

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 13. Februar 2007**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1363/04 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 99120962.8

**Veröffentlichungsnummer:** 1013507

**IPC:** B60R 16/02

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Multifunktionales Bedienelement für Kraftfahrzeuge

**Anmelder:**

Volkswagen Aktiengesellschaft

**Einsprechender:**

-

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 56

**Schlagwort:**

"Erfinderische Tätigkeit (nein)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 1363/04 - 3.2.01

**ENTSCHEIDUNG**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 13. Februar 2007Error! Reference source not found.

**Beschwerdeführer:** Volkswagen Aktiengesellschaft  
D-38436 Wolfsburg (DE)

**Vertreter:** Effert, Bressel und Kollegen  
Radickestraße 48  
D-12489 Berlin (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Prüfungsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 27. August 2004 zur Post gegeben wurde und mit der die europäische Patentanmeldung Nr. 99120962.8 aufgrund des Artikels 97 (1) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** P. L. P. Weber  
S. Hoffmann

## Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Prüfungsabteilung vom 27. August 2004, die Anmeldung mit Anmeldenummer 99120962.8 wegen mangelnder erfinderischer Tätigkeit des Gegenstandes gemäß Anspruch 1 gegenüber der D2: EP-A-0366132 zurückzuweisen.

Die Beschwerde wurde am 26. Oktober 2004 eingereicht und die Beschwerdegebühr am selben Tag bezahlt. Die Beschwerdebegründung wurde am 9. November 2004 eingereicht.

- II. Der am 6. Dezember 2002 eingereichte und noch gültige Anspruch 1 lautet wie folgt:

"Multifunktionale Bedieneinrichtung für Kraftfahrzeuge mit einer alphanumerischen Eingabe- und Anzeigeeinheit, wobei die Eingabeeinheit ein zumindest drehbetätigbares Bedienelement aufweist, über welches auf der Anzeigeeinheit dargestellte alphanumerische Zeichen oder Signale auswähl- und zu einer Zeichen- oder Funktionsgruppe zusammenstellbar sind, dadurch gekennzeichnet, dass zur Aufhebung des jeweils zuletzt ausgewählten oder an letzter Stelle stehenden Zeichens ein Korrekturelement (40) in Form einer separaten Löschtaste vorgesehen ist."

- III. Die wesentlichen Argumente der Beschwerdeführerin können wie folgt zusammengefasst werden:

Die Entscheidung der Prüfungsabteilung beruhe auf einer unzulässigen ex-post-Betrachtung, so dass die

Schlussfolgerungen der Prüfungsabteilung unzutreffend seien.

Die D2 offenbare ein einziges Bedienelement für eine Multifunktions-Bedieneinrichtung in einem Kraftfahrzeug, durch das neben der Eingabefunktion der alphanumerischen Zeichen oder Signale auch eine Korrekturfunktion durchgeführt werden könne. Dabei offenbare die D2 zwei Alternativen, entweder könne ein Korrekturzeichen eingegeben und ausgewählt werden oder die axiale Bewegung des Dreh-Drückgebers entgegen der Enter-Funktion zur Löschung benutzt werden.

Der Unterschied zwischen der Erfindung gemäß Anspruch 1 und der D2 sei somit, dass zur Aufhebung des jeweils zuletzt ausgewählten oder an letzter Stelle stehenden Zeichens ein Korrekturlement (40) in Form einer separaten Löschtaste vorgesehen sei.

Wenn die Prüfungsabteilung behaupte, dass der Fachmann die von ihm aus Geräten des täglichen Lebens, wie Computertastaturen, Mobilfunktelefonen oder Fernbedienungen, bekannte separate Löschtaste ohne Weiteres in einer Bedieneinrichtung gemäß D2 anwenden würde, um eine vereinfachte Fehlerkorrektur vorzusehen, so übersehe sie die Unterschiede im Anwendungsgebiet, die eine naheliegende Übertragung gerade ausschließen.

Bei den genannten bekannten Bedieneinrichtungen konzentriere sich der Benutzer auf die Eingabe, wogegen der Benutzer eines Fahrzeuges sich primär auf das Fahren konzentriere. Daher habe er keine Zeit ein Bedienelement zu suchen.

