

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 20. März 2003

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0988/00 - 3.5.2

Anmeldenummer: 94924258.0

Veröffentlichungsnummer: 0708999

IPC: H02K 23/06

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Antriebsvorrichtung für ein verstellbares Fahrzeugteil

Patentinhaber:

WEBASTO KARROSSERIESYSTEME GmbH

Einsprechender:

ITT Automotive Europe GmbH
Siemens AG

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 123, 56

Schlagwort:

"Änderungen - Erweiterung (verneint)"
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:

T 1110/97, T 0020/81, T 0013/84

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0988/00 - 3.5.2

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.5.2
vom 20. März 2003

Beschwerdeführer: ITT Automotive Europe GmbH
(Einsprechender) Guerikestraße 7
D-60488 Frankfurt/Main (DE)

Vertreter: Dreiss, Fuhlendorf, Steimle & Becker
Patentanwälte
Postfach 10 37 62
D-70032 Stuttgart (DE)

Beschwerdeführer: Siemens AG
(Einsprechender) Postfach 22 16 34
D-80506 München (DE)

Vertreter: -

Beschwerdegegner: Webasto Karrosseriesysteme GmbH
(Patentinhaber) Kraillinger Straße 5
D-82131 Stockdorf (DE)

Vertreter: Schwan, Gerhard, Dipl. -Ing.
Schwan Schwan Schorer
Patentanwälte
Bauerstraße 22
D-80796 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 0 708 999 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 31. Juli 2000.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: W. J. L. Wheeler
Mitglieder: M. Ruggiu
P. Mühlens

Sachverhalt und Anträge

I. Beide Einsprechende haben gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 0 708 999 in geändertem Umfang Beschwerde eingelegt.

II. Die folgende Dokumente des Standes der Technik sind im Beschwerdeverfahren genannt worden:

D1: EP-A-0 538 495;

D2: DE-A-3 021 948;

D4: EP-A-0 477 933,

D5: DE-A-3 930 144; und

D6: DE-B-2 202 443.

Die Dokumente D4, D5 und D6 sind erst im Beschwerdeverfahren genannt worden.

Zur Erläuterung des Begriffs "Deckel" wurde auch auf Duden "Das große Wörterbuch der deutschen Sprache", Nachdruck 1977 in 6 Bänder, Band 2, Seite 496, hingewiesen.

III. Anspruch I in der von der Einspruchsabteilung genehmigten Fassung des Streitpatents lautet wie folgt, wobei die Teilung des Anspruchs in Merkmale A) bis H) durch die Kammer vorgenommen wurde:

A) "Antriebsvorrichtung für ein zwischen Endstellungen verstellbares Teil eines Fahrzeugs, insbesondere für den Deckel (10) eines Fahrzeugdaches,

B) mit einem Elektromotor (22), der über ein Untersetzungsgetriebe (23) mit einem auf einer Abtriebswelle (26) sitzenden Antriebsritzeln (20) verbunden ist, das seinerseits mit dem verstellbaren Teil in Antriebsverbindung steht,

C) sowie mit einer den Elektromotor steuernden, eine Schalteinrichtung (52) aufweisenden elektrischen Schaltungsanordnung (51) zum Stillsetzen des Elektromotors (22) in mindestens einer vorbestimmten Stellung des verstellbaren Teils,

dadurch gekennzeichnet, daß

D) das Untersetzungsgetriebe (23) und die elektrische Schaltungsanordnung (51) jeweils in einem gesonderten Getriebegehäuseteil (30) bzw. Elektrogehäuseteil (35,35') untergebracht sind,

E) die ihrerseits miteinander lösbar verbunden und

F) mittels eines gemeinsamen Gehäusedeckels (44,44') abdeckbar sind,

G) wobei das Getriebegehäuseteil (30) als Metalldruckgußteil und

H) das Elektrogehäuseteil (35,35') als Kunststoffspritzteil ausgebildet ist."

Die Ansprüche 2 bis 12 sind von dem Anspruch 1 abhängig.

IV. Eine mündliche Verhandlung fand am 20. März 2003 vor der Kammer statt.

Die Beschwerdeführer (Einsprechende) beantragten die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Der Beschwerdegegner (Patentinhaber) beantragte, die Beschwerden zurückzuweisen.

V. Die Beschwerdeführer brachten im wesentlichen folgendes vor:

Das in den geltenden Anspruch 1 des Streitpatents während des Einspruchsverfahrens aufgenommene Merkmal F) sei dem Patent nicht als isolierte Einzelmaßnahme zu entnehmen. Die Angabe in dem Streitpatent, daß der gemeinsame Gehäusedeckel zweckmäßig mit dem Getriebegehäuseteil und dem Elektrogehäuseteil verclipst werde, bedeute nicht, daß der gemeinsame Deckel auch unlösbar mit den Gehäuseteilen verbunden sein könnte. Anspruch 4 des Patents in der erteilten Fassung sah nur einen mit dem Getriebegehäuseteil und dem Elektrogehäuseteil lösbar verbundenen Deckel vor. Die Aufnahme des Merkmals F) in den Anspruch 1 führe also zu einer unzulässigen Erweiterung des Schutzbereichs, da dieses Merkmal Ausführungsformen umfasse, die ursprünglich nicht offenbart wurden. Außerdem gehe der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 über den Inhalt der Patentschrift hinaus, da Anspruch 1 ein Merkmal enthalte, das nur in engem funktionellem Zusammenhang mit nicht in den Anspruch aufgenommenen weiteren Merkmalen ursprünglich offenbart worden sei (vgl. Entscheidung T 1110/97).

Dokument D1 offenbare eine Antriebsvorrichtung, die sich vom Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 im wesentlichen nur durch das Merkmal F) unterscheide. Aus dem Streitpatent lasse sich nicht ableiten, daß dem Merkmal F) die Aufgabe zugrunde liege, ein Bindeglied zwischen den gesonderten Gehäuseteilen zu bilden, das die Verbindung der Gehäuseteile abstütze. Entsprechend den Entscheidungen T 20/81 und T 13/84 könne diese Aufgabe, die keine ausreichende Stütze in der Offenbarung finde, nicht in Betracht gezogen werden. Dem

Streitpatent sei nur die Aufgabe zu entnehmen, verschiedene Gehäuseteile in einfacher Weise abzudecken. Einen gemeinsamen Deckel für verschiedene Gehäuseteile zu verwenden, stelle eine triviale Lösung dieser Aufgabe dar, da der Fachmann eine Teilereduktion immer anstreben würde. Dokument D4 sei in das Verfahren aufzunehmen, da es *prima facie* von Relevanz sei und in dem Streitpatent selbst genannt sei. Merkmal F) sei für den Fachmann naheliegend im Hinblick auf Dokument D4, das einen gemeinsamen Deckel für zwei Gehäuseteile, nämlich eine Getriebeaufnahmekammer und eine Kammer zur Aufnahme einer Schaltungsanordnung, vorsehe.

Es sei auch möglich, von Dokument D4 als dem nächstliegenden Stand der Technik auszugehen. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ergebe sich dann in naheliegender Weise aus der Kombination der Lehren von D4 und D1.

Dokument D2 beschreibe in Verbindung mit Figuren 7 und 14 eine Antriebsvorrichtung mit den Merkmalen A) bis D) des Anspruchs 1. Nach diesem Stand der Technik seien das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil durch ein Steckergehäuse miteinander verbunden. Die Stecker dieses Steckergehäuses seien zwar mit der Schaltungsanordnung verlötet und das Steckergehäuse sei selbst mit einer Bürstenhalterplatte als ein zusammenhängendes Bauteil montiert; der geltende Anspruch 1 schließe aber nicht aus, daß die Getriebe- und Elektrogehäuseteile nur schwer voneinander zu lösen seien und eine gelötete Verbindung könne als lösbar betrachtet werden. Das Steckergehäuse könne also als gemeinsamer Verschluß, d. h. als gemeinsamer Gehäusedeckel angesehen werden, der Öffnungen in den voneinander lösbaren Getriebe- und Elektrogehäuseteilen verschließe. Das Getriebegehäuseteil werde nach D2 in einem Gußverfahren produziert und sei elektrisch leitend. D2 rege daher an, das Getriebegehäuseteil als

Metalldruckgußteil auszubilden. D2 gebe weiter an, daß das Steckergehäuse aus Kunststoff angespritzt sei. Es sei daher für den Fachmann naheliegend, auch das Elektrogehäuseteil als Kunststoffspritzteil auszubilden. Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 sei also schon durch Dokument D2 allein nahegelegt.

Figuren 17 und 18 der D2 zeigten ein Steckergehäuse mit Steckern, die mit Kontakten eines Parkstellungsschalters, d. h. einer Schalteinrichtung zum Stillsetzen des Elektromotors, verbunden seien. Somit bilde dieses Steckergehäuse ein Elektrogehäuseteil im Sinne des Streitpatents. Dieses Elektrogehäuseteil sei mit dem Getriebegehäuseteil lösbar, insbesondere durch Verclipsung, verbunden. Außerdem zeige Figur 18 der D2 einen Deckel, der das das Getriebe und die Schaltungsanordnung unterbringende Gehäuse verschließe. Es bestehe in dieser Hinsicht kein Unterschied zum Anspruch 1 des Streitpatents, der kein Gefäß sondern nur Gehäuseteile erwähne, die auch als Wandungen ausgebildet sein können, und nur verlange, daß der gemeinsame Deckel Gehäuseteile im breitesten Sinne abdecke. Die gleiche Funktion besitze der in Figur 18 von D2 gezeigte Deckel, der gleichzeitig Abdeckung für das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil ist.

Auch D5 zeige einen gemeinsamen Deckel für ein Getriebegehäuseteil und ein damit verbundenes getrenntes Elektrogehäuseteil.

Dokument D6 offenbare ein Elektrogehäuseteil, das von dem Deckel eines separaten, jedoch mit dem Elektrogehäuseteil verbundenen Getriebegehäuseteil teilweise mit abgedeckt wird.

VI. Der Beschwerdegegner argumentierte im wesentlichen wie folgt:

Das Streitpatent gebe an, daß das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil in einfacher Weise mittels eines gemeinsamen Deckels abgedeckt sein können. Die Verclipsung des gemeinsamen Deckels mit dem Getriebegehäuseteil und dem Elektrogehäuseteil werde im Patent als zweckmäßig bezeichnet und sei daher nur als optional zu betrachten, (siehe Spalte 2, Zeilen 53 bis 57 der Patentschrift).

Der gemeinsame Deckel gemäß der Erfindung decke nicht nur das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil ab, sondern bilde auch ein Bindeglied zwischen diesen Gehäuseteilen. Dieses Bindeglied stelle sozusagen eine Klammer dar, die gleichzeitig die Verbindung zwischen dem Getriebegehäuseteil und dem Elektrogehäuseteil verbessere. Es liege daher ein Kombinationseffekt vor, der zur Lösung der in Spalte 2, Zeilen 9 bis 15 der Patentschrift angegebenen Aufgabe der Erfindung beitrage. Diese Lösung sei dem Stand der Technik nicht zu entnehmen.

Dokument D1 zeige ein Getriebegehäuseteil und ein Elektrogehäuseteil, die zwar lösbar miteinander verbunden seien; jedes Gehäuseteil sei aber schon an und für sich abgedeckt und somit nicht durch einen gemeinsamen Deckel abdeckbar.

Dokument D4 offenbare lediglich ein einstückiges Gehäuse mit mehreren Kammern, die mittels eines Deckels verschlossen seien. Das Getriebe und die elektrische Schaltungsanordnung seien also dort in ein und demselben Gehäuse untergebracht. Dies stehe der erfindungsgemäßen Lösung entgegen, wonach das Untersetzungsgetriebe und die elektrische Schaltungsanordnung jeweils in einem gesonderten Gehäuseteil untergebracht seien, die

ihrerseits miteinander lösbar verbunden und in unterschiedlicher Weise - nämlich zum einen als Metallgußteil und zum anderen als Kunststoffspritzteil - ausgebildet seien. Die Kombination von D4 mit D1 beruhe daher auf einer unzulässigen rückschauenden Betrachtung.

In Dokument D2 sei nur die Ausführungsform nach Figur 13 relevant, weil nur in dieser Ausführungsform ein Getriebegehäuseteil mit einem Elektrogehäuseteil lösbar verbunden sei.

Das in Figur 14 von D2 gezeigte Elektrogehäuseteil sei von dem Steckergehäuse nicht lösbar, das mit einer Bürstenhalterplatte ein Bauteil bilde. Das Getriebegehäuseteil werde nicht durch das Steckergehäuse nach Außen verschlossen. Dafür sei ein gesonderter Deckel vorgesehen, der das Elektrogehäuseteil nicht abdeckt. Das Steckergehäuse sei also kein Verschluß und somit kein Deckel, sondern lediglich eine zwischen Getriebegehäuseteil und Elektrogehäuseteil angeordnete Wandung.

Das Steckergehäuse stelle auch kein Elektrogehäuseteil im Sinne des Streitpatents dar, weil keine elektrische Schaltungsanordnung darin untergebracht sei. Ferner sei in der Ausführungsform nach Figuren 17 und 18 von D2 die Schaltungsanordnung in dem Getriebegehäuseteil, also außerhalb des Steckergehäuses, untergebracht. In dieser Ausführungsform sei ein Deckel vorgesehen, der das Getriebegehäuseteil abdecke, nicht aber das Steckergehäuse, das in den Figuren 17 und 18 nach unten offen bleibe.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerden sind zulässig.
2. *Änderungen*
 - 2.1 Im Verfahren vor der ersten Instanz ist der Anspruch 1 des Streitpatents durch Hinzufügung des Merkmals F) geändert worden. Nach Auffassung der Kammer läßt sich dieses Merkmal aus der Beschreibung der dem Patent zugrundeliegenden Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung ableiten, die insbesondere auf Seite 3, dritter Absatz, den folgenden Passus enthält: "Das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil können in einfacher Weise mittels eines gemeinsamen Deckels abgedeckt sein, der zweckmäßig mit dem Getriebegehäuseteil und dem Elektrogehäuseteil verclipst wird". Hier wird angegeben, daß das Getriebe- und das Elektrogehäuseteil mittels eines gemeinsamen Deckels abgedeckt werden können, d. h. daß sie damit abdeckbar sind, und daß die Verclipsung des gemeinsamen Deckels mit den Gehäuseteilen zweckmäßig, also optional ist. Damit offenbart die Beschreibung in der ursprünglich eingereichten Fassung das Merkmal F), ohne jedoch zu fordern, daß der Deckel mit den Gehäuseteilen verclipst oder lösbar verbunden sein muß. Der vorliegende Fall unterscheidet sich somit vom Fall T 1110/97, wo ein Merkmal nur in Kombination mit weiteren Merkmalen und nicht isoliert offenbart worden war.

Die Kammer kommt daher zu dem Schluß, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinausgeht (Artikel 123 (2) EPÜ).
 - 2.2 Das Merkmals F) ist dem erteilten Anspruch 1 hinzugefügt worden. Deswegen kann der geltende Anspruch 1 keine Ausführungsform der Erfindung umfassen, die nicht schon

durch den Anspruch 1 in der erteilten Fassung geschützt war. Der Anspruch 1 ist also nicht in einer Weise geändert worden, daß der dadurch definierte Schutzbereich erweitert wird (Artikel 123 (3) EPÜ).

2.3 Die abhängigen Ansprüche und die Beschreibung des Streitpatents sind lediglich dem geänderten Wortlaut des Anspruchs 1 angepaßt worden.

2.4 Die Kammer kommt daher zu dem Schluß, daß das Streitpatent in der geltenden Fassung Artikel 123 EPÜ nicht verletzt.

3. *Erfinderische Tätigkeit*

3.1 Dokument D1 offenbart eine Antriebsvorrichtung mit den Merkmalen A) bis E) des Anspruchs 1. Figur 13 der D2 zeigt ebenfalls eine Antriebsvorrichtung mit diesen Merkmalen. In beiden Fällen sind die gesonderten Gehäuseteile, in denen jeweils das Untersetzungsgetriebe bzw. die Schaltungsanordnung untergebracht sind, nicht so gestaltet, daß sie mittels eines gemeinsamen Deckels abdeckbar wären. Nach Auffassung der Kammer ist es dem Fachmann aus dem Streitpatent ersichtlich, daß ein gemeinsamer Deckel nicht nur das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil auf einfache und kostensparende Weise abdeckt, sondern darüber hinaus auch die Verbindung dieser beiden gesonderten Gehäuseteile verbessert. Daher wird durch das Merkmal F) objektiv die Aufgabe gelöst, eine Möglichkeit anzubieten, die Verbindung der gesonderten Gehäuseteile auf einfache und kostensparende Weise zu verbessern. Eine solche Neuformulierung der Aufgabe ist nach der Entscheidung T 13/84 nicht ausgeschlossen, wenn wie im vorliegenden Fall die Aufgabe vom Fachmann unter Berücksichtigung des der Erfindung nächstliegenden Stands der Technik aus der Anmeldung in der eingereichten Fassung abgeleitet werden kann. Im Unterschied zum Fall T 20/81 sind nach

Auffassung der Kammer die Vorteile, auf die sich der Beschwerdegegner beruft, für den Fachmann ersichtlich und somit im vorliegenden Fall hinreichend belegt.

- 3.2 Dokument D4 offenbart eine Antriebsvorrichtung mit den Merkmalen A) bis D), wobei das Getriebe und die Schaltungsanordnung jeweils in gesonderten Kammern eines einstückigen Gehäuses untergebracht sind. Weil das Gehäuse aus einem Stück besteht, bietet die Antriebsvorrichtung nach D4 keine Lösung der erfindungsgemäßen Aufgabe. Ohne unzulässige rückschauende Betrachtung kann also aus D4 nicht die Lehre abgeleitet werden, die Verbindung von zwei gesonderten, lösbar miteinander verbundenen Gehäuseteile mittels eines gemeinsamen Deckels zu verbessern.
- 3.3 Geht man von D4 als nächstliegendem Stand der Technik aus, so würde der Fachmann aus Dokument D1 oder D2 keinen Hinweis bekommen, lösbar miteinander verbundene Getriebe- und Elektrogehäuseteile so zu konfigurieren, daß sie mittels eines gemeinsamen Deckels abdeckbar sind.
- 3.4 Die Antriebsvorrichtung nach den Figuren 7 und 14 von D2 enthält eine Schaltungsanordnung, die zur sicheren Kontaktgabe und festen Halterung mit Steckern eines am Getriebegehäuseteil angebrachten Steckergehäuses verlötet ist. Eine einstückig mit einem der Steckern ausgebildete Schleiffeder ist ihrerseits über einen Nietzapfen am Getriebegehäuseteil befestigt. Bei der Montage wird zuerst die Schaltungsanordnung an den Steckern des Steckergehäuse befestigt und erst dann wird ein Elektrogehäuseteil über das Steckergehäuse und die Schaltungsanordnung geschoben. Nach Auffassung der Kammer ist daher diese Schaltungsanordnung nicht in einem gesonderten Elektrogehäuseteil untergebracht, das im Sinne der Erfindung lösbar mit dem Getriebegehäuseteil verbunden ist. Dazu kommt, daß bei der

Montage das Getriebegehäuseteil zugänglich sein muß, um die Schleiffeder daran zu befestigen. Das Steckergehäuse verschließt also das Getriebegehäuseteil nicht und stellt somit keinen Deckel des Getriebegehäuseteils dar. In der Tat ist in D2 ein gesonderter Deckel für das Getriebegehäuseteil vorgesehen. Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents kann daher nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik nach Figuren 7 und 14 von D2 abgeleitet werden.

- 3.5 Gemäß Merkmal D) des Anspruchs 1 des Streitpatents müssen das Getriebegehäuseteil und das Elektrogehäuseteil so gestaltet sein, daß das Untersetzungsgetriebe und die elektrische Schaltungsanordnung darin untergebracht werden können. Dagegen ist die auf den Figuren 17 und 18 von D2 gezeigte Schaltungsanordnung in dem Getriebegehäuseteil selbst untergebracht, und nicht in einem gesonderten, lösbar damit verbundenen Elektrogehäuseteil. Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents kann daher nicht in naheliegender Weise aus diesem Stand der Technik abgeleitet werden.
- 3.6 In Dokument D5 ist eine Antriebsvorrichtung mit einem Getriebegehäuseteil offenbart, wobei eine Schaltungsanordnung in einer Tasche des Getriebegehäuseteils angeordnet ist. Dokument D5 vermag daher nicht über die Lehre von Dokument D4 in die Richtung der vorliegenden Erfindung hinauszugehen.
- 3.7 Dokument D6 sieht eine Antriebsvorrichtung mit einer Schaltungsanordnung vor, dessen Anschlußkontakte fest mit in einem Getriebegehäuseteil untergebrachten Anschlußleitungen des Motors verbunden, z. B. verlötet sind. Dokument D6 kommt daher der vorliegenden Erfindung nicht näher als die Ausführungsform nach Figuren 7 und 14 von D2.

- 3.8 Die Kammer ist daher zu dem Schluß gekommen, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 sich für den Fachmann nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt. Die in Anspruch 1 definierte Erfindung gilt daher als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend (Artikel 56 EPÜ).
- 3.9 Die Gegenstände der Ansprüche 2 bis 12 gelten auch als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend, da diese Ansprüche von dem Anspruch 1 abhängig sind.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerden werden zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

D. Sauter

W. J. L. Wheeler