

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 18. Februar 2014**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 2293/11 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 03292180.1

**Veröffentlichungsnummer:** 1512561

**IPC:** B60H1/00

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug

**Patentinhaberin:**

Behr France Rouffach SAS

**Einsprechende:**

Delphi France SAS

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ 1973 Art. 56

**Schlagwort:**

Erfinderische Tätigkeit - (ja)

**Zitierte Entscheidungen:**

**Orientierungssatz:**



**Beschwerdekammern  
Boards of Appeal  
Chambres de recours**

European Patent Office  
D-80298 MUNICH  
GERMANY  
Tel. +49 (0) 89 2399-0  
Fax +49 (0) 89 2399-4465

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 2293/11 - 3.2.01**

**E N T S C H E I D U N G  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 18. Februar 2014**

**Beschwerdeführerin:** Delphi France SAS  
(Einsprechende) Delphi - Legal staff  
64 Avenue de la Plaine de France  
BP 65059 - Tremblay En France  
95972 Roissy Charles de Gaulle Cedex (FR)

**Vertreter:** Robert, Vincent  
Delphi France SAS  
Bât. le Raspail - ZAC Paris Nord 2  
22, avenue des Nations  
CS 65059 Villepinte  
95972 Roissy CDG Cedex (FR)

**Beschwerdegegnerin:** Behr France Rouffach SAS  
(Patentinhaberin) 5, Avenue de la Gare  
68250 Rouffach (FR)

**Vertreter:** Grauel, Andreas  
Grauel IP  
Patentanwaltskanzlei  
Presselstrasse 10  
70191 Stuttgart (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 1512561 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 23. August 2011.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** G. Pricolo  
**Mitglieder:** W. Marx  
P. Guntz

## Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat mit Schreiben vom 19. Oktober 2011 gegen die am 23. August 2011 zur Post gegebene Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, das europäische Patent Nr. 1 512 561 in geändertem Umfang aufrecht zu erhalten, Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung ist am 22. Dezember 2011 eingegangen.
- II. Gegen das vorliegende Patent wurde Einspruch aufgrund der in Artikel 100a) EPÜ genannten Einspruchsgründe der mangelnden Neuheit und der mangelnden erfinderischen Tätigkeit eingelegt.

Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, dass der Gegenstand des geänderten Anspruchs 1 gemäß dem in der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung eingereichten Hilfsantrag 1 neu und erfinderisch sei gegenüber dem im Verfahren befindlichen druckschriftlichen Stand der Technik:

- D1: FR 2 707 215; sowie
- D2: JP 2002-061629.

- III. Mit der Beschwerdebegründung reichte die Beschwerdeführerin eine bereits im Einspruchsverfahren vorgelegte Computerübersetzung von Dokument D2 ein sowie erstmalig folgende Anlagen:
- A14: modifizierte Figuren aus D1;
  - A15: Auszüge der Ergebnisse einer Google-Bilder-Recherche vom 19. Dezember 2011 mit den Suchbegriffen „Blender door actuator 19??“.
- IV. In Erwiderung auf die mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung zugestellte Mitteilung der Kammer gemäß

Artikel 15 (1) der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK, ABl. EPA 2007, 536) legte die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) mit Schreiben vom 17. Januar 2014 einen Hilfsantrag mit einem neuen Anspruch 1 vor.

- V. Am 18. Februar 2014 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents. Ihre Einwendung betreffend Regel 43(1) und Artikel 84 EPÜ nahm sie zurück.

Die Beschwerdegegnerin nahm den mit Schreiben vom 17. Januar 2014 eingereichten Hilfsantrag zurück und beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

- VI. Anspruch 1 in der vor der Einspruchsabteilung aufrechterhaltenen Fassung lautet (angelehnt an die von der Beschwerdeführerin in der Beschwerdebegründung verwendete Merkmalsgliederung **C1** bis **C12**) wie folgt:

- C1)** Klimaanlage, insbesondere für ein Kraftfahrzeug,
- C2)** mit einem Luftführungsgehäuse,
- C3)** an dem ein Motor (3) - **C5)** mittels Befestigungsmitteln - angebracht ist,
- C4)** welcher zur Betätigung von Klappen zur Regelung des das Luftführungsgehäuse durchströmenden Luftstroms dient,
- C6)** wobei eines der Befestigungsmittel den Motor (3) direkt am Luftführungsgehäuse fixiert und
- C7)** gleichzeitig auch ein weiteres Teil einer Hebel-Getriebe-Anordnung (2) am Luftführungsgehäuse anbringt,

- C8)** wobei das Befestigungsmittel eine Schraube (7') ist,
- C9)** welche in einen - **C10)** am Luftführungsgehäuse vorgesehenen - Schraubdom eingeschraubt ist,
- C11)** wobei auf den Schaft der Schraube (7') das weitere Teil der Hebel-Getriebe-Anordnung (2) gesteckt ist,
- C12)** wobei als weiteres Teil
  - a)** eine oder mehrere Kulissenscheiben (5) oder
  - b)** ein oder mehrere Hebel (6) vorgesehen sind.

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

Dokument D2 offenbare alle Merkmale von Anspruch 1 mit Ausnahme von Merkmal **C7**. Der Fachmann erkenne in D2 einen Motor (siehe rechts in Figur 1, links in Figur 8). Aufgrund seiner allgemeinen technischen Kenntnisse wisse er, dass die Ansteuerung der Klappen in einem Gehäuse zur Klimatisierung von Fahrzeugen (siehe D2, Absatz [0036]: „driving force to these air-flow-rate-control doors“) die Verwendung von elektrischen Antriebsmotoren erfordere, um einen Hebelantriebsmechanismus wie in D2 beschrieben zu betätigen. Ein solcher Antriebsmotor liege normalerweise in Form eines Gehäuses vor, versehen mit Befestigungslaschen für in Schraubdome geschraubte Schrauben. Damit zeige D2 einen Antriebsmotor, der mittels Verschraubung auf Schraubdomen, die auf der Wand des Gehäuses zur Klimatisierung angeordnet seien, befestigt sei. Zum Beleg des allgemeinen Fachwissens des Fachmanns diene Anlage A15, welche eine Vielzahl von in Gehäusen mit Befestigungslaschen angeordneten elektrischen Antriebsmotoren zeige, darunter z. B. die Ausrüstung eines Ford Taurus Modells von 1999. Zusätzlich sei ein anderes Beispiel für ein Gehäuse mit

elektrischem Antriebsmotor in den Figuren von Dokument D1 dargestellt. Für den Fachmann stelle das in D2 in Figur 1 rechts gezeigte Gehäuse also einen elektrischen Antriebsmotor zum Verschwenken von einer oder mehreren Luftsteuerklappen dar, der mittels Schrauben auf der Wandung des Klimatisierungsgehäuses auf Schraubdomen befestigt sei. Zumindest sei der Antriebsmotor in D2 implizit offenbart, da zur Betätigung des „link lever 15“ ein Antriebsmittel benötigt werde, und üblicherweise werde bei diesem Typ von Klimaanlage ein elektrischer Antriebsmotor mittels Schrauben in Schraubdomen durch am Motorgehäuse ausgebildete Befestigungslaschen befestigt. Anspruch 1 spezifiziere nicht einmal, dass die Hebelanordnung durch den Motor betätigt werde. Selbst wenn D2 nicht implizit einen Motor zeigen sollte, so sei das Vorsehen eines Motors auf keinen Fall erfinderisch.

Die in D2 gezeigte Hebel-Getriebe-Anordnung in Form einer schwenkbaren Scheibe (link lever 15) könne sowohl als Hebel als auch als Kulissenscheibe angesehen werden. Zum einen weise sie einen mit Steuerkurven in Form von Nuten 26, 28 versehenen ersten Teil (vertex part 25) zur Übertragung der Schwenkbewegung der Scheibe auf andere Verbindungsteile auf (siehe Absätze [0040] und [0045]), z. B. auf Luftklappen (siehe Absätze [0002] und [0036]), besitze also die Merkmale einer Kulissenscheibe. Zum anderen greife die Betätigung des Verbindungshebels 15 an einem Koppelement 24 am zweiten Teil der Scheibe (vertex part 21) an und besitze also die Merkmale eines Hebels. Dies zeige, dass Hebel und Kulissenscheibe bei Klimaanlage äquivalente und austauschbare technische Mittel seien, die nicht geeignet seien, den Gegenstand von Anspruch 1 vom Stand der Technik zu unterscheiden (wie im Streitpatent in Absatz [0006] angesprochen).

Der Verbindungshebel 15 in D2 sei auf den Schaft der Schraube 17 gesteckt (siehe Figuren und Absatz [0036]) und mit dieser auf dem Schraubdom am Luftführungsgehäuse montiert. Anspruch 1 präzisiere weder, wie das weitere Teil der Hebel-Getriebe-Anordnung auf den Schaft der Schraube gesteckt sein müsse, noch irgendwelche nicht vorhersehbaren technischen Effekte eines Unterschied gegenüber Dokument D2. Im Übrigen sei die in Anspruch 1 nicht präzierte Lage der Drehachse des weiteren Teils der Hebel-Getriebe-Anordnung Gegenstand von Anspruch 5. Gemäß Merkmal **C11** solle lediglich das weitere Teil der Hebel-Getriebe-Anordnung mit der Befestigungsschraube montiert werden, die zur Befestigung des Motors diene. Merkmal **C11** sei damit sehr wohl in D2 offenbart.

Dokument D2 sei geeignet als Ausgangspunkt zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit von Anspruch 1, da D2 das gleiche technische Gebiet betreffe und wie das Streitpatent eine kostengünstige Montage einer Hebel-Getriebe-Anordnung vorschlage. Außerdem müsse der Fachmann ausgehend von D2 einfach nur den Antriebsmotor oder den Verbindungshebel versetzen. Das unterscheidende Merkmal **C7** bewirke, dass auf eine Befestigungsschraube und einen Schraubdom verzichtet werden könne, was Befestigungsschrauben und Schraubvorgänge bei der Montage einspare. Die objektive technische Aufgabe bestehe also in einer Reduzierung der Teileanzahl bei der Montage der Klimaanlage. In den meisten technischen Gebieten sei es - insbesondere wenn es sich um Befestigungsschrauben handle - naheliegend, gewisse Teile gemeinsam zu verwenden. Der Fachmann für Klimaanlage befestige zur Reduzierung der Teileanzahl also mehrere Teile mit derselben Befestigungsschraube und gelange ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand

von Anspruch 1. Bei der Klimaanlage der D2 genüge es, den Antriebsmotor und seine Schraubdome in der Nähe der Hebelanordnung anzuordnen, so dass eine der Befestigungsschrauben des Motors gleichzeitig zur Montage der Hebel-Getriebe-Anordnung diene.

Selbst wenn D2 weder explizit noch implizit einen Antriebsmotor offenbare, sei der Fachmann angeregt, den in D1 vorteilhaft dargestellten Motor, der einfach zu montieren und an die Klimaanlage anzupassen sei und eine Verringerung der Teileanzahl durch Zusammenfassen von Hebelübersetzung und Motorgehäuse erlaube, in der aus D2 bekannten Anlage anzuordnen. Der mit der genannten Aufgabe betraute Fachmann ordne den mit Befestigungslaschen zur Schraubbefestigung versehenen Antriebsmotor aus D1 auf der Wand des Luftführungsgehäuses der D2 an und benutze dazu den Schraubdom und die Befestigungsschraube des Verbindungshebels, um die Anzahl der Teile zu minimieren, gelange also ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand von Anspruch 1.

Dokument D1 offenbare alle Merkmale von Anspruch 1 mit Ausnahme von Merkmal **C11**, denn Merkmal **C12b** sei mit der Hebelanordnung 2 aus D1 schon vorbekannt. Die in D1 gezeigten Befestigungslaschen mit runden Augen und gezeichneten Achsen wiesen auf eine Befestigung mittels Schrauben und Schraubdomen im Sinne der Merkmale **C8** bis **C10** hin; zumindest aber lieferten diese Merkmale keinen erfinderischen Beitrag zum Gegenstand von Anspruch 1, wie in der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf die Verwendung von Schrauben und das Vorsehen von Schraubdomen bereits festgestellt. Der Gegenstand von Anspruch 1 unterscheide sich von D1 allein durch Merkmal **C11**, dessen technische Wirkung in der Verwendung einer Befestigungsschraube gleichzeitig als



Befestigungsmittel des Motorgehäuses und als Schwenkachse eines Teils der Hebel-Getriebe-Anordnung liege, was Kosten bei der Teileanzahl und der Montage einspare. Es stelle sich also die technische Aufgabe, die zur Montage der Klimaanlage erforderliche Teileanzahl zu reduzieren, wobei dem Fachmann bekannt sei, bestimmte Teile gemeinsam zu verwenden. Bei der Klimaanlage aus D1 erkenne der Fachmann einen Ausleger mit einem Lager für das Verschwenken des Abtriebshebels 5 und zwei Laschen für zwei Befestigungsschrauben. Durch die gestellte Aufgabe werde er angeregt, in D1 die zwei Befestigungslaschen, das Lager und die Welle des Abtriebhebels durch eine Befestigungsschraube zu ersetzen, welche gleichzeitig als Befestigungsmittel und als Drehachse des auf den Schaft der Schraube gesteckten Abtriebshebels diene. Der Fachmann gelange somit ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand des Anspruchs 1.

Im Übrigen ziehe der Fachmann zur Lösung der gestellten Aufgabe Dokument D2 zu Rate und dessen Lehre, mittels einer Befestigungsschraube und eines Schraubdoms eine Hebel-/Kulissenscheiben-Anordnung auf der Wand eines Klimaanlagengehäuses zu befestigen und gleichzeitig eine Schwenkachse der Anordnung bereitzustellen. Der Fachmann werde angeregt, das Lager 8 (welches die Schwenkachse bilde) und die zwei Befestigungslaschen des Auslegers 7 in D1 durch eine Befestigungsschraube und einen Schraubdom zu ersetzen, die nun den Ausleger auf dem Luftführungsgehäuse befestigten und die Schwenkachse des Abtriebshebels 5 bildeten, so dass mit einem Teil zwei Funktionen realisiert würden. Mit der Anlage A14 werde illustrativ gezeigt, dass dies technisch möglich sei.

VIII. Das Vorbringen der Beschwerdegegnerin kann wie folgt zusammengefasst werden:

Dokument D2 offenbare keinen elektromotorischen Antrieb und damit nicht eindeutig und unzweifelhaft einen Motor, der am Luftführungsgehäuse der Klimaanlage befestigt sei. Es sei spekulativ, in D2 in Figur 1 oder 8 einen Motor zu sehen, da das gezeigte Gehäuse z. B. auch eine Steuereinheit beinhalten könne. Das mit der Schraube 17 auf einem Schraubdom befestigte Betätigungselement 15 in D2 zeige keine Anlenkung durch einen Motor, da ein motorischer Antrieb unmittelbar über ein Zahnrad erfolgen würde, während der in D2 gezeigte Zapfen in Form des stiftförmigen Elements 24 am Hebel 15 für den Fachmann eher auf die Anbindung eines Bowdenzuges und damit eine manuelle Betätigung mittels Hebel oder Drehknopf hinweise. Da D2 keinen Motor gemäß Merkmal **C3** offenbare, seien auch die auf den Motor rückbezogenen Merkmale **C5** und **C6** nicht offenbart. Weiterhin sei nicht offenbart, dass gemäß Merkmal **C7** gleichzeitig mit dem Motor auch ein anderes Teil eines Hebelgetriebes am Luftführungsgehäuse fixiert werde, ebenso nicht Merkmal **C11**. Der Gegenstand von Anspruch 1 sei für den Fachmann mit seinen Fachkenntnissen und auch durch Dokument D1 nicht nahegelegt. D1 offenbare keine Verschraubung und gleichzeitige Befestigung eines Hebelgetriebesystems am Luftführungsgehäuse, insbesondere auch keine Schraube als Befestigungsmittel, die in einem Schraubdom verschraubt sei und auf deren Schaft ein anderer Teil des Hebelgetriebesystems aufgesteckt sei.

In Dokument D1 sei neben Merkmal **C11** (und dazu **C12**) auch nicht offenbart, dass das Befestigungsmittel eine Schraube sei, die auch für einen anderen Teil eines Hebelgelenkgetriebes verwendbar sei (Merkmal **C7**). Die

in D1 vorgesehenen Öffnungen zur Befestigung des Motors seien derart angeordnet, dass die Befestigungsmittel nicht auch zur Befestigung eines Hebels oder einer Nockenscheibe dienen. Ausgehend von D1 habe der Fachmann verschiedene Möglichkeiten, um die Befestigung mittels vier Schrauben zu vereinfachen und die Teileanzahl zu reduzieren, z. B. indem er nur drei Schraubpunkte oder Clips anstelle von Schrauben vorsehe. Auch sei es wegen des Zeitverlusts beim Schrauben eher naheliegend, Schrauben wegzulassen. Nur rückschauend würde der Fachmann wie bei der Erfindung gleichzeitig mit dem Befestigungsmittel für den Motor auch die Hebel-Getriebe-Anordnung befestigen.

Die Dokumente A14 und A15 seien nicht zu dem Beschwerdeverfahren zuzulassen, da sie verspätet vorgebracht und in der Sache weder als Stand der Technik anzusehen noch für den vorliegenden Fall relevant seien. A14 zeige Merkmale, die in der Druckschrift D1 nicht offenbart seien, und lege eine nicht gezeigte Auslegung des Standes der Technik nahe. Wozu A15 dienen sollte, sei unklar, da nicht bestritten werde, dass Klimaanlage mit Elektromotoren existierten.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. *Erfinderische Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ 1973)*
  - 2.1 Betrachtet man D2 als nächstliegendem Stand der Technik, so wird von der Beschwerdeführerin anerkannt, dass zumindest Merkmal **C7** aus Anspruch 1 nicht in D2 gezeigt ist. Strittig zwischen beiden Parteien ist

jedoch, ob der Fachmann insbesondere aus der Darstellung der Figuren 1 und 8 einen Motor unmittelbar und eindeutig entnehmen würde, welcher in Merkmal **C3** erstmalig definiert wird und auf den nachfolgend mehrfach Bezug genommen wird.

Zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit wird nachfolgend hypothetisch angenommen, dass die in D2 angedeutete Gehäusestruktur auf der Vorderseite des Luftführungsgehäuses 11 (siehe Figur 1 rechts unten bzw. Figur 8 links unten) das Gehäuse eines Motors darstellt, welches auch Befestigungslaschen zur Befestigung am Luftführungsgehäuse aufweist. Auch wenn nicht explizit in D2 dargestellt, wird im Folgenden auch unterstellt, dass der Motor mit Schrauben als Befestigungsmittel in am Luftführungsgehäuse vorgesehenen Schraubdomen befestigt ist, so dass die Merkmale **C8** bis **C10** keinen weiteren Unterschied gegenüber Dokument D2 begründen würden. Die Kammer kann der Beschwerdeführerin darin folgen, dass die in D2 gezeigte schwenkbare Scheibe (in der Übersetzung von D2 als „link lever 15“, d. h. als Verbindungshebel 15 bezeichnet) das weitere Teil der beanspruchten Hebel-Getriebe-Anordnung darstellt, da die Scheibe sowohl als Hebel als auch (aufgrund der Ausbildung von Steuerkurven) als Kulissenscheibe angesehen werden kann, wie mit Merkmal **C12** gefordert.

Aus D2 ist allerdings nicht ersichtlich, dass eines der Befestigungsmittel des Motorgehäuses gleichzeitig ein weiteres Teil einer Hebel-Getriebe-Anordnung am Luftführungsgehäuse anbringt wie mit Merkmal **C7** beansprucht.

Da die sich aus diesem Unterschied abzuleitende objektive technische Aufgabe nicht schon Hinweise auf

die zu erwartende Lösung enthalten darf, kann die Kammer der von der Beschwerdeführerin formulierten Aufgabe nicht zustimmen („Reduzierung der Teileanzahl bei der Montage“), sondern sieht - wie auch im Streitpatent formuliert - die sich stellende Aufgabe in einer Senkung der Herstellungskosten.

Es mag zwar bekannt sein, dass durch gemeinsame Teileverwendung die Herstellungskosten gesenkt werden können. Entscheidend ist aber, ob der Fachmann ausgehend von der in D2 gezeigten Klimaanlage mit einem Schraubdom 16 zur Befestigung des Verbindungshebels 15 (siehe Figuren 1 und 5) diesen Befestigungspunkt gleichzeitig auch zu einer Befestigung eines Motors bzw. eines Motorgehäuses mit daran angebrachten Befestigungslaschen nutzen würde. Dokument D2 beschreibt eine reibungsarme Lagerung des Verbindungshebels 15 auf dem Schraubdom 16 mit kleiner Auflagefläche und reduziertem Drehmoment (siehe Abschnitte [0044] und [0045] in Verbindung mit Figur 5), wozu sowohl der Verbindungshebel (mittels ringförmiger Erhebungen 22A, 22B in Kontakt mit einer Unterlegscheibe 20) als auch der Schraubdom (Reibkontakt mit Hebel 15 über zylindrischen Teil 31) entsprechend ausgebildet sind. Nach Auffassung der Kammer würde der Fachmann die in D2 bewusst gewählte Abstimmung der Auflageflächen von Verbindungshebel 15, Schraubdom 16 und Schraube 17 mit Unterlegscheibe 20 gerade nicht dadurch gefährden oder aufgeben, dass er an dieser Stelle zusätzlich die Befestigungslasche eines Motorgehäuses einbringt, wie von der Beschwerdeführerin mit der Anordnung des Antriebsmotors in der Nähe der Hebelanordnung argumentiert. Da Merkmal **C6** zusammen mit Merkmal **C8** eine Fixierung des Motors mittels eines als Schraube ausgebildeten Befestigungsmittels verlangt, ist auch auszuschließen,

dass der Schraubdom 16 lediglich in die Öffnung einer Befestigungslasche des Motorgehäuses zur Lagerung des Motors eingeführt wird. Mit gleicher Begründung wäre der Fachmann auch davon abgehalten, den aus Dokument D1 bekannten Antriebsmotor mit seinen Befestigungslaschen auf dem in D2 gezeigten Schraubdom mittels einer Schraube zu befestigen.

Da der Fachmann nach Auffassung der Kammer davon abgehalten wird, die in D2 gezeigte Lagerung des Verbindungshebels 15 auf dem Schraubdom 16 durch zusätzliche Anbringung eines Motors zu modifizieren, kann weder die Kombination der Lehre von D2 mit dem Fachwissen des Fachmanns noch mit der Lehre von D1 die erfinderische Tätigkeit des Gegenstands von Anspruch 1 in Frage stellen. Auf den Umstand, dass das Vorhandensein eines Motors mit Befestigungslaschen dem Dokument D2 auch nicht klar und unzweideutig entnommen werden kann, kommt es daher gar nicht mehr an.

Es kann ferner dahingestellt bleiben, ob - auch wenn D2 einen auf den Schaft **einer** Schraube 17 gesteckten Verbindungshebel 15 zeigt - aufgrund des bestimmten Artikels in Merkmal **C11** („auf den Schaft **der** Schraube aufgesteckt“) und der damit möglichen Rückbezüge auf zuvor definierte Merkmale - in dem Merkmal **C11** ein weiterer Unterschied gegenüber D2 zu sehen ist.

- 2.2 Auch die von D1 als nächstliegendem Stand der Technik ausgehende Argumentationslinie der Beschwerdeführerin konnte die Kammer nicht davon überzeugen, dass der Gegenstand von Anspruch 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

In Dokument D1 fehlt die Offenbarung von Schrauben als Befestigungsmittel, wobei sich die Kammer diesbezüglich

der Auffassung der Beschwerdeführerin anschließt und damit der angefochtenen Entscheidung darin folgt, dass die Merkmale **C8** bis **C10** keinen Beitrag zur erfinderischen Tätigkeit liefern können.

Für die Beschwerdeführerin stellt das Merkmal **C11** den einzigen weiteren Unterschied gegenüber Dokument D1 dar. Dies trifft nach Auffassung der Kammer allerdings nur zu, wenn der in D1 (siehe Figur 2) gezeigte Abtriebshebel 5 mit dem gemäß Merkmal **C12b** definierten Hebel als weiteres Teil der Hebel-Getriebe-Anordnung identifiziert wird und die gemäß Merkmal **C7** geforderte gleichzeitige Anbringung dieses weiteren Teils (neben der in Merkmal **C6** geforderten direkten Fixierung des Motors) am Luftführungsgehäuse durch das gleiche Befestigungsmittel erfolgt. Es müsste also die gleichzeitige Anbringung des Abtriebshebels 5 mit der Fixierung des Motorgehäuses 1 durch Befestigungsmittel in D1 auch eine mittelbare Anbringung des Abtriebshebels über den in D1 gezeigten Ausleger 7 als Zwischenteil umfassen. Folgt man dieser Logik, so verlangt Merkmal **C11** nun, dass der Antriebshebel 5 aus D1 auf den Schaft des als Schraube ausgebildeten Befestigungsmittels zu stecken ist. Die Funktionsweise der Anordnung aus D1 schließt auf jeden Fall aus, den Abtriebshebel 5 an einem der am Ausleger 7 angedeuteten Befestigungsaugen anzubringen, weil damit die für die Funktion erforderliche Schwenkbarkeit des Abtriebshebels 5 um die durch die Abtriebshebelwelle 4 gebildete Achse und der daran angekuppelten Luftklappe aufgehoben würde.

Die Beschwerdeführerin führte an, dass die technische Wirkung von Merkmal **C11** darin bestehe, eine Befestigungsschraube gleichzeitig als Befestigungsmittel des Motorgehäuses und als

Schwenkachse des weiteren Teils der Hebel-Getriebe-Anordnung zu verwenden, was Kosteneinsparungen bei Teileanzahl und Montage bringe. Egal ob man der von der Beschwerdeführerin vorgeschlagenen Formulierung der technischen Aufgabe folgt (auch wenn sie einen Hinweis auf die angestrebte Lösung beinhalten mag), wonach die erforderliche Teileanzahl zu reduzieren sei, oder ob man (wie bereits zu D2 ausgeführt) als Aufgabe die Senkung der Herstellungskosten ansieht, so kann die Schlussfolgerung der Beschwerdeführerin nicht überzeugen. Zum einen kann der Fachmann ausgehend von D1 eine Vielzahl von Maßnahmen treffen, um die Teileanzahl zu reduzieren, beispielsweise indem die Anzahl der in D1 gezeigten vier Anschraubpunkte für das Motorgehäuse verringert wird, um zu einer Dreipunktbefestigung zu gelangen. Zum anderen ist für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit nicht entscheidend, was der Fachmann an der in D1 gezeigten Anordnung modifizieren „könnte“ oder was technisch möglich erscheint, sondern welche Modifikation er bei der gestellten Aufgabe vornehmen „würde“.

Zwar erkennt der Fachmann in D1 zwei Befestigungs-laschen am Ausleger 7 und ein Schwenklager 8 des Abtriebshebels 5, allerdings würde nach Auffassung der Kammer der Fachmann diese Anordnung nicht in naheliegender Weise ersetzen durch ein einziges, in der Schwenkachse gelagertes Befestigungsmittel. Die in D1 gezeigte, nicht näher beschriebene Abtriebshebelwelle 4 weist noch eine Kupplung 3 zur Verbindung mit einer Luftklappe auf, was den Fachmann davon abhalten würde, diese bereits als Schwenkachse des Abtriebshebels und als Ankoppelpunkt für die Luftklappe, also bereits für zwei Funktionen vorgesehene Stelle in der Anordnung aus D1, noch für die weitere Funktion einer Befestigung des Motorgehäuses auszuwählen. Zumindest wären dazu noch



weitergehende Umkonstruktionen nötig, die nicht im Rahmen der fachüblichen Maßnahmen liegen und damit nicht naheliegend sind.

Auch wenn der Fachmann zur Lösung der gestellten Aufgabe Dokument D2 zu Rate ziehen sollte, so wird er - wie bereits weiter oben ausgeführt - davon abgehalten, diese in D2 gezeigte Lagerung des Verbindungshebels 15 auf dem Schraubdom 16 durch zusätzliche Anbringung eines Motors zu modifizieren. Deshalb würde er diese aus D2 bekannte Lagerung eines Hebels mittels Befestigungsschraube und Schraubdom auch nicht in der Schwenkachse von D1 zur Lagerung des Abtriebshebels 5 und gleichzeitig als Ersatz für die zwei Befestigungslaschen des Auslegers 7 vorsehen.

- 2.3 Auch unter Berücksichtigung der erstmalig mit der Beschwerde begründeten eingereichten Anlagen A14 und A15 kommt die Kammer zu keinem anderen Ergebnis.

A14 illustriert die Modifikation der aus D1 bekannten Anordnung, um zum Gegenstand von Anspruch 1 zu gelangen, und belegt letztlich nichts anderes, als dass dazu weitreichende Umkonstruktionen erforderlich sind. Wie in A14 gezeigt, reicht es nicht aus, zwei Befestigungspunkte des Motorgehäuses durch einen einzigen Befestigungspunkt mittels Schraube in der Schwenkachse des Abtriebshebels zu ersetzen, sondern es wird weiterhin eine zur Schwenkachse exzentrische Ankopplung der Luftklappe vorgeschlagen, welche eine Verlängerung des in D1 gezeigten Abtriebshebels erfordert. Eine derartige Modifikation würde der Fachmann nach Auffassung der Kammer nur bei einer rückschauenden Betrachtungsweise vornehmen.

In A15 werden verschiedene Antriebsmittel für Regelklappen gezeigt, wobei die Beschwerdegegnerin bereits die Existenz von Elektromotoren für Klimaanlage eingeräumt hat, und ein Beleg dazu ist auch aus dem druckschriftlichen Stand der Technik D1 bekannt.

Damit kann dahingestellt bleiben, wie über die Zulassung der erst mit der Beschwerdebegründung eingereichten Anlagen A14 und A15 zu befinden gewesen wäre.

- 2.4 Der Gegenstand des Anspruchs 1 des vorliegenden Antrags beruht somit auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ 1973.

### **Entscheidungsformel**

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

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt