



# BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 319/09

---

**(AktENZEICHEN)**

## BESCHLUSS

**In der Einspruchssache**

**betreffend das Patent 102 05 154**

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 24. August 2011 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Univ. Höppler und die Richter Dipl.-Phys. Dr. Hartung, Schwarz und Dipl.-Phys. Dipl.-Wirt.-Phys. Maile

beschlossen:

Das Patent 102 05 154 wird mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

- Patentanspruch 1 laut Anlage zum Schriftsatz vom 5. Februar 2007 (Bl. 41 GA),
- Patentansprüchen 2 bis 16, Beschreibung und Zeichnungen gemäß erteiltem Patent.

## **Gründe**

### **I.**

Gegen die am 27. Oktober 2005 veröffentlichte Erteilung des Patents 102 05 154 mit der Bezeichnung „Kfz-Sicherheitseinrichtung, wie Laderaumabdeckung, Sicherheitsnetz, Sonnenrollo od. dgl.“ ist Einspruch erhoben worden. Der Einspruch ist mit Gründen versehen und auf die Behauptung gestützt, dass der Gegenstand des Patents aus Gründen des § 21 PatG i. V. m. §§ 1 bis 5 PatG nicht patentfähig sei.

Die Einsprechende beruft sich auf den Stand der Technik gemäß den Patentdokumenten

- E1 DE 100 38 842 A1,
- E2 EP 1 177 948 A2,
- E2' DE 200 13 722 U1,
- E3 DE 32 10 924 A1,
- E4 US 5 224 748,

E5 DE 199 49 417 C2,

E6 DE 197 48 595 A1,

von welchen die unter E1, E5 und E6 genannten Dokumente bereits im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt berücksichtigt worden waren. Die gegenüber dem Streitpatent vorangemeldete Druckschrift E1 ist nicht vorveröffentlicht. Das Familienmitglied E2 zu E1 ist vorveröffentlicht. Gleiches gilt für die E2', für welche die E1 prioritätsbegründend ist.

Die Einsprechende macht geltend, dass die Erfindung nach Anspruch 1 des erteilten Patents nicht neu sei und nicht die erforderliche erfinderische Tätigkeit aufweise.

Die Patentinhaberin, die der Ansicht der Einsprechenden in allen Punkten widersprochen hat, hat mit Schriftsatz vom 5. Februar 2007 einen neuen Patentanspruch 1 eingereicht und erklärt, dass sie das Patent mit diesem Anspruch 1 und im Übrigen den erteilten Unterlagen nur noch beschränkt verteidige.

Mit Schriftsatz vom 25. Mai 2009 hat die Einsprechende ihren Einspruch zurückgenommen.

Auf die Terminsladung vom 13. Dezember 2010 hin hat die Patentinhaberin mit Schriftsatz vom 23. Dezember 2010 um Abberaumung der mündlichen Verhandlung gebeten und den Übergang ins schriftliche Verfahren angeregt.

Mit Schriftsätzen vom 5. Februar 2007 und vom 23. Dezember 2010 hat die Patentinhaberin sinngemäß beantragt, wie entschieden.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

1. Kfz-Sicherheitseinrichtung (10), wie Laderaumabdeckung, Sicherheitsnetz, Sonnenrollo od. dgl., mit einer von einer Wickelwelle abziehbaren Werkstoffbahn (11), die an ihrem freien Ende ein sich etwa über eine Fahrzeugbreite erstreckendes und an eine Innenkrümmung eines Kfz-Innenraumteiles angepasstes Endbord aufweist, wobei wenigstens ein Sperrelement (25) zur kfz-seitigen Festlegung des Endbordes (13) vorgesehen ist, welches zwischen einer eine Aufwickelbewegung der Werkstoffbahn (11) verhindernden Sperrposition und einer Freigabeposition, in der es die Aufwickelbewegung nicht verhindert, verlagerbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Sperrelement (25) oder ein Löseelement (31) für das Sperrelement (25) - in der Sperrposition - drehfest mit dem Endbord (13) verbunden ist oder zumindest teilweise auf Drehmitnahme mit dem Endbord (13) gekoppelt ist, dass das kfz-seitig festgelegte Endbord (13) um eine Längsachse (Schwenkachse 29) schwenkbar ist, und, dass das in seiner Sperrposition befindliche Sperrelement (25) durch eine Schwenkbewegung des Endbordes (13) um die Schwenkachse (29) in seine Freigabeposition überführbar ist.

Weiterbildungen der Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Patentanspruch 1 sind in nachgeordneten Patentansprüchen 2 bis 16 angegeben, zu deren Wortlaut wird auf die Patentschrift verwiesen.

## II.

Der Senat ist für die Entscheidung im vorliegenden Einspruchsverfahren auch nach der - mit Wirkung vom 1. Juli 2006 erfolgten - Aufhebung der Übergangsvorschriften des § 147 Abs. 3 PatG noch auf Grund des Grundsatzes der „perpetuatio fori“ gemäß § 261 Abs. 3 Nr. 2 ZPO analog i. V. m. § 99 Abs. 1 PatG zuständig (vgl. BGH GRUR 2009, 184, 185 - Ventilsteuerung; GRUR 2007, 862 f. - Informationsübermittlungsverfahren II).

## III.

Der frist- und formgerecht erhobene Einspruch war zulässig. Daher ist trotz seiner Rücknahme von Amts wegen darüber zu befinden, ob das Streitpatent aufrechterhalten oder zu widerrufen ist (§ 61 Abs. 1 Satz 2 PatG). Die Amtsprüfung führt dabei zu einer Beschränkung des Streitpatents.

Der Gegenstand des angefochtenen Patents stellt in der beschränkt verteidigten Fassung der Patentansprüche vom 5. Februar 2007 eine patentfähige Erfindung i. S. d. §§ 1 bis 5 PatG dar.

Die geltenden Patentansprüche sind zulässig. Ihre Merkmale sind in der Streitpatentschrift sowie in den ursprünglichen Unterlagen offenbart, vgl. die Streitpatentschrift DE 102 05 154 B4, den Wortlaut der erteilten Ansprüche 1 bis 16 und insbesondere die Absätze [0030] und [0050] i. V. m. Figur 1. Zudem schränken die geltenden Ansprüche die erteilte Vorrichtung ein und begründen kein Aliud.

Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist neu und beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit. Keine der in den entgegengehaltenen Druckschriften beschriebenen Kfz-Sicherheitseinrichtungen weist sämtliche Merkmale des Anspruchs 1 auf.

Als hier zuständiger Fachmann ist ein Fachhochschul-Ingenieur des allgemeinen Maschinenbaus anzusehen, der auf dem Fachgebiet der Konstruktion von Kraftfahrzeugteilen tätig ist und besondere Erfahrung bei der Entwicklung von Kfz-Sicherheitseinrichtungen, darunter Laderaumabdeckungen, Sicherheitsnetzen, Sonnenrollos od. dgl., aufweist.

In der Beschreibung des Streitpatents gemäß Streitpatentschrift ist als Aufgabe der Erfindung angegeben, ausgehend von der bekannten Kfz- Sicherheitseinrichtung gemäß der DE 199 49 417 C2 (Entgegenhaltung E5), deren Handhabbarkeit zu verbessern und eine Konstruktion zu ermöglichen, die mit wenigen Bauteilen auskommt. Erfindungsgemäß ist insbesondere das Sperrelement oder ein Löseelement für das Sperrelement drehfest mit dem Endelement (Endbord) verbunden oder zumindest teilweise auf Drehmitnahme mit dem Endelement gekoppelt, wobei das Kfz-seitig festgelegte Endelement um eine Längsachse (Schwenkachse) schwenkbar ist, und dass das in seiner Sperrposition befindliche Sperrelement durch eine Schwenkbewegung des Endelementes um die Schwenkachse in seine Freigabeposition überführbar ist. Das Prinzip der Erfindung besteht somit im Wesentlichen darin, ein Kfz-seitig festgelegtes Endelement der Kfz-Sicherheitseinrichtung um eine Längsachse schwenkbar auszubilden, so dass durch eine Schwenkbewegung des Endelementes eine Verlagerung des Sperrelementes in seine Freigabeposition stattfinden kann und eine Freigabe des Endelementes erfolgen kann (vgl. den geltenden Anspruch 1 i. V. m. der Streitpatentschrift S. 2, Absätze [0006] bis [0008]).

In Übereinstimmung mit den Merkmalen im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 ist aus der Druckschrift E2 (EP 1 177 948 A2) eine Kfz-Sicherheitseinrichtung (Anspruch 1: Laderaumabdeckung 10) als bekannt entnehmbar mit einer von einer Wickelwelle (Anspruch 1 u. Abs. [0023]) abziehbaren Werkstoffbahn (11), die an ihrem freien Ende ein sich etwa über eine Fahrzeugbreite erstreckendes und an die Innenkrümmung eines Kfz-Innenraumteiles angepasstes Endbord (15 an Fahrzeugende 13 angepasst, Fig. 1) aufweist, wobei we-

nigstens ein Sperrelement (Sperrzunge 21) zur kfz-seitigen Festlegung des Endbordes (15) vorgesehen ist, welches zwischen einer eine Aufwickelbewegung der Werkstoffbahn (11) verhindernden Sperrposition und einer Freigabeposition, in der es die Aufwickelbewegung nicht verhindert, verlagerbar ist.

