

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 21. September 1994

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0658/93 - 3.2.1

Anmeldenummer: 88112589.2

Veröffentlichungsnummer: 0309686

IPC: B60R 21/13

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel von Kraftwagen

Anmelder/Patentinhaber:

Daimler-Benz AG

Einsprechender:

Bayerische Motoren Werke AG

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Leitsatz/Orientierungssatz:



Aktenzeichen: T 0658/93 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 21. September 1994

Beschwerdeführer: Bayerische Motoren Werke AG
(Einsprechender) Patentabteilung AJ-3
D - 80788 München (DE)

Vertreter: -

Beschwerdegegner: Daimler-Benz AG
(Patentinhaber) Patentabteilung
Postfach 60 02 02
D - 70302 Stuttgart (DE)

Vertreter: -

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts vom 27. April 1993, zur Post gegeben am 13. Mai 1993, mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0309686 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. Gumbel
Mitglieder: S. Crane
J. - C. Saisset

Sachverhalt und Anträge

- I. Auf die europäische Patentanmeldung Nr. 88 112 589.2 ist am 12. Juni 1991 das europäische Patent Nr. 0 309 686 erteilt worden.

Der erteilte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Antriebsvorrichtung für einen Überrollbügel von Kraftwagen, welche mindestens eine den Überrollbügel ausfahrende Kolben-Zylinder-Einheit umfaßt, durch die dieser bei einem durch eine Crashsituation ausgelösten Steuerimpuls aus einer abgesenkten Ruhelage in eine aufgestellte Stützlage überführbar ist, indem der Stützkolben nach einem gesteuerten Lösen einer Verriegelung durch die Wirkung einer Ausstoßfeder aus seinem Führungszylinder ausfahrbar und in der ausgefahrenen Endlage erneut verriegelbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß mindestens eine Kolben-Zylinder-Einheit (1) mittels eines zusätzlichen Antriebs (19 bzw. 26 bzw. 54 bzw. 70 bzw. 87), der hinsichtlich der Bewegungsrichtung und der Geschwindigkeit des federbelasteten Stützkolbens (7) willkürlich steuerbar ist, verstellt werden kann, und daß der Einfluß des zusätzlichen Antriebs (19 bzw. 26 bzw. 54 bzw. 70 bzw. 87) auf den federbelasteten Stützkolben (7) bei Vorliegen eines Crashsignals aufhebbar ist."

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 21 richten sich auf bevorzugte Ausführungsformen der Antriebsvorrichtung nach dem Anspruch 1.

- II. Gegen das erteilte Patent hat die Beschwerdeführerin (Einsprechende) Einspruch eingelegt und den vollumfänglichen Widerruf des Patents beantragt, da dessen Gegenstand nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe (Art. 100 a) EPÜ).

Zur Stützung dieses Vorbringens wurde auf folgende vorveröffentlichte Dokumente verwiesen:

(D1) DE-A-1 555 955

(D2) US-A-4 557 502.

III. Mit Entscheidung in der mündlichen Verhandlung am 27. April 1993, in schriftlich begründeter Form zur Post gegeben am 13. Mai 1993, hat die Einspruchsabteilung den Einspruch zurückgewiesen.

Diese Entscheidung wurde im wesentlichen damit begründet, daß bereits in der Aufgabenstellung, einen in einer Crashsituation rasch in seine Stützlage ausfahrbaren Überrollbügel auch ohne Crash-Impuls nutzbar zu machen, ein Beitrag zu einer erfinderischen Tätigkeit zu erblicken sei. Darüber hinaus werde der Fachmann durch eine Kombination der Lehren der Dokumente D1 und D2 nicht auf naheliegende Weise zum Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 geführt.

IV. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin am 6. Juli 1993 unter gleichzeitiger Zahlung der Beschwerdegebühr Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdebegründung ist am 9. September 1993 eingegangen.

Die Beschwerdeführerin beantragt, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

- V. Zur Begründung ihrer Beschwerde hat die Beschwerdeführerin im wesentlichen folgendes vorgetragen:

Da bei dem angegriffenen Patent die gleiche Zielrichtung (beliebiges Aufrichten und Absenken des Überrollbügels) verfolgt werde wie beim Stand der Technik nach dem Dokument D2, könne in der Aufgabenstellung kein Beitrag zu einer erfinderischen Tätigkeit erkannt werden.

Zur Lösung dieser Aufgabe bedürfe es lediglich der Übertragung der aus dem Dokument D2 bekannten Maßnahmen auf den aus dem Dokument D1 bekannten Überrollbügel. Technische Hindernisse, die eine solche Übertragung erschweren könnten, seien nicht ersichtlich. Es sei für den Fachmann ohne weiteres erkennbar, daß die Bewegungsrichtung und Geschwindigkeit der Verstellbewegung willkürlich steuerbar sein solle, wie dies bei Verstellmotoren üblicherweise der Fall sei. Es sei auch eine technische Selbstverständlichkeit, daß der Einfluß des Zusatzantriebs auf den Stützkolben bei Vorliegen eines Crashsignals automatisch aufgehoben werden müsse.

- VI. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) hat zur Beschwerde nicht Stellung genommen.

- VII. In einem Bescheid gemäß Artikel 110 (2) EPÜ vom 6. Mai 1994 hat die Kammer mitgeteilt, daß sie in Anbetracht der Lehren der Dokumente D1 und D2 nicht bereits in der Aufgabenstellung einen Beitrag zur erfinderischen Tätigkeit erkennen könne. Andererseits hätten die Ausführungen in der Beschwerdebegründung sie nicht davon überzeugen können, daß der Fachmann, der sich die betreffende Aufgabe stellt, durch die Lehren dieser Dokumente in naheliegender Weise zu einer Antriebsvorrichtung nach dem erteilten Anspruch 1 geführt werde.

VIII. Auf diesen Bescheid ist keine Stellungnahme der Beteiligten eingegangen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist daher zulässig.
2. *Stand der Technik*
 - 2.1 Im Dokument D1, das bereits in der Patentschrift als am nächsten kommender Stand der Technik genannt ist, ist eine Dachverstärkerstange für Kraftfahrzeuge beschrieben, die an jedem Ende durch eine am Kraftfahrzeugrahmen befestigte Teleskopstütze gehalten wird, die eine aus einem Zylinder ausfahrbare, kolbenartige Teleskopverlängerung umfaßt, welche durch eine Druckfeder aus einer eingefahrenen Lage in eine ausgefahrene Lage überführbar ist, wodurch die Dachverstärkerstange aus der Ruhelage in ihre Stützlage bringbar ist. Die Teleskopstützen werden normalerweise in ihrer eingefahrenen Lage mittels einer Verriegelung gehalten, die durch einen in einer Crashsituation ausgelösten Steuerimpuls gelöst wird.
 - 2.2 Dokument D2 beschreibt einen schwenkbar montierten Überrollbügel, der von einer annähernd senkrechten Position in eine annähernd waagerechte Position, und umgekehrt, motorisch verstellbar ist. Zweck dieser Anordnung ist es, bei einem Cabrio nach der Verstauung des Dachs in einem Fahrzeugstauraum nach Wunsch auch den Überrollbügel absenken zu können, um dem Fahrzeug ein cabriotypisches Aussehen ("truly convertible appearance") zu geben. Die Antriebsvorrichtung für den Überrollbügel besteht aus einem fest am Fahrzeugrahmen angeordneten

Sonnenrad und einem am Überrollbügel angeordneten motorisch angetriebenen Planetenrad. Die Verstellbewegung des Überrollbügels wird durch Endschalter gesteuert.

3. *Neuheit*

Die Neuheit der beanspruchten Antriebsvorrichtung wurde nicht bestritten. Sie unterscheidet sich vom am nächsten kommenden Stand der Technik nach dem Dokument D1 durch die im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegebenen Merkmale. Das Dokument D2 zeigt keine durch eine Crashsituation ausgelöste Antriebsvorrichtung nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

4. *Erfinderische Tätigkeit*

Nach den Angaben der Patentschrift möchten viele Insassen ein Fahrzeug, bei dem das Dach abgenommen wurde, grundsätzlich nur mit einem sich in aufgerichteter Stützlage befindenden Überrollbügel fahren. Dabei werde es als unangenehm empfunden, wenn der Überrollbügel durch die Ausstoßfeder abrupt aufgestellt werde. Nachteilig sei auch, daß es nicht möglich sei die Ausfahrbewegung zu unterbrechen und den Überrollbügel vor Erreichen seiner Endlage anzuhalten, wenn einer im Fond sitzenden Person eine Verletzung durch die Bewegung des Überrollbügels drohe. Ebenso wenig könne der Überrollbügel bei Bedarf wieder automatisch eingefahren werden, sondern müsse bei stark vorgespannter Ausstoßfeder sogar mit hohem Kraftaufwand in seine Ruhelage zurückgedrückt werden.

Die der beanspruchten Erfindung zugrundeliegende Aufgabe besteht somit darin, einen in einer Crashsituation rasch in seine Stützlage ausfahrbaren Überrollbügel, wie er aus dem Dokument D1 bekannt ist, auch ohne Crash-Impuls nutzbar zu machen.

Aus dem Dokument D2 ist ein Überrollbügel bekannt, der auf Wunsch zwischen Stützlage und Ruhelage motorisch verstellt werden kann. Die Zielsetzung ist hier insofern etwas anders, weil es darum geht, den Überrollbügel zu verstauen, um die Optik des Fahrzeugs zu verbessern. Es wird zwar somit offensichtlich eine andere, auf Ästhetik statt Sicherheit bedachte Zielgruppe unter den Fahrzeuginsassen angesprochen als beim Patent, aber angesichts der Lehre des Dokuments D2 kann in der bloßen Erkenntnis, daß es wünschenswert ist, einen in einer Crashsituation automatisch ausfahrbaren Überrollbügel nach Bedarf verstellbar zu machen, so daß die Fahrzeuginsassen entsprechend ihrem Geschmack und ihrer Lebenseinstellung entscheiden können, wie sie das Fahrzeug optisch gestalten, nichts von erfinderischer Bedeutung gesehen werden.

Bezüglich der Frage, ob der Fachmann, der sich die o. a. Aufgabe stellt, aufgrund der Lehren der Dokumente D1 und D2 zu einer Antriebsvorrichtung nach dem erteilten Anspruch geführt wird, ist den Ausführungen der Beschwerdeführerin grundsätzlich zuzustimmen, daß dabei nicht zu untersuchen ist, ob beim Kombinieren **aller** Merkmale der beiden Druckschriften etwas Funktionsfähiges herauskommt. Es geht vielmehr darum, die als brauchbar erkannten Merkmale der einen Druckschrift auszuwählen und diese ausgewählten Merkmale der in der anderen Druckschrift beschriebenen Vorrichtung, die den Ausgangspunkt bildet, hinzuzufügen.

Die Kammer kann sich aber der Auffassung der Beschwerdeführerin nicht anschließen, daß eine entsprechende Analyse der Dokumente D1 und D2 zum Gegenstand des Anspruchs 1 führt. Dem Dokument D2 entnimmt der Fachmann zwar den Vorschlag, einen Antrieb vorzusehen, mit dem der Überrollbügel zwischen seinen Endlagen verstellt werden kann. Ein derartiger Antrieb ließe sich auch ohne

erkennbare technische Schwierigkeiten bei dem in einer Crashesituation ausfahrbaren Überrollbügel nach dem Dokument D1 vorsehen. Hierdurch entstünde aber nicht eine Antriebsvorrichtung nach dem Anspruch 1. Gemäß diesem Anspruch wird nämlich die den Überrollbügel bei einer Crashesituation ausfahrende Kolben-Zylinder-Einheit mittels eines zusätzlichen Antriebs verstellt, was einen unmittelbaren Einfluß des zusätzlichen Antriebs auf die Kolben-Zylinder-Einheit bedeutet, vgl. insbesondere das letzte Merkmal des Anspruchs, und über eine, durch die Lehre des Dokuments D1 und D2 nahegelegte Kombination zweier Antriebe hinausgeht. Darüber hinaus ist der Antrieb nach dem Dokument D2 nicht hinsichtlich Bewegungsrichtung und Geschwindigkeit willkürlich steuerbar im Sinne des Anspruchs 1. Wie in dem Dokument D2 beschrieben ist, läßt sich der Überrollbügel lediglich von einer Endlage in die andere fahren. Ein Halten oder Umkehren auf halber Strecke ist deshalb nicht möglich. Dieses Merkmal ist für die Sicherheit der Fahrzeuginsassen von Bedeutung und kann nicht als trivial angesehen werden.

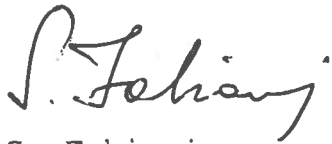
Zusammenfassend kommt die Kammer daher zu dem Ergebnis, daß die Antriebsvorrichtung nach dem erteilten Anspruch 1 sich nicht in naheliegender Weise aus dem herangezogenen Stand der Technik ergibt und somit als erfinderisch anzusehen ist (Art. 56 EPÜ). Die auf den Anspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 21 haben ebenfalls Bestand.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

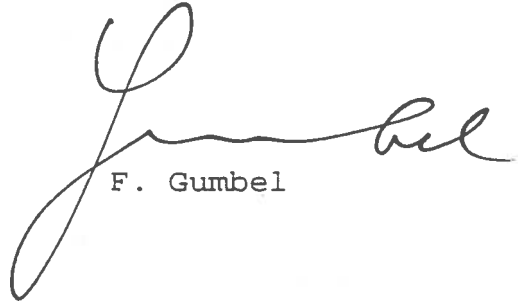
Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:



S. Fabiani

Der Vorsitzende:



F. Gumbel