



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 14/20

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2014 004 591.9

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der Sitzung vom 27. September 2022 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.- Ing. Univ. Hubert sowie der Richterin Kriener und der Richter Dipl.-Phys. Univ. Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Sexlinger

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 7. Februar 2020 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

einzigem Patentanspruch, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2022;

Beschreibungsseiten 1 bis 15 in der ursprünglichen, am 26. März 2014 eingereichten Fassung;

Zeichnungen Figuren 1 bis 8 in der ursprünglichen, am 26. März 2014 eingereichten Fassung, sowie Figur 9, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2022.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 26. März 2014 beim Deutschen Patent- und Markenamt unter Inanspruchnahme der Priorität der japanischen Anmeldung 2013-076873 vom 2. April 2013 eingegangenen und dort unter dem Aktenzeichen 10 2014 004 591.9 geführten Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Fahrzeugfrontstruktur“.

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens nahm die Prüfungsstelle für die Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts mit einem am 16. Mai 2019 erstellten Prüfungsbescheid zu den ursprünglich eingereichten Patentansprüchen 1 bis 5 Stellung. Im Besonderen legte sie in dem Prüfungsbescheid dar, dass die in dem

ursprünglichen Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur gegenüber dem Inhalt der Druckschriften

D1: JP 2008 – 247 346 A und

D2: JP H10 – 45 034 A

nicht neu sei.

Hieraufhin reichte die Anmelderin mit Schriftsatz vom 19. September 2019 neue Patentansprüche 1 bis 3 ein, die dem weiteren Prüfungsverfahren zugrunde gelegt werden sollten.

In einem daraufhin erstellten weiteren Prüfungsbescheid vom 23. September 2019 führte die Prüfungsstelle für die Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts aus, dass auch mit diesen Patentansprüchen eine Patenterteilung nicht in Aussicht gestellt werden könne, da die Fahrzeugstruktur nach dem geltenden Patentanspruch 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen würde. Denn sie ergebe sich für einen Fachmann aus einer Kombination der Inhalte der Druckschriften D1 und D2 in naheliegender Weise.

Mit Schriftsatz vom 21. Januar 2020 widersprach die Anmelderin den Ausführungen der Prüfungsstelle. Nach ihrer Ansicht bestünden wesentliche Unterschiede zwischen den Entgegenhaltungen D1 und D2 und der vorliegenden Anmeldung. Darüber hinaus reichte sie mit gleichem Schriftsatz drei neue Patentansprüche ein, wobei der nunmehr geltende Patentanspruch 1 gegenüber der Fassung vom 23. September 2019 in einer Passage verändert wurde.

Daraufhin hat die Prüfungsstelle für Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamtes die Patentanmeldung mit Beschluss vom 7. Februar 2020, der am 11. Februar 2020 elektronisch signiert wurde, zurückgewiesen. In der zugehörigen

Beschlussbegründung führt die Prüfungsstelle aus, dass die in dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Inhalt der Druckschrift D1 ergebe. Der von der Patentanmelderin in dem geltenden Patentanspruch 1 vom 21. Januar 2020 gegenüber dem vormaligen Patentanspruch 1 vom 23. September 2019 in Klammern ergänzte Hinweis ändere den Gegenstand inhaltlich nicht.

Gegen diesen am 17. Februar 2020 zugestellten Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin, die am 16. März 2020 elektronisch beim Deutschen Patent- und Markenamt unter Beifügung eines neuen Patentanspruchs 1 eingegangen ist.

Mit einem ersten Zwischenbescheid vom 12. August 2022 führte der Senat die folgenden weiteren Druckschriften in das Verfahren ein:

D1a: computergenerierte englische Übersetzung der in japanischer Sprache abgefassten Druckschrift D1, vom Berichterstatter erstellt am 11. Januar 2022 mittels der Internetseite: Japan Platform for Patent Information: <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/>,

D2a: computergenerierte englische Übersetzung der in japanischer Sprache abgefassten Druckschrift D2, vom Berichterstatter erstellt am 11. Januar 2022 mittels der Internetseite: Japan Platform for Patent Information: <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/>,

D3: JP 2007 – 015 443 A und

D3a: computergenerierte englische Übersetzung der in japanischer Sprache abgefassten Druckschrift D3, vom Berichterstatter erstellt am 11. Januar 2022 mittels der Internetseite: Japan Platform for Patent Information: <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/>.

