

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) [] Veröffentlichung im AB1.
(B) [] An Vorsitzende und Mitglieder
(C) [X] An Vorsitzende

E N T S C H E I D U N G
vom 9. Dezember 1999

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0793/98 - 3.5.1

Anmeldenummer: 91115284.1

Veröffentlichungsnummer: 0475356

IPC: E05B 49/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Zentralverriegelungsanlage für eine Öffnung eines
Kraftfahrzeuges

Patentinhaber:

SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT, et al

Einsprechender:

- (1) Kiekert Aktiengesellschaft
(2) Robert Bosch GmbH

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:



Aktenzeichen: T 0793/98 - 3.5.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.5.1
vom 9. Dezember 1999

Beschwerdeführer: Kiekert Aktiengesellschaft
(Einsprechender 1) Kettwiger Straße 12 - 24
D-42579 Heiligenhaus (DE)

Vertreter: Nunnenkamp, Jörg, Dr.
Andrejewski, Honke & Sozien
Patentanwälte
Theaterplatz 3
D-45127 Essen (DE)

Weitere Verfahrensbeteiligter: Robert Bosch GmbH
(Einsprechender 2) Postfach 30 02 20
D-70442 Stuttgart (DE)

Vertreter: -

Beschwerdegegner: SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
(Patentinhaber) Wittelsbacherplatz 2
D-80333 München (DE)

Vertreter: Zedlitz, Peter, Dr.-Ing.
Patentanwalt
Postfach 22 13 17
D-80503 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 29. Juli 1998 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0 475 356 aufgrund des

Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden
ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: P. K. J. van den Berg
Mitglieder: R. S. Wibergh
S. C. Perryman

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung, die Einsprüche gegen das europäische Patent 0 475 356 zurückzuweisen.

II. Patentanspruch 1 wie erteilt lautet (ohne Bezugszeichen):

"Zentralverriegelungsanlage für eine Tür eines Kraftfahrzeuges,

- mit einer Sperre an der Tür, die in Sperrlage ein Öffnen der Tür verhindert,
- mit einem Stellelement für die Sperre, durch das die Sperre wahlweise in der Sperrlage verriegelt oder entriegelt werden kann,
- mit einem Bedienelement im Fahrgastraum, welches Steuersignale, nämlich ein Sperrsignal zum Verriegeln oder ein Entsperrsignal zum Entriegeln der Sperre, liefert,
- mit einem Steuergerät, das, abhängig von dem jeweiligen Steuersignal, einen Befehl zum Verriegeln oder Entriegeln an das Stellelement liefert,
- mit einem Empfänger, der von einem Handsender abgegebene Betätigungssignale, nämlich Entriegelungssignale zum Entriegeln oder Verriegelungssignale zum Verriegeln der Sperre, empfängt und an das Steuergerät übermittelt und dadurch den Befehl zum Verriegeln oder Entriegeln der Sperre auslöst, und
- mit einer Blockiereinheit, die nach Absendung eines Verriegelungssignals durch den Handsender das vom Bedienelement an die Steuereinheit abgegebene Entsperrsignal blockiert, so daß ein Entriegeln der

verriegelten Sperre durch das Bedienelement verhindert wird,

dadurch gekennzeichnet, daß

die Zentralverriegelungsanlage derart gestaltet ist, daß sie funktionell mit einer an sich bekannten Innenraumüberwachungsanordnung verknüpft ist, daß die Innenraumüberwachungsanordnung zumindest nach Absenden eines Verriegelungssignals überwacht, ob sich mindestens eine Person im Fahrgastraum befindet, und daß die Blockiereinheit nur dann nach Absenden eines Verriegelungssignals das vom Bedienelement an die Steuereinheit abgegebene Entsperrsignal blockiert, wenn sich keine Person im Fahrgastraum befindet."

III. Die Einsprechende 1 hatte Einspruch eingelegt mit der Begründung, die Erfindung sei nicht ausführbar (Artikel 100 b) EPÜ) und beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 100 a) EPÜ). Es wurde insbesondere auf die Dokumente

D1: DE-C-3 817 838

D2: US-A-4 805 723

verwiesen.

Die Einsprechende 2 hatte ihren Einspruch mit mangelnder erfinderischer Tätigkeit begründet.

IV. Die Einspruchsabteilung entschied, daß der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der erteilten Fassung ausführbar sei und auf einer erfinderischen Tätigkeit

beruhe. Ein weiterer Einspruchsgrund der Einsprechenden 1 gemäß Artikel 100 c) EPÜ wurde wegen verspäteten Vorbringens im Verfahren nicht zugelassen.

- V. Gegen diese Entscheidung hat die Einsprechende 1 Beschwerde eingelegt.

In der Beschwerdebegründung wurde dargelegt, warum die Erfindung nach Ansicht der Beschwerdeführerin durch D1 und D2 nahegelegt sei. Bezüglich der Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 b) und c) EPÜ wurde lediglich auf frühere Ausführungen hingewiesen.

- VI. In einer Mitteilung gemäß Artikel 11, Absatz 2 der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern vertrat die Kammer die vorläufige Meinung, daß die Entscheidung im Hinblick auf den Einspruchsgrund mangelnder Offenbarung nicht zu beanstanden sei. Der spät vorgebrachte Grund gemäß Artikel 100 c) EPÜ könne nur mit dem Einverständnis der Patentinhaberin berücksichtigt werden, das aber nicht vorliege.

- VII. Am 9. Dezember 1999 fand eine mündliche Verhandlung vor der Kammer statt. Diskutiert wurde ausschließlich die Frage der erfinderischen Tätigkeit.

Die Beschwerdeführerin vertrat die Ansicht, die Erfindung sei durch D1 und D2 nahegelegt.

Die Beschwerdegegnerin war der Meinung, daß D1 und D2 nicht kombinierbar seien. Außerdem würde nicht einmal eine Zusammenschau der Dokumente zur vorliegenden Erfindung führen.

- VIII. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende 1) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.
- IX. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen.
- X. Die weitere Verfahrensbeteiligte (Einsprechende 2) hat sich während des Beschwerdeverfahrens in der Sache nicht geäußert.

Entscheidungsgründe

1. Die Erfindung ist eine Zentralverriegelungsanlage für ein Kraftfahrzeug. Ein Handsender wird benutzt, um die Türen des Fahrzeuges zu verriegeln oder entriegeln. Eine verriegelte Tür kann von innen mittels eines Steuerelementes entriegelt werden. Als zusätzlicher Schutz gegen Einbruch kann jedoch die Funktion des Steuerelementes blockiert werden, so daß die Türen auch von innen nicht mehr entriegelt werden können. In dieser Diebstahlsicherungsstellung sind die Türen nur noch mit dem Handsender zu entriegeln.

Bei blockierten Türen besteht die Gefahr, daß Autoinsassen versehentlich eingesperrt werden. Die Erfindung sieht deshalb vor, daß die Diebstahlsicherung nur dann einschaltbar ist, wenn sich keine Personen mehr im Fahrzeug befinden. Ob dies der Fall ist oder nicht, wird mit Hilfe einer an sich bekannten Innenraumüberwachungsanlage automatisch ermittelt.

2. *Auslegung des Patentanspruchs 1*

Gemäß Patentanspruch 1 werden Signale zum Verriegeln der Sperre empfangen und an das Steuergerät übermittelt. Dadurch wird der Befehl zum Verriegeln der Sperre ausgelöst. Die Blockiereinheit verhindert das Entriegeln der verriegelten Sperre durch das Bedienelement, jedoch nur dann, wenn sich keine Person im Fahrgastraum befindet. Daraus folgt nach Ansicht der Kammer eindeutig, daß das Fahrzeug auch dann verriegelt (aber nicht diebstahlgesichert) wird, wenn das Verriegelungssignal empfangen wird und Personen sich noch im Fahrgastraum befinden. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin schließt also der Patentanspruch die in der Beschreibung (Spalte 12, Zeilen 5 bis 13) erwähnte Möglichkeit aus, daß in diesem Fall das Auto entriegelt bleiben kann.

3. *Der Stand der Technik*

3.1 D1 stellt den nächsten Stand der Technik dar. Diese Druckschrift beschreibt eine Verriegelungsanlage, die im wesentlichen dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 entspricht. Mit einem Sperrknopf 27 wird ein (mechanisches) Steuersignal abgegeben, das von einem Kopplungsmechanismus 17 blockiert wird, falls die Diebstahlsicherung eingeschaltet ist. Die Verriegelung kann mittels einer IR-Bedienung erfolgen. Diese Möglichkeit wird allerdings nur kurz erwähnt und ohne Angabe etwaiger Nachteile.

3.2 D2 beschreibt ein vollautomatisches Verriegelungssystem. Eine Innenraumüberwachungsanlage stellt aufgrund Kapazitätsmessungen laufend fest, ob sich Insassen auf einem oder mehreren der (vier) Autositze befinden. Falls nicht - aber nur dann -, wird das Auto in dem Augenblick

automatisch verriegelt, wenn die letzte offene Tür zugemacht wird. Es gibt keine Diebstahlsicherung, sondern die Türen können auch im verriegelten Zustand von innen geöffnet werden. Allerdings muß dann gegebenenfalls zuerst ein Sperrknopf betätigt werden (vgl. Spalte 1, Zeilen 14 bis 25).

4. *Neuheit*

Es ist unstrittig, daß die Erfindung neu ist.

5. *Die technische Aufgabe und ihre Lösung*

5.1 Die technische Aufgabe

Gemäß D1 kann die Diebstahlsicherung insbesondere mit einer IR-Bedienung eingeschaltet werden. Dabei bleibt das Fahrzeug gesichert, bis es mit derselben IR-Bedienung entriegelt wird. Ungünstig ist jedoch, wenn die Diebstahlsicherung aus Versehen eingeschaltet wird. Geschieht dies während der Fahrt, bleiben die Insassen so lange eingesperrt, bis wieder entriegelt werden kann. Dieses Problem ist schon aus DE-C-3 737 468 bekannt.

Es ist außerdem vorstellbar, daß der Fahrer die Türen von außen zusperrt ohne zu bemerken, daß noch nicht alle Mitfahrer ausgestiegen sind. Ohne Hilfe könnten sich diese Personen dann gar nicht befreien. Dieses Problem wird in der Patentschrift erwähnt, jedoch nicht in dem vorhandenen Stand der Technik.

Ausgehend von D1 besteht die Aufgabe deshalb darin, die Funktionsweise der Zentralverriegelung derart zu ändern, daß Personen, die sich bei Betätigung der IR-Bedienung

noch im Fahrzeug befinden, nicht (versehentlich) eingeschlossen werden können.

5.2 Die erfindungsgemäße Lösung

Es wird vorgeschlagen, im Fahrzeug eine Innenraumüberwachungsanordnung vorzusehen. Diese ist mit der Zentralverriegelung derart zu verknüpfen, daß die Diebstahlsicherung gar nicht erst eingeschaltet wird, so lange sich Personen noch im Fahrgastraum aufhalten. Wird in diesem Fall mit dem Handsender ein Verriegelungssignal abgegeben, werden die Türe zwar verriegelt, jedoch nicht diebstahlgesichert. Es bleibt also möglich, mittels der Bedienelemente die Türen von innen zu entriegeln.

6. *Erfinderische Tätigkeit*

6.1 Die Frage ist, ob D1 und D2 die Erfindung nahelegen. Dabei ist zunächst zu untersuchen, ob sich die Dokumente aufgrund ähnlicher Aufgabenstellungen kombinieren lassen.

6.2 Die Beschwerdegegnerin vertritt die Ansicht, daß eine Kombination nicht möglich sei. In D2 gehe es gar nicht darum, ob eventuell eingesperrte Insassen sich befreien könnten oder nicht. Gegenstand dieser Schrift sei ausschließlich eine automatische Zentralverriegelung. Es werde zwar automatisch fortdauernd überprüft, ob sich Personen im Fahrgastraum befänden oder nicht. Der Zweck dieser Maßnahme sei allerdings ein anderer, nämlich zu entscheiden, ob das Auto zu verriegeln sei. Falls sich Personen noch im Auto aufhielten, werde das Auto gar nicht verriegelt. In dem Fall gäbe es gar kein

Verriegelungssignal, wie es im Patentanspruch 1 verlangt werde.

Die Beschwerdeführerin meint, daß D2 sich nicht nur mit der Aufgabe der automatischen Verriegelung befasse. Eine Teilaufgabe bestehe darin, Insassen von unfreiwilliger Einsperrung zu schützen. Der Fahrer könne seine Tür zu einem beliebigen Zeitpunkt zumachen und damit die Verriegelung des Autos bewirken, genau so als ob er einen Schlüssel oder Handsender benutzt hätte. Eventuelle im Auto noch verbleibende Insassen würden dann eingesperrt. Dieses Problem sei jedoch erkannt worden, da die Anwesenheit der Insassen detektiert werde. Nur wenn das Auto wirklich leer sei, sei eine Verriegelung überhaupt möglich.

- 6.3 Die Kammer findet, daß eine gewisse Übereinstimmung der Aufgabenstellungen in der Tat vorliegt. Nach D2 überprüft die Innenraumüberwachungsanlage die Anwesenheit *sämtlicher* Insassen. Wäre die automatische Verriegelung wirklich das einzige Ziel gewesen, hätte es gereicht, lediglich die Anwesenheit des Lenkers zu detektieren. Es wird also gemäß D2 bewußt das Gleiche bewirkt, was die Erfindung (unter anderem) erreichen soll, nämlich daß Insassen nicht eingesperrt werden können, wenn der Fahrer das Auto verläßt.

Die Übereinstimmung der Aufgaben ist allerdings nicht vollständig. Insbesondere besteht gemäß D2 keine Einsperrgefahr während der Fahrt, da es keine IR-Bedienung gibt, die versehentlich ein Verriegelungssignal abgeben könnte. Jedoch wird die relativ allgemeine Aufgabe, wie sie oben formuliert wurde, in D2 (implizit) behandelt. Es erscheint deshalb wahr-

scheinlich, daß der Fachmann die Schrift D2 zur Lösung dieser Aufgabe tatsächlich herangezogen hätte.

- 6.4 Die zweite Frage ist, ob der Fachmann unter Berücksichtigung der Schrift D1 in Verbindung mit D2 zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 gelangt wäre.
- 6.5 Nach Patentanspruch 1 ist die Zentralverriegelungsanlage funktionell mit der Innenraumüberwachungsanordnung verknüpft, und diese überwacht kontinuierlich, ob sich mindestens eine Person im Fahrgastraum befindet. Diese Merkmale finden sich in D2 wieder.

Es verbleibt somit das Merkmal, daß "die Blockiereinheit nur dann nach Absenden eines Verriegelungssignals das vom Bedienelement an die Steuereinheit abgegebene Entsperrsignal blockiert, wenn sich keine Person im Fahrgastraum befindet".

- 6.6 Wie oben (Punkt 5.1) dargestellt, besteht die technische Aufgabe darin, das versehentliche Einsperren von Personen zu verhindern. Gemäß D2 bleiben die Türen entriegelt, solange nicht alle Insassen ausgestiegen sind. Diese Funktion entspricht jedoch nicht ganz der Erfindungsidee, denn Patentanspruch 1 besagt, daß die Türen *verriegelt* werden sollen (jedoch ohne Einschaltung der Diebstahlsicherung). Personen, die sich noch im Auto befinden, müssen demnach zuerst ein Bedienelement (Sperrknopf) betätigen um aussteigen zu können. Die Beschwerdegegnerin verbindet mit diesem Merkmal eine vorteilhafte Sicherheitsmaßnahme, denn das geparkte Auto kann von außen nicht ohne weiteres geöffnet werden, während der Ausstieg noch möglich bleibt.

6.7 Um zu diesem Merkmal zu gelangen, mußte der Fachmann somit nicht nur sicherstellen, daß Personen nicht eingesperrt werden. Er mußte zusätzlich bedenken, daß die vollständige Entriegelung gemäß D2 nicht immer erwünscht ist. Dieser Aspekt der Erfindung wird jedoch in dem verfügbaren Stand der Technik nicht erwähnt. Druckschriftlich belegt (aus DE-C-3 737 468, vgl. Punkt 5.1 oben) ist nur das Erfordernis, daß im Falle einer versehentlichen Aktivierung des Handsenders während der Fahrt die Türen *nicht* verriegelt werden sollten. Hier besteht mit anderen Worten ein Widerspruch zwischen dem, was früher als wünschenswert angesehen wurde, und der Erfindung.

Wie die Beschwerdegegnerin zutreffend ausgeführt hat, kann eine derartige Verriegelung der Türe wohl nur dann nützlich sein, wenn das Auto geparkt wird und der Fahrer das Auto verläßt ohne zu bemerken, daß sich noch Personen im Auto befinden. Dieser Fall wird im Streitpatent erwähnt.

Es folgt, daß auch unter Berücksichtigung der gestellten Aufgabe und früherer Lösungsansätze der Fachmann nicht zur beanspruchten Erfindung gelangen konnte. Nach Ansicht der Kammer hätte er höchstens vorgeschlagen, die Türen entriegelt zu lassen, solange die Innenraumüberwachungsanordnung die Anwesenheit einer Person im Fahrgastraum feststellt. Einen Grund, unter diesen Umständen die Türen zu verriegeln, hätte er ausgehend von den bekannten Dokumenten nicht erkennen können.

6.8 Dazu kommt, daß die aus D1 bekannte Blockiereinheit nicht leicht verändert werden konnte. Die Blockiereinheit besteht aus einer relativ komplexen

mechanischen Einrichtung, dem Kopplungsmechanismus 17. Gemäß der Erfindung wäre sie derart zu modifizieren, daß sie die Blockierfunktion nicht immer ausübt. Wie das mechanisch zu verwirklichen wäre, ist weder aus D1, noch aus irgendeinem anderen Dokument entnehmbar. Auch D2 kann nicht weiterhelfen, denn eine Blockiereinheit im Sinne des Patents gibt es nicht einmal in diesem Dokument. Das darin beschriebene Auto kann nur verriegelt oder entriegelt sein, eine Diebstahlsicherung ist nicht offenbart.

Eventuell könnte man sich statt der in D1 dargestellten mechanischen Blockiereinheit eine elektronische vorstellen (wie sie im Streitpatent skizziert ist), deren Funktion programmierbar wäre. Dabei müßte der Fachmann allerdings zwei gekoppelte Veränderungen der bekannten Vorrichtung vornehmen: erstens den Umstieg auf elektronische Steuerung, und zweitens die Programmierung der neuen Funktion. Einer solchen relativ komplexen Maßnahme wäre die erfinderische Tätigkeit schwer abzusprechen.

- 6.9 Die Kammer findet deshalb, daß der Gegenstand des Patentanspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

M. Kiehl

P. K. J. van den Berg