



# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 10/04

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
13. Dezember 2006

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 199 40 520

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Dezember 2006 unter Mitwirkung ...

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

## **Gründe**

### **I.**

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat nach Prüfung des Einspruchs das am 26. August 1999 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

#### **"Fahrzeugdach mit in eine geräuschoptimierte Ausstellposition betätigbarem Deckel"**

mit Beschluss vom 26. November 2003 widerrufen. Die Patentabteilung hat die Auffassung vertreten, dass der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, da er durch den Stand der Technik nach der DE 35 32 111 A1 und der DE-AS 16 05 960 nahegelegt sei.

Gegen den Widerruf richtet sich die Beschwerde der Patentinhaberinnen. In der mündlichen Verhandlung vom 13. Dezember 2006 verteidigen sie das Patent in

beschränktem Umfang mit Haupt- sowie Hilfsantrag und sind der Auffassung, dass das damit beanspruchte Fahrzeugdach gegenüber dem Stand der Technik patentfähig sei.

Sie beantragen

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

- Patentanspruch 1, mit Schriftsatz vom 4. Dezember 2006 als Hilfsantrag 1 eingegangen,
- Patentansprüche 2 und 3 gemäß Patentschrift,
- Beschreibung Spalten 1 bis 3, mit Schriftsatz vom 4. Dezember 2006 als Hilfsantrag 1 eingegangen,
- Zeichnung Figuren 1 bis 3 gemäß Patentschrift;

hilfsweise

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentanspruch 1 und Beschreibung Spalten 1 bis 3, jeweils mit Schriftsatz vom 4. Dezember 2006 als Hilfsantrag 2 eingegangen,
- Zeichnung Figuren 1 bis 3 gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie führt aus, dass der Gegenstand des Patentanspruchs 1 durch den Stand der Technik nahegelegt sei. Dabei verweist sie noch auf die DE 28 17 297 A1.

Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

Fahrzeugdach mit einem Deckel (3), der in einer Schließstellung eine Dachöffnung (5) in einer festen Dachfläche (1) verschließt und der mittels eines durch einen Bedienschalter betätigbaren, von einem Elektromotor gebildeten Antriebs ausgehend von der Schließstellung über einen Ausstellmechanismus um eine nahe seiner Vorderkante liegende Achse schwenkbar und mit seiner Hinterkante über die Dachfläche (1) ausstellbar sowie über einen Verschiebemechanismus nach hinten über die Dachfläche (1) schiebbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Deckel (3) vor seiner Verschiebung nach hinten beim erstmaligen Antippen des Bedienschalters in Öffnungsrichtung über den Ausstellmechanismus mit seiner Hinterkante in eine geräuschoptimierte Lüftungsausstellposition bewegt wird, die unter der maximalen Ausstellposition (3'), in welcher der Deckel (3) nach hinten verschiebbar ist, zu liegen kommt.

Rückbezogene Patentansprüche 2 und 3 sind dem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag lautet (Hinzufügungen gegenüber Hauptantrag fett hervorgehoben):

Fahrzeugdach mit einem Deckel (3), der in einer Schließstellung eine Dachöffnung (5) in einer festen Dachfläche (1) verschließt und der mittels eines durch einen Bedienschalter betätigbaren, von einem Elektromotor gebildeten Antriebs ausgehend von der Schließstellung über einen Ausstellmechanismus um eine nahe seiner Vorderkante liegende Achse schwenkbar und mit seiner Hinterkante über die Dachfläche (1) ausstellbar sowie über einen

Verschiebemechanismus nach hinten über die Dachfläche (1) schiebbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Deckel (3) vor seiner Verschiebung nach hinten beim erstmaligen Antippen des Bedienschalters in Öffnungsrichtung über den Ausstellmechanismus mit seiner Hinterkante in eine geräuschoptimierte Lüftungsausstellposition bewegt wird, die unter der maximalen Ausstellposition (3'), in welcher der Deckel (3) nach hinten verschiebbar ist, zu liegen kommt, **wobei die geräuschoptimierte Ausstellposition der Hinterkante des Deckels (3) in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit oder von einem staudruckabhängigen Signal variabel ist.**

## II.

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im Übrigen zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg.