Des Weiteren ist bei der Kfz-Sicherheitseinrichtung der E2 das Sperrelement (Sperrzunge 21) in der Sperrposition mit dem Endbord verbunden, und das in seiner Sperrposition befindliche Sperrelement ist durch eine Schwenkbewegung eines Griffteiles (Entriegelungsmittel 16) des Endbords (15) in seine Freigabeposition überführbar (Abs. [0033] und Abs. [0043]). Das Griffteil selbst ist mit einer Welle 30 drehfest verbunden (Abs. [0034]). Somit wird gemäß der E2 das Sperrelement durch das schwenkbewegliche Griffteil 16 in die Freigabeposition überführt, wobei das Griffteil relativ zum Endbord 15 schwenkbeweglich gelagert ist. Im Gegensatz zum Patentgegenstand wird nicht das Endbord 15 selbst verschwenkt, um das Sperrelement in die Freigabeposition zu überführen, vielmehr erfolgt die Verschwenkung ausschließlich in Form des Entriegelungsmittels 16, das ein relativ zum Endbord relativbewegliches Griffteil bildet, vgl. hierzu auch Spalte 4, Absatz [0024] der E2.

Der Druckschrift E2 kann somit weder ein Sperrelement oder ein Löseelement für das Sperrelement entnommen werden, das gemäß der Merkmalsgesamtheit im Kennzeichenteil des Patentanspruchs 1 - in der Sperrposition - drehfest mit dem Endbord verbunden oder zumindest teilweise auf Drehmitnahme mit dem Endbord gekoppelt ist, noch dass das Kfz-seitig festgelegte Endbord um eine Längsachse (Schwenkachse) schwenkbar ist, noch dass das in seiner Sperrposition befindliche Sperrelement durch eine Schwenkbewegung des Endbordes um die Schwenkachse in seine Freigabeposition überführbar ist.

Die Druckschrift E2 kennzeichnet insoweit den dem Patentgegenstand nächstkommenden Stand der Technik (vgl. BGH GRUR 2009, S. 1039, Leitsatz 2 - „Fischbissanzeiger“), als in ihr auch die dem Streitpatent zugrunde liegende

Problematik von gesonderten Sperrelementen, die zwischen einer Sperrposition und einer Freigabeposition verlagert werden können, angesprochen und gelöst ist, so dass eine stabile Ausbildung der Kfz-Sicherheitseinrichtung möglich ist. Nach der E2 wurde dieses Problem jedoch - wie vorstehend aufgezeigt - in einer von dem Streitpatent abweichenden Art und Weise gelöst, die auch keine Veranlassung für den einschlägigen Fachmann erkennen lässt, eine Lösung gemäß dem Streitpatent ins Auge zu fassen.

Eine Anregung zu dieser erfindungswesentlichen Maßnahme liefern auch nicht die übrigen Entgegenhaltungen. Die Druckschriften E1 (DE 100 38 842 A1) und E2' (DE 200 13 722 U1) sind mit demselben Gegenstand wie auch die Druckschrift E2 (DE 1 177 948 A2) befasst, gehen somit inhaltlich nicht über die E2 hinaus. Die Druckschriften E4 (US 5 224 748), E5 (DE 199 49 417 C2) und E6 (DE 197 48 595 A1), vgl. jeweils die Zusammenfassungen, beschreiben zwar Kfz-Sicherheitseinrichtungen nach Art der beispielhaft im Anspruch 1 des Streitpatents genannten, die dort aufgezeigten Sperrelemente liegen aber weiter ab als die in E2 aufgeführte Lösung. Die Druckschrift E3 (DE 32 10 924 A1) beschreibt allgemein eine Sperreinrichtung für das Stellorgan eines Stellelementes, insbesondere für eine Zentral-Verriegelungs-Einrichtung an Kraftfahrzeugen, vgl. die Zusammenfassung, und liegt somit ebenfalls weiter ab.

Nach alledem ist die Kfz-Sicherheitseinrichtung nach dem verteidigten Patentanspruch 1 des Streitpatents patentfähig und mit ihm die Kfz-Sicherheitseinrichtungen nach den geltenden Ansprüchen 2 bis 16, die vorteilhafte Weiterbildungen der Kfz-Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 1 betreffen.

Die Beschreibung - hier das Streitpatent - erfüllt die an sie zu stellenden Anforderungen, da in ihm der wesentliche Stand der Technik angegeben ist, von dem die Erfindung ausgeht, und diese anhand der Ausführungsbeispiele hinreichend erläutert ist.

Das Streitpatent war daher entsprechend dem Antrag der Patentinhaberin beschränkt aufrechtzuerhalten.

Höppler

Dr. Hartung

Schwarz

Maile

Cl