Dieses Problem werde in der Bedieneinrichtung gemäß D2 mit dem Vorsehen von einem einzigen Dreh-Drückgeber als Bedienelement gelöst. Der Benutzer dieser Bedieneinrichtung könne die gewünschte Funktion inklusive der Korrekturfunktion mittels dieses einzigen Dreh-Drückgebers realisieren.

Ausgehend von der D2 sei es für den Fachmann gerade nicht naheliegend, sich eine Aufgabe zu stellen, die dem in der D2 ausdrücklich beschriebene Ziel widersprechen würde. Durch die Lehre der D2 sollen separate Bedienelemente gerade vermieden werden, die eine optische Hinwendung des Benutzers zu den Bedienelementen erforderlich machen würden.

Daher seien die Ausführungen der Prüfungsabteilung irreführend.

Die Erfindung bestehe gerade darin zu erkennen, dass die Lösung der D2, alle Bedienfunktionen auf einen einzigen Drehschalter zu konzentrieren, nicht das Optimum sei für den Benutzer, und für eine benutzerfreundliche Führung der Bedieneinrichtung die Korrekturfunktion wieder aus dem Bedienelement herauszulösen und einer separaten Löschtaste zuzuordnen sei.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde erfüllt die Erfordernisse der Artikel 106 bis 108 und der Regeln 1 und 64 EPÜ und ist daher zulässig.

2. Die D2 offenbart eine multifunktionale Bedieneinrichtung für Kraftfahrzeuge mit einem Bildschirm 4 und einem Drehschalter 1. Dieser Drehschalter besitzt für definierte Drehwinkel Raststellungen.

Mit Hilfe des Drehschalters 1 ist es möglich, verschiedenen Funktionsgruppen zugeordneten Funktionen für eine entsprechende Einrichtung eines Kraftfahrzeugs, wie Autotelefon, Navigationssystem, etc... auszuwählen. Die Auswahl des zugehörigen Menüs geschieht dadurch, dass ein Cursor auf das der Funktion entsprechende Feld eines Bildschirms gebracht wird und der Drehschalter kurz gedrückt wird, was einer Enter-Funktion gleichkommt. Je nach gewählter Funktion und Funktionsebene kann eine alphanumerische Eingabe oder Signalauswahl vorgenommen werden.

Der Oberbegriff des Anspruchs 1 ist daher aus der D2 bekannt.

3. Die Multifunktions-Bedieneinheit gemäß Anspruch 1 weist zur Aufhebung des jeweils zuletzt ausgewählten oder an letzter Stelle stehenden Zeichens ein Korrekturelement (40) in Form einer separaten Löschtaste auf.
4. Wird eine solche separate Löschtaste bei der Multifunktions-Bedieneinheit gemäß D2 eingesetzt, so wird die Durchführung der Korrektur eindeutig erleichtert.

In der Multifunktions-Bedieneinheit gemäß D2 muss zur Korrektur von Falscheingaben der Cursor mittels des Drehschalters auf ein entsprechendes Zusatzfeld des Bildschirms geführt werden, wobei dann durch kurzes

Drücken des Drehschalters (Enter-Funktion) die zuletzt vorgenommene Auswahl annulliert wird.

Ein solcher Korrekturvorgang hat den offensichtlichen Nachteil, dass auf jeder Bildebene ein zusätzliches Korrekturfeld vorgesehen werden muss, und dass der Fahrer dieses Korrekturfeld auf dem Bildschirm suchen bzw. erkennen muss.

Bei einem nicht ausführlich beschriebenen alternativen Ausführungsbeispiel in der D2, soll ein Ziehen des Drehschalters eine Korrektur auslösen, siehe Spalte 4, Zeile 3 bis 11.

Diese Alternative hat den Nachteil, dass der Drehschalter entsprechend gestaltet werden muss, d.h. mit einer normalen Mittelposition und zwei Nebenpositionen, die der Fahrer beim Fahren klar unterscheiden können muss. Hinzu kommt, dass bei Betätigung des Drehschalters in einem Fahrzeug, das sich bewegt, die Gefahr eines ungewollten Ziehens, bzw. eines ungewollten Ziehens und Drehens, und damit einer Fehlbedienung wahrscheinlich erscheint.

5. Eine separate Löschtaste stellt daher eine deutliche Erleichterung der Bedienung der Einrichtung dar. Folglich kann die objektive Aufgabe der gegenständlichen Erfindung darin gesehen werden, den Bedienungskomfort, insbesondere der Korrekturfunktion, einer Multifunktions-Bedienungseinrichtung in einem Kraftfahrzeug zu verbessern.
6. Der Fachmann kennt solche separaten Löschtasten aus dem alltäglichen Leben. In der Tat sind solche separaten

Löschtasten bei einer Vielzahl von Geräten des täglichen Gebrauchs vorhanden. Solche separaten Löschtasten finden sich zum Beispiel bei Computertastaturen, Taschenrechnern, mobilen Telefonen oder Fernbedienungen.

Die Kammer kann daher keine erfinderische Tätigkeit darin sehen, eine solche separate Löschtaste auch bei einer Multifunktions-Bedieneinrichtung in einem Fahrzeug einzusetzen, zumal die Vorteile davon offensichtlich sind. Der Drehschalter ist einfacher herzustellen und die Bedienung der Einrichtung weniger fehleranfällig, ohne dass dabei auf die Vorteile eines Drehschalters verzichtet werden muss.

Der Fachmann wird daher nach dem Erkennen der oben geschilderten Nachteile der Bedienungseinrichtung gemäß D2, die bei deren Benutzung, insbesondere bei jedem Korrekturvorgang zwangsläufig zum Erscheinen kommen, auf diese allgemein bekannte und verbreitete Lösung zurückgreifen, um diese Nachteile zu beheben, und dabei in naheliegender Weise zu dem beanspruchten Gegenstand gelangen.

7. Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung, dass die Hauptaufgabe eines Fahrers darin bestehe, das Fahrzeug zu führen, und der Fachmann daher nicht ohne Weiteres eine separate Löschtaste von den zitierten Geräten in eine Bedieneinrichtung eines Fahrzeugs übertragen hätte.

Die Kammer kann sich dieser Auffassung nicht anschließen.

Auch wenn die Benutzungsbedingungen in einem Fahrzeug wegen der Aufmerksamkeit, die der Fahrer dem Fahren schenken muss, zwar spezifisch erscheinen, wird das den

Fachmann nicht daran hindern, eine solche separate Löschtaste vorzusehen. Es sind nämlich zahlreiche Multifunktions-Bedienungseinrichtungen mit einer Vielzahl von Bedientasten oder -schaltern in Kraftfahrzeugen des Stands der Technik bekannt, so dass das Vorsehen von nur einem Drehschalter und nur einer separaten Löschtaste von dem Fachmann nicht als störend für den Fahrer betrachtet werden kann.

Eine solche separate Löschtaste fordert auch seitens des Fahrers keine zusätzliche Aufmerksamkeit, die ihn vom Führen des Fahrzeugs ablenken würde, da diese Taste in unmittelbarer Nähe des Drehschalters vorgesehen werden kann und somit durch Abtasten leicht erreichbar sein kann.

8. Die Beschwerdeführerin vertritt ferner die Auffassung, dass eine solche Vorgehensweise sich gegen die Lehre der D2 stelle.

Zwar ist es ein Ziel in der D2, auf die Mehrzahl der Bedienelementen in dem dort zitierten Stand der Technik, die viel Aufmerksamkeit und eine optische Hinwendung des Fahrers zur Bedieneinrichtung erfordern, verzichten zu können, doch bedeutet die Hinzufügung einer separaten Löschtaste in der Multifunktions-Bedienungseinrichtung in einem Kraftfahrzeug keinen Verzicht auf die wesentliche Lehre der D2, einen Drehschalter mit Raststellungen und Enter-Funktion durch Axialbewegung desselben zur Menü-Auswahl einzusetzen. Wie weiter oben schon erwähnt, erzwingt die separate Löschtaste auch keine zusätzliche optische Hinwendung.

Die Kammer kann folglich auch dieses Argument nicht gelten lassen.

**Entscheidungsformel**

**Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane