspunkte in den Anmeldungsunterlagen durchgehend definiert. Ferner sei die Bedeutung der Entscheidungspunkte anhand des in den Beschreibungsunterlagen angegebenen Beispiels, siehe Seite 7 ff. in Verbindung mit Figuren 3A bis 3C, nochmals verdeutlicht.

Die Definition des Entscheidungspunkts sei von erheblicher Bedeutung, als es bei der Ausgabe eines Fahrthinweises an jeder zu überquerenden Kreuzung sehr wohl Sinn mache, den Fahrzeugstandort abweichend von der vorliegenden Erfindung regelmäßig in der Mitte der Kartendarstellung anzuzeigen. Würde nämlich der

Fahrzeugstandort bei dieser Vorgehensweise nach jeder Anweisung an den unteren Rand der Kartendarstellung verschoben, sehe sich der Fahrzeugführer mit ständig wechselnden und nicht überlappenden Kartendarstellungen konfrontiert, was die Orientierung erheblich erschweren würde.

Hier schaffe die Vorgehensweise der Druckschrift 1 Abhilfe, indem sie stets die Fahrzeugposition im Zentrum der Kartendarstellung anzeige und damit auch einen Teil der bereits zurückgelegten Wegstrecke in die Darstellung einbeziehe. Die vorliegende Erfindung gemäß den geltenden Ansprüchen 1 und 6 verfolge einen davon abweichenden Ansatz, indem nämlich stets nur dann Fahrmanöver erzeugt würden, wenn ein vom normalen Verlauf abweichendes Fahrmanöver, beispielsweise ein Abbiegevorgang von der aktuell befahrenen Straße, bevorstehe. Hieraus ergebe sich eine vergleichsweise statische Kartendarstellung, wenngleich mit wechselndem Maßstab, die dem Fahrzeugführer eine Orientierung auch bei nur gelegentlichem Blick auf die Anzeige ermögliche. Demzufolge werde hier zugunsten einer größtmöglichen Darstellung der Strecke zwischen Fahrzeugstandort und nächstem Abbiegepunkt auf die Darstellung bereits zurückgelegter Wegstrecken verzichtet.

Da diese abweichende Vorgehensweise der Druckschrift 1 nicht zu entnehmen sei und ferner durch diese auch nicht motiviert sei, verfüge der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 und ebenso der des geltenden Anspruchs 6 sowohl über die erforderliche Neuheit wie auch erfinderische Tätigkeit.

IV. Die unabhängigen Ansprüche, die der Entscheidung zugrunde liegen, lauten wie folgt:

"1. Verfahren zur Steuerung des Maßstabs eines auf einer Anzeigeeinheit (50) eines Navigationsgeräts (10) dargestellten Kartenausschnitts, bei dem der Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts in Abhängigkeit der Entfernung einer aktuellen Fahrzeugposition (210) zu einem nächsten Entscheidungspunkt (215), auf den sich eine aufgrund einer berechneten Fahrroute (220) ausgegebene oder auszugebende Fahrenweisung bezieht, eingestellt wird, wobei der Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts derart eingestellt wird, daß sowohl der aktuelle Fahrzeugstandort (210), als auch der nächste Entscheidungspunkt (215) auf der Anzeige dargestellt werden, dadurch gekennzeichnet, daß die Strecke zwischen aktueller Fahrzeugposition (210) und nächstem Entscheidungspunkt (215) in im wesentlichen größtmöglichem Maßstab dargestellt wird."

"6. Navigationsgerät mit einer Anzeigevorrichtung (50) zur Darstellung eines Kartenausschnitts, und einer Steuerung (20) zur Einstellung des Maßstabs des dargestellten Kartenausschnitts, wobei die Steuerung (20) den Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts in Abhängigkeit der Entfernung einer aktuellen Fahrzeugposition (210) zu einem nächsten Entscheidungspunkt (215), auf den sich eine aufgrund einer berechneten Fahrroute (220) ausgegebene oder auszugebende Fahrenweisung bezieht, einstellt, wobei die Steuerung (20) den Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts derart einstellt, daß sowohl der aktuelle Fahrzeugstandort (210), als auch der nächste Entscheidungspunkt (215) auf der Anzeige dargestellt

werden, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (20) den Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts derart einstellt, daß die Strecke zwischen aktueller Fahrzeugposition (210) und nächstem Entscheidungspunkt (215) in im wesentlichen größtmöglichem Maßstab dargestellt wird."

Entscheidungsgründe

1. *Artikel 123 (2) EPÜ*

1.1 Die Kammer hat keine Veranlassung, die bereits während der internationalen vorläufigen Prüfung geänderten Ansprüche hinsichtlich ihrer Offenbarung in den ursprünglichen Unterlagen in Zweifel zu ziehen.

2. *Artikel 52 (1) EPÜ*

2.1 In Übereinstimmung mit dem Wortlaut des vorliegenden Anspruchs 1 offenbart die Druckschrift D1, siehe das Abstract und JP-A, die Figuren 2 und 3, ein Verfahren zur Steuerung des Maßstabs eines auf einer Anzeigeeinheit (8) eines Navigationsgeräts (9) dargestellten Kartenausschnitts, bei dem der Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts in Abhängigkeit der Entfernung einer aktuellen Fahrzeugposition (19) zu einem nächsten Entscheidungspunkt (X), auf den sich eine aufgrund einer berechneten Fahrroute (R) ausgegebene oder auszugebende Fahrhinweisung bezieht, eingestellt wird, wobei der Maßstab des dargestellten Kartenausschnitts derart eingestellt wird, dass sowohl der aktuelle Fahrzeugstandort (19) als auch der nächste

Entscheidungspunkt (X) auf der Anzeige dargestellt werden.

- 2.2 Das Verfahren gemäß dem Anspruch 1 unterscheidet sich von dem aus D1 bekannten zum einen dadurch, dass die Strecke zwischen aktueller Fahrzeugposition und nächstem Entscheidungspunkt in im wesentlichen größtmöglichem Maßstab dargestellt wird. Den Figuren 2 und 3 von D1 ist nämlich entnehmbar, dass die Fahrzeugposition (19) immer in der Mitte des Kartenausschnitts dargestellt wird, was höchstens der Hälfte des größtmöglichen Maßstabs entspricht, der wie bei der vorliegenden Erfindung mit einer Darstellung der Fahrzeugposition am Bildrand erreicht wird. Zum anderen unterscheidet sich das beanspruchte Verfahren von dem in D1 beschriebenen dadurch, dass immer die Strecke bis zum nächsten Entscheidungspunkt dargestellt wird. In D1 ist dies nur dann der Fall, wenn die dort jeweils dargestellte "nächste Kreuzung" einen Entscheidungspunkt darstellt, auf den sich, wie in dem vorliegenden Anspruch definiert, "eine aufgrund einer berechneten Fahrtroute ausgegebene oder auszugebende Fähranweisung bezieht".
- 2.3 Die mit den unterscheidenden Merkmalen gelöste Aufgabe bezieht sich offensichtlich darauf, dem Fahrer eine möglichst übersichtliche Darstellung zu bieten, die nichts Überflüssiges, aber auch nicht zu wenig Information enthält. Die Erfindung beruht auf der Erkenntnis, dass es wesentlich ist, die Fahrzeugposition und den nächsten Entscheidungspunkt in der angegebenen Definition mit möglichst großem Maßstab darzustellen.
- 2.4 Auf die Lösung ist D1 kein Hinweis zu entnehmen. Was den größtmöglichen Maßstab anbelangt, so wird dieser in D1

schon deswegen nicht erreicht, weil die Fahrzeugposition immer im Zentrum des Displays erscheint, so dass auch immer ein Teil des zurückgelegten Weges mit dargestellt wird, was anscheinend in D1 für wesentlich gehalten wurde. Was das Konzentrieren auf den nächsten Entscheidungspunkt betrifft, so gibt D1 eine andere Vorschrift, nämlich die jeweils nächste Kreuzung darzustellen. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass unter "nächster Kreuzung" nur eine solche Kreuzung verstanden werden soll, an der eine Fahrhinweisung entsprechend einem Entscheidungspunkt im Sinne des vorliegenden Anspruchs erfolgt. Darüber hinaus wird in D1 die Auswahl eines Maßstabs zwar so getroffen, dass die Fahrzeugposition und die nächste Kreuzung zusammen dargestellt werden. Dies entspricht aber nicht notwendigerweise dem größtmöglichen Maßstab im Sinne des vorliegenden Anspruchs 1.

3. *Argumente der Prüfungsabteilung*

- 3.1 Die Prüfungsabteilung hat ausgeführt, dass D1 keinen Hinweis gebe, dass die aktuelle Fahrzeugposition in der Mitte der Anzeigeeinheit dargestellt werden müsse. Folglich sei die Darstellung der Figuren 2 und 3 nicht zwingend.

- 3.2 Die Kammer ist jedoch der Auffassung, dass außer allgemeinen Angaben hinsichtlich der gleichzeitigen Darstellung der Fahrzeugposition und der nächsten Kreuzung als spezieller Maßstab nur der sich auf die mittige Darstellung der Fahrzeugposition beziehende offenbart ist. Dies musste den Fachmann bei der Auswahl des Maßstabs veranlassen, nur Werte zu berücksichtigen, die unter dem größtmöglichen lagen.

- 3.3 Die Prüfungsabteilung hat außerdem dargelegt, dass jede Kreuzung ein Entscheidungspunkt im Sinne der vorliegenden Ansprüche sei, da ein Autofahrer an jeder Kreuzung entscheiden müsse, in welche Richtung die Fahrt weitergehen solle, und somit eine entsprechende Fahrhinweisung brauche.
- 3.4 Die Kammer ist jedoch der Meinung, dass nach der in dem vorliegenden Anspruch gegebenen Definition nur solche Kreuzungen als Entscheidungspunkt in Frage kommen, für die eine aufgrund der berechneten Fahrtroute ausgegebene bzw. auszugebende Fahrhinweisung vorliegt. Das ist aber nicht notwendigerweise die jeweils nächste Kreuzung, wie sie in D1 für die Darstellung zusammen mit der Fahrzeugposition herangezogen wird.
4. Die Kammer kommt daher zu dem Schluss, dass das Verfahren gemäß dem vorliegenden Anspruch 1 durch den aus D1 bekannten Stand der Technik weder vorweggenommen noch nahegelegt wird. Für die Kammer ist es derzeit jedoch nicht ersichtlich, ob dieser Befund auch unter Einbeziehung der weiteren im internationalen Recherchenbericht genannten Dokumente, insbesondere des weiteren Dokuments JP 07 182 597 der X-Kategorie (vgl. Absatz 19), gilt. Der Beschwerdeführerin sollte jedoch das Recht eingeräumt werden, hierüber eine Entscheidung ggf. von zwei Instanzen zu erhalten. Die von der Beschwerdeführerin hilfsweise beantragte mündliche Verhandlung brauchte nicht durchgeführt werden, da die angefochtene Entscheidung aufgehoben und die Anmeldung nicht zurückgewiesen wurde, siehe T 924/91 (unveröffentlicht; Gründe, Punkt 10).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die erste Instanz zur weiteren Entscheidung zurückverwiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

M. Kiehl

A. G. Klein