

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im AB1.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende
(D) Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 20. Mai 2011**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0063/09 - 3.2.01

Anmeldenummer: 03024735.7

Veröffentlichungsnummer: 1426244

IPC: B60R 21/16

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Kraftfahrzeug mit einer Karosseriestruktur und mit einer
Seitenaufprallschutzeinrichtung

Patentinhaberin:

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, et al

Einsprechende:

Takata-Petri AG
DaimlerChrysler AG

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

VOBK Art. 13(3)

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit (Hauptantrag): nein"

"Zulassung in das Verfahren (Hilfsantrag): nein"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0063/09 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 20. Mai 2011

Beschwerdeführerinnen:
(Patentinhaberinnen)

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart (DE)

und

Autoliv Development AB
S-44783 Vargarda (SE)

Vertreter:

Sturm, Christoph
Quermann Sturm Weilnau
Patentanwälte
Unter den Eichen 7
D-65195 Wiesbaden (DE)

Beschwerdegegnerin:
(Einsprechende 01)

Takata-Petri AG
Bahnweg 1
D-63743 Aschaffenburg (DE)

Vertreter:

Baumgärtel, Gunnar
Patentanwälte Maikowski & Ninnemann
Postfach 15 09 20
D-10671 Berlin (DE)

(Einsprechende 02)

DaimlerChrysler AG
Mercedesstraße 137
D-70327 Stuttgart (DE)

Vertreter:

-

Angefochtene Entscheidung:

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 1. Dezember 2008 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 1426244 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Pricolo
Mitglieder: H. Geuss
S. Hoffmann

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die am 1. Dezember 2008 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung das Patent Nr. 1426244 zu widerrufen.

Die Einspruchsabteilung hat entschieden, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf die Kombination der Dokumente

DE 196 46 698 A1 (D1) und

WO 01/54953 A1 (D4)

nahegelegt ist.

- II. Gegen diese Entscheidung haben die Patentinhaberinnen (Beschwerdeführerinnen) am 13. Januar 2009 Beschwerde eingelegt und die Beschwerdegebühr bezahlt. Die Beschwerdebegründung ist am 31. Januar 2009 eingegangen.

- III. Am 20. Mai 2011 wurde mündlich verhandelt. Die Beschwerdeführerinnen beantragten die Aufhebung der erstinstanzlichen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung oder hilfsweise auf Grund der Ansprüche 1 bis 8 gemäß Hilfsantrag, eingereicht mit Schreiben vom 14. April 2011.

Die Beschwerdegegnerin 01 (Einsprechende 01) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

Die Beschwerdegegnerin 02 (Einsprechende 02) nahm, wie schriftlich angekündigt, an der mündlichen Verhandlung nicht teil und äußerte sich auch schriftlich nicht zur Beschwerdesache.

IV. Der Anspruch 1 wie erteilt lautet wie folgt:

Kraftfahrzeug mit einer Karosseriestruktur (2), die eine Seitenstruktur (3') mit einem Seitenfenster (4) aufweist, mit einem an der Karosseriestruktur (2) befestigten Fahrzeugsitz (5) und mit einer Seitenaufprallschutzeinrichtung (10) für einen Fahrzeuginsassen, welche Seitenaufprallschutzeinrichtung (10) einen im Bereich der Brüstung (16) der Seitenstruktur (3') nach oben entfaltbaren Kopfairbag (13) mit einer ersten Aufblaseinrichtung (14) und einen aus dem Fahrzeugsitz seitlich heraus entfaltbaren Seitenairbag mit einer zweiten Aufblaseinrichtung (20) umfasst, welcher Seitenairbag als Thoraxairbag (19) ausgebildet ist, der in Ruhestellung zusammen mit der zweiten Aufblaseinrichtung (20) innerhalb der Sitzlehne (8) des Fahrzeugsitzes (5) angeordnet ist, der aus einer seitlichen Lehnenwange (21) im Wesentlichen nach vorn (Pfeil 23) entfaltbar ist und der in entfaltetem Zustand (ST2) mit seinem oberen Begrenzungsrand (24) benachbart zur Brüstung (16) der Seitenstruktur (3') zu liegen kommt, dadurch gekennzeichnet dass sich der Kopfairbag (13) aus der Brüstung (16) heraus nur nach oben und parallel zum Seitenfenster (4) entfaltet.

V. Der Anspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag lautet wie folgt (Die Unterschiede zum Anspruch 1 gemäß Hauptantrag sind im Fettdruck hervorgehoben; Hervorhebung durch die Kammer):

Kraftfahrzeug mit einer Karosseriestruktur (2), die eine Seitenstruktur (3') mit einem Seitenfenster (4), **einem Außenblech, einer Innenverkleidung(15) und einer Brüstung (16)** aufweist, mit einem an der

Karosseriestruktur (2) befestigten Fahrzeugsitz (5) und mit einer Seitenaufprallschutzeinrichtung (10) für einen Fahrzeuginsassen, welche Seitenaufprallschutzeinrichtung (10) einen im Bereich der Brüstung (16) der Seitenstruktur (3') nach oben entfaltbaren Kopfairbag (13) mit einer ersten Aufblaseeinrichtung (14) und einen aus dem Fahrzeugsitz seitlich heraus entfaltbaren Seitenairbag mit einer zweiten Aufblaseeinrichtung (20) umfasst, welcher Seitenairbag als Thoraxairbag (19) ausgebildet ist, der in Ruhestellung zusammen mit der zweiten Aufblaseeinrichtung (20) innerhalb der Sitzlehne (8) des Fahrzeugsitzes (5) angeordnet ist, der aus einer seitlichen Lehnenwange (21) im Wesentlichen nach vorn (Pfeil 23) entfaltbar ist und der in entfaltetem Zustand (ST2) mit seinem oberen Begrenzungsrand (24) benachbart zur Brüstung (16) der Seitenstruktur (3') zu liegen kommt, dadurch gekennzeichnet dass **bei der Entfaltung des Kopfairbags (13) die Innenverkleidung (15) in Richtung auf den Fahrzeugsitz (5) derart wegklappt, dass sich der Kopfairbag (13) aus der Brüstung (16) heraus nur nach oben und parallel zum Seitenfenster (4) entfaltet, ohne dabei eine wesentliche Ausdehnungskomponente in Richtung auf den Fahrzeugsitz (5) aufzubauen.**

VI. Im Verfahren vor der Beschwerdekammer war weiterhin das folgende Dokument von besonderer Bedeutung:

DE 100 24 293 A1 (D5).

VII. Die Argumente der Beschwerdeführerinnen - soweit sie für die Entscheidung wesentlich waren - lauteten wie folgt: Die vorliegende Erfindung zeichne sich vor allem durch die funktionale Trennung der beiden Airbagmodule - dem

Kopfairbag und dem Thoraxairbag - aus, weiterhin auch durch die räumliche Trennung dieser beiden Module und zum dritten durch die Entfaltungsrichtungen, vor allem der des Kopfairbags. Diese drei Aspekte müssten bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit berücksichtigt werden.

Das Dokument D1 sei der nächste Stand der Technik und offenbare alle Merkmale des Oberbegriffs von Anspruch 1. Dabei seien ein Thoraxairbag und ein Kopfairbag räumlich nicht getrennt, sondern beide gemeinsam in der Rückenlehne des Fahrersitzes untergebracht. Im Ausführungsbeispiel der Fig. 1 seien beide Airbags mit jeweils getrennten Aufblasvorrichtungen funktional voneinander unabhängig, während das Ausführungsbeispiel der Fig. 6 eine gemeinsame Aufblasvorrichtung für beide Module vorsehe.

Die Merkmale des kennzeichnenden Teils des erteilten Anspruchs 1 seien nicht aus D1 bekannt.

Die mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils zu lösende Aufgabe bestehe darin, einen verbesserten Kopfschutz vorzusehen. Dies geschehe dadurch, dass bei der Entfaltung des Kopfairbags keine Kräfte quer zur Fahrzeuglängsachse aufgebracht würden, da dieser sich ausschließlich nach oben entfalte. Die räumliche Trennung der Airbagmodule, nämlich dass der Kopfairbag in der Seitenstruktur der Karosserie und nicht in der Rückenlehne des Fahrersitzes untergebracht sei, führe dazu, dass dessen Entfaltung im Unfall nicht behindert werde, etwa durch einen Sicherheitsgurt oder dadurch, dass durch die Verformung der Seitenstruktur als Folge

des Unfalls der Spalt zwischen Innenverkleidung und Sitz kritisch verkleinert würde.

Diese erfinderische Idee sei durch das Dokument D5 nicht nahegelegt. Insbesondere lehre D5 nicht, eine räumliche Trennung beider Airbagmodule vorzusehen. Im Gegenteil, D5 veranlasse den Fachmann, die räumliche Einheit beider Module beizubehalten. So weise der Kopfairbag 12 einen Schutzabschnitt 32 auf, der gemäß Paragraph [0041] der Beschreibung in Größe und Position beliebig gewählt werden könne. Der Fachmann erkenne darin die Möglichkeit, den Kopfairbag bildenden Luftsack mittels des Schutzabschnitts 32 derart zu gestalten, dass er auch den Thorax schütze. Die Passage in Paragraph [0007] weise ihn ja weiter darauf hin, dass er den Kopfairbag und Thoraxairbag funktional trennen könne und beiden jeweils ein eigenes Aufblasmodul und eine eigene Steuerung zuweisen könne. Die Trennung beziehe sich jedoch nur auf die Funktion, denn, einen Hinweis darauf, beide Airbagmodule voneinander räumlich zu trennen, bekäme der Fachmann durch D5 nicht. Das Gegenteil sei der Fall: das Dokument D5 leite ihn davon weg.

Für den Fachmann sei eine räumliche Trennung von Thoraxairbag und Kopfairbag schon deshalb nicht naheliegend, da dies eine Anzahl von Nachteilen nach sich ziehe: der Fahrzeughersteller habe die Logistik für zwei unterschiedliche Module zu gewährleisten, die womöglich auch noch von verschiedenen Herstellern stammten. Auch sei die Verkabelung räumlich getrennter Luftsackmodule aufwendiger und somit teurer. Diese Überlegungen hielten den Fachmann zunächst davon ab, die im Stand der Technik gezeigte räumliche Einheit von Thorax- und Kopfairbag aufzugeben. Allerdings sei nicht

bekannt, ob es überhaupt Systeme gäbe, in denen ein Thorax- und ein Kopfairbag gemeinsam in einer Tür verbaut seien.

Der Hilfsantrag, der mit Fax vom 14. April 2011 vorgelegt wurde, müsse in das Verfahren zugelassen werden. Die Formulierungen der hinzugefügten Merkmale seien wörtlich aus dem Paragraph [0015] der Beschreibung der Patentschrift übernommen; daher könne keine unzulässige Erweiterung vorliegen. Weiterhin sei der Gegenstand des Anspruchs klar formuliert; der Fachmann wisse was gemeint sei und die Beschreibung würde die Erfindung fraglos klar darstellen. Vor allem das erste hinzugefügte Merkmal im kennzeichnenden Teil diene dazu, die erfinderische Art der Entfaltung des Kopfairbags weiter zu präzisieren. Da sich die Notwendigkeit dieser konstruktiven Einschränkung erst im Verfahrensverlauf ergeben habe, müsse der geänderte Anspruchssatz in das Verfahren zugelassen werden. Im Übrigen sei das hinzugefügte Merkmal nicht aus dem Dokument D5 bekannt, da dort nur von einer wegschwenkbaren Abdeckung die Rede sei, aber nicht definiere, dass die Innenverkleidung in Richtung auf den Fahrersitz wegklappe, um eine Entfaltung des Kopfairbags nur nach oben parallel zum Seitenfenster der Tür zu ermöglichen.

VIII. Die Beschwerdegegnerin 01 begegnete diesen Argumenten wie folgt:

Die Merkmale des Oberbegriffs von Anspruch 1 seien aus dem Dokument D1 bekannt. Weiterhin offenbare D1 das Merkmal 7.2 des Anspruchs 1, wonach die Entfaltung des Kopfairbags parallel zum Seitenfenster sei. Die Lehre von D1 sei, große Abmessungen von Airbags mit großem

Fassungsvermögen, die kostenerhöhende Aufblaseeinrichtungen benötigen, zu vermeiden, aber ferner auch die Ausdehnung des Kopfairbags quer zur Fahrzeuglängsrichtung zur Außenseite des Fahrzeugs hin zu begrenzen (D1, Spalte 1, Zeilen 25 bis 35 und 54 bis 55). Außerdem müsse sich auch im Streitpatent der Airbag in Querrichtung ausdehnen können, sonst ließe er sich gar nicht aufblasen. D1, Spalte 2, Zeilen 61 ff. erklärten, dass die Airbags im Unfall vom Seitenteil des Fahrzeugsitzes entlang der dem Fahrzeuginnenraum zugewandten Seitenfläche der Türverkleidung expandieren. Damit würden sich auch die Airbags gemäß D1 im wesentlichen parallel zum Seitenfenster entfalten. Somit sei die Problemstellung, die der strittigen Erfindung zugrunde liege, schon aus D1 bekannt. Spalte 6, Zeilen 10 ff. informierten den Fachmann weiter, dass die Kopfbewegung im Kollisionsfall besonders wirkungsvoll verhindert werden könne, wenn sich der Kopfairbag entlang der dem Innenraum zugewandten Seitenfläche des Fahrzeugs entfalte.

Nun weise aber das System gemäß D1 einige für den Fachmann klar erkennbare Nachteile auf. So seien Abspannstrukturen (Verbindungsanlagen, 26) nötig; vor allem aber bedinge die Art des Aufbaus beider Airbags und deren Unterbringung in der Rückenlehne, dass im Bedarfsfall zunächst der Thoraxairbag aufgeblasen werden müsse, bevor der Kopfairbag ausgelöst werden könne (vgl. Spalte 4, Zeilen 40 ff. und Spalte 5, Zeilen 9 ff.). Damit könnten die beiden Luftsäcke nicht unabhängig voneinander gesteuert werden, und der Schutz des Kopfes könne erst dann aktiviert werden, wenn der Thoraxairbag aufgeblasen sei. Bei den extrem geringen Zeiten, die bei einem Seitenaufprall aufgrund der vergleichsweise

schmalen Fahrzeugstrukturen im Seitenbereich für eine Auslösung von Rückhaltesystemen überhaupt zur Verfügung stünden, sei dieser Nachteil als gravierend einzuschätzen.

Insofern sei es auch naheliegend, dass der Fachmann eine Lösung für dieses Problems suche und dafür Dokument D5 heranziehen würde. In der Beschreibung der D5 weise schon der Paragraph [0007] darauf hin, dass der Luftsack problemlos mit einem Thoraxairbag - entweder separat oder der Luftsackanordnung zugeordnet - abgestimmt werden könne.

Auf keinen Fall aber könne der Schutzabschnitt 32 gemäß der Passage [0041] als ein Thoraxairbag verstanden werden. Dort sei lediglich von einem Knie- oder Beinschutz die Rede, und um diesen zu gewährleisten, könnten Größe und Position des Schutzabschnitts entsprechend verändert werden. Dabei handele es sich um einen vergleichsweise kleinen Fortsatz des Luftsacks. Würde der Schutzabschnitt 32 als Thoraxairbag ausgeführt, wäre dieser viel größer und widerspräche damit der erfinderischen Idee der D5, kurze Entfaltungswege für die jeweiligen Luftsäcke vorzusehen, vgl. auch Paragraph [0008].

Im übrigen gäbe es keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Fachmann es generell vorziehe, Thorax- und Kopfairbag räumlich zusammenzuhalten und bei der Suche nach einer anderen konstruktiven Position ggf. alle beide Airbagsysteme von der Rückenlehne des Sitzes in die Türstruktur verlagern würde. Das Argument der Beschwerdeführerinnen greife schon deshalb nicht, da in der Tür typischerweise die Platzverhältnisse derart

beengt seien, dass dort eine Unterbringung eines notwendigerweise verhältnismäßig großen Airbags für den Thorax keinesfalls eine naheliegende Lösung darstelle. Zum anderen sei durch die Integration des Thoraxairbags in die Rückenlehne des Sitzes sichergestellt, dass dieser seinen Schutz unabhängig von der gewählten Sitzeinstellung entfalten könne.

Es gäbe im gesamten Stand der Technik auch keinen Hinweis darauf, dass eine räumliche Kombination von Kopf- und Thoraxairbag für den Fachmann als geboten angesehen werden müsse. Vielmehr weise der Stand der Technik auf das Gegenteil hin, vgl. z.B. D18 (DE 298 12 708 U1), wo der Kopfairbag im Dachbereich und der Thoraxairbag in der Sitzlehne angebracht sei.

Der Hilfsantrag vom 14. April 2011 dürfe nicht in das Verfahren zugelassen werden.

Mit dem ersten ergänzten Merkmal im kennzeichnenden Teil, würde jetzt erstmalig definiert, dass die Innenverkleidung im Bereich der Brüstung wegklappt, um eine Entfaltung des Airbags nach oben parallel zur Seitenscheibe zu ermöglichen. Dieses Wegklappen der Verkleidung sei nun erstmals im Einspruchsverfahren in der Diskussion und da das Merkmal aus der Beschreibung genommen wurde, würde bezweifelt, dass dieses Merkmal bereits recherchiert worden sei.

Auf jeden Fall aber sei ein Wegklappen der Innenverkleidung auch in Dokument D5 offenbart, so dass die Änderungen des Hilfsantrags keine andere Einschätzung der erfinderischen Tätigkeit erlauben, als für den Hauptantrag.

Des Weiteren sei der Gegenstand des Anspruchs unzulässig erweitert, da die Formulierung des ersten eingefügten Merkmals im kennzeichnenden Teil eine Kausalität zwischen der Art des Wegklappens der Innenverkleidung („ ... derart wegklappt, dass...“) und der Entfaltung des Airbags suggeriere. Damit würde der Eindruck erzeugt, dass das Wegklappen einen steuernden Einfluss auf das Aufblasverhalten des Kopfairbags habe. Dies sei in der Beschreibung nicht so dargestellt.

Weiterhin sei der Anspruch unklar im Sinne des Art. 84 EPÜ, da das zweite hinzugefügte Merkmal im kennzeichnenden Teil eine „wesentliche Ausdehnungskomponente“ definiere, und dabei unklar bleibe, was „wesentlich“ sei und was nicht.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag ist aus den folgenden Gründen nicht erfinderisch.
 - 2.1 Die Merkmale des Oberbegriffs sind unstrittig aus dem Dokument D1 bekannt.

Die Seitenairbagvorrichtung gemäß Dokument D1 unterscheidet sich vom Gegenstand des Anspruchs 1 dadurch, dass sich der Kopfairbag aus der Brüstung heraus entfaltet (**Merkmal 7** gemäß der von der Beschwerdegegnerin 01

vorgenommenen Merkmalsgliederung; vgl. Beschwerde-
erwiderung vom 19. Juni 2009, Seiten 2 und 3);
wobei sich der Kopfairbag nur nach oben entfaltet
(**Merkmal 7.1**) und
parallel zum Seitenfenster entfaltet (**Merkmal 7.2**).

- 2.2 Die Seitenairbag-Vorrichtung gemäß D1 weist eine Reihe offensichtlicher Nachteile auf. Zum einen kann der Kopfairbag erst aufgeblasen werden, nachdem der Seitenairbag entfaltet wurde (siehe Spalte 4, Zeilen 40 ff.). Bei den sehr kurzen Zeiten, die bei einem Seitenaufprall aufgrund der vergleichsweise schmalen Fahrzeugstrukturen im Seitenbereich für eine Auslösung von Rückhaltesystemen überhaupt zur Verfügung stehen, ist dieser Nachteil gravierend. Weiterhin besteht das Risiko, dass der Sicherheitsgurt die Entfaltung des Kopfairbags behindert.

Die mit den Merkmalen 7, 7.1 und 7.2 zu lösende objektive Aufgabe besteht nun darin, das Entfaltungsverhalten des Kopfairbags zu verbessern und einen verbesserten Kopfschutz zur Verfügung zu stellen.

- 2.3 Zur Lösung der Aufgabe würde der Fachmann das Dokument D5 heranziehen, welches sich ebenfalls mit der Aufgabe beschäftigt, einen verbesserten Kopfschutz zur Verfügung zu stellen, vgl. Absatz [0003] und [0038]. Dort ist eine Luftsackordnung offenbart, die durch eine Abstützung eines Kopfairbags keine weitere Fixierung am Dachrahmen oder an der B-Säule benötigt (Spalte 1, Zeilen 38 ff.) Insbesondere soll der Kopfairbag sich längs der gesamten Fahrertür erstrecken (Spalte 1, Zeilen 50 bis 51) und kurze Entfaltungswege aufweisen (Spalte 1, Zeile 63). Die Luftsackordnung gemäß D5 sieht weiter vor, dass

sie in der Türbrüstung untergebracht ist (Spalte 2, Zeilen 47 bis 51) und durch eine wegschwenkbare Abdeckung der Türverkleidung an der Oberseite der Tür eine längliche Austrittsöffnung freigibt (Spalte 3, Zeilen 35 bis 40), vgl. Merkmal 7. Weiterhin erstreckt sich der aufgeblasene Luftsack parallel zur Fahrzeugtür, oberhalb der Brüstung (Spalte 4, Zeilen 39 bis 47), vgl. Merkmale 7.1 und 7.2.

Die Luftsackanordnung gemäß Dokument D5 kann ausweislich der Beschreibung weiterhin mit einem Thoraxairbag kombiniert werden, vgl. Spalte 1, Zeilen 57 bis 60. Durch die räumliche Trennung von Kopfairbag und Thoraxairbag können beide Airbags nun unabhängig voneinander aufgeblasen werden und der Kopfairbag kann sich senkrecht und parallel zur Fahrzeuglängsachse entfalten, ohne dass auf den Kopf eine Kraft quer zur Fahrzeuglängsachse aufgebracht wird.

Der mit der o.g. Aufgabe vertraute Fachmann wird somit von D5 dazu angeregt, die Airbagvorrichtung gemäß D1 so zu modifizieren, dass der Kopfairbag getrennt vom Thoraxairbag in der Türbrüstung untergebracht ist und gemäß der Lehre von D5 die Merkmale 7, 7.1 und 7.2 aufweist.

Daher ist es auch ohne Belang, ob das Merkmal 7.2 in der Tat auch schon in Dokument D1 offenbart ist, wie es die Beschwerdegegnerin 01 in ihren Ausführungen behauptet.

- 2.4 Die Beschwerdeführerinnen argumentieren im Wesentlichen, dass Dokument D1 räumlich beieinander liegende Airbags zeige und dass Dokument D5 den Fachmann von einer räumlichen Trennung der beiden Airbagsysteme für Kopf

und Thorax wegleiten würde. Er habe keinerlei Veranlassung die beiden Systeme voneinander zu trennen und würde, wenn er den Kopfairbag in die Seitentür verlegen würde, auch den Thoraxairbag in der Seitenstruktur vorsehen.

2.4.1 Die Kammer folgt nicht der Argumentation, dass es für einen Fachmann zunächst auf der Hand liegt, beide Airbagsysteme in einer räumlichen Einheit zu erhalten. Die möglicherweise einfachere Teilelogistik oder eine einfachere Verkabelung räumlich beieinander liegender Systeme stellt keine technische Restriktion dar, die der Fachmann in seinem Handeln als derart ausschlaggebend einschätzen würde, dass er eine Alternative zu räumlich beieinander liegenden Kopf- und Thoraxairbagsystemen nicht ernsthaft in Betracht zöge.

2.4.2 Auch aus dem Hinweis in Dokument D5, den Seitenaufprallschutz mit einem zusätzlichen Seitenschutzpolster zu versehen (vgl. Paragraph [0041]), welches in Größe und Position beliebig verändert werden könne, wird der Fachmann nicht schließen, dass es sinnvoll sei, den Thoraxairbag ebenfalls in die Türstruktur zu integrieren.

Zum einen stellt der Hinweis in Paragraph [0041] eindeutig auf einen Schutz der unteren Extremitäten ab, der in Abhängigkeit des Maßkonzepts des Fahrzeugs in Größe und Position variiert werden kann. Ein Thoraxairbag ist an dieser Stelle weder vorgeschlagen, noch würde der Fachmann in Betracht ziehen, diesen Schutzabschnitt als Thoraxairbag auszuführen. Paragraph [0041] bezieht sich eindeutig auf ein - im Verhältnis zum Kopfairbag (Luftsack 12) - kleines zusätzliches

Luftpolster, welches mit dem Luftsack auch aufblastechnisch in Verbindung steht („Mit dem sich beim Aufblasen des Luftsacks 12 entfaltenden Schutzabschnitt 32 ist im aufgeblasenen Zustand unterhalb der Türbrüstung 16 ein zusätzliches Seitenschutzpolster vorhanden“). Ein Thoraxairbag wäre aber um ein Vielfaches größer und die Ankopplung des Schutzabschnitts an den Kopfairbag würde ebenfalls dazu führen, dass der Kopfairbag (Luftsack 12) und der Thoraxairbag (als Schutzabschnitt 32) nicht mehr unabhängig voneinander aufgeblasen werden könnten. Daher kann das in D5 gezeigte Seitenschutzpolster nicht die Funktion eines Thoraxairbags übernehmen und es hält somit den Fachmann nicht davon ab, den in D5 vorgesehenen Luftsack mit einem in der Sitzlehne montierten Thoraxairbag zu kombinieren.

Die Kammer erkennt auch in Kombination mit der Passage in Paragraph [0007], dergemäß der Luftsack problemlos auf einen separaten oder der Luftsackanordnung zugeordneten Thoraxairbag abgestimmt werden kann, keinen Hinweis für den Fachmann, dass die Unterbringung des Thoraxairbags in der Tür derart vorteilhaft ist, so dass er von einer räumlichen Trennung dieser beiden Airbagsysteme weggeleitet würde.

2.4.3 Letztlich konnten die Beschwerdeführerinnen auch kein Beispiel aus dem Stand der Technik benennen, wo beide Systeme - ein Thoraxairbag und ein Kopfairbag - gemeinsam in einer Seitenstruktur untergebracht sind.

Da somit die Kombination der Lehren aus D1 und D5 für den Fachmann naheliegt und ohne Weiteres zum Gegenstand

des Anspruchs 1 des Hauptantrags führt, sind die Erfordernisse des Art. 56 EPÜ 1973 nicht erfüllt.

3. Der Hilfsantrag wird nicht in das Verfahren zugelassen.

3.1 Der erst am 14. April 2011 eingereichte Hilfsantrag kann nicht als Reaktion auf die der Ladung zur mündlichen Verhandlung beigefügte Mitteilung der Kammer angesehen werden, weil dort kein neues Argument und kein neuer Sachverhalt angeführt wurde, sondern im Wesentlichen nur dargestellt wurde, welche Punkte aus Sicht der Kammer von besonderer Bedeutung zu sein schienen. Anspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag ist gegenüber dem erteilten Anspruch 1 u.a. durch die Einfügung des Merkmals „... bei der Entfaltung des Kopfairbags (13) die Innenverkleidung (15) derart in Richtung auf den Fahrersitz (5) wegklappt“ aus der Beschreibung geändert worden.

Durch die Einfügung dieses Merkmals in den kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 wird erstmals im gesamten Einspruchsverfahren ein technischer Aspekt in die Diskussion hinsichtlich erfinderischer Tätigkeit gebracht, nämlich die Art und Weise, wie sich die Innenverkleidung im Auslösefall verhält, der bislang keine Rolle gespielt hat und welcher möglicherweise auch eine zusätzliche Recherche erfordern würde.

Ferner sind nach Meinung der Kammer die Einwände der Beschwerdegegnerin 01 die Artikel 84 und 123(2) EPÜ betreffend (siehe Punkt VIII, oben) nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen, so dass die Zulassung des Hilfsantrags in das Verfahren eine Prüfung der Klarheit

(Art. 84 EPÜ) und ggf. davon abhängig auch eine Prüfung betreffend der Erfordernisse des Art. 123(2) EPÜ 1973 erforderlich machen würde.

- 3.2 Mit dem Hilfsantrag ist also ein gegenüber dem erteilten Anspruch 1 und der diesbezüglichen Diskussion ein neuer Sachverhalt geschaffen, der voraussichtlich eine neue und eingehende Prüfung - ggf. auch durch die erste Instanz - erfordern würde.

Die Kammer hat daher von ihrem Ermessen Gebrauch gemacht, und diesen Hilfsantrag aus Gründen der Verfahrensökonomie nicht in das Verfahren zugelassen (Artikel 13 (1) Verfahrensordnung der Beschwerdekammern, ABl. EPA 1/2011, 38).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo