

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 17/01

(Aktenzeichen)

Verkündet am
15. Juli 2002

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent DE 42 36 851

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 15. Juli 2002 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Bork und Dipl.-Ing. Bülskämper

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Patentinhaberin wird der angefochtene Beschluss aufgehoben und das Patent 42 36 851 in vollem Umfang aufrechterhalten.

G r ü n d e

I

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts hat das am 31. Oktober 1992 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Fahrerhaus für einen Nutzkraftwagen"

nach Prüfung des Einspruchs mit Beschluss vom 7. Dezember 2000 widerrufen. Zur Begründung hat sie ausgeführt, der Gegenstand des Patents sei durch den Inhalt der DE 29 36 710 C2 und das Fachwissen eines Konstrukteurs für eine ökonomische und ästhetische Gestaltung von Arbeitsplätzen mit langjähriger Erfahrung im Bau von Fahrerhäusern für Nutzkraftwagen (NKW) nahegelegt.

Gegen den Widerruf richtet sich die Beschwerde der Patentinhaberin. Sie vertritt die Auffassung, der Patentgegenstand sei weder neuheitsschädlich vorbekannt noch durch das dem Patentgegenstand nächstkommende NKW-Fahrerhaus gemäß der DE 29 36 710 C2 nahegelegt.

Sie beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent in vol-
lem Umfang aufrechtzuerhalten.

Die Einsprechende beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie tritt dem Vorbringen der Beschwerdeführerin entgegen und meint, in Kenntnis der DE 29 36 710 C2 habe ein Fachmann ohne weiteres zum Patentgegenstand gelangen können.

Der Patentanspruch 1 lautet:

"Fahrerhaus für einen Nutzkraftwagen mit wenigstens einem als Funktionsmodul montierbaren Fahrzeugfunktionselement, sowie mit wenigstens einer Insassenkomforteinrichtung, die in einem in einem mittleren Bereich des Fahrerhauses zwischen Fahrersitz und Beifahrersitz angeordneten Modulblock integrierbar sind,

dadurch gekennzeichnet,

dass der Modulblock (5 bis 5h) für Insassenkomforteinrichtungen (7, 9, 10, 31, 11, 22, 26, 23, 32, 33, 34, 30) und Funktionsmodule (6, 6a, 12, 13, 16, 17, 18) austauschbare Gehäuseeinsätze (35, 36, 37; 19, 20, 21, 22, 30) aufweist, die aneinandergereiht angeordnet und in ihrer Außenkontur aneinander angepasst eine kompakte Einheit bilden, und dass der Modulblock (5 bis 5h) in einem einen Durchgang für eine Person ermöglichenden Abstand zu einer Armaturentafel (3) im Innenraum (1) des Fahrerhauses angeordnet ist."

An den Patentanspruch 1 schließen sich vier abhängige Ansprüche an, die konkrete Ausgestaltungen des Fahrerhauses nach dem Patentanspruch 1 kennzeichnen.

II

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig; sie hat auch in der Sache Erfolg.

1. Das patentierte Fahrerhaus ist unbestritten ursprünglich offenbart.

Die im erteilten Patentanspruch 1 enthaltenen Merkmale sind in den ursprünglichen Patentansprüchen 1 und 2 sowie in der ursprünglichen Beschreibung S 5 Abs 1 und S 6 Abs 2 offenbart. Die erteilten Patentansprüche 2 bis 5 sind inhaltlich identisch mit den ursprünglichen Patentansprüchen 3 bis 6.

2. Das mit der Aufgabe formulierte Problem besteht in der Bereitstellung eines Fahrerhauses für einen Nutzkraftwagen, das einerseits die Umrüstbarkeit von Fahrzeugfunktionselementen und Insassenkomforteinrichtungen innerhalb eines Modulblockes verbessert und andererseits eine raumsparende, ästhetisch ansprechende Anordnung des Modulblockes schafft.

Diese Aufgabe wird in Verbindung mit den oberbegrifflichen Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 durch dessen kennzeichnende Merkmale gelöst.

3. Das Fahrerhaus nach dem erteilten Patentanspruch 1 ist patentfähig.

Das ohne Zweifel gewerblich anwendbare Fahrerhaus nach dem Patentanspruch 1 ist neu, denn ein Fahrerhaus mit sämtlichen im Patentanspruch 1 enthaltenen Merkmalen ist unbestritten weder im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt noch von der Einsprechenden nachgewie-

sen worden. Zu seiner Ausgestaltung bedurfte es auch einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Beschwerdeführerin und die Einsprechende stellen bekanntlich Nutzkraftwagen (NKW) her, sind Wettbewerber im einschlägigen Fachgebiet des Streitpatents und daher ohne Frage fachkompetent. Ebenso wie die Patentabteilung in dem angegriffenen Beschluss vertreten sie in der mündlichen Verhandlung übereinstimmend die Auffassung, trotz anderer Darstellung in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift komme dem Gegenstand des Streitpatents das aus der DE 29 36 710 C2 bekannte Lastkraftwagenfahrerhaus am nächsten, weil es ein Fahrerhaus für einen Nutzkraftwagen offenbare. Dieser Auffassung schließt sich der Senat an.

Aus der DE 29 36 710 C2 ist bekannt, das Fahrerhaus für einen Nutzkraftwagen mit wenigstens einer Insassenkomforteinrichtung, hier mit Campingeinbauten auszustatten, die in einen Modulblock integrierbar sind, der u.a. in einem mittleren Bereich des Fahrerhauses zwischen Fahrersitz und Beifahrersitz angeordnet ist, vgl insb Sp 2 Z 3 bis 6 und Z 60 bis 68 iVm Fig 3. Der Modulblock weist für die Campingeinrichtung austauschbare Gehäuseeinsätze, zBsp einen Kühlschrank 3, einen Tresor 4, einen Kleiderkasten 5, einen Staukasten 6 sowie eine Koch- und Waschvorrichtung 7 auf, vgl insb Sp 2 Z 15 bis 19 und Z 50 bis 67 iVm den Figuren 2 und 3. Die einzelnen Bausteine der Campingeinrichtung sind insbesondere hinter den Fahrersitzen aneinandergereiht angeordnet und in ihrer Außenkontur aneinander angepasst, sodass sie eine kompakte Einheit bilden, vgl insb die Figuren 2 und 3. Aus den Figuren geht außerdem unbestritten hervor, dass der Modulblock in einem einen Durchgang für eine Person ermöglichenden Abstand zu einer Armaturentafel im Innenraum des Fahrerhauses angeordnet ist. Wenngleich in der DE 29 36 710 C2 nicht ausdrücklich erwähnt, erachtet es der Durchschnittsfachmann für NKW-Fahrerhäuser als selbstverständlich, dass in dem vorbekannten Fahrerhaus wenigstens ein Fahrzeugfunktionselement montiert

ist, zBsp ein Schaltknüppel oder der Betätigungshebel eines Handbremsventils.

Weitere Übereinstimmungen mit dem Fahrerhaus nach dem Streitpatent bestehen nicht. Insbesondere gibt die DE 29 36 710 C2 keinerlei Hinweis auf die Anordnung bzw die Ausgestaltung der Funktionselemente an sich und erst Recht nicht im Verhältnis zur Insassenkomfort-, sprich Campingeinrichtung. Damit ist aus dieser Druckschrift weder bekannt, Fahrzeugfunktionselemente wie Schalt- oder EPS-Wählhebel, Handbremsventil, Retarder o.dgl. als Funktionsmodul zu montieren, noch in den Modulblock für Insassenkomforteinrichtungen Funktionsmodule zu integrieren, die ebenfalls austauschbare Gehäuseeinsätze aufweisen, die aneinandergereiht angeordnet und in ihrer Außenkontur aneinander angepasst eine gemeinsame kompakte Einheit bilden.

Für diese Unterscheidungsmerkmale liefert der übrige im Verfahren befindliche Stand der Technik ebenfalls keine Anregung.

In der MAN-Druckschrift "forschen – planen – bauen", Heft 11, herausgegeben im April 1980, ist auf den Seiten 54 bis 58 in Wort und Bild die Ausgestaltung von NKW-Fahrerhäusern mit Insassenkomforteinrichtungen noch ausführlicher erläutert als in der vorgenannten, im wesentlichen inhaltsgleichen DE 29 36 710 C2. Dennoch sind auch der MAN-Druckschrift Ausführungen zur Anordnung oder Ausgestaltung von Fahrzeugfunktionselementen nicht entnehmbar. Auf Befragen durch den Senat hat der Vertreter der Einsprechenden zudem eingeräumt, dass es bei diesen MAN-Nutzkraftwagenfahrerhäusern nicht vorgesehen war, Funktionsmodule ähnlich den Campingmodulen auszutauschen.

Die DE 35 29 696 A1 betrifft eine Feststellbremshandhabe- und Schalthebelanordnung für Kraftfahrzeuge. Aus der Beispielsbeschreibung und insbesondere der den vorderen Teil eines Fahrzeuginnenraumes darstellenden Fig 1 geht für den Durchschnittsfachmann unmissverständlich hervor, dass die Offenbarung der DE 35 29 696 A1 ausschließlich für einen Personenkraftwagen (PKW) gilt. Deshalb wird er diese Druckschrift für die aufgaben-

gemäße Weiterbildung eines NKW-Fahrerhauses mit seinen grundsätzlich anderen Anforderungen hinsichtlich Arbeits- und gleichzeitigem Wohnraum des Fahrzeugführers nicht in Betracht ziehen. Diese von den sachkundigen Beteiligten übereinstimmend vertretene Auffassung hat den Senat überzeugt.

Gleiches gilt entsprechend auch für die DE 32 14 955 C2, deren zugehörige Offenlegungsschrift auf S 9 Abs 2 der vorgenannten DE 35 29 696 A1 zum Stand der Technik zitiert ist und die gemeinsame Anordnung eines Schalt- und eines Handbremshebels auf einem Träger zeigt, welche über der Öffnung des Mittel-/Kardantunnels eines Personenkraftwagens montierbar sind, vgl insb die Figur.

Ohne jegliche Anregung aus dem Stand der Technik wird der Durchschnittsfachmann die aufgezeigten Unterschiedsmerkmale bei einem NKW-Fahrerhaus auch nicht ohne weiteres realisieren. Als ein Indiz dafür ist anzusehen, dass der maßgebliche Stand der Technik mit der DE 29 36 710 C2 und der diesen Stand der Technik ausführlich erläuternden MAN-Druckschrift auf Funktionselemente mit keinem Wort eingeht, obwohl er sich eingehend mit einem weitgehend modular aufgebauten NKW-Fahrerhaus befasst.

Wie vorstehend aufgezeigt, war die spezielle Gestaltung des patentgemäßen Fahrerhauses für einen Nutzkraftwagen durch die Kenntnis des in Betracht gezogenen Standes der Technik am Anmeldetag nicht zu erreichen. Da sie sich unter Berücksichtigung des allgemeinen Fachwissens eines Durchschnittsfachmannes auch nicht ohne weiteres ergibt, beruht sie auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Mithin ist der verteidigte Patentanspruch 1 bestandsfähig.

Dies gilt ebenso für die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5.

Petzold

Dr. Fuchs-Wisseemann

Bork

Bülskämper

Bb