



# BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 307/09

---

(Aktenzeichen)

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 103 22 208

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 1. April 2009 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Tödte sowie die Richter Dipl.-Ing. Frühauf, Schwarz und Dipl.-Ing. Schlenk

beschlossen:

Das Patent 103 22 208 wird widerrufen.

## **Gründe**

### **I.**

Gegen die am 10. März 2005 veröffentlichte Erteilung des deutschen Patents 103 22 208 (Streitpatent) mit der Bezeichnung "Personenkraftwagen mit einer im Innenraum angeordneten Befestigungseinrichtung für mitzuführendes Ladegut" ist Einspruch erhoben worden. Der Einspruch ist mit Gründen versehen und auf die Behauptung gestützt, dass der Gegenstand des Streitpatents nicht patentfähig sei.

Die Einsprechende beruft sich auf den Stand der Technik nach den Druckschriften

DE 100 47 542 A1 (kurz: E1),

DE 1 895 469 U (E2) und

EP 1 097 846 A1 (E3).

Sie macht geltend, der Gegenstand des Streitpatents weise gegenüber dem aus E1 Bekannten nicht die erforderliche Neuheit auf, gegenüber dem Stand der Technik nach E1 und E2 beruhe er zumindest nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Streitpatent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

das Streitpatent im erteilten Umfang aufrecht zu erhalten.

In einer Zwischenverfügung vom 16. Februar 2009 hat der erkennende Senat den Beteiligten mitgeteilt, dass nach vorläufiger Einschätzung des Sachverhalts durch den Berichterstatter der Einspruch begründet sein könnte und nach Ablauf einer Erwiderungsfrist auf die Verfügung von 4 Wochen mit einer Entscheidung nach Aktenlage gerechnet werden müsse.

Der erteilte Patentanspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Personenkraftwagen mit einer im Innenraum angeordneten Befestigungseinrichtung für mitzuführendes Ladegut und mit einem Innenverkleidungsteil, wobei die Befestigungseinrichtung zumindest ein mit dem Personenkraftwagen verbundenes Halteelement aufweist, das als in Fahrzeuginnenraumverlaufende Relling ausgebildet ist und an dem zumindest ein Ladegut - Sicherungsmittel festlegbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Innenverkleidungsteil (7) eine längliche Ausnehmung (6) aufweist, dass das Halteelement (5) innerhalb der Ausnehmung (7) angeordnet ist, jedoch das Innenverkleidungsteil (7) in Richtung zum Innenraum (2) überragt, und dass das Halteelement (5) durch das Innenverkleidungsteil (7) hindurch am Rohbau (8) des Personenkraftwagens (1) befestigt ist."

Zum Wortlaut der dem Anspruch 1 nachgeordneten Ansprüche 2 bis 6, deren Merkmale weitere Ausgestaltungen des Gegenstandes nach dem Hauptanspruch beinhalten, wird auf die Streitpatentschrift (DE 103 22 208 B3) verwiesen.

Als der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe ist in der Streitpatentschrift (StrPS) angegeben, einen gattungsbildenden Personenkraftwagen anzugeben, dessen Befestigungseinrichtung hinsichtlich Kundennutzens optimiert ist (Absatz [0003]).

## II.

Der Senat ist für die Entscheidung im vorliegenden Einspruchsverfahren auch nach der - mit Wirkung vom 1. Juli 2006 erfolgten - Aufhebung der Übergangsvorschriften des § 147 Abs. 3 PatG noch auf Grund des Grundsatzes der "perpetuatio fori" gemäß § 261 Abs. 3 Nr. 2 ZPO analog i. V. m. § 99 Abs. 1 PatG analog zuständig (vgl. BGH, Beschluss vom 9. Dezember 2008 - Az.: X ZB 6/08).

## III.

Der zulässige, insbesondere frist- und formgerecht erhobene Einspruch ist begründet.

Der Gegenstand des angefochtenen Patents stellt keine patentfähige Erfindung i. S. d. §§ 1 bis 5 PatG dar.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 mag neu sein, er beruht jedoch nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Als hier zuständiger Fachmann ist ein Maschinenbautechniker anzusehen, der mehrjährige praktische Erfahrung mit der Ausgestaltung von Personenkraftfahrzeugen für den Transport von Ladegut besitzt.

Aus der Druckschrift DE 100 47 542 A1 (E1) ist ein Personenkraftwagen mit einer im Innenraum angeordneten Befestigungseinrichtung (5, 6, 7, 12) für mitzuführendes Ladegut sowie mit einer Innenverkleidung (4) bekannt (Figur 4). Die Befestigungseinrichtung umfasst mit dem Personenkraftwagen (PKW) verbundene Halte- teile (Funktionsspuren 5, 6, 7), die insofern als Relings aufgefasst werden können, als sie Haltestangen bilden, die fest mit der Rohbaukarosserie mittels entsprechender Stützabschnitte (11) verbunden und somit dort abgestützt sind, ferner aus geradlinigen Profilschienen gebildet sind, in denen Rasterreihen für Befestigungs- elemente (Sp. 3 Z. 40 - 43, 58 - 63), z. B. Lochreihen, vorgesehen oder an denen stufenlos verschiebbare Befestigungselemente klemmend festgelegt werden können (Sp. 4 Z. 7 - 11 und 15 - 19). Zumindest zum Teil verlaufen die Haltestangen (5, 6, 7) auch in Längsrichtung (Figuren 4, 19 und 20). Wie am Beispiel der Figur 4 gezeigt, lassen sich an diesen Haltestangen Ladegut-Sicherungsmittel (z. B. Halte- ösen 12) festlegen. Damit sind aus der Druckschrift E1 sämtliche Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 bekannt.

Die Druckschrift E1 vermittelt dem fachkundigen Leser aber auch die allgemeine Lehre, die Befestigungsstangen bzw. Funktionsspuren teilweise oder vollständig in den Seitenverkleidungen räumlich zu integrieren, was nach Spalte 1 Zeilen 45 bis 50 bedeuten soll, dass die Funktionsspuren zumindest teilweise in die Seitenver- kleidungen eingelassen sind, wodurch sie weitgehend (flächen)bündig mit den Seitenverkleidungen abschließen. Die Formulierung "Einlassen der länglichen Funktionsspuren bzw. Halteelemente in die Seitenverkleidung" vermittelt dem Fachmann eine längliche Ausnehmung in der Seitenverkleidung sowie die Anord- nung des Halteelements in dieser Ausnehmung. Weil das Halteelement am Roh- bau des Personenkraftwagens befestigt ist (Figur 2), muss es dann zwangsläufig auch durch das Innenverkleidungsteil hindurchragen, wie sich durch Zusammen-

schau der Figuren 1 und 2 ohne weiteres ergibt. Somit verbleibt beim Gegenstand des Anspruchs 1 nach Streitpatent lediglich als Unterschied, dass das Halteelement das Innenverkleidungsteil in Richtung zum Innenraum hin überragt.

Dieses Unterschiedsmerkmal kann jedoch eine erfinderische Tätigkeit bei der Lehre des Anspruchs 1 nicht stützen. Denn ob die Haltestangen über die Innenverkleidungsfläche in Richtung Innenraum vorstehen sollen oder nicht, entscheidet der Fachmann im Rahmen fachnotorischer Abwägungen der Vor- und Nachteile der jeweiligen baulichen Alternativen, die im vorliegenden Fall einfach überschaubar sind. So ist die bündige Anordnung der Halteschienen aus E1 bekannt und z. B. mit dem Vorteil verbunden, dass allenfalls Halteösen oder verschiebliche Haltemittel in den Laderaum ragen und damit das Ladevolumen nicht wesentlich mindern, während zugleich die Haltemittel für deren Handhabung gut zugänglich sind. Eine unter die Oberfläche der Verkleidung abgesenkte Haltestange kann demgegenüber u. U. die Handhabung der beweglichen Befestigungsmittel (z. B. Haken, Ösen, Klemmkörper) erschweren. Das Vorstehen der Relling vor die dem Innenraum zugewandte Oberfläche der Verkleidung - wie gemäß Streitpatent - kann offensichtlich für die Handhabung der Befestigungsmittel förderlich sein, jedoch auch das verfügbare Ladevolumen einschränken. Dafür, dass derartige Abwägungen den Bereich der fachlichen Routine des Fachmannes überschreiten und mithin erfinderische Tätigkeit begründen, konnte der Senat im vorliegenden Fall keine Anhaltspunkte finden.

Da der Patentanspruch 1 danach mangels erfinderischen Gegenstandes nicht rechtsbeständig ist, können auch die auf ihn rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 6 nicht Bestand haben.

Dass in den Patentansprüchen 2 bis 6 noch Merkmale von Patent begründender Bedeutung enthalten wären, hat die Patentinhaberin im Übrigen nicht geltend gemacht und ist für den Senat auch nicht ersichtlich.

Tödte

Frühauf

Schwarz

Schlenk

Hu