



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 18/17

(Aktenzeichen)

Verkündet am
15. Juli 2020

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2007 006 722

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 15. Juli 2020 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hubert sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Phys. Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Sexlinger

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss der Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts (DPMA) vom 11. Juli 2017 aufgehoben und das Patent beschränkt aufrechterhalten gemäß Hilfsantrag 4 mit

Patentansprüchen 1 bis 7 und
geänderten Beschreibungsseiten 2 bis 6, jeweils vom 11. Juli 2017,
Figuren 1 bis 4 wie erteilt.

Die weitergehende Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung eines Einspruchs das am 12. Februar 2007 angemeldete Patent 10 2007 006 722, dessen Erteilung am 16. Juli 2015 veröffentlicht wurde, mit der Bezeichnung

„Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens“

durch den am Ende der mündlichen Anhörung vom 11. Juli 2017 verkündeten Beschluss in der Fassung nach Hilfsantrag 1 mit Patentansprüchen 1 bis 8 gemäß Schriftsatz vom 26. Juni 2017, in der Anhörung überreichten Beschreibungsseiten 2 bis 6 und Figuren 1 bis 4 in der erteilten Fassung beschränkt aufrechterhalten.

Die Beschlussbegründung wurde am 24. bzw. 25. Juli 2017 von den Unterzeichnenden signiert und jeweils in einer separaten Beschlussausfertigung versandt.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 9. August 2017 eingelegte Beschwerde der Einsprechenden, die beim Deutschen Patent- und Markenamt am 12. August 2017 eingegangen ist.

Laut Beschwerdebegründung vom 11. Dezember 2017 ist die Beschwerdeführerin der Meinung, dass der Gegenstand des beschränkt aufrecht erhaltenen Patentanspruchs 1 zwar neu sei gegenüber dem Inhalt der Druckschrift

D9: JP 02-85679 U,

die mit der Druckschrift D9T in einer am 30. Mai 2017 beglaubigten, deutschen Übersetzung vorgelegt wurde, jedoch beruhe der beanspruchte Gegenstand gegenüber diesem nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Ebenso beruhe der beanspruchte Gegenstand auch gegenüber einer Zusammenschau des Inhalts der Druckschrift D9 mit der Offenbarung einer der Druckschriften

D3: DE 10 2004 054 850 A1 oder

D5: DE 10 2004 055 406 A1

nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Dem Vorbringen der Beschwerdeführerin tritt die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin entgegen und verteidigt ihr Patent im Umfang der von der Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts beschränkt aufrecht erhaltenen Fassung sowie hilfsweise im Umfang zweier Hilfsanträge auf Basis der bereits in der Anhörung vom 11. Juli 2017 bereits geltend gemachten Hilfsanträge 2 und 4.

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, dass auch die Gegenstände der jeweiligen Hauptansprüche dieser beiden Hilfsanträge ausgehend von der Druckschrift D9 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen, was sie in der mündlichen Verhandlung vom 15. Juli 2020 weiter ausgeführt hat.

In der mündlichen Verhandlung vom 15. Juli 2020 beantragte die Beschwerdeführerin und Einsprechende zuletzt,

den Beschluss der Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts (DPMA) vom 11. Juli 2017 aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Beschwerdegegnerin und Patentinhaberin stellte den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen,
hilfsweise,
das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten gemäß Hilfsantrag 2 vom 26. Juni 2017 mit Patentansprüchen 1 bis 8 vom 26. Juni 2017, übrige Unterlagen wie erteilt,

weiter hilfsweise,
gemäß Hilfsantrag 4 mit Patentansprüchen 1 bis 7 vom 11. Juli 2017, geänderte Beschreibungsseiten 2 bis 6 vom 11. Juli 2017, Figuren 1 bis 4 wie erteilt.

Der im Einspruchsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt beschränkt aufrecht erhaltene Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 vom 26. Juni 2017 (nun Hauptantrag) lautet:

Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit wenigstens einem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12), welches

- eine im Querschnitt U-förmige Grundkontur aufweist,
- eine innere, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Breitseite (20) umfasst, an welche sich zwei Schenkel (22, 24) einteilig zur Fahrzeugaußenseite hin anschließen, wobei sich zwischen den beiden Schenkeln (22, 24) eine Mehrzahl von Rippen (26) erstrecken, welche einander kreuzen,
- wenigstens einen am Gussbauteil angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (38, 40) aufweist, welcher zur Anordnung eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens ausgebildet ist,
- wenigstens einen weiteren angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (32, 34, 36) aufweist, welcher zur Anordnung eines Querträgerteils (42, 44, 46) ausgebildet ist, und
- mit wenigstens einem weiteren Trägerteil (56) einen zumindest über einen Längenbereich geschlossenen Hohlträger bildet,

wobei

- das weitere Trägerteil (56) als Blechbauteil ausgebildet ist, welches mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12) fest verbunden ist, und wobei
- das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) angeordnet ist.

Hieran schließen sich zumindest mittelbar rückbezogen die Patentansprüche 2 bis 8 gemäß Hilfsantrag 1 vom 26. Juni 2017 (nun Hauptantrag) an.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 vom 26. Juni 2017 lautet:

Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit wenigstens einem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12), welches

- eine im Querschnitt U-förmige Grundkontur aufweist,
- eine innere, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Breitseite (20) umfasst, an welche sich zwei Schenkel (22, 24) einteilig zur Fahrzeugaußenseite hin anschließen, wobei sich zwischen den beiden Schenkeln (22, 24) eine Mehrzahl von Rippen (26) erstrecken, welche einander kreuzen,
- wenigstens einen am Gussbauteil angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (38, 40) aufweist, welcher zur Anordnung eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens ausgebildet ist,
- wenigstens einen weiteren angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (32, 34, 36) aufweist, welcher zur Anordnung eines Querträgerteils (42, 44, 46) ausgebildet ist, und
- mit wenigstens einem weiteren Trägerteil (56) einen zumindest über einen Längsbereich geschlossenen Hohlträger bildet,

wobei

- das weitere Trägerteil (56) als Blechbauteil ausgebildet ist, welches mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12) fest verbunden ist, wobei
- das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) angeordnet ist, und wobei
- die Rippen (26) des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) zumindest teilweise mit dem als Blechbauteil ausgebildeten Trägerteil (56) verbunden sind bzw. dieses nach außen hin abstützen.

Hieran schließen sich zumindest mittelbar rückbezogen die Patentansprüche 2 bis 8 gemäß Hilfsantrag 2 vom 26. Juni 2017 an.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 vom 11. Juli 2017 lautet:

Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit wenigstens einem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12), welches

- eine im Querschnitt U-förmige Grundkontur aufweist,
- eine innere, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Breitseite (20) umfasst, an welche sich zwei Schenkel (22, 24) einteilig zur Fahrzeugaußenseite hin anschließen, wobei sich zwischen den beiden Schenkeln (22, 24) eine Mehrzahl von Rippen (26) erstrecken, welche einander kreuzen,
- wenigstens einen am Gussbauteil angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (38, 40) aufweist, welcher zur Anordnung eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens ausgebildet ist,
- wenigstens einen weiteren angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (32, 34, 36) aufweist, welcher zur Anordnung eines Querträgerteils (42, 44, 46) ausgebildet ist, und
- mit wenigstens einem weiteren Trägerteil (56) einen zumindest über einen Längsbereich geschlossenen Hohlträger bildet,

wobei

- das weitere Trägerteil (56) als Blechbauteil ausgebildet ist, welches mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12) fest verbunden ist, wobei
- das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) angeordnet ist, wobei

- die Rippen (26) des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) zumindest teilweise mit dem als Blechbauteil ausgebildeten Träger-
teil (56) verbunden sind bzw. dieses nach außen hin abstützen, wobei
- das als Gussbauteil ausgebildete Trägerteil (12) wenigstens einen
Flanschbereich (28, 30) aufweist, an welchem das als Blechbauteil
ausgebildete Trägerteil (56) festgelegt ist, wobei
- in einem oberen Flanschbereich (28) in einem hinteren Teilbe-
reich (18) des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) wenig-
stens ein weiterer Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52) einge-
formt ist, wobei in dem Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52)
der Flanschbereich (28) einen in Draufsicht betrachteten U-förmigen
Verlauf nimmt und ein oberer Schenkel (22) rechteckförmig bzw. teil-
weise ausgespart ist, und wobei
- der im oberen Flanschbereich (28) eingeformte Befestigungs- und/
oder Stützbereich (50, 52) durch das als Blechbauteil ausgebildete
Trägerteil (56) derart verschlossen ist, dass der Befestigungs- und/
oder Stützbereich (50, 52) eine Einstecköffnung für ein Trägerteil bzw.
Säulenteil (58, 60) bildet.

Hieran schließen sich zumindest mittelbar rückbezogen die Patentansprüche 2 bis 7
gemäß Hilfsantrag 4 vom 11. Juli 2017 an.

Zu den jeweiligen Unteransprüchen und geltenden Beschreibungen sowie zu wei-
teren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Weiterhin befinden sich noch folgende Druckschriften im Verfahren.

D1: DE 10 2005 017 982 A1,

D2: DE 198 02 806 A1,

D4: DE 197 54 170 A1,

D6: DE 197 10 394 A1,

D7: DE 102 27 705 A1,

D8: US 6 088 918 A und

D10: EP 0 587 596 B1.

II.

1. Die Beschwerde der Einsprechenden ist statthaft und auch sonst zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).
2. In der Sache hat die Beschwerde der Einsprechenden insoweit Erfolg, als sie zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zu einer beschränkten Aufrechterhaltung des Patents gemäß Hilfsantrag 4 führt, denn der Senat konnte nicht feststellen, das dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik am Anmeldetag des Streitpatents jeweils eine hinreichende Anregung für den Gegenstand mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 4 zu entnehmen oder dieser gar vollständig vorbekannt war.
3. Das Streitpatent betrifft gemäß Absatz [0001] der Streitpatentschrift einen Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens. Dabei umfasse der Träger wenigstens ein als Gussbauteil ausgebildetes Trägerteil, welches mit wenigstens einem weiteren Trägerteil, das als Blechbauteil ausgebildet sei, einen zumindest über einen Längsbereich geschlossenen Hohlträger bilde, wobei das weitere Trägerbauteil mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerbauteil fest verbunden sei.

