

# BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 47/00

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
9. September 2002

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend das Patent 195 33 199**

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 9. September 2002 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dr.-Ing. Kaminski und Dipl.-Ing. Groß

beschlossen:

Die Beschwerde der Einsprechenden wird zurückgewiesen.

## **Gründe**

### **I.**

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Patentabteilung 31 – hat das auf die am 8. September 1995 eingegangene Anmeldung erteilte Patent mit der Bezeichnung "Kraftfahrzeugtürverschluß" im Einspruchsverfahren durch Beschluß vom 11. September 2000 in vollem Umfang aufrechterhalten mit der Begründung, daß der entgegengehaltene Stand der Technik dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 nicht patenthindernd entgegenstehe.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden.

Der geltende Patentanspruch 1 erteilter Fassung (mit einer von der Einsprechenden eingeführten Gliederung) lautet:

- a) Kraftfahrzeugtürverschluß mit Drehfalle (1), Sperrklinke (2) und Auslösehebel (3),
- b) mit einem auf den Auslösehebel (3) wirkenden Betätigungshebelsystem, welches einen Innenbetätigungshebel (4) aufweist,

- c) mit einem Verriegelungshebelsystem, welches einen Verriegelungszentralhebel (5) mit an den Verriegelungszentralhebel (5) angeschlossenen Innenverriegelungshebel (6) aufweist und
  - d) mit einem Zentralverriegelungsantrieb
  - e) sowie einem
  - f) mit dem Verriegelungszentralhebel (5) verbundenen
  - e) Zentralverriegelungselement (7),
  - g) wobei der Zentralverriegelungsantrieb als reversierbarer elektromotorischer Antrieb, welcher ein Abtriebsselement mit zumindest einem exzentrischen Steuerzapfen (8) aufweist, ausgeführt ist,
  - h) wobei der Steuerzapfen (8) zu auf einem Umlaufbogen (9) linksdrehenden und rechtsdrehenden Stellbewegungen und
  - i) dadurch das Zentralverriegelungselement (7) in Funktionsstellungen „entriegelt“ und „verriegelt“ betätigend steuerbar ist,
  - j) wobei der Steuerzapfen (8) in seiner Funktionsstellung „verriegelt“ frei von dem Zentralverriegelungselement (7) ist und eine manuelle Betätigung des Zentralverriegelungselements (7) zwischen den Funktionsstellungen „verriegelt“ und „entriegelt“ erlaubt,
  - k) wobei der Verriegelungszentralhebel (5) mit dem Betätigungshebelsystem über einen Kupplungshebel (10) verbunden ist,
  - l) und wobei der Innenbetätigungshebel (4) in Funktionsstellung „verriegelt“ des Kupplungshebels (10) mit Leerhub betätigbar ist,
- dadurch gekennzeichnet,**
- m) dass der Verriegelungszentralhebel (5) und der Kupplungshebel (10) bezüglich einer Betätigung aus der Funktionsstellung „verriegelt“ in die Funktionsstellung „entriegelt“ kraftschlüssig mittels einer Kupplungsfeder (11) miteinander verbunden sind,
  - n) dass der Kupplungshebel (10) ein Diebstahlsicherungselement (12) aufweist und
  - o) dass der Steuerzapfen (8) in eine Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ steuerbar ist,

- p) in welcher der Steuerzapfen (8) den Kupplungshebel (10) über das Diebstahlsicherungselement (12) in seiner Funktionsstellung „verriegelt“ blockiert.

Mit den in diesem Patentanspruch angegebenen Merkmalen soll die Aufgabe gelöst werden, einen Kraftfahrzeugtürverschluss mit einem Aufbau, wie ihn der Oberbegriff beschreibt, mit einer Diebstahlsicherungsfunktion auszustatten (Sp 2 Z 10-13 der PS).

Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung die Erfindung ergebe sich durch die Ausgestaltung des aus der **EP 0267 423 A2** bekannten Türverschlusses mit aus der **DE 295 07 642 U1** bekannten Merkmalen für einen Fachmann in naheliegender Weise. Zwar sei bei dem in der **DE 295 07 642 U1** bekannten Türverschluss das dortige Diebstahlsicherungselement nicht, wie beim Gegenstand des Patentanspruchs 1 am Kupplungshebel angebracht; diese Maßnahme stelle aber lediglich eine kinematische Umkehr dar. Außerdem besage die Angabe im Patentanspruch 1, daß der Kupplungshebel ein Diebstahlsicherungselement „aufweist“, nicht notwendig, daß das Diebstahlsicherungselement am Kupplungshebel angebracht sein müsse.

Die Beschwerdeführerin stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

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

Patentanspruch 1 vom 27. August 2002, Patentansprüche 2 bis 14 gemäß Patentschrift, Beschreibung gemäß Patentschrift, wobei Spalte 2 Zeilen 14 bis 24 ersetzt ist durch die Fassung vom 27. August 2002, sowie Zeichnungen gemäß Patentschrift.

**Höchst hilfsweise** erklärt die Patentinhaberin die Teilung des Patents dergestalt, daß im Beschwerdeverfahren der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag verbleiben, die Trennanmeldung die Patentansprüche 2 bis 14 umfassen soll.

Sie ist der Auffassung, dass weder die **EP 0 267 423 A2** noch die **DE 295 07 642 U1** Kupplungshebel im Sinne des Streitpatents zeigten, weil die dort beschriebenen Hebel auch an der Ausübung anderer Funktionen als einer Kupplung beteiligt seien. Weiterhin vertritt die Patentinhaberin die Auffassung, es sei durch die **EP 0 267 423 A2** nicht bekannt, dass der Steuerzapfen in eine Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ steuerbar sei. Hier handele es sich lediglich um die Funktionsstellung „verriegelt“, bei der das Zentralverriegelungselement blockiert werde.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die zulässige Beschwerde konnte keinen Erfolg haben, weil der zweifelsfrei gewerblich anwendbare Gegenstand gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 neu ist und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

### 1. Neuheit

Der Kraftfahrzeugtürverschluss gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der entgegengehaltenen Druckschriften eine Einrichtung bekannt ist, die alle im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale aufweist

Aus der EP 0 267 423 A2 ist ein Kfz-Türverschluß mit folgenden Merkmalen bekannt:

- a) Der Kfz-Türverschluß weist eine Drehfalle 22, eine Sperrklinke 21 und einen Auslösehebel 29 auf (Fig 6 iVm Fig 1)
- b) Auf den Auslösehebel 29 wirkt ein Betätigungshebelsystem (nicht dargestellt in Fig 1), das einen Innenbetätigungshebel aufweist (nach Sp 7 Z 49-52 ist an die Stange 27 ein nicht dargestellter Innen- und Aussenbetätigungshebel angeschlossen).
- c) Weiterhin ist ein Verriegelungshebelsystem (siehe in Fig 1 die untere Hälfte) vorgesehen, welches einen Verriegelungszentralhebel 4 mit einem an diesem angeschlossenen Innenverriegelungshebel 26a (Siehe die an den Verriegelungszentralhebel 4 angelenkte Stange 26a mit Innenbetätigungsknopf 26 iVm Sp 7 Z 46-49) aufweist.
- d) Ein Zentralverriegelungsantrieb 10 ist vorgesehen (Fig 1 iVm Sp 7 Z 36-41).
- e) Außerdem ist ein Zentralverriegelungselement 14 (Fig 2) vorhanden,
- f) das mit dem Verriegelungszentralhebel 4 verbunden ist (Verbindung über das Loch 4a und den dazu passenden Stift 14a in Fig 2).
- g) Der Zentralverriegelungsantrieb (10) ist als reversierbarer (Sp 8 Z 30-32) elektromotorischer Antrieb 10, 11 ausgeführt und weist ein Abtriebsselement (Zahnrad 12) mit zumindest einem exzentrischen Steuerzapfen 12a auf.
- h) Der Steuerzapfen 12a ist auf einen Umlaufbogen zu linksdrehenden und rechtsdrehenden Steuerbewegungen steuerbar (Fig 7 und 8: Bogen a, b iVm Sp 10 Z 7 bis Sp 11 Z 6).
- i) wodurch das Zentralverriegelungselement 14 in Funktionsstellungen „verriegelt“ und „entriegelt“ betätigend steuerbar ist (Fig 7: Bewegung in Position „verriegelt“ und Fig 8: Bewegung in Position „entriegelt“).
- j) Der Steuerzapfen 12a ist in seiner Funktionsstellung „verriegelt“ frei von dem Zentralverriegelungselement 14 und es ist eine manuelle Betätigung des Zentralverriegelungselements zwischen seinen Funktionsstellungen

- „verriegelt“ und „entriegelt“ erlaubt (Sp 10 Z 42-47: Der Arm 13 des Zentralverriegelungselements 14 leistet keinen Widerstand).
- k) Der Verriegelungszentralhebel 4 ist mit dem Betätigungshebelsystem (in Fig 1 nicht dargestellt) über einen Hebel 28 verbunden. Dieser Hebel 28 verbindet das Verriegelungshebelsystem (untere Hälfte der Fig 1) und das Betätigungshebelsystem (obere Hälfte der Fig 1) miteinander, stellt somit eine Kupplung zwischen diesen Systemen her und ist damit - im Gegensatz zur Auffassung der Patentinhaberin - als Kupplungshebel anzusehen.
  - l) Der Innenbetätigungshebel ist in der Funktionsstellung „verriegelt“ des Kupplungshebels 28 mit Leerhub betätigbar (Fig 1: bei Schwenkung des Verriegelungszentralhebels in Pos. B ergibt sich ein seitlicher Abstand zwischen 28e und 29a vgl Sp 8 Z 9-14 ).
  - o) Der Steuerzapfen ist in eine Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ steuerbar (Sp 11 Z 36-52 iVm Fig 9: Blockierung des Zentralverriegelungselements 14 über den Arm 13 und den Zapfen 12a durch die Schnecke 15),
  - p) in welcher der Steuerzapfen 12a den Kupplungshebel 28 in seiner Funktionsstellung "verriegelt" blockiert (Fig 7 iVm Fig 9).

Eine Kupplungsfeder zwischen Verriegelungszentralhebel und Kupplungshebel fehlt hier (Merkmal m) ebenso wie ein vom Steuerzapfen betätigtes Diebstahlsicherungselement, das der Kupplungshebel aufweist und das diesen in seiner Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ blockiert, (Merkmale n und Teilmerkmal p).

Die **DE 295 07 642 U1** beschreibt ebenfalls einen Kraftfahrzeugtürverschluß mit Drehfalle 1, Sperrklinke 2 und Auslöshebel 3, sowie mit einem einen Innenbetätigungshebel 4 umfassenden Betätigungshebelsystem (obere Hälfte der Fig 1), einem Verriegelungshebelsystem (untere Hälfte der Fig 1) mit einem dort "Innenverriegelungshebel" genannten Verriegelungszentralhebel 6 und einem Aussenverriegelungshebel 9.. Diese Systeme sind über einen dort "Verriegelungszentralhebel" genannten Hebel 7 verbunden. Damit ist der Hebel 7 – im Gegensatz zur Auffassung der Patentinhaberin – ebenfalls als Kupplungshebel anzusehen. Der

Kupplungshebel 7 wird hier direkt vom Abtriebselement 12 des Zentralverriegelungsantriebs betätigt (Fig 1: Pos 7 und 12 iVm S 8 Z 1-5). Durch die Ausgestaltung des Auslösehebels 3 und eines damit zusammenwirkenden Übertragungshebels 10 sowie des Kupplungshebels 7 ist auch gewährleistet, daß der Innenbetätigungshebel 4 in der Funktionsstellung „verriegelt“ des Kupplungshebels 7 mit Leerhub betätigbar ist (S 7 Z 3–16).

Weiter ist aus der **DE 295 07 642 U1** bekannt, daß der Verriegelungszentralhebel 6 mit dem Kupplungshebel 7 (Verriegelungszentralhebel) mittels einer Feder 25 kraftschlüssig verbunden (S 7 Z 28 – S 8 Z 1).

Ein Zentralverriegelungselement, das in die Funktionsstellungen „verriegelt“ und „entriegelt“ steuerbar ist, weist der Kraftfahrzeugtürverschluß nach der **DE 295 07 642 U1** nicht auf.

Somit fehlen hier die Merkmale e bis j des Anspruchsgegenstands.

Zur Realisierung der Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ dient ein Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungshebel) (Fig 1 iVm S 7 Z 18-22), das jedoch ausweislich Fig 1 **nicht** am Kupplungshebel 7 angebracht ist. Dieses Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungshebel) wirkt in der Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ über den am Kupplungshebel 7 angeordneten, Übertragungshebel 10 auf den Kupplungshebel 7 (S 7 Z 18-22) und blockiert diesen.

Der Kupplungshebel 7 (Innenverriegelungshebel) **weist** daher kein Diebstahlsicherungselement (Diebstahlsicherungshebel) auf, wobei der Fachmann – hier ein Fachhochschulingenieur des Maschinenbaus mit Erfahrungen in Konstruktion und Betrieb von Kraftfahrzeug-Türverschlüssen – hier unter dem Begriff "Aufweisen" eine Anbringung des Diebstahlsicherungselements am Kupplungshebel versteht. Somit ist hier gegenüber dem Kraftfahrzeugtürverschluß nach Patentanspruch 1 ausserdem das Merkmal n nicht vorhanden.

Zwar ist in der **DE 295 07 642 U1** angegeben, daß das Abtriebselement 12 des Zentralverriegelungsantriebs das Diebstahlsicherungselement 11 zwischen seinen Funktionsstellungen verschwenken kann (S 8 Z 1 –5). In der Druckschrift ist je-

doch kein Steuerzapfen gezeigt, der geeignet wäre, so auf das Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungshebel) einzuwirken, daß es den Kupplungshebel 7 zu verriegeln in der Lage wäre. Daher ist hier gegenüber dem Gegenstand nach Patentanspruch 1 auch das Merkmal p nicht vorgesehen.

Die übrigen noch im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen, die in der mündlichen Verhandlung weder vom Senat noch von den Beteiligten aufgegriffen wurden, gehen über den vorstehend abgehandelten Stand der Technik nicht hinaus und bringen auch keine neuen Gesichtspunkte, so daß auf sie nicht eingegangen zu werden braucht.

## **2. Erfinderische Tätigkeit**

Der Kraftfahrzeugtürverschluß nach dem erteilten Patentanspruch 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Ausgehend von einem Kraftfahrzeugtürverschluß, wie er aus der **EP 0267 423 A1** als nächstkommender Stand der Technik bekannt ist, stellt sich dem Fachmann die noch verbleibende Aufgabe, die dortige Diebstahlsicherungsfunktion zu verbessern, in der Praxis von selbst.

Denn in der Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ (Fig 9) wird dort der Verriegelungszentralhebel 4 und damit der Innenverriegelungsknopf 26 über das Zentralverriegelungselement 14 durch den Steuerzapfen 12a blockiert (Sp 11 Z 36-52), was bei gewaltsamen Ziehen des Innenverriegelungsknopfes zu Beschädigungen führen kann.

Zur Lösung dieser Aufgabe mag der Fachmann zwar daran denken den Innenverriegelungsknopf 26 oder die Stange 26a, an der dieser angebracht ist, so auszugestalten, daß ein gewaltsames Ziehen am Innenverriegelungsknopf 26 nicht mehr zu Beschädigungen führt. An diesen Teilen mag er hierfür z.B. eine Feder vorsehen. Eine Feder zwischen dem Kupplungshebel und dem Verriegelungszent-

ralhebel, wie es die **DE 295 07 642 U1** (S 7 Z 25-S 8 Z1) zum Zwecke der Erzeugung eines Leerhubs bei den dortigen entsprechenden Teilen beschreibt, nützte ihm beim Kraftfahrzeugtürverschluß nach der **EP 0 267 423 A1** jedoch nichts, da der Verriegelungszentralhebel 4 hier durch das Zentralverriegelungselement 14 blockiert ist (Sp 11 Z 36-49). Um sich die in der **DE 295 07 642 U1** beschriebene Möglichkeit eines Leerhubs in der Funktionsstellung „diebstahlgesichert“ mittels einer Feder nutzbar zu machen, müsste der Fachmann zunächst davon abgehen, den Verriegelungszentralhebel 4 nach der **EP 0 267 423 A1** durch das Zentralverriegelungselement 14 blockieren zu lassen, sodaß dieser eine Bewegungsmöglichkeit gegenüber dem Kupplungshebel 28 erlangt.

Aber auch dann, wenn er diese Möglichkeit vorsähe und dabei zusätzlich das aus der **DE 295 07 642 U1** bekannte Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungshebel) zum Zwecke der Fixierung des Kupplungshebels in der Funktionsstellung „diebstahlgesichert“, wie die dort auf S 7 Z 18–22 angegeben, einführte, wäre er noch nicht beim Gegenstand des Patentanspruchs 1 angelangt. Denn das dortige Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungshebel) ist **nicht** am Kupplungshebel 7 angebracht.

Die **DE 295 07 642 U1** läßt den Fachmann auch im Unklaren, wie das Abtriebs-  
element 12 auf das Diebstahlsicherungselement 11 einwirken soll, da die Fig 1 der  
DE 295 07 642 U1 ein vom Diebstahlsicherungselement 11 (Diebstahlsicherungs-  
hebel) weit abgelegenes und mit ihm wirkungsmäßig nicht verbundenes Abtriebs-  
element 12 zeigt.

Aber auch die Ausgestaltung des Kupplungshebels 4 beim Kraftfahrzeugtür-  
verschluß nach der **EP 0 267 423 A1** derart, daß er ein mit dem Steuerzapfen des  
Abtriebselements in Wirkverbindung stehendes Diebstahlsicherungselement auf-  
weist, liegt für den Fachmann ebenso weit ab, da sich der Steuerzapfen 12a des  
Abtriebselements 12 dort in einem Gehäuse 2 und vom Kupplungshebel 28 abge-  
legen befindet.

Der Auffassung der Einsprechenden in diesem Zusammenhang, daß die Angabe im Patentanspruch 1, „daß der Kupplungshebel ein Diebstahlsicherungselement **aufweist**“, nicht notwendig bedeutet, daß das Diebstahlsicherungselement am Kupplungshebel angebracht sein muß, vermag sich der Senat genauso wenig anzuschließen, wie ihrer Auffassung, das Anbringen des Diebstahlsicherungselements am Kupplungshebel wäre lediglich eine kinematische Umkehr, gegenüber der aus der DE 295 07 642 U1 bekannten Anordnung.

Eine andere Beurteilung ergäbe sich auch nicht, wenn von der **DE 295 07 642 U1** ausgegangen würde. Denn auch wenn der Fachmann den daraus bekannten Türverschluß mit den aus der **EP 0 267 423 A1** bekannten Merkmalen e, f, i und j ergänzte, hätte er nach wie vor keinen Anlaß das Diebstahlsicherungselement am Kupplungshebel anzuordnen und es in der im Patentanspruch 1 im einzelnen angegebenen Weise vom Steuerzapfen beeinflussen zu lassen.

Mit dem erteilten Patentanspruch 1 haben auch die auf ihn rückbezogenen Patentansprüche 2-14 Bestand.

Die Hilfsanträge kamen demnach nicht mehr zum Tragen.

Dr. Kellerer

Gleichzeitig für den  
wegen Urlaubs ver-  
hinderten Richter  
Schmöger

Dr. Kellerer

Dr. Kaminski

Dipl.-Ing. Groß

Pr