



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 358/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
15. Oktober 2008

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 102 15 663

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 15. Oktober 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen, der Richterin Friehe sowie der Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

Gründe

I.

Gegen das am 9. April 2002 angemeldete und am 19. Februar 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen"

sind zwei Einsprüche eingelegt worden.

Die Patentinhaberin verteidigt das Patent in beschränktem Umfang. Sie ist der Ansicht, dass die geltenden nebengeordneten Patentansprüche 1 und 2 zulässig seien und die Gegenstände, für die mit diesen Ansprüchen Schutz begehrt wird, neu seien und auf erfinderischer Tätigkeit beruhen.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen, die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablageposition verstellbar und in Schließposition in Fahrzeuginnenraumrichtung hintereinander liegend angeordnet sind, wobei jedem Dachteil (2, 3, 4) eine Verstellkinematik (8, 9, 10) zur Einstellung der Dachteilposition zugeordnet ist und die Dachteile in Ablageposition übereinander liegen und ein Dachteilpaket bilden, wobei das mittlere Dachteil (3) unmittelbar an die Fahrzeugkarosserie gekoppelt ist und das vordere Dachteil (2) und das hintere Dachteil (4) über eine Verstellkinematik verstellbar am mittleren Dachteil (3) gehalten sind, wobei beide Verstellkinematiken als Viergelenkkinematiken mit je zwei gelenkig mit dem vorderen Dachteil bzw. mit dem hinteren Dachteil verbundenen Lenkern ausgebildet sind, dadurch gekennzeichnet, dass in Ablageposition im Dachteilpaket das mittlere Dachteil (3) zuunterst, das vordere Dachteil (2) in der Mitte und das hintere Dachteil (4) zuoberst abgelegt sind, und dass beide Lenker jeder Viergelenkkinematik an je einem unmittelbar starr mit dem mittleren Dachteil verbundenen, das mittlere Dachteil in Fahrtrichtung bzw. entgegen der Fahrtrichtung überragenden Anlenkfortsatz angelenkt sind.

Der geltende Patentanspruch 2 lautet:

Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen, die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablageposition verstellbar und in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet sind, wobei jedem Dachteil (2, 3, 4) eine Verstellkinematik (8, 9, 10) zur Einstellung der Dachteilposition zugeordnet ist und die Dachteile in Ablageposition übereinander liegen und ein Dachteilpaket bilden, wobei das mittlere Dachteil (3) unmittelbar an die Fahrzeugkarosserie gekoppelt ist und das vordere Dachteil (2) und das hintere Dachteil (4) über eine Verstellkinematik (8, 9) verstellbar am mittleren Dachteil (3) gehalten sind, wobei beide Verstellkinematiken (8, 9) als Viergelenkinematiken mit je zwei gelenkig mit dem vorderen Dachteil bzw. mit dem hinteren Dachteil verbundenen Lenkern ausgebildet sind, dadurch gekennzeichnet, dass in Ablageposition im Dachteilpaket das mittlere Dachteil (3) zuunterst, das hintere Dachteil (4) in der Mitte und das vordere Dachteil (2) zuoberst abgelegt sind, und dass beide Lenker jeder Viergelenkinematik an je einem unmittelbar starr mit dem mittleren Dachteil verbundenen, das mittlere Dachteil in Fahrtrichtung bzw. entgegen der Fahrtrichtung überragenden Anlenkfortsatz angelenkt sind.

Rückbezogen schließen sich hieran die Patentansprüche 3 bis 5 an.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 bis 5, eingegangen den 19.10.2005,
- Beschreibungsergänzung, eingegangen am 19.10.2005,
- im Übrigen Beschreibung und Zeichnungen wie Patentschrift.

Die Einsprechenden beantragen,

das Patent zu widerrufen.

Die Einsprechenden vertreten die Auffassung, dass die Hardtop-Fahrzeugdächer mit den Merkmalen der geltenden Patentansprüche 1 und 2 nicht mehr neu seien und sich für einen Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergeben. Zur Stütze ihres Vorbringens verweisen sie u. a. auf die Druckschrift DE 101 50 218 A1. Soweit in die geltenden Patentansprüche 1 und 2 Merkmale aus den Figurenzeichnungen aufgenommen seien, seien diese jedoch den ursprünglich eingereichten Unterlagen sowie dem Streitpatent nicht als zur Erfindung gehörig zu entnehmen.

II.

Die Zuständigkeit des Beschwerdesenats des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG a. F. begründet.

Die Einsprüche sind zulässig. Gegenteiliges hat auch die Patentinhaberin nicht vorgetragen.

Die Einsprüche führen zum Widerruf der Patents.

Es kann dahinstehen, ob sämtliche Merkmale der geltenden Patentansprüche 1 und 2 als zur Erfindung gehörig offenbart sind, denn die Hardtop-Fahrzeugdächer nach den nebengeordneten Patentansprüchen 1 und 2 sind nicht mehr neu.

