

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 11. September 2013**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0762/10 - 3.2.01

Anmeldenummer: 01126258.1

Veröffentlichungsnummer: 1213171

IPC: B60J 7/22, B60H 1/24

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Windschott-Anordnung für offene Kraftfahrzeuge

Patentinhaberin:
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

Einsprechende:
Daimler AG

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

Zitierte Entscheidungen:
-

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 0762/10 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 11. September 2013

Beschwerdeführerin: Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
(Patentinhaberin) Petuelring 130
D-80809 München (DE)

Beschwerdegegnerin: Daimler AG
(Einsprechende) Mercedesstrasse 137
D-70327 Stuttgart (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am
25. Februar 2010 zur Post gegeben wurde und
mit der das europäische Patent Nr. 1213171
aufgrund des Artikels 101 (3) (b) EPÜ
widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Pricolo
Mitglieder: C. Narcisi
P. Guntz

Sachverhalt und Anträge

- I. Das europäische Patent Nr. 1 213 171 wurde mit der am 25. Februar 2010 zur Post gegebenen Entscheidung von der Einspruchsabteilung widerrufen. Dagegen legte die Patentinhaberin am 8. April 2010 Beschwerde ein und entrichtete gleichzeitig die Beschwerdegebühr. Die Beschwerdebegründung wurde am 22. Mai 2010 eingereicht.
- II. Es fand am 11. September 2013 eine mündliche Verhandlung statt. Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents im Umfang wie erteilt. Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) nahm an der mündlichen Verhandlung nicht teil (wie bereits mit Fax vom 28. August 2013 mitgeteilt wurde). Mit der Eingabe vom 29. September 2010 beantragte die Beschwerdegegnerin im schriftlichen Verfahren die Zurückweisung der Beschwerde.

Anspruch 1 wie erteilt hat folgenden Wortlaut:

"Windschott-Anordnung für offene Kraftfahrzeuge, wie Roadster oder Cabriolet, deren in einer Fahrgastzelle aufgenommene, nebeneinander angeordnete Fahrzeugsitze (1) für Fahrer und Beifahrer jeweils eine Rückenlehne mit Kopfstütze (2) aufweisen, wobei die Windschott-Anordnung aus einem im wesentlichen vertikal ausgerichteten, den Kopfstützenbereich hinter den Fahrzeugsitzen für Fahrer und Beifahrer überdeckenden ersten Netz (3.1) und aus einem im wesentlichen horizontal ausgerichteten, den Raum zwischen dem ersten Netz und der Rückwand der Fahrgastzelle abdeckenden zweiten Netz (3.2) besteht, mit einer an dem Windschott angeordneten Heizeinrichtung

(4) mit Gebläse (5), deren Luftausströmer (6) in den Nacken-/Kopfbereich der vor dem Windschott sitzenden Person gerichtet ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Luftausströmer (6) an jedem vor dem Windschott gelegenen Fahrzeugsitz direkt angeordnet ist und über eine Verbindungsleitung (7) mit der Heizeinrichtung (4) verbunden ist."

III. Die Beschwerdeführerin vertrat den Standpunkt, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf D1 (DE-C-199 08 499) und D4 (DE-C-196 54 370) auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Die aus D1 bekannte Windschott-Anordnung stelle unstreitig den nächstliegenden Stand der Technik dar und der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheide sich hiervon durch eine Anordnung mit einem (i) "im wesentlichen horizontal ausgerichteten, den Raum zwischen dem ersten Netz und der Rückwand der Fahrgastzelle abdeckenden zweiten Netz (3.2)", sowie durch eine Anordnung deren (ii) "Luftausströmer (6) an jedem vor dem Windschott gelegenen Fahrzeugsitz direkt angeordnet ist und über eine Verbindungsleitung (7) mit der Heizeinrichtung (4) verbunden ist". Betreffend Merkmal (i) werde insbesondere die Auffassung der Einspruchsabteilung nicht geteilt, wonach dieser Unterschied nicht als wesentlich für die Lösung der Aufgabe zu betrachten sei (siehe angefochtene Entscheidung, Seite 4, zweiter Absatz). Es sei dabei übersehen worden, dass Merkmal (i) sehr wohl einen technischen Beitrag leiste und dazu beitrage, die objektive Aufgabe zu lösen, eine Windschott-Anordnung für ein offenes Fahrzeug zu schaffen, die bei möglichst geringem Gewicht eine bessere Wirkung zum Erwärmen des Nacken-/Kopfbereichs der auf dem Fahrzeugsitz sitzenden Person hat. Der

Fachmann bekomme aus D1 oder aus D4 auch keinen Hinweis, als horizontalen Bestandteil des Windschotts ein Netz zu verwenden. Zudem sei auch von der Beschwerdegegnerin nicht im Einzelnen dargelegt worden, wie ein solches Netz vom Fachmann in die Anordnung gemäß D1 einzubauen sei, um zum Gegenstand des Anspruchs 1 zu gelangen. Folglich sei der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nicht naheliegend.

- IV. Die Beschwerdegegnerin vertrat die Auffassung, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 im Hinblick auf D1 und D4 nicht erfinderisch sei. Zunächst ergebe sich Merkmal (ii) für den Fachmann durch die naheliegende Kombination von D1 mit D4. Dadurch werde die Aufgabe gelöst, "den Nackenbereich der auf den Frontsitzen sitzenden Passagiere gezielt zu erwärmen". Zu Merkmal (i) sei zu bedenken, dass Windschottanordnungen mit einem aus einem Netz bestehenden horizontalen Teil allgemein bekannt seien, da sie z.B. bei Cabrios weit verbreitet und absolut gängig seien, wie aus den Dokumenten D5 (DE 39 14 036 C1) und D6 (DE 38 36 375 C2) eindeutig hervorgehe. Es liege somit im Rahmen der fachmännischen Überlegungen, anstelle der Windschottanordnung 23 von D1 eine solche einzubauen, die sowohl ein vertikales als auch ein horizontales Netzteil umfasse. Im Übrigen sei Merkmal (i) auch bei einer horizontalen Nichtgebrauchstellung des vertikal verlaufenden Windschotts (bzw. Netzteils) des Dokuments D1 erfüllt und folglich durch D1 nahegelegt. Aus diesen Gründen weise der Gegenstand des Anspruchs 1 keine erfinderische Tätigkeit auf.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.

2. D1 stellt unstreitig den nächstliegenden Stand der Technik dar, und zwar entsprechend der Anordnung der Figuren 6,7 (siehe auch angefochtene Entscheidung, Seite 3), die im Gegensatz zu der Anordnung der Figuren 1,2 auch ein Gebläse 34 umfasst. Es ist ebenfalls unstreitig, dass die Merkmale (i) und (ii) (siehe oben) des Anspruchs 1 in D1 nicht offenbart sind. In der angefochtenen Entscheidung wird zu Merkmal (i) erklärt (Seite 4 , zweiter Absatz), dass "es als nicht wesentlich für die Lösung der Aufgabe betrachtet" werde. Dies mag zwar für die in der Patentschrift (Absatz [0005]) genannte Aufgabe stimmen, in der Regel trifft dies aber für die zu bestimmende objektive Aufgabe, die ja auch aus mehreren Teilaufgaben bestehen kann, nicht zu. Unabhängig davon ist Merkmal (i) eindeutig ein technisches Merkmal. Folglich, sollte der Anspruchsgegenstand insgesamt als nicht erfinderisch angesehen werden, ist es notwendig, die Gründe darzulegen, wieso dieses Merkmal für den Fachmann naheliegt. Dies ist aber in der angefochtenen Entscheidung nicht geschehen.

Die Argumentation der Beschwerdegegnerin konnte ebenfalls nicht überzeugen, da insbesondere nicht begründet wird, wieso der Fachmann die Windschottanordnung 23 in D1 (siehe Figuren 6, 7) durch eine Anordnung ersetzen würde, die sowohl ein vertikales als auch ein horizontales Netz umfasst. Die Tatsache, dass das Einsetzen horizontal verlaufender Netze als

Windschott bei Cabrios allgemein bekannt sei, wurde nicht bestritten, erklärt jedoch nicht, wieso der Fachmann in diesem spezifisch Fall diese Maßnahme auch ergreifen würde. Zudem würde ein solches Vorgehen eine komplette Umstellung der Anordnung aus D1 erforderlich machen, da das Gebläse 34, die Heizvorrichtung 26,27 und die Luftaustrittsdüsen 28 allesamt im hohlkastenförmigen, horizontalen Teil 25 des Windschotts integriert sind (siehe D1, Figuren 6, 7). Der Hohlkasten erfüllt dabei nicht nur ästhetische, sondern auch technische Funktionen als Gehäuse, selbsttragende Konstruktion und Einrichtung zur Luftführung. Hierauf ist die Beschwerdegegnerin ebenfalls nicht eingegangen. Die Beschwerdeführerin hatte bereits in ihren schriftlichen Eingaben auf einige dieser Aspekte bzw. Mängel der Argumentation zur mangelnden erfinderischen Tätigkeit hingedeutet (siehe Beschwerdebegründung, Seite 5, zweiter und dritter Absatz; Eingabe vom 19. August 2013, Seite 5, 6). Das weitere Argument der Beschwerdegegnerin betreffend die horizontale Nichtgebrauchstellung des ansonsten vertikal verlaufenden Netzes der Windschottanordnung ist offensichtlich nicht stichhaltig, da die Nichtgebrauchstellung nicht direkt mit der vom Anspruch 1 implizierten Gebrauchsstellung vergleichbar ist.

Somit liegt insgesamt keine überzeugende Begründung der vorgebrachten Behauptungen zur mangelnden erfinderischen Tätigkeit des erteilten Anspruchs 1 vor.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 durch den vorliegenden Stand der Technik nicht nahegelegt wird (Art. 56 EPÜ).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtenen Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das europäische Patent wird aufrechterhalten im Umfang wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo