



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 25/16

Verkündet am
23. Juli 2018

(Aktenzeichen)

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2010 047 342.1

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung am 23. Juli 2018 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber und der Richter Paetzold, Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Körtge

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle B62D des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung die am 30. September 2010 eingereichte deutsche Patentanmeldung 10 2010 047 342.1 des Herrn K..., H...str. in K..., mit der Bezeichnung

„Hilfsrahmen zur Verlagerung des Fahrer-, Fahrgastplatzes von der Position hinter dem Motor zur Position über dem Motor bei kleinen LKW's und Wohnmobilen mit selbsttragender Karosserie“,

auf Basis der ursprünglich eingereichten Patentansprüche 1 bis 7 mit einem am Ende der Anhörung vom 12. Juli 2016 verkündeten Beschluss zurückgewiesen. Die Beschlussbegründung wurde am 13. Juli 2016 von dem Unterzeichnenden elektronisch signiert, mit Schreiben vom 3. August 2016 versandt und laut Auslieferungsbeleg des Einschreibens am 6. August 2016 von dem Patentanmelder empfangen.

Laut Beschlussbegründung sei der Gegenstand des ursprünglichen Patentanspruchs 1 nicht neu gegenüber einer im Beschluss nicht näher spezifizierten Entgegenhaltung 2. Darüber hinaus ergebe sich der Gegenstand des ursprünglichen Patentanspruchs 1 für den Fachmann in nahe liegender Weise aus dem Stand der Technik, zu dem die Prüfungsstelle neben der Entgegenhaltung 2 eine, wiederum nicht näher spezifizierte, Entgegenhaltung 1 nennt.

In dem dem Beschluss vorausgegangenem Prüfungsverfahren sind von der Prüfungsstelle folgende Druckschriften berücksichtigt worden:

D1: DE 20 2005 011 102 U1 und

D2: DE 89 09 745 U1.

Gegen den Zurückweisungsbeschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 31. August 2016, am 1. September 2016 eingegangene Beschwerde des Patentanmelders, die er mit gleichem Schriftsatz im Einzelnen begründet. Er ist der Auffassung, dass der Gegenstand des ursprünglichen Patentanspruchs 1 gegenüber dem Stand der Technik neu sei und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

In der mündlichen Verhandlung vom 23. Juli 2018 stellte der Patentanmelder und Beschwerdeführer den Antrag,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B62D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 12. Juli 2016 aufzuheben und ein Patent auf der Grundlage der Offenlegungsschrift zu erteilen.

Der mit der Offenlegungsschrift am 5. April 2012 veröffentlichte Patentanspruch 1, der mit dem ursprünglich am Anmeldetag eingereichten Patentanspruch 1 übereinstimmt, lautet:

Ein neu ausgebildeter Führerhaus und Fahrgastzelle bei einem PKW, Kleintransporter oder Wohnmobil auf Basis Fahrzeuge mit Selbsttragender Karosserie (selbsttragend zumindest im Triebkopfbereich) und der Anordnung: Sitze hinter dem Motor und der Vorderachse (wie z .B.: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Ford Transit), dadurch gekennzeichnet, dass diese neue Fahrgastzelle als eine zusätzliche Hilfsrahmen Konstruktion auf dem Triebkopf (Ausführung: Führerhaus oder Windlauf) aufgebaut ist.

Diesem Patentanspruch schließen sich die jeweils ausschließlich auf den Anspruch 1 rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7 an.

Wegen des Wortlauts der geltenden Unteransprüche, der sonstigen Unterlagen sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

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

2. Die Erfindung betrifft laut Absatz [0001] der mit den ursprünglichen Unterlagen inhaltlich übereinstimmenden Offenlegungsschrift, im folgenden OS genannt, einen Hilfsrahmen, der die Versetzung eines Fahrgastraumes in einem Fahrzeug weit nach vorne ermöglichen soll und dadurch in der Folge eine Verlängerung des hinteren Nutzraumes des Fahrzeugs im Sinne einer Vergrößerung des selben erlaube. Anwendungsgebiet seien dabei Nutzfahrzeuge und Wohnmobile, die eine selbsttragende Karosserie besäßen.

Solche Fahrzeuge wiesen einen geläufig als Triebkopf bezeichneten Vorderbereich mit einer dreidimensionalen selbsttragenden Karosserie, in dem ein Motor und ein Führerhaus platziert seien, und einen sich nach hinten fortsetzenden Anschluss auf. Konstruktionsbedingt hätten Motor, Radaufhängung, Fahrersitz, alle Aggregate, Installationen, Steuerungs- und Bedienelemente hierbei nur einen bestimmten räumlich zugeordneten Platz und entsprechende Befestigungspunkte an der dreidimensionalen Konstruktion (vgl. Absätze [0002] und [0003] der OS).

Bei einem klassischen Lastkraftwagen mit Längsrahmen und aufgesetzter nichttragender Kabine hingegen, könnte die Kabine vom Rahmen getrennt und in der Höhe oder Längsachse des Fahrzeugs versetzt werden. Zwar müssten alle Installationen und Leitungen angepasst oder verlängert werden, jedoch sei ein Umbau möglich, da die wichtigen Bauelemente wie Motor, Radaufhängung und Fahrerplatz nicht ein Teil einer unzertrennbaren selbsttragenden Konstruktion seien (vgl. Absatz [0003] der OS).

Bei einer selbsttragenden Konstruktion sei ein derartiger Umbau bisher undenkbar (vgl. Absatz [0003] der OS).

Die sich aus den Absätzen [0001] bis [0003] der OS ableitende und der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe dürfte in der Folge darin liegen, ausgehend von einem selbsttragenden Windlauf oder Basisfahrzeug den hinsichtlich eines Umbaus zu einem Kleintransporter oder Wohnmobil zu Verfügung stehenden Nutzraum hinter dem Triebkopf zu vergrößern.

3. Als Fachmann wird bei dem Verständnis des Anmeldegegenstandes sowie bei der Bewertung des Standes der Technik von einem Durchschnittsfachmann ausgegangen, der als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugtechnik ausgebildet ist und der mehrere Jahre Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung und Konstruktion von Wohnmobilen und Kleintransportern aufweist.

4. Der ursprünglich eingereichte und mit der OS veröffentlichte Patentanspruch 1 ist zulässig. Er beruht jedoch gegenüber dem Wissen des Fachmanns in Kombination mit der Druckschrift D2 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Er ist daher nicht patentfähig.

Einer Beurteilung der weiteren geltenden Patentansprüche bedarf es in der Folge nicht, da mit dem nicht gewährbaren Patentanspruch 1 dem Antrag als Ganzes nicht stattgegeben werden kann (vgl. BGH GRUR 1997, 120 – elektrisches Speicherheizgerät).

4.1 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). 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, 859 – Informationsübermittlungsverfahren). Dies darf allerdings weder zu einer inhaltlichen Erweiterung noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortlaut des Patentanspruchs festgelegten Gegenstands führen (BGH GRUR 2004, 1023 – Bodenseitige Vereinzelnungseinrichtung). Begriffe in den Patentansprüchen sind deshalb so zu deuten, wie sie der angesprochene Fachmann nach dem Gesamthalt der Anmeldung und Berücksichtigung der in ihr objektiv offenbarten Lösung bei unbefangener Erfassung der im Anspruch umschriebenen Lehre zum technischen Handeln versteht. Darüber hinaus darf allein aus Ausführungsbeispielen nicht auf ein engeres Verständnis des Patentanspruchs geschlossen werden (vgl. BGH GRUR 2008, 779 – Mehrgangnabe).

4.1.1 Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind die Merkmale des Patentanspruchs 1 (mit grammatikalischen Korrekturen) nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

- M1 Ein neu ausgebildetes Führerhaus und Fahrgastzelle bei einem PKW, Kleintransporter oder Wohnmobil
- M2 auf Basis von Fahrzeugen mit einer selbsttragenden Karosserie (selbsttragend zumindest im Triebkopfbereich) und einer Anordnung: Sitze hinter dem Motor und der Vorderachse (wie z. B.: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Ford Transit),

dadurch gekennzeichnet, dass

- M3 diese neue Fahrgastzelle als eine zusätzliche Hilfsrahmenkonstruktion auf dem Triebkopf (Ausführung: Führerhaus oder Windlauf) aufgebaut ist.

