

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 5. Mai 2010**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0639/08 - 3.2.01

Anmeldenummer: 02011918.6

Veröffentlichungsnummer: 1262333

IPC: B60B 3/04

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Fahrzeugrad, insbesondere für Personenkraftwagen

Patentinhaberin:

Hayes Lemmerz Holding GmbH

Einsprechende:

Einsprechende 01: Kronprinz GmbH

Einsprechende 02: Volkswagen Aktiengesellschaft

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

VOBK Art. 13(3)

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):

EPÜ Art. 54, 56

Schlagwort:

"Verspätet vorgelegtes Dokument (nicht zugelassen)"

"Neuheit (ja)"

"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0639/08 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 5. Mai 2010

Beschwerdeführerin 03: Hayes Lemmerz Holding GmbH
(Patentinhaberin) Ladestrasse
D-53639 Königswinter (DE)

Vertreter: Althaus, Arndt
Patentanwälte
Buschhoff Hennicke Althaus
Postfach 19 04 08
D-50501 Köln (DE)

Beschwerdeführerin 01: Kronprinz GmbH
(Einsprechende 01) Weyerstr. 112-114
D-42697 Solingen (DE)

Vertreter: Meissner, Peter E.
Meissner & Meissner
Patentanwaltsbüro
Postfach 33 01 30
D-14171 Berlin (DE)

Beschwerdeführerin 02: Volkswagen Aktiengesellschaft
(Einsprechende 02) D-38436 Wolfsburg (DE)

Vertreter: -

Angefochtene Entscheidung: Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 1262333 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 7. Februar 2008.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: H. Geuss
S. Hoffmann

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerden richten sich gegen die am 7. Februar 2008 zur Post gegebene Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 1 262 333 in geändertem Umfang. Gegen diese Entscheidung haben sowohl die Einsprechende 01 (Beschwerdeführerin 01) und die Einsprechende 02 (Beschwerdeführerin 02), als auch die Patentinhaberin (Beschwerdeführerin 03) Beschwerde eingelegt. Die Beschwerden sind am 27. März 2008 und am 10. April 2008 eingegangen; mit dem Eingang wurden jeweils die Beschwerdegebühren bezahlt. Die Beschwerdebegründungen sind jeweils am 26. Mai 2008, 2. Juni 2008 bzw. am 13. Juni 2008 eingegangen. Am 25. August 2009 hat die Einsprechende 02 ihren Einspruch und ihre Beschwerde zurückgenommen.
- II. Vor allem folgende im Verfahren befindlichen Dokumente sind für die Entscheidung von Bedeutung:
- Zeichnung Radschüssel 5Jx14 H2, 571 3A, Fa. Kronprinz, 476 1301, 15. Dezember 1966 (**E4**)
 - US-A-6 042 194 (**D1**)
 - Räderkatalog Kronprinz, Solingen, Ausgabe Nr. 49, September 1975, Deckblatt und Seiten 8 und 9 (**E1**)
- III. Der angegriffene, erteilte Anspruch 1 hat den folgenden Wortlaut. (Einfügungen der fettgedruckten Merkmalsbezeichnungen in eckigen Klammern durch die Kammer; die Kammer hat damit die im Einspruchsverfahren verwendete Gliederung der Merkmale übernommen, vgl. Entscheidung der Einspruchsabteilung, Seite 5 unten):

Fahrzeugrad, insbesondere für Personenkraftwagen, mit einem Felgenhörner (2,6), Felgenschultern (3,5) und Felgenbett (4) umfassenden Felgenteil (1) zur Aufnahme eines Reifens [**Merkmal a**]],
und einem an dem Felgenteil (1) angeschlossenen, aus einer einstückigen Metallblechplatte durch Umformen und Schneiden gebildeten Schüsselteil (20) [**Merkmal b**]],
der einen Bolzenlöcher (24) für Radschrauben und ein Mittenloch (25) für die Fahrzeugnabe aufweisenden Zentralteil (23) [**Merkmal c**]]
und mehrere Speichenanordnungen (22) für die Kraftübertragung zwischen Fahrzeugnabe und Felgenteil (1) umfasst [**Merkmal d**]],
wobei jede Speichenanordnung (22) von zwei sich im wesentlichen radial vom Zentralteil (23) aus erstreckenden Speichenstreben gebildet ist [**Merkmal e**]]),
und die äusseren Speichenstrebenenden der Speichenstreben einer Speichenanordnung über eine Querstrebe miteinander verbunden sind [**Merkmal f**]],
dadurch gekennzeichnet, dass die Querstreben in einen konzentrisch umlaufenden, im wesentlichen parallel zur Radachse ausgerichteten und sämtliche Speichenstrebenenden miteinander verbindenden ringförmigen Schüsselrand (21;121) integriert sind, der einstückig aus dem Metallblech ausgebildet ist [**Merkmal g**]],
das Anschlussstück für den Anschluss an dem Felgenteil (1) bildet [**Merkmal h**]]
und jeweils zusammen mit zwei Speichenstreben (27A,27B; 127A,127B) benachbarter Speichenanordnungen großflächige Öffnungen bzw. Lüftungslöcher (26;126) im Schüsselteil (20;120) begrenzt [**Merkmal i**]].

IV. Am 5. Mai 2010 fand eine mündliche Verhandlung statt. Die Patentinhaberin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung. Die verbleibende Einsprechende (Einsprechende 01, Beschwerdeführerin 01) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

V. Die Patentinhaberin argumentiert im Wesentlichen wie folgt:

Das Dokument US DES.261,502, eingereicht mit dem Schriftsatz vom 1. April 2010 dürfe nicht in das Verfahren zugelassen werden, da es verspätet vorgelegt worden sei. Es sei weiterhin nicht relevant, da schon augenscheinlich wesentliche Merkmale des Anspruchs 1 fehlten; so handle es sich hierbei nicht um ein Speichenrad, auch könne der Verlauf des Schüsselrandes nicht aus den vorliegenden Figuren erkannt werden. Ebenfalls würde dieses Dokument keine Speichenanordnung im Sinne des Patents offenbaren, da sich keine Speichenstreben vom Zentralteil aus radial erstrecken.

Das Dokument E4 offenbare alle Merkmale des Oberbegriffs gemäß dem erteilten Anspruch.

Das erste Merkmal des Kennzeichens (Merkmal g)) definiere den Schüsselrand als den Bereich des Schüsselteils, der im Wesentlichen parallel zur Radachse ausgerichtet sei. Dieser Schüsselrand bilde auch in E4 ein Anschlussstück an die Felge gemäß dem Merkmal h), begrenze aber nicht die Lüftungsöffnung zum Felgenrand hin. E4 offenbare an dieser Stelle noch einen Steg. Im Schnitt A-B, oben, sei zu erkennen, dass zwischen dem Teil der Schüssel, der parallel zur Radachse

ausgerichtet sei und den Lüftungsöffnungen ein weiterer großer Bereich liege. Im Detail "X" erkenne man, dass eben dieser Bereich der Schüssel, der an die Lüftungsöffnungen angrenzt, senkrecht zur Radachse stehe und damit eben nicht "im Wesentlichen parallel" sei. Weiterhin seien die Lüftungslöcher in der Nähe der Radnabe nicht mehr seitlich durch die Speichenstreben begrenzt; somit sei dieser Teil des Merkmals i) auch nicht offenbart.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht durch die Kombination der Dokumente E4 und D1 nahegelegt. Es sei nicht zu erkennen, warum der Fachmann diese Dokumente überhaupt kombinieren sollte und welche Erkenntnis er aus dieser Kombination zöge. Der Fachmann könne aus Stabilitätsgründen nicht die Lüftungslöcher aus E4 zum Felgenrand hin vergrößern. Auch sei das Argument der Einsprechenden nicht nachvollziehbar, aus E1 seien verschiedene Anordnungen von Lüftungsöffnungen bekannt, so dass der Fachmann dort ausreichend Anregung bekäme die Lüftungslöcher gemäß E4 so umzugestalten, wie sie im Streitpatent beansprucht würden. Viele der in E1 gezeigten Scheibenrädern hätten gar keine Speichenanordnungen und würden somit vom dem Fachmann überhaupt nicht in Betracht gezogen.

VI. Die Einsprechende führt hauptsächlich dazu aus:

Der Anspruch des erteilten Streitpatents ließe sich ohne weitere Erklärungen der Fig. 1 und 2 auf das Dokument US DES.261,502 ohne Probleme lesen. Es sei somit sehr relevant und müsse in das Verfahren zugelassen werden. Insbesondere sei zu erkennen, dass der Schüsselrand genauso ausgefertigt sei wie im Streitpatent, und dass

die Lüftungsöffnungen bis an diesen Schüsselrand heranreichen. Wie im Streitpatent sei auch hier die seitliche Begrenzung der Lüftungsöffnungen durch die Speichenstreben gegeben.

Das Dokument E4 offenbare alle Merkmale des Anspruchs 1. Auch das Merkmal i) sei zweifelsfrei offenbart. Schließlich sei die Definition "im wesentlichen parallel" im Merkmal g) nicht klar und müsse insofern breit interpretiert werden. So offenbare die Zeichnung E4 im Schnitt A-B einen Schüsselrand, der die Lüftungsöffnungen begrenze und der gemäß der Merkmale g) und i) im wesentlichen parallel zur Radachse sei. Ebenfalls sei der Anspruch dergestalt zu verstehen, dass die Lüftungslöcher durch den Schüsselteil zusammen mit zwei Speichenstreben begrenzt seien ("... großflächige Öffnungen ... im Schüsselteil ..."). Die Lüftungsöffnungen gemäß dem Merkmal i) bezögen sich auf den Schüsselteil und nicht auf den Schüsselrand, wie dies auch fraglos auch in E4 offenbart sei.

Im Übrigen sei der Gegenstand des Anspruchs 1 nahegelegt. Von E4 ausgehend entnehme der Fachmann aus E1 die Notwendigkeit großer Lüftungsöffnungen. In E1 seien viele verschiedene Ausführungsformen von Lüftungsöffnungen gezeigt, so dass es für den Fachmann naheliegend sei, die Konstruktion gemäß E4 zu verändern, um so zum beanspruchten Gegenstand des Streitpatents zu gelangen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerden sind zulässig.
2. Das Dokument US Design Patent DES. 261,502 wird nicht in das Verfahren zugelassen.
 - 2.1 Gemäß Art. 13 (3) Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK, ABl. EPA 2007, 536) werden Änderungen des Vorbringens nach Anberaumung der mündlichen Verhandlung nicht zugelassen, wenn sie Fragen aufwerfen, deren Behandlung der Kammer oder dem bzw. den anderen Beteiligten ohne Verlegung der mündlichen Verhandlung nicht zuzumuten sind.
 - 2.2 Das Dokument US DES.261,502 wurde mit dem Schreiben vom 1. April 2010 nach der Ladung zur mündlichen Verhandlung gemäß Art. 115(1) EPÜ vom 5. Februar 2010 vorgelegt. In diesem Schreiben teilt die Einsprechende mit, dass es "... keiner eingehenden Erläuterung der Fig. 1 und 2" bedürfe, "denn der Anspruch 1 des erteilten Streitpatentes lässt sich ohne Probleme hierauf lesen."
 - 2.3 Die Kammer teilt diese Sichtweise nicht. Dieses Dokument besteht aus 3 Figuren, die eine Felge aus verschiedenen Perspektiven zeigen, und einer kurzen Beschreibung - bestehend aus einem einzigen Satz - mit dem folgenden Wortlaut: "FIG. 1 is a perspective view of the outer side of a wheel showing my new design; FIG. 2 is a perspective view thereof; and FIG. 3 is an end elevational view thereof." Aus diesen Angaben und Ansichten ist nicht zu entnehmen, dass das Schlüsselteil aus einer einstückigen Metallblechplatte durch Umformen und Schneiden (gemäß der Merkmale b) und g)) gebildet

ist. Weiterhin ist den Figuren nicht ohne Weiteres zu entnehmen, wie der Schüsselrand, der gemäß der Merkmale g) und i) parallel zur Radachse ausgerichtet sein und die Lüftungsöffnungen begrenzen soll, gestaltet ist. Es bestehen ebenfalls Bedenken, ob die Figuren eine Speichenanordnung zeigen, die von zwei sich im Wesentlichen radial vom Zentralteil aus erstreckenden Speichenstreben gebildet wird, wie es das Merkmal e) des Anspruchs vorsieht.

- 2.4 Somit kommt die Kammer zu der Auffassung, dass die von der Einsprechenden vorgebrachte Behauptung, der Anspruch ließe sich ohne eingehende Erklärung und ohne Probleme auf das Dokument US DES.261,502 lesen, nicht richtig ist, und somit dieses Dokument nicht in der Lage sein würde, die vorgebrachte Argumentation der Einsprechenden zu stützen.

Nach Auffassung der Kammer ist es nun weder der Patentinhaberin noch der Kammer zuzumuten, während der mündlichen Verhandlung erstmals in eine Diskussion einzusteigen, um die aufgeworfene Frage zu klären, welche Merkmale dieses Dokument tatsächlich offenbart und welchen Einfluss die dort nicht offenbarten Merkmale auf die erfinderische Tätigkeit haben könnten. Vielmehr wäre dafür eine weitere mündliche Verhandlung oder eine, dem gleichzusetzende, Fortsetzung im schriftlichen Verfahren notwendig gewesen. Deshalb war gemäß Art. 13(3) VOBK das Dokument US DES.261,502 nicht in das Verfahren zuzulassen.

3. Der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt ist neu gegenüber Dokument E4. Das Dokument E4 offenbart unstrittig alle Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1.
- 3.1 Der kennzeichnende Teil des strittigen Anspruchs weist die folgenden Merkmale auf; das Fahrzeugrad ist dadurch gekennzeichnet, dass
- g) die Querstreben in einen konzentrisch umlaufenden, im wesentlichen parallel zur Radachse ausgerichteten und sämtliche Speichenstrebenenden miteinander verbindenden ringförmigen Schüsselrand (21;121) integriert sind, der einstückig aus dem Metallblech ausgebildet ist,
 - h) das Anschulsteil für den Anschluss an dem Felgenteil (1) bildet und
 - i) jeweils zusammen mit zwei Speichenstreben (27A,27B; 127A,127B) benachbarter Speichenanordnungen großflächige Öffnungen bzw. Lüftungslöcher (26;126) im Schüsselteil (20;120) begrenzt.
- 3.2 Nach Ansicht der Kammer offenbart E4 weiterhin die Merkmale g) und h), das Merkmal i) ist nicht in E4 offenbart.
- 3.2.1 Das Merkmal g) definiert den die Lüftungsöffnungen begrenzenden Schüsselrand als den Schüsselteil, der im Wesentlichen parallel zur Radachse ausgerichtet ist. Aus dem Schnitt A-B ist zu erkennen, dass auch die Radschüssel gemäß E4 einen zur Radachse parallel ausgerichteten Schüsselrand aufweist. Allerdings begrenzt dieser nicht die Lüftungsöffnungen, da ein Übergangsbereich zwischen dem zur Radachse parallelen Teil und den Lüftungsöffnungen vorhanden ist. Dieser

Übergangsbereich, an den die Lüftungsöffnungen anschließen, ist dabei etwa senkrecht zu der Radachse ausgerichtet, vgl. auch Detail "X".

Eine etwa senkrechte Ausrichtung ist nach Meinung der Kammer nicht mehr von dem Begriff "im wesentlichen parallel" umfasst.

- 3.2.2 Gemäß der Bemaßung im Schnitt A-B des Dokuments E4, oben, hat der schüsselrandnahe Teil der Radschüssel eine Gesamttiefe von 41,5 mm; der Teil, ab dem die Ausrichtung nicht mehr parallel zur Radachse ist, wird mit 23,5 mm angegeben, so dass für den zur Radachse parallelen Bereich des Schüsselrandes 18 mm verbleiben. Da der deutlich größere Teil der Gesamttiefe (23,5 mm) nicht parallel zur Radachse ausgerichtet ist, kann auch unter diesem Gesichtspunkt der Bereich vom Rand der Radschüssel bis zu den Lüftungslöchern nicht als "im wesentlichen parallel" ausgerichtet angesehen werden.

Damit ergibt sich nach Meinung der Kammer, dass der im Wesentlichen parallel zur Radachse ausgerichtete Teil der Radschüssel, der gemäß dem Merkmal g) den Schüsselrand darstellt, in der Felge nach E4 nicht die Lüftungsöffnungen begrenzt; folglich offenbart E4 das Merkmal g), nicht aber das Merkmal i).

- 3.2.3 Die Einsprechende argumentiert, die Formulierung in Merkmal i) sei sprachlich auf den gesamten Schüsselteil zu beziehen und nicht nur auf den Schüsselrand. Dies aber bedeute, dass die Lüftungsöffnungen vom Schüsselteil umfasst würden und dies sei in E4 auch offenbart.

Die Kammer folgt dieser Auffassung nicht. Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 definiert mit ausreichender sprachlicher Präzision den Schüsselrand und dessen Funktion: die Querstreben sind ... in einen ... Schüsselrand integriert, der einstückig aus dem Metallblech ausgebildet ist, (der) das Anschlussstück für den Anschluss an dem Felgenteil bildet und (der) jeweils zusammen mit zwei Speichenstreben benachbarter Speichenanordnungen großflächige Öffnungen bzw. Lüftungslöcher im Schüsselteil begrenzt. Eine Interpretation, dass das Relativpronomen der auf den Schüsselteil anstatt auf den Schüsselrand gerichtet sein könnte, ist semantisch schon deshalb nicht möglich, da der Begriff *Schüsselteil* im kennzeichnenden Teil vorher nicht genannt wird, wohl aber der Schüsselrand.

3.2.4 Offensichtlich und unstrittig ist, dass in Dokument E4 der Schüsselrand ein Anschlussstück für den Anschluss an den Felgenteil gemäß dem Merkmal h) bildet.

4. Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 ist durch den im Verfahren befindlichen Stand der Technik nicht nahegelegt.

4.1 Wie unter 3. ausgeführt, unterscheidet sich das Fahrzeugrad nach Anspruch 1 vom Gegenstand gemäß E4 dadurch, dass der Schüsselrand des erfindungsgemäßen Fahrzeugrades

jeweils zusammen mit zwei Speichenstreben (27A,27B; 127A,127B) benachbarter Speichenanordnungen großflächige Öffnungen bzw. Lüftungslöcher (26;126) im Schüsselteil (20;120) begrenzt (Merkmal i)).

Die mit diesem Merkmal zu lösende Aufgabe besteht darin, ein Fahrzeugrad mit größeren Lüftungsöffnungen zu schaffen, welches eine vergleichbare oder bessere Stabilität aufweist.

- 4.2 Die Kammer sieht diese Aufgabe als mit dem Merkmal i) durch erfinderische Tätigkeit gelöst an. Der diskutierte Stand der Technik gibt keinen Hinweis darauf, dass die Größe der Lüftungsöffnungen überhaupt eine Rolle spielen könnte. Der Fachmann hätte also gar keine Verlassung zur Vergrößerung der Öffnungen der Radschüssel von E4 gehabt.

Auch die Tatsache, dass unterschiedliche Lüftungsöffnungsvarianten bekannt waren (vgl. E1) legt für den Fachmann noch nicht nahe, die Lüftungsöffnungen der Radschüssel gemäß E4 so umzugestalten, dass sie bis an den zur Radachse parallelen Teil des Schüsselrandes heranreichen.

Insofern kann die Kammer der Argumentation der Einsprechenden nicht folgen. Selbst wenn der Fachmann eine Veranlassung gehabt hätte, die Lüftungsöffnungen zu vergrößern, so hätte er dazu mehrere Möglichkeiten gehabt. Es ist dabei aber fraglich, ob er eine Vergrößerung der Lüftungsöffnungen bei einer Radschüssel gemäß E4 in Richtung Felgenrand in Betracht gezogen hätte, da die Stabilität der Felge aufgrund der Materialschwächung in Frage gestellt worden wäre.

Auch kann die Kammer aus E1 nicht die allgemeine Lehre entnehmen, Lüftungsöffnungen überhaupt zu verändern. Die verschiedenen Räder aus E1 scheinen sich in erster Linie nur im Design zu unterscheiden. Es gibt dort keinerlei Hinweis darauf, dass die verschiedenen Räder

unterschiedliche Eigenschaften hinsichtlich der Lüftungsleistung hätten. Ebenfalls ist dort überhaupt nur ein Speichenrad im Sinne des Anspruchs (Rippenscheibenrad, 5Jx14) gezeigt; alle anderen sind Scheibenräder und weisen keine Speichen und daher andere konstruktive Voraussetzungen auf.

Somit kann der Fachmann dem Dokument E4 auch keinen Hinweis entnehmen, die Lüftungsöffnungen gemäß E4 im Sinne des Streitpatents weiterzuentwickeln.

- 4.3 Aus den oben genannten Gründen ist die Kammer der Auffassung, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt die Anforderungen an die erfinderische Tätigkeit erfüllt.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird in der erteilten Fassung aufrechterhalten.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane