

# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 72/98

---

(Aktenzeichen)

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend die Patentanmeldung P 44 09 290.3-21,**

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 8. August 2000 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dipl.-Ing. Winklharer, Dipl.-Ing. Küstner und Rauch

beschlossen:

Die Beschwerde der Patentanmelderin wird zurückgewiesen.

## **G r ü n d e**

### **I.**

Die Patentanmeldung ist beim Deutschen Patentamt, jetzt Deutsches Patent- und Markenamt, am 18. März 1994 mit der Bezeichnung

Kraftfahrzeug mit einer aus der Kontur des Kraftfahrzeugs ragenden Abschleppöse

eingegangen.

Die Prüfungsstelle B 60 D des Deutschen Patentamts hat die Anmeldung mit Beschluß vom 3. Juli 1998 aus den Gründen des Bescheids vom 10. Februar 1998 zurückgewiesen, nachdem die Anmelderin mit Eingabe vom 18. Juni 1998 um Entscheidung nach Aktenlage gebeten hatte. In diesem Bescheid ist ausgeführt, durch die DE 41 04 671 C2 sei bereits ein Kraftfahrzeug bekannt, das alle Merkmale des Hauptanspruchs aufweise, der deshalb mangels Neuheit nicht gewährbar sei. Die Unteransprüche beinhalteten keine Merkmale von selbständiger patentbegründender Bedeutung. Die Merkmale des Anspruchs 2 gingen ebenfalls aus der DE 41 04 671 C2 hervor und auch die Merkmale des Anspruchs 3 ergäben sich in naheliegender Weise aus dieser Entgeghaltung. Anspruch 4 enthalte schließlich kein Merkmal von erfindungswesentlicher Bedeutung, da es eine Frage der Dimensionierung sei, ob sich die Abschleppöse unter Querkräften elastisch an die Wandung des Loches anlege und ob dabei eine gewisse plastische Verformung zugelassen werden könne oder solle.

Gegen diesen Beschluß wendet sich die Patentanmelderin mit ihrer Beschwerde. Sie legt neue Patentansprüche gemäß Haupt- und Hilfsantrag vor und meint, durch die Aufnahme neuer Merkmale in den Hauptanspruch unterscheide sich der beanspruchte Gegenstand deutlich von dem, was in der DE 41 04 671 C2 be-

schrieben sei. Die Erfindung sei damit neu und auch nicht nahegelegt, da der Fachmann bei Berücksichtigung einer Querbeaufschlagung der Öse eine direkte und unmittelbare Abstützung vorsehen würde und nicht eine, die mit einem Spiel behaftet sei. Gemäß dem Hilfsantrag sei zusätzlich berücksichtigt, daß die Öse typischerweise durch eine Blechverkleidung hindurchgeführt sei und nicht durch ein relativ massives Anschlußteil, bei dem möglicherweise Korrosionsprobleme nicht aufträten.

Zu den weiteren Einzelheiten der Beschwerdebegründung wird auf die Eingabe vom 17. September 1998 verwiesen.

Die Patentanmelderin beantragt,

den Beschluß aufzuheben und das Patent zu erteilen,

gemäß Hauptantrag:

mit den Ansprüchen 1 bis 3, Beschreibung, Seiten 1 bis 3 a - Hauptantrag -, sämtlich vom 17. September 1998, beim Bundespatentgericht eingegangen am 22. September 1998, ursprünglich eingereichte Beschreibung, Seite 4 und 1 Blatt ursprünglich eingereichte Zeichnung

sowie gemäß Hilfsantrag:

mit den Ansprüchen 1 und 2, Beschreibung, Seiten 1 bis 3 a - Hilfsantrag -, sämtlich vom 17. September 1998, beim Bundespatentgericht eingegangen am 22. September 1998, ursprünglich eingereichte Beschreibung, Seite 4 und 1 Blatt ursprünglich eingereichte Zeichnung.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

Kraftfahrzeug mit einer aus der Kontur des Kraftfahrzeugs ragenden Abschleppöse, welche an ihrem dem Kraftfahrzeug zugewandten Ende mit der Fahrzeugstruktur verbunden ist, wobei die Abschleppöse mit geringem Spiel durch ein Loch einer mit Abstand vor der Fahrzeugstruktur liegenden Wandfläche eines gegenüber der Fahrzeugstruktur vorspringenden Bauteils hindurchgeführt ist, dadurch gekennzeichnet, daß das Loch im Durchmesser um soviel größer ist als der Querschnitt der Abschleppöse und daß die Abschleppöse sich bei elastischer Verformung infolge von quer auf sie wirkenden Kräften gegen die Wandung des Loches anlegt.

Dem Patentanspruch 1 sind rückbezogene Patentansprüche 2 und 3 nachgeordnet.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag lautet:

Kraftfahrzeug mit einer aus der Kontur des Kraftfahrzeugs ragenden Abschleppöse, welche an ihrem dem Kraftfahrzeug zugewandten Ende mit der Fahrzeugstruktur verbunden ist, wobei die Abschleppöse mit geringem Spiel durch ein Loch einer mit Abstand vor der Fahrzeugstruktur liegenden Wandfläche eines gegenüber der Fahrzeugstruktur vorspringenden Bauteils hindurchgeführt ist, dadurch gekennzeichnet, daß das Loch im Durchmesser um so viel größer ist als der Querschnitt der Abschleppöse, daß die Abschleppöse sich bei elastischer Verformung infolge von quer auf sie wirkenden Kräften gegen die Wandung des Loches anlegt, und daß das Loch eine zur Fahrzeugstruktur hin gerichtete Umbördelung aufweist.

Diesem Patentanspruch 1 ist ein rückbezogener Patentanspruch 2 nachgeordnet.

## II.

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden.

### **A Zum Hauptantrag:**

1. Im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 ist der Stand der Technik nach der DE 41 04 671 C2 berücksichtigt.

Nach der geltenden Beschreibung liegt der Anmeldung das Problem zugrunde, ein Kraftfahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 so auszugestalten, daß seine Abschleppöse trotz eines großen Überhangs geeignet ist, auch die beim Verzurren auftretenden, größeren, vertikal wirkenden Kräfte aufzunehmen. Außerdem soll erreicht werden, daß es im Bereich des Durchtritts des Ösenschafts durch das Loch nicht zur Korrosion infolge von sich festsetzendem Schmutz und eindringender Feuchtigkeit kommt.

Diese Aufgabe soll in Verbindung mit den Merkmalen nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 durch die in dessen kennzeichnendem Teil angegebenen Merkmale gelöst werden.

2. Das ohne Zweifel gewerblich anwendbare Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1 mag zwar neu sein, es beruht aber nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Bei dem Kraftfahrzeug nach der DE 41 04 671 C2 ist das Rundstahlteil 15 der Strebe 2, auf das ein ringförmiges Ösenteil aufgeschraubt werden kann, durch eine durchgehende Öffnung 12 einer Lasche 11 gesteckt. Die Öffnung 12 weist nach Spalte 4, Zeilen 23/24, einen Durchmesser auf, der dem Zugstrebendurchmesser entspricht. Wie die Anmelderin durch die Formulierung des Oberbegriffs des Patentanspruchs 1 zutreffend zum Ausdruck gebracht hat, muß die Abschleppöse mit geringem Spiel durch das Loch (Öffnung 12) hindurchgeführt sein, da sonst die in Spalte 3, Zeilen 26 bis 37 herausgestellte einfach durchführbare Montage nicht möglich wäre. Nach diesem Text soll dieses Ende der Zugstrebe lediglich gehalten werden, die Zugkraft jedoch in gewünschter Weise am steifen Anschraubpunkt bzw am anderen Ende der Zugstrebe abgestützt werden.

Um wieviel größer das Loch im Durchmesser sein soll als der Querschnitt der Abschleppösen -Zugstrebe, ist nicht erwähnt. Es kann eine nur mit einem geringen Spiel durch eine Öffnung durchgeführte Zugstrebe einer Abschleppöse montagebedingt stets allenfalls nur an einer Stelle einer Wand der Öffnung zur Anlage gelangen. Wenn Kräfte wirken, die nicht zu der momentanen Anlagefläche an der Wand hin gerichtet sind, führen diese Kräfte ganz von selbst dazu, daß die Zugstrebe der Abschleppöse in eine andere Richtung elastisch so weit verformt wird, bis sie sich an anderer Stelle der Wand der Öffnung wieder in Richtung der gerade wirkenden Kraft anlegt und die Kraft auf die Lasche überträgt. Da die Abstützung der Zugstrebe der Abschleppöse verhältnismäßig nahe am Ende der Abschleppöse erfolgt, lassen sich dadurch auch schon beim Verzurren auftretende größere vertikal wirkende Kräfte frühzeitig aufnehmen.

