



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 321/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
4. April 2007

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 101 47 017

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 4. April 2007 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

Gründe

I.

Die Einsprechende hat gegen das am 25. September 2001 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Hardtop-Fahrzeugdach mit mindestens zwei starren Dachteilen"

Einspruch eingelegt. Sie nennt zum Stand der Technik u. a. die Druckschriften:

DE 41 00 677 C2
DE 43 26 255 C1
DE 195 31 074 C1.

Sie führt zur Begründung ihres Einspruchs aus, dass demgegenüber der mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Gegenstand nicht patentfähig sei, da dieser nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt sinngemäß den Antrag,

das Patent beschränkt aufrechtzuerhalten mit:

Patentanspruch 1 (Hauptantrag). überreicht in der mündlichen Verhandlung,

erteilten Patentansprüchen 2 bis 7,

Beschreibung gemäß Patentschrift mit einem Einschub zwischen Zeile 51 und Zeile 52 in Spalte , eingegangen am 24. August 2004,

hilfsweise mit

Patentanspruch 1 (Hilfsantrag), überreicht in der mündlichen Verhandlung,

sonst wie Hauptantrag.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (Änderungen durch Hinzufügen gegenüber dem erteilten Patentanspruch 1 sind fett hervorgehoben):

Hardtop-Fahrzeugdach mit mindestens zwei starren Dachteilen, die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablageposition verstellbar sind, wobei die Dachteile (2, 3) in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet und in Ablageposition in einem Verdeckkasten verstaut sind, wobei zumindest **das vordere** Dachteil (2), **das in Schließposition unmittelbar benachbart zum Windschutzscheibenrahmen (4) liegt**, zweiteilig mit einer Unterschale (5) und einer an der Unterschale (5) verstellbar gehaltenen Oberschale (6) aufgebaut und die Oberschale (6) in Schließstellung des Fahrzeugdaches (1) **mittels einer Dachteilkinematik** in eine relativ zur Unterschale (5) aufgestellte Position überführbar ist, wobei die Oberschale (6) die gesamte Fläche des vorderen Dachteiles (2) abdeckt und die Unterschale (5) als Rahmen ausgebildet ist, welcher sich in Schließposition des Daches entlang der Seitenränder der vom vorderen Dachteil (2) ausgefüllten Dachöffnung erstreckt,

dadurch gekennzeichnet,

dass die das vordere Dachteil (2) zwischen Schließ- und Ablageposition verstellende Dachkinematik ausschließlich an der Unterschale (5) angreift und dass eine separate, automatische Antriebseinrichtung zur Verstellung der Oberschale (6) relativ zur Unterschale (5) vorgesehen ist.

Dem Patentanspruch 1 schließen sich 6 zumindest mittelbar auf den Patentanspruch 1 rückbezogene Patentansprüche an.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag lautet (Änderungen gegenüber dem Patentanspruch 1 des Hauptantrags sind kursiv hervorgehoben):

Hardtop-Fahrzeugharddach mit mindestens zwei starren Dachteilen, die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablageposition verstellbar sind, wobei die Dachteile (2, 3) in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet und in Ablageposition in einem Verdeckkasten verstaut sind, wobei zumindest **das vordere** Dachteil (2), **das in Schließposition unmittelbar benachbart zum Windschutzscheibenrahmen (4) liegt**, zweiteilig mit einer Unterschale (5) und einer an der Unterschale (5) verstellbar gehaltenen Oberschale (6) aufgebaut und die Oberschale (6) in Schließstellung des Fahrzeugdaches (1) **mittels einer Dachteilkinematik** in eine relativ zur Unterschale (5) aufgestellte Position überführbar ist, wobei die Oberschale (6) die gesamte Fläche des vorderen Dachteiles (2) abdeckt und die Unterschale (5) als Rahmen ausgebildet ist, welcher sich in Schließposition des Daches entlang der Seitenränder der vom vorderen Dachteil (2) ausgefüllten Dachöffnung erstreckt,

dadurch gekennzeichnet,

dass die das vordere Dachteil (2) zwischen Schließ- und Ablageposition verstellende Dachkinematik ausschließlich an

der Unterschale (5) angreift, dass eine separate, automatische Antriebseinrichtung zur Verstellung der Oberschale (6) relativ zur Unterschale (5) vorgesehen ist und dass zur Überführung des Daches aus der Schließposition in die Ablageposition die Oberschale (6) aus der aufgestellten Position in die Position zu verstellen ist, in der die Oberschale (6) flach auf der Unterschale (5) aufliegt.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 7 schließen sich an.

Nach Meinung der Patentinhaberin sind die beanspruchten Hardtop-Fahrzeugdächer patentfähig.

II.

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

Der Einspruch ist zulässig. In der Sache hat er Erfolg.

Die mit den geltenden Patentansprüchen 1 nach Haupt- und Hilfsantrag beanspruchten Hardtop-Fahrzeugdächer beruhen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Bei seiner folgenden Bewertung legt der Senat als Durchschnittsfachmann einen Dipl.-Ing. der Fachrichtung Maschinenbau zugrunde, der über Erfahrung in der Entwicklung und Konstruktion von verstellbaren Fahrzeugdächern verfügt.

A) Zum Hauptantrag

Am Anmeldetag des Streitpatents war aus der DE 41 00 677 C2 unbestritten ein Hardtop-Fahrzeugdach (vgl. 1. Abs. der Beschreibung) mit allen im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 genannten Merkmalen bekannt.

Das bekannte Hardtop-Fahrzeugdach besteht aus mindestens zwei starren Dachteilen (mittlere Dachplatte 22, hinterer Dachabschnitt 24, Seitenträger 30), die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition (vgl. Fig. 1) und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablageposition (vgl. Fig. 4B) verstellbar sind, wobei die Dachteile 22/30, 24 in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet und in Ablageposition in einem Verdeckkasten verstaut sind (vgl. auch Sp. 5, Z. 13-25). Das vordere Dachteil, das in Schließposition unmittelbar benachbart zu einer Windschutzscheibe 20 mit Kopfabschnitt 18 liegt, ist zweiteilig mit einem Seitenträger 30 und einer an dem Seitenträger verstellbar gehaltenen Dachplatte 22 aufgebaut. Die Dachplatte 22 ist in Schließstellung des Fahrzeugdaches mittels einer Dachteilkinematik (Hebelsystem 36) in eine relativ zum Seitenträger 30 aufgestellte Position überführbar (vgl. Fig. 2, 6 und 8 i. V. m. Sp. 5, Z. 41-44, Sp. 6, Z. 12-36) und deckt die gesamte Fläche des vorderen Dachteiles ab. Der Seitenträger 30 ist als U-förmiger Rahmen ausgebildet, welcher sich in Schließposition des Daches entlang der Seitenränder der von der Dachplatte 22 ausgefüllten Dachöffnung erstreckt (vgl. Fig. 6 und 12). Das Verstellen des vorderen Dachteils 22/30 wird anhand eines Seilantriebssystems beschrieben, jedoch mit dem Hinweis, dieses durch andere Antriebseinrichtungen ersetzen zu können (vgl. Sp. 6, Z. 2-7).

Der zuständige Fachmann wird aufgrund der stets von ihm verfolgten Ziele, etwas besser, einfacher oder kostengünstiger zu gestalten, nach Möglichkeiten suchen, wie er den in DE 41 00 677 C2 beschriebenen Verstellmechanismus vereinfachen könnte. Durch das Fahrzeugdach nach der DE 43 26 255 C1 wird er veranlasst, die Vereinfachung durch ein Trennen der einzelnen Verstellfunktionen vorzunehm-

men. Dort ist nämlich für jedes Teil des Fahrzeugdaches oder jede Verstellung des Fahrzeugdaches ein separater Antrieb vorgesehen (vgl. Fig. 1 mit Antrieben 317, 315, 316, 322, 323). Es bietet sich dem Fachmann also geradezu an, alle Lösungen in Erwägung zu ziehen, die zwischen einem Antrieb für das gesamte Dach mit entsprechend komplizierter Verstellkinematik und einer Vielzahl von Einzelantrieben für jeden Teilschritt der Verstellung des Daches liegen. Die beim Fahrzeugdach in DE 43 26 255 C1 (vgl. Sp. 3, Z. 21-28) vorgesehene separate, automatische Antriebsvorrichtung 317 zur Verstellung eines Dachdeckels 304 relativ zu einem rahmenförmigen Dachbereich, bestehend aus Seitenteil 306 und hinterem Dachteil 307, gibt dem Fachmann die Anregung, für das Verstellen der Dachplatte 22 des Fahrzeugdachs nach der DE 41 00 677 C2 anstatt des komplizierten Hebelsystems 36 ebenfalls einen separaten Antrieb vorzusehen. Auch die günstiger gewordenen Preise für Elektromotoren führen den Fachmann weg von aufwändigen Kinematiken mit einem einzelnen Antrieb zu einfacheren mit mehreren Antrieben.

Der Einwand der Patentinhaberin, dass der Antrieb 317 nebst dem Ausstellen des Deckels 304 auch noch zum Nachhintenverfahren des Deckels diene, dass dies bereits Teil der Bewegung für die Ablage des Daches sei und somit die zwischen Schließ- und Ablageposition verstellende Dachkinematik nicht ausschließlich am hinteren Dachteil 307 bzw. dem Seitenteil 306 angreife, kann nicht überzeugen. Das beanspruchte Fahrzeugdach und das Streitpatent insgesamt lassen nämlich einerseits offen, wie die das vordere Dachteil zwischen Schließ- und Ablageposition verstellende Kinematik gestaltet sein kann. Andererseits kann der DE 43 26 255 C1 an keiner Stelle entnommen werden, dass einer der weiteren Antriebe, die das vordere Dachteil 306/307 zwischen Schließ- und Ablageposition verstellen, auch am Deckel 304 angreifen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist mithin nicht patentfähig. Mit dem Patentanspruch 1 fallen auch die darauf rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7.

B) Zum Hilfsantrag

Hinsichtlich der im Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag inhaltsgleichen Merkmale des beanspruchten Hardtop-Fahrzeugdachs gelten die im vorhergehenden Abschnitt A gemachten Ausführungen gleichermaßen.

Ergänzend weist das mit Hilfsantrag beanspruchte Fahrzeugdach sinngemäß noch das Merkmal auf, dass es vor dem Überführen in die Ablageposition im geschlossenen Zustand vorliegt. Den von der Patentinhaberin geltend gemachten Vorteil einer Staumaßreduzierung sieht der Senat nicht durch die flach auf der Unterschale aufliegende Oberschale begründet, sondern allenfalls in der Gestaltung einer Ablagemechanik, zu der im Streitpatent jedoch nichts offenbart ist. Eine platzsparende Ablage kann auch bei dem aus der DE 41 00 677 C2 bekannten Dach durch das Übereinanderlegen der Dachplatte 22 und des hinteren Dachabschnitts 24 erreicht werden. Ob Dachteile vor dem Ablegen geöffnet oder geschlossen sein müssen, legt der Fachmann in Abhängigkeit des vorhandenen Ablegemechanismus fest. Im Übrigen ist aus der DE 195 31 074 C1 entnehmbar, den in Fahrzeugdächern zu Belüftungszwecken vorgesehenen Deckel vor dem Ablegen zu verschließen (vgl. Sp. 3, Z. 12-21 i. V. m. Fig. 4 und 2).

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag ist mithin ebenfalls nicht patentfähig.

Die auf Patentanspruch 1 zumindest mittelbar rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7 sind somit auch nicht patentfähig.

gez.

Unterschriften