Die nachveröffentlichte Druckschrift älteren Zeitrangs DE 101 50 218 A1 betrifft ein Fahrzeugdach mit starren Dachteilen, ein sogenanntes Hardtop-Fahrzeugdach. Bei dem bekannten Fahrzeugdach sind ein vorderes, ein mittleres und ein hinteres Dachteil 3, 4, 5 vorgesehen. Die drei starren Dachteile 3, 4, 5 sind zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung und einer den Fahrzeuginnenraum freigebenden Ablagestellung verstellbar (vgl. Abs. 0001, Anspruch 1). In Schließposition sind die drei starren Dachteile in Fahrzeuginnenraumrichtung hintereinander liegend angeordnet (vgl. Fig. 1). Jedem Dachteil 3, 4, 5 ist eine Verstellkinematik in Form eines Viergelenks zur Einstellung der Dachteilposition zugeordnet (vgl. Abs. 0028 i. V. m. Abs. 0047 und z. B. Fig. 4). In Ablageposition liegen die Dachteile 3, 4, 5 übereinander und bilden ein Dachteilpaket (vgl. Fig. 7). Das mittlere Dachteil 4 ist über einen Hauptlenker 12 und eine Hauptsäule 13 analog zur Verstellkinematik 9 des streitpatentgemäßen Fahrzeugdaches unmittelbar an der Fahrzeugkarosserie gelagert (vgl. Sp. 3, Z. 68 bis Sp. 4, Z. 3). Das vordere Dachteil 3 und das hintere Dachteil 5 sind am mittleren Dachteil 4 mittels jeweils einer Viergelenkanordnung schwenkbar gelagert. Die Viergelenkanordnung des vorderen Dachteils 3 weist die mit dem Dachteil verbundenen Lenker 14 und 15 auf, die Viergelenkanordnung des hinteren Dachteils 5 weist die mit dem Dachteil verbundenen Hebel 16 und 17 als Lenker auf (vgl. Fig. 4 i. V. m. Sp. 4, Z. 4 bis 15). In Ablageposition im Dachteilpaket sind das mittlere Dachteil 4 zuunterst, das vordere Dachteil 3 in der Mitte und das hintere Dachteil 5 zuoberst abgelegt (vgl. Fig. 7 und Anspruch 1 i. V. m. Spalte 1, Zeilen 58 bis 61). Die Hebel 16, 17 der Viergelenkanordnung für das hintere Dachteil 5 sind an einem gekröpften Lagerarm 18, der das mittlere Dachteil 4 entgegen der Fahrtrichtung überragt, angelenkt (vgl. Fig. 16, 17). An dem das mittlere Dachteil 4 in Fahrtrichtung überragenden Tragarm 21 sind die Lenker 14 und 15 der Viergelenkanordnung für das vordere Dachteil 3 angelenkt (vgl. Abs. 0047). Lagerarm 18 und Tragarm 21 sind unmittelbar starr mit dem mittleren Dachteil verbundene Anlenkfortsätze im Sinne des Streitpatents. Das ergibt sich einerseits aus den Zeilen 4 bis 15 der Spalte 4, die von einer Lagerung am mittleren Dachteil sprechen, und andererseits auch aus den Figuren 2 bis 8 und 14, in denen Befestigungspunkte

des Tragarms 21 am mittleren Dachteil dargestellt sind, sowie aus den Figuren 16 und 17 mit den entsprechenden Befestigungspunkten für den Lagerarm 18.

Die Patentinhaberin macht geltend, dass anhand der Figuren 1 bis 18 ein erstes Ausführungsbeispiel beschrieben sei, sich der Absatz 0047 jedoch auf ein weiteres Ausführungsbeispiel beziehe. Da die Druckschrift DE 101 50 218 A1 Stand der Technik nach § 3, Abs. 2, Nr. 1 sei, müssten sämtliche Merkmale aus einem Ausführungsbeispiel hervorgehen. Dabei verkennt die Patentinhaberin jedoch, dass für das weitere Ausführungsbeispiel in Abs. 0047 nur das Merkmal hervorgehoben ist, durch das es sich von dem voranstehenden, in Zusammenhang mit den Figuren beschriebenen ersten Ausführungsbeispiel unterscheidet, nämlich die Lagerung auch des hinteren Lenkers 15 an dem vorstehenden Abschnitt des Tragarms 21 vor der Dachfläche des mittleren Dachteils 4. Nur so können die Angaben im zitierten Absatz verstanden werden, zumal ausdrücklich auf die Antriebseinrichtungen nach voranstehenden Ausführungen Bezug genommen wird (vgl. Sp. 7, Z. 27 bis 29). Ein Fachmann - ein bei einem Kfz-Hersteller/-Zulieferer mit der Konstruktion von Klappdächern betrauter Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau - ergänzt daher bei aufmerksamer Lektüre der DE 101 50 218 A1 selbstverständlich die alternative Anbindung des vorderen Dachteils an das mittlere Dachteil gemäß dem weiteren Ausführungsbeispiel mit dem sonstigen Fahrzeugdachaufbau entsprechend dem ersten Ausführungsbeispiel (vgl. auch „Elektrische Steckverbindung“, BGH X ZB 15/93, GRUR 1995, 330-333).

Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist demnach nicht patentfähig.

Gleiches gilt auch für den Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 2. Dieser unterscheidet sich von dem Gegenstand des Anspruchs 1 lediglich dadurch, dass in Ablageposition im Dachteilpaket das vordere Dachteil nicht in der Mitte, sondern zuoberst, und das hintere Dachteil nicht zuoberst, sondern in der Mitte abgelegt sind. Auch diese Variante der Reihenfolge der Dachteile im Dachteilpaket in Ablage-

geposition ist in der oben diskutierten DE 101 50 218 A1 unbestritten offenbart (vgl. Spalte 1, Zeilen 58 bis 61).

Mit den neuheitsschädlich vorweggenommenen Patentansprüchen 1 und 2 fallen auch die abhängigen Ansprüche 3 bis 5.

Pontzen

Friehe

Reinhardt

Dr. Höchst

Ko