



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 361/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
19. September 2007

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 102 17 915

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 19. September 2007 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold, des Richters Dipl.-Ing. Bülskämper, der Richterin Friehe-Wich sowie des Richters Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

- Patentansprüche 1 bis 7 und
- Beschreibung Seiten 1 bis 3, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung;
- Beschreibung Seite 2, rechte Spalte ab Abs. [0011] bis Seite 4, linke Spalte, Zeile 5, wobei es auf Seite 3 in Abs. [0029] anstelle von "Erweiterung" "Abdeckung" heißt,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 6, jeweils nach Patentschrift.

Gründe

I.

Gegen das am 23. April 2002 angemeldete und am 26. Februar 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Cabriolet-Fahrzeug mit zumindest einem starren rückwärtigen Dachabschluss"

ist Einspruch eingelegt worden. Die Einsprechende vertritt die Auffassung, dass ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 für

einen Fachmann durch den Stand der Technik nach der EP 1 136 295 A2 und der EP 0 835 780 A1 nahegelegt sei.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag, das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 bis 7
- und Beschreibung Seiten 1 bis 3,
jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung;
- Beschreibung Seite 2, rechte Spalte ab Abs. [0011] bis Seite 4, linke Spalte, Zeile 5, wobei auf Seite 3 in Abs. [0029] eine Änderung gemäß einer in der mündlichen Verhandlung übergebenen Seite 3 vorgenommen ist,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 6,
jeweils nach Patentschrift.

Sie meint, dass der Gegenstand, für den mit Patentanspruch 1 Schutz begehrt wird, sowohl neu sei als auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Dieser Patentanspruch 1 lautet:

Cabriolet-Fahrzeug mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbaren Dach (4), wobei das Dach (4) zumindest einen starren rückwärtigen Dachabschluss (16) umfasst und wobei ein Durchtrittsspalt für die Bewegung des Daches (4), der bei geschlossenem Dach (4) vor dem hinteren Dachabschluss (16) und unterhalb eines Heckfensters (6) liegt, zumindest teilweise durch eine an

dem Dach (4) im Bereich des rückwärtigen Dachabschlusses (16) angeordnete und mit dem Dach (4) bewegliche Abdeckung (17) nach Art einer Hutablage abdeckbar ist, wobei die Abdeckung (17) am rückwärtigen Dachabschluss (16), den die untere hintere Kante eines rückwärtigen Dachteils (5) bildet, schwenkbar angelenkt ist und die Abdeckung (17) bei geöffnetem Dach (4) in eine nahezu parallel zur Erstreckungsebene des Heckfensters (6) eingeschwenkte Stellung verlagert ist, wobei das Fahrzeug (1) zumindest ein starres rückwärtiges Dachteil (5) umfasst, dem ein oder mehrere Dachteile (7;8) vorgeordnet sind, dadurch gekennzeichnet, dass in einer ersten Bewegungsphase der Dachöffnung die Abdeckung (17) in Parallelstellung zur Heckscheibe (6) verlagert ist und im Weiteren die Abdeckung (17) zwischen dem rückwärtigen Dachteil (5) und dem bei geschlossenem Dach in Fahrtrichtung vor diesem gehaltenen Dachteil (7) gelegen ist.

Rückbezogen schließen sich hieran die Patentansprüche 2 bis 7 an.

II.

Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG a. F. begründet.

Der Einspruch ist zulässig. Er hat teilweise Erfolg durch eine Beschränkung des Patents.

Die geltenden Patentansprüche 1 bis 7 sind zulässig.

Ihre Gegenstände sind sowohl in der Streitpatentschrift als auch in den ursprünglich eingereichten Unterlagen als zur Erfindung gehörig offenbart. Dies wird von der Einsprechenden auch nicht bestritten.

Das Streitpatent betrifft ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbaren Dach, bei dem eine Abdeckung unterhalb des Heckfensters vorgesehen ist. Die Abdeckung schließt einen bei solchen Fahrzeugen hinter der letzten Sitzreihe befindlichen Schacht ab. Die Beschreibung des Streitpatents gibt an (vgl. Abs. 0009), dass die Bewegung der Hutablage vereinfacht und so ausgestaltet werden soll, dass der Platzbedarf für die Hutablage optimiert ist.

Der Gegenstand, Cabriolet-Fahrzeug mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbaren Dach des Patentanspruchs 1, ist - von der Einsprechenden unbestritten - neu und zweifellos gewerblich anwendbar. Keines der aus dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik bekannten Cabriolet-Fahrzeuge weist eine Abdeckung nach Art einer Hutablage auf, die bei der Dachablage in Öffnungsstellung zwischen einem rückwärtigen Dachteil und einem bei geschlossenem Dach in Fahrtrichtung vor diesem gehaltenen Dachteil zu liegen kommt.

Dieser beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, da er sich für einen Fachmann - hier ein Dipl.-Ing. der Fachrichtung Maschinenbau mit Fachhochschulabschluss, der über mehrjährige Erfahrung in der Entwicklung und Konstruktion von ablegbaren Fahrzeugdächern verfügt - nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt.

Aus der der EP 1 136 295 A2 ist ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbaren Dach 1 bekannt (vgl. Titel, Fig. 1 i. V. m. Fig. 4). Das Dach 1 umfasst einen starren rückwärtigen Dachabschluss in Form eines Spannbügels 3 oder in Form einer Hartschale (vgl. Sp. 3, Z. 1 bis 3, und Sp. 4, Z. 10 bis 11, i. V. m. Fig. 1). Für die Bewegung des Daches 1 in die Ablagestellung wird ein Stauraum 4 geöffnet (vgl. Fig. 2 bis 4). Bei geschlossenem Dach 1 ist der

Stauraum 4 zumindest teilweise durch eine mit dem Dach bewegliche Abdeckung 21 nach Art einer Hutablage abdeckbar (vgl. Fig. 1 und Sp. 3, Abs. 0015, sowie Fig. 2 und 3). Die Abdeckung 21 liegt vor dem hinteren Dachabschluss und unterhalb eines Heckfensters (vgl. Fig. 1) und ist an der unteren hinteren Kante des Dachteils fest gehalten oder schwenkbar angelenkt (vgl. Sp. 3, Z. 16 bis 18). Das Verschwenken der Abdeckung 21 ermöglicht den Zugriff auf den Stauraum 4 aus dem Fahrzeuginneren her (vgl. Abs. 0026). Bei geöffnetem Dach liegt die Abdeckung 21 in einer sich nahezu parallel zum Heckfenster erstreckenden Ebene (vgl. Fig. 5), denn bei einem Faltdach müssen die flexiblen Teile zwangsläufig in zum Gestänge parallelen Ebenen zur Ablage gelangen. Die Abdeckung 21 kommt an unterster Stelle innerhalb des Ablagepakets unterhalb des rückwärtigen Spannbügels 3 zu liegen. Bei der alternativen Gestaltung des Fahrzeugdachs mit zumindest einem starren rückwärtigen Dachteil, dem ein oder mehrere Dachteile vorgeordnet sind (vgl. Sp. 3, Z. 1 bis 3, Sp. 4, Z. 10 bis 16), bleibt offen, welche Position die Abdeckung bzw. Hutablage bei geöffnetem Fahrzeugdach einnimmt.

Die Einsprechende meint, dass der mit dem streitpatentgemäßen Problem konfrontierte und von der vorgenannten Alternative der EP 1 136 295 A2 ausgehende Fachmann in der EP 0 835 780 A1 ein Fahrzeugdach beschrieben findet, bei dem mehrere starre Dachteile platzsparend so abgelegt werden, dass ein mittleres Dachteil über einem vordersten Dachteil und unter einem hinteren Dachteil paketartig zur Ablage kommt. Wenn der Fachmann diese Konstruktion als Hartschalendach bei dem Fahrzeugdach nach der EP 1 136 295 A2 vorsehe, blieben ihm lediglich zwei Möglichkeiten zum Verschwenken der Hutablage beim Öffnen des Daches: nach unten oder nach oben. Das Verschwenken der Hutablage nach oben in eine Stellung parallel zur Heckscheibe sei daher nur eine von zwei Varianten, aus denen er eine auswählen müsse. Bei dieser Gestaltung des Daches käme die Hutablage dann zwischen dem rückwärtigen und dem mittleren, vor ihm gelegenen Dachteil zu liegen.

Dieser Auffassung folgt der Senat nicht. Der EP 1 136 295 A2 ist keinerlei Hinweis zu entnehmen, ob die Abdeckung 21 beim Verbringen in den Stauraum 4 gegenüber dem Spannbügel 3 verschwenkt wird oder nicht. Die Figurenfolge 3 bis 5 zeigt lediglich die Ausgangs- und die Endlage der Abdeckung. Auch in der Beschreibung ist dazu nichts angegeben. Die Abdeckung ist jedenfalls an unterster Stelle des Ablagepakets abgelegt. Aus EP 0 835 780 A1 ist keine Hutablage bekannt. Wenn die bei diesem Fahrzeug vorgesehene Harddachkonstruktion bei dem aus der EP 1 136 295 A2 bekannten Dach zur Anwendung kommen soll, wird der Fachmann bei der ihm aus der EP 1 136 295 A2 bekannten Lösung bleiben und die Abdeckung in unterster Lage ablegen. Eine andere Ablagemöglichkeit ist nämlich auch gar nicht möglich. Bei der in der EP 0 835 780 A1 dargestellten Ausführungsform wird nämlich die Heckscheibe 33 beim Öffnen des Daches zunächst gegen und unter ein rückwärtiges Dachteilstück 4 verlagert und zuunterst im Stauraum abgelegt. Anschließend werden die weiteren Dachteile zusammengefaltet und abgelegt (vgl. Figurenfolge 2 bis 7). Weil eine Hutablage bei geschlossenem Fahrzeugdach unterhalb der Heckscheibe 33 angeordnet sein muss, müsste diese die Bewegung der Heckscheibe 33 nachvollziehen und käme so unterhalb der Heckscheibe an die unterste Stelle der gestapelten Dachteile zu liegen. Diese Lage bzw. Lösung bietet zwar den Vorteil, dass die Dachteile weitgehend im Verdeckkasten 6 untergebracht werden können, jedoch stimmt diese Lage nicht mit der im Patentanspruch 1 beanspruchten Lage der Hutablage und damit nicht mit dem Patentgegenstand überein.

Würde, wie die Einsprechende weiter geltend macht, bei der Dachkonstruktion nach der EP 0 835 780 A1 eine fest in das rückwärtige Dachteilstück 4 integrierte Scheibe und mit ihr eine Hutablage vorgesehen sein, könnte diese Kombination nicht mehr im Verdeckkasten abgelegt werden. Das rückwärtige Dachteilstück 4 ist nämlich so gestaltet, dass die Oberseite dieses Teilstücks bei der Ablage die Verdeckkastenöffnung verschließt (vgl. Sp. 1, Z. 57 bis Sp. 2, Z. 1). Die Heckscheibe wäre dann zusammen mit der Hutablage im Kofferraum hinter den vorderen, im Verdeckkasten abgelegten Dachteilen angeordnet (vgl. Lage des rückwärtigen

tigen starren Dachabschlusses in Fig. 7). Somit wäre weder eine platzsparende Anordnung noch eine Anordnung der Abdeckung zwischen dem rückwärtigen Dachteil und dem bei geschlossenem Dach in Fahrtrichtung vor diesem gehaltenen Dachteil gegeben, wie streitpatentgemäß gefordert. Jedenfalls führt auch eine solche Zusammenschau der EP 1 136 295 A2 mit der EP 0 835 780 A1 nicht zu einem Gegenstand gemäß Patentanspruch 1.

Die weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften vermögen auch nicht - weder allein noch in Zusammenschau mit anderen - den Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 nahezulegen. Die EP 0 949 105 A1 sowie die entsprechende DE 699 03 212 T2 zeigen eine Abdeckung 3, die an einem Kofferraumdeckel 11 angelenkt ist. Ihre Bewegung erfolgt unabhängig von der eines Daches (vgl. Figuren). Eine Hutablage 14 ist fest mit einem Dachteil 13 verbunden (vgl. Fig. 5 und 7) und kann nicht platzsparend in eine Parallelstellung zur Heckscheibe verschwenkt werden. Die noch genannten Druckschriften US 6,092,335 A und DE 195 16 876 C1 betreffen Deckelteile der Karosserie, die in einem ersten Öffnungssinn eine Durchtrittsöffnung für das Ablegen oder Schließen des Dachs und in einem zweiten Öffnungssinn eine Durchtrittsöffnung für Gepäck freigeben. Diese Druckschriften wurden von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung auch nicht mehr aufgegriffen.

Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist demnach patentfähig und mit ihm sind es die Gegenstände der auf ihn zumindest mittelbar rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7.

Petzold

Bülskämper

Friehe-Wich

Dr. Höchst

WA