

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 19. Mai 2006

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1246/03 - 3.2.01

Anmeldenummer: 95104028.6

Veröffentlichungsnummer: 0686525

IPC: B60R 16/02

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Multifunktionseinrichtung zur Betätigung unterschiedlicher Stellglieder in einem Kraftfahrzeug und Kraftfahrzeug mit einer derartigen Multifunktionseinrichtung

Patentinhaber:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Einsprechender:

DaimlerChrysler AG
Mannesmann VDO AG

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit - Haupt- und Hilfsanträge (verneint)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 1246/03 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 19. Mai 2006

Beschwerdeführer: Volkswagen Aktiengesellschaft
(Patentinhaber) Berliner Ring 2
D-38436 Wolfsburg (DE)

Vertreter: Meyer, Enno
Augsburger Strasse 24
D-82110 Germering (DE)

Beschwerdegegner: DaimlerChrysler AG
(Einsprechender) Intellectual Property Management
FTP/P-C 106
D-70546 Stuttgart (DE)

Vertreter: -

(Einsprechender) Mannesmann VDO AG
Kruppstrasse 105
D-60388 Frankfurt (DE)

Vertreter: -

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 15. Oktober 2003 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 0686525 aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: Y. Lemble
G. Weiss

Sachverhalt und Anträge

I. Der von den Beschwerdegegnerinnen (Einsprechenden I und II) gegen das europäische Patent Nr. 0 686 525 eingereichte Einspruch, der auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 b) EPÜ (unzureichende Offenbarung) und insbesondere Artikel 100 a) EPÜ (fehlende Neuheit, fehlende erfinderische Tätigkeit) gestützt wurde, führte zum Widerruf des Patents mangels erfinderischer Tätigkeit seines Gegenstandes durch die am 15. Oktober 2003 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung. Dabei berief sich die Einspruchsabteilung u.a. auf den folgenden Stand der Technik:

D2: EP-A-0 056 587

D3: EP-A-0 452 565

D5: EP-A-0 078 016

D6: US-A-4 827 520

D7: Färber B. et al: "Sicherheitsorientierte Bewertung von Anzeige- und Bedienelementen in Kraftfahrzeugen", FAT, Frankfurt / Main, Schriftenreihe Nr. 74, 1988, Seiten 180-200, 232-236

II. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) am 18. November 2003 Beschwerde eingelegt und die Beschwerdegebühr gleichzeitig entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 16. Februar 2004 eingereicht. Mit der Beschwerdebegründung reichte die Beschwerdeführerin neue Ansprüche 1 bis 10 gemäß Hauptantrag ein. Auf die Ladung zur mündlichen Verhandlung reichte die Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 18. April 2006 noch fünf weitere Sätze von Ansprüchen als Hilfsanträge 1 bis 5 ein.

III. Am 19. Mai 2006 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang auf der Basis der Ansprüche gemäß Hauptantrag, bzw. auf der Basis der Ansprüche gemäß Hilfsantrag 3 bis 5. Die Hilfsanträge 1 und 2 wurden zurückgenommen.

Die Beschwerdegegnerinnen I und II beantragten die Zurückweisung der Beschwerde.

IV. Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet wie folgt:

"Multifunktionseinrichtung zur Betätigung unterschiedlicher Stellglieder mehrerer Aggregate eines Kraftfahrzeugs mit Mitteln (1) zur sprachgesteuerten Betätigung und Mitteln (2a - 2d) zur manuellen Betätigung, wobei die sprachgesteuerten Mittel (1) nur zur Auswahl der unterschiedlichen Funktionsebenen vorgesehen sind, und die Steuerung der der ausgewählten Funktionsebene zugeordneten Stellglieder nur über die manuell betätigbaren Mittel (2a - 2d) erfolgt, wobei die manuell betätigbaren Mittel (2a-2d) eine in Abhängigkeit der ausgewählten Funktionsebene wechselnde Bedienanzeige aufweisen."

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 lautet wie folgt:

"Multifunktionseinrichtung zur Betätigung unterschiedlicher Stellglieder mehrerer verschiedener Aggregate eines Kraftfahrzeugs mit Mittel (1) zur

sprachgesteuerten Betätigung und Mitteln (2a - 2d) zur manuellen Betätigung, wobei Bedienfunktionen zur Steuerung der Stellglieder eines Aggregates des Kraftfahrzeugs zu einer Funktionsebene zusammengefasst sind, so dass sich unterschiedliche Funktionsebenen ergeben,

die sprachgesteuerten Mittel (1) nur zur Auswahl der unterschiedlichen Funktionsebenen vorgesehen sind und die Steuerung der der ausgewählten Funktionsebene zugeordneten Stellglieder nur über die manuell betätigbaren Mittel (2a - 2d) erfolgt,

die manuell betätigbaren Mittel (2a-2d) eine in Abhängigkeit der ausgewählten Funktionsebene wechselnde Bedienanzeige aufweisen, und

Mittel (4) zur Aktivierung und Deaktivierung der sprachgesteuerten Mittel (1) vorhanden sind, wobei die Mittel (4) zu Aktivierung der sprachgesteuerten Mittel (1) bei Aktivierung die im Kraftfahrzeug befindlichen, einen Geräuschpegel erzeugenden Komforteinrichtungen stumm schaltet."

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 4 entspricht dem Anspruch 1 des Hilfsantrags 3 mit dem hinzugefügten einschränkenden Merkmal, dass "die sprachgesteuerten Mittel (1) nach Auswahl der Funktionsebene automatisch abschaltbar ausgebildet sind".

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 5 entspricht dem Anspruch 1 des Hilfsantrags 4 mit dem hinzugefügten einschränkenden Merkmal, dass "Mittel (5) zur Anzeige der ausgewählten Funktionsebene vorgesehen sind".

V. Zur Stützung ihrer Anträge brachte die Beschwerdeführerin im Wesentlichen Folgendes vor:

a) erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag

Auch wenn die D6 als nächstliegender Stand der Technik angesehen und die Lehren der D5 und der D7 berücksichtigt würden, könne eine Zusammenschau dieser Druckschriften nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag führen, so dass dieser auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Keine dieser Schriften offenbare das der Erfindung zugrunde liegende Konzept, nämlich die Auswahl der höheren Funktionsebenen ausschließlich über die sprachgesteuerten Mittel und die Steuerung der der ausgewählten Funktionsebenen zugeordneten Stellglieder in der unteren Hierarchieebene nur über die manuell betätigbaren Mittel durchzuführen.

Die D6 beschreibe eine durch Spracheingaben gesteuerte Multifunktionseinrichtung, wobei die Sprachsteuerung über sämtliche Funktionsebenen hindurch gelte. Eine manuelle Steuerung der Stellglieder sei nur als redundantes Mittel parallel zur Sprachsteuerung vorgesehen. Der Fachmann könne der D6 keinerlei Hinweis auf eine Trennung zwischen einerseits einer Sprachsteuerung höherer Funktionsebenen und andererseits der manuellen Steuerung der unteren Bedienebene entnehmen.

Auch die Einrichtung gemäß D5 könne nicht zum erfindungsgemäßen Konzept führen. Die durch die Sprachbefehle ausgewählten Funktionsebenen und die Bedienfunktionen des manuellen Bedienungsschalters seien

bei dieser Einrichtung identisch. Da diese Einrichtung einen einzigen manuellen Bedienungsschalter besitze, seien die manuellen Mittel nicht dazu geeignet, eine Mehrzahl von Stellgliedern eines Aggregats des Kraftfahrzeugs bzw. mehrere verschiedene Bedienfunktionen innerhalb einer Funktionsebene anzusteuern.

