



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 344/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
19. März 2008

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 195 03 250

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 19. März 2008 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Bülskämper als Vorsitzenden sowie des Richters Dipl.-Ing. Bork, der Richterin Friehe und des Richters Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

G r ü n d e

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 2. Februar 1995 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

„Niveauregelvorrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen“

erteilt. Gegen das Patent richtet sich der Einspruch der C... AG. Die Einsprechende meint, die streitpatentgemäße Niveauregelvorrichtung sei nicht mehr neu, zumindest aber für einen Durchschnittsfachmann nahegelegt. Den im Verfahren befindlichen Stand der Technik dokumentieren unter anderem die DE 39 19 040 A1 und die DE 38 20 124 A1.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent aufrechtzuerhalten.

Sie tritt dem Vorbringen der Einsprechenden entgegen. Der Patentgegenstand ist nach ihrer Meinung neu und durch den in Betracht gezogenen Stand der Technik nicht nahegelegt.

Der Patentanspruch 1 des Streitpatents lautet:

1. Niveauregelvorrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen mit einem elektronischen Steuergerät, durch das Aktuatoren zur selbsttätigen Einstellung einer Fahrzeugaufbauhöhe ansteuerbar sind und an das ein für Kraftfahrzeuge allgemein verwendetes Diagnosegerät anschließbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass im Steuergerät (SG) Mittel zur Erfassung eines Transportmodus vorgesehen sind, zur Erfassung des Transportmodus das Diagnosegerät (DG) an das Steuergerät (SG) angeschlossen wird, durch das dem Steuergerät (SG) der Transportmodus übermittelbar ist, und bei Vorliegen des Transportmodus durch Ansteuerung der Aktuatoren (A) die Fahrzeugaufbauhöhe über eine vorgegebene Normalposition (h_{norm}) hinaus in eine Transportposition (h_{trans}) einstellbar ist.

Der Patentanspruch 2 des Streitpatents ist dem vorstehenden Patentanspruch 1 nachgeordnet.

II.

Der Einspruch ist zulässig. Er hat auch in der Sache Erfolg.

Die Patentansprüche 1 und 2 sind unbestritten zulässig, sie ergeben sich ohne Weiteres aus den ursprünglichen Anmeldungsunterlagen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist neu. Keine Entgegenhaltung offenbart sämtliche patentgemäßen Merkmale, insbesondere ist ein „Transportmodus“ im Sinne des Streitpatents für eine Niveauregelvorrichtung in keiner Schrift beschrieben. Dies macht auch die Einsprechende nicht geltend.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der erteilten Fassung ergab sich für einen Durchschnittsfachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik. Als Durchschnittsfachmann legt der Senat einen Maschinenbauingenieur zugrunde, der bei einem Fahrzeughersteller oder -zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von Fahrwerken befasst ist und über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt. Dieser Fachmann hat nicht nur einschlägige fahrzeugtechnische Kenntnisse sowie anwendungstechnisch notwendiges Fachwissen über die verwendeten Hydraulik- bzw. Pneumatik-Bauteile. Er verfügt insbesondere über zwingend notwendige Kenntnis der Steuerungs- und Regelungstechnik niveaugeregelter Fahrwerke, um gattungsgemäße Niveauregelvorrichtungen entwickeln zu können.

In der Streitpatentschrift ist auf S. 2 Abs. [0002] zutreffend ausgeführt, dass eine gattungsgemäße Niveauregelvorrichtung für Radaufhängungen von Kraftfahrzeugen mit einem elektronischen Steuergerät aus der DE 39 19 040 A1 bekannt ist. Das nach dieser Druckschrift vorgesehene elektronische Steuergerät 10 steuert zur selbständigen Einstellung einer Fahrzeugaufbauhöhe Aktuatoren in Form einer Ansteuereinrichtung 11 bzw. einer Einstelleinrichtung 5 an, vgl. insb. Fig. 3 i. V. m. Sp. 3 Z. 4 bis Z. 19. An das Steuergerät 10 ist ein für Kraftfahrzeuge allgemein verwendetes Diagnosegerät 15/16 (bspw. vom Typ KTS 301 der Fa. Bosch) anschließbar, vgl. insb. Fig. 3 i. V. m. Sp. 3 Z. 20 bis 24. In dem Steuergerät 10 sind außerdem Mittel zur Erfassung eines „Diagnosemodus“ vorgesehen, vgl. insb. Anspruch 1. Aus dem Anspruch 1 geht auch hervor, das Diagnosegerät 15/16 zur Erfassung bzw. zum Aufrufen des Diagnosemodus an das Steuergerät 10 anzu-

schließen und dem Steuergerät 10 anschließend den Diagnosemodus zu übermitteln, vgl. auch Sp. 3 Z. 53 bis 58. In dem Diagnosemodus ist eine Normalposition der Fahrzeugaufbauhöhe einstellbar durch separate Ansteuerung der Aktuatoren, vgl. Anspruch 1 insb. fünfter Schritt.

Ein „Transportmodus“, in dem die Fahrzeugaufbauhöhe in eine über der Normalposition liegende Höhe angehoben wird, ist aus dieser Druckschrift nicht bekannt. Darin unterscheidet sich die streitpatentgemäße Niveauregelvorrichtung von der vorbekannten.

Dem eingangs definierten Durchschnittsfachmann ist aus seiner Praxis unbestritten geläufig, sowohl konventionell gefederte als auch hydropneumatisch geregelte Fahrwerke in eine Transportposition bezüglich der Fahrzeugaufbauhöhe einzustellen, die weit über der Normalposition der Fahrzeugaufbauhöhe liegt. Hierdurch werden Beschädigungen am Fahrzeug vermieden, die beim Durchschlagen während eines Transports auftreten können, vgl. insoweit S. 2 Abs. [0005] der Streitpatentschrift. Da der Durchschnittsfachmann ständig um Verbesserung des Standes der Technik bemüht ist, kann ihm nicht verborgen bleiben, wie aufwendig es beispielsweise in der Fahrzeugproduktion ist, die Aufbauhöhe eines Fahrzeuges mit vollständig einstellbarer Niveauregelvorrichtung durch Blockierscheiben mechanisch in eine Transportposition einzurichten. Deshalb wird er sich im einschlägigen Stand der Technik nach geeigneten Lösungen zur Verringerung des hohen manuellen und zeitlichen Aufwandes für das Blockieren der Radaufhängung per Hand umsehen.

Dabei kann er die DE 38 20 124 A1 nicht übersehen, denn diese Druckschrift offenbart eine Niveauregelvorrichtung für Fahrzeuge, die neben der Normalposition im Fahrbetrieb eine darüber liegenden Parkposition bei abgestelltem Fahrzeug ansteuern kann, vgl. insb. Anspruch 1. Insbesondere ist damit offenbart, bedarfsweise eine zweite Zielhöhe vorzusehen, die über der normalen Fahrzeugaufbauhöhe liegt, vgl. insb. S. 3 Z. 3/4.

Mit diesem Wissen ist es für den Durchschnittsfachmann nächstliegend, anstelle der mechanischen Einrichtung einer Transportposition des Fahrzeugfahrwerks eine dafür geeignete Zielhöhe (Transportmodus) in der Software einer Niveauregelvorrichtung vorzusehen. Das Aufrufen dieses Transportmodus mittels eines Diagnosegerätes bietet sich dabei als Schritt in der Fahrzeugproduktion an, wenn das Einjustieren eines niveaugeregelten Fahrwerks zuvor ohnehin mittels des Diagnosegerätes erfolgt ist und der Transportmodus kein Fahrwerksmodus ist, der dem Endbenutzer zur Verfügung gestellt werden soll. Insoweit erschöpft sich die Tätigkeit des Durchschnittsfachmannes im vorliegenden Fall in der Übertragung einer bekannten zweiten, über der Normalhöhe liegenden Zielhöhe auf das Steuergerät einer vorbekannten Niveauregelanlage. Einen erfinderischen Anteil, der über die von dem Durchschnittsfachmann zu erwartende Arbeitsleistung hinausgeht, vermag der Senat in dieser Tätigkeit nicht zu erkennen.

Mithin ist der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nicht patentfähig.

Sein Schicksal teilt der darauf zurückbezogene Patentanspruch 2.

Bülskämper

Bork

Friehe

Dr. Höchst

Ko