



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 305/05

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 199 56 882

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 22. April 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie des Richters Dipl.-Ing. Bork, der Richterin Friehe und des Richters Dipl.-Ing. Reinhardt

beschlossen:

Das Patent wird aufrechterhalten.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 26. November 1999 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

„Verstellbare Klappe in der Verkleidung eines Fahrzeugs“

erteilt. Gegen das Patent hat die O... GmbH als Rechtsvorgängerin der W... AG Einspruch erhoben. Die Einsprechende beruft sich auf die veröffentlichten Druckschriften DE 195 38 738 C1 und DE 42 32 147 C1. Sie meint, durch die darin beschriebenen Abdeckklappen käme ein Durchschnittsfachmann ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent aufrecht zu erhalten.

Sie tritt dem Einspruchsvorbringen in allen Punkten entgegen. Nach ihrer Meinung ist die patentierte Klappe neu und durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

Für die Beurteilung der Patentfähigkeit im Erteilungsverfahren sind noch die DE 36 23 468 C2, DE 195 18 071 A1 und DE 196 50 402 A1 in Betracht gezogen worden.

Der Patentanspruch 1 des Streitpatents lautet:

1. Verstellbare Klappe in der Verkleidung eines Fahrzeugs, insbesondere Abdeckklappe zum Abdecken der Verdeckkinematik eines zwischen Verdeckstellung und Ablagestellung verstellbaren Fahrzeugverdecks, wobei die Klappe (1) mittels einer Klappenkinematik (2) zwischen einer Schließstellung, in der die Klappe (1) in der Ebene der Fahrzeugverkleidung liegt, und einer Freigabestellung verstellbar ist, und wobei im Seitenbereich der Klappe (1) eine fahrzeugfeste Kulissenbahn (3) für die passive Führung eines ersten, die Klappe (1) mit dem Fahrzeug verbindenden Führungshebels (4) vorgesehen ist und im gegenüberliegenden Seitenbereich der Klappe ein zweiter, aktiv geführter Führungshebel (5) angeordnet ist, welcher von einem motorisch angetriebenen Stellglied (6) beaufschlagt wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Sperrhebel (23) zwischen den beiden Führungshebeln (4 und 5) in

Schließstellung der Klappe (1) an dem aktiv geführten Führungshebel (5) abgestützt ist und die Bewegung des passiv geführten Führungshebels (4) blockiert.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 14 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

II.

Der Einspruch ist zulässig; in der Sache hat er jedoch keinen Erfolg.

Als Durchschnittsfachmann legt der Senat einen Maschinenbauingenieur zugrunde, der bei einem Fahrzeughersteller oder –zulieferer seit mehreren Jahren mit der Konstruktion von beweglichen Fahrzeugdächern und deren Adaption in Fahrzeugaufbauten beschäftigt ist und über entsprechende Berufserfahrung verfügt.

Die unbestritten gewerblich anwendbare, verstellbare Klappe in der Verkleidung eines Fahrzeuges gemäß Patentanspruch 1 ist neu, denn einen Sperrhebel zwischen zwei Führungshebeln, der in Schließstellung der Klappe an einem aktiv geführten Führungshebel abgestützt ist und dabei die Bewegung eines passiv geführten Führungshebels blockiert, zeigt der druckschriftliche Stand der Technik nicht.

Eine verstellbare Abdeckklappe 20 für eine oberhalb von seitlichen Verdecklenkern 9, 10 befindliche Durchlassöffnung 17 in der Bordwand eines Cabriolet-Fahrzeuges ist gemäß DE 195 38 738 C1 schwenkbar an einem geführten Schlitten 27 befestigt, vgl. insb. die Figuren 7 und 4. Der Schlitten 27 ist beweglich in der Schlittenführungsschiene 25 eines Trägerteils 24 angeordnet. Er wird durch einen Bowdenzug 57 in eine Freigabestellung D (geöffnete Abdeckklappe) und durch eine Zugfeder 82 in eine Abdeckstellung C (geschlossene Abdeckklappe) bewegt,

