

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 19. Juli 1994

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0849/92 - 3.2.1

Anmeldenummer: 84115784.5

Veröffentlichungsnummer: 0152607

IPC: B60R 9/04

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Dachlastenträger für Kraftfahrzeuge

Patentinhaber:
Heinrich Wunder GmbH & Co.KG

Einsprechender:
AUDI AG

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

Zitierte Entscheidungen:
-

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 0849/92 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 19. Juli 1994

Beschwerdeführer:
(Einsprechender)

AUDI AG
Postfach 100220
D - 85002 Ingolstadt (DE)

Vertreter:

Heinrich Wunder GmbH & Co. KG
Münchener Straße 80
Postfach 1920
D - 85209 Dachau (DE)

Beschwerdegegner:
(Patentinhaber)

Heinrich Wunder GmbH & Co. KG
Münchener Straße 80
Postfach 1920
D - 85209 Dachau (DE)

Vertreter:

Zmyj, Erwin, Dipl.-Ing.
Rosenheimer Straße 52
D - 81669 München (DE)

Angefochtene Entscheidung:

Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts vom
6. August 1992 über die Aufrechterhaltung des
europäischen Patents Nr. 0152607 in
geändertem Umfang.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. A. Gumbel
Mitglieder: F. J. Pröls
J. C. M. De Preter

Sachverhalt und Anträge

I. Auf die am 19. Dezember 1984 angemeldete und am 28. August 1985 veröffentlichte europäische Patentanmeldung Nr. 84 115 784.5 wurde am 30. Mai 1990 das europäische Patent Nr. 0 152 607 erteilt.

II. Der von der Beschwerdeführerin (Einsprechenden) am 26. Februar 1991 eingelegte Einspruch stützte sich auf den Einspruchsgrund gemäß Artikel 100 a) EPÜ (erfinderische Tätigkeit) und nahm auf die folgenden Druckschriften Bezug:

D1: DE-A-3 004 919

D2: GB-A-699 968

D3: US-A-4 101 061.

Die Einspruchsabteilung hat in der Zwischenentscheidung vom 6. August 1992 festgestellt, daß das Patent unter Berücksichtigung der vorgenommenen Änderungen den Erfordernissen des Übereinkommens genügt.

III. Gegen die Zwischenentscheidung hat die Beschwerdeführerin am 11. September 1992 unter gleichzeitiger Bezahlung der Beschwerdegebühr Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdebegründung ist am 3. Dezember 1992 eingegangen.

IV. Am 19. Juli 1994 wurde mündlich vor der Beschwerdekammer verhandelt.

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

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen und das Patent mit den in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Unterlagen und den erteilten Zeichnungen aufrechtzuerhalten.

- V. Der in der mündlichen Verhandlung überreichte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Dachlastenträger für Kraftfahrzeuge mit mindestens einem Tragholm (1), der mittels zweier Stützfüße (12) auf dem Kraftfahrzeugdach (11) abstützbar und durch das Kraftfahrzeugdach (11) in seinem Randbereich umgreifende Spannkralen (2, 3) befestigt ist, wofür zumindest eine Spannkralle (2, 3) gegenüber dem Tragholm (1) beweglich und durch eine Spannvorrichtung (15, 16, 17, 18) gegen das Kraftfahrzeugdach (11) spannbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Stützfüße (12) unmittelbar an den Spannkralen (2, 3) mittels einer Gelenkverbindung (14) im unteren Teil der Spannkralen (2, 3) angeordnet sind und daß die Spannkralle (2, 3) an ihrem dem Dach abgewandten Ende am Tragholm (1) schwenkbar gelagert ist."

- VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Beim Aufsetzen eines Dachträgers nach der D1 ergebe sich der gleiche Arbeitsablauf wie beim Aufsetzen des Trägers nach dem Streitpatent. Bei beiden Ausführungen müsse die Spannkralle nach außen über die Dachkante hinaus verschwenkt bzw. verschoben werden, bevor die der Spannkralle zugeordneten Stützfüße auf das Dach aufgesetzt werden. Erst dann würde die Spannkralle gegen die Dachkante verspannt, wobei zwangsläufig eine Verschiebung des am Dach aufsitzenden, mit der Spannkralle einteilig ausgebildeten Fußes erfolgen müsse. Das Rutschen des Fußes auf dem Dach könne nur vermieden

werden, wenn der Dachträger während des Anlegens der Spannkralen angehoben werde. Dies sei jedoch in der Praxis normalerweise nicht der Fall. Dieses unerwünschte Rutschen des Stützfußes auf dem Dachblech trete somit beim Streitpatent ebenso auf wie beim Stand der Technik. Bei Verwendung einer schwenkbaren Spannkralle, wie dies beim Streitpatent der Fall sei, sei der Rutschweg etwas kürzer als bei der nur translatorisch verschiebbaren Spannkralle nach den Figuren 2 und 3 der D1. Eine dem Streitpatent entsprechende Verschwenkmöglichkeit für die Spannkralle sei jedoch im weiteren Ausführungsbeispiel der D1 gemäß Figuren 4 und 5 ebenfalls schon bekannt. Die am Tragholm 11' bzw. 11'a festgelegte Spannschraube 18' stütze sich am Tragholm 11' ab und durchdringe einen Querbolzen 25, der zwischen den Führungswänden 20' der Spannkralle 13' angeordnet sei. Die Spannkralle 13' sei somit ebenfalls wie beim Streitpatent am Tragholm 11' schwenkbar gelagert. Dies ergebe sich auch aus der Tatsache, daß bei dem zweiten Ausführungsbeispiel der D1 nach den Figuren 4 und 5 der Querbolzen 25 im Gegensatz zu der translatorisch verschiebbaren Anordnung nach den Figuren 2 und 3 nicht in einem Langloch der Spannkralle gelagert sei. Das zweite Ausführungsbeispiel nach der D2 sei somit in jeder Hinsicht funktionsgleich dem Dachlastenträger nach dem Streitpatent. Das beim Gegenstand nach dem Streitpatent vorhandene zusätzliche Gelenk zwischen der gelenkig aufgehängten Spannkralle und dem Stützfuß habe gegenüber der bekannten Ausführung nach den Figuren 4 und 5 der D1 funktionell keine Bedeutung; es handle sich hierbei lediglich um eine einfache konstruktive Variante unter vielen Möglichkeiten. Ein erfindungsbegründender Unterschied sei beim Gegenstand des Streitpatents im Vergleich zur D1 nicht vorhanden.

Im übrigen führe auch eine Anwendung der aus den Druckschriften D2 und D3 bekannten Lehre, nämlich die gelenkige Aufhängung des Stützfußes, in Zusammenhang mit der Offenbarung der D1 zum beanspruchten Gegenstand.

VII. Die Beschwerdegegnerin argumentiert zur Stützung ihres Antrags wie folgt:

Die Figur 1 der Druckschrift D1 stelle das Ausführungsbeispiel nach der Figur 2 nur undeutlich dar. Die in der Figur 1 nicht erkennbare Abstützung der Spannkralle an der äußeren Dachkante sei jedoch unbedingt nötig, wie dies aus der Figur 2 deutlich hervorgehe. Außerdem sei auf Seite 8 im letzten Absatz der D1 darauf hingewiesen, daß die Figuren 2 und 3 eine Befestigungseinrichtung aus der Figur 1 zeigten. Das erste Ausführungsbeispiel der D1 sei somit im Gegensatz zum Streitpatent an zwei Stellen abgestützt. Das zweite Ausführungsbeispiel nach der D1 gemäß den Figuren 4 und 5 offenbare zwar eine Konstruktion mit einer verschwenkbaren Spannkralle, jedoch sei diese Konstruktion von derjenigen des Streitpatents verschieden. Beim Streitpatent sei die Spannkralle am Tragholm schwenkbar gelagert, während bei der D1 die Verschwenkung der Spannkralle 13' um den nicht am Tragholm angeordneten Querbolzen 25 erfolgen solle. Darüber hinaus sei die funktionelle Wirkung der bekannten Schwenklagerung nicht mit der des angefochtenen Patents vergleichbar, da beim Patent der Stützfuß 12 an der Spannkralle gelenkig befestigt sei, während bei der D1 der Stützfuß in allen Ausführungsbeispielen einteilig mit der Spannkralle ausgebildet sei. Bei der D1 fehle im Gegensatz zum Streitpatent jegliche Gelenkigkeit des Stützfußes gegenüber dem Tragholm, wenn der Lastenträger einmal auf dem Dach verankert sei. Es sei zwar allgemein bekannt, wie die Druckschriften D2 und D3 zeigen, schwenkbare Stützfüße zu verwenden, jedoch seien dort die Stützfüße gelenkig am **Tragholm** und nicht an der

Spannkralle angebracht. Im Gegensatz dazu habe beim Streitpatent die Spannkralle sowohl eine Stütz- als auch eine Spannfunktion. Der beanspruchte Dachlastenträger könne somit aufgrund dieser prinzipiellen Konstruktionsunterschiede nicht in naheliegender Weise vom Stand der Technik abgeleitet werden.

Entscheidungsgründe

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

2. *Zulässigkeit der Änderungen*

Der geltende Anspruch 1 beruht auf den Merkmalen des ursprünglichen Anspruchs 1, wobei im Oberbegriff das Wort "spannzangenartig" gestrichen und im Anspruchskennzeichen vor der Wortfolge "an den Spannkralen" das Wort "unmittelbar" eingefügt wurde. Weiterhin wurden im Kennzeichen des Anspruchs hinter der Wortfolge "einer Gelenkverbindung (14)" noch die Worte "im unteren Teil der Spannkralen (2, 3)" angehängt und das folgende Wort "gelenkig" gestrichen. Am Ende des Anspruchs 1 wurde weiterhin noch das Merkmal "und daß die Spannkralle (2, 3) an ihrem dem Dach abgewandten Ende am Tragholm (1) schwenkbar gelagert ist" hinzugefügt.

Die Streichung des Wortes "spannzangenartig" ändert den Gesamtinhalt des Anspruchs 1 nicht, nachdem durch das am Ende des Anspruchs 1 hinzugefügte Merkmal klargestellt wird, daß die Spannkralle **schwenkbar** am Tragholm gelagert ist und somit spannzangenartig wirken muß.

Aus der ursprünglichen Beschreibung und den Figuren ist eindeutig erkennbar, daß die Stützfüße 12 unmittelbar im **unteren** Teil der Spannkralen angelenkt sind. Das am Ende des Anspruchs 1 hinzugefügte Merkmal entspricht dem ersten Teilmerkmal aus dem ursprünglichen Anspruch 4.

Die Ansprüche 2, 3, 5 und 6 stimmen mit den entsprechenden abhängigen Ansprüchen der ursprünglichen Unterlagen überein. Der geltende Anspruch 4 enthält die nach Übertragung seines ersten Teilmerkmals in den Anspruch 1 noch verbliebenen Restmerkmale.

Die Ansprüche genügen somit den Erfordernissen von Artikel 123 (2) EPÜ.

Nachdem im geltenden Anspruch 1 sinngemäß noch alle Merkmale des Anspruchs 1 enthalten sind und darüber hinaus noch weitere Merkmale aufgenommen wurden, wurde der Schutzzumfang des erteilten Anspruchs 1 nicht erweitert, sondern eingeschränkt. Der Anspruch 1 genügt somit auch den Erfordernissen von Artikel 123 (3) EPÜ.

3. *Stand der Technik, Neuheit*

- 3.1 Bei den Dachlastenträgern nach den Druckschriften D1 bis D3 wird jeder Tragholm mittels zweier Stützfüße auf dem Dach abgestützt und mit Spannkralen, die gegenüber dem Tragholm beweglich sind, unter Zuhilfenahme einer Spannvorrichtung gegen das Dach gespannt. Die im Oberbegriff des Anspruchs 1 des Streitpatents aufgeführten Merkmale sind aus jeder dieser drei Druckschriften bekannt, wenngleich auch die weiteren konstruktiven Ausgestaltungen der bekannten Träger voneinander verschieden sind.

Im Kennzeichen des Anspruchs 1 des Streitpatents sind die folgenden Merkmale aufgeführt:

- a) die Stützfüße (12) sind unmittelbar an den Spannkralen (2, 3) mittels einer Gelenkverbindung im unteren Spannkralenteil angeordnet und
- b) die Spannkralle (2, 3) ist an ihrem dem Dach abgewandten Ende **am Tragholm (1) schwenkbar** gelagert.

3.2 Bei der Druckschrift D1 sind Stützfuß und Spannkralle zu einem einzigen Konstruktionselement vereinigt. Beim Ausführungsbeispiel nach den Figuren 2 und 3 weist das lediglich translatorisch verschiebbare Spannkralen-Stützfußelement 13 zwei Abstützflächen auf, von denen eine am äußersten Rand des Daches und die andere an einer inneren Stelle der Dachfläche zur Abstützung kommt (vgl. die voneinander beabstandeten Unterlagen 24 in der Figur 2). Beim zweiten Ausführungsbeispiel nach den Figuren 4 und 5 ist das gesamte Spannkralen-Stützfußelement 13' auf seiner dem Dach zugewandten Seite mit einer elastischen Abstützunterlage 24' versehen, die sich über einen verhältnismäßig weiten Bereich erstreckt. Bei beiden Lösungen nach der D1 ist also keine Aufteilung in Spannkralle und Stützfuß vorgesehen und somit auch kein zwischen solchen Teilen angeordnetes Gelenk vorhanden. Das Teilmerkmal a) aus dem Anspruch 1 des Streitpatents ist somit aus der D1 nicht bekannt.

Weiterhin ist bei der D1 in beiden Ausführungsbeispielen das Spannkralen-Stützfuß-Verbundelement nicht am Tragholm selbst angeordnet. Der in der Figur 1 der D1 vollständig gezeigte Tragbügel 11 besteht aus einem waagrechten oberen Tragholm, zwei schräg nach unten verlaufenden Stützbeinen und einer diese am unteren Ende verbindenden Strebe 19. Beim ersten Ausführungsbeispiel der D1 (Figuren 2, 3) erfolgt die translatorische

Verschiebung des Spannkralen-Stützfuß-Verbundelementes 13 längs des Schafts 18a der Spannschraube 18b und quer zum fest am Stützbein angebrachten Führungsbolzen 22. Beim zweiten Ausführungsbeispiel der D1 (Figuren 4, 5) ist das Spannkralen-Stützfuß-Verbundelement 13' am Querbolzen 25 aufgehängt, der undrehbar, jedoch längsverschieblich am Schaft 18a' der Spannschraube 18' geführt ist. In der Druckschrift D1 ist über die Art einer Lagerung oder Befestigung des Querbolzens 25 in den Führungswänden 20' des Verbundelementes 13' nichts gesagt. Nachdem auch im ersten Ausführungsbeispiel nach den Figuren 2 und 3 lediglich eine translatorische Verschiebung des Verbundelementes offenbart wird, ist dies auch für das zweite Ausführungsbeispiel in Verbindung mit einer starren Verankerung des Querbolzens 25 in den Führungswänden 20' des Verbundgliedes 13' denkbar. Die andere Möglichkeit einer Drehlagerung des Querbolzens 25 in den Führungswänden 20' und somit eine Drehgelenk-aufhängung des Verbundelementes 13' ist für den fachmännischen Leser der D1 ebenfalls vorstellbar, zumal beim Verbundelement 13' die zur Längsführung dienende Querwand 23 (vgl. das erste Ausführungsbeispiel in Figur 2, 3) fehlt. Aber selbst wenn davon ausgegangen wird, daß für einen Fachmann die letztere Lösungsmöglichkeit aus der Darstellung der Figuren 4 und 5 der D1 erkennbar ist, offenbart eine solche Konstruktion noch nicht das Teilmerkmal b) aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 des Streitpatents, denn im Falle des zweiten Ausführungsbeispiels (Figuren 4 und 5 der D1) ist das Spannkralen-Stützfuß-Verbundelement 13', 20' nicht **am Tragholm selbst** (ggf. schwenkbar) gelagert sondern am Querbolzen 25 einer durch das untere Ende des Tragbeins gesteckten Spannschraube 18'.

- 3.3 Bei den Dachlastenträgern nach den Druckschriften D2 und D3 sind die Stützfüße 7 bzw. 36, 136 gelenkig angeordnet, jedoch nicht an der Spannkralle, wie beim Streitpatent,

sondern an den am Tragholm angebrachten Stützbeinen (vgl. hierzu in der D2 das Stützbein 5, 11 bzw. in der Druckschrift D3 das Stützbein 2, 102). Somit ist das Teilmerkmal a) aus den weiteren Entgegenhaltungen nicht bekannt.

Bei den Druckschriften D2 und D3 sind die Spannkralen 12 bis 15 bzw. 32, 142 ebenfalls gelenkig gelagert, jedoch nicht wie beim Streitpatent gefordert, am Tragholm selbst, sondern im Falle der D2 an dessen Stützbein 5, 11 bzw. bei der D3 am Stützfuß 34 (Figur 1) oder am Stützbein 102 (Figuren 13 und 16 bis 18). Somit ist auch das weitere Teilmerkmal b) des Streitpatents aus diesen Druckschriften nicht bekannt.

- 3.4 Aus dem Vorstehenden folgt, daß der geltende Anspruch 1 gegenüber dem Stand der Technik neu (Artikel 54 EPÜ) und auch richtig abgegrenzt ist (Regel 29 (1) a) EPÜ).

4. *Aufgabenstellung, Lösung, erfinderische Tätigkeit*

- 4.1 Bei der einteiligen Ausbildung des aus Spannkralle und Stützfuß bestehenden Verbundelements nach der D1 werden hohe Flächenpressungen an der Dachoberfläche durch relativ großflächige bzw. weit beabstandete, an die Dachform angepaßte Auflageflächen vermieden wie aus den Figuren 1 bis 5 ersichtlich ist. Beim Anlegen und Spannen sowie bei elastischen Verlagerungen des Dachlastenträgers während des Transports ist kein Ausgleich von Spannungen durch gelenkige Koppelung zwischen dem Halterungsteil der Spannkralle an der Dachkante und der Stützfläche des Stützfußes möglich. Unterschiede beim Krümmungsverlauf der Dachoberfläche können somit nicht in weiten Grenzen

durch unabhängige Winkeleinstellung der Stützfläche des Stützfußes ausgeglichen werden, so daß bei unterschiedlich gekrümmtem Dachverlauf der Verwendung des Dachlastenträgers Grenzen gesetzt sind.

- 4.2 Der Dachlastenträger nach dem Streitpatent hat ebenso wie der nach der D1 gegenüber den weiteren bekannten Dachlastenträgern (D2 und D3) den Vorteil, daß die Spannkralen nicht gewaltsam von der Dachkante abgezogen werden können. Dies ist eine Folge der unmittelbaren (gelenkigen) Koppelung (beim Streitpatent) bzw. der einteiligen Ausbildung von Spannkralle und Stützfuß (bei der D1). Bei der Ausführungsform nach der D2 und dem zweiten Ausführungsbeispiel nach der D3 (Figuren 13 und 16 bis 18) sind Stützfuß und Spannkralle unabhängig voneinander am Stützbein des Dachholms angelenkt, so daß durch eine gewaltsame Formveränderung der Aufbauelemente des Dachlastenträgers die Spannkralle bei Einwirkung äußerer Kräfte von der Dachkante abgezogen werden kann. Auch beim Ausführungsbeispiel nach der Figur 1 der D3 ist trotz der Koppelung der Spannkralle 32 mit dem Stützfuß 36 ein gewaltsames Abziehen der Spannkralle ohne wesentliche Lageänderungen des Stützfußes relativ leicht möglich. Bei der Vorrichtung nach dem Streitpatent müßte aufgrund der Anlenkung des Stützfußes am unteren Spannkralleenteil und des somit relativ großen Abstandes des Stützfußes vom Schwenkpunkt der Spannkralle am Tragholm bei einem gewaltsamen Abschwenken der Spannkralle von der Dachkante auch der Stützfuß relativ weit gegenüber seiner Auflagefläche bewegt werden.

Der beanspruchte Dachlastenträger löst somit gegenüber der D1 die in der Beschreibung (Spalte 2, Zeilen 25 bis 29) definierte Aufgabenstellung ("Unterschiede in der

Dachgestaltung sollen die Anbringung des Dachlastenträgers in weiten Grenzen nicht beeinträchtigen"), ohne dabei die Nachteile der bekannten Dachlastenträger nach D2 und D3 mit gelenkig gelagerten Stützfüßen aufzuweisen.

- 4.3 Aus den vorstehenden Ausführungen zum Aufbau und zur Funktion der bekannten Dachlastenträger folgt, daß die bekannten Konstruktionen nach der D1 einerseits und der D2 bzw. D3 andererseits unterschiedlichen Konstruktionsprinzipien folgen. Es kann somit nicht davon ausgegangen werden, daß ein Fachmann die dortigen Konstruktionsmerkmale im Sinne der Erfindung miteinander kombinieren wird. Aus den Ausführungen zur Neuheit folgt im übrigen, daß selbst eine gemeinsame Nutzung der in diesen Vorrichtungen angewandten Konstruktionsmerkmale nicht zum Gegenstand des Anspruchs 1 führen und die bestehenden Mängel beheben würde.

Selbst wenn nämlich bei der D1 ein Gelenk zwischen den Spannkralenteilen 17, 17' und den die Stützflächen enthaltenden Teilen angebracht würde, was von dem Stand der Technik nach D2 und D3 nicht einmal in diesem Sinne gelehrt wird, dann würde diese Vorkehrung immer noch nicht zum beanspruchten Gegenstand führen, bei dem die Spannkralle **am Tragholm** schwenkbar gelagert ist. Dieses zuletzt genannte Merkmal ist, wie unter dem Punkt 3.2 im einzelnen erläutert wurde, aus keiner der Druckschriften bekannt.

- 4.4 Zusammenfassend ist somit festzustellen, daß der Stand der Technik nur unvollständige Hinweise in Richtung des Streitpatents zu geben vermag und keine Anregung gibt, die im Kennzeichen des Anspruchs 1 definierten Gelenkverbindungen in der beanspruchten Weise anzuordnen.

Die Kammer kommt daher zu dem Ergebnis, daß sich die Gesamtheit der in Anspruch 1 definierten Maßnahmen nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt, so daß die Vorrichtung nach dem Anspruch 1 als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend anzusehen ist (Art. 56 EPÜ). Das Patent ist somit auf der Basis des geltenden Anspruchs 1 sowie der auf ihn rückbezogenen abhängigen Ansprüche 2 bis 6 sowie der geltenden übrigen Unterlagen in geändertem Umfang aufrechtzuerhalten (Art. 102 (3) EPÜ).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:


1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die erste Instanz mit der Anordnung zurückverwiesen, das Patent mit folgender Fassung aufrechtzuerhalten.

Beschreibung: Spalten 1 bis 5, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 19. Juli 1994;

Ansprüche: Nr. 1 bis 6, eingereicht in der
mündlichen Verhandlung vom 19. Juli 1994;

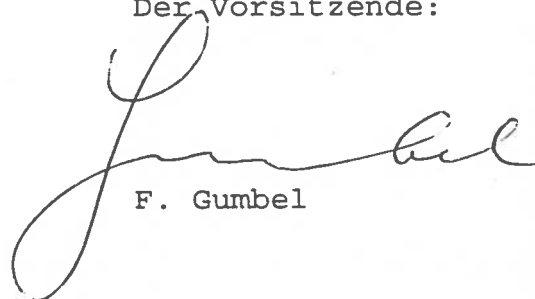
Zeichnungen: Blatt 1 und 2 (Figuren 1 bis 4) der
Patentschrift.

Der Geschäftsstellenbeamte:



N. Maslin

Der Vorsitzende:



F. Gumbel

