

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 28. Dezember 2000

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1131/98 - 3.2.1

Anmeldenummer: 88118674.6

Veröffentlichungsnummer: 0316749

IPC: B60J 7/22, B60N 3/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Cabriolet mit einem Windschutz

Patentinhaber:
DaimlerChrysler AG

Einsprechender:
(I) Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
(II) Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:
-

Orientierungssatz:



Aktenzeichen: T 1131/98 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 28. Dezember 2000

Beschwerdeführer:
(Einsprechender II)

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Abteilung AJ-31
D-80788 München (DE)

Vertreter:

Schernhammer, Herbert
Bayerische Motoren Werke AG
Patentabteilung AJ-31
D-80788 München (DE)

Beschwerdegegner:
(Patentinhaber)

DaimlerChrysler AG
Epplestraße 225
D-70567 Stuttgart (DE)

Vertreter:

-

**Weiterer
Verfahrensbeteiligter:**
(Einsprechender I)

Dr. Ing. h. c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Porschestraße
Postfach 11 40
D-71283 Weissach (DE)

Vertreter:

-

Angefochtene Entscheidung:

Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 0 316 749 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 12. Oktober 1998.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. A. Gumbel
Mitglieder: F. J. Pröls
J. Van Moer

Sachverhalt und Anträge

- I. Auf die europäische Patentanmeldung Nr. 88 118 674.6 wurde das europäische Patent Nr. 0 316 749 erteilt.
- II. Von der Beschwerdeführerin (Einsprechenden II) und der weiteren Verfahrensbeteiligten (Einsprechenden I) eingelegte Einsprüche, die auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a) EPÜ (Neuheit, erfinderische Tätigkeit) im Hinblick auf einen Stand der Technik gestützt waren, von dem im vorliegenden Beschwerdeverfahren nur noch die DE-C-3 537 644 (D8) und die US-A-1 487 151 (D6) eine Rolle spielen, führten zum Widerruf des Patents aus Gründen von Artikel 123 (2) EPÜ (unzulässige Änderungen) durch die am 27. Juni 1995 zur Post gegebene erste Entscheidung der Einspruchsabteilung.
- III. Diese Entscheidung wurde nach einer Beschwerde der Patentinhaberin durch die Entscheidung T 718/95 von der Beschwerdekammer 3.2.1 aufgehoben und die Sache wurde an die erste Instanz zur weiteren Prüfung zurückverwiesen.
- IV. In einer am 12. Oktober 1998 zur Post gegebenen Zwischenentscheidung stellte die Einspruchsabteilung fest, daß das Patent unter Berücksichtigung der von der Patentinhaberin im Einspruchsverfahren vorgenommenen Änderungen den Erfordernissen des Übereinkommens genügt.
- V. Gegen diese Zwischenentscheidung hat die Beschwerdeführerin am 9. Dezember 1998 unter gleichzeitiger Bezahlung der Beschwerdegebühr Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdebegründung ist am 11. Februar 1999 eingegangen.

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

Die Beschwerdegegnerin beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen und das Patent in geänderter Fassung mit den Ansprüchen 1 bis 3, der Beschreibung Seiten 1 bis 5 sowie den Figuren 1 bis 3, jeweils eingereicht am 23. August 1995, aufrechtzuerhalten.

Der geltende Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Hinter einer Sitzreihe angeordneter Windschutz für Cabriolets mit einem ersten aufrechten, sich über die Sitze hinaus nach oben erstreckenden, über die gesamte Innenraumbreite verlaufenden Teil, das mit seiner Unterkante etwa auf Höhe der Bordkante des Fahrzeuges endet und dort in ein etwa horizontales, eine Öffnung hinter den Sitzen nach hinten überdeckendes Teil übergeht, dadurch gekennzeichnet, daß beide Teile (9a und 9b) des Windschutzes (9) über ein Scharnier miteinander verbunden und jeweils durch ein in einem Rahmen (13) aufgespanntes elastisch verformbares Netz (14) gebildet sind, das eine Verzögerung der von hinten auftreffenden Luftströmung (Pfeile 4) bewirkt."

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

Die D8 befasse sich ebenfalls wie das Streitpatent mit der beim geöffneten Cabriolet vom Fahrzeugheck her zu den vorderen Sitzen gerichteten, unerwünschten Luftströmung. Das entscheidende Lösungsmerkmal des Streitpatents, nämlich die Verwendung eines eingespannten, elastisch verformbaren Netzes, das den Hauptanteil der störenden Luft abhalte und einen

geringen Teil durchlasse, so daß Zegerscheinungen vermieden werden, jedoch das typische Cabrio-Gefühl erhalten bleibe, sei schon bei dem Windschutz nach der D6 bekannt und könne von einem Fachmann in naheliegender Weise auch bei der D8 angewandt werden, ohne daß irgendwelche Hinderungsgründe erkennbar seien. Darüber hinaus weise der mehrteilige Windschutz nach der D6 einen aufrechtstehenden und querverlaufenden Teil sowie zwei seitliche Teile auf, die jeweils über Scharniere mit dem querlaufenden Teil verbunden seien. Es sei daher ebenfalls naheliegend, anstelle der bei der D8 vorgeschlagenen Rastmittel im Verbindungsbereich zwischen dem aufrechtstehenden und dem horizontalen Teil die aus der D6 bekannten Scharniere zu verwenden, um dann bei der beanspruchten Lösung anzugelangen.

Die angefochtene Entscheidung begründe ihre Schlußfolgerung, daß ein Fachmann die D6 nicht mit der D8 kombinieren würde, damit, daß in der D8 keine Maßnahmen zur Gewährleistung einer optimalen Luftzufuhr für die vorne sitzenden Insassen bei sehr langsamer Fahrt getroffen seien, wohingegen die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 des Streitpatents eine dosierte Auffüllung des Unterdrucks bewirkten, so daß Geräuschbelästigungen entfielen und die verbleibende Zugluft nur als leichter Hauch empfunden würde. Diese Ausführungen seien nicht schlüssig mit der in der angefochtenen Entscheidung zitierten, in den geltenden Unterlagen neu formulierten Aufgabenstellung, wonach "für die vorderen Insassen bei langsamer Fahrt eine optimale Luftzufuhr erreichbar sein soll und gleichzeitig bei höherer Fahrgeschwindigkeit störende Luftströmungen vermieden werden sollen". Das erstere solle wohl bei abgeklapptem oberem Windschutzteil und das zweite in dessen aufrechter Lage erreicht werden.

Dies hätte jedoch mit der genannten Forderung nach einer dosierten Auffüllung von Unterdruck und dem Durchlassen von verbleibender Zugluft nichts zu tun. In der angefochtenen Entscheidung (Seite 4) würden aber diese Wirkungen vermengt und daraus das Ergebnis abgeleitet, der Fachmann würde D6 nicht mit der D8 kombinieren. Bei einer gerechten Würdigung der Sachlage müsse die in der geltenden Beschreibung des Streitpatents aufgeführte, den ursprünglichen Unterlagen des Patents nicht wörtlich entnehmbare Aufgabe, wie sie in der angefochtenen Entscheidung auf Seite 4, 2. Absatz dargestellt sei, bei der Begründung der erfinderischen Tätigkeit außer Betracht bleiben. Andernfalls hätte diese Teilaufgabe schon in den ursprünglichen Unterlagen und den erteilten Unterlagen angegeben sein müssen.

Die Einspruchsgründe stünden daher einer Aufrechterhaltung des geänderten Patents entgegen.

VIII. Die Beschwerdegegnerin argumentierte im wesentlichen wie folgt:

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin bestehe die Erfindung nicht nur in der Verwendung eines eingespannten elastisch verformbaren Netzes, sondern in der Verwendung aller Merkmale des Anspruchs 1, insbesondere derjenigen aus dem Anspruchskennzeichen.

Die als Windschutz dienende Scheibe nach der D8 biete den vorne Sitzenden keinen Schutz vor den in Cabrios üblichen, störenden Luftströmungen. Bei der D8 seien auch keine Maßnahmen vorhanden, um bei sehr langsamer Fahrt eine optimale Luftzufuhr für die vorderen Fahrzeuginsassen zu erreichen.

Die D6 beschreibe einen auf einer Vordersitzreihe aufrecht angeordneten Windschutz mit einem Netz, das quer über die gesamte Innenraumbreite verlaufe und in einen etwa in Höhe der Bordwand endenden Rahmen eingespannt sei. Die Ausbildung und die Wirkung dieses Windschutzes gäben dem Fachmann keine Anregung dafür, an dem aufrechten Windschutz ein in etwa horizontales, die Öffnung hinter den Vordersitzen nach hinten überdeckendes Teil anzuordnen. Zudem sei in der D6 nicht erwähnt, daß das eingespannte Netz elastisch verformbar sei. Gemäß Zweckbestimmung der D6 sei außerdem der Einsatz eines auf der vorderen Sitzreihe angeordneten befestigten Windschutzes nur dann sinnvoll, wenn es sich um ein viertüriges Fahrzeug handle.

Somit sei weder der D8 noch der D6 noch beiden Druckschriften in Zusammenschau zu entnehmen, wie der Fachmann in naheliegender Weise zu dem beanspruchten Gegenstand kommen könnte. Die diesbezüglichen Ausführungen der Beschwerdeführerin beruhten auf einer unzulässigen rückschauenden Betrachtungsweise des Standes der Technik.

IX. Die weitere Verfahrensbeteiligte hat sich im Beschwerdeverfahren nicht geäußert.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist zulässig.
2. *Formale Zulässigkeit der geltenden Unterlagen*

Die geltenden, am 23. August 1995 eingegangenen

Unterlagen des Streitpatents entsprechen denjenigen, die der eingangs unter Punkt III genannten Entscheidung T 718/95 zugrunde lagen, mit der die formale Zulässigkeit der Ansprüche sowie der Beschreibung einschließlich der damals neu formulierten Aufgabenstellung im Hinblick auf die Anforderungen gemäß Artikel 123 (2) EPÜ ausdrücklich bejaht wurden.

Die von der Beschwerdeführerin in der Beschwerdebegründung, Seite 5, 2. Absatz zum Ausdruck gebrachte Forderung, daß die geltende Aufgabe bei der Begründung der erfinderischen Tätigkeit außer Betracht bleiben müsse, stellt daher letztinstanzlich schon entschiedene Tatbestände aus dem Einspruchsverfahren wieder in Frage und ist insoweit unbeachtlich. Bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit ist es daher zulässig, mit der geltenden Aufgabe zu argumentieren.

3. *Gegenstand des Streitpatents*

- 3.1 Der im Anspruch 1 des Streitpatents definierte Gegenstand geht im Oberbegriff von einem Stand der Technik nach der D8 aus, der schon die folgenden Merkmale des Anspruchs 1 offenbart (abweichend von der Anspruchsfassung sprachlich umformuliert und in aufgliederter Fassung wiedergegeben):

Hinter einer Sitzreihe angeordneter Windschutz für Cabriolets mit einem ersten aufrechten, sich über die Sitze hinaus nach oben erstreckenden Teil,

das über die gesamte Innenraumbreite verläuft,

das mit seiner Unterkante etwa auf Höhe der Bordkante des Fahrzeuges endet und

dort in ein etwa horizontales, eine Öffnung hinter den Sitzen nach hinten überdeckendes Teil übergeht.

- 3.2 Ein derartiger Windschutz bewirkt jedoch dann, wenn er nach dem Vorbild der D8 als plattenförmige horizontale Abdeckung mit einer darauf mittels Rastmittel befestigten Schutzscheibe ausgebildet ist, noch keinen optimalen Schutz gegen störende Luftströmungen für die vor dem Windschutz sitzenden Fahrzeuginsassen. Der offensichtlich luftundurchlässige, scheiben- bzw. plattenförmige, bekannte Windschutz kann den sich im Fahrgastraum eines Cabriolets bildenden Unterdruck und die dadurch erzeugten geräuschvollen Luftverwirbelungen sowie die lästige Zugluft nicht optimal abbauen bzw. verhindern.
- 3.3 Die im Streitpatent angegebene Aufgabe besteht darin, den gattungsgemäßen Windschutz derart auszubilden, daß für die vorderen Insassen
- a) bei langsamer Fahrt eine optimale Luftzufuhr erreichbar ist und
 - b) gleichzeitig bei höherer Fahrgeschwindigkeit störende Luftströmungen vermieden werden.
- 3.4 Diese Aufgabe wird bei einem gattungsgemäßen Windschutz gemäß Kennzeichen des Anspruchs 1 dadurch gelöst (aufgegliedert und sprachlich geringfügig geändert),
- A) daß beide Teile (9a und 9b) des Windschutzes (9) über ein Scharnier miteinander verbunden sind
 - B) und beide Teile jeweils durch ein in einem Rahmen (13) aufgespanntes Netz (14) gebildet sind,

C) welches Netz verformbar ist

D) und eine Verzögerung der von hinten auftreffenden Luftströmung (Pfeile 4) bewirkt.

Durch die Verwendung eines elastisch verformbaren, in einem Rahmen aufgespannten Netzes sowohl für das aufrechte als auch das horizontale Teil des Windschutzes (Teilmerkmale B), C)) wird der sich bildende Unterdruck im Fahrgastraum dosiert stetig aufgefüllt. Die Elastizität des Netzes beider Windschutzteile läßt beim Auftreffen eines Luftwirbels eine Dehnung der Netzflächen zu, wodurch sich automatisch die Luftdurchlässigkeit vergrößert, so daß dem mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit ansteigenden Unterdruck durch einen zunehmenden Luftstrom entgegengewirkt wird. Durch das Teilmerkmal C) des Anspruchs 1 wird somit eine gleichbleibende Zugfreihaltung und ein niederer Strömungsgeräuschpegel über den ganzen Geschwindigkeitsbereich des Fahrzeugs möglich.

Des weiteren ist der aufrechte Windschutzteil infolge der Scharnierverbindung gemäß Teilmerkmal A) leicht umklappbar und verschafft den Insassen, vorzugsweise bei sehr langsamer Stadtfahrt, den Genuß einer stärkeren Luftströmung und somit einer optimalen Luftzufuhr, wodurch das typische "Cabriolet-Gefühl" erhalten bleibt.

4. *Neuheit*

Der beanspruchte Gegenstand unterscheidet sich vom gattungsgemäßen Stand der Technik nach der D8 unbestritten durch die im Kennzeichen des Anspruchs 1 aufgeführten Merkmale.

Die bei der D6 (vgl. Seite 2, Zeilen 64 bis 68) zur Anwendung kommenden Windschutzvorrichtungen schützen die Fahrzeuginsassen bei umgelegter Windschutzscheibe gegen eine zu starke Luftanströmung, wobei jedoch eine Versorgung mit Frischluft garantiert ist. Das auf der Lehne des Vordersitzes starr befestigte, aufrechte Windschutzteil verläuft zwar über die gesamte Innenraumbreite des Fahrzeuges, es endet jedoch mit seiner Unterkante in vertikaler Richtung deutlich über der Bordkante des Fahrzeugs und geht offensichtlich nicht in ein horizontales, die Öffnung hinter den Vordersitzen abdeckendes Windschutzteil über, wie dies im Oberbegriff des Anspruchs 1 des Streitpatents angegeben ist. Des weiteren ist der Rahmen des vertikalen Windschutzteils nach der D6 in einen Mittelrahmen A und zwei seitliche Rahmenteile B aufgeteilt, welche mit dem mittleren Rahmenteil über Scharniere verbunden sind. Eine Scharnieranlenkung im Sinne des Teilmerkmals A) des Streitpatents (in Verbindung mit dem letzten Teilmerkmal des Anspruchsoberbegriffs) ist jedoch nicht vorhanden. Außerdem enthält die D6 keine Hinweise, daß das zwischen den Rahmen eingespannte Netz (wire screen) elastisch verformbar ist.

Der beanspruchte Gegenstand unterscheidet sich demnach auch durch die kennzeichnenden Vorrichtungsmerkmale A) bis C) von der D6.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist gegenüber den in Rede stehenden Druckschriften offensichtlich neu.

5. *Erfinderische Tätigkeit*

5.1 Die bei der D8 angewandte Schutzabdeckung soll gemäß

Beschreibung (Spalte 2, Zeilen 9 bis 16 und Spalte 3, Zeilen 44 bis 48) Zegerscheinungen verringern und den störenden Rückstau von Fahrtwindwirbeln vermeiden, so daß diese sich nicht mehr störend auf die Insassen auf den Vordersitzen auswirken. Die dem Streitpatent zugrundeliegende Teilaufgabe b) (vgl. den vorstehenden Punkt 3.3) kann ein fachmännischer Leser somit der D8 unmittelbar entnehmen, vgl. Spalte 2, Zeilen 9 bis 16 der D8.

Die Teilaufgabe a) läßt sich ohne rückschauende Betrachtungsweise aus der Offenbarung der D8 jedoch nicht ableiten. Es bestünde zwar aufgrund der über Rastmittel auf der plattenförmigen Abdeckung 11 abgestützten Schutzscheibe 12 die Möglichkeit, diese Schutzscheibe 12 separat zu entfernen, was für die Insassen auf den Vordersitzen eine verstärkte Luftzuführung von hinten zur Folge hätte. Die lösbare Verrastung ist jedoch nach Angabe in der D8 dazu vorgesehen, um die faltbare, plattenförmige Abdeckung 11 flachliegend im Kofferraum verstauen zu können (vgl. D8, Spalte 2, Zeilen 42 bis 49).

Des weiteren enthält die D8 über die in ihr gezeigten Lösungen hinaus nichts, was den Fachmann zu einer weiteren Verbesserung der bekannten Windschutzvorrichtung im Sinne der Teilaufgaben a) und b) des Streitpatents anregen könnte, insbesondere fehlt auch jegliche Anregung, die eigentliche Ursache der kräftigen Zegerscheinungen und Geräusche auf den Vordersitzen, nämlich den sich im Fahrgastraum aufbauenden Unterdruck durch dosierte Zuführung des Fahrtwindes zu beseitigen bzw. zu mindern.

5.2 Auch die D6 vermag bei Vermeidung einer rückschauenden

Betrachtungsweise dem Fachmann des Prioritätstages keinen Hinweis zu geben, die gattungsgemäße Schutzabdeckung nach der D8 im Sinne der kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 des Streitpatents abzuändern. Wie bereits erwähnt, dienen bei der D6 die eingespannten Drahtnetze lediglich dazu, bei entfernter Windschutzscheibe die Frischluft ohne übermäßig starke Zugbeeinträchtigungen den Fahrzeuginsassen zuzuführen. Dies wird ersichtlich auch mit der Anordnung des zweiten Schutznetzes auf der Rücklehne der Vordersitze bezweckt, das offenbar dem Windschutz für die Insassen auf den Rückbänken dienen soll.

Aufgrund der unterschiedlichen Zweckbestimmung der Windschutznetze nach der D6 erhält ein Fachmann durch die D6 auch keine Anregung, eine luftundurchlässige Schutzscheibe nach dem Vorbild der D8 gegen einen durchlässigen, netzbespannten Rahmen auszuwechseln, der eine begrenzte Luftzufuhr von hinten in den vorderen Passagierraum zuläßt.

Des weiteren geben weder die vertikalen Scharnieranordnungen der Schutzscheibe bei der D6 noch das in Fahrzeuglängsrichtung angeordnete Scharnier 13 der horizontalen Abdeckung bei der D8 (Figur 4) eine Anregung, den aufrechten Teil eines Windschutzes zwecks einfacherer Handhabung über ein Scharnier an einer horizontalen Abdeckung festzulegen.

- 5.3 Schließlich fehlt beim Stand der Technik jeglicher Hinweis, das in einem Rahmen eingespannte Netz nicht nur im aufrechten Teil, sondern auch im horizontalen Teil der Schutzabdeckung vorzusehen, was beim Streitpatent eine Vergrößerung der zugfrei zugeführten Luftmenge und somit einen wirksameren Unterdruckabbau im vorderen

Fahrgastraum ermöglicht. Dies gilt auch für das Vorsehen einer elastischen Verformbarkeit des Netzes (Teilmerkmal C) des Anspruchs 1) zwecks Erzielung einer variablen Luftdurchlässigkeit, so daß bei zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit der im vorderen Innenraum ansteigende Unterdruck durch einen zunehmenden Luftstrom aufgefüllt werden kann (vgl. Spalte 4, 1. Absatz der Beschreibung des Streitpatents).

- 5.4 Aus dem Vorstehenden folgt, daß selbst die Kombination der aus den Druckschriften D6 und D8 bekannten einschlägigen Merkmale nicht zu der beanspruchten Schutzabdeckung führen würde, da dann immer noch die die Anbringung eines Netzes im Bereich der horizontalen Abdeckung sowie die die elastische Verformbarkeit des Netzes betreffenden Teilmerkmale fehlen würden.
- 5.5 Nach alldem kommt die Kammer zu dem Ergebnis, daß ein Fachmann ohne Kenntnis der Erfindung nicht in naheliegender Weise zur Lehre nach dem Anspruch 1 des Streitpatents gelangen konnte, weshalb der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Die abhängigen Vorrichtungsansprüche 2 und 3 stellen vorteilhafte Weiterbildungen des Gegenstands des Anspruchs 1 dar und sind daher ebenfalls bestandsfähig.

6. Das Patent hat somit auf der Basis der geltenden Unterlagen Bestand.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

F. A. Gumbel