Auch die D7 lege den erfindungsgemäßen Gedanken nicht nahe. Auf der Seite 187 dieser Schrift werde zwar die Kombination einer Spracheingabe für die Benennung der gewünschten Funktion mit einer manueller Regelung kontinuierlicher Einstellungen angesprochen, die hier vorgeschlagene Lösung für die Regelung kontinuierlicher Funktionen bestehe jedoch in der Verwendung eines Rändelrades, das für die Steuerung einer Mehrzahl von Bedienfunktionen nicht geeignet sei. Die auf der Seite 235 erwähnte Möglichkeit der "Kombinationen aus Spracheingabe und einer zentral zu bedienenden Softkey-Lösung" sei hier nicht weiter untersucht worden. Dieser Vorschlag sei zu vage, um zur erfindungsgemäßen Lösung führen zu können.

b) Hilfsanträge

In den Hilfsanträgen sei klargestellt worden, dass eine Funktionsebene mehrere Bedienfunktionen eines Aggregates eines Kraftfahrzeuges umfasst, über die die Stellglieder der unterschiedlichen Aggregate gesteuert werden können. Weiterhin sei hervorgehoben worden, dass sich unterschiedliche Funktionsebenen ergäben.

Dem Anspruch 1 gemäß den Hilfsanträgen seien weitere Einschränkungen hinzugefügt worden, die sich nicht in

naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergäben. Insbesondere das die Stummschaltung der sich im Kraftfahrzeug befindlichen, einen Geräuschpegel erzeugenden Komforteinrichtungen bei Aktivierung der sprachgesteuerten Mittel betreffende Merkmal sei in Kombination mit den übrigen, in ihrer Gesamtheit beanspruchten Merkmalen des Anspruchs 1 dem Stand der Technik nicht zu entnehmen.

Das Vorbringen der Beschwerdegegnerinnen, wonach diese Maßnahmen für den Fachmann naheliegend seien, entstammten einer unzulässigen rückschauenden Betrachtungsweise.

VI. Die Beschwerdegegnerinnen argumentierten im Wesentlichen wie folgt:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag ergebe sich durch eine einfache Zusammenschau der D1 mit der D5 bzw. D7. Die in dem jeweiligen Anspruch 1 gemäß den Hilfsanträgen aufgenommenen Merkmale seien für sich aus den zitierten Entgegenhaltungen bekannt. Insbesondere die D2 und D3 zeigten, dass die nunmehr beanspruchte Stummschaltung bei Aktivierung der sprachgesteuerten Mittel eine ganz normale und allgemein bekannte Weiterentwicklung bei derartigen Spracherkennungseinrichtungen darstelle. Die hinzugefügten Merkmale könnten daher keine erfinderische Tätigkeit begründen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 EPÜ sowie der Regel 64 EPÜ; sie ist zulässig.
2. *Hauptantrag; erfinderische Tätigkeit*

Die in der Anlage zur Ladung für die mündliche Verhandlung (Artikel 11 (1) VOBK) vertretene Ansicht der Kammer, wonach der nächstliegende Stand der Technik durch die Entgegenhaltung D6 wiedergegeben sei, wurde von der Beschwerdeführerin nicht in Frage gestellt.

Diese Schrift beschreibt eine Multifunktionseinrichtung zur Betätigung unterschiedlicher Stellglieder mehrerer Aggregate ("radio, climate, window, phone,...") eines Kraftfahrzeugs mit Mitteln zur sprachgesteuerten Betätigung ("microphone 11, microcomputer 12,...") und Mitteln zur manuellen Betätigung (Spalte 5, Zeilen 4 bis 44), wobei die sprachgesteuerten Mittel zur Auswahl der unterschiedlichen Funktionsebenen vorgesehen sind (Spalte 15, Zeilen 3 bis 38), und die Steuerung der der ausgewählten Funktionsebene zugeordneten Stellglieder über manuell betätigbare Mittel erfolgen kann, wobei die manuell betätigbaren Mittel eine in Abhängigkeit der ausgewählten Funktionsebene wechselnde Bedienanzeige aufweisen (Spalte 6, letzte Zeile bis Spalte 7, Zeile 30).