Hieraufhin reichte die Beschwerdeführerin mit Schriftsatz vom 18. August 2022 einen neuen Patentanspruch 1 ein. Darüber hinaus führt sie aus, dass nach ihrer Ansicht der Gegenstand dieses Patentanspruchs sich sowohl jeweils von dem Inhalt der Druckschriften D1 und D2 unterscheide, wie auch gegenüber diesen auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Mit einem zweiten Zwischenbescheid vom 14. September 2022 teilte der Senat mit, dass dieser in Betracht ziehe, der Beschwerde insoweit stattzugeben, als der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B62D vom 7. Februar 2020 aufgehoben und ein Patent auf der Grundlage des Antrages vom 18. August 2022 erteilt werde. Die geltenden Unterlagen wiesen jedoch noch Mängel auf, die es zu beseitigen gelte.

Mit Schriftsatz vom 15. September 2022 reichte die Beschwerdeführerin hierauf einen diesbezüglich überarbeiteten neuen einzigen Patentanspruch sowie eine diesbezüglich überarbeitete Figur 9 ein.

Der Beschwerdeführer beantragt insofern zuletzt sinngemäß,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 7. Februar 2020 aufzuheben und das Patent auf Basis folgender Unterlagen zu erteilen:

einzigem Patentanspruch, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2022; Beschreibungsseiten 1 bis 15 in der ursprünglichen, am 26. März 2014 eingereichten Fassung;

Zeichnungen Figuren 1 bis 8 in der ursprünglichen, am 26. März 2014 eingereichten Fassung, sowie Figur 9, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2022.

Der einzige Patentanspruch gemäß Hauptantrag lautet:

Fahrzeugfrontstruktur, bei der ein vorderer Endabschnitt (5A) eines Bodentunnelblechs (5) mit einem unteren Endabschnitt einer Spritzwand (3) verbunden ist, wobei die Fahrzeugfrontstruktur dadurch gekennzeichnet ist,
dass eine Fügefläche des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) entlang einer Fläche des unteren Endabschnitts der Spritzwand (3) zu einer Bogenform ausgebildet ist und ferner derart gebildet ist,
dass sie von einem unteren Flächenabschnitt (5b) zu einem oberen Flächenabschnitt (5c) des vorderen Endabschnitts (5A) ein Höhenmaß L aufweist, wobei das Maß zu einem spitz zulaufenden Ende des vorderen Endabschnitts (5A) hin allmählich abnimmt,
dass ein oberer und ein unterer Flanschabschnitt eines Spritzwandquerträgers (6) an Stellen, die einer Fügefläche zwischen der Spritzwand und dem vorderen Endabschnitt (5A) des Bodentunnelblechs (3) entsprechen, zur Bildung einer dreilagigen Anordnung und zur Bildung eines geschlossenen Querschnitts durch die Spritzwand und den Spritzwandquerträger (6) mit einer motorraumseitigen Fläche der Spritzwand (3) verbunden sind und
dass der Spritzwandquerträger (6) in Fahrzeugquerrichtung an der motorraumseitigen Fläche der Spritzwand (3) angeordnet ist und mit Höhenänderungsabschnitten versehen ist, deren Höhe sich von einer Zwischenposition der Spritzwand in Fahrzeugquerrichtung zu den Seitenabschnitten hin ändert,
dass ein vorderer Endabschnitt eines Bodenblechs (4), der mit dem unteren Flächenabschnitt (5b) des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) verbunden ist, und der untere Endabschnitt der Spritzwand (3) zu einer Bogenform ausgebildet und aneinandergesetzt sind,

dass Flanschabschnitte (5a) an beiden Seiten von unteren Endabschnitten des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) zwischen Fügestellen des Bodenblechs (4) mit der Spritzwand (3) gehalten sind.

Wegen des Wortlauts der Beschreibung, der Figuren sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die statthafte Beschwerde der Anmelderin ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im Übrigen zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).
2. In der Sache hat die Beschwerde auch insoweit Erfolg, als sie zur Aufhebung des angefochtenen Beschlusses und zu einer Erteilung eines Patents mit den im Beschlusstenor angegebenen Unterlagen führt.
3. Gegenstand der Anmeldung ist gemäß Absatz [0001] der ursprünglichen, am Anmeldetag eingereichten Beschreibung, im Folgenden auch nur als urspr. Beschreibung bezeichnet, eine Fahrzeugfrontstruktur, bei der ein vorderer Endabschnitt eines Bodentunnelblechs mit einem unteren Endabschnitt einer Spritzwand verbunden ist.

Da ein Fahrzeug Schwingungen ausgesetzt sei, die während der Fahrt von der Fahrbahndecke und dem Motor etc. übertragen würden, sei eine Dämpfung der Schwingungen notwendig. Ein übliches Blech, welches für herkömmliche Fahrzeugstrukturen verwendet werde, sei hierbei im wesentlichen eher Schwingungen ausgesetzt, die senkrecht zu seiner Oberfläche einwirkten. Daher

müssten derartige Schwingungen senkrecht zur Blechoberfläche gedämpft werden. Dies könne jedoch zu einem ernsthaften Problem an einem Fügeabschnitt zwischen derartigen Blechen führen (vgl. Absatz [0005] der urspr. Beschreibung).

Bei einem herkömmlichen Fahrzeug, wie es in Figur 9 der Anmeldung dargestellt sei, sei dahingehend ein Problem vorhanden, dass der Spritzwandquerträger und der untere Endabschnitt der Spritzwand in Fahrzeuginnenrichtung drehbewegt würden, wenn Schwingungen in Vertikalrichtung auf den Bodentunnel einwirkten. Dadurch würden die an dem Bodentunnel erzeugten Schwingungen unverändert auf die Spritzwand übertragen. Darüber hinaus existiere eine bei üblichen Fahrzeugen häufig beobachtbare Schwachstelle, dahingehend, dass im Falle einer Ausgestaltung, bei der der vordere Endabschnitt des Bodentunnels gegen die Spritzwand anschlage, der Bodentunnel tendenziell an seinem gebogenen Abschnitt zerbreche und die auf und ab verlaufenden Schwingungen nicht verhindern könne.

Da bei einem herkömmlichen Fahrzeug die Fläche der sich in Höhenrichtung des Fahrzeugs erstreckenden Spritzwand und die Gegenfläche (Fügefläche) des sich in Horizontalrichtung des Fahrzeugs erstreckenden Bodenblechs nahezu senkrecht zueinander stünden, werde die durch Schwingungen bedingte Last sich wahrscheinlich konzentrieren. Aus diesem Grund seien Maßnahmen gegen Schwingungen in diesem Abschnitt wichtig (vgl. Absätze [0006] und [0007] der urspr. Beschreibung).

Eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung bestehe gemäß Absatz [0009] der urspr. Beschreibung daher darin, die oben beschriebenen Probleme zu lösen und eine Fahrzeugfront bereitzustellen, mit der Schwingungen an einem Fügeabschnitt, an dem ein vorderer Endabschnitt eines Bodentunnelblechs mit einem unteren Endabschnitt einer Spritzwand verbunden ist, wirksam gedämpft werden können.

4. Als der mit der Lösung dieser Aufgabe betraute Durchschnittsfachmann wird bei dem Verständnis der Erfindung sowie bei der nachfolgenden Bewertung des

Standes der Technik ein Ingenieur der Fahrzeugtechnik (Dipl.-Ing. oder M. Eng.) angesehen. Dieser weist eine mehrjährige Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung und Konstruktion von Fahrzeugkarosserien auf.

5. In der Fassung des Hauptantrags erweist sich der gewerblich anwendbare Gegenstand des einzigen Patentanspruchs als gewährbar. Denn dieser ist für den Fachmann ausführbar, in den ursprünglichen Anmeldeunterlagen offenbart, sowie weder vorbekannt noch durch den Stand der Technik nahegelegt.

Die vorgenommenen Änderungen der geltenden Beschreibungsunterlagen betreffen Anpassungen im Sinne des §12 Anlage 2 Ziffer 6 Satz 3 PatV. Derartige Änderungen sind ohne Weiteres zuzulassen.

5.1 Die Prüfung der Patentfähigkeit erfordert regelmäßig eine Auslegung des Patentanspruchs, bei der dessen Sinngehalt in seiner Gesamtheit und der Beitrag, den die einzelnen Merkmale zum Leistungsergebnis der Erfindung liefern, zu bestimmen sind (BGH GRUR 2012, 1124 – Polymerschäum I). Dazu ist zu ermitteln, was sich aus der Sicht des angesprochenen Fachmanns aus den Merkmalen des Patentanspruchs im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit als unter Schutz gestellte technische Lehre ergibt, wobei diese unter Heranziehung von Beschreibung und Zeichnung aus Sicht des von der Erfindung betroffenen Fachmanns ausgelegt wird (BGH GRUR 2007, 410 – Kettenradanordnung; BGH GRUR 2007, 859 – Informationsübermittlungsverfahren). Dies darf allerdings weder zu einer inhaltlichen Erweiterung noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortlaut des Patentanspruchs festgelegten Gegenstands führen. Insofern erlaubt ein Ausführungsbeispiel regelmäßig keine einschränkende Auslegung eines die Erfindung allgemein kennzeichnenden Patentanspruchs (BGH GRUR 2004, 1023 – Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung).

Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind die Merkmale des einzigen geltenden Patentanspruchs nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

- 0 Fahrzeugfrontstruktur,
- 1 bei der ein vorderer Endabschnitt (5A) eines Bodentunnelblechs (5) mit
- 2 einem unteren Endabschnitt einer Spritzwand (3) verbunden ist,

wobei die Fahrzeugfrontstruktur dadurch gekennzeichnet ist, dass

- 1.1 eine Fügefläche des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) entlang einer Fläche des unteren Endabschnitts der Spritzwand (3) zu einer Bogenform ausgebildet ist und
- 1.2 ferner derart gebildet ist, dass sie von einem unteren Flächenabschnitt (5b) zu einem oberen Flächenabschnitt (5c) des vorderen Endabschnitts (5A) ein Höhenmaß L aufweist, wobei das Maß zu einem spitz zulaufenden Ende des vorderen Endabschnitts (5A) hin allmählich abnimmt
- 3.1 dass ein oberer und ein unterer Flanschabschnitt eines Spritzwandquerträgers (6) an Stellen, die einer Fügefläche zwischen der Spritzwand und dem vorderen Endabschnitt (5A) des Bodentunnelblechs (3) entsprechen,
 - 3.1.1 zur Bildung einer dreilagigen Anordnung und
 - 3.1.2 zur Bildung eines geschlossenen Querschnitts durch die Spritzwand und den Spritzwandquerträger (6)

- mit einer motorraumseitigen Fläche der Spritzwand (3) verbunden sind
- 3.2 und dass der Spritzwandquerträger (6) in Fahrzeugquerrichtung an der motorraumseitigen Fläche der Spritzwand (3) angeordnet ist und
- 3.3 mit Höhenänderungsabschnitten versehen ist, deren Höhe sich von einer Zwischenposition der Spritzwand in Fahrzeugquerrichtung zu den Seitenabschnitten hin ändert,
- 4 dass ein vorderer Endabschnitt eines Bodenblechs (4),
- 4.1 der mit dem unteren Flächenabschnitt (5b) des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) verbunden ist,
- 4.2 und der untere Endabschnitt der Spritzwand (3) zu einer Bogenform ausgebildet und aneinandergefügt sind und
- 1.3 dass Flanschabschnitte (5a) an beiden Seiten von unteren Endabschnitten des vorderen Endabschnitts (5A) des Bodentunnelblechs (5) zwischen Fügstellen des Bodenblechs (4) mit der Spritzwand (3) gehalten sind.

Der vorstehende Patentanspruch ist nach Merkmal 0 auf eine Fahrzeugfrontstruktur gerichtet, die nach den Merkmalen 1, 2, 3.1 und 4 ein Bodentunnelblech, eine Spritzwand, einen Spritzwandquerträger sowie ein Bodenblech umfasst.

Das Bodentunnelblech beinhaltet nach den Merkmalen 1 und 2 im weiteren einen in Fahrzeuginnenraumrichtung gelegenen vorderen Endabschnitt, der mit einem unteren Endabschnitt der Spritzwand verbunden ist. Dazu umfasst der vordere Endabschnitt des Bodentunnelblechs gemäß Merkmal 1.1 eine Fügefläche, die entlang einer Fläche des unteren Endabschnitts der Spritzwand zu einer Bogenform ausgebildet ist. Im Ausführungsbeispiel der Patentanmeldung wird diese Fügefläche durch

Flanschabschnitte 5a gebildet, die in einem Winkel von einem u-förmig ausgebildeten Bodentunnelblech abstehen. Damit die Verbindung vollzogen werden kann, bedingt die Bogenform der Fügefläche eine entsprechend gebogene Gegenfläche des unteren Endabschnitts der Spritzwand, so wie dieses auch in Merkmal 4.2 explizit beansprucht wird.

Nach dem Merkmal 1.2 nimmt die Höhe zwischen einem unteren und einem oberen Flächenabschnitt des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs allmählich ab, so dass dieses bezogen auf eine vertikale Richtung ein spitz zulaufendes Ende aufweist. Im Ausführungsbeispiel entspricht hierbei der obere Flächenabschnitt der Deckfläche des u-förmigen Bodentunnelblechs und der untere Flächenabschnitt der Fügefläche. Die dem Ausführungsbeispiel (vgl. Figur 2) zu entnehmende zusätzliche Verjüngung auch in horizontaler Richtung wird hingegen von dem Patentanspruch nicht aufgegriffen.

Der Spritzwandquerträger – fachüblich ein eigenständiges tragendes Bauteil, welches in die Rahmenkonstruktion der Fahrzeugstruktur integrierbar ist – ist gemäß Merkmal 3.2 an der motorraumseitigen Fläche der Spritzwand angeordnet. Hierzu umfasst der Spritzwandquerträger gemäß Merkmal 3.1 einen oberen und unteren Flanschabschnitt, mittels derer der Spritzwandquerträger mit der motorraumseitigen Fläche der Spritzwand verbunden ist.

Die Verbindung des Spritzwandquerträgers mit der Spritzwand erfolgt gemäß der Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 derart, dass in diesem Bereich zum einen ein geschlossener Querschnitt gebildet wird, der durch die Spritzwand und den Spritzwandquerträger definiert ist, und zum anderen die Flanschabschnitte des Spritzwandquerträgers zusammen mit der Spritzwand und der Fügefläche des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs im Bereich der Fügefläche zwischen der Spritzwand und dem vorderen Endabschnitt des Bodentunnelblechs eine dreilagige Anordnung bilden. Da die Fügeflächen somit auf der motorraumabgewandten Seite der Spritzwand angeordnet sein müssen

– anderweitig wäre der geschlossene Querschnitt nicht möglich – folgt im Ergebnis, dass die Spritzwand mittig zwischen den entsprechenden Abschnitten des Bodentunnelblechs und den Flanschabschnitten des Spritzwandquerträgers angeordnet ist.

Darüber hinaus ist der Spritzwandquerträger gemäß Merkmal 3.3 mit Höhenänderungsabschnitten versehen. In diesen Höhenänderungsabschnitten ändert sich die vertikale Lageposition des Spritzwandquerträgers von einer Zwischenposition der Spritzwand zu den Seitenabschnitten dieser Spritzwand hin. Der Spritzwandquerträger ist daher über seine gesamte Länge in Querrichtung des Fahrzeugs nicht linear, sondern in vertikaler Richtung gebogen ausgeführt (vgl. auch Absätze [0013] und [0024] der urspr. Beschreibung). Inwieweit die Höhenänderung in den Höhenänderungsabschnitten dabei jedoch ab- oder zunimmt, die Biegung folglich nach oben oder nach unten erfolgt, lässt der Patentanspruch hingegen offen. Ebenso betrifft diese Änderung nicht eine mögliche Größenänderung des durch den Spritzwandquerträger und die Spritzwand gebildeten geschlossenen Querschnitts, hinsichtlich derer sich der Patentanspruch ebenfalls ausschweigt.

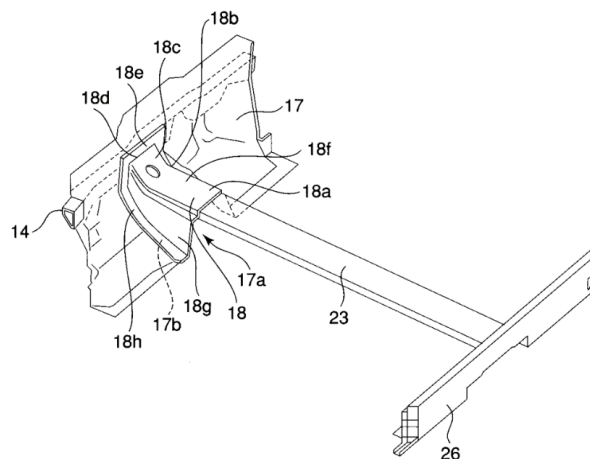
Das Bodenblech weist gemäß Merkmal 4 ebenfalls einen vorderen Endabschnitt auf. Dieser ist nach den Merkmalen 4.1 und 4.2 mit dem unteren Ende der Spritzwand aneinandergesetzt und mit dem unteren Flächenabschnitt des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs verbunden. Diese Verbindung ist nach Merkmal 1.3 derart gestaltet, dass Flanschabschnitte des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs zwischen Fügestellen des Bodenblechs mit der Spritzwand gehalten sind. Auch hier ergibt sich somit eine mindestens dreilagige Anordnung, wobei bei dieser die Flanschabschnitte des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs zwischen dem unteren Ende der Spritzwand und dem vorderen Ende des Bodenblechs angeordnet sind, so wie dies etwa die Figur 8 der Anmeldung für das Ausführungsbeispiel veranschaulicht.

5.2 Ein diese Auslegung stützendes Ausführungsbeispiel ist in den Absätzen [0016] bis [0026] der urspr. Beschreibung beschrieben und in den Figuren 1 bis 8 dargestellt. Der beanspruchte Gegenstand ist für den vorstehend definierten Fachmann insofern so deutlich und vollständig offenbart, dass er diesen ausführen kann.

5.3 Die in dem geltenden Patentanspruch beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur ist den Anmeldeunterlagen auch bereits als zur Erfindung gehörig zu entnehmen, denn diese ergibt sich aus den Merkmalen der Patentansprüche 1 bis 5 in der ursprünglich eingereichten Fassung.

5.4 Die in dem Patentanspruch in der Fassung nach Hauptantrag beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur ist gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik darüber hinaus sowohl neu als auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend.

So ist der Figur 3 der Druckschrift D1 eine Fahrzeugfrontstruktur zu entnehmen, die ein Bodentunnelblech 18 mit einem vorderen Endabschnitt, eine Spritzwand 17 und einen Spritzwandquerträger 14 aufweist.

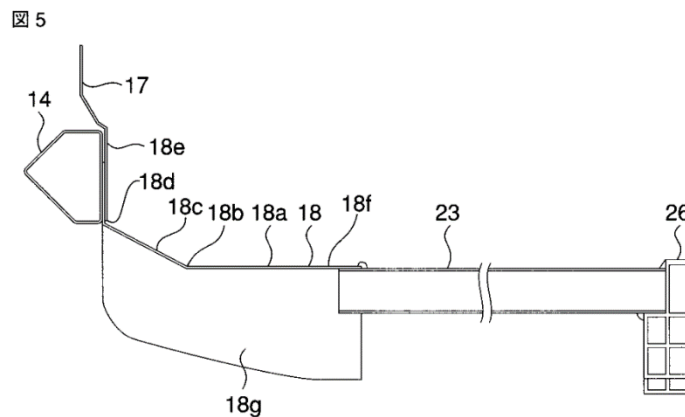


Figur 3 der Druckschrift D1

Ausweislich dieser Figur ist der vordere Endabschnitt des Bodentunnelblechs 18 mit dem unteren Ende der Spritzwand verbunden, wozu am Bodentunnelblech 18 eine Fügefläche 18h ausgebildet ist. Zusammen mit einem oberen Flächenabschnitt 18c, 18f des Bodentunnelblechs begrenzt die Fügefläche 18h dabei ein Höhenmaß, das zu dem vorderen spitz zulaufendem Endabschnitt des Bodentunnelblechs allmählich abnimmt.

Die Merkmale 0, 1, 1.2 und 2 sind daher bereits aus der Druckschrift D1 vorbekannt.

Der Spritzwandquerträger 14 ist ausweislich Figur 3 noch in Fahrzeugquerrichtung an der motorraumseitigen Fläche der Spritzwand 17 angeordnet, wie in Merkmal 3.2 beansprucht. Allerdings weist der Spritzwandquerträger 14, wie es der Figur 5 der Druckschrift D1 zu entnehmen ist, von sich aus bereits einen geschlossenen Querschnitt auf, so dass, wie gemäß dem weiteren Teilmerkmal des Merkmals 3.1 gefordert, zur Bildung des geschlossenen Querschnitts kein oberer und unterer Flanschabschnitt sowie keine Abschnitte der Spritzwand benötigt werden.



Figur 5 der Druckschrift D1

Selbst unter der Annahme, dass der Spritzwandquerträger obere und untere Flanschabschnitte aufwiese, so wie in dem angefochtenen Beschluss als für den Fachmann naheliegend betrachtet, kann dies nicht zu den Merkmalen 3.1, 3.1.1. und 3.1.2 in deren Gänze führen. Zwar würde der Spritzwandquerträger 14 noch

unter Bildung einer dreilagigen Anordnung in einem gemeinsamen Bereich zusammen mit der Spitzwand 17 und dem vorderen Endabschnitt des Bodentunnelblechs 18 angebunden sein, allerdings würde der in Merkmal 3.1.2 geforderte geschlossene Querschnitt dann nicht durch die Spritzwand und den Spritzwandquerträger, sondern durch den Spritzwandquerträger und die Fügeflächen 18h des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs 18 gebildet. Dies liegt darin begründet, dass der vordere Endabschnitt des Bodentunnelblechs 18 über die Fügeflächen 18h motorraumseitig an der Spritzwand 17 befestigt ist, so dass die Fügeflächen 18h zwischen der Spritzwand 17 und dem Spritzwandquerträger 14 angeordnet sind (vgl. Absatz [0015] der Übersetzung D1a sowie Figur 5).

Ebenso sind der Druckschrift D1 nicht die Merkmale 1.1 und 4.2 zu entnehmen, denn der untere Abschnitt der Spritzwand 17 und die Fügefläche 18h des vorderen Endabschnitts des Bodentunnelblechs 18 sind nicht bogenförmig, sondern aus mehreren zusammengesetzten ebenen Flächenabschnitten mit unterschiedlicher Steigung ausgebildet.

Darüber hinaus kann der Inhalt der Druckschrift D1 auch nicht die Merkmale 4, 4.1 und 1.3 vorwegnehmen, denn ein Bodenblech wird in der Druckschrift D1 nicht thematisiert.

Ob es der der Druckschrift D1 entnehmbaren Fahrzeugfrontstruktur ferner auch an dem Merkmal 3.3 mangelt oder ob der Fachmann dieses der Figur 1 in Zusammenhang mit Absatz [0011] der Übersetzung D1a entnehmen kann, kann dahinstehen. Denn die in dem geltenden Patentanspruch beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur ist bereits aufgrund der der Druckschrift D1 nicht in ihrer Vollständigkeit entnehmbaren Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 sowie der nicht offenbarten Merkmale 4, 4.1 und 1.3 allemal neu gegenüber dem Inhalt der Druckschrift D1.

Die in dem geltenden Patentanspruch beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur beruht darüber hinaus aber auch auf einer erfinderischen Tätigkeit. Denn um das Begehen eines von den bisher beschrittenen Wegen abweichenden Lösungswegs nicht nur als möglich, sondern dem Fachmann nahegelegt anzusehen, bedarf es – abgesehen von den Fällen, in denen für den Fachmann auf der Hand liegt, was zu tun ist – in der Regel zusätzlicher, über die Erkennbarkeit des technischen Problems hinausreichender Anstöße, Anregungen, Hinweise oder sonstiger Anlässe dafür, die Lösung des technischen Problems auf dem Weg der Erfindung zu suchen (vgl. BGH GRUR 2009, 746 – Betrieb einer Sicherheitseinrichtung).

Ein solcher Anlass oder eine Anregung ist zumindest hinsichtlich der Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2, welche die Anbindung des Spritzwandquerträgers an die Spritzwand betreffen, aber keiner der noch im Verfahren befindlichen Druckschriften D2 und D3 zu entnehmen.

So offenbart auch die Druckschrift D2 eine Fahrzeugfrontstruktur. Bei dieser ist zur Verstärkung der Spritzwand vorgesehen, diese zweiteilig auszuführen und im Bereich der Überlappung der beiden Spritzwandteile 19, 21 das motorraumseitige Spritzwandteil mit einer Sicke 21A zu versehen (vgl. Figuren 1 und 4, Absatz [0019]). Eine solche Sicke 21A entspricht aber keinem Spritzwandquerträger, im Sinne eines eigenständig tragenden Bauteils. Daher kann die Druckschrift D2 auch keine Anregung hinsichtlich der Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 geben, da sie diese nicht aufweist.

Dies gilt ebenso für die Druckschrift D3. Diese mag zwar noch Anregungen zur Anbindung eines Bodenblechs an eine Spritzwand einer mit einem Bodentunnel ausgebildeten Fahrzeugfrontstruktur geben. Die der Druckschrift D3 entnehmbare Fahrzeugfrontstruktur umfasst aber ebenfalls keinen Spritzwandquerträger, so dass auch die Druckschrift D3 keine Anregung hinsichtlich der Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 geben oder diese vorwegnehmen kann.

Da somit keiner der Druckschriften D1 bis D3 die Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 zu entnehmen sind, kann im Ergebnis auch eine beliebige Kombination der Lehren der Druckschriften D1 bis D3 nicht zu der vorliegend beanspruchten Fahrzeugstruktur mit den Merkmalen 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 führen. Da sich die Merkmale 3.1, 3.1.1 und 3.1.2 nach Überzeugung des Senats für den Fachmann auch nicht anderweitig unmittelbar aus seinem Fachwissen heraus ergeben oder aufdrängen, beruht die in dem einzigen Patentanspruch beanspruchte Fahrzeugfrontstruktur daher im Ergebnis auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

6. Bei dieser Sach- und Aktenlage war der angefochtene Beschluss der Prüfungsstelle der Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts daher aufzuheben und ein Patent mit den im Tenor genannten Unterlagen gemäß Hauptantrag zu erteilen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss steht dem am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,

5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form einzulegen.

Hubert

Kriener

Dr. Geier

Sexlinger