



BUNDESPATENTGERICHT

21 W (pat) 329/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
30. Oktober 2006

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

...

gegen das Patent 199 61 799

...

hat der 21. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 30. Oktober 2006 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Nach Prüfung des Einspruchs wird das Patent widerrufen.

Gründe

I

Auf die am 21. Dezember 1999 beim Patentamt eingereichte Patentanmeldung ist das nachgesuchte Patent 199 61 799 mit der Bezeichnung „Passives Sicherheitssystem eines Kraftfahrzeugs“ erteilt worden. Die Veröffentlichung der Erteilung ist am 25. März 2004 erfolgt.

Gegen das Patent ist Einspruch erhoben worden.

Zur Begründung ihres Einspruchs verweist die Einsprechende unter anderem auf die Entgegenhaltung

D7: DE 30 19 298 A1.

Sie macht geltend, dass aus dieser Druckschrift unter Einbeziehung impliziter Offenbarungen alle Merkmale des erteilten Patentanspruchs 1 bekannt oder zumindest nahegelegt seien.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent vollumfänglich zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent auf Basis der am 13. Oktober 2006 eingereichten neuen Patentansprüche 1 und 2 sowie der am 13. Oktober 2006 eingereichten angepassten Beschreibung und der einzigen Figur 1 der Patentschrift entsprechenden Figur beschränkt aufrecht zu erhalten.

Die Patentinhaberin vertritt die Auffassung, dass der Gegenstand des verteidigten Patentanspruchs 1 neu sei und auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Der mit Gliederungspunkten versehene, geltende Patentanspruch 1 lautet:

- M1** Passives Sicherheitsgurtsystem eines Kraftfahrzeugs
- M2** mit einem zugeordneten elektromotorischen Antrieb,
- M3** der in Abhängigkeit von Sensorsignalen und einer aus den Sensorsignalen abgeleiteten Wahrscheinlichkeit einer Unfallsituation den Sicherheitsgurt in eine Sicherheits-Zwischenstellung
- M4** mit einer bestimmten Zugkraft
- M5** reversibel vorspannt,

M6 wobei die Sicherheits-Zwischenstellung mit der bestimmten Zugkraft für eine vorgebbare Zeitdauer aufrechterhalten wird,

dadurch gekennzeichnet,

M7 dass der elektromotorische Antrieb (1) von einem Energiespeicher gespeist wird,

M8 welcher für wiederholte reversible Bewegungen des elektromotorischen Antriebs in einer bestimmten Zeit wieder aufladbar ist

M9 und der elektromotorische Antrieb über ein durch Drehzahlreduzierung selbsthemmendes Getriebe eine Gurtspule (14) eines Gurtaufrollers antreibt.

Hinsichtlich des verteidigten Unteranspruchs 2 sowie weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II

Gemäß der eindeutigen Zuständigkeitsregelung in § 147 Abs. 3 PatG in der Fassung vom 9. Dezember 2004 liegt die Entscheidungsbefugnis über den unstreitig zulässigen, am 30. Juni 2006 - d. h. vor Aufhebung des § 147 Abs. 3 PatG - noch anhängigen Einspruch bei dem hierfür zuständigen 21. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts. Dieser hatte aufgrund öffentlicher mündlicher Verhandlung zu entscheiden.

Der form- und fristgerecht erhobene Einspruch ist zulässig, denn die für die Beurteilung des behaupteten Widerrufsgrundes maßgeblichen tatsächlichen Umstände

sind von der Einsprechenden innerhalb der gesetzlichen Frist im Einzelnen so dargelegt worden, dass die Patentinhaberin und der Senat daraus abschließende Folgerungen für das Vorliegen bzw. Nichtvorliegen eines Widerrufsgrundes ohne eigene Ermittlungen ziehen können.

1) Der Senat hat erhebliche Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit des geltenden Patentanspruchs 1. Denn die Feststellung im Merkmal **M8** des Anspruchs, wonach der Energiespeicher für wiederholte reversible Bewegungen des elektromotorischen Antriebs in einer bestimmten Zeit wieder *aufladbar* sein soll, kann den Anmeldungsunterlagen nicht entnommen werden. Dort ist vielmehr ausschließlich von einem wieder *auffüllbaren* Energiespeicher zur Erzeugung der reversiblen Bewegung die Rede, der sich beispielsweise durch einen Druckspeicher realisieren lässt (vgl. den ursprünglichen Unteranspruch 3 sowie die Figur 3 und die Beschreibung Seite 15, Zeile 6 bis 13 bzw. Offenlegungsschrift Spalte 6, Zeile 62 bis Spalte 7, Zeile 1).

2) Es kann jedoch dahinstehen, ob der verteidigte Patentanspruch 1 durch die ursprüngliche Offenbarung gedeckt ist und ob sein Gegenstand den Schutzbereich des Streitpatents erweitert. Denn nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung erweist sich dieser - zweifelsohne gewerblich anwendbare - Gegenstand als nicht mehr neu.

Aus der Entgegenhaltung **D7** (vgl. den Anspruch 1 und die Beschreibung Seite 10, 2. Absatz sowie die Figur 3 i. V. m. der Beschreibung Seite 14, letzter Absatz bis Seite 16, 1. Absatz) ist bereits ein passives Sicherheitssystem eines Kraftfahrzeugs (automatischer Gurtaufroller für Sicherheitsgurte) bekannt [Merkmal **M1**], mit einem zugeordneten elektromotorischen Antrieb (Motor 1) [Merkmal **M2**], der in Abhängigkeit von Sensorsignalen und einer daraus abgeleiteten Wahrscheinlichkeit einer Unfallsituation (Gefahrenfrüherkennungsgerät 25) den Sicherheitsgurt in eine Sicherheits-Zwischenstellung vorspannt [Merkmal **M3**], wobei diese Vorspannung - infolge der Entladung des Kondensators (17) über den Motor (1) -

mit einer bestimmten Zugkraft erfolgt [Merkmal **M4**] und reversibel ist [Merkmal **M5**], da die Sicherheits-Zwischenstellung des Gurtes offensichtlich nur für eine vorgebbare Dauer aufrechterhalten wird [Merkmal **M6**].

Die Merkmale **M3**, **M5** und **M6** sind in der Druckschrift **D7** zwar nicht ausdrücklich genannt, sie erschließen sich aber dem zuständigen Fachmann - einem mit der Entwicklung passiver Sicherheitssysteme für Kraftfahrzeuge befassten, berufserfahrenen Diplom-Physiker - zwangsläufig aus der Tatsache, dass die Straffung des Sicherheitsgurtes beim Stand der Technik durch ein Gefahrenfrüherkennungsgerät (25) und nicht etwa durch einen Crash-Sensor im eigentlichen Sinn ausgelöst wird, dass demzufolge also keine eine echte Rückhaltewirkung entfaltende Gurtstraffung vorgesehen sein kann, sondern lediglich ein Verfahren des Gurtes in eine Sicherheits-Zwischenstellung entsprechend dem Merkmal **M3** des verteidigten Patentanspruchs 1. Diese Zwischenstellung wird in Übereinstimmung mit den Merkmalen **M5** und **M6** für eine bestimmte Zeit aufrechterhalten, da der den Motor (1) versorgende Kondensator (17) nach seiner Entladung zunächst keinen Strom mehr an den Motor (1) liefern kann, nach erfolgter Wiederaufladung jedoch für eine erneute Straffung des Gurtes zur Verfügung steht.

Die Patentinhaberin hat in der mündlichen Verhandlung demgegenüber den Standpunkt vertreten, die Druckschrift **D7** lehre lediglich einen einmaligen Straffungsvorgang des Sicherheitsgurtes im Crash-Fall. Zu diesem Zwecke arbeite der Motor im Überlastbetrieb. Das System kehre nach einer erfolgten Straffung nicht wieder in seinen Ausgangszustand zurück. Soweit beim Stand der Technik von einer Straffung des Gurtes die Rede sei, ohne dass ein Crash vorliege, diene diese Straffung lediglich der Gewährleistung einer gleichmäßigen Zugkraft und damit einer Erhöhung des Tragekomforts für die Fahrzeuginsassen.

Dem zuletzt vorgetragenen Einwand der Patentinhaberin kann angesichts einer entsprechenden Offenbarung in der **D7** (vgl. hierzu Figur 3 i. V. m. Seite 14, letzter Absatz bis Seite 15, 1. Absatz) zweifelsohne zugestimmt werden. Denn dort ist

ausgeführt, dass der Motor (1) über zwei gesondert oder gleichzeitig ansteuerbare Wicklungen verfügt, welchen ein Regler (13) vorgeschaltet ist, dessen Aufgabe es ist, dass unabhängig vom ungleichmäßigen Durchmesser des Gurtwickels auf der Gurtaufwickelwelle stets eine konstante Zugkraft des Gurtes erzeugt wird.

Den weitergehenden Argumenten der Patentinhaberin vermag sich der Senat jedoch nicht anzuschließen. Denn dem zuständigen Fachmann ist auch ohne einen ausdrücklichen Hinweis klar, dass der in Druckschrift **D7** beschriebene, vom Gefahrenfrüherkennungsgerät (25) ausgelöste Vorgang der Gurtstraffung reversibel sein muss, da die betroffenen Insassen ansonsten bis auf weiteres in ihren Sitzen festgezurtt blieben, obgleich es tatsächlich nicht zu einem Unfall gekommen ist. Eine derartige Sicherheitseinrichtung wäre technisch völlig sinnlos und ließe sich wohl kaum vermarkten. Darüber hinaus ist beim Stand der Technik gemäß Druckschrift **D7** (vgl. wiederum die Figur 3 und die Beschreibung Seite 10, 2. Absatz) zwischen dem Gefahrenfrüherkennungsgerät (25) und dem Kondensator (17) ein - zugegebenermaßen nicht näher beschriebenes - mit dem Kondensator in Wechselbeziehung (Pfeile!) stehendes Zeitglied (18) vorgesehen. Sinn und Zweck eines solchen Zeitgliedes kann nach dem Verständnis des Fachmanns nur sein, den Entladungsvorgang des Kondensators (17) zu steuern, diesen beispielsweise also dann zu unterbrechen, wenn es einer Aufrechterhaltung der Sicherheits-Zwischenstellung mangels eines weiterhin drohenden Unfalls nicht mehr bedarf. Entgegen der Auffassung der Patentinhaberin werden somit auch die Merkmale **M3**, **M5** und **M6** des verteidigten Patentanspruchs 1 durch den Stand der Technik gemäß Entgegenhaltung **D7** vorweggenommen.

Dies gilt auch für die noch verbleibenden Merkmale **M7** bis **M9**. So wird der elektromotorische Antrieb (1) gemäß der Lehre der Entgegenhaltung **D7** - wie bereits dargelegt wurde - von einem Energiespeicher in Form des Kondensators (17) versorgt [Merkmal **M7**]. Dieser Energiespeicher ist zweifelsohne für wiederholte reversible Bewegungen des elektromotorischen Antriebs in einer bestimmten Zeit wieder aufladbar [Merkmal **M8**], da er durch den Stromkreis (2) mit der Fahrzeug-

batterie (3) verbunden ist (Figur 3, Beschreibung Seite 11, vorletzter Absatz bis Seite 12, 1. Absatz), sobald der Schalter (4) betätigt wird. Dies ist der Fall, wenn der Gurt nicht mehr vollständig aufgerollt, das heißt von einem Insassen angelegt worden ist. Schließlich geht auch das Merkmal **M9** aus der **D7** hervor. Denn zwischen dem Motor (1) und der Gurtaufwickelwelle (67) ist bei diesem Stand der Technik ein Untersetzungsgetriebe (75) vorgesehen (vgl. Unteranspruch 3 und die Figuren 9a, 9b, Beschreibung Seite 22, 1. Absatz), welches zum einen die Drehzahl des Motors reduziert, zum anderen aber auch selbsthemmend wirkt. So verhält sich nämlich generell jede Untersetzung, wenn sie nicht von der Antriebs-, sondern von der Abtriebsseite her bewegt werden soll.

Der verteidigte Patentanspruch 1 kann somit mangels Neuheit seines Gegenstandes den Bestand des angegriffenen Patents nicht rechtfertigen.

3) Mit dem geltenden Patentanspruch 1 fällt der einzige, auf diesen rückbezogene Unteranspruch.

4) Das Patent war demnach zu widerrufen.

gez.

Unterschriften