Wie von der Beschwerdeführerin vorgetragen, ist diese Multifunktionseinrichtung über Spracheingaben gesteuert. Eine manuelle Steuerung der Stellglieder über eine in Abhängigkeit der ausgewählten Funktionsebene wechselnde Bedienanzeige mit wechselnder Tastenbelegung (Softkeys)

ist jedoch als redundantes Steuerungsmittel parallel zur Sprachsteuerung ebenfalls vorhanden (Spalte 6, Zeile 68 bis Spalte 7, Zeile 30).

Hiervon unterscheidet sich somit die Einrichtung des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag dadurch, dass zum Zwecke der Betätigung der vorhandenen Stellglieder die sprachgesteuerten Mittel nur zur Auswahl der unterschiedlichen höheren Funktionsebenen vorgesehen sind und die Steuerung der der ausgewählten Funktionsebene zugeordneten Stellglieder nur über die manuellen Mittel erfolgt.

Aus dem obigen Unterschied lässt sich somit die technische Aufgabe herleiten, die bekannte Multifunktionseinrichtung in der Weise zu optimieren, dass ihre Bedienung vereinfacht wird und an die Art der zu regelnden Funktionen besser angepasst wird.

Bei der Entwicklung einer solchen Multifunktionseinrichtung stellt sich bekanntlich das Problem, dass wenn eine große Anzahl von Aggregaten gesteuert werden soll, der Benutzer des Kraftfahrzeugs sich einen Wortschatz an vielen Musterbefehlen merken muss. Bevor eine solche Einrichtung betriebsbereit wird, erfordert sie eine mehr oder weniger umfangreiche Schulung des Benutzers. Die Komplexität einer solcher Einrichtung hat einen direkten Einfluss auf das Fahrverhalten der das Kraftfahrzeug benutzenden Person und es besteht die Gefahr von Fehlbedienungen. Der Wunsch, die Anzahl der Sprachkommandos zu reduzieren und die Bedienung einer solchen Einrichtung zu rationalisieren, liegt somit auf der Hand. Es ist offensichtlich, dass bei einer solchen Optimierung der

Fachmann eine gewisse Gestaltungsfreiheit genießen sollte.

Die D5 hat diese Problematik schon erkannt. Sie beschreibt eine Multifunktionseinrichtung zur Betätigung unterschiedlicher Stellglieder mehrerer Aggregate (Seite 34, Zeilen 8-16) eines Kraftfahrzeugs mit Mitteln (Micro 2, speech recognizer) zur sprachgesteuerten Betätigung und Mitteln (switch 3) zur manuellen Betätigung. Sie geht von der Feststellung aus, dass für die Einstellung bestimmter Größen, insbesondere kontinuierlich einstellbarer Größen (vgl. D5, Seite 34, Zeilen 8-16: Fensterheber, Außenspiegeleinstellung, Radiolautstärke, Geschwindigkeitsregelung des Gebläses, Klimatemperatur, ...) die Eingabe von Sprachbefehlen sehr umständlich ist, weil sie unter Umständen die ständige Wiederholung desselben Sprachbefehls erfordert.

Zur Vereinfachung der Bedienung dieser bekannten Multifunktionseinrichtung schlägt die D5 vor, die Auswahl der Funktionsebene, die die einzustellende Größe ("Channel"- "Frequenzkanal" bzw. "Tuning"- "Sendereinstellung") umfasst, durch Spracheingabe durchzuführen und die nachfolgende Einstellung der Größe (Bedienfunktion) ausschließlich über die manuelle Eingabetaste 3 durchzuführen. Somit zeigt die D5 bereits im Ansatz eine Lösung, die das vermeintlich erfinderische Konzept der Erfindung (Auswahl der höheren Funktionsebenen ausschließlich über die sprachgesteuerten Mittel und Steuerung der der ausgewählten Funktionsebenen zugeordneten Stellglieder in der unteren Hierarchieebene ausschließlich über die manuell betätigbaren Mittel) vorwegnimmt.

