

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 24. Juli 2009**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0882/07 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 01104081.3

**Veröffentlichungsnummer:** 1160160

**IPC:** B64D 11/00

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Vorrichtung zur Steuerung und Überwachung von Flugzeug-  
Kabinensystemen

**Anmelder:**

Airbus Deutschland GmbH

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

-

**Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):**

EPÜ Art. 56

**Schlagwort:**

"Erfinderische Tätigkeit (nein)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0882/07 - 3.2.01

**ENTSCHEIDUNG**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 24. Juli 2009

**Beschwerdeführer:** Airbus Deutschland GmbH  
Kreetslag 10  
D-21129 Hamburg (DE)

**Vertreter:** Habenicht, Wieland  
Patentanwalt  
Nymphenburger Strasse 79  
D-80636 München (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Prüfungsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 29. Dezember 2006 zur Post gegeben wurde und mit der die europäische Patentanmeldung Nr. 01104081.3 aufgrund des Artikels 97 (1) EPÜ 1973 zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** C. Narcisi  
G. Weiss

## Sachverhalt und Anträge

- I. Die europäische Patentanmeldung Nr. 01 104 081.3 wurde mit der am 29. Dezember 2006 zur Post gegebenen Entscheidung der Prüfungsabteilung zurückgewiesen. Dagegen wurde am 8. März 2007 von der Anmelderin Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 8. Mai 2007 eingereicht.
- II. Es wurde am 24. Juli 2009 mündlich verhandelt. Die Beschwerdeführerin beantragte die Zurückweisungsentscheidung aufzuheben und ein Patent auf der Basis der mit Schreiben vom 24. Juni 2009 eingereichten unabhängigen Ansprüche 1 und 15 zu erteilen.

Der Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Vorrichtung zum Steuern und überwachen von Flugzeug-Kabinensystemen, vorzugsweise von Informations-, Audio-, Beleuchtungs-, Tür-, Wasser-, oder Abwassersystemen, über Systemmenüs(11-17), mit einer Bedieneroberfläche für ein Flugbegleiter-Bedienungsgerät, die einen Flüssigkristall-Bildschirm mit einer oberflächen-sensitiven Eingabevorrichtung umfasst, wobei der Flüssigkristall-Bildschirm der Bedieneroberfläche ein Basislayout (1) aufweist mit - einer Anzeigefläche (2) zum Darstellen eines Hauptmenüs (10) mit mehreren Flugzeugsymbolen (112, 125, 131, 141, 161), welche Informationen der Kabinensysteme enthalten, oder eines der Systemmenüs (11-17) und - als Tastschalter ausgebildeten System- und Funktionssymbolen (3), wobei der Aufruf eines der

Systemmenüs (11-17) durch Betätigen auf der oberflächensensitiven Eingabevorrichtung entweder eines zugeordneten Flugzeugsymbols (112, 125, 131, 141, 161) des Hauptmenüs (10) oder eines zugeordneten Tastschalters (3) des Basislayout (1) erfolgt."

- III. Die Beschwerdeführerin legte dar, dass das Basislayout der Bedieneroberfläche einen Bildschirm mit Abtast-Bildschirm-Technologie aufweise und gemäß einem wesentlichen Aspekt der Erfindung dieser verschiedene Teile besitze, nämlich eine Anzeigefläche, als Tastschalter ausgebildete Systems- und Funktionssymbole und eine Kopfzeile zur Bezeichnung des jeweils aktivierten Menüs, wie in der Figur 1 gezeigt. Figur 2 zeige die Menüstruktur mit dem Hauptmenü und den verschiedenen Systemmenüs und Figur 4 zeige verschiedene als Flugzeugsymbole dargestellte Systemmenüs, die jeweils einem Kabinensystem entsprächen. Wie im Anspruch 1 angegeben, könne entweder durch Berühren eines Tastschalters oder des entsprechenden Flugzeugsymbols vom Hauptmenü aus ein Systemmenü abgerufen werden. Somit sei das Abrufen eines Systemmenüs direkt durch Berühren des entsprechenden Tastschalters auch von einem anderen Systemmenü ausgehend möglich. Der Stand der Technik D6 (DE-C1-35 14 438) zeige in den Figuren 3 oder 8 eine Vorrichtung, bei der nach dem Abrufen eines Systemmenüs ein anderes Systemmenü lediglich nach der Rückkehr in das Hauptmenü mittels des Tastschalters 25 aufgerufen werden könne. Ähnliches gelte auch für die im Dokument D1 (DE-A1-195 46 831) gezeigte Vorrichtung, bei der nach dem Abrufen eines Systemmenüs durch Drücken auf eines der Funktionssymbole 9 (D1, Figur 2), die auf dem eine Abtast-Bildschirm-Technologie aufweisenden Bildschirm dargestellt seien, auch keine Möglichkeit gegeben sei,

direkt von einem Systemmenü in ein anderes Systemmenü überzugehen. Die weiteren Dokumente D4 (FR-A-2 570 037) bzw. D5 (EP-A-993 995) zeigten zwar Tastschalter, die als Touch-Screen-Tastschalter bzw. als Hardware-Tastschalter permanent ein Wechsel von einem Systemmenü in ein anderes Systemmenü ermöglichten, jedoch würden diese Dokumente, genauso wie D1 und D6, auch keine Funktionssymbole offenbaren, die auch eine Information zum aktuellen Status des korrespondierenden Systems enthalten, wie im Anspruch 1 angegeben sei. Auch bestעה für den Fachmann ausgehend von den in D1 oder D6 offenbarten Vorrichtungen, die prinzipiell bei Bedarf auch in einem Flugzeugsystem eingesetzt werden könnten, keinen Grund den weiteren Stand der Technik D4 oder D5 in Betracht zu ziehen, weil die dort gezeigten Vorrichtungen im Vergleich zu D1 oder D6 bezüglich der Abrufweise der Systemmenüs auf völlig unterschiedliche Konzepte basierten. Zudem, wie bereits ausgeführt, würde selbst eine Kombination von D1 oder D6 mit D4 oder D5 nicht zum beanspruchten Gegenstand führen. Folglich weise der Gegenstand des Anspruchs 1 wesentliche Vorteile gegenüber dem Stand der Technik auf und beruhe auf einer erfinderischen Tätigkeit.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Die Dokumente D1 und D6 zeigen Vorrichtungen zum Steuern von Installationen in Gebäuden bzw. zur Steuerung von mehreren in einem Fahrzeug eingebauten Zusatzgeräten. Diese aus unterschiedlichen Bereichen der Technik stammende Vorrichtungen können prinzipiell, wie von der

Beschwerdeführerin eingeräumt, auch zur Steuerung von Flugzeugkabinensysteme eingesetzt werden, und können für den Fachmann als Ausgangspunkt für die vorliegende Erfindung betrachtet werden. Beide Vorrichtungen, die einen oberflächen-sensitiven Bildschirm aufweisen (siehe D1; Figur 2, Spalte 2, Zeilen 39-41; D6, Figur 8, Spalte 8, Zeilen 5-10), sind mit einem Hauptmenü oder Grundmenü versehen, das mehrere Felder auf dem Bildschirm anzeigt (D1, Figur 2, Bezugszeichen 9, Spalte 2, Zeilen 46-55; D6, Figur 8, Bezugszeichen 61-70, Spalte 8, Zeilen 11-20), die gleichzeitig als Tastschalter in der Form von Berührungstasten dienen, die das Abrufen verschiedener Systemmenüs ermöglichen. Diese Tastschalter können entsprechend dem spezifischen technischen Anwendungsbereich dargestellt sein und enthalten insbesondere eine als Funktionssymbol (vgl. D6, Figur 8, Positionen 61 bis 65) oder als Wort geartete Information (vgl. D1, Figur 2, Position 9) zum jeweiligen Systemmenü. Die entsprechenden Tastschalter des Gegenstands des Anspruchs 1 werden dort zwar als "Flugzeugsymbole" definiert, die Beschwerdeführerin hat aber ausdrücklich eingeräumt, dass die Wahl einer bestimmten Kontur für die Tastschalter-Felder nicht als technischer Unterschied gegenüber den Vorrichtungen gemäß D1 bzw. D6 zu werten ist. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass in Figur 2 der vorliegenden Anmeldung die Tastschalter als einfache beschriftete Vierecke dargestellt sind. Der wesentliche Unterschied zum Stand der Technik gemäß D1 bzw. D6 besteht somit darin, dass die Tastschalter gemäß D1 oder D6 nicht permanent auf dem Bildschirm vorhanden und nach dem Abrufen des jeweiligen Systemmenüs nicht mehr angezeigt sind. Das Abrufen eines anderen Systemmenüs kann demzufolge lediglich nach

erneutem Aufruf des Hauptmenüs erfolgen. Es ist unmittelbar zu erkennen, dass dies für den Benutzer ein umständlicher Zwischenschritt darstellt, besonders bei ständigem und wiederholtem Abruf unterschiedlicher Systemmenüs, und somit ein alternativer Weg notwendig ist, der diesen Zwischenschritt vermeidet. Die Dokumente D4 und D5 zeigen, wie man auf einfache Art und Weise dieses Problem behebt oder umgeht, indem permanent auf dem Bildschirm angezeigte Berührungstasten (D4, Fig. 5, Bezugszeichen 16-19; Beschreibung, Seite 5, Absatz 2) bzw. unterhalb der Bildschirmfläche angeordnete Hardware-Tasten (D5, Fig. 2) es ständig ermöglichen, vom jeweiligen Systemmenü aus ein unterschiedliches Systemmenü aufzurufen. Das Vorsehen einer solchen Maßnahme ist somit für den von D1 oder D6 ausgehenden Fachmann naheliegend. Dabei ist es weiterhin auch selbstverständlich, dass sich zur Ausbildung der Bildschirmfläche mehrere aus dem Stand der Technik bekannte Technologien anbieten, unter anderem auch die Flüssigkristalltechnik (siehe z.B. D3 (US-A-4 720 781), D7 (US-A-5 896 129)). Insgesamt beruht also aus den genannten Gründen der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ 1973).

3. Zu den Ausführungen der Beschwerdeführerin ist noch folgendes festzustellen. Der Wortlaut des Anspruchs 1 gibt nicht an, ob es sich bei der in den Flugzeugsymbolen im Hauptmenü angezeigte Information um eine Information zum aktuellen Status eines Flugzeugsystems handelt. Dies ist jedenfalls in dem hierzu korrespondierenden Teil der Beschreibung (veröffentlichte Anmeldung, Absatz [0016]) auch nicht offenbart, da dort mit Bezug auf Figur 5 nicht das Hauptmenü mit den jeweiligen Flugzeugsymbolen sondern

lediglich ein Systemmenü mit den unterschiedlichen Funktionen und Einstellungsmöglichkeiten im Detail dargestellt und beschrieben wird.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

D. Sauter

S. Crane