Wenn sich bei einem solchen Kraftfahrzeug in der Praxis ergeben sollte, daß es im Bereich des Durchtritts der Zugstrebe bzw des Ösenschafts durch die Öffnung bzw das Loch zu Korrosion infolge von sich festsetzendem Schmutz und eindringender Feuchtigkeit kommt, was ohne weiteres zu beobachten ist, stellt sich von selbst die Aufgabe, nach einer geeigneten Abhilfe zu suchen. Dabei weiß der Fachmann, ein Konstrukteur mit einer Techniker Ausbildung oder ein Fachhoch-

schulingenieur mit Ausbildung in der Fachrichtung Maschinen- oder Kraftfahrzeugbau und mit Erfahrung im Karosseriebau, daß Korrosion am einfachsten dadurch vermieden werden kann, daß dem Schmutz oder der Feuchtigkeit keine Gelegenheit gegeben wird, sich für längere Zeit im korrosionsgefährdeten Bereich festzusetzen. Da die Öffnung gemäß Spalte 3, Zeilen 31 bis 34, der DE 41 04 671 C2 nur zum Halten der Zugstrebe, nicht aber zum Abstützen der axial angreifenden Zugkraft vorgesehen ist und ein seitlich abstützendes Halten der Zugstrebe offensichtlich erst bei größer werdenden Querkräften erforderlich ist, wird der Fachmann auch nicht nur, wie die Anmelderin meint, eine direkte und unmittelbare Abstützung vorsehen. Er weiß vielmehr, daß die Haltefunktion auch bei Vorhandensein eines Spiels zwischen Zugstrebe und Öffnung gewährleistet werden kann, wobei das Spiel so gewählt werden muß, daß die Haltefunktion jedenfalls bei größeren Querkräften erfüllt wird. Da es auch ohne weiteres vorhersehbar ist, daß die Gefahr des Absetzens von Schmutz und Feuchtigkeit umso geringer ist, je größer das Spiel zwischen Zugstrebe und Öffnung ist, bietet sich ohne erfinderisches Zutun der Vorschlag an, das Spiel so groß zu wählen, daß einerseits die Gefahr eines Rostens nicht mehr besteht und andererseits die Abschleppöse mit ihrer Zugstrebe sich erst bei elastischer Verformung infolge von größeren quer auf sie wirkenden Kräften an die Wand der Öffnung anlegt.

Durch eine derart einfache Bemessung des Spiels zwischen der Zugstrebe der Abschleppöse und der Öffnung ergibt sich aber ohne erfinderische Tätigkeit ein Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1, das deshalb nicht patentfähig ist.

Mit dem Patentanspruch 1 fallen die Unteransprüche schon aus formalen Gründen, da sie auf den nicht gewährbaren Patentanspruch 1 zurückbezogen sind.

**B Zum Hilfsantrag:**

Bei gleicher Aufgabenstellung unterscheidet sich das Kraftfahrzeug gemäß Patentanspruch 1 von dem Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag noch durch das zusätzliche Merkmal, daß das Loch eine zur Fahrzeugstruktur hin gerichtete Umbördelung aufweist.

Für die Merkmale des Kraftfahrzeugs, die mit denen des Kraftfahrzeugs nach dem Hauptantrag übereinstimmen, gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend.

Bei dem Kraftfahrzeug nach der DE 41 04 671 C2 ist die Öffnung 12 in einer zur Fahrzeugstruktur hin gerichteten hülsenförmigen Verbreiterung einer Lasche 11 angeordnet. Die Lasche ist als kompaktes Teil ausgeführt. Bei größeren Stückzahlen bietet sich die Fertigung dieses Teiles als Blechpreßteil an. Dann entspricht es nur einer einfachen handwerklichen Maßnahme, die aus der DE 41 04 671 C2 bekannte Verbreiterung durch eine Umbördelung zu bilden, da Umbördelungen bei Blechpreßteilen allgemein üblich sind.

Damit ergibt sich aber auch ein Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag ohne erfinderische Tätigkeit, so daß auch dieser Patentanspruch nicht gewährbar ist.

Mit ihm fällt Patentanspruch 2 schon aus formalen Gründen, da dieser auf den nicht gewährbaren Patentanspruch 1 zurückbezogen ist. Im übrigen ist auch schon die Lasche 11 nach der DE 41 04 671 C2 Teil eines einer Stoßstange hal

tenden Trägers bzw Anschlußteils 10, vgl Spalte 4, Zeilen 9 bis 15, so daß auch durch das Merkmal nach Anspruch 2 nichts zur Begründung einer erfinderischen Tätigkeit hergeleitet werden kann.

Petzold

Winklharrer

Küstner

Rauch

br/prö