

BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 32/00

(Aktenzeichen)

Verkündet am
13. Mai 2002

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend das Patent 43 13 248

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Mai 2002 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dipl.-Phys. Dr. Mayer und Dr.-Ing. Kaminski

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluß der Patentabteilung 22 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 11. Mai 2000 aufgehoben. Das Patent 43 13 248 wird mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Patentansprüche 1 bis 7 gemäß Hilfsantrag, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 13. Mai 2002, im übrigen mit den Unterlagen gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Patentabteilung 22 - hat das auf die am 23. April 1993 eingegangene Anmeldung erteilte Patent 43 13 248 mit der Bezeichnung "Kraftfahrzeug-Türschloß" im Einspruchsverfahren durch Beschluß vom 11. Mai 2000 in vollem Umfang aufrechterhalten.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden.

Der neue, in der mündlichen Verhandlung übergebene Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

„Kraftfahrzeug-Türschloß mit einer Schloßfalle, einer Sperrklinke und einer Schloßmechanik (1), wobei die Schloßmechanik (1) unter anderem einen gegen Federkraft betätigbaren unter der Federkraft in seine Ruhestellung zurückkehrenden Innenauslösehebel (5) sowie einen Innensicherungshebel (6) aufweist,

wobei bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) der Innenauslösehebel (5) von der Sperrklinke entkuppelt ist,

wobei der Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) über ein Verbindungselement (10, 14) so gekuppelt ist, daß eine erste Betätigung des Innenauslösehebels (5) bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) zunächst nur den Innensicherungshebel (6) in Entsicherungsstellung bringt und der Innenauslösehebel (5) in dieser Situation bezüglich der Sperrklinke einen Leerhub ausführt, und

wobei dann nach Freigabe des Innenauslösehebels (5) und Rückkehr des Innenauslösehebels (5) in seine Ruhestellung der Innenauslösehebel (5) mit der Sperrklinke so gekuppelt ist, daß bei erneuter Betätigung des Innenauslösehebels (5) ein Ausheben der Sperrklinke erfolgt,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Verbindungselement (10, 14) ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem damit verbundenen Kupplungszapfen (10) ist und sowohl den Innenauslösehebel (5) mit der Sperrklinke, als auch den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppeln

kann, daß dieses einzige Verbindungselement (10, 14) also eine zweifache Kupplungsfunktion aufweist, daß dazu der Innenauslösehebel (5) durch das den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppelnde Verbindungselement (10, 14) selbst mit der Sperrklinke kuppelbar bzw. von der Sperrklinke entkuppelbar ist, daß dem Innenauslösehebel (5) ein mit der Sperrklinke gekuppelter Zwischenhebel (9) zugeordnet ist, daß der Innenauslösehebel (5) und der Zwischenhebel (9) über den Kupplungszapfen (10) miteinander kuppelbar sind und daß der Kupplungszapfen (10) bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) in einer den Zwischenhebel (9) nicht mitnehmenden Leerhubstellung und bei in Entsicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) und in Ruhestellung stehendem Innenauslösehebel (5) in einer den Zwischenhebel (9) mitnehmenden Mitnahmestellung steht, und daß der Innensicherungshebel (6) an den Innenauslösehebel (5) mittels der sich durch die Schloßmechanik (1) erstreckenden Kuppelstange (14) angekuppelt ist.“

Der in der mündlichen Verhandlung übergebene Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag lautet:

„Kraftfahrzeug-Türschloß mit einer Schloßfalle, einer Sperrklinke und einer Schloßmechanik (1), wobei die Schloßmechanik (1) unter anderem einen gegen Federkraft betätigbaren unter der Federkraft in seine Ruhestellung zurückkehrenden Innenauslösehebel (5) sowie einen Innensicherungshebel (6) aufweist,

wobei bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) der Innenauslösehebel (5) von der Sperrklinke entkuppelt ist,

wobei der Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) über ein Verbindungselement (10, 14) so gekuppelt ist, daß eine erste Betätigung des Innenauslösehebels (5) bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) zunächst nur den Innensicherungshebel (6) in Entsicherungsstellung bringt und der Innenauslösehebel (5) in dieser Situation bezüglich der Sperrklinke einen Leerhub ausführt, und

wobei dann nach Freigabe des Innenauslösehebels (5) und Rückkehr des Innenauslösehebels (5) in seine Ruhestellung der Innenauslösehebel (5) mit der Sperrklinke so gekuppelt ist, daß bei erneuter Betätigung des Innenauslösehebels (5) ein Ausheben der Sperrklinke erfolgt,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Verbindungselement (10, 14) ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem Kupplungszapfen (10) ist und sowohl den Innenauslösehebel (5) mit der Sperrklinke, als auch den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppeln kann, daß dieses einzige Verbindungselement (10, 14) also eine zweifache Kupplungsfunktion aufweist,

daß dazu der Innenauslösehebel (5) durch das den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppelnde Verbindungselement (10, 14) selbst mit der Sperrklinke kuppelbar bzw. von der Sperrklinke entkuppelbar ist,

daß dem Innenauslösehebel (5) ein mit der Sperrklinke gekuppelter Zwischenhebel (9) zugeordnet ist, daß der Innenauslösehebel (5) und der Zwischenhebel (9) über den Kupp-

lungszapfen (10) miteinander kuppelbar sind und daß der Kupplungszapfen (10) bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) in einer den Zwischenhebel (9) nicht mitnehmenden Leerhubstellung und bei in Entscheidungsstellung stehendem Innensicherungshebel (6) und in Ruhestellung stehendem Innenauslösehebel (5) in einer den Zwischenhebel (9) mitnehmenden Mitnahmestellung steht, daß der Innensicherungshebel (6) an den Innenauslösehebel (5) mittels der sich durch die Schloßmechanik (1) erstreckenden Kuppelstange (14) angekuppelt ist, und daß der Kupplungszapfen (10) von einem entsprechend geformten Teilstück, insbesondere von dem einen Ende der Kuppelstange (14) gebildet ist.“

Die Einsprechende ist der Ansicht, beim Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag sei das Merkmal „ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem damit verbundenen Kupplungszapfen (10)“ ursprünglich nicht offenbart. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Haupt- und Hilfsantrag ergebe sich im übrigen für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem in der deutschen Offenlegungsschrift 39 08 183 bekannten Kraftfahrzeug-Schloß mit Taxi-Funktion in Kenntnis der Konstruktion des Kraftfahrzeugtürverschlusses nach der deutschen Patentschrift 22 15 765.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen mit der Maßgabe, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 8 gemäß Hauptantrag,

hilfsweise

Patentansprüche 1 bis 7 gemäß Hilfsantrag,

jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 13. Mai 2002,

im übrigen jeweils mit den Unterlagen gemäß Patentschrift.

Die Patentinhaberin ist der Meinung, das Merkmal „ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem damit verbundenen Kupplungszapfen (10)“ im Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ergebe sich aus der Patentschrift Spalte 4 Zeilen 39 bis 54 und der entsprechenden wortgleichen Stelle der ursprünglichen Unterlagen. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Haupt- und Hilfsantrag sei neu und auch erfinderisch, denn beim Kraftfahrzeugschloß nach der deutschen Offenlegungsschrift 39 08 183, das ebenfalls eine „Taxi-Funktion“ aufweise, werde eine andere Konstruktion realisiert.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die Beschwerde ist zulässig und hat insoweit Erfolg, daß das Patent mit den Patentansprüchen 1 bis 7 nach Hilfsantrag beschränkt aufrechtzuerhalten war.

Als zuständiger Fachmann ist ein Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit Erfahrungen in der Konstruktion von Kraftfahrzeug-Türschlössern anzusehen, der mit den hier in der Praxis benötigten Betätigungsfunktionen ver-

traut ist, wie zB der „Taxi-Funktion“, bei der ein Ziehen am Innenauslösehebel allein bei in Sicherungsstellung befindlichem Innensicherungshebel zunächst den Innensicherungshebel in Entsicherungsstellung bringt und danach sogleich die Sperrklinke zur Freigabe der Schloßfalle aushebt, die Tür also öffnen läßt.

1) Hauptantrag

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag geht über den Inhalt der Anmeldung in der Fassung hinaus, in der er beim Deutschen Patent- und Markenamt ursprünglich eingereicht worden ist.

Entgegen der Meinung der Patentinhaberin ist das im Merkmalskomplex des Kennzeichens des Patentanspruchs 1 aufgeführte Merkmal „.... daß das Verbindungselement (10, 14) ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem damit verbundenen Kupplungszapfen (10) ist, ...“, in den ursprünglichen Unterlagen nicht offenbart.

Die von der Patentinhaberin hierzu zitierte Stelle in der Patentschrift Spalte 4 Zeilen 39 bis 54, die mit den ursprünglichen Unterlagen übereinstimmt, macht die Aussage, daß der Innensicherungshebel 6 an den Innenauslösehebel 5 mittels einer sich durch die Schloßmechanik 1 erstreckenden Kuppelstange 14 angekuppelt ist, die entsprechend dem patentgemäßen Ausführungsbeispiel Figuren 1 bis 5 in einer zweiten Funktion zur Ausbildung des Kupplungszapfens 10 benutzt wird. Hierzu ist vorgesehen, daß der Kupplungszapfen 10 von einem entsprechend geformten Teilstück der Kuppelstange 14 gebildet ist. Demnach ist die Kuppelstange 14 nicht lediglich mit einem Kupplungszapfen 10 auf irgendeine Art und Weise verbunden, wie im Patentanspruch 1 nach Hauptantrag festgelegt ist, sondern der Kupplungszapfen 10 wird von einem entsprechend geformten Teilstück der Kuppelstange 14 gebildet. Eine andere Offenbarung kann der Fachmann der Beschreibung und den Zeichnungen der Patentschrift bzw den ursprünglichen Unterlagen nicht entnehmen.

Der Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist deshalb gegenüber dem ursprünglich Offenbarten unzulässig erweitert und daher nicht gewährbar.

2) Hilfsantrag

Das zweifelsfrei gewerblich anwendbare Kraftfahrzeug-Türschloß des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag ist patentfähig.

a) Der Gegenstand von Patentanspruch 1 ist zulässig. Das Kraftfahrzeug-Türschloß des Patentanspruchs 1 ergibt sich aus den erteilten Patentansprüchen 1, 2, 6 und 7, die wiederum auf den ursprünglichen Patentansprüchen 1, 2, 6 und 7 beruhen; hierbei ergibt sich aus den ursprünglichen Patentansprüchen 2, 6, 7 in Verbindung insbesondere mit der Beschreibung Spalte 4 Zeilen 32 bis 47 und den Figuren 1 bis 5 der Offenlegungsschrift (jeweils identisch mit den ursprünglich eingereichten Unterlagen), daß das Verbindungselement (10, 14) ein einziges Verbindungselement aus einer Kuppelstange (14) und einem Kupplungszapfen (10) ist und sowohl den Innenauslösehebel (5) mit der Sperrklinke, als auch den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppeln kann, daß dieses einzige Verbindungselement (10, 14) also eine zweifache Kupplungsfunktion aufweist. Ebenso ergibt sich aus Patentanspruch 2 in Verbindung mit Spalte 3 Zeilen 39 bis 50 und den Figuren 1 bis 5 der Offenlegungsschrift, daß der Innenauslösehebel (5) durch das den Innensicherungshebel (6) mit dem Innenauslösehebel (5) kuppelnde Verbindungselement (10, 14) selbst mit der Sperrklinke kuppelbar bzw. von der Sperrklinke entkuppelbar ist, und zwar mittelbar über den Zwischenhebel (9).

b) Das Kraftfahrzeug-Türschloß des Patentanspruchs 1 ist neu.

Aus der deutschen Offenlegungsschrift DE 39 08 183 A1 ist in Übereinstimmung mit dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 ein Kraftfahrzeug-Türschloß mit einer Schloßfalle 4, einer Sperrklinke 2 und einer Schloßmechanik 5, 6, 7 bekannt

(Fig 1, 2, 7 iVm Sp 3 Z 65 bis Sp 4 Z 4). Die Schloßmechanik 5, 6, 7 weist einen gegen Federkraft betätigbaren und unter der Federkraft in seine Ruhestellung zurückkehrenden Innenauslösehebel (Innenbetätigungshebel) 9 sowie einen Innensicherungshebel (Innenverriegelungshebel) 17 auf (Fig 1 iVm Sp 4 Z 4 bis 23, Sp 4 Z 65 bis 67). Bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel 17 ist der Innenauslösehebel 9 von der Sperrklinke 2, die mit dem Auslösehebel 3 in Verbindung steht, entkuppelt (Fig 1 iVm Sp 4 Z 23 bis 30). Der Innensicherungshebel 17 ist mit dem Innenauslösehebel 9 über ein mehrteiliges Verbindungselement (einerseits Mitnahmeverbindung zwischen Innenauslösehebel 9 und Innensicherungshebel 17, andererseits Betätigungshaupthebel 10, Verriegelungshaupthebel 18, Kupplungshebel 20, Kupplungshebelfeder 21, Kupplungsbolzen 22), so gekuppelt, daß eine erste Betätigung des Innenauslösehebels 9 bei in Sicherungsstellung stehendem Innensicherungshebel 17 zunächst nur den Innensicherungshebel 17 in Entsicherungsstellung bringt und der Innenauslösehebel 9 in dieser Situation bezüglich der Sperrklinke 2 einen Leerhub ausführt (Verriegelte Stellung: Fig 1, eingeleiteter Entriegelungshub: Fig 3, beendeter Entriegelungshub: Fig 4) (Sp 4 Z 42 bis 56, Sp 5 Z 9 bis 27) und wobei dann nach Freigabe des Innenauslösehebels 9 und Rückkehr des Innenauslösehebels 9 in seine Ruhestellung der Innenauslösehebel 9 mit der Sperrklinke 2 (Fig 5) so gekuppelt ist, daß bei erneuter Betätigung des Innenauslösehebels 9 ein Ausheben der Sperrklinke 2 erfolgt (Sp 4 Z 52 bis 56).

Insoweit ist aus der deutschen Offenlegungsschrift 39 08 183 ein Kraftfahrzeug-Türschloß nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 bekannt. Das anspruchsgemäße Kraftfahrzeug-Türschloß unterscheidet sich von dem Bekannten durch die im Kennzeichen des Patentanspruchs 1 angegebenen Merkmale. Denn beim bekannten Kraftfahrzeug-Türschloß werden statt eines einzigen Verbindungselementes aus einer Kuppelstange und einem Kupplungszapfen, der von einem entsprechend geformten Teilstück der Kuppelstange gebildet ist, eine Vielzahl von Bauteilen benötigt, um die „Taxi-Funktion“ auszuführen. Denn dort kommt der Innenbetätigungshebel 9 bei seinem ersten Entriegelungshub mit dem Innenverrie-

gelungshebel 17 in Mitnahmeverbindung, um den Innensicherungshebel 17 in Ent-
sicherungsstellung zu bringen (Sp 5 Z 9 bis 12). Bei seinem zweiten Hub, dem
Öffnungshub, kann der Innenbetätigungshebel 9 dann den Betätigungshaupthe-
bel 10 in der Weise mitnehmen, daß der Kupplungshebel 20 mit Kupplungshebel-
feder 21 sowie Kupplungshebelbolzen 22 über den Auslösehebel 3 die Sperrklin-
ke 2 in die Offenstellung schwenkt (Fig 6 und 7 iVm Sp 5 Z 9 bis 27).

Der weitere Stand der Technik liegt weiter ab. So weisen die Kraftfahrzeug-Tür-
schlösser nach den deutschen Patentschriften 22 15 765 und 39 09 155 keine
„Taxi-Funktion“ auf, bei der eine doppelte Betätigung des Innenauslösehebels in
zwei einander nachfolgenden Einzelhuben vorgesehen ist.

c) Das Kraftfahrzeug-Türschloß des Patentanspruchs 1 beruht auch auf einer er-
finderischen Tätigkeit.

Ausgehend von dem Kraftfahrzeug-Türschloß, wie es in der deutschen Offenle-
gungsschrift 39 08 183 beschrieben ist, ergibt sich die patentgemäße Aufgabe,
dieses bekannte Kraftfahrzeug-Türschloß so auszugestalten und weiterzubilden,
daß eine kompaktere Bauweise möglich und die Funktionstüchtigkeit optimiert ist,
für den zuständigen Fachmann in der Praxis von selbst (Sp 1 Z 68 bis Sp 2 Z 4).
Denn dieser wird im Hinblick auf die Anforderungen des Marktes stets bestrebt
sein, einerseits die Einbaugröße des Schlosses zu verkleinern und andererseits
eine sichere Betriebsweise der „Taxifunktion“ sicherzustellen.

Die Erfinder haben erkannt, daß sie dieses Ziel erheblich besser erreichen kön-
nen, wenn sie die im Kennzeichen des Patentanspruchs 1 im einzelnen angege-
benen Maßnahmen durchführen. Hierdurch realisieren sie mit einem einzigen Ver-
bindungselement die „Taxi-Funktion“. Für diese Vorgehensweise gibt es für den
Fachmann im Stand der Technik keine Hinweise.

Denn beim Kraftfahrzeug-Türschloß, wie es in der deutschen Offenlegungsschrift 39 08 183 beschrieben ist, und das ebenfalls eine „Taxifunktion“ aufweist, sind im Gegensatz zum Anspruchsgegenstand zwei voneinander getrennte Wirkungsketten mit jeweils eigener konstruktiver Ausgestaltung realisiert, um einerseits den Innensicherungshebel in die Entsicherungsstellung zu bringen und um andererseits ein Ausheben der Sperrklinke zu erreichen.

d) Mit dem Patentanspruch 1 sind auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7 gewährbar, da sie eine nicht selbstverständliche zweckmäßige Ausgestaltung des Kraftfahrzeug-Türschlosses nach Patentanspruch 1 betreffen.

Kellerer

Schmöger

Mayer

Kaminski

Ko