



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 356/03

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
29. Mai 2006

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 100 59 342

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 29. Mai 2006 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Das Patent wird mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

- Patentansprüche 1 bis 19, eingegangen am 8. Mai 2006,
- Beschreibung Seite 1 und Spalte 1 bis 2, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung,
- Spalten 3 bis 6 mit Bezugszeichenliste, Zeichnungen Fig. 1 bis 21, jeweils nach Patentschrift.

Gründe

I.

Die Einsprechende hat gegen das am 29. November 2000 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Umwandelbares Fahrzeugdach"

Einspruch eingelegt.

Die Patentinhaberin verteidigt ihr Patent in beschränktem Umfang. Sie ist der Meinung, das beschränkte Patentbegehren sei zulässig und auch gegenüber dem in Betracht gezogenen Stand der Technik patentfähig.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

Umwandelbares Fahrzeugdach (1) mit zumindest einem vorderen Dachteil (3) und einem hinteren Dachteil (4), wobei das vordere Dachteil (3) mittels einer Ablagemechanik (13, 14) an der Karosserie bewegbar gelagert und in einen heckseitigen von einer Verdeckkastenklappe (7) abdeckbaren Verdeckkasten (5) überführbar ist, das hintere Dachteil (4) an der Verdeckkastenklappe (7) angeordnet ist und die Verdeckkastenklappe (7) nicht Bestandteil der Ablagemechanik (13, 14) für das vordere Dachteil (3) ist, dadurch gekennzeichnet, dass das hintere Dachteil (4) an der Verdeckkastenklappe (7) bewegbar gelagert und bei angehobener Verdeckkastenklappe (7) unter diese bewegbar und mit dem Absenken der Verdeckkastenklappe (7) in seine Ablagestellung überführbar ist.

Diesem Patentanspruch 1 schließen sich Patentansprüche 2 bis 19 rückbezogen an.

Die Patentinhaberin stellt entsprechend den Antrag, das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 bis 19, eingegangen am 8. Mai 2006,
- Beschreibung Seite 1 und Spalte 1 bis 2, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung,
- Spalten 3 bis 6 mit Bezugszeichenliste, Zeichnungen Fig. 1 bis 21, jeweils nach Patentschrift.

Sie erklärt zudem die Teilung des Patents.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Sie vertritt die Auffassung, der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 sei nicht mehr neu oder beruhe zumindest nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Sie vertritt zudem die Auffassung, dass der geltende Patentanspruch 1 dahingehend unklar sei, was unter einem Dachteil zu verstehen wäre, das an einer Verdeckkastenklappe angeordnet und bewegbar gelagert ist.

Die Einsprechende hat auf die Druckschriften

DE 44 45 944 C1,
DE 44 35 222 C1,
DE 199 13 033 A1,
DE 196 39 504 A1,
EP 0 844 124 A1,
EP 0 845 378 A1,
US 2,704,225,
DE 196 42 152 A1,
DE 197 14 127 A1,
DE 43 20 603 A1,
DE 196 36 209 C1,
DE 196 35 536 C1 und
DE 197 06 417 C1

verwiesen.

II.

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

Der Einspruch ist zulässig. Er hat teilweise Erfolg durch eine das Patent beschränkende Änderung der Patentansprüche.

1. Die geltenden Patentansprüche sind zulässig.

Die Änderung des erteilten Patentanspruchs 1 gegenüber dem ursprünglichen Patentanspruch 1 betrifft das Merkmal, dass die Verdeckkastenklappe nicht Bestandteil der Ablagemechanik für das vordere Dachteil ist. Die geltend gemachten Bedenken der Einsprechenden gegen dieses im Prüfungsverfahren beschränkend in den Patentanspruch 1 aufgenommene und negativ formulierte Merkmal überzeugen nicht. Auch wenn dieses Merkmal {expressis verbis} in den ursprünglichen Unterlagen nicht genannt wird, geht aus der ursprünglichen Beschreibung (vgl. OS, Absätze 0029 bis 0031 i. V. m. Fig. 3 bis 5) eindeutig hervor, dass das vordere Dachteil eine eigenständige mit der Karosserie verbundene Ablagemechanik aufweist, die die Ablage des vorderen Dachteils bei hochgeschwenkter, jedoch unbewegter Verdeckkastenklappe erlaubt.

Der geltende Patentanspruch 1 enthält die Merkmale der erteilten zulässigen Patentansprüche 1 und 2.

Die geltenden Patentansprüche 2 bis 19 entsprechen den erteilten ursprünglichen Patentansprüchen 3 bis 20.

Die Änderungen in der Beschreibung stellen Berücksichtigungen des Standes der Technik und Anpassungen an die geltende Anspruchsfassung dar.

2. Das unbestritten gewerblich anwendbare Fahrzeugdach ist neu.

Ein umwandelbares Fahrzeugdach mit einem vorderen Dachteil, das mittels einer Ablagemechanik an der Karosserie bewegbar gelagert ist, und einem hinteren Dachteil, das an einer Verdeckkastenklappe bewegbar gelagert und bei angehobener Verdeckkastenklappe unter diese bewegbar ist, geht aus keiner der genannten Druckschriften hervor. Die Einsprechende macht geltend, dass sowohl aus der DE 196 36 209 C1 und der DE 196 35 536 C1 entsprechende Fahrzeugdächer bekannt seien. Insbesondere vertritt sie die Auffassung, dass durch die Präposition "an" nicht klar definiert sei und offen gelassen werde, was unter Anordnung an der Verdeckkastenklappe und Lagerung an der Verdeckkastenklappe zu verstehen sei. Das Wort "an" müsse breit ausgelegt werden und auch als räumliche Nähe verstanden werden. Dieser Auslegung widerspricht die Patentinhaberin, und auch der Senat folgt ihr nicht. Unter einem hinteren an einer Verdeckkastenklappe angeordneten und bewegbar gelagerten Dachteil ist im Sinne des Streitpatents eine (kinematische) Verbindung und nicht eine benachbarte Anordnung zu verstehen. Sowohl bei dem aus der DE 196 36 209 C1 bekannten faltverdeck (vgl. Fig. 5, Heckverdeckteil 5, Hauptbügel 10, Schwenkachse 12, Verdeckkastendeckel 16 i. V. m. Spalte 3, Zeilen 7-19) als auch bei dem aus der DE 196 35 536 C1 bekannten (vgl. Figuren 2 bis 4, Heckteil 6, Getriebehebel 15, Drehachsen 12 und 13, Ablagedeckel 7 i. V. m. Spalte 3, Zeilen 19-24) ist das hintere Dachteil bewegbar an der Karosserie und nicht an der Verdeckkastenklappe gelagert. Somit ist das umwandelbare Fahrzeugdach gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 neu.

3. Das beanspruchte umwandelbare Fahrzeugdach ergibt sich nicht in naheliegender Weise aus dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik.

Nach Auffassung der Einsprechenden kann ein Fachmann - hier ein Maschinenbauingenieur mit mehrjähriger Berufserfahrung, beschäftigt bei einem Personenkraftwagenhersteller oder -zulieferer und beauftragt mit der Entwicklung, Konstruk-

tion und/oder Applikation von umwandelbaren Fahrzeugdächern - ausgehend vom Stand der Technik ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 gelangen. In alle dahingehenden Überlegungen muss das aus der DE 196 39 504 A1 bekannte umwandelbare Fahrzeugdach mit einbezogen werden, da es das einzige nachgewiesene Fahrzeugdach ist, bei dem ein hinteres Dachteil an einer Verdeckkastenklappe angeordnet und an ihr bewegbar gelagert ist. Einigkeit besteht zwischen der Einsprechenden und der Patentinhaberin darin, dass der EP 0 845 378 A1 kein an einer Verdeckkastenklappe angeordnetes und bewegbar gelagertes Dachteil entnommen werden kann. Vielmehr ist das hintere Dachelement 16 fest mit der Verdeckkastenklappe 44 verbunden (vgl. Fig. 4 bis 6 i. V. m. Patentanspruch 10), über Scharniere 32 schwenkbar am Aufbau 2, d. h. der Karosserie, gelagert (vgl. Patentanspruch 1) und nicht versenkbar. Auch die Zeilen 36-38 der Spalte 5 lassen unter Berücksichtigung der Fig. 1 bis 3 keine andere Interpretation zu.

Mit der Nomenklatur des Streitpatents ist aus der DE 196 39 504 A1 ein umwandelbares Fahrzeugdach bekannt (vgl. Fig. 1, 4 und 6), mit zumindest einem vorderen Dachteil 10 und einem hinteren Dachteil 12, wobei das vordere Dachteil 10 mittels einer Ablagemechanik (Lagerung 26, Stützarm 28) bewegbar gelagert und in einen heckseitigen von einer Verdeckkastenklappe 17 abdeckbaren Verdeckkasten 15 überführbar ist, das hintere Dachteil 12 an der Verdeckkastenklappe 17 angeordnet ist und das hintere Dachteil 12 an der Verdeckkastenklappe 17 bewegbar gelagert und bei angehobener Verdeckkastenklappe 17 unter diese bewegbar und mit dem Absenken der Verdeckkastenklappe 17 in seine Ablagestellung überführbar ist (vgl. auch Spalte 3, Zeilen 27-31, Spalte 4, Zeilen 10-25).

a. Ausgehend von einem Fahrzeug mit umwandelbarem Fahrzeugdach nach Fig. 3 der DE 196 35 536 C1, bei dem beide Dachteile 5, 6 gelenkig an der Karosserie gelagert sind, bräuchte ein Fachmann nach Meinung der Einsprechenden nur die Bewegung und Anordnung des hinteren Dachteils aus der DE 196 39 504 A1 als Teillehre zu übernehmen und schon hätte er ein Fahrzeug-

dach mit den Merkmalen des beantragten Patentanspruchs 1. Veranlassung hierzu würde ihm sein Fachwissen bieten: Der Nachteil, dass Toleranzen aufgrund mehrerer separater Anlenkungspunkte an der Karosserie kompensiert werden müssen, entfielen und man hätte den Vorteil, dass das hintere Dachteil vormontiert an der Verdeckkastenklappe angeliefert werden könnte. Wenn man den Fig. 1 und 6 der DE 196 39 504 A1 die Fig. 1 und 3 des Streitpatents gegenüberstelle, wäre eine Analogie des Aufschwenkens des hinteren (noch) unbewegten Dachteils mit der Verdeckkastenklappe unverkennbar.

Dem folgt der Senat nicht. Würde ein Fachmann die genannten, im Übrigen nicht belegten Gründe zum Anlass nehmen, das bekannte Fahrzeugdach nach der DE 196 35 536 C1 zu modifizieren, würde er sowohl vorderes als auch hinteres Dachteil an der Verdeckkastenklappe nach dem Vorbild der DE 196 39 504 A1 anbringen, zumal er nur so die sich bietenden Vorteile voll realisieren könnte. Er müsste also vom Vorbild abweichen und nur das hintere Dachteil an der Verdeckkastenklappe bewegbar anbringen. Dabei hätte er auch noch die Möglichkeit das vordere Dachteil bewegbar an der Verdeckkastenklappe zu belassen und das hintere Dachteil an der Karosserie bewegbar zu lagern. Weiterhin müsste er eine Zusammenschau eines Fahrzeugdachs, das drei Öffnungszustände zulässt, mit einem Fahrzeugdach vornehmen, das keine Landaulet-Stellung erlaubt, obwohl möglichst viele Öffnungszustände geschaffen werden sollen. Es erscheint daher fern liegend, ausgehend von der DE 196 35 536 C1 und unter Berücksichtigung der DE 196 39 504 A1 die aufgezeigte Lösung zu finden.

b. Weiter macht die Einsprechende geltend, dass ein Fachmann ausgehend von der DE 196 36 209 C1, die wie die DE 196 35 536 C1 ein Fahrzeugdach mit zwei an der Fahrzeugkarosserie angelenkten Dachteilen 4, 5 zeigt, und unter Berücksichtigung der DE 196 39 504 A1 zum umwandelbaren Fahrzeugdach gemäß geltendem Patentanspruch 1 gelangen könnte. Hierzu muss analog zu vorhergehender Betrachtungsweise unter Punkt a. festgestellt werden, dass ein Fachmann auch durch diesen Stand der Technik nicht zum beanspruchten Fahrzeugdach ge-

führt wird, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass das aus der DE 196 36 209 C1 bekannte Fahrzeugdach nur zwei Öffnungszustände ermöglicht.

c. Würde ein Fachmann nun ein Fahrzeugdach mit verbessertem und vereinfachtem Aufbau zum Einstellen unterschiedlicher Dachstellungen schaffen wollen und sich zunächst am Stand der Technik nach der DE 196 39 504 A1 orientieren, könnte er auch unter Berücksichtigung der Lehre aus der DE 196 35 536 C1 nicht zum Patentgegenstand kommen. Wollte er drei verschiedene Öffnungszustände des Fahrzeugs realisieren, müsste er nur anstatt der bekannten Anbringung der Dachteile an der Verdeckkastenklappe gemäß der DE 196 39 504 A1 die getrennte Anbringung an der Karosserie gemäß der DE 196 35 536 C1 vornehmen und wäre am Ziel. Würde er die von der Einsprechenden reklamierten Vorteile der Anbringung der Dachteile an der Verdeckkastenklappe berücksichtigen wollen, würde er der DE 196 35 536 C1 den Hinweis entnehmen, dass er vorderes Dachteil und hinteres Dachteil unabhängig voneinander in die abgesenkte Ruheposition überführen können muss (vgl. Spalte 1, Zeilen 38-50). Er würde daher die Lagerung der Dachteile an der Verdeckkastenklappe so verändern, dass das hintere Dachteil auch dann abgelegt werden kann, wenn das vordere Dachteil nicht abgelegt ist. Eine naheliegende Veranlassung, lediglich eines der beiden Dachteile an der Karosserie bewegbar zu lagern und das andere bewegbar gelagert an der Verdeckkastenklappe zu belassen, liefern die beiden Druckschriften einem Fachmann nicht.

d. Zu derselben Einschätzung wie unter Punkt c. führt auch die Zusammenschau der DE 196 39 504 A1 und der DE 197 06 417 C1, die ebenfalls ein umwandelbares Fahrzeugdach mit drei Öffnungszuständen zeigt und bei dem die Dachteile unabhängig voneinander bewegbar an der Karosserie gelagert sind (vgl. a. a. O., Spalte 1, Zeilen 39-45). Würde ein Fachmann von einem bekannten Fahrzeugdach gemäß der DE 197 06 417 C1 ausgehen und den Stand der Technik nach der DE 196 39 504 A1 berücksichtigen, müsste er dieselben Hürden wie unter Punkt a. in nicht naheliegender Weise überwinden, um zum Streitgegenstand zu

gelangen. Er müsste zudem auch noch eine Verdeckkastenklappe vorsehen, die gegenüber dem aus der DE 197 06 417 C1 bekannten Fahrzeug noch einen zusätzlichen Aufwand darstellt, da sie die schweren faltgestänge für den Verdeckbezug tragen müsste. Ein Fachmann würde einen solchen Mehraufwand jedoch stets zu vermeiden suchen.

e. Die weiteren im Verfahren genannten Druckschriften zeigen ebenfalls umwandelbare Fahrzeugdächer. So sind aus der DE 44 35 222 C1, der US 2,704,225, der DE 196 42 152 A1 und der DE 197 14 127 A1 jeweils versenkbare Fahrzeugdächer mit zumindest einem vorderen und einem hinteren Dachteil bekannt, bei denen die Dachteile nur gemeinsam in einem Verdeckkasten o. dgl. abgelegt werden können. Aus der EP 0 844 124 A1 ist ähnlich der EP 0 845 378 A1 ein Dachaufbau für Fahrzeuge bekannt, bei dem durch Öffnen und Ablegen eines vorderen Dachteils eine sogenannte Targa-Stellung ermöglicht wird (vgl. Fig. 5 bzw. 6). Dazu wird ein hinteres Dachelement, das fest mit einer Verdeckkastenklappe verbunden ist oder eine solche bildet, an der Karosserie nach oben verschwenkt und das vordere Dachteil abgelegt (vgl. Fig. 3 und 4 bzw. 2 und 5). Anschließend wird das hintere Dachteil wieder in seine Schließstellung verbracht. Das hintere Dachteil ist nicht versenkbar. Die noch weiter angegebenen Druckschriften wurden nur im Zusammenhang mit den geltenden Unteransprüchen genannt. Die DE 44 45 944 C1 betrifft ein Fahrzeug mit einer Verdeckkastenklappe (Heckklappe 8), die zwei Schwenkachsen aufweist und wahlweise in der einen Öffnungsstellung den Verdeckkasten und in der zweiten Öffnungsstellung einen Kofferraum freigibt (vgl. Fig. 7-13, Patentanspruch 1). Die DE 199 13 033 A1 und die DE 43 20 603 A1 zeigen jeweils vertikal absenkbare Heckscheiben, die in Rahmen des Dachaufbaus geführt werden (vgl. Figuren). All diese Dokumente liegen somit ferner ab als die unter Punkt a. bis d. berücksichtigten Druckschriften.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass keine der im Verfahren berücksichtigten Druckschriften weder für sich allein noch in beliebiger Zusammenschau eine Anregung geben kann, ein umwandelbares Fahrzeugdach mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 zu gestalten. Insbesondere sind beim Stand der Technik die bewegbaren Dachteile stets beide an der Karosserie oder beide an der Verdeckkastenklappe gelagert. Eine Veranlassung, die Lagerung eines vorderen und eines hinteren Dachteils auf die Karosserie und eine Verdeckkastenklappe aufzuteilen, bietet der Stand der Technik nicht. Daher ergibt sich der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik.

4. Dem Patentanspruch 1 können sich die auf ihn rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 19 mit vorteilhaften, keine Selbstverständlichkeiten darstellenden Ausgestaltungen des im Patentanspruch 1 angegebenen Fahrzeugdaches anschließen.

gez.

Unterschriften