Das zweifellos gewerblich anwendbare Fahrzeugdach sowohl nach Haupt- als auch nach Hilfsantrag ist unbestritten neu.

Die Gegenstände der Patentansprüche 1 nach Haupt- sowie nach Hilfsantrag sind jedoch nicht patentfähig, da sie sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergeben.

Im Folgenden legt der Senat als Durchschnittsfachmann einen Fachhochschulingenieur des Maschinenbaus zugrunde, der bei einem Fahrzeughersteller oder Ausrüster/Zulieferer mit der Konstruktion, Entwicklung und Herstellung von öffnungsfähigen Fahrzeugdächern befasst ist und über einige Jahre Berufserfahrung verfügt.

Aus der DE-AS 16 05 960 (vgl. Fig. 3 bis 5 i. V. m. Sp. 5, Z. 38-40) ist schon lange vor dem Anmeldezeitpunkt des Streitpatents ein Fahrzeugdach mit einem Deckel (Schiebedeckel 6) bekannt, der in einer Schließstellung eine Dachöffnung (Dachausschnitt 8) in einer festen Dachfläche 3 verschließt und der mittels eines von einem Elektromotor gebildeten Antriebs ausgehend von der Schließstellung über einen Ausstellmechanismus um eine nahe seiner Vorderkante liegende Achse schwenkbar und mit seiner Hinterkante über die Dachfläche 3 ausstellbar sowie über einen Verschiebemechanismus nach hinten unter die Dachfläche schiebbar ist. Der elektromotorische Antrieb muss zwangsläufig über einen Schalter o. dgl. betätigt werden. Die Ausstellung des Deckels kann stufenlos erfolgen (vgl. Sp. 5, Z. 22). Mit dieser Konstruktion soll fahrgeschwindigkeitsabhängig nicht nur die Belüftung gewährleistet, sondern auch die Geräusentwicklung als unerwünschte Erscheinung des Lüftens der Fahrgastzelle beeinflusst werden, ohne dass es noch eines Windabweisers bedarf (vgl. Sp. 1, Z. 56-67). Als selbstverständliches Ziel kann dem Fachmann das Anstreben einer optimalen Geräuschunterdrückung unterstellt werden.

Aus der DE 28 17 297 A1 war zum Anmeldezeitpunkt des Streitpatents ein weiteres Fahrzeugdach mit einem Deckel 61 bekannt, der in einer Schließstellung eine Dachöffnung 59 in einer festen Dachfläche 60 verschließt und der mittels eines durch einen Bedienschalter betätigbaren, von einem Elektromotor gebildeten Antriebs ausgehend von der Schließstellung über einen Ausstellmechanismus um eine nahe seiner Vorderkante liegende Achse schwenkbar und mit seiner Hinterkante über die Dachfläche 60 ausstellbar sowie über einen Verschiebemechanismus nach hinten schiebbar ist (vgl. Fig. 4 i. V. m. Seite 5, Zeilen 5-14). Bei diesem Deckel besteht die Möglichkeit, dass er vor seiner Verschiebung nach hinten beim erstmaligen Antippen eines Bedienschalters in Öffnungsrichtung über den Ausstellmechanismus mit seiner Hinterkante in eine Lüftungs-Ausstellposition bewegt wird, die unter seiner maximalen Ausstellposition zu liegen kommt. Dazu muss der Fahrer einen Schalter betätigen, der die automatische Stellbewegung der Belüftungseinrichtung ermöglicht (vgl. Seite 17, letzten Absatz). Mit einer Schaltungsan-

ordnung werden verschiedene Ausstellpositionen des Deckels realisiert. Der Ablauf ist anhand eines Flussschaltbildes in den Figuren 3a bis 3l dargestellt. Beispielsweise kann während der Fahrt (Fig. 3a, Pos. 1) bei ausgeschaltetem Handbetrieb für das Ausstellen des Deckels bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit der Schalter für automatischen innerörtlichen Betrieb betätigt werden (Fig. 3c, Pos. 8). Zur Erzielung einer optimalen Belüftung wird hierbei der Dachöffnungswinkel in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit geregelt (Seite 7, Zeilen 1-3). Dieses Optimum erfordert bei zunehmender Geschwindigkeit einen kleineren Winkel als den maximal möglichen (vgl. Fig. 3d, Öffnungswinkel B).

Der Fachmann gelangt somit durch die Übertragung der automatischen Bedienung des aus der DE 28 17 297 A1 bekannten Schiebe-Hebe-Dachs auf das aus der DE-AS 16 05 960 bekannte unmittelbar zu dem beanspruchten Gegenstand gemäß Patentanspruch 1 des Hauptantrags. In der DE 28 17 297 A1 erhält er schon den Hinweis, diese Art der Bedienung bei verschiedenen Dachausführungen vorzunehmen (vgl. S 5, Z. 5-8). Zum Anmeldezeitpunkt waren ihm auch Oberfirst-Schiebedächer bekannt. Diese konnten zur Belüftung - im Gegensatz zur Auffassung der Beschwerdeführerinnen - auch so ausgestellt werden, dass die Lüftungsposition unterhalb der maximal möglichen Ausstellposition zu liegen kam (vgl. DE 35 32 111 A1, Sp. 4, Z. 31-35). In der DE 35 32 111 A1 wird auch nochmals hervorgehoben, dass das Ausstellen unterhalb der maximalen Ausstellposition sowohl für Dächer mit Deckel gilt, die unter oder über die feste Dachfläche zurückschiebbar sind (vgl. Patentanspruch 1 oder letzten Satz der Beschreibung).

Auch der Einwand der Beschwerdeführerinnen, dass das Wort "eines" im Zusammenhang mit dem Begriff "Antriebs" als Zahlwort für die Anzahl der im Antrieb vorhandenen Elektromotoren aufzufassen sei und dass daher der Fachmann die DE 35 32 111 A1 als gattungsfremd nicht berücksichtigen würde, kann nicht überzeugen. Die genannte Druckschrift wird in der Streitpatentschrift unmissverständlich als ein Fahrzeugdach der Art beschrieben, das mit einem Deckel ausgestattet ist, der mittels eines motorischen Antriebs schwenkbar und ausstellbar sowie über

einen Verschiebemechanismus nach hinten über die Dachfläche schiebbar ist (vgl. Sp. 1, Z. 16-19 i. V. m. Z. 1-11 des Streitpatents). Im Übrigen wird in der Streitpatentschrift nur von beispielsweise oder bevorzugten Verstellmechanismen gesprochen (vgl. Sp. 2, Z. 44, Sp. 3, Z. 22). Eine Beschränkung auf einen ganz bestimmt gestalteten Antrieb ist dem Streitpatent daher nicht zu entnehmen.

Somit bedurfte es keiner erfinderischen Tätigkeit, um zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag zu gelangen. Dieser Patentanspruch 1 ist deshalb nicht gewährbar. Mit diesem sind auch die darauf rückbezogenen Patentansprüche 2 und 3 schon aus formalen Gründen nicht gewährbar.

Der einzige Patentanspruch gemäß Hilfsantrag unterscheidet sich vom Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag durch das angefügte Merkmal, wobei die geräuschoptimierte Ausstellposition der Hinterkante des Deckels in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit oder von einem staudruckabhängigen Signal variabel ist.

Wie schon zum Hauptantrag dargelegt, geht die erste Alternative dieses Merkmals sowohl aus der DE 28 17 297 A1 (vgl. S. 7, Z. 1-3) als auch aus der DE-AS 16 05 960 (vgl. Sp. 1, Z. 56-60 i. V. m. Sp. 5, Z. 22) hervor. Im Übrigen ergibt sich dem Fachmann daraus auch die zweite Alternative - die Abhängigkeit von einem staudruckabhängigen Signal - in naheliegender Weise. Denn der Fachmann weiß aus seinen technischen Grundlagenkenntnissen, dass der Staudruck als Maß für die Fahrzeuggeschwindigkeit verwendet werden kann. Insofern liegt in dieser zweiten Alternative nicht mehr als eine konkrete Realisierung der ersten Alternative nach hergebrachten Regeln.



Damit ergibt sich ohne erfinderisches Zutun auch ein Fahrzeugdach nach dem Patentanspruch des Hilfsantrags. Dieser Patentanspruch ist deshalb ebenfalls nicht gewährbar.

gez.

Unterschriften