Auch die D7 ist eine Veröffentlichung, die sich mit der Problematik der Bedienung derartiger Multifunktionseinrichtungen beschäftigt. Sie behandelt insbesondere den Einsatz von Spracheingaben in Kombination mit einer manuellen Bedienung (Seite 180) und untersucht inwieweit bestimmte Funktionsebenen bzw. Bedienfunktionen sich mit sprachgesteuerten und manuellen Mitteln steuern lassen. Auf der Seite 186 der D7 wird erwähnt, dass für die üblicherweise in einem Kraftfahrzeug vorhandenen, kontinuierlich zu regelnden Größen, wie z.B. Radio Lautstärke, sich eine manuelle Regelung empfiehlt, weil solche Funktionen sich nur sehr schwierig über verbale Befehle einstellen lassen. Hierzu wird im vorletzten Absatz der Seite 187 der D7 vorgeschlagen, die "Steuerung über Benennung der gewünschten Funktion (Spracheingabe) in Kombination mit manueller Regelung kontinuierlicher Einstellungen" durchzuführen.

Dass diese kontinuierlich zu regelnden Größen zu den unteren Bedienebenen gehören, die erst nach der Vorauswahl einer Funktionsebene (die Auswahl der Funktionsebene der Stellglieder der zu regelnden Größe des betroffenen Aggregats) bedient werden können, ist einleuchtend. Zur Bedienung einer solchen Einrichtung wird auf der Seite 235 der D7 angeregt zu überprüfen, ob eine "Kombination aus Spracheingabe und einer zentral zu bedienenden Softkey-Lösung sinnvoll sein" könnte.

Nach Ansicht der Kammer, wenn die Anzahl der Sprachkommandos reduziert und die Bedienung der aus D6 bekannten Multifunktionseinrichtung rationalisiert werden soll, lag es aufgrund dieser Anregung für die Regelung typischerweise in einem Kraftfahrzeug

vorhandener, kontinuierlich einstellbarer Stellglieder (vgl. D6, Figur 13, "climate cooler- warmer", "tune", "balance", "volume", "window",...) nahe, auf die Wirksamkeit einer zusätzlichen und offensichtlich überflüssigen Spracheingabe für die Steuerung der durch ein entsprechendes vorangegangenes verbales Kommando ausgewählten, zu einer unteren Bedienebene gruppierten, kontinuierlich einstellbaren Stellglieder zu verzichten und diese Stellglieder direkt über die bereits in der wechselnden Bedienanzeige dargestellten manuellen Mittel zu betätigen (vgl. Figur 13 und 19 der D6). Eine solche Einrichtung würde dann dem Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrages entsprechen.

3. *Hilfsanträge; erfinderische Tätigkeit*

Die im Hilfsantrag 3 aufgenommenen Merkmale, dass Mittel zur Aktivierung und Deaktivierung der sprachgesteuerten Mittel vorhanden sind, wobei die Mittel zur Aktivierung der sprachgesteuerten Mittel bei Aktivierung die im Kraftfahrzeug befindlichen, einen Geräuschpegel erzeugenden Komforteinrichtungen stumm schaltet, sind für sich aus der D3 (Zusammenfassung) sowie der D2 (Seite 1, Zeile 11 bis Seite 2, Zeile 24) bekannt. Die Integration einer solchen Stummschaltung in die aus der D5 oder D6 bekannten, mit Mittel zur Aktivierung der sprachgesteuerten Mittel (D5: Schalter 3; D6: "push to talk switch" 20) versehenen Spracherkennungseinrichtung stellt bei solchen Spracherkennungseinrichtungen eine naheliegende Maßnahme dar.

Das im Hilfsantrag 4 aufgenommene Merkmal, dass die sprachgesteuerten Mittel nach Auswahl der Funktionsebene automatisch abschaltbar ausgebildet sind, ist aus der D5

sowie der D6 bekannt. Das im Hilfsantrag 5 aufgenommene Merkmal, dass Mittel zur Anzeige der ausgewählten Funktionsebene vorgesehen sind, ist aus der D6 bekannt (vgl. Figur 19: display). Die hinzugefügten Merkmale können daher keine erfinderische Tätigkeit begründen.

4. Die Kammer kommt somit zu dem Schluss, dass der jeweilige Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag, bzw. gemäß sämtlichen Hilfsanträgen nicht patentfähig ist.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane