

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 28. September 2005

Beschwerde-Aktenzeichen: W 0013/04 - 3.2.1
Anmeldenummer: PCT/DE 03/02153
Veröffentlichungsnummer: WO 2004/007247 A3
IPC: B60R 21/34
Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Anordnung zum Auslenken eines Teiles der Aussenhaut eines Kraftfahrzeuges

Anmelder:

TAKATA-PETRI AG

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

PCT R. 13, 40

Schlagwort:

"Mangelnde Einheitlichkeit a posteriori (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: W 0013/04 - 3.2.1

Internationale Anmeldung PCT/DE 03/02153

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 28. September 2005

Anmelder: TAKATA-PETRI AG
Bahnweg 1
D-63743 Aschaffenburg (DE)

Vertreter: Baumgärtel, Gunnar
Patentanwälte Maikowski & Ninnemann
Postfach 15 09 20
D-10671 Berlin (DE)

Angefochtene Entscheidung: Widerspruch gemäß Regel 40.2 c) des Vertrages über die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Patentwesens gegen die Aufforderung des Europäischen Patentamts (Internationale Recherchenbehörde) vom 14. November 2003 zur Zahlung zusätzlicher Recherchegebühren.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: Y. Lemblé
S. Hoffmann

Sachverhalt und Anträge

- I. Am 25. Juni 2003 hat die Anmelderin die den unabhängigen Anspruch 1 und die abhängigen Ansprüche 2 bis 41 umfassende internationale Anmeldung PCT/DE2003/002153 eingereicht.

- II. Die Zweigstelle des Europäischen Patentamts in Den Haag hat als zuständige internationale Recherchenbehörde (IRB) der Anmelderin mit Mitteilung vom 14. November 2003 eine Aufforderung zur Zahlung von acht zusätzlichen Recherchegebühren gemäß Artikel 17 (3) a) PCT zugestellt, mit dem Hinweis, dass die internationale Anmeldung dem Erfordernis der Einheitlichkeit nicht entspricht.

- III. Die IRB führt zur Begründung ihrer Feststellung der mangelnden Einheitlichkeit aus, dass der Gegenstand des Patentanspruchs 1 der internationalen Anmeldung nicht neu gegenüber dem Inhalt der JP-A-58 211 975 (D1) sei. Folglich sei die ursprüngliche einzige allgemeine erfinderische Idee nicht mehr vorhanden und es ergebe sich eine neue Einordnung der abhängigen Patentansprüche nach neun verschiedenen Sachverhalten, von denen jeder eine unterschiedliche erfinderische Idee verwirkliche.

- IV. Die Anmelderin hat mit dem am 11. Dezember 2003 eingegangenen Schreiben unter Zahlung von lediglich zwei Recherchegebühren Widerspruch nach Regel 40.2 c) und e) PCT eingelegt. Sie beantragte, die Recherche für sämtliche Ansprüche durchzuführen und die Rückzahlung der zusätzlich gezahlten Gebühren. Zur Begründung ihres Vorbringens hat sie im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

Die von der IRB getroffene Feststellung, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht neu gegenüber der D1 sei, sei unzutreffend. In der D1 finde sich keinerlei Hinweis, der auf eine Steuerung der Auslenkeinrichtung hindeute, welche das Rückstellverhalten einer bereits ausgelenkten Motorhaube betreffe. Aufgrund der Neuheit des Anspruchs 1 erfülle auch die Erfindung das Erfordernis der Einheitlichkeit. Weiter verstoße die Aufforderung zur Zahlung von insgesamt acht zusätzlichen Recherchegebühren gegen die Rechtsprinzipien der Fairness und der Verhältnismäßigkeit der Mittel.

V. Für weitere Einzelheiten, insbesondere die Aufteilung auf insgesamt neun Erfindungen, wird auf den Akteninhalt verwiesen.

VI. Der Anspruch 1 der Anmeldung hat folgenden Wortlaut:

"Anordnung zum Auslenken eines Teiles der Außenhaut eines Kraftfahrzeugs, insbesondere einer Motorhaube oder einer Kofferraumklappe, in einem Crash-Fall, um beim Aufprall einer außerhalb des Kraftfahrzeugs befindlichen Person auf den ausgelenkten Teil durch eine Bewegung des Teiles entgegen der Auslenkrichtung Aufprallenergie abzubauen, mit einer Einrichtung zum Auslenken des Teiles der Außenhaut, die an mindestens einer Stelle des Teiles angreift und die bei dem Aufprall einer Person auf das Teil eine Bewegung des Teiles entgegen der Auslenkrichtung zulässt, dadurch gekennzeichnet, dass die Auslenkeinrichtung (1, 2, 3,4, 5,6) in Abhängigkeit von der Zeit, dem Ort und/oder der Richtung des Aufpralles derart gesteuert

ist, dass in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt des Aufpralles und/oder dem Ort des Aufpralles und/oder der Richtung des Aufpralles auf den ausgelenkten Teil (M) der Außenhaut die Auslenkeinrichtung (1,2, 3,4, 5,6) eine Bewegung des Teiles (M) der Außenhaut entgegen der Auslenkrichtung (a) zulässt oder einer solchen Bewegung entgegenwirkt, um sie zu verhindern."

Entscheidungsgründe

1. Der Widerspruch ist zulässig.
2. *Der Gegenstand des Anspruchs 1*
 - 2.1 Gegenstand des Anspruchs 1 ist eine Anordnung gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs zum Auslenken eines Teils der Außenhaut eines Kraftfahrzeugs in einem Crash-Fall. Durch das Auslenken eines Teiles der Außenhaut des Kraftfahrzeugs in Richtung auf den Außenraum in einem Crash-Fall und das Zulassen einer Bewegung des ausgelenkten Teiles entgegen der Auslenkrichtung soll die Möglichkeit geschaffen werden, beim Aufprall einer Person kontrolliert Aufprallenergie abzubauen und zugleich einen Kontakt der Person mit hinter der Außenhaut gelegenen, starren Kraftfahrzeugelementen, wie z. B. einem Motorblock, zu verhindern.
 - 2.2 In dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 wird die Erfindung durch ein funktionelles Merkmal definiert: die Bewegung des ausgelenkten Teils entgegen der Auslenkrichtung (nachfolgend Rückstellbewegung genannt) soll in Abhängigkeit von bestimmten Kriterien, nämlich vom Zeitpunkt des Aufpralls und/oder von dem Ort des

Aufpralls und/oder von der Richtung des Aufpralls durch die Auslenkeinrichtung gesteuert sein und zwar in der Weise, dass entweder diese Rückstellbewegung zur Energieabsorption zugelassen wird oder nicht. Die Formulierung "und/oder" lässt offen, ob die Kriterien unabhängig voneinander oder in Kombination miteinander gelten sollen. Die Anmeldung enthält eine ganze Reihe von Ausführungsbeispielen zur Stützung der funktionellen Formulierung des Anspruchs.

- 2.3 Als Beispiel für eine Rückstellbewegung, die nur dann zugelassen wird, wenn der Aufprall an einem bestimmten Ort des ausgelenkten Teils stattfindet, ist die in den Figuren 3a und 3b dargestellte Ausführungsvariante zitiert. Hier kann eine Rückstellbewegung nur erfolgen, wenn sich der Aufprall im Bereich des hinteren Endes H der ausgelenkten Motorhaube M ereignet (Seite 13, Zeilen 22-31). Ein Aufprall im Bereich des vorderen Endes V der Motorhaube M führt nicht zu einer Rückstellbewegung (Seite 13, Zeilen 16-20). Dieses Ergebnis wird erreicht durch die Gestaltung der Motorhaube und/oder die Verwendung eines Deformationselements 26 (Seite 13, Zeilen 1-14 und Seite 13, Zeile 33 bis Seite 14 , Zeile 2).
- 2.4 Als Beispiel für eine Rückstellbewegung, die nur dann zuzulassen ist, wenn der Aufprall in einer bestimmten Richtung erfolgt, ist die in den Figuren 8a und 8b dargestellte Ausführungsvariante zitiert. Hier findet eine Rückstellbewegung nur dann statt, wenn die Richtung der mit dem Aufprall verbundenen Kraft F_h etwa der Richtung der durch das Gas im Zylinder 60 erzeugten Kraft F_f entspricht (Seite 17, letzter Absatz). Liegt demgegenüber die von dem aufprallenden Körperteil

herrührende Aufprallkraft F_b in einem Richtungsbereich, der keine hinreichend große Komponente entgegen der durch den Kolben 61 ausgeübten Kraft F_f aufweist, so führt diese nicht zu einer Rückstellbewegung der Motorhaube (Seite 18, Zeilen 1-5). Die Senkrechte zur Motorhaubenfläche ist hier die maßgebende Richtung für die Kraftkomponenten, die eine Rückstellbewegung der Motorhaube erzeugen können.

- 2.5 Zu der beanspruchten Erfindungsvariante der zeitlichen Steuerung ("in Abhängigkeit von der Zeit" bzw. "in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt des Aufpralls") enthält die internationale Anmeldung unterschiedliche Ausführungsbeispiele.

Von der Anmelderin wurde das Argument angeführt, es gehe um eine Steuerung der Rückstellbewegung eines bereits ausgelenkten Teils, die ermöglicht oder verhindert werden solle.

Insbesondere im Hinblick auf die Variante der zeitlichen Steuerung steht dieses Argument nicht im Einklang mit dem Offenbarungsgehalt der internationalen Anmeldung. Das Ausführungsbeispiel der Figur 6a,6b bezieht sich nämlich auf eine Variante, bei der die Motorhaube vor einem Crash nicht ausgelenkt ist und die Auslenkeinrichtung durch einen Hacken 43 verriegelt ist. Erst ein erster Aufprall als Folge eines Unfalles im Bereich des vorderen Endes der Motorhaube bewirkt eine Entriegelung des Hakens und die Auslenkung der Motorhaube (vgl. Seite 15, Zeilen 18-35 und Seite 16, Zeilen 19-23). Dieses Ausführungsbeispiel ist auf der Seite 5, Zeilen 12-19 als eine Variante der Zeitsteuerung angegeben und es wird darin ausdrücklich

erwähnt, dass die Auslenkeinrichtung im verriegelten Zustand keine Bewegung des ausgelenkten Teiles entgegen der Auslenkeinrichtung zulässt und damit eine Rückstellbewegung verhindert. Da die Motorhaube vor dem ersten Aufprall nicht ausgelenkt war, muss im Lichte dieses Ausführungsbeispiels angenommen werden, dass der Ausdruck "auf den ausgelenkten Teil" im Patentanspruch 1 nicht in Verbindung mit der zeitabhängigen Variante gilt. Folglich ist der Begriff "auf den ausgelenkten Teil (M)" im Anspruch 1 im Lichte der Beschreibung auch als "auf den auslenkbaren Teil (M)" vom Fachmann auszulegen. Die Auffassung der Anmelderin, dass es bei der beanspruchten Erfindung ausschließlich um die Steuerung der Auslenkeinrichtung nach dem Auslenken der Motorhaube gehe, trifft somit nicht zu.

Auch die Textstelle auf der Seite 2, Zeilen 20-21 der Anmeldung "in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt (nach dem Auslösen der Auslenkeinrichtung bzw. nach einem vorhergehenden ersten Aufprall)" und der abhängige Anspruch 2 stützen den Standpunkt, dass die Einschränkung "auf den ausgelenkten Teil" für die Variante der zeitlichen Steuerung nicht zwingend ist.

- 2.6 Zum Schluss wird noch Folgendes zur Auslegung des Anspruchs 1 bemerkt. Der Wortlaut des Anspruchs "die Auslenkeinrichtung... ist derart gesteuert, dass..." scheint auf eine spezifische Regelungssteuerung der Auslenkeinrichtung hinzuweisen. Eine solche vorschnelle Interpretation wäre irreführend und der zitierte Ausdruck ist wiederum im Lichte der Beschreibung auszulegen. In der Tat fallen unter diesen Wortlaut bereits sehr einfache, rein mechanische Maßnahmen, wie die Verwendung des zuvor in Verbindung mit der in den

Figuren 3a und 3b dargestellten Ausführungsvariante erwähnten Deformationselementes 26. Weitere Ausführungsvarianten der Erfindung zeigen, dass ähnlich einfache konstruktive Ausführungen der Auslenkeinrichtung unter den Ausdruck "derart gesteuert, dass..." fallen (vgl. z. B. die auf der Seite 13, Zeilen 16-20 erwähnte "gekrümmte Ausbildung der Motorhaube").

3. *Der Gegenstand der Entgegenhaltung D1*

Gegenstand der in der D1 offenbarten Erfindung ist eine Auslenkeinrichtung, die gleichzeitig als Haubengelenk für das Öffnen und Schließen einer Motorhaube 1 dient (vgl. Absatz "Purpose" der Zusammenfassung).

Die Figuren 2 und 3 zeigen den technischen Hintergrund zu dieser Erfindung.

Die Figur 4 zeigt die Auslenkeinrichtung bzw. das Haubengelenk in der normalen Stellung vor einem Crash und bei geschlossener Haube. Diese Auslenkeinrichtung ist als Gestänge ausgebildet und besteht im Wesentlichen aus einem um einen Drehpunkt 42 an der Fahrzeugkarosserie 2 angelenkten Arm (main arm 4) und einer über elastische Hülsen (elastic sleeves 51,52) jeweils mit dem Arm 4 und mit einer an dem hinteren Ende 11 der Motorhaube 1 befestigten Halterplatte (bracket 6) verbundenen Stange 5.

In der Figur 1 der D1 ist der Ablauf einer Kollision mit einem Fußgänger dargestellt. Dieser Ablauf erfolgt in zwei Phasen. In der ersten Phase prallen die Beine des Fußgängers A gegen das vordere Ende der Motorhaube 1.

Dies bewirkt die Auslenkung des hinteren Endes 11 der Motorhaube ("when the front part of a hood 1 collides with a pedestrian ... the rear edge 11 is raised"). Die ausgelenkte Stellung der Motorhaube ist in der Figur 5 dargestellt. Die durch die elastische Hülsen 52 gebildete feste Verbindung zwischen der Motorhaube und der Auslenkeinrichtung wird beim Aufprall gelöst ("a rigid connection is broken at a hood side connecting part 52"). Die Auslenkung erfolgt durch relative Drehbewegungen der Gestängeteile 4,5,6. Dabei wird auch Energie durch Gleitbewegungen an den elastischen Hülsen 51,52 abgebaut ("impact is absorbed through sliding contact force of an elastic sleeve 56 during this period").

Die zweite Phase ist schematisch in Figur 1 durch den Pfeil angedeutet, der den Aufprall des Kopfes des Fußgängers auf die Motorhaube symbolisiert. Hier ist erkennbar, dass dieser Kopfaufprall nahe dem hinteren Ende 11 der Motorhaube erfolgen soll.

Die Figur 6 zeigt die Auslenkeinrichtung, nachdem der Kopf des Fußgängers auf das hintere Ende 11 der Motorhaube aufgeprallt ist. Bei diesem zweiten Aufprall wird das hintere Ende 11 der ausgelenkten Motorhaube entgegen der Auslenkrichtung wieder abgesenkt. Dabei wird der Flansch 12 der Motorhaube verbogen und es erfolgen wiederum relative Drehbewegungen zwischen den Gestängeteilen 4,5,6 an den elastischen Hülsen 51,52. Dadurch wird der Aufprall absorbiert ("when a pedestrian's head is knocked down on the hood 1, the rear edge his lowered, and thus the impact is absorbed").

4. *Neuheit des Gegenstandes des Anspruchs 1 gegenüber der D1*

4.1 Die Anmelderin stimmte ausdrücklich mit der IRB darin überein, dass in der D1 eine Anordnung zum Auslenken eines Teiles der Außenhaut eines Kraftfahrzeugs gezeigt wird, die sämtliche Merkmale des Oberbegriffes des Anspruchs 1 aufweist. Dabei entspricht die Motorhaube 1 der D1 dem ausgelenkten Teil der Außenhaut.

4.2 Erst nach dem ersten Aufprall lässt die Auslenkrichtung der D1 eine Bewegung der Motorhaube entgegen der Auslenkrichtung zu. Somit ist unter Berücksichtigung der vorstehenden Bemerkungen festzustellen, dass die Auslenkeinrichtung der D1 in Abhängigkeit von der Zeit derart gesteuert ist, dass sie in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt des Aufpralles eine Bewegung der Motorhaube entgegen der Auslenkrichtung zulässt oder einer solchen Bewegung entgegenwirkt, um sie zu verhindern. Daraus folgt, dass die beanspruchte Erfindungsvariante der zeitlichen Steuerung vom Gegenstand der D1 vorweggenommen ist.

4.3 Auch die zwei weiteren beanspruchten Erfindungsvarianten sind in der D1 verwirklicht. Die Auslenkeinrichtung der D1 ist nämlich derart, dass sie eine Rückstellbewegung der ausgelenkten Motorhaube "in Abhängigkeit von der Richtung des Aufpralls auf den ausgelenkten Teil" und "in Abhängigkeit von dem Ort des Aufpralls auf den ausgelenkten Teil" zulässt oder einer solchen Bewegung entgegengewirkt, um sie zu verhindern.

Betrachtet man die Motorhaube 1 in ihrer infolge des ersten Aufpralls ausgelenkten Stellung gemäß Figur 5 der

D1, ist für den Fachmann sofort erkennbar, dass das Gestänge 4-6 eine Rückstellbewegung der Motorhaube nur dann zulässt, wenn der nächste Aufprall innerhalb eines bestimmten Richtungsbereiches oder in einem bestimmten örtlichen Bereich der Motorhaube erfolgt. Die maßgebende Richtung der Kraftkomponenten, die eine Rückstellbewegung der Motorhaube erzeugen können, liegt im Wesentlichen im Bereich der Senkrechten zur Motorhaube entsprechend dem in der Figur 1 der D1 dargestellten Pfeil. Derartige nach unten gerichtete Kraftkomponenten bewirken am hinteren Ende 11 der Motorhaube eine Drehung des Armes 4 um den Drehpunkt 42 entgegen dem Uhrzeigersinn.

Gleichermaßen liegt der örtlich maßgebende Bereich des Aufpralls, der eine Rückstellbewegung der Motorhaube erzeugen kann, im Wesentlichen in der Nähe des hinteren Endes 11 der Motorhaube. In beiden Fällen wird eine Rückstellbewegung der Motorhaube bei gleichzeitiger Deformation des Flansches 12, d.h. unter Abbau von Aufprallenergie, von dem Gestänge 4-6 zugelassen.

Aufprallkraftkomponenten, die von der Senkrechten zur Motorhaube stark abweichen, oder ein Aufprall, der im Bereich des vorderen Endes der Motorhaube erfolgt, können nicht zu einer Rückstellbewegung der Motorhaube führen, weil die entsprechende Kraft keine bzw. keine hinreichend große Komponente im Hinblick auf die Richtung der vom Gestänge 4-6 zugelassenen Rückstellbewegung aufweist bzw. nicht zu einer Drehung des Arms 4 im Uhrzeigersinn um den Drehpunkt 42 führen kann. Die Auslenkeinrichtung 4-6 wirkt dann einer Rückstellbewegung der Auslenkrichtung entgegen.

- 4.4 Die Anmelderin hat ausgeführt, dass eine ausdrückliche Forderung des Patentanspruchs 1, die die D1 nicht verwirkliche, sei die in Abhängigkeit vom Zeitpunkt und/oder Ort und/oder Richtung des Aufpralls beanspruchte Verhinderung der Rückstellbewegung durch die erfindungsgemäße Auslenkeinrichtung.

Die in der Anmeldung gezeigten Ausführungsbeispiele der Erfindung zeigen jedoch, dass es offensichtlich nicht um die strikte Verhinderung jeglicher Rückstellbewegung geht. Vielmehr muss der Ausdruck "um sie zu verhindern" des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 relativiert werden und ist gemäß Seite 3, Zeilen 1-13 der Anmeldung hinsichtlich der Zulassung oder Verhinderung einer Bewegung entgegen der Auslenkrichtung "nicht in dem Sinne absolut zu verstehen".

- 4.5 Folglich war die von der IRB getroffene Feststellung, dass der Gegenstand des Patentanspruchs 1 der vorliegenden Anmeldung nicht neu ist, gerechtfertigt.

5. Auch die Feststellung der IRB der mangelnden Einheitlichkeit *a posteriori* aufgrund der mangelnden Neuheit des Gegenstands des Anspruchs 1 war nach Ansicht der Kammer gerechtfertigt.

Abgesehen von einigen Ausführungen zu den allgemein gültigen Rechtsprinzipien der Fairness und der Verhältnismäßigkeit der Mittel wurde der Widerspruch der Anmelderin ausschließlich damit begründet, dass die Feststellung der mangelnden Neuheit durch die IRB nicht zutreffe. Es wurde nicht vorgebracht, dass zwischen den in der Aufforderung vom 14. November 2003 genannten "besonderen technischen Merkmalen" der ersten, zweiten

und achten aufgelisteten Erfindungen - nur für die letzten beiden wurden zwei zusätzliche Recherchegebühren bezahlt - ein die Einheitlichkeit begründender Zusammenhang im Sinne von Regel 13.2 PCT bestehe. Die Kammer sieht auch keine Veranlassung, die diesbezügliche Feststellung der IRB anders zu bewerten. Die in der Aufforderung zur Zahlung der Recherchenbehörde durchgeführte Aufteilung in neun Erfindungen ist in nachvollziehbarer Weise begründet. Der fachkundige Leser der internationalen Anmeldung konnte die optionale Natur der Einschränkung "auf den ausgelenkten Teil" im Patentanspruch 1 erkennen (vgl. Punkt 2.5 oben). Daher war das Weglassen des Wortes "ausgelenkten" in der Aufforderung der IRB zur Zahlung zusätzlicher Gebühren auch nicht als Mangel zu betrachten. Dem Antrag auf Erstattung der zwei zusätzlich bezahlten Recherchegebühren kann daher nicht stattgegeben werden.

Was den Antrag der Anmelderin auf "Durchführung einer Recherche für sämtliche Ansprüche" anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass weder die vorher mit der Sache befasste Überprüfungsstelle noch die Kammer befugt ist, derartiges anzuordnen. Gemäß dem in Regel 40.2 PCT vorgesehenen Widerspruchsverfahren können lediglich zu unrecht bezahlte zusätzliche Recherchegebühren erstattet werden, eine Überprüfung der Aufforderung zur Zahlung dieser Recherchegebühren findet nur insoweit statt, als diese auch tatsächlich bezahlt worden sind. Die Kammer kann daher keinen Verstoß gegen die Rechtsprinzipien der Fairness und der Verhältnismäßigkeit der Mittel sehen, denn das vorgesehene Widerspruchsverfahren bietet ausreichend

Gelegenheit, die Zahlungsaufforderung rechtlich überprüfen zu lassen.

Die Überprüfungsstelle hat auch in nachvollziehbarer Weise begründet, warum die Auffassung der Anmelderin, der Patentanspruch 20 zähle auch zu der achten Gruppe von Erfindungen, unzutreffend ist. Insoweit war eine Recherche des Gegenstands des Patentanspruchs 20 zusammen mit der Recherche nach den Gegenständen der Ansprüche 27 und 29 nicht durchzuführen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden

Der Widerspruch gemäß Regel 40.2(c) PCT wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

R. Schumacher

S. Crane