

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 22. September 2011**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1302/08 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 99108024.3

**Veröffentlichungsnummer:** 0955228

**IPC:** B62D 25/20

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**  
Kraftfahrzeug mit Schwingungstilger

**Patentinhaber:**  
Wilhlem Karmann GmbH, et al

**Einsprechender:**  
Dr.Ing. h.c. F. Porsche AG

**Stichwort:**  
-

**Relevante Rechtsnormen:**  
EPÜ Art. 123(2)(3), 54, 56

**Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):**  
EPÜ Art. 84

**Schlagwort:**  
"Unzulässige Erweiterung (nein)"  
"Erweiterung des Schutzzumfangs (nein)"  
"Klarheit (ja)"  
"Neuheit (ja)"  
"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

**Zitierte Entscheidungen:**  
-

**Orientierungssatz:**  
-



Aktenzeichen: T 1302/08 - 3.2.01

**ENTSCHEIDUNG**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 22. September 2011

**Beschwerdeführerin:**  
(Einsprechende)

Dr.Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porschestrasse 42  
D-70435 Stuttgart (DE)

**Vertreter:**

Wallinger, Michael  
Wallinger Ricker Schlotter Foerstl  
Patent- und Rechtsanwälte  
Zweibrückenstrasse 5-7  
D-80331 München (DE)

**Beschwerdegegnerinnen:**  
(Patentinhaberinnen)

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstrasse 1  
D-49084 Osnabrück (DE)

ERAS GmbH  
Hannah-Vogt-Strasse 1  
D-37085 Göttingen (DE)

**Vertreter:**

Kronthaler, Wolfgang N.K.  
Kronthaler, Schmidt & Coll.  
Patentanwälte  
Pfarrstrasse 14  
D-80538 München (DE)

**Angefochtene Entscheidung:**

**Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung  
des Europäischen Patentamts über die  
Aufrechterhaltung des europäischen Patents  
Nr. 0955228 in geändertem Umfang, zur Post  
gegeben am 5. Mai 2008.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** G. Pricolo  
**Mitglieder:** C. Narcisi  
S. Hoffmann

## Sachverhalt und Anträge

- I. Das europäische Patent Nr. 955 228 wurde mit der am 5. Mai 2008 zur Post gegebenen Entscheidung der Einspruchsabteilung in geänderter Fassung aufrechterhalten. Dagegen wurde von der Einsprechenden am 1. Juli 2008 Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 15. September 2008 eingereicht.
- II. Es fand am 22. September 2011 eine mündliche Verhandlung statt. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der Entscheidung und den Widerruf des Patents. Die Beschwerdegegnerin beantragte die Aufhebung der Entscheidung und das Patent in geänderter Fassung auf der Basis der Ansprüche 1 bis 12 gemäß Hauptantrag, Beschreibung Seiten 2 bis 4 jeweils eingereicht während der mündlichen Verhandlung und Zeichnungen Figuren 1,2 und 4 bis 6 wie erteilt aufrechtzuerhalten.

Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Kraftfahrzeug, insbesondere Cabriolet-Fahrzeug, mit einer Fahrzeugkarosserie (1), die einen Längsverlauf aufweisende Streben (3) aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eine der Streben (3) längenvariabel ausgebildet ist und diese ein Aussteifungsbauteil der Karosserie (1) ausbildet, wobei den Streben (3) eine Aufnahmeeinheit (16) zur Erfassung einer Längsbeanspruchung, ein Stellglied (15) zum Bewirken einer Gegenkraft sowie eine Steuereinheit für das Stellglied (15) zugeordnet sind, die Streben (3) in einem mittleren Bereich geteilt sind und Aktuatoren des

Stellglieds (15) und Sensoren der Aufnahmeeinheit (16) innerhalb der Streben (3) angeordnet sind."

III. Die Beschwerdeführerin brachte vor, die "einen Längsverlauf aufweisende Streben" seien in der Anmeldung generell nicht hinreichend klar definiert, da anstatt einer üblicherweise zu erwartenden stabförmigen Strebe auch "die verschiedensten Formen", "Winkelstreben oder dergleichen" möglich seien (Patentschrift, Absatz [0017]). Weiterhin verstoße das Merkmal, wonach die Fahrzeugkarosserie Streben "aufweist" gegen Art. 123 (2) EPÜ, weil hiernach die Strebe als ein Bestandteil der Karosserie definiert werde, was aber z.B. in Figuren 2 und 3 gerade nicht der Fall sei. In Figuren 2 und 3 seien nämlich die Streben lediglich ein mit der Karosserie nachträglich befestigtes Bauteil. Auch sei eine Befestigung am Fahrwerk möglich (Patentschrift, Absatz [0012]), was ebenfalls zum besagten Merkmal des Anspruchs 1 in Widerspruch stehe, wonach die Fahrzeugkarosserie die Strebe "aufweist". Folglich seien zwar die Streben der Karosserie "zugeordnet", wie ursprünglich in Anspruch 1 offenbart, jedoch weise die Karosserie keine Streben auf. Zudem verletze das besagte Merkmal auch Art. 123 (3) EPÜ, weil im erteilten Anspruch die Streben der Fahrzeugkarosserie "zugeordnet" seien und dies im gegebenen technischen Kontext notwendig eine funktionale Zuordnung im Sinne einer Befestigung impliziere, während der Ausdruck "aufweist" die Streben eben als Bestandteil der Fahrzeugkarosserie definiere. Schließlich sei der Anspruch 1 auch unklar, weil die entsprechend dem Ausdruck "aufweist" als Bestandteile der Karosserie anzusehende Streben gemäß Figur 2 hingegen lediglich nachträglich an der Fahrzeugkarosserie befestigt seien. Der technische

Zusammenhang zwischen Karosserie und Streben sei somit insgesamt nicht klar.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei im Hinblick auf D1 (EP-A1-616 412) nicht neu. Gemäß Figur 3 sei nämlich eine Strebe offenbart, die den Aktuator 22 einschließe, und einerseits an der Fahrzeugkarosserie und andererseits an der Radachse befestigt sei. Demnach weise auch die Fahrzeugkarosserie nach der Definition der Patentschrift diese einen Längsverlauf besitzende Strebe auf. Der Aktuator und hiermit auch die Strebe beinhalteten einen linearen Elektromotor 32 (D1, Sp. 3, Zeilen 30-32, Figur 7), wodurch die Strebe längenveränderlich sei. Die Strebe stelle auch ein Aussteifungsbauteil der Karosserie dar, da diese die Kräfte reduziere, die auf die Fahrzeugkarosserie einwirkten (D1, Sp. Z. 6-8). Zudem sei das Fahrwerk an dem die Strebe gemäß D1 festgemacht sei, in fachüblicher Weise an mehreren Punkten an der Fahrzeugkarosserie befestigt. Damit diene die Strebe eindeutig der Aussteifung der Fahrzeugkarosserie. Schließlich offenbare D1 auch einen innerhalb der Strebe angeordneten Sensor (D1, Sp. 5, Zeilen 11-19).

D2 (DE-C1-43 10 825) stelle auch eine Neuheitsschädliche Vorwegnahme des Gegenstands des Anspruchs 1 dar. Als einziger Unterschied zum Anspruchsgegenstand sei festzustellen, dass die längenvariable Strebe laut D2 nicht ausdrücklich in Fahrzeugkarosserien, sondern allgemein bei Fachwerkstrukturen eingesetzt werde. Dem Fachmann sei aber klar, dass als schwingende Fachwerkstrukturen in erster Linie Kraftfahrzeuge in Frage kämen, denn hier habe es der Fachmann ständig mit

störenden Strukturschwingungen zu tun. Somit ergebe sich letztendlich implizit aus D2 auch dieses Merkmal.

Schließlich sei der Gegenstand des Anspruchs 1 auch gegenüber D5 (JP-A-05 319307) nicht neu. Zunächst sei die Einführung von D5 in das Verfahren zuzulassen, da D5 ein hochrelevantes Dokument sei und die erst mit der Beschwerdebegründung erfolgte Vorlage von D5 als Reaktion auf die in Anspruch 1 neu aufgenommenen Merkmale geschehe. D5 offenbare eine Aussteifung der Fahrzeugkarosserie mittels Domstreben, die über den vorderen Federdomen eingesetzt werden, äquivalent zu einer in der Patentschrift genannten Ausführungsform (Patentschrift, Absatz [0013]). Die Domstrebe sei auch in der Mitte zur Aufnahme des Stellgliedes geteilt und sei zur Erzeugung von Schwingungen in Längsrichtung vorgesehen, womit die Strebe notwendig auch längenvariabel sei. Insgesamt seien hiermit alle Merkmale des Anspruchs 1 vorweggenommen.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei im Hinblick auf D1 nicht erfinderisch. Der Fachmann wisse, dass besonders bei Cabriolets die Gefahr von Torsionsschwingungen bestehe und werde folglich in vorteilhafter Weise die Methode aus D1 zur Unterdrückung dieser Schwingungen verwenden und somit in naheliegender Weise zum Anspruchsgegenstand gelangen.

Im Hinblick auf die naheliegende Kombination von D4 (US-A-5 074 587) und D1 (oder umgekehrt) weise der Gegenstand des Anspruchs 1 ebenfalls keine erfinderische Tätigkeit auf. D4 zeige bereits eine Fahrzeugkarosserie, die zur Versteifung mit einem Längsverlauf aufweisenden Streben versehen sei. Der Fachmann suche jedoch nach

weiteren Möglichkeiten zur Unterdrückung von Torsionsschwingungen und werde zwangsläufig die in D1 offenbarte vorteilhafte Lösung auf eine Fahrzeugkarosserie übertragen. Damit gelange er ohne erfinderisches Hinzutun zum beanspruchten Gegenstand.

Die naheliegende Kombination von D4 mit D2 (oder umgekehrt) führe ebenso zum Gegenstand des Anspruchs 1. D2 offenbare eine längenvariable Strebe, die zu einem verbesserten Schwingungsverhalten führe. Der von D4 ausgehende Fachmann erkenne unmittelbar, dass die in D2 offenbarten technischen Maßnahmen eine wesentliche Reduzierung der Gefahr von Torsionsschwingungen bewirkten. Also liege es für den Fachmann auf der Hand, die Lehre von D2 auf eine Fahrzeugkarosserie gemäß D4 zu übertragen. Damit ergebe sich der Anspruchsgegenstand in naheliegender Weise.

- IV. Die Beschwerdegegnerin vertrat die Ansicht, dass die vorgenommenen Änderungen keinen Verstoß gegen Art. 123 (2) und (3) EPÜ oder Art. 84 EPÜ darstellten. Die Verwendung des Begriffs "aufweist" im vorliegenden Anspruch 1 an Stelle von "zugeordnet", wie ursprünglich offenbart, erfülle den Zweck der besseren Abgrenzung zum vorliegenden Stand der Technik. Das Wort "aufweise" sei als Synonym zu "hat" oder "umfasst" aufzufassen, womit sich die Strebe eindeutig als Bestandteil der Fahrzeugkarosserie ergebe. Das Ausführungsbeispiel der Figur 2 des Streitpatents sei zweifellos mit diesem Wortlaut des Anspruchs zu vereinbaren, da der Begriff "aufweist" nicht nur für einstückig mit der Karosserie ausgebildete Bauteile zu verwenden sei. Mit der Fahrzeugkarosserie befestigte Bauteile seien nämlich selbstverständlich auch darunter zu verstehen. Damit sei

kein Verstoß gegen Art. 123 (2) festzustellen. Die besagte Änderung führe gleichfalls nicht zu einer Erweiterung des Schutzzumfangs, da aus den vorangehenden Darlegungen der limitierende und einschränkende Charakter derselben bereits deutlich hervorgehe. Zuletzt sei auch dem Erfordernis der Klarheit Genüge getan, weil der Fachmann entsprechend der Lehre des Anspruchs 1 die Strebe als Bestandteil der Fahrzeugkarosserie auffasse, wobei in der Beschreibung der Patentschrift diejenigen Stellen, die möglicherweise Anlass zu Missverständnisse geben könnten, allesamt gestrichen seien.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei zunächst gegenüber D1 neu, weil gemäß D1 die längenvariable Strebe kein Bestandteil der Fahrzeugkarosserie sei und damit auch nicht als Aussteifungsbauteil der Karosserie gelten könne. Die Strebe sei dort nämlich zwischen der Fahrzeugkarosserie und dem Fahrwerk des Kraftfahrzeugs angeordnet.

Auch gegenüber D2 sei der Gegenstand des Anspruchs 1 neu, da es in D2 keinen expliziten Hinweis gebe, dass die dortige Lehre überhaupt auf Kraftfahrzeuge anwendbar sei. Demzufolge sei der Anspruchsgegenstand neu.

Letztendlich sei der Gegenstand des Anspruchs 1 gegenüber D5 ebenfalls neu, da aus D5 nicht hervorgehe, dass die Strebe längenvariabel ausgebildet und in einem mittleren Bereich zur Aufnahme eines Stellglieds geteilt sei.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe unter Berücksichtigung des vorliegenden Standes der Technik auf einer erfinderischen Tätigkeit. Ausgehend von D1



habe der Fachmann keine Veranlassung und keine Anregung mittels längenvariabler Streben eine Aussteifung der Fahrzeugkarosserie zu erreichen, da hierfür in D1 jeglicher Hinweis fehle. D1 befasse sich ausschließlich mit der Anbringung einer ebensolchen Strebe zwischen der Radachse und der Fahrzeugkarosserie, was sich technisch vom beanspruchten Gegenstand erheblich unterscheide. Dadurch werde aber keine Aussteifung der Fahrzeugkarosserie bewirkt. Aus D4 könne gleichfalls kein Hinweis für ein Aussteifen der Fahrzeugkarosserie mittels längenvariabler Streben entnommen werden. Insgesamt könne also die Kombination von D1 und D4, in welcher Reihenfolge auch immer, den Anspruchsgegenstand nicht nahelegen.

Ausgehend von D2 könne der Gegenstand des Anspruchs 1 auch nicht als für den Fachmann naheliegend betrachtet werden. D2 beschreibe einen aus einem Kohlefaserverbundwerkstoff bestehenden Stab, mit einem zwischen den Stabenden wirkenden aktiv steuerbaren Druckerzeugungselement, der z.B. ein Piezotranslator sein könne. Dieser Stab sei zur Anwendung bei Fachwerkstrukturen, für die Unterdrückung von Strukturschwingungen, oder als druck- und zugfester Betätigungsstab bei Aktuatoren bestimmt. Irgendeinen Hinweis auf eine konstruktive Anwendung bei Fahrzeugkarosserien gebe es nicht. Zudem seien Kohlefaserverbundwerkstoffe zur beanspruchten Verwendung bei Fahrzeugkarosserien nicht geeignet. Der Fachmann werde also insgesamt ausgehend vom Dokument D2 nicht auf den Gedanken kommen, dessen Lehre auf eine Fahrzeugkarosserie anzuwenden. Aus den genannten Gründen werde der Fachmann auch nicht D2 mit D4 in naheliegender Weise kombinieren, da zwischen diesen Dokumenten keine

hinreichenden Gemeinsamkeiten bestünden und keine Anregung zu deren Kombination bestehe.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Die geltenden Ansprüche unterscheiden sich von den der angefochtenen Entscheidung zugrundeliegenden Ansprüchen nur durch die Streichung des abhängigen Anspruchs 3 und durch die Streichung von Bezugszeichen in einigen der weiteren abhängigen Ansprüchen, wobei die Streichung dieser Bezugszeichen durch das Wegfallen des Anspruchs 3 bedingt wurde.
3. Den von der Beschwerdeführerin zu den Einwänden nach Art. 123 (2), (3) EPÜ sowie Art. 84 EPÜ vorgetragene Argumenten kann die Kammer nicht folgen. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass im vorliegenden Kontext das Ersetzen des Wortlauts (i) "Fahrzeugkarosserie, der einen Längsverlauf aufweisende Streben zugeordnet sind" durch den Wortlaut (ii) "Fahrzeugkarosserie, die einen Längsverlauf aufweisende Streben aufweist" gegen die besagten Artikel des EPÜ verstößt. Zunächst ist davon auszugehen, wie die Beschwerdeführerin selbst während der mündlichen Verhandlung eingeräumt hat, dass der Begriff "aufweist" nicht ausschließt, dass die Streben an der Fahrzeugkarosserie befestigt sind. Die unmittelbare Folge hiervon ist, dass damit durch den Begriff "aufweist" beide im Patent genannten Ausführungsmöglichkeiten gedeckt sind, nämlich diejenige nach Absatz [0011] (siehe Figur 2), wonach die Streben an der Karosserie befestigt sind, und diejenige nach

Absatz [0014], wonach die Streben in Bereichen der Karosserie integriert sind. Da es sich beide Male um dieselben Streben handelt, die gemäß dem Ausführungsbeispiel des Absatzes [0014] auch von der Beschwerdeführerin entsprechend dem Wortlaut "aufweist" als Bestandteil der Fahrzeugkarosserie angesehen werden, scheinen die Argumente der Beschwerdeführerin lediglich darauf zu beruhen, dass im Falle des Ausführungsbeispiels nach Absatz [0011] die Streben nicht einstückig mit der Fahrzeugkarosserie ausgebildet sind. Damit sind aber die Argumente der Beschwerdeführerin in sich widersprüchlich, da nach der eigenen Aussage der Beschwerdeführerin durch den Begriff "aufweist" auch an der Fahrzeugkarosserie befestigte Streben mitumfasst sind. Daraus kann insgesamt einzig und allein der Schluss gezogen werden, dass das obige Merkmal (ii) und speziell die Verwendung des Begriffes "aufweist" durch die besagten Absätze der Beschreibung und die korrespondierenden Ausführungsbeispiele in der Streitpatentschrift (entsprechend auch in der Veröffentlichung der ursprünglichen Anmeldung zu finden) im Einklang mit Art. 123 (2) EPÜ gestützt sind.

Andererseits ist durch den Wortlaut des Anspruchs 1 klar, insbesondere weil dort die Streben als "Aussteifungsbauteil" der Fahrzeugkarosserie definiert werden, dass der Wortlaut "zugeordnet" im gegebenen Kontext eine funktionale Zuordnung im Sinne einer festen Verbindung impliziert. Es ist für den Fachmann klar, dass eine solche feste Verbindung, wie es bei Fahrzeugkarosserien üblich ist, entweder durch Befestigungsmittel oder durch eine einteilige Ausbildung erreicht wird. Dies ist im Einklang mit der Beschreibung. Insbesondere geht aus Absatz [0014] der Patentschrift

hervor, dass diese Zuordnung speziell auch im Sinne einer einteiligen Ausbildung von Fahrzeugkarosserie und Strebe zu verstehen ist. Infolgedessen kann auch hier im gegebenen Kontext durch die Aufnahme des Merkmals (ii) in Anspruch 1 weder ein Verstoß gegen Art. 123 (2) EPÜ noch gegen Art. 123 (3) EPÜ erkannt werden.

Die Kammer stellt abschließend noch fest, dass das Merkmal des Anspruchs 1, wonach "die Streben in einem mittleren Bereich geteilt sind und Aktuatoren des Stellglieds und Sensoren der Aufnahmeeinheit innerhalb der Strebe angeordnet sind" aus der veröffentlichten ursprünglichen Anmeldung (Absatz [0007] (letzter Teil), Absatz [0020] und Anspruch 8) zu entnehmen ist.

Aus den obigen Gründen ergibt sich gleichfalls, dass die dargelegte Auslegung des Merkmals (ii) und speziell die Bedeutung des Worts "aufweist" mit den Ausführungsbeispielen in der Beschreibung der Patentschrift im Einklang ist, und somit die Erfordernisse von Art. 84 Satz 2 EPÜ (Stützung durch die Beschreibung) erfüllt sind. Insbesondere wurden abhängige Ansprüche, Ausführungsbeispiele und Stellen in der Beschreibung, die nicht unter den Wortlaut der geltenden Ansprüche fallen, von der Beschwerdegegnerin gestrichen oder entsprechend angepasst.

4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist im Hinblick auf D1 neu, weil die in D1 offenbarten Streben das besagte Merkmal (ii) in Verbindung mit dem weiteren Merkmal, wonach diese einen "Aussteifungsbauteil der Karosserie ausbilden", nicht erfüllen. In der Tat, kann die Anordnung der längenvariablen Strebe 22 gemäß Figur 3 von D1, mit einer festen Anbindung derselben einerseits an der Karosserie  $M_c$ , 11 und andererseits an der Radachse

12 nicht zur Aussteifung der Karosserie beitragen und entspricht ebenfalls nicht dem Merkmal (ii). Der Fachmann versteht unter einem Aussteifungsbauteil ein Bauteil, welches beim Einwirken äußerer Kräfte auf die Fahrzeugkarosserie, im Wesentlichen eine Erhöhung der internen Reaktionskräfte bewirkt, um damit von äußeren Kräften verursachten mechanische Verformungen der Karosserie zu reduzieren. Dies ist nicht die Wirkungsweise der in Figur 3 von D1 gezeigten Anordnung, weil dort nämlich durch die Befestigung des unteren Teils der Strebe an der Radachse, die nicht Bestandteil der Karosserie ist und relativ zu dieser über eigene Bewegungsfreiheitsgrade verfügt, die längenvariable Strebe primär und hauptsächlich direkt und unmittelbar der äußeren von der Radachse ausgeübten externen Kraft entgegenwirkt, aber nicht die Verwindungssteifigkeit der Karosserie erhöht. Dabei spielt es auch keine Rolle, ob die in Figur 3 von D1 gezeigte längenvariable Strebe an deren oberen Ende an einer oder mehreren Stellen der Karosserie festgemacht ist, weil, wie sich aus der obigen Darlegung ergibt, eine auf Grund der veränderlichen Länge der Strebe erhöhte Verwindungssteifigkeit der Karosserie nur dann eintritt, wenn auch das untere Ende der Strebe, dessen Abstand zum ersten Ende längenvariabel ist, an einer Stelle der Karosserie festgemacht ist. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist damit gegenüber D1 neu.

Das Dokument D2 vermag auch nicht die Neuheit des Gegenstands des Anspruchs 1 in Frage stellen, weil D2 offensichtlich keine längenvariable Streben offenbart, die als Aussteifungsteile einer Fahrzeugkarosserie ausgebildet sind und solche Streben können auch nicht implizit aus D2 entnommen werden, weil es dafür keine

konkreten Anhaltspunkte gibt. D2 bezieht sich nämlich auf Fachwerkstrukturen (Spalte 1, Zeile 30). Obwohl dieser allgemeine Begriff viele mögliche Strukturen umfassen kann, bezieht er sich nicht spezifisch auf Fahrzeugkarosserien.

Die Kammer hat das Vorlegen des Dokuments D5 als aus der Sicht der Einsprechenden sachgerechte Reaktion auf die Entscheidung der Einspruchsabteilung angesehen und D5 zum Verfahren zugelassen. D5 stellt ebenfalls keine neuheitsschädliche Vorwegnahme des Gegenstands des Anspruchs 1 dar, weil die Aufnahmeeinheit (Vibrationssensor 9) sich nicht innerhalb der Strebe befindet. Weiterhin ist aus D5 auch nicht eindeutig und unmittelbar zu entnehmen, dass die Strebe zur Erzeugung von Längenänderungen bewirkenden Schwingungen in der Mitte geteilt ist, wobei das Stellglied innerhalb der Strebe selbst angeordnet ist. Gemäß der Offenbarung von D5 ist nämlich zur Erzeugung von Schwingungen eine Einrichtung 7 vorhanden, die aus einem exzentrischen Motor und einem Vibrator besteht. Entgegen der in der mündlichen Verhandlung geäußerten Meinung der Beschwerdeführerin kann eine solche Einrichtung auch am äußeren Umfang einer dann weiterhin einstückigen, nicht längenvariablen Strebe angeordnet sein. Genaue Einzelheiten über die Anordnung der besagten Einrichtung sowie über die Art der Schwingungserzeugung sind aus D5 nicht zu entnehmen.

5. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruht sowohl im Hinblick auf D1 als auch unter weiterer Berücksichtigung von D4 auf einer erfinderischen Tätigkeit. Wie bereits unter Punkt 3 zu D1 ausgeführt, beruht gemäß Figur 3 von D1 die Wirkung der längenvariablen Strebe bei der

Reduzierung oder Unterdrückung der Schwingungsamplituden nicht auf demselben Prinzip wie beim Anspruchsgegenstand. In D1 wirkt nämlich die Strebe zwischen der Fahrzeugkarosserie und einem Element der Radaufhängung, insbesondere der Radachse, welche kein Bestandteil der Karosserie darstellt, sondern im Gegenteil relativ zu dieser beweglich ist. Folglich werden gemäß D1, im Gegensatz zur beanspruchten Erfindung, auch bei einer über das Rad auf die Strebe wirkenden externen Kraft, keine wesentlichen innerhalb der Karosserie wirkenden Reaktionskräfte generiert, weil die von der längenvariablen Strebe zur externen Kraft erzeugten Gegenkraft bereits direkt auf die störungserzeugende Radachse einwirkt. Somit kann das erfindungsgemäße Funktionsprinzip einer Schwingungsunterdrückung innerhalb der Karosseriestruktur und dessen konkrete Umsetzung nach der Lehre des Anspruchs 1 weder allein aus dem Dokument D1 noch allein aus dem Dokument D4 (welches nur starre, nicht längenvariable Streben offenbart) entnommen werden. Die Kombination von D1 und D4 würde folglich lediglich zu einer Anordnung führen, bei der eine starre Strebe gemäß D4 innerhalb der Karosserie und eine längenvariable Strebe zwischen der Radachse und der Karosserie jeweils angebracht bliebe. Wegen der gegenüber der beanspruchten Lehre völlig unterschiedlichen Funktionsweise der Strebe in D4 bzw. D1, erhält der Fachmann keine Anregung, die starre Strebe aus D4 gegen die längenvariable Strebe von D1 auszutauschen. Die Überlegung bisher zur Schwingungsunterdrückung eingesetzte starre Versteifungsstreben als längenverstellbare Aktuatoren umzubilden, geht über die bloße Kombination der Merkmale aus D1 und D4 hinaus. Da auch im Hinblick auf die weiteren ins Verfahren eingeführten Dokumente die

anspruchsgemäße Lehre nicht dem allgemeinen Fachwissen zugerechnet werden kann, ist hiermit ein erfinderischer Schritt im Sinne von Art. 56 EPÜ 1973 begründet.

Dasselbe gilt für die umgekehrte Kombination von D4 und D1.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 weist auch im Hinblick auf D2 und D4 eine erfinderische Tätigkeit auf. D2 offenbart einen Stab mit einem darin enthaltenen aktiv steuerbaren druckerzeugenden Element. Solche Stäbe werden laut D2 "z.B. als druck- und zugfeste Betätigungsstäbe verwendet, sie finden aber auch Verwendung bei der Erstellung von ebenen oder räumlichen Fachwerkstrukturen" (D2, Spalte 1, zweiter Absatz), um beispielsweise "störenden Strukturschwingungen entgegenwirken bzw. sie von Anfang an unterdrücken zu können" (D2, Spalte 2, dritter Absatz). Die Offenbarung von D2 stellt somit in keiner Weise irgendeinen deutlich erkennbaren Bezug zu Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkarosserien her. Der Verweis in Spalte 1, Zeile 17 auf die Verwendung längenveränderlicher Stäbe bei der Erstellung von Ebenen oder räumlichen Fachwerkstrukturen gibt dem Fachmann keine Lehre, solche Stäbe in Kfz-Karosserien einzusetzen. Darüberhinaus nennt und beansprucht D2 als mögliche Anwendungsobjekte zuallererst eigentlich Betätigungsstäbe (Stäbe mit rohrförmiger Wandung). Folglich sind gemäß D2 die Anwendungsbereiche solcher Stäbe sehr zahlreich und vielfältig, weil im Prinzip beinahe jedes technische Gebiet aus der Mechanik oder auch anderweitig in Frage kommt, bei dem es gilt, störende Schwingungen bei Betätigungsstäben oder in Fachwerkstrukturen zu unterdrücken. Zu beachten ist auch, dass D2 kein einziges konkretes Beispiel aus irgendeinem spezifischen



technischen Gebiet offenbart, bei dem die beschriebenen Stäbe erfolgreich einsetzbar sind. Schließlich lassen auch die zur Konstruktion des Stabes verwendeten Materialien, nämlich Kohlefaserverbundwerkstoffe mit einem Kern aus Schaumstoff, nicht in naheliegender Weise auf eine mögliche Anwendung des Stabes als Aussteifungsstrebe einer Fahrzeugkarosserie schließen, da kein Nachweis vorliegt, dass zum Prioritätsdatum der vorliegenden Erfindung solche Werkstoffe hierfür fachüblich waren. Falls trotz alledem der Fachmann dennoch, z.B. im Hinblick auf D4, eine Anwendung dieses Stabes zur Unterdrückung von Schwingungen in einer Fahrzeugkarosserie in Erwägung ziehen sollte, dann ist festzustellen, dass es in D4 für eine Aussteifung der Karosserie im Sinne des Anspruchs 1 keinen Hinweis gibt. Die Erkenntnis, längenvariable Streben als Aussteifungsbauteil der Karosserie zu verwenden, ist aus D4, genauso wie aus D1 (siehe obige Diskussion in Verbindung mit D1) oder aus D5 (siehe weiter unten), nicht einmal ansatzweise abzuleiten. Aus den genannten Gründen kann die Kombination von D2 mit D4 (oder die umgekehrte Kombination) nicht zum Gegenstand des Anspruchs 1 führen.

Die von der Beschwerdeführerin im schriftlichen Verfahren vorgebrachten Kombination von D5 mit D1 kann den beanspruchten Gegenstand ebenfalls nicht nahelegen. Dies aus dem Grunde, weil der Fachmann ausgehend von D5 keine Anregung und keine Veranlassung hat, diese Lehre mit der Lehre von D1 zu kombinieren. D5 zeigt, wie bereits oben betont, nicht einen innerhalb der geteilten Strebe angeordneten Aktuator, welcher Längenänderungen in der Strebe hervorruft. Nachdem die Teilung der Strebe zur Anbringung des Aktuators in D5 nicht offenbart ist,

der Aktuator bei D5 hingegen augenscheinlich am äußeren Umfang der Strebe angeordnet ist, aber im Detail nicht näher gezeigt oder beschrieben wird, kann auch nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass gemäß D5 dieselbe Art von durch Druck- und Zugkräften erzeugten longitudinalen Schwingungen wie entsprechend der Lehre des vorliegenden Anspruchs 1, und wie in der Beschreibung der Patentschrift ausgeführt, hervorgerufen wird. Somit beschreibt D5 keine längenvariablen Streben als Aussteifungsbauteil der Karosserie im Sinne des vorliegenden Anspruchs 1. Da wichtige Aspekte und Angaben hinsichtlich des Funktionsprinzips und der Art der Schwingungsunterdrückung in D5 fehlen, ist nicht nachvollziehbar aus welchen Gründen der Fachmann ausgehend von D5 überhaupt eine Kombination mit D1 in Erwägung ziehen sollte. Angesichts der in D5 unzulänglichen Offenbarung der Art der Schwingungserzeugung fehlt eine eindeutige technische Lehre, die für den Fachmann als Ausgangspunkt dienen könnte, um in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 zu gelangen. Demnach würde der Fachmann die Kombination von D5 und D1 nicht in Erwägung ziehen.

Aus der Gesamtheit der dargelegten Gründen ergibt sich, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 eine erfinderische Tätigkeit impliziert (Art. 56 EPÜ 1973).

## **Entscheidungsformel**

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

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
  
2. Die Angelegenheit wird an die erste Instanz mit der Anordnung zurückverwiesen, das Patent in geänderter Fassung auf der Grundlage folgender Unterlagen aufrechtzuerhalten:
  - Ansprüche 1 bis 12 gemäß Hauptantrag, eingereicht während der mündlichen Verhandlung,
  - Beschreibung Seiten 2 bis 4, eingereicht während der mündlichen Verhandlung,
  - Zeichnungen Figuren 1,2 und 4 bis 6 wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo