

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 23. Oktober 2012**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 2248/09 - 3.2.01

Anmeldenummer: 98112925.7

Veröffentlichungsnummer: 0895889

IPC: B60J 7/22

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Cabriofahrzeug

Patentinhaberin:
SCAMBIA Industrial Developments Aktiengesellschaft

Einsprechende:
Daimler AG

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):
EPÜ Art. 54(1), 56
VOBK Art. 12(4)

Schlagwort:
"Neuheit (bejaht)"
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"
"Verspätete Beweismittel (nicht zugelassen)"

Zitierte Entscheidungen:
-

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 2248/09 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 23. Oktober 2012

Beschwerdeführerin:
(Einsprechende)

Daimler AG
D-70546 Stuttgart (DE)

Beschwerdegegnerin:
(Patentinhaberin)

SCAMBIA Industrial Developments
Aktiengesellschaft
In der Ballota 2a
9494 Schaan (LI)

Vertreter:

Hoeger, Stellrecht & Partner Patentanwälte
Uhlandstraße 14c
D-70182 Stuttgart (DE)

Angefochtene Entscheidung:

**Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 0895889 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 22. September 2009.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Pricolo
Mitglieder: Y. Lemblé
T. Karamanli

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat am 20. November 2009 gegen die am 22. September 2009 zur Post gegebene Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung mit der das europäische Patent Nr. 0 895 889 in geändertem Umfang aufrechterhalten wurde, Beschwerde eingelegt.

II. Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, dass der Gegenstand der mit Schreiben vom 10. Juni 2009 eingereichten Ansprüche 1-22 gemäß Hauptantrag den Erfordernissen des Europäischen Patentübereinkommens genügten.

III. Am 23. Oktober 2012 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

IV. Neben der bereits im Einspruchsverfahren zitierten Druckschriften

D1: DE-A-38 33 046 und

D6: DE-C-1 008 592

hat sich die Beschwerdeführerin in der Beschwerdebegründung auf folgende Dokumente berufen:

- D7: DE-C-42 29 929,
- D8: Seite 28 aus "Der Geländewagen", Offizielles Magazin des G-Clubs, Ausgabe 3/1993,
- D9: Bedienungsanleitung 04/1994 zu G-Klasse Mercedes,
- D10: CA-A-496 128,
- D11: Standard Catalog of American Cars 1946-1975, dritte Auflage 1982, Seite 392,
- D12a, D12b: Bilder von Fahrzeugen mit einem sogenannten Fulton-Visor,
- D13: US-A-2 827 328.

V. Der Anspruch 1 in der von der Einspruchsabteilung aufrechterhaltenen Fassung entspricht dem erteilten Anspruch 1 und lautet wie folgt:

"Cabriofahrzeug umfassend eine Karosserie (10), eine Windschutzscheibe (12), einen hinter der Windschutzscheibe (12) liegenden Fahrgastraum (14), welchen bei fehlendem Dach ein die Oberseite der Karosserie (10) überstreichender und von der Windschutzscheibe (12) angehobener Luftstrom (22) frei übergreift, und ein in einem oberen Bereich der Windschutzscheibe (12) angeordnetes Luftstromleitelement (60, 60', 70), welches den von der Windschutzscheibe (12) angehobenen Luftstromabschnitt (24, 24') so über den Fahrgastraum (14) führt, daß dieser hinter dem Fahrgastraum (14) auf der Karosserie (10) ohne Ausbildung eines sich in den Fahrgastraum (14) hinein erstreckenden Wirbels (28) auftrifft, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitelement (60, 60', 70) eine in Richtung quer zur Strömungsrichtung (26) im Abstand von der Windschutzscheibe (12) angeordnete Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) umfaßt, und daß die im Abstand von der Windschutzscheibe (12) angeordnete

Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) zwischen sich und einer Frontseite (44) der Windschutzscheibe (12) einen Führungskanal (66, 78) für mindestens einen Teil des Luftstroms (22) bildet."

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei gegenüber dem in dem Dokument D6 gezeigten Fahrzeug nicht neu. Die Einspruchsabteilung habe die Neuheit erstens damit begründet, dass D6 kein Cabrioletfahrzeug zeige. Dem sei zu widersprechen. Die Definition eines Cabrioletfahrzeuges sei weitreichender als von der Einspruchsabteilung angenommen. Nach den Definitionen gemäß *Duden* und *Wahrig* (vgl. Eingaben von 15. Mai 2009) sei ein Cabrioletfahrzeug ein Fahrzeug, dessen Dach ganz geöffnet werden könne. Bereits in der Druckschrift D6 sei ausdrücklich angegeben, dass die dortige Erfindung ein Kraftfahrzeug betreffe, dessen Dach ganz oder teilweise geöffnet werden könne (D6: Spalte 1, Zeilen 1-4) und dass die Dachöffnung von jeder Größe sein könne (Spalte 1, Zeile 29).

Auch das zweite Merkmal, dass die Frontseite der Windschutzscheibe in Zusammenwirken mit der bekannten Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements einen Führungskanal bilde, sei insgesamt aus D6 bekannt. Dieses Merkmal besage lediglich, dass die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements zur Bildung des Führungskanals nicht in Fortsetzung der Windschutzscheibe angeordnet sei, sondern quer zur Strömungsrichtung in einem Abstand von derselben, d.h. auch versetzt zu derselben. Es betreffe somit lediglich

ein strömungstechnisches Phänomen und definiere keine genaue geometrische Position des Luftstromleitelements gegenüber der Frontseite der Windschutzscheibe (vgl. die vergrößerten Darstellungen der Figur 2 aus D6 und der Figur 9 des Streitpatents gemäß Eingabe vom 15. Mai 2009). Auch die in den Figuren 3,4,6 und 9 des Streitpatents die Merkmale des Anspruchs 1 aufweisenden Ausführungsbeispiele zeigten, dass nur ein verhältnismäßig kleiner Anteil des beanspruchten Führungskanals durch die Frontseite der Windschutzscheibe und die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements 60' gebildet werde. In der Figur 9 sei sogar überhaupt keine Überlappung zwischen Frontseite und Luftstromleitfläche.

Sollte die Kammer die Auffassung der Einspruchsabteilung teilen, wonach der Gegenstand des Anspruchs 1 sich von dem aus D6 bekannten Fahrzeug durch die unter Punkt III, 2.2 der Entscheidung erwähnten Merkmale, dass das Fahrzeug ein Cabrioletfahrzeug ist und dass die im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitfläche zwischen sich und einer Frontseite der Windschutzscheibe einen Führungskanal für mindestens einen Teil des Luftstromes bildet, unterscheide, dann würden die fehlenden Merkmale sich in naheliegender Weise aus der Zusammenschau der Dokumente D6 und D1 ergeben, so dass dieser Gegenstand nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Im Einspruchsverfahren sei bereits von der Einspruchsabteilung festgestellt worden, dass ein Luftstromleitelement gemäß dem unabhängigen Anspruch 23 des umstrittenen Patents gegenüber dem Inhalt des Dokuments D6 nicht neu sei. In Kenntnis des Dokuments D1, das eine Möglichkeit der Anwendung eines Führungskanals gemäß der Lehre von D6

auf ein Cabrioletfahrzeug beschreibe, könne in der Übertragung der Lehre von D6 auf ein Cabriofahrzeug keine erfinderische Leistung bestehen.

Die Einspruchsabteilung habe festgestellt, dass das aus D6 bekannte Luftstromleitelement (vgl. Figur 2 von D6: Dachteil 2 mit Leitkanal 4) eine in Richtung quer zur Strömungsrichtung im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitfläche umfasse. In dem Merkmal, dass die Frontseite der Windschutzscheibe in Zusammenwirken mit der Luftstromleitfläche des bekannten Luftstromleitelements den Führungskanal bilde, könne keine erfinderische Leistung erkannt werden. Wie bereits oben dargelegt, definiere dieses Unterscheidungsmerkmal lediglich ein strömungstechnisches Phänomen, denn die Beteiligung der Frontseite der Windschutzscheibe an der Bildung des Führungskanals führe zu keinen Strömungsverhältnissen, die über das hinausgehen, was aus dem Stand der Technik bekannt sei (Düsenwirkung mit Beschleunigung des Luftstroms; vgl. D1: Spalte 2, Zeilen 16-26). Die Beschwerdegegnerin habe mit Bezug auf Absatz [0048] der Patentschrift behauptet, dass diese Ausbildung besonders effizient sei. Den Nachweis dafür könnte sie jedoch nicht erbringen. Es liege im handwerklichen Können des Fachmanns, die Anordnung der Luftstromleitfläche mit ihrer Vorderkante gegebenenfalls unter Beteiligung der Frontseite der Windschutzscheibe zu optimieren.

Die Dokumente D6 bis D13 seien für den Fall eingereicht worden, dass die Kammer zur Auffassung gelangen sollte, dass die Druckschriften D1 und D2 der Aufrechterhaltung des Streitpatents nicht entgegenstünden. Das verspätete Einreichen dieser Dokumente erst mit der

Beschwerdebegründung sei damit erklärlich, dass die Daimler AG über diese Dokumente nicht verfügt habe und darüber hinaus über 20.000 Patente verwalte. Diese Dokumente seien prima facie sehr relevant und sollten daher berücksichtigt werden, denn der Gegenstand des Anspruchs 1 sei gegenüber dem in diesen Dokumenten offenbarten Stand der Technik nicht patentfähig.

VII. Die Beschwerdegegnerin hat im Wesentlichen Folgendes vorgetragen:

Das beanspruchte Cabriofahrzeug sei gegenüber dem zitierten Stand der Technik neu und erfinderisch.

Die Druckschrift D6 beschreibe ein Fahrzeug mit einem Schiebedach und kein Cabrioletfahrzeug, also kein Fahrzeug gemäß der Definition von einem Cabriofahrzeug nach einem Auszug aus Wikipedia (Anlage 3 vom 15. September 2010), dessen Dach durch Zurückklappen geöffnet werden könne.

Der Wortlaut des Anspruchs 1 verlange, dass die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements von der Frontseite der Windschutzscheibe zur Bildung des Führungskanals in senkrechter Richtung zur Strömungsrichtung beabstandet sei. Nichts anderes sei unter diesem Wortlaut zu verstehen und insbesondere nicht eine Ausführungsform, bei der die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements versetzt zur Frontseite der Windschutzscheibe in Strömungsrichtung angeordnet sei, wie von der Beschwerdeführerin fälschlicher Weise anhand der Darstellungen der Figur 2 aus D6 und der Figur 9 des Streitpatents gemäß Eingabe vom 15. Mai 2009 behauptet.

Die beanspruchte Konstruktion sei besonderes einfach und in Hinblick auf die Strömungsverhältnisse sehr effizient. Die strömende Luft werde frühzeitig auf Höhe der Windschutzscheibe aufgefangen, bevor sie dann entsprechend umgeleitet werden könne (vgl. Absatz [0048] der Patentschrift).

Die von der Beschwerdeführerin erstmalig mit der Beschwerdebegründung vorgelegten Dokumente D7 bis D13 seien nicht in das Verfahren zuzulassen, da sie verspätet eingereicht und *prima facie* nicht relevant seien. Sollte die Kammer diese Dokumente trotzdem berücksichtigen wollen, werde beantragt, das Verfahren an die erste Instanz zurückzuverweisen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Neuheit

Zur Frage der Neuheit ist die Auffassung der Einspruchsabteilung zu überprüfen, dass D6 kein Cabrioletfahrzeug zeigt.

Die Beschwerdeführerin hat die Textstellen in der Spalte 1, Zeile 3 ("dessen Dach ganz oder teilweise geöffnet werden kann") und in der Spalte 1, Zeilen 28 ("der Fahrwind bei geöffnetem Dach und jeder Größe der Dachöffnung zuverlässig..") zur Stützung ihrer Ansicht zitiert, dass D6 ein Cabriofahrzeug offenbart.

Die Rechtsprechung der Beschwerdekammern geht von einem engen Neuheitsbegriff aus. Insbesondere muss das umstrittene Merkmal eines beanspruchten Gegenstands als Ganzes eindeutig und unmittelbar aus dem Inhalt des entgegengehaltenen Dokuments hervorgehen. Sowohl in der Textstelle in der Spalte 1, Zeilen 2-3 als auch im Anspruch 1 von D6 ist die Rede von einem "Kraftfahrzeug ... mit einem geschlossenen Aufbau, dessen Dach ganz oder teilweise geöffnet werden kann". Die Bezeichnung "geschlossener Aufbau" weist auf ein Fahrzeug mit einer Verbindung zwischen der A-Säule und der B-Säule. Bei sämtlichen in D6 beschriebenen Ausführungsformen (vgl. Figur 2 und Figur 3) ist das Dach als "Schiebedach" bezeichnet (Spalte 2, Zeile 23 und Spalte 2, Zeile 39). Geschlossene Fahrzeuge mit solchen Schiebedächern fallen jedoch nicht unter den Begriff "Cabrioletfahrzeug". Die Beschwerdeführerin konnte deshalb die Kammer nicht überzeugen, dass die Einspruchsabteilung zu diesem Merkmal nicht richtig entschieden hat.

Bereits aufgrund dieses ersten Unterscheidungsmerkmals ist festzustellen, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 neu ist (Artikel 54 (1) EPÜ).

3. Erfinderische Tätigkeit

- 3.1 In Übereinstimmung mit der Einspruchsabteilung ist die Kammer der Auffassung, dass das zweite Merkmal, wonach die in Richtung quer zur Strömungsrichtung im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements zwischen sich und einer Frontseite der Windschutzscheibe einen Führungskanal für den Luftstrom bildet, aus D6 nicht

bekannt ist. Dieses Merkmal verlangt, dass die Frontseite der Windschutzscheibe und die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements in Richtung quer zur Strömungsrichtung gegenüberliegen. Bei der Druckschrift D6 ist der Führungskanal 4 ohne Beteiligung der Windschutzscheibe im vorderen Dachteil 2 ausgebildet (vgl. D6: Spalte 2, Zeilen 27-34 in Verbindung mit Figur 2).

- 3.2 Die Druckschrift D1 beschreibt einen Windabweiser für ein Cabrioletfahrzeug. Dieser Windabweiser besteht aus einem in dem Dachquerträger 4 (Figur 1 von D1) zwischen einer Ruhelage und einer Wirklage bewegbaren Führungskanal, wobei der Führungskanal aus zwei Luftleitkörpern 7,8 besteht.
- 3.3 Würde der Fachmann die Lehre der D6 auf ein Cabrioletfahrzeug übertragen wollen, wird er feststellen, dass D1 eine vollständige und elegante technische Lösung für ein Cabrioletfahrzeug offenbart, wodurch den Insassen störende Luftverwirbelungen erspart werden. Dieser Effekt wird jedoch, wie in D6, ohne jegliche Beteiligung der Windschutzscheibe an der Bildung des Führungskanals erzielt (Spalte 2, Zeilen 20-26), so dass eine Zusammenschau der Druckschriften D6 und D1 nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 führen kann.
- 3.4 Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung, dass es im handwerklichen Können des Fachmanns lag, die Position der Vorderkante der oberen Luftstromleitfläche von D6 gegebenenfalls auch über die Frontseite der Windschutzscheibe zu verlegen.

Für die Kammer verlangt der Wortlaut des zweiten Merkmals des Anspruchs 1, wie von der Beschwerdegegnerin vorgetragen, dass die Frontseite der Windschutzscheibe -in Zusammenarbeit mit dem Luftstromleitelement- maßgeblich an der Bildung des Kanals beteiligt ist. Mithin wird durch die beanspruchte Lösung eine effiziente Düsenwirkung mit einfachen Mitteln erzielt (vgl. Absatz [0048] der Patentschrift).

Für eine effiziente Wirkung des Luftstromleitelements aufgrund der Beteiligung der Windschutzscheibe an der Bildung des Führungskanals sprechen die von der Beschwerdegegnerin in ihrem Schreiben vom 15. September 2010 (Seite 5, 4. Absatz) und in der mündlichen Verhandlung angesprochenen Wirkungen, dass der über die Windschutzscheibe geleitete Luftstrom zur Bildung des Führungskanals bereits im oberen Bereich der Windschutzscheibe erfasst wird und nicht, wie in D6 oder D1, nachdem er die Windschutzscheibe verlassen hat. Die Kammer sieht keinen Grund, die Äußerungen der Beschwerdegegnerin in Bezug auf diese effizientere Wirkung in Frage zu stellen.

- 3.5 Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin zeigt die Figur 9 des umstrittenen Patents eine bedeutsame Überlappung zwischen Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 und Luftstromleitfläche 64 bei der aktiven Stellung. Die hier relativ dicke Darstellung des Luftstromleitelements 60' ist auf seine sich über die gesamte Breite des Fahrzeugs erstreckende, gewölbte Form zurückzuführen. Die sich nach oben erstreckende Frontseite 44 der Windschutzscheibe ist auf Höhe des Luftstromleitelement 60' unter demselben klar erkennbar.

4. Zulassung der Dokumente D7 bis D13 in das Verfahren

4.1 Die Dokumente D7 bis D13 wurden erst mit der Beschwerdebegründung eingereicht.

Im vorliegenden Fall hatte die Beschwerdeführerin bereits mit der früheren Entscheidung der Einspruchsabteilung vom 17. Juli 2006 über die Gründe Kenntnis nehmen können, warum der fristgerecht zitierte Stand der Technik, insbesondere die Druckschriften D1 und D6, der Patentierbarkeit des Gegenstands des vorliegenden Anspruchs 1 nicht entgegenstehen können. In einer ersten am 10. August 2006 gegen diese Entscheidung eingelegte und am 16. November 2006 begründete Beschwerde (vgl. T 1258/06) hat sich die Beschwerdeführerin auf denselben Stand der Technik berufen, um die Entscheidung der Einspruchsabteilung zur Frage der Patentierbarkeit dieses Gegenstandes überprüfen zu lassen. Nachdem die technische Beschwerdekammer mit der Entscheidung vom 17. Dezember 2008 die Sache an die erste Instanz wegen mangelnder Begründung in Bezug auf den unabhängigen Patentanspruch 23 an die Einspruchsabteilung zurückverwiesen hat, wurde die Patentierbarkeit des Gegenstands des Patentanspruchs 1 von der Einspruchsabteilung erneut unter Betracht gezogen und bestätigt. Mehr als fünf Jahre nach ihrem Einspruch hat die Beschwerdeführerin nun die vorliegende zweite Beschwerde als Anlass genommen, die neuen Beweismittel D7 bis D13 vorzulegen und ein völlig neues Vorbringen auf der Grundlage dieser Dokumente darzulegen.

4.2 Die Beschwerdeführerin konnte keine triftigen Gründe nennen, warum die Dokumente D7 bis D13 nicht innerhalb

der Einspruchsfrist oder spätestens im folgenden erstinstanzlichen Verfahren nicht hätten eingereicht werden können. Die Beschwerdeführerin hat versäumt, diese Dokumente mit der ersten Beschwerde einzureichen, nachdem sie mit der ersten Entscheidung der Einspruchsabteilung konfrontiert wurde. Sie hat ferner versäumt, diese Dokumente im darauffolgenden erstinstanzlichen Verfahren einzureichen, nachdem die Sache von der Technischen Beschwerdekammer zur Weiterbehandlung an die Vorinstanz zurückverwiesen wurde.

Unter diesen Umständen ist die Kammer der Meinung, dass es gerechtfertigt ist, von ihrer in Artikel 12 (4) VOBK eingeräumten Befugnis Gebrauch zu machen, die Dokumente D7 bis D13 nicht in das Beschwerdeverfahren zuzulassen.

- 4.3 Darüber hinaus haben die Parteien sich dazu von sich aus geäußert, inwieweit die Dokumente D7 bis D13 *prima facie* relevant seien. Es geht aus keinem der vorgelegten Dokumente D7 bis D13 *prima facie* hervor, dass ein Luftstromleitelement zwischen sich und der Frontseite der Windschutzscheibe einen Führungskanal bildet, der die Problematik der Luftverwirbelung im Fahrgastraum löst.

Die Dokumente D7 bis D9 beziehen sich auf ein Luftstromleitelement und befassen sich mit der Problematik der Windabweisung in einem Cabrioletfahrzeug. D7 bis D9 zeigen jedoch nicht eindeutig, dass das Luftstromleitelement zwischen sich und der Frontseite der Windschutzscheibe einen Führungskanal bildet. Die Dokumente D10 bis D12 betreffen eine Sonnenblende und lassen nicht erkennen, dass sie sich mit der Problematik der Luftverwirbelung / Windabweisung in einem

Cabriofahrzeug beschäftigen. Das Dokument D13 betrifft zwar ein ausfahrbares Luftstromleitelement für ein Cabriofahrzeug, seine Aufgabe besteht jedoch darin, den Luftwirbelstrom auf die Passagiere zu leiten (Spalte 1, Zeilen 43-51).

4.4 Es ist somit nicht erkennbar, dass die Dokumente D7 bis D13 derart *prima facie* relevant sind, dass sie die erfinderische Tätigkeit in Frage stellen könnten.

5. Da die Argumente der Beschwerdeführerin die Kammer nicht überzeugen konnten, kann die Kammer die Entscheidung der Einspruchsabteilung nur bestätigen, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht und die Erfordernisse des Artikels 56 EPÜ 1973 erfüllt.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo