



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 7/01

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
25. Juni 2003

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend das Patent 35 21 570

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 25. Juni 2003 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dr.-Ing. Kaminski und Dipl.-Ing. Groß

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 4. Dezember 2000 aufgehoben.

Das Patent wird widerrufen.

G r ü n d e

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Patentabteilung 22 – hat das auf die am 15. Juni 1985 eingegangene Anmeldung erteilte Patent mit der Bezeichnung „Mit einer Fernbedienungseinrichtung ausgerüstete Zentralverriegelungsanlage für ein Kraftfahrzeug“ im Einspruchsverfahren durch Beschluss vom 4. Dezember 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 vom 21. Januar 1997 (mit einer von der Patentabteilung eingeführten Gliederung) lautet:

„a) Mit einer Fernbedienungseinrichtung ausgerüstete Zentralverriegelungsanlage (2) für die Türen eines Kraftfahrzeuges (1), die Verriegelungseinrichtungen, gegebenenfalls mit zusätzlicher Diebstahlsicherung, Entriegelungseinrichtungen und mechanische Betätigungseinrichtungen für die einzelnen Kraftfahrzeugtüren aufweist, mit

b) - an jeder Kraftfahrzeugtür angeordnetem, mechanischen Kraftfahrzeugtürverschluß (5) und Zentralverriegelungsantrieb (6) für jeden Kraftfahrzeugtürverschluß (5), wobei

c)- die einzelnen Kraftfahrzeugtürverschlüsse (5) eine Falle (7) für einen zugeordneten Schließbolzen (8), eine mit der Falle (7) wechselwirkende Sperrklinke (9), einen Fernbetätigungshebel (10), einen Betätigungshebel (11) mit angeschlossenem Türgriff (12) und einen Innensicherungshebel (13) mit Sicherungsstange (14) und Sicherungsknopf (15) aufweisen, dadurch gekennzeichnet, dass

d) - zur direkten Öffnung eines Kraftfahrzeugtürverschlusses (5) nur ein einziger der Kraftfahrzeugtürverschlüsse (5) mit einem Schließzylinder (16) ausgerüstet ist, dass

e) - der Schließzylinder (16) unmittelbar oder über eine Betätigungsstange (17) an der Sperrklinke (9) angreift, und dass

f) - dadurch die Sperrklinke (9) auch bei betätigter Zentralverriegelung aufhebbar und folglich der Kraftfahrzeugtürverschluß (5) zu öffnen ist“.

Die Einsprechende ist der Ansicht, ausgehend von einer Zentralverriegelungsanlage, wie sie in der DE 32 44 049 A1 beschrieben sei, läge es für den Fachmann

nahe, in Kenntnis des in der DE 29 42 429 A1 angegebenen Schlosses zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 zu gelangen. Denn der Fachmann nehme davon Abstand, den Schließzylinder auf die vom Zentralverriegelungsantrieb betätigte Entriegelungseinrichtung einwirken zu lassen, weil Zentralverriegelungsantriebe üblicherweise selbsthemmend seien und deshalb von der Abtriebsseite her nicht betätigt werden könnten. Daher greife der Fachmann die aus der DE 29 42 429 A1 bekannte Maßnahme, den Schließzylinder an der Sperrklinke angreifen zu lassen, auf.

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:

Patentanspruch 1 vom 21. Januar 1997,
Patentansprüche 2 bis 5, sowie Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Die Patentinhaberin ist der Meinung, bei Ausfall der Fernbedienungseinrichtung werde der Fachmann lediglich die fernbediente Betätigung der ausgefallenen Teile durch eine manuelle Betätigung, d. h. nur die elektrische Entriegelung durch eine manuelle, mechanische Betätigung ersetzen. Der Fachmann werde in Kenntnis der DE 29 42 429 A1 nicht darauf kommen, den Schließzylinder auf die Sperrklinke wirken zu lassen, da es bei dem dort beschriebenen Elektroschloss lediglich um ein Öffnen bei Ausfall der Stromversorgung, nicht aber um das Entriegeln einer Verriegelung gehe, ebenso wie bei dem aus der EP 0 038 226 A1 bekannten elektrisch betätigbaren Kofferraumschloss. Die Patentinhaberin meint, der Fach-

mann werde deshalb die Lehren der DE 32 44 049 A1 und der DE 29 42 429 A1 oder der EP 0 038 226 A1 nicht miteinander kombinieren.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die Beschwerde ist begründet, weil der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nicht patentfähig ist.

Als zuständiger Fachmann ist ein Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit Kenntnissen in der Konstruktion von Kraftfahrzeugtürverschlüssen und Zentralverriegelungsantrieben anzusehen.

Aus der DE 32 44 049 A1 ist gemäß dem dortigen Patentanspruch 1 eine mit einer Fernbedienungseinrichtung ausgerüstete Zentralverriegelungsanlage für die Türen eines Kraftfahrzeuges, die Verriegelungseinrichtungen, Entriegelungseinrichtungen und mechanische Betätigungseinrichtungen für die einzelnen Kraftfahrzeugtüren aufweist, bekannt (Merkmal a).

Die Anlage ist mit an jeder Kraftfahrzeugtür angeordnetem, mechanischen Kraftfahrzeugtürverschluss (Fig iVm S 14 Z 9 bis 13) und Zentralverriegelungsantrieb (Stellmotoren 6) für jeden Kraftfahrzeugtürverschluss versehen (Merkmal b).

Dass die einzelnen Kraftfahrzeugtürverschlüsse eine Falle für einen zugeordneten Schließbolzen, eine mit der Falle wechselwirkende Sperrklinke, einen Fernbetätigungshebel, einen Betätigungshebel mit angeschlossenen Türgriff und einen Innensicherungshebel mit Sicherungsstange und Sicherungsknopf aufweisen ist in der DE 32 44 049 A1 zwar nicht explizit angegeben, jedoch von einem auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtürverschlüsse und Zentralverriegelungsanlagen tätigen Fachmann in Gedanken gleich mitzulesen, weil es sich hierbei um übliche und notwendige Bauteile von Kraftfahrzeugtürverschlüssen handelt (Merkmal c).

Aus der DE 32 44 049 A1 (S 5 siebtletzte Z bis letzte Z) entnimmt der Fachmann nach Auffassung des Senats weiterhin, dass es genügt, wenn nur ein einziger der

Kraftfahrzeugtürverschlüsse mit einem Schließzylinder ausgerüstet ist, um bei Ausfall der Fernbedienungseinrichtung oder der Zentralverriegelungsanlage noch in das Fahrzeuginnere gelangen zu können (Merkmal d ohne Wirkungsangabe). Denn es ist nur eine einzige Tür mit Schließzylinder erwähnt (S 5 vorletzter Satz), die auch für den dort angesprochenen Werkstattbetrieb ausreicht.

Von der aus der DE 32 44 049 A1 bekannten Zentralverriegelungsanlage unterscheidet sich die Zentralverriegelungsanlage des Patentanspruchs 1 hinsichtlich ihrer gegenständlichen Merkmale somit dadurch, dass

- e) - der Schließzylinder unmittelbar oder über eine Betätigungsstange an der Sperrklinke angreift, und
- f) - dadurch die Sperrklinke auch bei betätigter Zentralverriegelung aushebbar und folglich der Kraftfahrzeugtürverschluß zu öffnen ist.

Dieser Unterschied kann jedoch nicht patentbegründend sein.

Ausgehend von einer mit einer Fernbedienungseinrichtung ausgerüsteten Zentralverriegelungsanlage, wie sie in der DE 32 44 049 A1 beschrieben ist, stellt sich dem Fachmann die Aufgabe diese so weiterzubilden, dass bei einer eventuellen Störung der Fernbedienungseinrichtung der Betreiber des Kraftfahrzeuges durch Betätigung des Kraftfahrzeugtürverschlusses mit Hilfe eines mechanischen Schlüssels auf einfache Weise und ohne Schwierigkeiten sicher in das Kraftfahrzeug gelangen kann, in der Praxis von selbst und ist auch der DE 32 44 049 A1 entnehmbar, wenn neben der Ver- und Entriegelung über eine Fernbedienungseinrichtung auch eine Ver- und Entriegelung über einen Schließzylinder möglich sein soll (S 5 siebtletzte bis letzte Z) Diese Druckschrift zeigt aber keine Wege, auf welche Weise ein einfaches und sicheres Öffnen des Kraftfahrzeugs über den Schließzylinder möglich sein könnte.

Der Fachmann mag zwar – wie die Patentinhaberin meint – zur Lösung der Aufgabe zunächst daran denken, bei einer Störung der Fernbedienungseinrichtung und damit fehlender Möglichkeit zur Betätigung des Zentralverriegelungsantriebs die vom Zentralverriegelungsantrieb betätigten Teile der Entriegelungseinrichtung durch den Schließzylinder betätigen zu lassen, wie in der DE 32 44 049 A1 als zusätzliche "manuell mechanische Entriegelung" vorgesehen ist (S 5 letzter Satz). Diese Möglichkeit bedürfte aber bei den üblicherweise verwendeten selbsthemmenden Zentralverriegelungsantrieben umfangreicher konstruktiver Maßnahmen, die ein Entkuppeln der Entriegelungseinrichtung vom Zentralverriegelungsantrieb gestatten; sie wäre daher nicht einfach.

Der Fachmann erkennt aber ohne erfinderisches Zutun, dass diese Probleme umgangen werden können, wenn zur direkten Öffnung eines Kraftfahrzeugtürverschlusses der Schließzylinder an der Sperrklinke angreift um dadurch die Sperrklinke auch bei betätigter Zentralverriegelung auszuheben und folglich den Kraftfahrzeugtürverschluss zu öffnen – Merkmale e) und f). Denn das direkte Ausheben von Sperrklinken bei verriegelten Kraftfahrzeugtürschlössern mittels eines Schließzylinders ist für Notfälle gebräuchlich.

So greift bei dem aus der DE 29 42 429 A1 bekannten Türschloss für Kraftfahrzeuge (S 5 Abs 2) ein Schließzylinder B unmittelbar an einem als Sperrklinke wirkenden Betätigungsorgan 11 einer aus mehreren Teilen 19, 25, 24a, 24b bestehenden Falle an (S 7 le Abs bis S 8 Abs 3 iVm Fig 1 und S 12 le Abs). Das bekannte – im Normalbetrieb von einem Elektromagneten 18 betätigte - Türschloss ist auch zusammen mit einer Zentralverriegelung einsetzbar (S 5 Abs 2 vorletzter Satz iVm S 14 letzter Abs), welche die Betätigung der Sperrklinke (Betätigungsorgan 11) nicht behindern darf, damit ein sicheres Öffnen des Kraftfahrzeugs – auch bei Ausfall der Stromversorgung – noch möglich ist. Er erkennt deshalb, dass sich die Maßnahme, den Schließzylinder unmittelbar an der Sperrklinke angreifen zu lassen, auch bei der mit einer Fernbedienungseinrichtung ausgerüsteten Zentralverriegelungsanlage nach der DE 32 44 049 A1 anwenden lässt, um damit ein

einfaches und sicheres Öffnen des Kraftfahrzeugs über den Schließzylinder zu ermöglichen.

Auch die im Merkmal e) enthaltene alternative Maßnahme, den Schließzylinder über eine Betätigungsstange an der Sperrklinke angreifen zu lassen ist dem Fachmann aus dem Stand der Technik bekannt. Denn in der EP 0 038 226 A1 (Fig 1: 32, 33 15) ist solches im Zusammenhang mit der Kofferraumtür eines Kraftfahrzeugs beschrieben.

Man würde die Kenntnisse und Fähigkeiten des Fachmanns zu gering schätzen, würde man ihm solches Handeln nicht zutrauen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist daher nicht patentfähig. Mit dem Patentanspruch 1 fallen auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5.

Dr. Kellerer

Schmöger

Dr. Kaminski

Dipl.-Ing. Groß

Pr/Be