

# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 311/02

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
24. November 2003

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 43 07 175

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 24. November 2003 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Dipl.-Ing. Bülskämper und Paetzold

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

## **G r ü n d e**

### **I.**

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 8. März 1993 unter Inanspruchnahme der inneren Priorität der Voranmeldung P 42 08 627.2 vom 18. März 1992 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

### **„Insassen-Seitenschutz für ein Kraftfahrzeug“**

erteilt. Gegen die Patenterteilung richten sich die Einsprüche, die sich u.a. auf folgenden Stand der Technik stützen:

- GB 2 191 450
- DE-OS 15 55 142

Mit den in diesen Druckschriften vermittelten Kenntnissen ist nach Auffassung der beiden Einsprechenden der im Patentanspruch 1 des Streitpatents gemäß Haupt- und Hilfsantrag bezeichnete Insassen-Seitenschutz für einen Durchschnittsfachmann nahegelegt.

Der Einsprechende I meint außerdem, der Patentgegenstand sei gegenüber der Ursprungsanmeldung unzulässig erweitert.

Die Einsprechenden beantragen übereinstimmend,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent in vollem Umfang aufrechtzuerhalten,

hilfsweise,

das Patent unter Zugrundelegung der in der mündlichen Verhandlung am 24. November 2003 überreichten Patentansprüche 1 bis 10 im übrigen gemäß Hauptantrag beschränkt aufrechtzuerhalten.

Sie tritt dem Vorbringen der Einsprechenden in allen Punkten entgegen. Der mit Haupt- und Hilfsantrag verteidigte Patentgegenstand ist ihrer Meinung nach nicht unzulässig geändert, neu und durch den in Betracht gezogenen Stand der Technik nicht nahegelegt.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

Insassen-Seitenschutz für ein Kraftfahrzeug, mit einer Airbaganordnung (6), die in desaktiviertem Zustand in einem Dachrahmenbereich (3) des Fahrzeugs oberhalb eines Seitenfensters (2) sowie in oberen Bereichen einer vorderen (4; 27) und einer hinteren (5; 28) Fenstersäule dieses Seitenfensters (2) untergebracht und mit ihrem vorderen und hinteren Ende mit der zugeordneten Fenstersäule (4, 5; 27, 28) auch während des Aktivierungsvorganges gegen Horizontalbewegungen parallel und senkrecht zur Ebene des genannten Fensters (2) verbunden ist,

dadurch gekennzeichnet,

dass die aktivierte Airbaganordnung (6) sich in Richtung nach unten ausbreitet, mit ihren beiden Enden vor den beiden Fenstersäulen (4, 5; 27, 28) liegt und in Höhe des Kopfes bzw. Schulterbereiches eines Fahrzeuginsassen eine definierte Stellung und Form einnehmende Abdeckung (11; 20) vor dem Seitenfenster (2) bildet.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 11 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag (Unterschiede zum Hauptantrag fett gedruckt) lautet:

Insassen-Seitenschutz für ein Kraftfahrzeug, mit einer Airbaganordnung (6), die in desaktiviertem Zustand in einem Dachrahmenbereich (3) des Fahrzeugs oberhalb eines Seitenfensters (2) sowie in oberen Bereichen einer vorderen (4; 27) und einer hinteren (5; 28) Fenstersäule dieses Seitenfensters (2) untergebracht und mit ihrem vorderen und hinteren Ende mit der zugeordneten Fenstersäule (4, 5; 27, 28) auch während des Aktivierungsvorganges gegen Horizontalbewegungen parallel und senkrecht zur Ebene des genannten Fensters (2) **gesichert** verbunden ist,

dadurch gekennzeichnet,

dass die aktivierte Airbaganordnung (6) sich in Richtung nach unten ausbreitet, mit ihren beiden Enden vor den beiden Fenstersäulen (4, 5; 27, 28) liegt und in Höhe des Kopfes bzw. Schulterbereiches eines Fahrzeuginsassen eine definierte Stellung und Form einnehmende Abdeckung (11; 20) vor dem Seitenfenster (2) bildet, **und dass ein zum Aufblasen der Airbaganordnung (6) dienender Gasgenerator (12, 13) in einer Fenstersäule (4, 5; 27, 28) angeordnet ist.**

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 10 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

## II.

Die Einsprüche sind frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig; sie haben auch in der Sache Erfolg.

### Zulässigkeit

Die geltenden Patentansprüche nach dem Haupt- und Hilfsantrag sind zulässig.

Dagegen wendet der Einsprechende I lediglich ein, gegenüber der ursprünglichen Anspruchsformulierung sei im erteilten Patentanspruch 1 nicht mehr enthalten, dass die Airbaganordnung aus mehreren Airbags besteht. Dieser Einwand kann

nicht durchgreifen, denn in den ursprünglichen Anmeldungs- und Prioritätsunterlagen ist der Begriff „Airbaganordnung“ mit dem zugehörigen Bezugszeichen „6“ mehrfach wörtlich enthalten, vgl Beschreibung S 5 Abs 1 und Abs 3 bzw DE 43 07 175 A1 Sp 3 Zeilen 19, 22 und 34. Er ist dort definiert als allgemeine Bezeichnung für einen zusammengefalteten Insassen-Seitenschutz, der aus mehreren Airbags besteht. Deshalb und weil eine ursprüngliche Anspruchsformulierung nach gefestigter Rechtsprechung nur einen Formulierungsvorschlag darstellt, kann die interessierte Öffentlichkeit nicht überrascht sein, wenn im erteilten Patentanspruch 1 die in den Ursprungsunterlagen bereits enthaltene, allgemeine Bezeichnung „Airbaganordnung“ benutzt wird.

#### Durchschnittsfachmann

Bei der folgenden Bewertung des Standes der Technik legt der Senat als Durchschnittsfachmann einen Ingenieur der Fahrzeugtechnik zugrunde, der bei einem Fahrzeughersteller oder –zulieferer mit der Konstruktion und Entwicklung von Airbags beschäftigt ist und über eine mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

#### Patentfähigkeit

Der gewerblich anwendbare Insassen-Seitenschutz nach den Patentansprüchen 1 gemäß Haupt- und Hilfsantrag mag neu sein. Zu seiner Ausgestaltung bedurfte es allerdings keiner erfinderischen Tätigkeit.

#### A) Zum Hauptantrag

Ein Insassen-Seitenschutz für ein Kraftfahrzeug gemäß der GB 2 191 450 ist in Sp 2 Abs 0011 der Streitpatentschrift als nächstliegender Stand der Technik dargestellt. Er weist folgende Merkmale auf:

Der Insassen-Seitenschutz umfasst eine Airbaganordnung, bestehend aus den Airbags 22 und 24, S 1 Z 61 bis 66 iVm Fig 1. Der als first tube bezeichnete Airbag 22 ist im deaktivierten Zustand in einem Dachrahmenbereich 14 des Fahrzeugs oberhalb eines Seitenfensters sowie im oberen Bereich einer vorderen und

hinteren Fenstersäule 12, 16 untergebracht, vgl insb Figuren 1 und 2. Er ist mit seinem vorderen und hinteren Ende mit der jeweils zugeordneten Fenstersäule verbunden, vgl insb S 1 Z 66 bis 69 iVm den Figuren 2 und 3. Dass diese Verbindung den Airbag 22 auch während des Aktivierungsvorganges gegen Horizontalbewegungen parallel und senkrecht zur Fensterebene sichert, ergibt sich aus der beabsichtigten Schutzwirkung dieses Airbags vor Verletzungen an den Rahmenkanten, vgl insb S 1 Z 86 bis 89 iVm Fig 3. Aus den Figuren 2 und 3 geht außerdem hervor, dass der aktivierte Airbag mit seinen beiden Enden vor den beiden Fenstersäulen 12 und 16 liegt. Derart bildet die aktivierte Airbaganordnung u.a. eine eine definierte Stellung und Form einnehmende Abdeckung vor der A- und B-Säule und dem Dachholm, vgl insb Fig 3. Da die bekannte Abdeckung, wie bereits ausgeführt, dem Insassenschutz dienen soll, befindet sie sich natürlich auch in Höhe des Kopfes bzw Schulterbereiches eines Fahrzeuginsassen, vgl insb Fig 1.

Wenn sich in der Praxis herausstellt, dass bei einem Seitencrash ein zusätzliches Verletzungsrisiko im Bereich der Seitenscheibe liegt und deshalb die alleinige Abpolsterung der A- und B-Säule und des Dachholms keinen ausreichenden Schutz für den Kopf eines Insassen bietet, wird der Durchschnittsfachmann sich zunächst im einschlägigen Stand der Technik nach einer Verbesserung umschauen.

Dabei kann er die DE-OS 1 555 142 nicht übersehen, denn diese offenbart eine Airbaganordnung, die einen besonderen Schutz für einen seitlich wegknickenden Insassenkopf beschreibt, vgl insb S 2 Abs 3. Dazu sind u.a. die in Fig 2a lediglich zur Abpolsterung der A- und B-Säule vorhandenen Airbags 17 und 18 gemäß Fig 2b zu einer Art Sicherheitswand an den Seiten des Fahrgastraumes zusammengefasst, vgl insb S 7 Abs 2. Diese Sicherheitswand besteht aus Luftsack-Schutzelementen 20, die beispielsweise an der Oberkante der Seitenfenster befestigt sind, vgl insb S 8 Abs 1. Sie breiten sich bei Aktivierung nach unten aus und decken dabei in definierter Stellung und Form das Seitenfenster ab.

Der Durchschnittsfachmann wird diese Idee aufgreifen und damit den Insassen-Seitenschutz nach der GB 2 191 450 entsprechend verbessern. Dies erfolgt im einfachsten Fall, indem weitere Airbags (Luftsack-Schutzelemente) mit dem bereits vorhandenen Airbag 22 verbunden werden. Die Verbindung ist entsprechend

der Lehre der DE-OS 1 555 142 so anzuordnen, dass sich die zusätzlichen Airbags bei Aktivierung nach unten ausbreiten und insbesondere durch ihre Verbindung mit dem U-förmigen, säulen- und dachrahmenabdeckenden Teilen des Airbags 22 eine definierte Stellung vor dem Seitenfenster einnehmen. Für diese Übertragung reichen die gewöhnlich zur Verfügung stehenden handwerklichen Mitteln aus. Der Durchschnittsfachmann gelangt damit ohne eine erfinderische Tätigkeit zu einem Insassen-Seitenschutz mit sämtlichen Merkmalen des Streitpatents.

Die Patentinhaberin bestreitet diese Zusammenschau und verweist auf S 1 Z 22/23 der GB 2 191 450, wonach das Sichtfeld des Fahrers von der Schutzrichtung ausdrücklich nicht eingeschränkt werden soll. Dieser Textstelle kann der Senat jedoch keine Anweisung an den Durchschnittsfachmann mit Ausschließlichkeitscharakter entnehmen, die vorbekannte Airbaganordnung auf keinen Fall in den Fensterbereich auszudehnen. Der in Bezug genommene Relativsatz besagt nämlich nur, dass die Fahrersicht nicht ernsthaft (wörtl.: „seriously“) eingeschränkt werden soll. Er eröffnet dem Durchschnittsfachmann damit einen Gestaltungsspielraum für eine das Fenster zumindest so weit (teilweise) abdeckende Airbaganordnung, wie dies für eine ausreichende Wirksamkeit der Schutzvorrichtung notwendig ist, ohne dabei die Sicht wesentlich zu versperren.

Außerdem bezweifelt die Patentinhaberin, dass die sogenannte Sicherheitswand nach dem Ausführungsbeispiel 2b der DE-OS 15 55 142 an der A- und B-Säule befestigt sei. Dies kann einer sachgerechten und von dem Willen zu Verstehen geprägten Auswertung dieser Druckschrift allerdings nicht entgehen. Nach dem in Fig 2a gezeigten und auf S 7 Abs 1 erläuterten Ausführungsbeispiel sind an den Innenseiten der A-Säule 12 und der B-Säule 15 Airbags 17 und 18 angebracht. Dass diese dort auch im aktivierten Zustand befestigt sind, folgt funktionsnotwendigerweise aus der Schutzwirkung, welche sie für den Insassen gegenüber den das Dach tragenden Säulen entfalten sollen. An die Stelle dieser vereinzelter Airbags 17 und 18 treten nach dem Ausführungsbeispiel 2b Luftsack-Schutzelemente 20, die zu einer Sicherheitswand an den Seiten des Fahrgastraumes zu-

sammengefasst sind, vgl insb S 7 letzten 5 Zeilen. Damit sollen bei einem Unfall in vorteilhafter Weise nicht nur die das Dach tragenden Säulen, entsprechend dem Ausführungsbeispiel nach Fig 2a, weich abgepolstert sein, sondern ausdrücklich auch die Fenster, vgl insb S 8 Abs 1. Um diesen Schutz zu erreichen, muss die Sicherheitswand bei Aktivierung selbstverständlich eine nach Form und Stellung definierte Lage einnehmen und bei Belastung möglichst beibehalten. Dazu dient offensichtlich die bereits genannte Befestigung der säulenabdeckenden Airbags an den Säulen im Zusammenwirken mit einer Verbindung der einzelnen Elemente 20 untereinander durch Netze oder dergleichen, vgl insb S 8 Abs 2 iVm Fig 2b.

Mithin ist der Patentanspruch 1 nicht bestandsfähig.

Sein Schicksal teilen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 11.

#### B) Zum Hilfsantrag

Hinsichtlich der in Patentanspruch 1 nach dem Hilfsantrag inhaltsgleichen Merkmale der beanspruchten Insassen-Schutzeinrichtung gelten die im vorstehenden Abschnitt A gemachten Ausführungen gleichermaßen. Das einzige zusätzliche, aus dem erteilten Patentanspruch 10 aufgenommene Merkmal besagt, dass ein zum Aufblasen der Airbaganordnung dienender Gasgenerator in einer Fenstersäule angeordnet ist. Eine derartige Platzierung eines Gasgenerators bei einem Seitenairbag ist im einschlägigen Stand der Technik am Anmeldetag bekannt gewesen. Sie geht aus der in der Streitpatentschrift berücksichtigten JP 03-276844 A ohne weiteres hervor, vgl insb Abstract iVm den Figuren. Die zweckmäßige Anordnung eines Gasgenerators in der an sich bekannten Weise bedurfte damit für den eingangs definierten Durchschnittsfachmann sicher keiner erfinderischen Tätigkeit.

Der geltende Patentanspruch 1 nach dem Hilfsantrag ist daher ebenfalls nicht patentfähig.

Sein Schicksal teilen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 10.

Petzold

Bork

Bülskämper

Paetzold

Bb