



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 374/04

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 101 59 278

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 1. April 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen, der Richterin Friehe sowie der Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

Gründe

I.

Gegen das am 4. Dezember 2001 angemeldete und am 18. März 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Zwischen einer Schließposition und einer geöffneten Ablageposition verstellbares Fahrzeugdach"

ist Einspruch eingelegt worden.

Die Einsprechende vertritt die Auffassung, dass verstellbare Fahrzeugdächer mit den Merkmalen der erteilten Patentansprüche nicht mehr neu seien oder für einen Fachmann aus dem Stand der Technik nahegelegt seien. Zur Stütze ihres Vorbringens verweist sie u. a. auf die bereits in der Streitpatentschrift genannte Druckschrift DE 296 11 683 U1 und die DE 197 47 703 A1, die sie in Zusammenhang mit dem erteilten Patentanspruch 3 nennt.

Die Patentinhaberin verteidigt das Patent in beschränktem Umfang, indem sie mit Hauptanspruch Schutz für ein Fahrzeugdach begehrt, das im Wesentlichen durch eine Zusammenfassung der Merkmale nach den erteilten Patentansprüchen 1

und 3 definiert ist. Sie macht geltend, dass das beanspruchte Fahrzeugdach sowohl neu sei als auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

Zwischen einer Schließposition und einer geöffneten Ablageposition verstellbares Fahrzeugdach für ein Cabriolet-Fahrzeug, wobei ein Dachteil (Seitenholm 8, 9, 10) des Fahrzeugdaches (1) Träger eines Airbags (5, 6, 7) ist, dadurch gekennzeichnet, dass das den Airbag (5, 6) aufnehmende Dachteil ein Seitenholm (8, 9, 10) des verstellbaren Fahrzeugdaches (1) ist, der sich in Schließposition in Fahrzeuginnenrichtung parallel zu einer Seitenscheibe des Fahrzeugs erstreckt, und dass ein Airbag-Steuerungssystem (11) vorgesehen ist, über das der Airbag (5) zwischen einem Bereitschaftszustand und einem Außerbetriebzustand zu schalten ist, wobei der Airbag (5) in Schließposition des Fahrzeugdaches (1) in den Bereitschaftszustand und in der Ablageposition in den Außerbetriebzustand geschaltet ist.

Rückbezogen schließen sich hieran die Patentansprüche 2 und 3 an.

Die Patentinhaberin stellt sinngemäß den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht zu erhalten:

- Patentansprüche 1 bis 3, eingegangen mit Schriftsatz vom 28. Januar 2005 am 31. Januar 2005,
- Beschreibung und
- Zeichnung nach Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Zu dem beschränkt verteidigten Hauptanspruch hat sie nicht weiter vorgetragen.

Auf die Ladung zur mündlichen Verhandlung am 20. April 2009 haben Einsprechende und Patentinhaberin Entscheidung nach Aktenlage beantragt.

II.

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

Der Einspruch ist zulässig. In der Sache führt er zum Widerruf des Patents.

Das Streitpatent betrifft ein zwischen einer Schließposition und einer geöffneten Ablageposition verstellbares Fahrzeugdach für ein Cabriolet-Fahrzeug, wobei ein Dachteil Träger eines Airbags ist. Derartige Fahrzeugdächer sind entweder als Hardtop mit in sich starren Dachteilen oder als Softtop mit einem von einem Verdeckgestänge getragenen Bezugstoff ausgebildet. Dachunabhängig enthalten die Fahrzeuge Airbags, die sich im Falle eines Crashes in Richtung des Fahrzeuginnenraums vor als auch seitlich zu den Fahrzeuginsassen entfalten (vgl. Abs. 0002). Die Beschreibung des Streitpatents gibt an (vgl. Abs. 0005), dass die Fahrzeugsicherheit bei Cabriolet-Fahrzeugen unter Ausnutzung des vorhandenen Bauraums ohne Einschränkung des Fahrzeuginnenraums verbessert werden soll. Als Nachteil beim Stand der Technik sieht das Streitpatent das unmittelbare Anbringen eines Airbags an einem Verdeckbezugstoff (vgl. Abs. 0004).

Die Zulässigkeit des geltenden Patentbegehrens sowie die Neuheit des ohne Zweifel gewerblich anwendbaren Gegenstandes des geltenden Patentanspruchs 1 können dahinstehen, weil das beanspruchte Fahrzeugdach nicht auf einer erfindnerischen Tätigkeit beruht. Es ergibt sich - wie nachstehend ausgeführt - für einen Fachmann - hier ein Dipl.-Ing. der Fachrichtung Maschinenbau, der über mehrjährige Erfahrung in der Entwicklung und Konstruktion von Sicherheitseinrichtungen für Fahrzeugdächer besitzt - in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik.

Nach dem Verständnis des Fachmanns ist ein Airbag im Sinne des Streitpatents ein aufblähbares, sich in den Fahrzeuginnenraum entfaltendes Kissen o. dgl. (vgl. Abs. 0017). Der Airbag im engeren Sinne umfasst nicht einen Gasgenerator, der im Falle eines Crashes das Gas für die Kissenfüllung bereitstellt. Zu Schalten über das Steuerungssystem ist nicht der Airbag als solches, sondern der Gasgenerator, dessen Anordnung im Fahrzeug durch Patentanspruch 1 offen gelassen ist. Ein verstellbares Fahrzeugdach ist ein Fahrzeugdach, das den Fahrzeuginnenraum von oben gesehen vollständig freigeben kann. Sein Aufbau ist nicht festgelegt und umfasst sowohl sogenannte Softtop- als auch Hardtop-Fahrzeugdächer (vgl. Abs. 0002).

Aus der Druckschrift DE 296 11 683 U1 ist eine Airbagvorrichtung für ein Cabrio-Fahrzeug bekannt, bei dem im Faltdach 2 ein Gaskissen 1 angeordnet ist (vgl. S. 3, Z. 20, 21). Das Faltdach 2 kann zwischen einer Schließposition (vgl. Fig. 2) und einer geöffneten Ablageposition verstellt werden (vgl. Fig. 1). Das Gaskissen 1 kann sich in Nähe des Seitenrahmens des Faltdachs 2 in einem im Faltdach 2 eingenähten Gaskissenbehälter 10 befinden oder auch in einem Dichtungsprofil des Faltdaches 2 angeordnet sein (vgl. Fig. 2 und S. 4, 1. Abs.). Zum Füllen des Gaskissens 1 ist ein Gasgenerator 5 im Bereich der Armaturentafel vorgesehen. Vom Gasgenerator 5 führt ein Gasleitungsteil 3 entlang eines seitlichen Rahmenteils 9 des Frontscheibenrahmens zu einer Zapfenaufnahme 8 an einem oberen, horizontal verlaufenden Rahmenteil 12 des Frontscheibenrahmens. Das Gegenstück der Zapfenaufnahme 8 ist der hohle Zentrierzapfen 7, der mit einem

am Faltdach vorgesehenen Gasleitungsteil 4 verbunden ist, welches zum Gaskissen 1 führt. Beim Verriegeln des Faltdaches wird durch die jeweiligen Zentrierzapfen 7 und die zugeordneten Zapfenaufnahmen 8 eine gasdichte Übertrittsstelle zwischen dem Fahrzeugaufbau und dem Faltdach hergestellt (vgl. Fig. 2, S. 6).

Die Gaskissen 1 im faltverdeck 2 sind demnach in der Ablageposition des Fahrzeugdaches außer Betriebsbereitschaft, da die Verbindung der Gasleitung von den Gasgeneratoren zu den Gaskissen 1 unterbrochen ist. In Schließposition des Fahrzeugdaches müssen die Gaskissen betriebsbereit sein, da sie sonst nutzlos wären. Das setzt auch eine Betriebsbereitschaft der Gasgeneratoren 5 voraus. Um die Gasgeneratoren im Kollisionsfall zu aktivieren, ist ein Steuerungssystem unerlässlich vorhanden, auch wenn es in der Druckschrift nicht beschrieben ist. Ob das Steuerungssystem den Bereitschaftszustand der Gasgeneratoren in Abhängigkeit der Position des faltverdeckes schaltet oder nicht, geht aus der Druckschrift nicht unmittelbar hervor. Nach Überzeugung des Senats bleibt dem Fachmann jedoch gar keine Alternative als die, die Gasgeneratoren 5 während der Ablage des faltverdeckes zu deaktivieren, wenn Fahrzeuginsassen nicht durch frei ausgeblasene Gase in Mitleidenschaft gezogen werden sollen. Es mag zutreffen, dass die in den Beispielen des Streitpatents beschriebene Anordnung des oder der Gasgeneratoren gegenüber einer karosseriefesten Anordnung Vorteile bietet. Dies muss jedoch mangels Niederschlag im geltenden Patentanspruch 1 unberücksichtigt bleiben, zumal die Patentinhaberin eine Anordnung in der Karosserie nicht ausschließt (vgl. S. 4, mittleren Abs. des Schriftsatzes vom 28. Januar 2005).

Das situationsbedingte automatische Aktivieren und Deaktivieren des Bereitschaftszustandes eines Airbags ist übrigens gängiges Fachwissen. So ist in der Druckschrift DE 197 47 703 A1 ein Kraftfahrzeug mit einem Kopfairbag 3 in einem seitlichen Dachbereich 1 beschrieben (vgl. Fig. 4, Anspruch 1). Zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit (vgl. Sp. 1, Z. 66 ff.) wird vorgeschlagen, dass beim Ausschwenken eines Haltegriffs 4, der ebenfalls an dem seitlichen Dachbereich 1 vorgesehen ist, die Aktivierung des Kopfairbags unterbunden wird (vgl. Anspruch 1).

Dadurch soll eine Kollision zwischen dem Kopfairbag und einem Griffarm einer Person bei einer Aktivierung des Airbags verhindert werden (vgl. Sp. 2, Z. 16 bis 22). Das Schalten des Betriebszustandes des Kopfairbags erfolgt durch eine Airbagsteuerelektronik 40 (vgl. Sp. 5, Z. 13 bis 26, Fig. 4). Der Vorgang unterliegt einem Automatismus, von dem der Nutzer des Handgriffs nichts merkt. Er stellt keine gezielte Kontrolle des Airbags durch den Nutzer des Handgriffs dar, wie die Patentinhaberin zu bedenken gibt.

Schließlich liegt das Tragen des Airbags durch einen Seitenholm eines verstellbaren Fahrzeugdaches mit starren Dachteilen nahe, zumal schon aus DE 296 11 683 U1 das Anordnen eines Kopfairbags im seitlichen Dachbereich grundsätzlich bekannt ist. Dem Fachmann bleibt gar keine andere Möglichkeit, als die, den Kopfairbag bei einem Hartschalendach an den seitlichen Holmen anzubringen, wenn die gleichen Schutzwirkungen wie bei einem entsprechenden Faltdach erzielt werden sollen, ohne den Innenraum der Fahrgastzelle zu beeinträchtigen.

Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist demnach nicht patentfähig. Bei dieser Sachlage kann es dahinstehen, ob die Gegenstände der rückbezogenen Patentansprüche patentfähig sind. Da dem Antrag nur insgesamt stattgegeben werden kann, war das Patent zu widerrufen.

Pontzen

Friehe

Reinhardt

Dr. Höchst

Ko