



# BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 343/05

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
4. Februar 2009

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

...

**betreffend das Patent 103 07 207**

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 4. Februar 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Bertl sowie der Richter Gutermuth, Dr.-Ing. Kaminski und Dipl.-Ing. Groß beschlossen:

Das deutsche Patent 103 07 207 wird widerrufen.

**Gründe**

**I.**

Für die am 20. Februar 2003 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangene Anmeldung wurde die Erteilung des nachgesuchten Patents am 17. Februar 2005 veröffentlicht.

Gegenstand des Patents ist eine

Kraftfahrzeug-Heckklappe.

Gegen das Patent hat die S... GmbH in K..., mit Schriftsatz vom

15. Mai 2005, eingegangenen per Fax am selben Tag, Einspruch erhoben mit der Begründung, dass der wesentliche Inhalt des Patents Gegenstand eines am 25. September 2002 seitens der Einsprechenden gegenüber der Patentinhaberin vorgetragene(n) technischen Vorschlags gewesen sei und von dieser ohne Einwilligung der Einsprechenden entnommen worden sei.

Mit Schriftsatz vom 16. Mai 2005, eingegangen am selben Tag per Fax, macht die Einsprechende darüber hinaus für den Gegenstand des angegriffenen Patents mangelnde erfinderische Tätigkeit gegenüber dem Stand der Technik geltend.

Die Patentinhaberin hat in der mündlichen Verhandlung vom 4. Februar 2009 nach Hilfsantrag 1 bzw. 2 jeweils einen einzigen Patentanspruch 1 vorgelegt sowie nach Hilfsantrag 3 neue Patentansprüche 1 und 2.

Der mit dem einzigen Patentanspruch gemäß Hilfsantrag 1 identische erteilte Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet (mit einer ergänzten Merkmalsgliederung):

- „1. Kraftfahrzeug-Heckklappe (6) mit selbsttätiger Öffnungsfunktion
2. mit einem an einer Seite der Heckklappe (6) angeordneten als Gasfeder ersten Huborgan (14) zum Öffnen der Heckklappe (6)
3. welches mit einer Fahrzeugkarosserie (1, 2) und der Heckklappe (6) schwenkbar verbunden ist,  
**dadurch gekennzeichnet,**
4. dass an der dem ersten Huborgan (14) gegenüberliegenden Seite der Heckklappe (6) ein als Gasfeder ausgebildetes zweites Huborgan (8) angeordnet ist,
5. das ebenfalls mit der Fahrzeugkarosserie (1, 2) und der Heckklappe (6) schwenkbar verbunden ist,
6. wobei dessen Hubkraft ( $FH_2$ ) kleiner ist als die Hubkraft ( $FH_1$ ) des ersten Huborgans (14).“

Gegenüber dem Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist im Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 das Merkmal

„wobei das erste Huborgan (14) als Zugorgan ausgebildet ist, zum selbsttätigen Öffnen und Schließen der Heckklappe (6).“

am Ende angefügt.

Gegenüber dem Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist im Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 vor der Angabe **dadurch gekennzeichnet** das Merkmal

„wobei die Heckklappe (6) auf der Seite des ersten Huborgans (14) durch außermittiges Einleiten einer zum Schließen der Heckklappe (6) erforderlichen Zugkraft selbsttätig oder händisch schließbar ist,“

eingefügt.

Aufgabengemäß soll eine preiswert herstellbare Kraftfahrzeug-Heckklappe vorgeschlagen werden, die selbsttätig öffnen kann, ohne dass bei einem Schließen eine merkliche Verwindung der Heckklappe auftritt, so dass eine Querverschiebung eines Schließbügels bzw. Schließbolzens des Schlosses relativ zu einer Schließkullisse bzw. Schlossfalle vermieden ist ([0016] der Patentschrift).

Angesichts einer seitens der Patentinhaberin mit Eingabe vom 15. Januar 2009 vorgelegten Erfindungsmeldung vom 19. August 2002 hat die Einsprechende den Vorhalt der widerrechtlichen Entnahme in der mündlichen Verhandlung nicht weiter verfolgt.

Die Einsprechende bestreitet die Ausführbarkeit der Gegenstände gemäß den Hauptansprüchen aller Anträge aufgrund der jeweils fehlenden Angaben zum Angriffspunkt der Schließkraft an der Heckklappe.

Hinsichtlich des als weiteren Widerrufsgrund geltend gemachten Fehlens erfindersicherer Tätigkeit ist sie der Auffassung, dass der Fachmann keinen Stand der Technik benötige, um zu einer Heckklappe gemäß Anspruch 1 nach Hauptantrag bzw. Hilfsantrag 1 mit zwei unterschiedlich starken Gasfedern zu gelangen, wenn bei einer mit zwei gleichstarken Gasfedern versehenen Heckklappe aufgrund außermittig eingeleiteter Schließkräfte eine Querverschiebung auftrete.

Solches gehöre zu den mechanischen Grundlagen.

Eine Heckklappe, bei der gemäß Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 die Gasfeder gleichzeitig Hub- und Zugorgan sei, sieht die Einsprechende nicht als ausführbar an, die Einfügung im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 stelle eine unzulässige Erweiterung gegenüber dem erteilten Anspruch 1 dar.

Die Einsprechende beantragt,

das Streitpatent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Streitpatent aufrecht zu erhalten.

Hilfsweise werde das Patent entsprechend den übergebenen Hilfsanträgen 1 bis 3 verteidigt.

Sie ist der Ansicht, dass der Fachmann hinsichtlich der Ausführbarkeit des jeweiligen Anspruchsgegenstandes die Patenbeschreibung heranziehe, aus der die außermittige Schließkrafteinleitung hervorgehe.

Die US 6,298,604 offenbare einen zur patentgemäßen Lösung alternativen Vorschlag; solches sei aber nicht grundsätzlich patenthindernd und könne in seiner konkreten Ausgestaltung den Patentgegenstand auch nicht nahelegen.

Die DE 25 16 478 A1 offenbare nach Aufgabe und Lösung keine Anordnung mit zwei Gasfedern; die lediglich eine Gasfeder sei zudem am Ende des Schließweges kraftfrei, so dass auch diese Entgegenhaltung keine Anregung auf die Erfindung geben könne.

Dem Begriff „Gasfeder“ kommt nach Ansicht der Patentinhaberin im Lichte der Patentinhaberin eine breitere Bedeutung zu als üblich; diese sei in der Patentbe-

schreibung explizit als *Hub- und ggf. Zugorgan* bezeichnet, und könne einen von einem Elektromotor betätigten Seilzug zusätzlich aufweisen oder mit entsprechenden steuerbaren Ventilen realisiert werden.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die nach dem § 147 Abs. 3 PatG in der Fassung vom 9. Dezember 2004 begründete Zuständigkeit des Senats wird durch die in der Zwischenzeit erfolgte Aufhebung dieser Vorschrift nicht berührt (vgl. auch BGH Beschluss vom 9. Dezember 2008 (X ZB 6/08) - Ventilsteuerung).

Gegenstand des Verfahrens ist das erteilte Patent.

Als Fachmann sieht der Senat einen Ingenieur (FH) des Maschinenbaus an mit Berufserfahrungen in der Entwicklung und dem Einsatz von Kraftfahrzeug-Schließvorrichtungen.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der wesentliche Inhalt des Patents überhaupt Gegenstand der Besprechung zwischen Mitarbeitern der Patentinhaberin und der Einsprechenden am 25. September 2002, wie die Einsprechende im schriftlichen Vortrag mit beigefügten Unterlagen und Zeugenangebot behauptet hat.

Denn die Patentinhaberin war ausweislich der mit Schriftsatz vom 15. Januar 2009 vorgelegten, am 20. August 2002 bei ihr eingegangenen Erfindungsmeldung (Anlage zum Schriftsatz vom 15. Januar 2009), deren Richtigkeit seitens der Einsprechenden nicht bestritten ist, schon vor dem Gesprächstermin im Besitz der Erfindung.

Damit läge allenfalls eine Doppelerfindung vor, bei der aber der Gegenstand des Patents nicht auf den Erfindungsbesitz des Verletzten zurückginge (vgl. Schulte, *Patentgesetz*, 8. Auflage, Rdn. 52 zu § 21 i. V. m. Rdn. 23 zu § 6).

### III.

Der unbestritten zulässige Einspruch hat Erfolg.

#### **1. Lehre und Ausführbarkeit des erteilten Anspruchs 1 (Hauptantrag und Hilfsantrag 1)**

Zwar ist - wie die Einsprechende zutreffend vorgetragen hat - der Schließvorgang im Anspruch 1 nicht erwähnt. Es ist aber für jedermann eine selbstverständliche Eigenschaft von Kraftfahrzeug-Heckklappen der anspruchsgemäßen Art, dass diese nach dem selbsttätigen Öffnen wieder geschlossen werden, sei es händisch oder durch einen geeigneten Antrieb.

Die im Anspruch 1 deshalb mitzulesende Schließkraft kann bei Heckklappen mit beidseitig angeordneten Huborganen symmetrisch bezüglich der auf die Klappe wirkenden Hubkräfte oder beidseitig außermittig angreifen.

Da für den Fall einer außermittig und näher zum stärkeren ersten Huborgan angreifenden Schließkraft die Verwindung aufgabengemäß verhindert werden kann, ist die Erfindung insoweit auch ausführbar.

Dass nicht ausführbare Varianten unter den Wortlaut des Anspruchs 1 fallen, führt nicht zu fehlender Ausführbarkeit.

Entgegen dem Vortrag der Patentinhaberin kommt jedoch dem Begriff *Gasfeder* nach Ansicht des Senats auch im Licht der Patentschrift keine Bedeutung zu, die über das übliche Verständnis einer einseitig wirkenden, nach außen abgeschlossenen Kolben-Zylinder-Anordnung hinausgeht.

Die in Absatz [0036] im Zusammenhang mit der Angabe „Hub- und ggf. Zuganorgan“ genannte Gasfeder wird vom Fachmann allein auf die Alternative *Hubanord-*

nung bezogen, weil eine Gasfeder nicht nacheinander Hub- und Zugkräfte erzeugen kann.

Die in der mündlichen Verhandlung von der Patentinhaberin anhand einer Tafelzeichnung erläuterte umsteuerbare Kolben-Anordnung kann patentgemäß nicht unter den Begriff *Gasfeder* fallen, weil derartige Anordnungen als Alternativen zu einer Gasfeder benannt sind (Abs. **[0026]**), nicht aber als spezielle Ausführungsformen einer Gasfeder.

## **2. Zum Hauptantrag und Hilfsantrag 1**

Eine Kraftfahrzeug-Heckklappe mit den Merkmalen 1 bis 5 des Anspruchs 1 - d.h. ohne das Erfordernis unterschiedlicher Hubkräfte - gehörte vor dem Anmeldetag zum allgemeinen Stand der Technik, wie die Beschreibungseinleitungen der DE 25 16 478 A1 (S. 1 Abs. 2 bis S 2. Abs. 1) und auch die US 6,298,604 (Sp. 1 Z. 23 bis 26) belegen, die beide Heckklappen mit selbsttätiger Öffnungsfunktion und zwei gleichstarken Gasfedern als Huborgane offenbaren, wobei die erstgenannte auch die anspruchsgemäße Anlenkung offenbart (S. 1 Abs. 2 Z. 3 bis 6).

Dass die von einem solchen Stand der Technik ausgehenden Druckschriften hinsichtlich der dann beschriebenen Anordnungen andere Aufgaben lösen, steht diesem Beleg nicht entgegen.