vgl. insb. Sp. 6 Z. 21 bis 38 sowie Sp. 7 Z. 33 bis 36. Demnach stellt dieser Schlitten 27 einen aktiv geführten Führungshebel für die Klappe 20 im Sinne des Streitpatents dar. Die Freigabe- und die Abdeckstellung sind Endstellungen der Schlittenbewegung, in denen der Schlitten 27 durch Verriegelungen 65 bzw. 75 gegenüber der Schlittenführungsschiene 25 gesichert ist, vgl. insb. die Figuren 4, 11 und 12. In Schließstellung der Klappe wirkt lediglich die Verriegelung 65, vgl. insb. Sp. 6 Z. 59 bis 62. Eine Übertragung der Klappenschließstellung auf einen weiteren Führungshebel, für die erfindungsgemäß ein Sperrhebel vorgesehen ist, findet nicht statt, denn ein anderer Führungshebel als der Schlitten 27 ist in der Verstellvorrichtung der bekannten Abdeckklappe 20 nicht vorhanden.

Eine Abdeckung 1 für eine Durchtrittsöffnung 2 an einem Kraftfahrzeug ist auch aus der DE 42 32 147 C1 bekannt, vgl. insb. Sp. 1 Abs. 1. Diese Abdeckung 1 kommt ohne eigenen Verstellantrieb aus, denn sie wird durch ein Gestängeelement 15 des faltverdeckes mitbewegt, vgl. insb. Sp. 1 Abs. 5 sowie Z. 46 bis 57. Eine Druckfeder 17 bewirkt, dass die Abdeckung 1 in Richtung auf das Gestängeelement 15 vorbelastet ist und an diesem anliegt, vgl. insb. Sp. 3 Z. 32 bis 35. Die Abdeckung ist durch Zapfen oder Rollen 4, 4', 4'', 4''' beidseitig in einfachen Führungsbahnen 5, 5', 5'', 5''' geführt, vgl. insb. Sp. 2 Z. 28 bis 40 i. V. m. Fig. 1. Abgesehen von einem Anschlag (Anspruch 9) ist eine Blockierung der Abdeckung 1 durch einen Sperrhebel in irgendeiner Klappenstellung in der gesamten Druckschrift nicht offenbart. Gegenteiliges hat auch die Einsprechende nicht vorgetragen.

Bei der Betätigungsvorrichtung für ein Verdeck und einen Verdeckkastendeckel 3 gemäß der DE 195 18 071 A1 wird die Schließstellung des Verdeckkastendeckels 3 durch einen separaten mittigen Verschluss 80 blockiert, vgl. insb. Sp. 6 Z. 54 bis 61 i. V. m. den Figuren 14, 15 und 16. Der Verschluss 80 wird von einer eigens dafür vorgesehenen Motor-/Getriebeeinheit 85 betätigt, die von seitlichen Betätigungsvorrichtungen für das Verdeck und den Verdeckkastendeckel unabhängig ist. Er wird von Mikroschaltern aktiviert, welche die Deckelbewegung sen-

sieren, vgl. insb. Sp. 7 Z. 7 bis 18. Eine mechanische Bewegungsübertragung von den Betätigungsvorrichtungen des Verdecks oder des Verdeckkastendeckels auf einen anderen Führungshebel, etwa durch einen Sperrhebel wie beim Streitgegenstand, ist nicht offenbart.

Der Verdeckkastendeckel 7 für ein Kraftfahrzeug gemäß der DE 196 50 402 A1 wird mithilfe einer jeweils im linken und rechten Seitenbereich angeordneten Scharniereinheit 9 zwischen einer geöffneten und einer geschlossenen Position verstellt. Zur Blockierung des Verdeckkastendeckels 7 in der Schließstellung dienen Verriegelungsvorrichtungen 19, 19', die ebenso wie die Scharniereinheiten 9 von einer zentralen Antriebsvorrichtung 18 mittels Bowdenzügen 28, 29, 28', 29' betätigbar sind, vgl. insb. Sp. 3 Z. 49 bis 54 sowie Sp. 4 Z. 5 bis 18 i. V. m. Fig. 3. Deshalb ist im Unterschied zum Streitgegenstand hier ein passiver, lediglich vom Deckel mitgeführter Hebel nicht vorhanden.

Gleiches gilt auch bei der Verdecköffnung für das Hardtop-Verdeck eines Kraftfahrzeuges gemäß der DE 36 23 468 C2, die durch eine in beidseitigen Führungsschienen 20 heb- und verschiebbare Gleittür 14 verschließbar ist, vgl. insb. Fig. 1. Die seitlichen Gleiteinheiten 22 der Gleittür 14 werden angetrieben durch einen Linearantrieb, bestehend aus einem gemeinsamen Elektromotor 111 und einem Kabel 112a, vgl. insb. Sp. 9 Z. 33 bis 50 i. V. m. Fig. 13. Durch den Linearantrieb werden beide Gleiteinheiten 22 zentral betätigt, womit eine Blockierung der Gleiteinheiten 22 in der Klappenschließstellung einhergeht. Bei diesem Klappenantrieb ist weder ein passiver Führungshebel noch ein Sperrhebel im streitpatentgemäßen Sinne funktionsnotwendig und deshalb in der Druckschrift auch nicht offenbart.

Die streitpatentgemäße Klappe ist durch den am Anmeldetag bekannten Stand der Technik nicht nahegelegt.

Die vorangegangene Neuheitsprüfung hat ergeben, dass das kennzeichnende Merkmal der streitpatentgemäßen Klappe im einschlägigen Stand der Technik

nicht bekannt war. Folglich kann dieses Merkmal sich auch nicht bei einer Zusammenschau bekannter Klappen einstellen.

Zu ihrer gegenteiligen Auffassung gelangt die Einsprechende lediglich unter der Voraussetzung, dass die bei der Klappe gemäß der DE 195 38 738 C1 vorgesehene einzige Führungsschiene 25 mitsamt dem darin geführten, einzigen Führungshebel/Schlitten 27 in zwei unabhängige, voneinander beabstandete Führungsvorrichtungen abgeändert würde, wobei nur eine Führungsvorrichtung aktiv angetrieben wäre. Diese Argumentation ist offensichtlich vom Wissen um das Streitpatent geprägt und kann den Senat nicht überzeugen. Denn für diese Abänderung ist weder ein objektiver Anlass erkennbar noch wurde ein solcher von der Einsprechenden angegeben. Abgesehen davon zeigt der vorstehend erläuterte Stand der Technik verschiedene Klappen mit mehr als einem Führungshebel, die allesamt ohne eine mit dem erfindungsgemäßen Sperrhebel vergleichbare Verriegelung/Blockierung ihrer Führungsvorrichtungen in der Klappenschließstellung auskommen. Insoweit führt ein im Tätigkeitsfeld des Durchschnittsfachmannes liegendes Aufgreifen einer dieser bekannten Lösungen sicher vom Erfindungsgegenstand weg.

Vor diesem Hintergrund hat der Patentanspruch 1 Bestand und mit ihm die rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 14.

Die Entscheidung konnte im schriftlichen Verfahren ergehen. Denn die Einsprechende hat mit Schriftsatz vom 2. April 2009 mitgeteilt, dass sie an der anberaumten mündlichen Verhandlung nicht teilnehmen werde, was als Rücknahme ihres zuvor gestellten Hilfsantrags auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung

auszulegen war. Auf den Hilfsantrag der Patentinhaberin war die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht erforderlich, weil ihrem Hauptantrag entsprechend das Patent aufrechterhalten wurde.

Pontzen

Bork

Friehe

Reinhardt

Ko