

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 17. Dezember 2012**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0502/10 - 3.2.01

Anmeldenummer: 05007181.0

Veröffentlichungsnummer: 1614573

IPC: B60J 7/22

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Windstopeinrichtung

Patentinhaberin:

SCAMBIA Industrial Developments Aktiengesellschaft

Einsprechende:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

-

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0502/10 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 17. Dezember 2012

Beschwerdeführerin I: SCAMBIA Industrial Developments
(Patentinhaberin) Aktiengesellschaft
In der Ballota 2a
LI-9494 Schaan (LI)

Vertreter: Hoeger, Stellrecht & Partner Patentanwälte
Uhlandstrasse 14c
D-70182 Stuttgart (DE)

Beschwerdeführerin II: Volkswagen Aktiengesellschaft
(Einsprechende) Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg (DE)

Vertreter: Liebl, Thomas
NEUBAUER - LIEBL - BIERSCHNEIDER
Münchner Strasse 49
D-85051 Ingolstadt (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 1614573 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 22. Januar 2010.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Pricolo
Mitglieder: H. Geuss
T. Karamanli

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde richtet sich gegen die am 22. Januar 2010 zu Post gegebene Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 1614573 in geändertem Umfang.

II. Gegen diese Entscheidung haben die Patentinhaberin (Beschwerdeführerin I) und die Einsprechende (Beschwerdeführerin II) Beschwerde eingelegt.

III. Dabei hat die Beschwerdeführerin II (Einsprechende) auf folgende Dokumente Bezug genommen:

DE 43 35 103 C1	(E1)
EP 0 778 171 B1	(E2)
DE 101 62 758 A1	(E3)
DE 100 53 701 A1	(E4)
DE 38 36 375 A1	(E6)
DE 40 18 862 A1	(E7)

IV. Am 17. Dezember 2012 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin I (Patentinhaberin) reichte einen einzigen neuen Antrag ein und beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des europäischen Patents in geänderter Fassung auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Ansprüche 1 bis 23 gemäß einzigem Antrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. Dezember 2012;
- Beschreibungsseiten 2, 2a, 2b, 3 bis 6, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. Dezember 2012;
- Fig. 1 bis 3, wie erteilt.

Die Beschwerdeführerin II (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

V. Anspruch 1 des einzigen Antrags lautet wie folgt:

Windstopeinrichtung, insbesondere für Cabrio-Fahrzeuge, umfassend ein sich über die Gürtellinie (14) einer Karosserie (10) erhebendes Windschott (12) und eine mit dem Windschott (12) verbundene Abdeckung (16) für einen bezogen auf eine Fahrtrichtung (18) hinter dem Windschott(12) liegenden Teilbereich (20) einer Fahrgastraumöffnung (22) der Karosserie (10), wobei das Windschott (12) eine Luftdurchlässigkeit aufweist, die größer ist als eine Luftdurchlässigkeit der luftdurchlässigen Abdeckung (16), wobei die Luftdurchlässigkeit des Windschotts (12) mindestens das Doppelte der Luftdurchlässigkeit der Abdeckung (16) beträgt und wobei die Luftdurchlässigkeit des Windschotts (12) maximal das Vierfache der Luftdurchlässigkeit der Abdeckung (16) beträgt.

VI. Die Beschwerdeführerin II (Einsprechende) brachte im Wesentlichen die folgenden Argumente vor:

Der nächste Stand der Technik sei das Dokument E2.
Dieses Dokument offenbare alle Merkmale des Anspruchs,

bis auf das Merkmal der luftdurchlässigen Abdeckung und deren Dimensionierung. E2 weise eine plattenförmige Abdeckung auf, die im Wesentlichen luftdicht sei und damit eine Luftdurchlässigkeit von beinahe null habe. Das luftdurchlässige Windschott der E2 habe demnach mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine Luftdurchlässigkeit, die mindestens doppelt so groß sei, wie die der plattenförmigen Abdeckung. Letztlich sei die Begrenzung des Wertebereichs für das Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten ausgehend vom Doppelten auf das Vierfache eine fachübliche Dimensionierungsmaßnahme, die der Fachmann ohne erfinderisches Zutun ergreifen würde.

Weiter vermittele das Dokument E1 dem Fachmann die Lehre, dass die Abdeckung luftdurchlässig zu gestalten sei, um eine Be- und Entlüftung zu ermöglichen, vgl. Spalte 2, Zeile 22 ff. Aus der einzigen Figur könne der Fachmann weiterhin entnehmen, dass die Abdeckung weniger Löcher aufweise, als das Windschott, ebenfalls seien diese kleiner.

Außerdem gehöre es zum allgemeinen Fachwissen, dass die komplexen aerodynamischen Vorgänge bei einem Cabriolet-Fahrzeug mit Windschott im Windkanal zu untersuchen seien, insbesondere um den in der Fahrgastzelle während der Fahrt entstehenden Unterdruck zu eliminieren, vgl. E6, Spalte 3, Zeile 3 ff. und Spalte 1, Zeilen 30 bis 33.

So habe der Fachmann aus den Dokumenten E2, E1 und E6 hinreichend viele Anregungen, um ohne eine erfinderische Tätigkeit zum Gegenstand des Anspruchs 1 zu gelangen.

VII. Die Beschwerdeführerin I (Patentinhaberin) entgegnete:

Die in Dokument E2 offenbarte Windstopeinrichtung weise eine luftdichte Abdeckung auf, vgl. E2, Spalte 2, Zeilen 45 bis 47, während die erfindungsgemäße Abdeckung gemäß dem Anspruchswortlaut luftdurchlässig sei. Insofern könne E2 auch kein Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten von Abdeckung zu Windschott offenbaren. Die einzige Figur der E1 zeige zwar für die Abdeckung weniger Löcher als für das Windschott, da aber diese Figur ausweislich der Beschreibung lediglich einen symbolischen Charakter habe (vgl. Spalte 2, Zeilen 41 bis 44), könne der Fachmann daraus keine Dimensionierung ableiten. Im Übrigen setze sich kein im Verfahren befindliches Dokument damit auseinander, die Luftdurchlässigkeiten für Windschott und Abdeckung im Verhältnis zueinander abzustimmen. Somit habe auch der Fachmann keinerlei Veranlassung dieses Verhältnis im Windkanal zu untersuchen.

Alle Dokumente, die eine dem Streitpatent ähnliche Aufgabe lösten, nämlich das Vermeiden von Zugluft, zeigten für Windschott und Abdeckung dasselbe Material, siehe z.B. E6. Insbesondere aber offenbare kein Dokument einen Hinweis auf die erfindungsgemäße Dimensionierung.

Gerade das erfindungsgemäße Verhältnis - mindestens das Doppelte bis maximal das Vierfache - ermögliche aber zwischen den Luftdurchlässigkeiten des Windschotts und der Abdeckung eine Vermeidung der Unterdruckproblematik und eine Einstellung der Zugluft im Passagierabteil.

Daher beruhe die Argumentation der Beschwerdeführerin II (Einsprechenden) auf einer rückschauenden Betrachtungsweise.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerden sind zulässig.
2. Der unabhängige Anspruch 1 des einzigen Antrags der Beschwerdeführerin I besteht aus den Merkmalen des erteilten Anspruchs 1, dem Merkmal, dass die Luftdurchlässigkeit des Windschotts mindestens das Doppelte der Luftdurchlässigkeit der Abdeckung beträgt, welches auf Seite 2, Zeilen 1 bis 3 der ursprünglich eingereichten Beschreibung offenbart ist, und den Merkmalen des erteilten Anspruchs 4, wobei darin das Wort "ungefähr" gestrichen wurde.

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 23 dieses Antrags entsprechen den erteilten Ansprüchen 3 und 6 bis 26.

Die durchgeführten Änderungen in der Beschreibung betreffen im Wesentlichen die Würdigung der Dokumente E2 und E1 und Anpassungen in den Paragraphen [0061] bis [0065], die den nun beanspruchten Wertebereich für das Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten betreffen.

Die Beschwerdeführerin II (Einsprechende) hat keine Einwände gemäß Art. 84 EPÜ 1973 und Art. 123 (2) und (3) EPÜ erhoben. Auch die Kammer hat diesbezüglich keine Bedenken.

3. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ 1973).

- 3.1 Das Dokument E2 stellt den nächsten Stand der Technik dar und offenbart eine Windstopeinrichtung für ein Cabrio-Fahrzeug, mit einem luftdurchlässigen Windschott und einer im Wesentlichen luftdichten plattenförmigen Abdeckung (siehe E2, Spalte 2, Zeilen 45 bis 48).
- 3.2 Damit unterscheidet sich die Vorrichtung gemäß E2 von der erfindungsgemäßen Windstopvorrichtung dadurch, dass die Abdeckung luftdurchlässig ist und dass die Luftdurchlässigkeit des Windschotts mindestens das Doppelte und maximal das Vierfache der Luftdurchlässigkeit der Abdeckung beträgt.
- 3.3 Mit diesen unterscheidenden Merkmalen wird die Aufgabe gelöst, die Zugluftsituation in dem vor dem Windschott liegenden Fahrgastraum zu verbessern, siehe auch Beschreibung, Spalte 1, Zeilen 16 bis 20.
- 3.4 Diese Punkte (3.1 bis 3.3, oben) sind zwischen den Parteien unstrittig.
- 3.5 Die Kammer ist der Auffassung, dass die Lösung der Aufgabe mit den unter Punkt 3.2 genannten Merkmalen auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Dabei trägt insbesondere zur erfinderischen Tätigkeit bei, dass keines der im Verfahren befindlichen Dokumente einen Hinweis darauf gibt, dass zur Verbesserung des Zugluftverhaltens das Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten zwischen Windschott und Abdeckung zu optimieren ist.

- 3.5.1 Insofern folgt die Kammer auch nicht dem Argument der Beschwerdeführerin II (Einsprechenden), dass die

Festlegung des Verhältnisses der Luftdurchlässigkeiten zwischen Windschott und Abdeckung auf einen Wertebereich vom Doppelten bis Vierfachen lediglich einer fachüblichen Dimensionierungsmaßnahme entspräche. Die Kammer kann dabei nicht erkennen, woher der Fachmann überhaupt die Anregung haben soll, diese Dimensionierungsmaßnahme durchzuführen und sich dem Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten anzunehmen.

- 3.5.2 Auch das Dokument E1 setzt sich zur Verbesserung des Zugluftverhaltens nicht mit der Gestaltung der Abdeckung auseinander. Die Abdeckung soll lediglich den nicht benötigten Fondraum horizontal abdecken und kann "beispielsweise mit im Querschnitt vorgebbaren Durchgangsöffnungen 4 versehen sein, die ein Be- und Entlüften des von der weiteren Abdeckwand 2 abgedeckten Bereich des Fondraumes ermöglichen".

Die Kammer aber sieht in einer Be- und Entlüftung des Fondraumes keine aerodynamische Optimierung der Abdeckung zur Verbesserung der Zugluftsituation in der Fahrgastzelle. Daher kann auch die Figur des Dokuments E1, die einen geringeren Anteil an Löchern in der Abdeckung offenbart als im Windschott, dem Fachmann keinen Hinweis geben, sich der Optimierung dieses Verhältnisses anzunehmen.

- 3.6 Es ist zwar korrekt, dass das Dokument E6 explizit den Fachmann darauf hinweist, dass zur Verbesserung des Zugluftverhaltens die geometrischen Verhältnisse, unterschiedliche Netz- oder Gewebematerialien bzw. deren Maschenweiten und Elastizitäten abzustimmen sind (siehe Spalte 1, Zeile 30 ff. und Spalte 3, Zeile 3 ff.), aber auch diesem Dokument ist nicht zu entnehmen, dass

unterschiedliche Luftdurchlässigkeiten für Windschott und Abdeckung zu einer Verbesserung des Zugluftverhaltens führen können.

- 3.7 Von daher sieht die Kammer einen wesentlichen Anteil der erfinderischen Tätigkeit darin, zu erkennen, dass eine Einstellung eines bestimmten Verhältnisses zwischen den Luftdurchlässigkeiten des Windschotts und der Abdeckung die Zugluftsituation positiv beeinflussen kann.

Erst wenn dies erkannt ist, kann mit Dimensionierungsmaßnahmen der Wertebereich festgelegt werden, der eine optimale Zugluftsituation einzustellen in der Lage ist.

- 3.8 Da auch die weiteren im Verfahren befindlichen Dokumente E3, E4 und E7 keinen Hinweis darauf geben, dass die Zugluftsituation durch ein besonderes Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten zwischen Windschott und Abdeckung optimiert werden kann, können auch diese Dokumente nicht die erfinderische Tätigkeit des Gegenstands von Anspruch 1 in Frage stellen.

- 3.9 Die mit der Beschwerdebegründung der Beschwerdeführerin II (Einsprechenden) vorgebrachten weiteren Argumentationslinien (ausgehend von E3 und E4) richten sich gegen den Anspruch 1 des von der Einspruchsabteilung in geänderter Fassung aufrechterhaltenen Patents. Der Gegenstand des vorliegenden Anspruchs 1 indes wurde während der mündlichen Verhandlung vor der Kammer weiter eingeschränkt. Die Beschwerdeführerin II (Einsprechende) hat diese vorgebrachten Argumentationslinien im Hinblick auf den geänderten Anspruch nicht erneut vorgetragen und auch die Kammer ist der Auffassung, dass diese Argumente aus folgenden Gründen

schwächer sind, als die in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen: insbesondere geben weder E3 noch E4 einen Hinweis darauf, dass das Verhältnis der Luftdurchlässigkeiten von Windschott und Abdeckung einen Einfluss auf das Zugluftverhalten in der Fahrgastzelle haben. Insofern können auch diese Argumente nicht die erfinderische Tätigkeit des nun vorliegenden Anspruchs 1 in Frage stellen.

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 mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Ansprüche 1 bis 23 gemäß einzigem Antrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. Dezember 2012;
 - Beschreibungsseiten 2, 2a, 2b, 3 bis 6, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. Dezember 2012;
 - Fig. 1 bis 3, wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo