

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 13. Februar 2015**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1013/12 - 3.2.01

Anmeldenummer: 02024102.2

Veröffentlichungsnummer: 1279527

IPC: B60D1/54, B60D1/52

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Anhängkupplung

Patentinhaberin:

Scambia Holdings Cyprus Limited

Einsprechende:

FAC Frank Abels Consulting & Technology GmbH
AL-KO Kober AG

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 1013/12 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 13. Februar 2015**

Beschwerdeführerin: FAC Frank Abels Consulting & Technology GmbH
(Einsprechende 1) Hans-Krüger-Str. 34-46
29633 Münster (DE)

Vertreter: Feder Walter Ebert
Patentanwälte
Achenbachstrasse 59
40237 Düsseldorf (DE)

Beschwerdegegnerin: Scambia Holdings Cyprus Limited
(Patentinhaberin) 17 Gr. Xenopoulou Street
3106 Limassol (CY)

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

**Weitere
Verfahrensbeteiligte:** AL-KO Kober AG
(Einsprechende 2) Ichenhauser Strasse 14
D-89359 Kötz (DE)

Vertreter: Ernicke, Klaus Stefan
Patentanwälte Ernicke & Ernicke
Schwibbogenplatz 2b
86153 Augsburg (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 1279527 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 28. Februar 2012.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: Y. Lemblé
D. T. Keeling

Sachverhalt und Anträge

- I. Infolge der von der Einsprechenden I und der Einsprechenden II gegen das europäische Patent Nr. 1 279 527 eingelegten Einsprüche, die auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a), 100 b) und 100 c) EPÜ 1973 gestützt wurden, befand die Beschwerdekammer mit Entscheidung vom 10. März 2011, dass die Ansprüche in der Fassung gemäß dem während der mündlichen Verhandlung vom 10. März 2011 eingereichten Hauptantrag zu keinen Beanstandungen in Hinblick auf die Erfüllung der Erfordernisse der Artikel 76(1) EPÜ 1973, 123(2) und (3) EPÜ, 83 und 84 EPÜ 1973 führen. Sie verwies die Sache an die Einspruchsabteilung zur weiteren Entscheidung zurück.
- II. Mit der am 28. Februar 2012 zur Post gegebenen Entscheidung beschloss die Einspruchsabteilung, das Patent auf der Grundlage des in der mündlichen Verhandlung vom 10. Januar 2012 eingereichten Hauptantrags in geändertem Umfang aufrechtzuerhalten.
- III. Gegen diese Entscheidung hat die Einsprechende I, nachfolgend die Beschwerdeführerin genannt, Beschwerde eingelegt.
- In Hinblick auf die Frage der erfinderischen Tätigkeit hat sich die Beschwerdeführerin auf folgende Druckschriften des Standes der Technik
- E2: WO-A-91/15374,
E3: DE-A-26 19 913, bzw. deren Familienmitglied GB-A-1 496 617 (E3a),
E5: US-A- 3 640 550,
E13: US-A-2 733 936,
berufen.

IV. Eine mündliche Verhandlung fand am 13. Februar 2015 statt.

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

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

Die Einsprechende II hat an der mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen.

V. Der Wortlaut der unabhängigen Ansprüche 1 und 2 in der von der Einspruchsabteilung aufrechterhaltenen Fassung lautet wie folgt:

1. "Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftfahrzeug, umfassend eine Anhängerkupplung mit einer Kupplungskugel (12), mit einem Kugelhals (14), dessen einer Endbereich (16) abgekröpft ist und die Kupplungskugel (12) trägt und dessen anderer Endbereich (18) mit einem Lagerelement (20) verbunden ist, mit einem das Lagerelement (20) schwenkbar lagernden fahrzeugfesten Schwenklager (22), dessen einzige Schwenkachse (30) schräg zu einer zur Fahrzeuglängsrichtung parallelen vertikalen Längsebene (60) ausgerichtet ist, wobei der Kupplungshals (14) mit der Kupplungskugel (12) durch ein Verschwenken um die Schwenkachse (30) von einer Arbeitsstellung (A), in welcher sich der Kugelhals (14) im Wesentlichen längs der zur Fahrzeuglängsrichtung (34) parallelen Längsebene (60) erstreckt, in eine Ruhestellung (R), in welcher sich der Kugelhals ungefähr quer zu der vertikalen Längsebene (60) erstreckt, und umgekehrt verschwenkbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass eine Projektion einer

Kupplungskugelmittelachse (70) auf die vertikale Längsebene (60) beim Schwenken des Kugelhalses (14) um die Schwenkachse (30) von der Arbeitsstellung (A) in die Ruhestellung (R) eine Drehung um einen Winkel von mindestens 80° erfährt und dass ein tiefster Punkt (PR) von Kugelhals (14R) und Kupplungskugel (12R) in der Ruhestellung (R) mindestens in Höhe eines tiefsten Punkts (PA) des Kugelhalses (14A) in der Arbeitsstellung (A) liegt, dass die Einheit aus Kugelhals (14R) und Kupplungskugel (12R) unter dem Stoßfänger (38) des Kraftfahrzeugs hindurch bewegbar ist und in der Ruhestellung (R) in einer vom Stoßfänger (38) gegen Sicht abgedeckten und somit oberhalb einer 15° Sichtlinie liegenden Stellung steht und die Bodenfreiheit nicht negativ beeinträchtigt, und dass der Kugelhals (14R) die Kupplungskugel (12R) in der Ruhestellung (R) in einem Ruhestellungsraum (78) stehen, welcher zwischen der hinteren Stoßfängereinheit (38) und der Fahrzeugkarosserie (54) liegt und sich längs der Stoßfängereinheit (38) in einer Fahrzeugquerrichtung (44) erstreckt."

2. "Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 oder nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass eine Projektion einer Kupplungskugelmittelachse (70) auf die vertikale Längsebene (60) beim Schwenken des Kugelhalses (14) um die Schwenkachse (30) von der Arbeitsstellung (A) in die Ruhestellung (R) eine Drehung um einen Winkel von mindestens 80° erfährt und dass ein tiefster Punkt (PR) von Kugelhals (14R) und Kupplungskugel (12R) in der Ruhestellung (R) mindestens in Höhe eines tiefsten Punkts (PA) des Kugelhalses (14A) in der Arbeitsstellung (A) liegt, dass der Kugelhals (14R) und die Kupplungskugel (12R) in der Ruhestellung (R) in einem Ruhestellungsraum (78) stehen, welcher zwischen der hinteren Stoßfängereinheit

(38) und der Fahrzeugkarosserie (54) liegt und sich längs der Stoßfängereinheit (38) in einer Fahrzeugquerrichtung (44) erstreckt, dass der Kugelhals (14R) und die Kupplungskugel (12R) in der Ruhestellung (R) in einem Ruhestellungsraum (78) angeordnet sind, welcher oberhalb einer durch eine Bodengruppe der Fahrzeugkarosserie (54) und der Stoßfängereinheit (38) definierten bodenseitigen Fläche (79) des Kraftfahrzeugs (36) liegt."

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin kann wie folgt zusammengefasst werden:

Der Gegenstand des Anspruchs 1, bzw. des Anspruchs 2, in der von der Einspruchsabteilung aufrechterhaltenen Fassung ergebe sich in naheliegender Weise aus der Kombination der Druckschriften E13 mit E5. Ausgehend vom Kraftfahrzeug mit Anhängerkupplung gemäß E13 spiele die Frage, ob das stabartige Element 21,23 der Anhängerkupplung gemäß den Figuren 4-5 von E13 einen Kugelhals bilde und/oder ob der Endbereich dieses Elements 23 abgekröpft sei, für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit nur eine untergeordnete Rolle, denn, sollten diese Merkmale von der Kammer als nicht bekannt angesehen werden, beträfen sie jedoch nur einfache konstruktive Abwandlungen der Anhängerkupplung gemäß E13. Derartige naheliegende Varianten (z. B. Ausführung des Halses in Rundstahl statt in Flachstahl, Endbereich abgekröpft statt abgewinkelt) könnten keine erfinderische Tätigkeit rechtfertigen. Der Hauptunterschied des beanspruchten Gegenstandes zum Kraftfahrzeug mit Anhängerkupplung gemäß E13 liege darin, dass das Schwenklager schräg zu einer zur Fahrzeuglängsrichtung parallelen vertikalen Längsebene ausgerichtet sei und dass der Kugelhals sich in der Ruhestellung ungefähr quer zu der vertikalen Längsebene

des Fahrzeugs erstrecke. Diese Unterscheidungsmerkmale wirkten unmittelbar funktionell zusammen. Durch die Schrägstellung der Schwenkachse werde nämlich erreicht, dass der Kugelhals in der Ruhestellung quer zur Längsebene liege und somit sehr kompakt in einem gegrenzten Einbauraum zwischen Stoßfänger und Karosserie einsetzbar sei. Dem Fachmann stelle sich somit ausgehend von E13 die objektiv technische Aufgabe, die Anhängerkupplung nach der E13 derart auszugestalten, dass sie auch bei Fahrzeugen mit kleinerem zur Verfügung stehenden Einbauraum einsetzbar sei. Zur Lösung dieser Aufgabe hätte der Fachmann die Entgegenhaltung E5 herangezogen, welche sich gattungsgemäß ebenfalls mit einer verschwenkbaren Anhängerkupplung beschäftige und ihm in naheliegender Weise einen Weg zur Lösung der Aufgabe biete. Bereits anhand der Darstellungen in den Figuren 6 und 7, die die Ruhestellung und die Arbeitsstellung der dortigen Anhängerkupplung gegenüber stellten, hätte der Fachmann die Vorteile der dortigen Konstruktion in Bezug auf den in der Ruhestellung erforderlichen Einbauraum erkannt (vgl. E5: Spalte 1, Zeilen 8-12) und versucht, sich diese auch bei einer Anhängerkupplung gemäß E13 zu Eigen zu machen. Der Fachmann hätte somit auf die aus E5 bekannte Schrägstellung der Schwenkachse zurückgegriffen, wodurch er zum Gegenstand nach Anspruch 1 bzw. nach Anspruch 2 gelangt wäre, ohne erfinderisch tätig werden zu müssen.

Ausgehend von der Entgegenhaltung E5 als nächstliegendem Stand der Technik fehle es den Anhängerkupplungen nach den Ansprüchen 1 und 2 an erfinderischer Tätigkeit. Wie der Fig. 8 der E5 zu entnehmen, sei die in E5 beschriebene Anhängerkupplung auf ein verhältnismäßig tiefliegendes Personenkraftfahrzeug amerikanischen Stils ausgelegt.

Es liege im Rahmen der üblichen Tätigkeit des Fachmanns, diese Anhängerkupplung an ein Fahrzeug mit größerer Bodenfreiheit, beispielsweise ein Fahrzeug gemäß Fig. 1 der E2, anzupassen, in dem er die Kupplungskugel an einer Position anordne, welche tiefer als das Schwenklager liege. Eine derartige, gegenüber dem Schwenklager tiefer angeordnete Kupplungskugel ist z.B. aus der E2 bereits bekannt. Die Vornahme dieser Änderungen liege im Rahmen des üblichen Könnens des Fachmanns und würde zu einer Anhängerkupplung führen, die die Merkmale des Anspruchs 1 aufweisen würde. Kugelhals und Kupplungskugel dieser konstruktiv veränderten Anhängerkupplung befänden sich entgegen der Auffassung der Einspruchsabteilung in der Ruhestellung in einem Ruhestellungsraum zwischen Stoßfänger und Karosserie. Durch die im Vergleich zu der aus der E5 bekannten Ausführung der Anhängerkupplung tiefere Anordnung der Kupplungskugel in der Arbeitsstellung werde der Abstand zwischen dem Gelenk 19 und der Kupplungskugel 24 derart verlängert, dass Kupplungskugel 24 und Kupplungshals in der Ruhestellung oberhalb des Gelenks 19 und somit in einem Ruhestellungsraum zwischen dem Stoßfänger und der Karosserie stünden.

E3 offenbare unbestritten alle Merkmale des Oberbegriffs von Anspruch 1. Die vermeintliche Erfindung, wie sie in den Merkmalen des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 definiert sei, beruhe im Wesentlichen auf dem Prinzip, die Schwenkachse in zwei Raumrichtungen zu neigen:

- zum einen sei die Schwenkachse ausgehend von einer vertikalen Schwenkachse in Fahrzeugquerrichtung geneigt (Winkel γ , Fig. 1). Dies sei erforderlich, damit sich der Kugelhals unter dem Stoßfänger hindurchbewegen könne;

- zum anderen sei die Schwenkachse ausgehend von der Vertikalen auch in Fahrzeuginnenrichtung geneigt (Winkel β , Fig. 2). Dies sei erforderlich, damit eine hohe Lage bis hin zur Überkopfstellung in der Ruhestellung eingenommen werden könne. Durch diese Schrägstellung der Schwenkachse könne erreicht werden, dass in der Ruhestellung der Einheit aus Kugelhals und Kupplungskugel die Bodenfreiheit nicht beeinträchtigt werde.

Eben dieser grundsätzliche Erfindungsgedanke sei bereits in E3 offenbart. Bezüglich der Schwenkachse heiße es nämlich auf Seite 2, letzter Absatz von E3, "dass die Achse unter einer Neigung bezüglich einer senkrechten Ebene auf der Längsachse des Fahrzeugs angeordnet ist, so dass die Schleppstange ohne Behinderung durch einen vor der Kugel angeordneten Stoßfänger aus einer nach hinten gerichteten Schleppstellung in eine zur Seite gerichtete Stellung unter dem Stoßfänger schwenkbar ist". So sei bereits bekannt gewesen, dass ein Neigen der Schwenkachse zur Fahrzeuginnenmittelebene (Winkel V_1 , Fig. 1) dazu führe, dass ein Bewegen unterhalb des Stoßfängers ermöglicht werde. Des Weiteren heiße es auf Seite 3, dritter Absatz, dass "die Achse ferner so angeordnet ist, dass sie eine Neigung bezüglich einer senkrechten Ebene transversal zum Fahrzeug aufweist. Dadurch wird es möglich, dass die Schleppstange und die Kugel in ihrer zusammengefalteten Stellung so hoch wie möglich gegen den Stoßfänger anliegen". Es sei also gleichfalls bekannt gewesen, dass ein Neigen der Schwenkachse in Fahrzeuginnenrichtung (Winkel V_2 , Fig. 2) eine hohe Ruhestellung ermögliche.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheide sich vom Fahrzeug mit Anhängerkupplung gemäß dem Ausführungsbeispiel von E3 lediglich durch Mindestwerte für die Neigungswinkel V_1 und V_2 der Schwenkachse.

Sofern dem Fachmann allerdings die Aufgabe gestellt werde, die Bodenfreiheit in Ruhestellung der Anhängerkupplung nicht stärker zu beeinträchtigen als in deren Arbeitsstellung, so hätte er mit Leichtigkeit die beiden Neigungswinkel der Schwenkachse derart anpassen können, dass diese Rahmenbedingung erfüllt werde. Die Anleitung hierfür biete ihm, wie bereits beschrieben, die E3 selbst. Der Fachmann hätte hierzu also nur die Neigungswinkel V_1, V_2 vergrößern müssen, um den Kugelhals in eine noch höhere Ruhestellung zu verlagern. Eine derartig geänderte Anhängerkupplung weise auch alle Merkmale des Kennzeichenteils von Anspruch 1 auf, denn gemäß E3 könnten durch die empfohlenen Neigung der Schwenkachse Kugelhals und Kupplungskugel in der Ruhestellung "so hoch wie möglich gegen den Stoßfänger anliegen" (E3: Seite 3, zweiter Absatz) und somit in den Bereich zwischen Stoßfänger und Karosserie eindringen.

Auch der Gegenstand des Anspruchs 2 ergebe sich in analoger Weise für den Fachmann aus der Lehre der Druckschrift E3.

VII. Zum Vorbringen der Beschwerdeführerin lassen sich die Gegenargumente der Beschwerdegegnerin wie folgt zusammenfassen:

Wie von der Einspruchsabteilung richtig erkannt worden sei, zeige die Druckschrift E13 keinen Kugelhals, der einen abgekröpften Endbereich aufweise und die Kupplungskugel trage. Dies ergebe sich aus der Offenbarung von E13, wenn im Zusammenhang mit dem Teil 21 von einem "apron" oder "supporting member" die Rede sei und das Teil 23 als "tow bar" bezeichnet werde. Ferner offenbare E13 nicht das Merkmal, dass der Kugelhals mit der Kupplungskugel durch ein Verschwenken um die Schwenkachse von einer Arbeitsstellung, in

welcher sich der Kugelhals im Wesentlichen längs der zur Fahrzeuglängsrichtung parallelen vertikalen Längsebene erstreckt, in eine Ruhestellung verschwenkbar sein sollte, in welcher sich der Kugelhals ungefähr quer zu der vertikalen Längsebene erstreckt. Wie in Fig. 7 und 8 der Druckschrift E5 erkennbar, offenbart E5 nicht, dass in der Ruhestellung ein tiefster Punkt vom Kugelhals und Kupplungskugel mindestens in Höhe eines tiefsten Punktes des Kugelhalses in der Arbeitsstellung liegen sollte. Vielmehr liegt, wie ein Vergleich der Fig. 6 und 7 ergebe, die gesamte Zunge 17 in der Ruhestellung unterhalb der Position, in welcher sich die Zunge 17 in der Arbeitsstellung erstreckt. Die Kombination E5 mit E13 könne somit weder zur Offenbarung eines Kugelhalses mit einem abgekröpften Endbereich, der die Kupplungskugel trage, führen, noch zur Offenbarung des Ruhestellungsraums zwischen der Stoßfängereinheit und der Fahrzeugkarosserie, so dass Anspruch 1 und 2 nicht nahegelegt sein könnten.

Bei E2 erfolge beim Bewegen des Kugelhalses zwischen der Arbeitsstellung und der Ruhestellung ein Verschwenken der Projektion einer Kupplungskugelmittelachse auf die vertikale Längsebene um maximal 45° und somit um einen Winkel der deutlich unterhalb von 80° liege. Darüber hinaus offenbarten sowohl E5 als auch E2 keinen Ruhestellungsraum zwischen der Stoßfängereinheit und der Fahrzeugkarosserie. Vielmehr liege der Raum, in welchem die Anhängerkupplung in der Ruhestellung stehe, unterhalb der Unterkante des Stoßfängers und auch weit unterhalb der Unterkante der Fahrzeugkarosserie. Somit könne auch eine Kombination E5 mit E2 weder den Anspruch 1 noch den Anspruch 2 des Hauptantrags vorwegnehmen.

E3 sei als nächstliegender Stand der Technik angesehen worden. Diese Druckschrift offenbare allerdings ein Schwenken der Projektion der Mittelachse des Kugelhalses beim Verschwenken von der Ruhestellung in die Arbeitsstellung um einen Winkel von bestenfalls 20° , wie sich aus Fig. 2 ergebe. Ferner liege der Kugelhals, wie sich aus Fig. 1 und 2 ergebe, in der Ruhestellung unterhalb der Stoßfängereinheit. Im Übrigen offenbare E3 keinerlei Ruhestellungsraum zwischen der Stoßfängereinheit und der Fahrzeugkarosserie, so dass E3 nicht in der Lage sei, die Merkmale der Ansprüche 1 und 2 nahezulegen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Erfinderische Tätigkeit; Kombination E13/E5

Für die Kammer ist die in der Druckschrift E13 offenbarte Anhängerkupplung kein geeigneter Ausgangspunkt für einen Fachmann, der eine - in der Fahrzeuglängsrichtung gesehen - platzsparende Anhängerkupplung für ein modernes Personenkraftfahrzeug bauen möchte. Diese in den fünfziger Jahren entwickelte Anhängerkupplung weist wichtige Merkmale des Oberbegriffs der Ansprüche 1 und 2 nicht auf.

Insbesondere basiert der Aufbau dieser Kupplung fast ausschließlich auf Platten aus Flachstahl (apron 21, towbar 23; longitudinal plates 1,3): sie weist daher keinen Kugelhals auf - dieser sollte im Prinzip dünner sein als der Kugelkopf -, dessen Endbereich abgekröpft ist. Zusätzlich ermöglicht diese Konstruktion keine Ruhestellung der Kupplung, in welcher sich der Kugelhals quer zur vertikalen Längsebene des Fahrzeuges

erstreckt (vgl. Absatz [0112] der Patentschrift). Der Ruhestellungsraum für die Kupplung in der Ruhestellung befindet sich zwischen den zwei Platten 1,3 und erstreckt sich eindeutig in Fahrzeuginnenrichtung.

Sollte der Fachmann anstelle der in Fahrzeuginnenrichtung liegenden Schwenkachse 33 gemäß E13 eine schräge Schwenkachse nach Vorbild von E5 in Erwägung ziehen, weil dadurch ein kompakterer Einbauraum für die Kupplung in der Ruhestellung verschafft werden könnte, wie von der Beschwerdeführerin ausgeführt, so würde der Fachmann das Prinzip einer plattenartigen Konstruktion aus Flachstahl offensichtlich nicht verlassen. In Ähnlichkeit mit der Faltung eines Papierblatts über eine Diagonale stellt die Anordnung der Schwenkachse 19 der Anhängerkupplung an zwei aus Flachstahl bestehenden Platten (baseplate 18; swingable plate 20) gemäß den Figuren 6 und 7 von E5 eine sehr einfache, in Höhe kompakte sowie kostengünstige Lösung für das Einfahren der schwenkbaren Kupplung (vgl. E5: Spalte 1, Zeilen 13-16).

Die Anwendung dieses Prinzips zur Verschwenkung der Anhängerkupplung gemäß E13 würde nicht zum beanspruchten Gegenstand führen, weil die verschwenkbare Platte 20 samt Kupplungskugel 24 gemäß E5 tiefer liegt nach ihrer Verschwenkung in die Ruhestellung (Figur 7 von E5) als der tiefste Punkt derselben Platte in der Arbeitstellung (Figur 6 von E5).

Dazu hat die Beschwerdeführerin vorgetragen, dass der Fachmann die schräge Achse 19 gemäß E5 nach oben, etwa auf der Höhe der Achse 33 von E13, und die Kupplungskugel entsprechend tiefer verlegen würde. Bezüglich dieser Argumentation ist die Kammer der

Auffassung, dass sie auf einer rückschauenden Betrachtung beruht und dass die mit dieser Maßnahme verbundenen, nötigen weiteren umfangreichen konstruktiven Änderungen nicht naheliegend sind. Der Fachmann würde hier schöpferisch tätig werden und den Pfad des üblichen naheliegenden Handelns verlassen.

3. Erfinderische Tätigkeit; Kombination E5/E2

Auch die auf die Kombination E5/E2 beruhende Argumentationslinie der Beschwerdeführerin hat die Kammer nicht überzeugt. Wenn der Fachmann mit der Aufgabe konfrontiert wird, eine verschwenkbare Anhängerkupplung für ein Fahrzeug mit größerer Bodenfreiheit, wie das in Fig. 1 von E2 gezeigte Fahrzeug, zu entwerfen, wird er nicht von der Anhängerkupplung gemäß E5 ausgehen, sondern offensichtlich feststellen, dass die in E2 vorgeschlagene Lösung (Neigung der Schwenkachse 3 in der vertikalen Fahrzeugsängensebene gemäß Fig. 2 von E2) bei derartigen Fahrzeugen völlig zufriedenstellend ist. Es entsteht überhaupt kein Bedarf für zusätzliche, die Neigung der Schwenkachse betreffende Änderungen nach der in E5 gezeigten Art, denn die Lösung gemäß E2 zeigt (vgl. Fig. 1), dass ausreichend Platz unter dem hinteren Stoßfänger 18 bleibt, um ein Ausfahren des Kupplungsarmes 4 in die Arbeitsstellung zu ermöglichen, ohne dass dabei die Bodenfreiheit des Fahrzeugs beeinträchtigt wird. Auch ermöglicht die in E2 offenbarte Lösung, dass die Anhängerkupplung in der Ruhestellung weitgehend unsichtbar bleibt.

4. Erfinderische Tätigkeit; E3 mit dem Fachmann

4.1 Die Parteien waren sich einig, dass ein mit der Anhängerkupplung gemäß E3 ausgestattetes Kraftfahrzeug

sämtliche Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 zeigt. Wie von der Beschwerdeführerin festgestellt, lehrt die Druckschrift E3, dass die Schwenkachse zur Fahrzeuglängsmittlebene (Winkel V_1 , Fig. 1) geneigt werden sollte, um ein Bewegen des Kupplungsarmes unterhalb des Stoßfängers beim Verschwenken zu ermöglichen (Anspruch 1; Seite 2, letzter Absatz bis Seite 3, erster Absatz). Auch sollte die Schwenkachse in Fahrzeuglängsrichtung (Winkel V_2 , Fig. 2) geneigt werden, um den Kugelarm und die Kugel in ihrer Ruhestellung so hoch wie möglich gegen den Stoßfänger einzufahren (Anspruch 2; Seite 3, dritter Absatz).

- 4.2 Ausgehend von dieser bekannten Anhängerkupplung herrschte Einigkeit zwischen den Parteien darüber, dass das in dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegebene Merkmal, wonach eine Projektion einer Kupplungskugelmittelachse auf die vertikale Längsebene beim Schwenken des Kugelhalses um die Schwenkachse von der Arbeitsstellung in die Ruhestellung eine Drehung um einen Winkel von mindestens 80° erfährt (Überkopfstellung), in E3 erst verwirklicht wäre, wenn die Neigung der Schwenkachse, insbesondere die Winkel V_1 und V_2 , um einen substantiellen Betrag vergrößert würde (Neigung von über 40°). Zusätzlich zeigt E3 nicht die weiteren Merkmale des kennzeichnenden Teils des Anspruchs. Insbesondere liegt in der Figur 2 von E3 die Einheit aus Kugelhals und Kupplungskugel in der Ruhestellung (gestrichelt gezeichnete Stellung) tiefer als in der Arbeitsstellung. In der Ruhestellung ist diese Einheit auch nicht vom Stoßfänger gegen Sicht abgedeckt und sie steht auch nicht in einem Ruhestellungsraum zwischen Stoßfänger und Karosserie. Sie bleibt nämlich auf der Höhe einer Verriegelungsvorrichtung 10 (Riegel 14) für den Kugelhals 6, die sich unter dem Stoßfänger 2 befindet.

- 4.3 Gemäß den Merkmalen des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 bleibt die Einheit aus Kugelhalbs und Kupplungskugel in der Ruhestellung für eine außenstehende Person praktisch unsichtbar. Sie steht in einem Ruhestellungsraum, der zwischen dem hinteren Stoßfänger und der Karosserie liegt. Wenn sie sich in dieser Ruhestellung befindet, wird die Bodenfreiheit des Fahrzeugs, die in modernen Personenkraftfahrzeugen durch die untere bodenseitige Fläche der Stoßfängers bestimmt ist, nicht negativ beeinträchtigt (vgl. Absätze [0006] und [0008] und Fig. 2 der Patentschrift).
- 4.4 Für die Kammer werden diese Merkmale durch den Inhalt der Entgegenhaltung E3 nicht nahegelegt. In Anbetracht der E3 dürfte der Fachmann davon ausgehen, dass das in den Figuren 1 und 2 von E3 gezeigte Ausführungsbeispiel die Lehre von E3 voll ausschöpft. Dabei beträgt in diesem Ausführungsbeispiel die Neigung der Winkel V_1 und V_2 nur einen Bruchteil von denen, die zu der im Anspruch 1 angegebenen Überkopfstellung führen würden. In der Tat enthält E3 keine Anregung, die Winkel V_1 und V_2 in der beanspruchten Weise zu verändern. Darüber hinaus verlangen die in dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegebenen Merkmale nicht nur eine wesentliche Vergrößerung der Neigung der Schwenkachse. Auch die Positionierung der Schwenkachse, die es gestattet, die Einheit aus Kugelhalbs und Kupplungskugel unter dem Stoßfänger so verschwinden zu lassen, dass sie in der Ruhestellung die Bodenfreiheit nicht negativ beeinträchtigt und in einem Ruhestellungsraum stehen kann, welcher zwischen Stoßfänger und Fahrzeugkarosserie liegt, wird durch E3 nicht nahegelegt. Für den Fachmann waren all diese Merkmale aus dem Inhalt der Druckschrift E3 nicht absehbar und,

ohne erfinderisch tätig zu werden, nicht erreichbar. Die Ausführungen der Beschwerdeführerin, wonach E3 deutliche Hinweise auf einen Ruhestellungsraum zwischen Stoßfänger und Karosserie enthält, können nicht bestätigt werden. In der Druckschrift E3 ist weder die Fahrzeugkarosserie erwähnt, noch ist sie in den Figuren dieser Druckschrift erkennbar. Dabei hilft auch die Vorlage der Druckschrift E3a nicht weiter. Bezüglich der Lage des Kugelhalses offenbart E3a nichts anderes als die deutsche Fassung gemäß E3.

- 4.5 Aus diesen Gründen kommt die Kammer zu dem Schluss, dass der Gegenstand nach dem Anspruch 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.
- 4.6 Auch der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 2 beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Die zu dieser Frage vorstehenden Ausführungen in Bezug auf den Gegenstand des Anspruchs 1 sind auf den Gegenstand des Anspruchs 2 ohne weiteres übertragbar.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt