

Interner Verteilerschlüssel:

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

ENTSCHEIDUNG
vom 27. April 2004

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0366/02 - 3.2.1

Anmeldenummer: 95116393.0

Veröffentlichungsnummer: 0769400

IPC: B60J 1/14

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Ausstellbares Karosseriefenster für Kraftfahrzeuge

Patentinhaber:

HENNIGES ELASTOMER- UND KUNSTSTOFFTECHNIK GmbH & Co. KG

Einsprechender:

Saint-Gobain Sekurit Deutschland GmbH & Co. KG Patentabteilung

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit (verneint)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0366/02 - 3.2.1

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 27. April 2004

Beschwerdeführer: Saint-Gobain Sekurit Deutschland GmbH & Co. KG
(Einsprechender) Patentabteilung
Viktoriaallee 3 - 5
D-52066 Aachen (DE)

Vertreter: -

Beschwerdegegner: HENNIGES ELASTOMER- UND KUNSTSTOFFTECHNIK
(Patentinhaber) GmbH & Co. KG
Nienburger Straße 46
D-31547 Rehburg-Loccum (DE)

Vertreter: Jabbusch, Matthias
Jabbusch & Wehser
Patentanwälte
Koppelstraße 3
D-26135 Oldenburg (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 13. Februar 2002 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0769400 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: Y. A. F. Lemblé
G. E. Weiss

Sachverhalt und Anträge

- I. Auf die europäische Patentanmeldung Nr. 95 116 393.0 wurde das europäische Patent Nr. 0 769 400 erteilt, dessen Anspruch 1 wie folgt lautet:

"1. Ausstellbares Karosseriefenster (1) für Kraftfahrzeuge, bei welchem das auszustellende Karosseriefenster (1) aus einer mit der Karosserie fluchtenden Lage zum Zwecke des Öffnens des Karosseriefensters (1) in eine Ebene versetzbar ist, die einen Winkel von etwa 4° mit der Karosseriefläche einschließt, wobei eine mit dem Karosseriefenster (1) verbindbare Trägerplatte (2) vorgesehen ist, die einen an die Trägerplatte (2) anschließenden Verbindungszapfen (4) aufweist, und wobei die Trägerplatte (2) mit einem Kleber besonders guter Haftung gegenüber Glas auf das Karosseriefenster (1) aufgeklebt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Kleber Polyurethan ist, daß die Trägerplatte (2) ununterbrochen sowohl auf der dem Karosseriefenster (1) abgewandten Seite (8) als auch auf der gegenüberliegenden Seite (9) von einer Polyurethanschicht (10, 11) abgedeckt ist und daß die Trägerplatte (2) sich durch ihre Plattenstärke hindurch erstreckende Öffnungen (3) aufweist."

- II. Der von der Beschwerdeführerin (Einsprechenden) gegen das europäische Patent Nr. 0 769 400 eingelegte, auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a) EPÜ (fehlende erfinderische Tätigkeit) gestützte Einspruch in dem zum Stand der Technik unter anderen auf die:

D1: US-A-4 396 221

D3: DE-C-3 320 157

D4: DE-C-3 509 531

verwiesen wurde, wurde von der Einspruchsabteilung mit der am 13. Februar 2002 zur Post gegebenen Entscheidung zurückgewiesen.

III. Gegen diese Entscheidung legte die Beschwerdeführerin unter gleichzeitiger Entrichtung der Beschwerdegebühr am 10. April 2002 Beschwerde ein. Die Beschwerdebegründung ist am 14. Juni 2002 eingegangen.

IV. In ihrer am 26. Oktober 2002 eingegangenen Erwiderung widersprach die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) den Ausführungen der Beschwerdeführerin und beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen und hilfsweise eine mündliche Verhandlung durchzuführen.

V. Am 27. April 2004 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte, die Entscheidung der Einspruchsabteilung (Zurückweisung des Einspruchs) aufzuheben und das Patent im vollem Umfang zu widerrufen.

Die ordnungsgemäß geladene Beschwerdegegnerin ist nicht erschienen.

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin war etwa das folgende:

In der D1 sei ein ausstellbares Karosseriefenster für Kraftfahrzeuge beschrieben, das sämtliche Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 aufweise. Bedingt durch den in der D1 verwendete Klebstoff sei diese bekannte Art von Verklebungen nicht frei von Beanstandungen.

Zur Schaffung einer festeren und sicheren Verbindung zwischen der Kleberschicht und der Trägerplatte würde sich der Fachmann ohne weiteres der Lehre der D3 oder der D4 bedienen, Polyurethan als Kleber zu verwenden, die Trägerplatte mit Löcher zu versehen und sie in der Vergußmasse aus Polyurethan vollständig einzubetten.

VII. Zu der von der Beschwerdeführerin vorgebrachte Argumentation lassen sich die schriftlich vorgetragene Gegenargumente der Beschwerdegegnerin wie folgt zusammenfassen:

In der Entscheidung der Einspruchsabteilung sei der Inhalt der Druckschriften D3 und D4 richtig gewürdigt worden. In D3 sei zwar die Verwendung von Polyurethan als Kleber zwischen Glas und einem mit Löchern versehenen Flachprofil aus Metall beschrieben, jedoch decke der Polyurethankleber nicht das Profil sowohl auf der dem Karosseriefenster abgewandten Seite als auch auf der gegenüberliegenden Seite ununterbrochen ab. Die einseitige Klebung der D3 sei somit mit derjenigen der D1 vergleichbar. Die Durchbrechungen 16 der D3 dienten dazu, die Diffusion der Wasserdampfmoleküle von der Umgebungsluft in die Klebmasse zu begünstigen, wodurch bei einem feuchtigkeitshärtenden Kleber die Abbindezeit verkürzt werde (D3: Spalte 4, Zeilen 33 ff.).

Auch bei der D4 sei die Trägerplatte nicht ununterbrochen auf der dem Karosseriefenster gegenüberliegenden Seite von einer Polyurethanschicht abgedeckt. Dazu werde noch die Verwendung eines weiteren Klebers in Form eines Kontaktklebers dem Fachmann vorgeschlagen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ. Sie ist zulässig.

2. *Erfinderische Tätigkeit*

In Übereinstimmung mit der Einspruchsabteilung und den Parteien ist die Kammer der Ansicht, daß der nächstliegende Stand der Technik in der D1 anzusehen ist. Die D1 beschreibt ein ausstellbares Karosseriefenster für Kraftfahrzeuge, das sämtliche Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 aufweist. Auf die Figur 8 und Spalte 4, Zeilen 48-60 der D1 wird insbesondere hingewiesen. Letztere beschreiben ein ausstellbares Karosseriefenster 12 für Kraftfahrzeuge, wobei eine mit dem Karosseriefenster 12 verbindbare Trägerplatte 38 vorgesehen ist, die einen an die Trägerplatte 38 anschließenden Verbindungzapfen aufweist, und wobei die Trägerplatte 38 mit einem Kleber 39 guter Haftung gegenüber Glas und Metall auf das Karosseriefenster 12 aufgeklebt ist.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheidet sich von diesem Stand der Technik durch die Merkmale des

kennzeichnenden Teils, nämlich daß der Kleber Polyurethan ist, daß die Trägerplatte ununterbrochen sowohl auf der dem Karosseriefenster abgewandten Seite als auch auf der gegenüberliegenden Seite von einer Polyurethanschicht abgedeckt ist und daß die Trägerplatte sich durch ihre Plattenstärke hindurch erstreckende Öffnungen aufweist.

Die Kleberschicht der D1 greift dagegen lediglich an der Seite der Trägerplatte an, die der Fensterscheibe zugekehrt ist und es werden in der D1 nur auf Epoxy oder Polyakrylat basierende, oder "vinyl acetate/phenol formaldehyde" enthaltende Kleber vorgeschlagen (Spalte 5, Zeilen 4-40).

Diese bekannten Klebstoffe sind nicht frei von Beanstandungen und die Erfahrungen haben gezeigt, daß ihre Alterungsbeständigkeit bzw. -festigkeit zu wünschen übrig läßt.

In Übereinstimmung mit der Einspruchsabteilung und Spalte 1, Zeilen 35-43 der Patentschrift kann daher die objektiv zu lösende Aufgabe in der Schaffung einer festeren und sicheren Verbindung zwischen der Fensterscheibe und der Trägerplatte angesehen werden, wobei diese Verbindung leicht herstellbar und kostengünstig sein sollte.

Bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit ist nun zu überprüfen, ob der vorhandene Stand der Technik dem zuständigen Fachmann die Anregung geben könnte, das aus der Druckschrift D1 bekannte ausstellbare Karosseriefenster in der in Anspruch 1 angegebenen Art weiterzubilden.

Die Kammer teilt die Ansicht der Einspruchsabteilung, daß der Spezialist auf dem Gebiet der Verklebungen als der zuständige Fachmann anzusehen ist. Dieser Spezialist kennt zweifelsohne die D3 und die D4, denn diese Schriften beschreiben, wie auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugbaus, Halteelemente auf einer Glasscheibe verklebt werden können.

Die D3 betrifft eine Glasscheibe, z. B. eine zu betätigende Türkurbelfenster (Spalte 3, Zeilen 18-21), mit einem mit dieser zu verklebenden metallischen Halteelement (Halte- oder Führungsleiste). D3 stellt zuerst fest, daß keine geeignete Kleber bekannt sind, die sowohl zur einer Glasoberfläche als auch zu einer Metalloberfläche eine hohe Adhäsion aufweisen (vgl. Spalte 2, Zeilen 17-20 der D3) und beschäftigt sich daher mit der Problematik einer sicheren Klebeverbindung zwischen dem metallischen Halteelement und der Glasscheibe bei Verwendung eines eine hohe Adhäsion zur Glasoberfläche aufweisenden Klebers (Spalte 2, Zeilen 30-34). Hierzu wird im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 der D3 vorgeschlagen, ein die Verbindung des zu verklebenden metallischen Halteelements bewirkender Steg mit Löchern zu versehen. Diese Löcher sollen nicht nur die Diffusion der Wasserdampfmoleküle von der Umgebungsatmosphäre in die Klebmasse begünstigen, sondern auch noch eine gute Verankerung des Steges in der Klebermasse gewährleisten. Dazu soll auch die Kontaktfläche des metallischen Halteelements mit dem Kleber maximiert werden. Als Klebermasse werden unter dem Einfluß der Luftfeuchtigkeit härtende Polyurethan-Klebermassen bevorzugt (vgl. Anspruch 2 und Spalte 3, Zeilen 38-45 der D3).

Im Rahmen seiner Erwägung, einen Polyurethankleber aufgrund seiner hohen Adhäsion zu Glasoberflächen für die Befestigung der Trägerplatte der D1 zu verwenden (D3: Spalte 3, Zeilen 37-45), weiß der Spezialist auf dem Gebiet der Verklebungen, daß bei Belastungen der Trägerplatte die Kleberschicht eher von der Trägerplatte als vom Glas abreißen dürfte (D3: Spalte 3, Zeilen 45-50). Die dafür in der Vorinstanz vorgebrachte Erklärung, daß bei Belastung der Trägerplatte durch Querkräfte Spannungsspitzen in der Kleberschicht am Rand der Trägerplatte auftreten, die zu einem Abschälen der Trägerplatte von der Kleberschicht führen können, dürfte ohne weiteres einsehbar sein. Bei diesen Überlegungen dürfte die Ausführungsform nach der Figur 3 der D3 die besondere Aufmerksamkeit des Fachmanns an sich ziehen, denn sie besticht durch eine über ein einseitiges, flächiges Aufbringen des Klebstoffs hinausgehende Verklebung. Die Stege 22 des metallischen Halteelements sind nämlich mit Vorsprüngen 24 versehen, die sich in einer gemeinsamen Ebene erstrecken und eine Art Platte mit schlitzförmigen Öffnungen bilden. Zur Bildung einer besonders guten Verankerung sind die Vorsprünge 24 in der Polyurethanmasse 11 eingebettet und ununterbrochen sowohl auf der dem Karosseriefenster abgewandten Seite als auch auf der gegenüberliegenden Seite von dieser Masse 11 abgedeckt (Spalte 4, Zeilen 47-49).

Ausgehend von dem aus der D1 bekannten ausstellbaren Karosseriefenster und mit dem Ziel, eine festere und sichere Verbindung zu schaffen, insbesondere zwischen der Kleberschicht und der Trägerplatte, erhält daher der Fachmann aus der D3 die Anregung, unter Verwendung einer luftfeuchtigkeitshärtenden Einkomponenten-

Polyurethanklebemasse die Trägerplatte mit Löchern zum Zwecke einer Verankerung in der Klebermasse zu versehen und die Platte in der Vergußmasse aus Polyurethan vollständig einzubetten.

Somit wird der zuständige Fachmann in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 geführt.

Überdies sei bemerkt, daß die von der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) mit Verweis auf die am 14. Juli 2001 eingereichte Graphik hervorgehobene, durch die beanspruchte Einbettung erzielte Wirkung, wonach Spannungsspitzen insbesondere am Randbereich des Klebers nicht mehr auftreten, sondern über breitere Deformationsbereiche des umgebenden Polyurethanmaterials abgebaut werden, auch bereits in der Spalte 2, Zeilen 52-58 der D3 indirekt angesprochen ist. Dort wird erwähnt, daß die Klebeverbindungen im Hinblick auf die Belastungen, denen sie bei Fahrzeugen ausgesetzt sind, durch die Vergrößerung des Volumens der Klebemasse eine höhere Elastizität erhalten. Dadurch wird bereits auf eine gleichmäßigere Verteilung der Spannungen ins Innere der Polyurethanmasse angedeutet.

Die des umstrittenen Patents zugrunde liegende Idee war übrigens auch bereits in groben Zügen aus der D4 bekannt. Dort wird ebenfalls einen Formschluß durch Einbettung einer mit Aussparungen 13 ausgestatteten Metallplatte 2 in einer luftfeuchtigkeitshärtenden Einkomponenten-Polyurethanklebemasse 11 erzielt.

Somit kommt die Kammer zu dem Schluß, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird widerrufen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

S. Crane