Ausgehend hiervon sei es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, einen Träger zu schaffen, welcher einfach herstellbar sei und darüber hinaus ein niedriges Gesamtgewicht mit einem hohen Energieabsorptionsvermögen aufweise (vgl. Absatz [0005] der Streitpatentschrift).

4. Als Fachmann wird bei dem Verständnis der Erfindung sowie der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik von einem Durchschnittsfachmann ausgegangen, der als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugtechnik ausgebildet ist und der über mehrere Jahre Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung von Fahrzeugkarosserien verfügt.

5. Hauptantrag

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hauptantrag ist nicht bestandsfähig. Denn der in Patentanspruch 1 beanspruchte Träger beruht ausgehend von der durch die Druckschrift D9 offenbarten Lehre für den Fachmann nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

5.1 Die Prüfung der Patentfähigkeit erfordert regelmäßig eine Auslegung des Patentanspruchs, bei der dessen Sinngehalt in seiner Gesamtheit und der Beitrag, den die einzelnen Merkmale zum Leistungsergebnis der Erfindung liefern, zu bestimmen sind (BGH GRUR 2012, 1124 – Polymerschaum I). Dies gilt auch für das Einspruchs- und Einspruchsbeschwerdeverfahren. Dazu ist zu ermitteln, was sich aus der Sicht des angesprochenen Fachmanns aus den Merkmalen des Patentanspruchs im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit als unter Schutz gestellte technische Lehre ergibt, wobei diese unter Heranziehung von Beschreibung und Zeichnung aus Sicht des von der Erfindung betroffenen Fachmanns ausgelegt wird (BGH GRUR 2007, 410 – Kettenradanordnung; BGH GRUR 2007, 859 – Informationsübermittlungsverfahren). Dies darf allerdings weder zu einer inhaltlichen Erweiterung noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortlaut des Patentanspruchs festgelegten Gegenstands führen. Insofern erlaubt ein Ausführungsbeispiel

regelmäßig keine einschränkende Auslegung eines die Erfindung allgemein kennzeichnenden Patentanspruchs (BGH GRUR 2004, 1023 – Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung).

Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind die Merkmale des Patentanspruchs 1 nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

- M0 Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens,
- M1 mit wenigstens einem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12), welches
 - M1.1 eine im Querschnitt U-förmige Grundkontur aufweist,
 - M1.2 eine innere, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Breitseite (20) umfasst, an welche sich zwei Schenkel (22, 24) einteilig zur Fahrzeugaußenseite hin anschließen,
 - M1.3 wobei sich zwischen den beiden Schenkeln (22, 24) eine Mehrzahl von Rippen (26) erstrecken, welche einander kreuzen,
 - M1.4 wenigstens einen am Gussbauteil angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (38, 40) aufweist, welcher zur Anordnung eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens ausgebildet ist,
 - M1.5 wenigstens einen weiteren angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (32, 34, 36) aufweist, welcher zur Anordnung eines Querträgerteils (42, 44, 46) ausgebildet ist, und
- M2 mit wenigstens einem weiteren Trägerteil (56) einen zumindest über einen Längenbereich geschlossenen Hohlträger bildet, wobei

M2.1 das weitere Trägerteil (56) als Blechbauteil ausgebildet ist, welches mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil (12) fest verbunden ist, und wobei

M2.2 das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) angeordnet ist.

Der Fachmann entnimmt diesem Patentanspruch 1 gemäß dem Merkmal M0 einen Träger, der für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens spezifiziert bzw. geeignet ist. Ein solcher Träger kann etwa, wie es Absatz [0020] der Streitpatentschrift lehrt, in der Funktion als hinterer Längsträger des Personenkraftwagens eingesetzt werden. Der Träger besteht aus zumindest zwei Bauteilen. Dies sind ein als Gussbauteil ausgebildetes Trägerteil (vgl. Merkmal M1) und ein weiteres Trägerteil, welches als ein Blechbauteil ausgebildet ist (vgl. Merkmale M2 und M2.1).

Das als Gussbauteil ausgebildete Trägerteil weist gemäß der Merkmale M1.1 und M1.2 eine im Querschnitt U-förmige Grundkontur auf, wobei diese durch eine Breitseite und zwei sich einteilig an diese anschließende Schenkel gebildet wird. Zwischen den beiden Schenkeln erstrecken sich ferner gemäß Merkmal M1.3 eine Mehrzahl von Rippen, welche einander kreuzen. Eine explizit beschriebene Funktion oder Wirkung dieser Rippen ist der Streitpatentschrift nicht zu entnehmen, so dass diesen Rippen bezogen auf den Träger die fachspezifisch bekannten Wirkungen wie eine Erhöhung der Steifigkeit und eine Erhöhung der Festigkeit gegen Torsion zuzuschreiben ist.

Darüber hinaus weist das als Gussbauteil ausgebildete Trägerteil wenigstens zwei am Gussbauteil angeformte Befestigungs- und/oder Stützbereiche auf, von welchem der erste zur Anordnung eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens und der zweite zur Anordnung eines Querträgerteils ausgebildet ist (vgl. Merkmale M1.4 und M1.5).

Das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil ist mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil gemäß Merkmal M2.1 derart fest verbunden, dass sich nach Merkmal M2 zumindest über einen Längensbereich des Trägers ein geschlossener Hohlträger bildet.

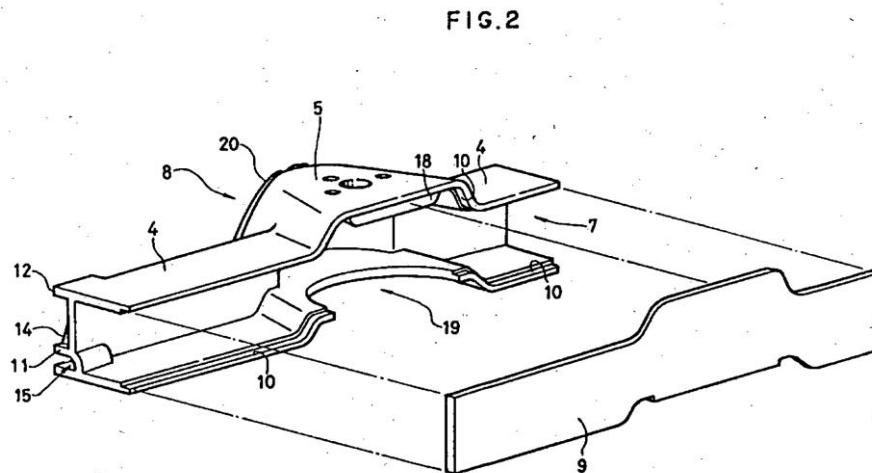
Die Merkmale M1.2 und M2.2 spezifizieren ferner geometrische Zuordnungen einzelner Merkmale des Trägers, die auf dessen Einbausituation im Kraftwagen bzw. Fahrzeug gerichtet sind. So sollen die Breitseite der U-Grundkontur des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils in Fahrzeughochrichtung verlaufen, die beiden Schenkel zur Fahrzeugaußenseite gerichtet und das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils angeordnet sein. Da der Patentanspruch 1 allerdings nur auf den Träger an sich gerichtet ist und nicht etwa auf ein Fahrzeug oder einen im Fahrzeug verbauten Träger, sind diese geometrischen Zuordnungen lediglich im Sinne einer Eignung zu verstehen.

5.2 Der in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte und unzweifelhaft auch für den Fachmann ausführbare Träger ist bereits in den Anmeldeunterlagen zum Streitpatent offenbart. Darüber hinaus beschränkt er auch den in der erteilten Fassung beanspruchten Gegenstand.

Gegenteiliges wurde von der Beschwerdeführerin auch nicht vorgetragen.

5.3 Allerdings beruht der in Patentanspruch 1 nach Hauptantrag beanspruchte Gegenstand ausgehend von der durch die Druckschrift D9 offenbarten Lehre für den Fachmann aufgrund seines Fachwissen, belegt durch die Druckschriften D3, D5 und D7, nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Soweit im Folgenden auf Textpassagen der Druckschrift D9 Bezug genommen wird, stammen diese aus der beglaubigten deutschen Übersetzung D9T.

a) Der in Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hauptantrag beanspruchte Gegenstand unterscheidet sich von der Offenbarung der Druckschrift D9 lediglich durch das Merkmal M1.3, wonach sich zwischen den beiden Schenkeln der U-förmigen Trägerkontur eine Mehrzahl von sich kreuzenden Rippen erstreckt.



Figur 2 der Druckschrift D9

Denn aus der Druckschrift D9 geht gemäß Merkmal M0 ein Träger für eine Karosserie eines Kraftwagens, insbesondere eines Personenkraftwagens, hervor (vgl. Schutzanspruch, Figur 1). Dieser Träger beinhaltet ein aus einer Leichtmetalllegierung durch Gießen einstückig hergestelltes Trägerteil (Profil) 8, welches im Querschnitt eine U-förmige Struktur aufweist, wobei das Profil 8 eine innere, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Breitseite umfasst, an welche sich zwei Schenkel einteilig zur Fahrzeugaußenseite hin anschließen (vgl. Figuren 1 und 2; Seite 4, 2. Absatz). Somit sind auch die Merkmale M1, M1.1 und M1.2 aus der Druckschrift D9 vorbekannt. Das Profil 8 weist ferner gemäß Merkmal M1.4 wenigstens einen am Gussbauteil angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (Dämpfergehäuse) 5 auf, welcher zur Anordnung eines Stoßdämpfers und somit eines Fahrwerksgliedes des Kraftwagens ausgebildet ist (vgl. Figur 2; Seite 4, 1. Absatz), sowie darüber hinaus gemäß Merkmal M1.5 wenigstens einen weiteren angeformten Befestigungs- und/oder Stützbereich (Verbindungsabschnitt) 13, welcher zur

Anordnung eines Querträgerteils 3 ausgebildet ist (vgl. Figuren 3 und 6; Seite 5, 1. Absatz).

Das Profil 8 bildet mit wenigstens einem weiteren Trägerteil (Knetlegierungselement) 9 einen zumindest über einen Längenbereich geschlossenen Hohlträger (vgl. Figuren 1 und 2; Seite 4, 1. Absatz), so dass auch das Merkmal M2 vorbekannt ist. Gemäß Seite 4, Ende des 2. Absatzes, ist das Knetlegierungselement 9 mittels einer Leichtmetalllegierung aus dem gleichen Werkstoff wie das Profil 8 anhand von Pressformen gefertigt, das an dem offenen Abschnitt des Profils angeschweißt ist. Daher handelt es sich bei dem Knetlegierungselement 9 um ein Blechbauteil analog den Merkmalen M2.1 und M2.2, welches mit dem als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteil fest verbunden ist, wobei das als Blechbauteil ausgebildete Knetlegierungselement 9 auf einer zur Fahrzeugaußenseite hingewandten Seite als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils angeordnet ist (vgl. Figur 1).

b) Das Fehlen des Merkmals 1.3 beim Gegenstand der Druckschrift D9 rechtfertigt aber nicht die Schlussfolgerung, dass der Gegenstand des Patentanspruchs 1 auf erfinderischer Tätigkeit beruhe. Denn das Vorsehen von einer Mehrzahl sich kreuzender Rippen zwischen den Schenkeln von gegossenen, U-förmigen Trägerbauteilen an Stellen, die einer besonderen Steifigkeit oder Stabilisierung gegen Torsion bzw. Biegung bedürfen, zählt zum allgemeinen Wissen des Fachmanns.

Dies belegen nicht nur die Druckschriften D3, D5 und D7, welche solche sich kreuzende Rippen zur Erhöhung der Steifigkeit und zur Verbesserung des Crashverhaltens zwischen den beiden Schenkeln eines gegossenen, U-förmigen Trägers einer Kraftfahrzeugkarosserie vorsehen (vgl. Druckschrift D3: Figur 1, Absatz [0009]; Druckschrift D5: Figur 1, Absatz [0011]; Druckschrift D7: Figur 2, Absatz [0012]), sondern dieses Wissen setzt auch bereits das Streitpatent zum Verständnis des Merkmals M1.3, wie vorstehend dargelegt, und somit zum Verständnis der Erfindung bereits zwingend voraus.

c) Der Fachmann durfte am Anmeldetag des Streitpatents somit erwarten, dass ausgehend von der Offenbarung der Druckschrift D9 das zusätzliche Vorsehen einer Mehrzahl von sich kreuzenden Rippen zwischen den beiden Schenkeln des U-förmigen Profils 8 dessen Steifigkeit weiter erhöhen und somit dessen Crashverhalten verbessern konnte. Bei Bedarf nach einer solchen Verbesserung lag es für ihn somit nahe sich kreuzende Rippen zwischen den Schenkeln des Profils 8 vorzusehen. Damit kann in der Folge das Merkmal M1.3 eine erfinderische Tätigkeit nicht begründen. Denn gehört eine maschinenbautechnische Lösung als ein generelles, für eine Vielzahl von Anwendungsfällen in Betracht zu ziehendes Mittel ihrer Art nach zum allgemeinen Fachwissen des angesprochenen Ingenieurs, kann Veranlassung zu ihrer Heranziehung bereits dann bestehen, wenn sich die Nutzung ihrer Funktionalität in dem zu beurteilenden Zusammenhang als objektiv zweckmäßig darstellt und keine besonderen Umstände feststellbar sind, die eine Anwendung aus fachlicher Sicht als nicht möglich, mit Schwierigkeiten verbunden oder sonst untunlich erscheinen lassen (vgl. BGH GRUR 2014, 647 – Farbversorgungssystem).

d) Insofern die Beschwerdegegnerin anführt, dass die Druckschrift D9 offenbare, dass die in der Druckschrift D9 gelehnte Hohlkonstruktion bereits für sich und ohne sich kreuzende Rippen eine Gewichtsreduzierung bei hoher Qualität ohne Beeinträchtigung der Steifigkeit ermögliche (vgl. dort Seite 7, 3. Absatz) bzw. die Druckschriften D3 und D5 offenbarten, dass bei dem Vorsehen von sich kreuzenden Rippen zwischen den Schenkeln des U-förmigen Gussbauteils auf Blechteile verzichtet werden könne (vgl. Druckschrift D3: Absatz [0010]; Druckschrift D5: Absatz [0011]) und daher eine Hohlkonstruktion eines Träger mit zusätzlichen sich kreuzenden Rippen für den Fachmann als nachteilig und daher untunlich anzusehen sei, kann dieser Ansicht im Ergebnis nicht gefolgt werden.

Zwar mögen die vorgenannten Offenbarungsstellen dem Fachmann unter konstruktiven und wirtschaftlichen Aspekten Anlass zu einer Abwägung geben, welche Maßnahmen er im Einzelfall verwirklicht. Allerdings stellt dies nicht das Naheliegen der

Erfindung in Frage, sondern lediglich deren Realisierung. Denn die Auswahl einer von mehreren nach dem Stand der Technik für den Durchschnittsfachmann erkennbaren Alternativen zur Lösung des technischen Problems ist nicht schon deshalb als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend anzusehen, weil aus der Sicht des Durchschnittsfachmanns andere Lösungen besser geeignet oder vorteilhafter erscheinen. Eine die Patentfähigkeit begründende Überwindung einer technischen Fehlvorstellung liegt insbesondere nicht vor, wenn gegenüber der vorgeschlagenen Lösung zu Recht bestehende Bedenken lediglich ignoriert und mit ihr tatsächlich und vorhersehbar verbundene Nachteile einfach in Kauf genommen werden (vgl. BGH GRUR 1996, 857 – Rauchgasklappe).

Es ist darüber hinaus auch nicht erkennbar, dass es technisch begründet gewesen sei, dass die anspruchsgemäße Lehre des Streitpatents aus der Sicht der Fachwelt zum Anmeldezeitpunkt entweder für technisch nicht ausführbar oder der mit ihr erzielte technische Erfolg für nicht erreichbar gehalten und dieser Irrtum erst durch die Erfindung widerlegt worden sei.

e) Ebenso wenig kann der Ansicht der Beschwerdegegnerin gefolgt werden, wonach der Fachmann keine Veranlassung mehr habe, von der durch die Streitpatentschrift vorgegebenen Aufgabe abzuweichen, sofern diese bereits über Selbstverständlichkeiten hinausgehe. Denn als Ausgangspunkt für die Prüfung auf erfinderische Tätigkeit ist nicht ausschließlich auf die der Beschreibung des Streitpatents zu entnehmende „Aufgabe“ abzustellen, selbst wenn diese zutreffend formuliert ist, vielmehr ist auch zu erwägen, ob die Bewältigung eines zum Aufgabenkreis des Fachmanns gehörendes anderes Problem dessen Lösung nahegelegt hat (vgl. BGH GRUR 2011, 607, insbesondere Rn. 19 – kosmetisches Sonnenschutzmittel III). Die Erhöhung der Steifigkeit oder die Erhöhung der Festigkeit gegen Biegung oder Torsion zur Beeinflussung des Crashverhaltens von im Fahrzeug eingesetzten Trägerbauteilen sind dabei diesem Aufgabenkreis zuzurechnen.

f) Der in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Träger ist daher nicht bestandsfähig.

Einer Beurteilung der weiteren geltenden Patentansprüche nach Hauptantrag bedarf es in der Folge nicht, da mit dem nicht gewährbaren Patentanspruch 1 dem Antrag als Ganzes nicht stattgegeben werden kann und die Patentinhaberin mit der Stellung von Hilfsanträgen zu erkennen gibt, in welcher Reihenfolge und in welchem Umfang sie ihr Patent hilfsweise verteidigen möchte (vgl. BGH GRUR 1997, 120 – elektrisches Speicherheizgerät; BGH GRUR 2007, 862 – Informationsübermittlungsverfahren II; BGH GRUR 2017, 57 – Datengenerator).

6. Hilfsantrag 2

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 2 ist zwar für den Fachmann ausführbar, er beruht ausgehend von der durch die Druckschrift D9 offenbarten Lehre für den Fachmann jedoch ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

6.1 Der in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Träger ist in Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 mit dem folgenden Merkmal M1.3.1^{H2} beschränkt:

M1.3.1^{H2} und wobei die Rippen (26) des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) zumindest teilweise mit dem als Blechbauteil ausgebildeten Trägerteil (56) verbunden sind bzw. dieses nach außen hin abstützen.

Das ursprünglich bereits in den Anmeldeunterlagen offenbarte Merkmal M1.3.1^{H2} ist wörtlich dem Absatz [0033] der Beschreibung des Streitpatents zu entnehmen. Eine darüberhinausgehende Wirkung oder Funktion dieser Weiterbildung bzw. eine Anleitung wie diese exemplarisch konstruktiv umgesetzt werden kann, geht aus der Streitpatentschrift hingegen nicht hervor.

Der vorstehend definierte Fachmann schließt im Rahmen seiner Kenntnisse jedoch auf eine Dimensionierung zumindest eines Teils der sich zwischen den Schenkeln des Gussbauteils befindlichen und sich kreuzenden Rippen, derart, dass die Rippen entweder in Kontakt mit dem Blechbauteil treten, um es abzustützen, oder dass diese mit dem Blechbauteil unmittelbar verbunden sind. Eine solche konstruktive Ausführung bewirkt fachüblich eine zusätzliche Verstärkung der Steifigkeit des Trägers. Ferner werden Schwingungen innerhalb des Trägers gedämpft bzw. Dröhngeräusche im Fahrbetrieb vermieden oder wenigstens vermindert.

6.2 Die Ausführbarkeit des beanspruchten Trägers ist unter Zugrundelegung der vorstehenden Auslegung, die insofern eine eindeutige konstruktive Vorgabe und eine dem Fachmann im Rahmen seines Wissens geläufige Wirkung enthält, für diesen auch mit dem zusätzlichen Merkmal M1.3.1^{H2} gegeben.

6.3 Allerdings erweist sich auch der nunmehr beanspruchte Gegenstand mit diesem zusätzlichen Merkmal als nicht erfinderisch gegenüber der durch die Druckschrift D9 offenbarten Lehre.

Denn soweit die Merkmale des Gegenstandes nach Patentanspruch 1 des Hilfsantrages 2 mit denjenigen des Patentanspruches 1 in der Fassung nach Hauptantrag identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen hier gleichermaßen. Darüber hinaus stellt das zusätzliche Merkmal M1.3.1^{H2} für den Fachmann, wie vorstehend dargelegt, eine rein konstruktive Ausbildung dar, die ihm geläufig ist und die er nach den Gesichtspunkten der Verbesserung der Steifigkeit bzw. der Verminderung von Dröhngeräuschen bei Bedarf vorsehen wird. Dabei gilt auch hier, dass eine Veranlassung zur Heranziehung einer maschinenbaulichen Lösung, die dem allgemein Fachmann bekannt ist, bereits dann bestehen kann, wenn sich die Nutzung ihrer Funktionalität in dem zu beurteilenden Zusammenhang als objektiv zweckmäßig darstellt und keine besonderen Umstände feststellbar sind, die eine Anwendung aus fachlicher Sicht als nicht möglich, mit Schwierigkeiten verbunden

oder sonst untunlich erscheinen lassen (vgl. BGH – Farbversorgungssystem, a.a.O.).

Der in Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 beanspruchte Träger ist daher nicht patentfähig.

Einer Beurteilung der weiteren geltenden Patentansprüche nach Hilfsantrag 2 bedarf es in der Folge nicht, da mit dem nicht gewährbaren Patentanspruch 1 dem Antrag als Ganzes wiederum nicht stattgegeben werden kann.

7. Hilfsantrag 4

In der Fassung nach Hilfsantrag 4 erweist sich der gewerblich anwendbare Träger gemäß dem hierauf gerichteten Patentanspruch 1 als patentfähig, denn dessen Gegenstand ist ausführbar, vollständig den ursprünglichen Anmeldeunterlagen als zur Erfindung gehörig zu entnehmen, beschränkt gegenüber dem in Patentanspruch 1 gemäß der erteilten Fassung beanspruchten Träger, sowie weder vorbekannt noch durch den Stand der Technik nahegelegt. Dies gilt ebenso für die Weiterbildungen nach den zumindest mittelbar auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Patentansprüchen 2 bis 7.

7.1 Der in Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 beanspruchte Träger ist in Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 durch die weiteren folgenden Merkmale beschränkt:

M1.6^{H4} wobei das als Gussbauteil ausgebildete Trägerteil (12) wenigstens einen Flanschbereich (28, 30) aufweist, an welchem das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) festgelegt ist, wobei

M1.6.1^{H4} in einen oberen Flanschbereich (28) in einem hinteren Teilbereich (18) des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils (12) wenigstens ein

weiterer Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52) eingeformt ist, wobei in dem Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52) der Flanschbereich (28) einen in Draufsicht betrachteten U-förmigen Verlauf nimmt und ein oberer Schenkel (22) rechteckförmig bzw. teilweise ausgespart ist, und wobei

M1.6.2^{H4} der im oberen Flanschbereich (28) eingeformte Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52) durch das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil (56) derart verschlossen ist, dass der Befestigungs- und/oder Stützbereich (50, 52) eine Einstecköffnung für ein Trägerteil bzw. Säulenteil (58, 60) bildet.

Die ursprünglich bereits in den Anmeldeunterlagen offenbarten Merkmale M1.6^{H4}, M1.6.1^{H4} und M1.6.2^{H4} sind dem erteilten Patentanspruch 2 sowie den Absätzen [0027] und [0034] der Beschreibung des Streitpatents zu entnehmen.

Gemäß Merkmal M1.6^{H4} weist das als Gussbauteil ausgebildete Trägerteil wenigstens einen Flanschbereich auf, an welchem das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil festgelegt ist. Gemäß Absatz [0010] der Streitpatentschrift kann ein solcher Flanschbereich beispielsweise nahe der Trennstelle zweier miteinander korrespondierender Gießwerkzeuge vorgesehen werden, so dass dieser auf einfache Weise am Gussbauteil angeordnet ist.

In einem oberen Flanschbereich des im Merkmal M1.6^{H4} beanspruchten Flanschbereichs, der in einem hinteren Teilbereich des als Gussbauteil ausgebildeten Trägerteils vorgesehen ist, ist wenigstens ein weiterer, im Vergleich zu den Merkmalen M1.4 und M1.5, dritter Befestigungs- und/oder Stützbereich eingeformt, wobei in diesem Befestigungs- und/oder Stützbereich der Flanschbereich einen in Draufsicht betrachteten U-förmigen Verlauf nimmt und der obere Schenkel der U-förmigen Grundstruktur rechteckförmig bzw. teilweise ausgespart ist. Dabei ist der im oberen Flanschbereich eingeformte Befestigungs- und/oder Stützbereich durch das als

Blechbauteil ausgebildete Trägerteil derart verschlossen, dass der Befestigungs- und/oder Stützbereich eine Einstecköffnung für ein weiteres Trägerteil bzw. Säulenteil bildet (vgl. Merkmale M1.6.1^{H4} und M1.6.2^{H4}).

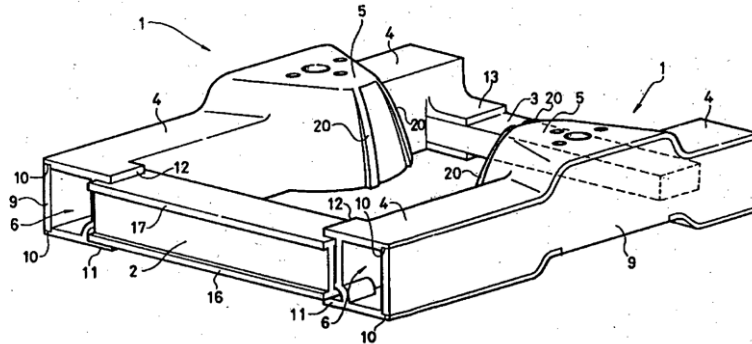
Wie schon zu den Merkmalen M1.2 und M2.2 ausgeführt, spezifizieren auch die Merkmale M1.6.1^{H4} und M1.6.2^{H4} geometrische Zuordnungen einzelner Merkmale des Trägers, die auf dessen Einbausituation im Kraftwagen bzw. Fahrzeug gerichtet sind. Auch diese geometrischen Zuordnungen sind daher lediglich im Sinne einer Eignung zu verstehen.

7.2 Die Ausführbarkeit des beanspruchten Trägers mit den zusätzlichen Merkmalen M1.6^{H4}, M1.6.1^{H4} und M1.6.2^{H4} ist gegeben; diese wurde von der Beschwerdeführerin auch nicht angegriffen.

7.3 Der zweifellos gewerblich anwendbare Träger gemäß Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 4 ist gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik unstrittig neu und beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

a) So ist der Druckschrift D9 noch das Merkmal M1.6^{H4} zu entnehmen, denn die in den Figuren 1 und 2 erkennbare und auf Seite 4, letzter Absatz bzw. Seite 6, 3. Absatz beschriebene Nut 10 stellt einen solchen Flanschbereich dar. Auch weist das in der Druckschrift D9 offenbarte Profil 8 mit dem Verbindungsabschnitt 11 und dem Nabenabschnitt 12 einen dritten Befestigungs- und/oder Stützbereich für eine Stirnwand 2 und somit für ein weiteres Trägerteil auf.

FIG. 1



Figur 1 der Druckschrift D9

Allerdings ist dieser dritte Befestigungs- und/oder Stützbereich 11, 12 an der dem oberen Flanschbereich (Nut) 10 gegenüberliegenden Seite angeordnet, so dass der Befestigungs- und/oder Stützbereich 11, 12 nicht in den oberen Flanschbereich (Nut) 10 eingeformt ist. Auch nimmt der Flanschbereich (Nut) 10 in diesem Bereich – in welcher Ansicht auch immer – keinen U-förmigen Verlauf an oder ist der obere Schenkel des Rahmenabschnitts 4 in diesem Bereich rechteckförmig bzw. teilweise ausgespart. Damit geht bereits das Merkmal M1.6.1^{H4} nicht vollständig aus der Druckschrift D9 hervor.

Auch das Merkmal M1.6.2^{H4} ist nicht durch die Druckschrift D9 vorbekannt. Denn da der Befestigungs- und/oder Stützbereich 11, 12 nicht in den oberen Flanschbereich (Nut) 10 eingeformt ist, ist darüber hinaus auch kein Verschließen des Befestigungs- und/oder Stützbereichs 11, 12 durch das als Blechbauteil ausgebildete Trägerteil 9 offenbart.

Da es sich bei den Merkmalen M1.6.1^{H4} und M1.6.2^{H4} nicht um eine maschinenbau-technische Lösung handelt, die als ein generelles, für eine Vielzahl von Anwendungsfällen in Betracht zu ziehendes Mittel ihrer Art zum allgemeinen Fachwissen des angesprochenen Ingenieurs zählt – etwas Gegenteiliges wurde von der

Beschwerdeführerin diesbezüglich auch nicht vorgetragen –, kann die Druckschrift D9 den vorliegend beanspruchten Gegenstand selbst unter Berücksichtigung des Wissens und der Kenntnisse des Fachmanns nicht nahelegen.

b) Alle weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften hat die Beschwerdeführerin zu dem in Hilfsantrag 4 beanspruchten Gegenstand weder schriftsätzlich noch in der mündlichen Verhandlung zur Frage der Neuheit oder der erfinderischen Tätigkeit aufgegriffen. Deren Gegenstände liegen auch nach Überzeugung des Senats offensichtlich von der Erfindung noch weiter ab als der zuvor berücksichtigte Stand der Technik. Sie können daher ebenfalls keine Anregung zu einem Gegenstand nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 geben.

c) Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 4 ist daher patentfähig.

7.4 Aus der Patentfähigkeit des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 4 folgt auch die Patentfähigkeit der auch ursprünglich offenbarten konkreten Weiterbildungen nach den darauf zumindest mittelbar rückbezogenen Patentansprüchen 2 bis 7.

7.5 Die vorgenommenen Änderungen der Beschreibung betreffen Anpassungen an die gegenüber der erteilten Fassung abgeänderten Patentansprüche im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung und ohne Erweiterung des Schutzbereichs. Diese Änderungen sind ohne weiteres zuzulassen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Hubert

Paetzold

Geier

Sexlinger