



# BUNDESPATEENTGERICHT

7 W (pat) 50/09

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
19. August 2009

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2005 055 625

...

...

,

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 19. August 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Tödte sowie der Richter Dipl.-Ing. Frühauf, Schwarz und Dipl.-Ing. Schlenk

beschlossen:

Unter teilweiser Zurückweisung der Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 21. Oktober 2008 wie folgt abgeändert:

Das Patent 10 2005 055 625 wird mit den folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht erhalten:

- Patentansprüche 1 bis 9 laut der Fassung des Hilfsantrags 1 vom 19. August 2009

- Beschreibung Seite 2 (Abschnitte [0001] bis [0007]) und Seiten 5 bis 9 (Abschnitte [0029] bis [0076]) laut erteiltem Patent
- Beschreibung Seiten 3 und 4 (Abschnitte [0008] bis [00028]) laut dem „Hilfsantrag 1“ vom 13. Juli 2009 (Bl. 42 bis 43 GA)
- Zeichnungen laut erteiltem Patent.

## **Gründe**

### **I.**

Die Beschwerde der Einsprechenden ist gegen den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. Oktober 2008 gerichtet, mit dem das am 22. November 2005 angemeldete und am 30. August 2007 veröffentlichte Patent 10 2005 055 625 (Streitpatent) mit der Bezeichnung „Laderaumabdeckung für ein Fahrzeug“ nach Prüfung des gegen das Patent erhobenen Einspruchs beschränkt aufrechterhalten worden ist.

Die Einsprechende stützt ihre Beschwerde auf den Stand der Technik nach Druckschrift EP 1 400 385 A1 (im Verfahren als Druckschrift E6 bezeichnet) bzw. zugehöriger deutscher Übersetzung (E6Ü) und nach Druckschrift DE 102 29 675 B4 (E9) und macht geltend, dass dem Patentgegenstand gemäß dem beschränkt aufrechterhaltenen Anspruch 1 gegenüber dem Dokument E6 die Neuheit fehle, ihm es jedenfalls gegenüber der gemeinsamen Betrachtung der Dokumente E6 und E9 an einer erfinderischen Tätigkeit mangle. In der mündlichen Verhandlung wurde zudem noch der Stand der Technik nach der europäischen Patentanmeldung gemäß Dokument EP 1 479 564 A2 (E5) erörtert. Im Einspruchsverfahren hat noch die Druckschrift DE 199 44 948 C1 (E7), die inhaltlich der EP 1 084 907 A2 (E1) entspricht, eine Rolle gespielt.

Die Beschwerdeführerin stellt den Antrag,

den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. Oktober 2008 teilweise aufzuheben und das Patent 10 2005 055 625 in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Beschwerdegegnerinnen widersprechen der Einsprechenden in allen Punkten. Sie stellen den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Hilfsweise beantragen sie,

#### 1. Hilfsantrag

unter teilweiser Zurückweisung der Beschwerde das Patent 10 2005 055 625 mit den Patentansprüchen 1 bis 9 laut der Fassung des Hilfsantrags 1 vom 19. August 2009, der Beschreibung Seite 2 (Abschnitte [0001] bis [0007]) und Seiten 5 bis 9 (Abschnitte [0029] bis [0076]) laut erteiltem Patent, Beschreibung Seiten 3 und 4 (Abschnitte [0008] bis [00028]) laut Hilfsantrag 1 vom 13. Juli 2009 (Bl. 42 bis 43 GA), sowie mit den Zeichnungen laut erteiltem Patent beschränkt aufrecht zu erhalten.

#### 2. Hilfsantrag

unter teilweiser Zurückweisung der Beschwerde das Patent 10 2005 055 625 mit den Patentansprüchen 1 bis 7 laut der Fassung des Hilfsantrags 2 vom 19. August 2009, der Beschreibung Seite 2 (Abschnitte [0001] bis [0007]) und Seiten 5 bis 9 (Abschnitte [0029] bis [0076]) laut erteiltem Patent, Beschreibung

Seiten 3 und 4 (Abschnitte [0008] bis [00028]) laut Hilfsantrag 2 vom 13. Juli 2009 (Bl. 45 bis 46 GA), sowie mit den Zeichnungen laut erteiltem Patent beschränkt aufrecht zu erhalten.

Der Anspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

Laderaumabdeckvorrichtung für ein Fahrzeug, umfassend

- eine ausziehbare und zumindest in Einzugsrichtung antreibbare Rolloeinrichtung, welche in ihrem ausgezogenen Zustand eine zwischen einem ersten Rollo-Stirnende und einem zweiten Rollo-Stirnende flächig ausgedehnte Abdeckbahn (20) für den Laderaum (12) ausbildet,
- Lagerungsmittel (26) zum Lagern des ersten Rollo-Stirndes (24),
- Führungsmittel (30, 28) zum Führen des zweiten Rollo-Stirndes relativ zum ersten Rollo-Stirnende, umfassend in einer Längsrichtung sich erstreckende Führungsschienen (30) zur längs verfahrbaren Aufnahme von seitlichen Endstücken (22) des zweiten Rollo-Stirndes, wobei die Führungsschienen (30) jeweils mit einem längs verfahrbar antreibbaren Schlitten (28) versehen sind und jeder Schlitten (28) eine ansteuerbare Kupplung (36) aufweist, mittels welcher in einer Kopplungsstellung der Kupplung (36) das jeweilige Endstück (22) an den Schlitten (28) koppelbar ist und in einer Freigabestellung der Kupplung (36) von dem Schlitten (28) freigebbar ist,

**dadurch gekennzeichnet, dass**

die Laderaumabdeckvorrichtung ferner einen elektrischen Aktor (46) und Mittel zur Bedienung der Laderaumabdeckung umfasst, welche es gestatten, dass

- zum Öffnen der Laderaumabdeckung die Kupplung (36) mittels des elektrischen Aktors (46) in die Freigabestellung ge-

bracht wird und die Rolloeinrichtung durch Antreiben derselben eingezogen wird, und

- zum Schließen der Laderaumabdeckung der Schlitten (28) zum Endstück (22) längsverfahren wird und bei Erreichen des Endstücks (22) mittels der Kupplung (36) mit dem Endstück (22) gekoppelt wird und der Schlitten (28) zusammen mit dem Endstück (22) entlang der Führungsschiene (30) zurück verfahren wird.

Diesem Anspruch 1 sind Ansprüche 2 bis 10, die Weiterbildungen der Vorrichtung nach Anspruch 1 angeben, nachgeordnet. Zu ihrem Wortlaut wird auf die Akte verwiesen.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 lautet (Hinzufügungen gegenüber Hauptantrag *kursiv*, Streichungen durch ~~Durchstreichung~~ gekennzeichnet):

Laderaumabdeckvorrichtung für ein Fahrzeug, umfassend

- eine ausziehbare und zumindest in Einzugsrichtung antreibbare Rolloeinrichtung, welche in ihrem ausgezogenen Zustand eine zwischen einem ersten Rollo-Stirnende und einem zweiten Rollo-Stirnende flächig ausgedehnte Abdeckbahn (20) für den Laderaum (12) ausbildet,
- Lagerungsmittel (26) zum Lagern des ersten Rollo-Stirndes (24),
- Führungsmittel (30, 28) zum Führen des zweiten Rollo-Stirndes relativ zum ersten Rollo-Stirnende, umfassend in einer Längsrichtung sich erstreckende Führungsschienen (30) zur längs verfahrbaren Aufnahme von seitlichen Endstücken (22) des zweiten Rollo-Stirndes, wobei die Führungsschienen (30) jeweils mit einem längs verfahrbar antreibbaren Schlitten (28) versehen sind und jeder Schlitten (28) eine ansteuerbare

Kupplung (36) aufweist, mittels welcher in einer Kopplungsstellung der Kupplung (36) das jeweilige Endstück (22) an den Schlitten (28) koppelbar ist und in einer Freigabestellung der Kupplung (36) von dem Schlitten (28) freigebbar ist,

**dadurch gekennzeichnet, dass**

*der Schlitten (28) einen elektrischen Aktor (46) zur Betätigung einer verstellbaren Komponente (48) der Kupplung (36) aufweist und dass*

die Laderaumabdeckvorrichtung ferner ~~einen elektrischen Aktor (46)~~ und Mittel zur Bedienung der Laderaumabdeckung umfasst, welche es gestatten, dass

- zum Öffnen der Laderaumabdeckung die Kupplung (36) mittels des elektrischen Aktors (46) in die Freigabestellung gebracht wird und die Rolloeinrichtung durch Antreiben derselben eingezogen wird, und
- zum Schließen der Laderaumabdeckung der Schlitten (28) zum Endstück (22) längsverfahren wird und bei Erreichen des Endstücks (22) mittels der Kupplung (36) mit dem Endstück (22) gekoppelt wird und der Schlitten (28) zusammen mit dem Endstück (22) entlang der Führungsschiene (30) zurück verfahren wird.

Diesem Anspruch 1 sind Ansprüche 2 bis 9, die Weiterbildungen der Vorrichtung nach Anspruch 1 angeben, nachgeordnet. Zu ihrem Wortlaut wird auf die Akte bzw. die Anlagen zum Protokoll verwiesen.

Zum Wortlaut der Ansprüche 1 bis 7 gemäß Hilfsantrag 2 wird auf die Akte verwiesen.

## II.

Die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist zulässig. Sie hat insoweit Erfolg, als der Gegenstand des Streitpatents in der vom Deutschen Patent- und Markenamt im Einspruchsverfahren aufrecht erhaltenen Fassung seiner Patentansprüche weiter beschränkt wurde.

Der Gegenstand des angefochtenen Patents stellt in der Fassung der Patentansprüche nach Hilfsantrag 1 eine patentfähige Erfindung i. S. d. PatG §§ 1 bis 5 dar. Dass der Patentgegenstand nach Hauptantrag patentfähig ist, konnte der Senat dagegen nicht erkennen.

Als hier zuständiger Fachmann ist ein auf dem Fachgebiet von Abdeckvorrichtungen für Laderäume von Fahrzeugen tätiger Maschinenbau-Ingenieur anzusehen.

Gemäß Streitpatentschrift DE 10 2005 055 625 B4, Seite 3, [0005] liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Laderaumabdeckvorrichtung der gattungsgemäßen Art anzugeben, bei welcher die konstruktive Gestaltungsfreiheit hinsichtlich der Bewerkstelligung des Öffnens und Schließens der Laderaumabdeckung erhöht ist.

Die zur Lösung dieser Aufgabe im zulässigen Anspruch 1 nach Hauptantrag angegebene Vorrichtung beruht zumindest nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

In der Druckschrift E6, insbesondere Figuren 4 bis 7 und zugehörige Beschreibungsteile, ist in Übereinstimmung mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1 nach Hauptantrag eine Laderaumabdeckvorrichtung für ein Fahrzeug beschrieben, die eine ein- und über einen Laderaum ausziehbare Abdeckbahn (14) und eine zumindest in Einzugsrichtung antreibbaren Rolloeinrichtung (S. 3 [0022], [0023], S. 4 [0032], S. 7 [0055]) aufweist, wobei das eine Ende der Abdeckbahn auf einem Lagerungsmittel (Aufwickelrohr 121, Fig. 4) gelagert ist



und das andere, freie Ende mit seitlichen Endstücken (171) ausgestattet ist (Fig. 5), die in Führungsschienen (26) aufgenommen und darin längsverfahrbar geführt sind (S. 4 [0027]). Dazu ist in den Führungsschienen (26) jeweils ein - dem Schlitten nach Streitpatent entsprechender - mittels eines Elektromotors in den Schienen längsverfahrbarer und mit ihm über ein Litzenkabel (102) verbundener Wagen (25) angeordnet (Fig. 5, 6A, 6B, S. 5 [0038], [0039], S. 9 [0068] - [0071]), der zugleich eine ansteuerbare Kupplung bildet, mittels welcher das jeweilige Endstück (171) der Abdeckbahn (14) an den Wagen koppelbar bzw. von dem Wagen freigebbar ist (S. 5 [0040]). Die Kopplung ist dadurch realisiert, dass der Wagen kippbar ausgeführt ist (S. 5 [0041], S. 9 [0071]) und im Kippzustand die Aufnahme oder Freigabe des vorderen Endes der Abdeckbahn ermöglicht, dagegen im aufgerichteten Zustand das vordere Ende der Abdeckbahn an einem Schenkel des Wagens festgehalten wird. Ausgelöst wird das Kippen der Wagen automatisch mittels einer elektrischen Steuerung in Verbindung mit dem Öffnen der Heckklappe des Fahrzeugs durch den Benutzer (S. 10 [0076]).

Neben den Oberbegriffsmerkmalen umfasst die bekannte Vorrichtung aber auch die Merkmale des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1. So sind - wie aus den vorstehend aufgezeigten Merkmalen ohne weiteres zu folgern ist - bei der bekannten Abdeckvorrichtung Mittel zur Bedienung der Laderaumabdeckung vorhanden, die es gestatten, zum Öffnen der Abdeckung die Kupplung bzw. den Wagen in Freigabestellung zu bringen und die Abdeckbahn durch Antreiben der Rolloleinrichtung, hier der Wickelrolle 121 (Fig. 4), in den Lagerraum (1121) einzuziehen (S. 7 [0055], S. 10 [0076]), bzw. zum Schließen der Abdeckung den jeweiligen Wagen, der sich im Öffnungszustand im Bereich der Heckklappe befindet, zum vorderen Ende der Abdeckbahn, zu verfahren (S. 9 [0073]) und mit den seitlichen Endstücken der Zugstange (17) der Abdeckbahn (14) zu koppeln, um nach Umkehr der Bewegungsrichtung der Wagen die Abdeckbahn in die Schließlage zu bewegen (Fig. 5) und dort zu halten (S. 9 [0074], S. 10 [0075]).

Auch das darüber hinaus im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 nach Hauptantrag noch enthaltene Merkmal, wonach die Laderaumabdeckvorrichtung ferner einen elektrischen Aktor umfasst, mittels welchem zum Öffnen der Laderaumabdeckung die Kupplung in ihre Freigabestellung gebracht wird, kann im Lichte der Offenbarungen der E6 die Patentfähigkeit der beanspruchten Abdeckvorrichtung nicht stützen.

Die Streitpatentschrift definiert den elektrischen Aktor als ein Mittel zur Betätigung einer verstellbaren Komponente einer Kupplung (S. 4 [0021], 1. Satz) oder zur Freigabe einer Verriegelung zur Betätigung einer Kupplung (S. 4 [0021], 2. Satz) und nennt als Beispiele für elektrische Aktoren einen elektromotorischen Antrieb (ggf. mit Getriebe) und einen Hubmagneten (S. 4 [0022]). Nach S. 4 [0025] der Streitpatentschrift können die elektrischen Aktoren separat vom Schlitten, z. B. ortsfest an den Führungsschienen angeordnet und über „Betätigungsübertragungsmittel“, z. B. Bowdenzüge, mit der zu betätigenden Kupplung verbunden sein oder selbst einen baulichen Bestandteil des Schlittens bilden. Der Fachmann erkennt danach in dem elektrischen Aktor nach Streitpatent ein elektrisch verstellbares Element, dessen Wegänderung direkt oder mittelbar auf Elemente der Kupplung übertragen werden kann.

Einen elektrischen Aktor in diesem Sinne stellt der Antriebsmotor (101) bei der Abdeckvorrichtung nach Druckschrift E6 dar. In E6 (S. 9 [0074]) ist ausgeführt, dass zum Ausziehen der Abdeckbahn der Motor (101), der über das Antriebskabel (102) mit dem Wagen (25) verbunden ist, eingeschaltet wird, sobald die Heckklappe geschlossen ist, und dass aufgrund der Unterspannungsetzung des Kabels der Wagen aufgerichtet, also zurückgekippt wird, um das Ende der Zugstange (17) der Abdeckbahn im Bereich nahe der Heckklappe aufzunehmen und festzuhalten. Der Motor wirkt somit über das Kabel als elektrischer Aktor oder Betätiger auf die Kupplung ein. Die Einwirkung des Antriebsmotors als elektrischer Aktor ist mangels anderer Anhaltspunkte in der Beschreibung der E6 auch für die Freigabe der Endstücke der Abdeckbahn vom Wagen zum Zwecke des Öffnens der Abdeck-

bahn zu unterstellen. Damit wäre - wie die Patentinhaberin geltend gemacht hat - der elektrische Aktor zwar kein zusätzliches elektrisches Betätigungselement neben dem elektrischen Antriebsmotor zum Bewegen der Abdeckbahn und damit die Vorrichtung nach Anspruch 1 neu. Selbst wenn das entsprechende Merkmal aufgrund des Wortes „ferner“ und mit Blick auf die in den Figuren gezeigten Ausführungsbeispiele derart interpretiert würde, mag das zwar die Neuheit, nach Überzeugung des Senats jedoch nicht auch eine erfinderische Tätigkeit des beanspruchten Gegenstandes begründen.

Der Fachmann erkennt nach Vorstehendem in Druckschrift E6 nämlich bereits den Gedanken verwirklicht, den elektrischen Antriebsmotor zum Bewegen der Abdeckbahn zugleich als elektrischen Aktor zum Lösen oder Schließen einer Kupplung zwischen Antriebsmotor und Abdeckbahn zu nutzen, um die für einen Fachmann auf der Hand liegende, aber baulich aufwendigere Maßnahme getrennter elektrischer Antriebe für das Kuppeln und das Bewegen der Abdeckbahn zu überwinden. Die Rückkehr zu einer dem Fachmann geläufigen technischen Ausgangsposition kann jedoch eine erfinderische Tätigkeit nicht begründen. Für das Bekanntsein elektrischer Aktoren zur Freigabe bzw. zum Öffnen einer Abdeckbahn an einer bestimmten Position einer Führungsschiene wird im Übrigen auf die EP 1 479 564 A2 (E5) verwiesen, die gemäß Beschreibung ([0003] bis [0005]) von motorangetriebenen Abdeckbahnen ausgeht und zur Verbesserung der bekannten Vorrichtungen einen elektrischen Aktor zur Betätigung einer Verriegelungsvorrichtung vorschlägt (Fig. 1 i. V. m. [0034] bis [0037]).

Der Hauptantrag konnte aufgrund eines nicht gewährbaren Hauptanspruchs keinen Erfolg haben.

Dagegen ist der Senat zur Überzeugung gelangt, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 dem Fachmann nicht durch den entgegengehaltenen Stand der Technik nahe gelegt war.

Die hilfsweise verteidigte Vorrichtung unterscheidet sich von der des Anspruchs 1 nach Hauptantrag im Kern dadurch, dass der elektrische Aktor zur Betätigung einer verstellbaren Komponente der Kupplung selbst Teil des Schlittens ist und somit mit diesem in den Führungsschienen verfahren wird. Für eine derartige Maßnahme liefern die Entgegenhaltungen dem Fachmann weder Vorbild noch Anregung.

Wie oben ausgeführt, bildet nach Dokument E6 der ortsfest angeordnete elektrische Antriebsmotor zugleich den elektrischen Aktor für die Betätigung der als kippbarer Wagen ausgebildeten Kupplung. E6 gibt dem Fachmann daher keine Veranlassung einen elektrischen Aktor bzw. Betätiger auf dem Wagen bzw. Schlitten mitzuführen.

Dokument E9 lehrt dem Grunde nach zwar separate Aktoren, einen zum Verahren der Abdeckbahn und einen, einen elektrischen, zur Freigabe einer Verriegelung zum Zwecke des Öffnens der Abdeckbahn. Wegen der ortsfesten Anordnung der Aktoren bzw. Antriebe kann E9 jedoch keine Hinweise darauf liefern, den elektrischen Aktor auf einem verfahrbaren Schlitten anzuordnen.

Druckschrift DE 199 44 948 C1 (E7) beschreibt eine Abdeckvorrichtung für einen Innenraum eines Kraftfahrzeugs, bei der eine Abdeckbahn (2) in Schließ- und Öffnungsrichtung verfahrbar ist (Fig. 1 und zugehörige Beschreibungsteile). Sie umfasst eine in Führungsschienen (Profile 5) für die seitlichen vorderen Endabschnitte (Führungselemente 4) der Abdeckbahn angeordnete und über Übertragungsmittel (7) mit einem Antriebsmotor verbundene und in den Schienen verfahrbare, dem Schlitten nach Streitpatent entsprechende Kupplungsglieder bzw. Mitnehmerschlitten 6, die hier mit Aufnahmeelementen (11, 13) für eine kraftabhängige Aufnahme, Mitnahme oder Freigabe der vorderen Enden bzw. Führungselemente der Abdeckbahn versehen sind (Sp. 5 Z. 8 bis 66; Sp. 2 Z. 11 bis Z. 24). Als kraftabhängige Verbindungsmittel kommen Federmittel, Magnete oder kraftbegrenzte Formschlussverbindungen in Betracht (Sp. 3 Z. 13 bis 20). Durch die

kraftabhängige Aus- oder Einkopplung wird das Führungselement beim Auftreffen der Abdeckung auf ein Hindernis automatisch und zwangsläufig von dem Kupplungsglied gelöst, während das Kupplungsglied durch die Antriebsvorrichtung weiterbewegt wird. In entgegengesetzter Richtung nimmt das Kupplungselement das Führungselement wieder auf und nimmt es in diese Bewegungsrichtung mit (Sp. 2 Z. 24 bis 37). Das Kupplungsglied ist demzufolge nicht willkürlich und schon gar nicht mittels eines elektrischen Aktors betätigbar. Mithin kann auch diese Entgegenhaltung nicht zu einer Anordnung eines elektrischen Aktors auf einem Mitnehmerschlitten anregen.

Die von der E7 als gattungsbildenden Stand der Technik ausgehende europäische Patentanmeldung 1 479 564 A2 (E5) beschreibt eine Abdeckvorrichtung für Laderäume von Fahrzeugen, bei denen der Mitnehmerschlitten alternativ zu der aus E7 bekannten kraftabhängigen Entkopplung von Mitnehmer und Auszugsleiste der Abdeckung auch mit einer kraftunabhängigen Trenneinrichtung definiert gesteuert erfolgen kann ([0021] u. Sp. 3 Z. 52 bis Sp. 4 Z. 1 u. 9 bis 11). Allerdings sind keine elektrischen Aktoren zur Betätigung der Trenneinrichtung geschweige denn deren Anordnung auf einem Mitnehmerschlitten in E5 beschrieben.

Somit konnten die Entgegenhaltungen E5 bis E7 und E9 weder für sich noch in ihrer Zusammenschau dem Fachmann Hilfestellung zur Auffindung der Lehre des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 geben.

Dass die im Schriftsatz der Beschwerdebeurteilung lediglich genannte Druckschrift DE 203 00 932 U1 (E8) der vorliegenden Erfindung in irgend einer Weise entgegensteht, hat die Beschwerdeführerin nicht geltend gemacht und ist für den Senat auch nicht ersichtlich.

Die Patentfähigkeit der Gegenstände der auf den Anspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 7 wird durch die Patentfähigkeit des Gegenstandes nach Hauptanspruch mitgetragen.

Tödte

Frühau

Schwarz

Schlenk

Cl