Die dem Streitpatent zugrunde liegende Aufgabe, eine preiswert herstellbare Kraftfahrzeug-Heckklappe vorzuschlagen, die selbsttätig öffnen kann, ohne dass bei einem Schließen eine merkliche Verwindung der Heckklappe auftritt, so dass eine Querverschiebung eines Schließbügels bzw. Schließbolzens des Schlosses relativ zu einer Schließkulissee bzw. Schlossfalle vermieden ist, stellt sich dem Fachmann in der Praxis von selbst, wenn die Gestaltung der Heckklappe - z. B. aus Designgründen oder wegen der Anbringung von weiteren Bauteilen an/in der Heckklappe - dem Nutzer keinen mittigen Angriffspunkt zum händischen Schließen bietet, oder wenn ein Antrieb zum motorischen Schließen im Seitenbereich des Kofferraums vorgesehen werden soll.



Tritt nun in diesen Fällen eine Verwindung der Heckklappe auf, die den Einlauf eines Schlosses und/oder die Lage der Heckklappe in der Karosserieöffnung in nicht tolerierbarem Umfang beeinträchtigt, bietet es sich für den Fachmann als nächstliegend an, die Kraft des dem Angriffspunkt der Schließkraft nächstliegenden Huborgans zu vergrößern.

Denn eine Heckklappe mit beidseits wirksamen Öffnungskräften und einer dazwischen angreifenden entgegengerichteten Schließkraft stellt ein einfaches - und deshalb hinsichtlich der daran wirkenden Kräfte und Momente übersichtliches - mechanisches System dar, wenn es nur darum geht, einer Verwindung beim Schließvorgang grundsätzlich entgegen zu wirken.

Hierzu ist dem Fachmann - wie die Einsprechende zutreffend dargelegt hat - schon aus den Grundlagen der Mechanik bekannt, dass das auf einen Gegenstand einwirkende Moment entweder durch Veränderung der Hebelarmlänge oder durch Veränderung der Kraft beeinflusst werden kann.

Da bei einer vorgegebenen Konstruktion der Heckklappe die Angriffspunkte der Schließkraft festliegen, bleiben als einzige Variable die Kräfte der beiden Gasfedern.

Um ein zu starkes Eindringen der dem gewünschten außermittigen Schließkraft-Angriffspunkt näherliegenden Gasfeder und die damit einhergehende Verwindung der Klappe zu verhindern, liegt es deshalb für den Fachmann auf der Hand, diese Seite der Heckklappe dadurch stärker abzustützen, dass er die Hubkraft dieser Gasfeder vergrößert im Vergleich zu der gegenüberliegenden zweiten Gasfeder.

Der Erfolg einer solchen Maßnahme hinsichtlich einer geringeren Verwindung ist für den Fachmann unmittelbar absehbar, der die Feinabstimmung hinsichtlich eines tolerierbaren restlichen Querversatzes mit wenigen einfachen Versuchen im Rahmen seines handwerklichen Könnens vornimmt.

Von einem solchen Vorgehen ist der Fachmann auch nicht durch die in den beiden vorgenannten Druckschriften über den jeweils eingangs erläuterten Stand der Technik hinausgehende Offenbarung abgehalten.

Denn für die in der DE 25 15 478 A1 offenbarte Gasfeder, deren Ausschubkraft in der eingeschobenen Endlage auf Null absinkt, ist weder angegeben noch ersichtlich, dass diese - wie in Figur 5 gezeigt - nur auf einer Seite einer Heckklappe verwendet werden kann. Vielmehr kann diese bedarfsweise - und wie der dortigen Beschreibungseinleitung angegeben - auch in symmetrischer Doppelanordnung eingesetzt werden, wenn die Hubkraft einer einzelnen Feder nicht ausreicht oder die Heckklappe an der nicht abgestützten Seite optisch ungünstig herabhängt, so dass sich das dem Streitpatent zugrundeliegende Problem dort ebenfalls stellen kann.

Bei dem in der US 6,298,504 beschriebenen Heckklappenantrieb mit Drehmomentrohr (Titel) dienen die beiden Gasfedern 18 (Fig. 1) nur zum Ausgleich des Klappengewichts (Sp. 2 Z. 61 bis 66), während Öffnungs- und Schließfunktion durch einen lediglich einseitig vorgesehenen Zahnstangenantrieb 20, 22, 24, 26 bewirkt wird (Abstract, Sp. 1 Z. 43 bis 46, Sp. 3 Z. 1 bis 11), dessen Kraft über eine Torsionsfeder 34 auch auf der gegenüberliegenden Seite wirksam ist (Sp. 3 Z. 11 bis Sp. 4 Z. 25).

Deshalb gibt diese Druckschrift dem Fachmann zwar keinen Hinweis oder eine Anregung zur Lösung des patentgemäßen Problems, hält ihn aber auch nicht davon ab.

Es kann auch dahingestellt bleiben, ob und warum in der Besprechung zwischen Vertretern der beteiligten Parteien am 25. September 2002 die patentgemäße Lösung nicht in Betracht gezogen wurde. Denn abhängig von der jeweiligen KFZ-Konstruktion, den Montagebedingungen und einem einseitig vorgesehenen Antrieb, der die Schließkraft aufbringen soll, sind viele Gesichtspunkte denkbar, die im Konkreten gegen eine Anordnung mit beidseitigen Gasfedern sprechen.

Ausgehend vom allgemeinen Stand der Technik gelangt der Fachmann damit ohne weiteres zu einer Anordnung, die außer den Merkmalen 1 bis 5 auch das Merkmal 6 des Anspruchs 1 nach Hauptantrag und dem damit identischen einzigen Anspruch nach Hilfsantrag 1 aufweist.

### **3. Hilfsantrag 2**

Da eine Gasfeder nicht sowohl (d. h. hier: nacheinander) Hub- und Zugorgan sein kann, wie im Zusammenhang mit der dem Fachmann durch den Anspruch 1 nach Hauptantrag gegebenen Lehre des Streitpatents erläutert ist, ist der Gegenstand gemäß dem einzigen Anspruch nach Hilfsantrag aufgrund des am Ende angefügten Merkmals nicht realisierbar und damit im Sinne von § 21 Abs .1, Nr. 2 auch nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann sie ausführen kann.

Das Streitpatent kann deshalb mit diesem Patentanspruch keinen Bestand haben.

### **4. Hilfsantrag 3**

Der Senat hat zwar keine Bedenken, dass das im Oberbegriff eingefügte Merkmal im Streitpatent und auch in den zugehörigen Anmeldeunterlagen als zur Erfindung gehörend offenbart ist.

Jedoch fügt dieses Merkmal dem erteilten Patentanspruch 1 nach Ansicht des Senats nichts hinzu.

Denn jede mit beidseitig angeordneten Gasfedern zum selbsttätigen Öffnen versehene Heckklappe weist die ihr innewohnende Eigenschaft auf, dass sie auf der Seite des ersten Huborgans - welches hinsichtlich der Ausführbarkeit zur Erzielung des angestrebten Vorteils dasjenige mit der stärkeren Gasfeder sein muss - durch außermittiges Einleiten einer zum Schließen erforderlichen Zugkraft schließbar ist.

Hierzu muss der Benutzer (absichtlich oder versehentlich) an dieser Stelle angreifen bzw. der Konstrukteur den Antrieb dort vorsehen.

Der Gegenstand gemäß dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 ist demnach aus den zum Hauptantrag genannten Gründen nicht patentfähig.

4. Die auf den jeweiligen Patentanspruch 1 nach Haupt- oder Hilfsantrag 3 rückbezogenen Patentanspruch teilen dessen Schicksal.

Bertl

Gutermuth

Dr. Kaminski

Groß

Pr