

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 11/02

(Aktenzeichen)

Verkündet am
19. November 2003

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 198 08 599

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 19. November 2003 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Küstner und Dipl.-Ing. Bork

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

G r ü n d e

I

Mit Beschluss vom 16. November 2001 hat die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts nach Prüfung von zwei Einsprüchen das am 28. Februar 1998 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

„Fahrzeugdach“

widerrufen.

Die Patentabteilung hat die Auffassung vertreten, dass der Patentgegenstand in seinem beschränkt verteidigten Umfang nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, da er durch die Gegenstände nach der EP 0 622 290 A1 und der DE 34 35 813 C2 nahegelegt sei.

Gegen diesen Beschluss der Patentabteilung haben die beiden Patentinhaberinnen Beschwerde erhoben.

In der mündlichen Verhandlung vom 19. November 2003 verteidigen sie das Patent in weiter beschränktem Umfang gemäß Haupt- und Hilfsantrag und sind der Auffassung, dass das nunmehr Beanspruchte durch den nachgewiesenen Stand der Technik nicht nahegelegt sei.

Die Patentinhaberinnen beantragen,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 – 11 gemäß Hauptantrag,
- Beschreibung Sp 1 – 4 mit Einfügungen 1 und 2 (Hauptantrag), jeweils eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 19. November 03,
- Zeichnungen Fig 1 – 7 gemäß Patentschrift, hilfsweise,

das Patent auf der Grundlage folgender Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 – 8 gemäß Hilfsantrag,
- Beschreibung Sp 1 – 4 mit Einfügungen 1 und 2 (Hilfsantrag), jeweils eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 19. November 03,
- Zeichnungen Fig 1 – 7 gemäß Patentschrift.

Die Einsprechenden beantragen übereinstimmend,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie führen aus, dass auch das verteidigte Fahrzeugdach durch den nachgewiesenen Stand der Technik nahegelegt sei. Dabei verweisen sie auf die EP 0 622 290 A1 und die DE 195 43 242 C1.

Der Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

Fahrzeugdach mit wenigstens einem bewegbaren Dachteil (Deckel 3), das eine in einem festen Fahrzeugdach (1) ausgebildete Dachöffnung (2) wahlweise verschließt und an einem mit dem festen Fahrzeugdach (1) verbindbaren, die Dachöffnung (2) von unten umgebenden Rahmen (5) verschiebbar geführt ist, wobei der Rahmen zwei parallele Rahmenlängsteile (6) und wenigstens ein die Rahmenlängsteile verbindendes Rahmenquerteil (24) aufweist und zur zusätzlichen Versteifung des Rahmens (5) eine fest am Rahmen (5) angeordnete Platte (4) vorgesehen ist, die beidseits zumindest mittelbar mit den Rahmenlängsteilen (6) verbunden ist,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Dachöffnung (2) so groß ausgebildet ist, dass sie vom bewegbaren Dachteil (3) und einer dahinter liegenden festen Dachplatte (4) verschließbar ist, wobei die Platte (4) zur bündigen Ausrichtung mit dem Fahrzeugdach (1) gegenüber den Rahmenlängsteilen (6) eine Höhenverstellbarkeit aufweist.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 11 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag enthält über die Merkmale des Hauptanspruchs 1 hinaus noch folgende, abschließend kennzeichnende Merkmale:

und wobei die Platte (4) durch Kleben mit den Rahmenlängsteilen (6) verbunden ist und die Höheneinstellbarkeit durch die Dicke einer Kleberaupe (19) gebildet wird.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 8 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

II

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt und auch im übrigen zulässig. Sie ist aber in der Sache nicht begründet.

1. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag und der des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag sind unstrittig neu. Sie mögen auch gewerblich anwendbar sein, sind jedoch nicht patentfähig, da sie jeweils auf keiner erfinderischen Tätigkeit beruhen.

Durchschnittsfachmann ist hier ein Ingenieur des Maschinenbaus mit beruflicher Erfahrung auf dem Gebiet der Schiebedächer für Fahrzeuge.

1.1 Zum Hauptantrag:

In der EP 0 622 290 A1 ist ein festes Fahrzeugdach (vgl insbes. Fig 1 und 12 iVm Sp 7, Z 47 bis 50), beschrieben, das eine Dachöffnung aufweist, die mit zwei Dachteilen 4A und 4B verschließbar ist, wovon das vordere Dachteil 4A wahlweise bewegbar ist. Die Dachteile sind in einem als Modul-Einsatzdach 3 ausgebildeten Rahmen geführt, der aus zwei parallelen Rahmenlängsteilen 11 und die Rahmenlängsteile verbindenden Querteilen 21, 22, 23 besteht und mit dem Fahrzeugdach

verbunden ist. Das eine Platte bildende hintere Dachteil 4B ist fest am Rahmen angeordnet und mittelbar mit den Rahmenlängsteilen verbunden. Es dient offensichtlich zur Versteifung des Rahmens, vgl insbes. Fig 1, 4 und 12 und Beschreibung Sp 5 Z 42 bis Sp 6 Z 1, Sp 6 Z 21 bis Sp 7 Z 26 und Sp 7 Z 47 bis Sp 8 Z 10 (festes Dachteil hier mit 4A bezeichnet). Der Rahmen bzw das Einsatzdach ist von außen so in die Dachöffnung einsetzbar, dass es die Dachöffnung verschließt und an den Dachteilen angeordnete Abdeckleisten 33 bündig mit dem Dach bzw zugehörigen Verstärkungsblechen 6A der Dachholme 2 ausgerichtet sind. Diese Bündigkeit des Einsatzdaches wird über genau definierte Fixierpunkte 5 an der Rohkarosse erreicht, deren Maß bei der Montage des Daches beim Zulieferer durch entsprechende Montagelehren 9A, 9B berücksichtigt wird, vgl insbes. Fig. 4. Bei der Fahrzeugendmontage wird die Einbaulage über eine alle Kräfte aufnehmende Kleberaupe 14 zwischen Fahrzeugdach bzw Verstärkungsblech und Rahmen fixiert (siehe Fig 12 iVm Beschreibung Sp 8, Z 41 bis Z 45 und Patentansprüche 5, 6). Die Dachteile 4A und 4B selbst sind also nach der Montage nicht bündig mit dem Fahrzeugdach. Zudem sind Fertigungstoleranzen trotz Montagelehren unvermeidlich, vgl. insbes S 2, Z 17 bis 21.

Will der Fachmann bei einem durch das feste Dachteil ausreichend steif gestalteten Fahrzeugdach diese Nachteile in seinem ständigen Bemühen um Verbesserungen des Standes der Technik vermeiden, so erhält er hierzu aus der einschlägigen DE 195 43 242 C1 eine geeignete Anregung.

In der DE 195 43 242 C1 ist nämlich das Problem angesprochen, wie ein als Deckel ohne Abdeckleisten bezeichnetes bewegbares Dachteil so montiert werden kann, dass es in seiner Schließstellung mit dem Fahrzeugdach bündig wird. Als Lösung wird dort offenbart, eine Klebstoffraupe zwischen Deckel und Deckelrahmen vorzusehen, die mit ihrer Dicke als Justageelement für die Anpassung der Höhe der beiden Teile dient (vgl Beschreibung Sp 1, Z 52 bis 61 und Anspruch 4.

Zudem ist ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Verwendung einer Kleberaupe keine weiteren Justierelemente wie beispielsweise Langlöcher erforderlich sind, vgl insb Sp 3 Z 3 bis 6.

Der Durchschnittsfachmann wird diese Lösung ohne weiteres auch auf den Rahmen und die Dachteile nach der EP 0 622 290 A1 übertragen, denn die damit einhergehenden Vorteile liegen auf der Hand. Die Anforderungen an die Maßhaltigkeit der Rohkarosserie und des Dachmoduls lassen sich kostengünstig verringern, Herstellungstoleranzen sind bei der Endmontage direkt in der Einbaulage auszugleichen und die Bündigkeit des gesamten Dachs kann auf einfache Weise hergestellt werden.

Einer derartigen Übertragung steht nicht im Wege, dass die Montage der einzusetzenden Dachteile im Gegensatz zu dem aus der EP 0 622 290 A1 bekannten Fahrzeugdach gemäß der DE 195 43 242 C1 von innen her erfolgt. Denn für eine Höhenanpassung mittels Kleberaupe spielt das Einsetzen von innen oder von außen erkennbar keine Rolle. Allein wichtig ist, dass ausreichend Bewegungsfreiheit für den Toleranzausgleich und genügend Raum für das Einbringen der Kleberaupe vorhanden ist. Beides ist bei dem Fahrzeugdach nach der EP 0 622 290 A1 der Fall, vgl insb Fig 12.

Der Patentanspruch 1 nach Hauptantrag hat daher keinen Bestand.

1.2 Zum Hilfsantrag:

Hinsichtlich der in diesem Patentanspruch inhaltsgleichen Merkmale des beanspruchten Fahrzeugdachs mit denen des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag gelten die vorstehenden Ausführungen gleichermaßen.

Da bereits bei dem Fahrzeugdach nach der DE 195 43 242 C1 der Höhenausgleich zwischen dem beweglichen Dachteile und dem Fahrzeugdach über eine die

Höheneinstellbarkeit bewirkende Kleberaupe erfolgt, kann es nicht erfinderisch sein, auch das feste Dachteil so mit den Rahmenlängsteilen zu verbinden.

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag ist daher ebenfalls nicht bestandsfähig.

2. Die Patentansprüche 2 bis 11 bzw 2 bis 8 nach Haupt- und Hilfsantrag fallen jeweils mit dem in Bezug genommenen Patentanspruch 1.

Petzold

Dr. Fuchs-Wisseemann

Küstner

Bork

Na