4.1.2 Unter dem Begriff „Triebkopf“ subsumiert der vorstehend in Ziffer 3 definierte Fachmann eine Baugruppe, der in der Regel alle wichtigen Fahrzeugkomponenten wie u. a. Motor, Getriebe, Antriebsstrang und Vorderachse, sowie die Bedieneinheiten des Fahrers zuzuordnen sind.

Wird der Triebkopf zusätzlich mit weiteren Fahrgestellbaugruppen, wie beispielsweise einem Leiterraum, versehen, so stellt dies ein Fahrzeug dar, welches als „Windlauf“ bezeichnet wird. Einen solcher Windlauf ist mittig in der einzigen Figur der OS abgebildet.

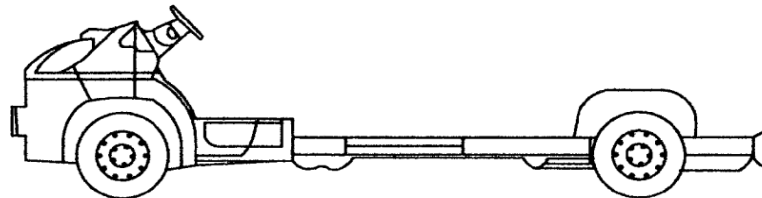


Abb. 1: „Windlauf“ gemäß einer Teilansicht der einzigen Figur der OS

Triebköpfe können aber auch ein Führerhaus oder eine für mehrere Personen ausgelegte Fahrgastzelle mit seinen bzw. ihren Seitenwänden mit einschließen. Ein solch alternativer Triebkopf wiederum in Verbindung mit beispielsweise einem Leiterraum wird fachüblich als „Basisfahrzeug“ benannt und entspricht dann einem Windlauf mit Führerhaus bzw. Fahrgastzelle. Ein solches Basisfahrzeug zeigt beispielsweise die obere Abbildung der einzigen Figur der OS.

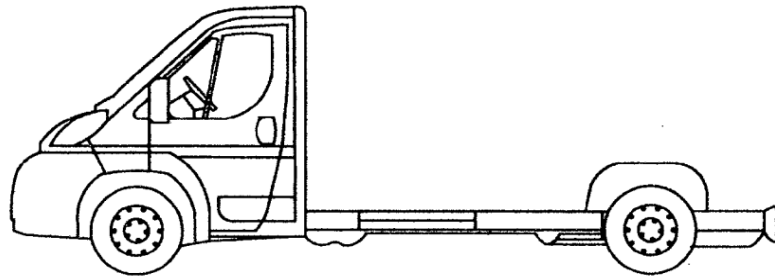


Abb. 2: „Basisfahrzeug“ gemäß einer Teilansicht der einzigen Figur der OS

Hiervon ausgehend entnimmt der Fachmann dem Patentanspruch 1 als dessen Gegenstand ein neu ausgebildetes Führerhaus bzw. eine neu ausgebildete Fahrgastzelle für einen PKW, Kleintransporter oder Wohnmobil, das bzw. die gemäß Merkmal M3 durch eine separate Hilfsrahmenkonstruktion gebildet ist.

Das Führerhaus bzw. die Fahrgastzelle ist dabei geeignet oberhalb des Triebkopfs eines als Windlauf konzipierten Fahrzeugs oder oberhalb des Triebkopfes eines Basisfahrzeugs aufgebaut zu werden, wobei der Windlauf bzw. das Basisfahrzeug derart gestaltet ist, dass dort in üblicher Weise eine Anordnung von Sitzen hinter dem Motor und der Vorderachse möglich wäre. Da beim Aufbau der Hilfsrahmenkonstruktion weder die Seitenwände des Windlaufs noch das Führerhaus des Basisfahrzeugs entfernt werden können, da es sich bei dem Windlauf bzw. dem Basisfahrzeug gemäß Merkmal M2 um ein Fahrzeug mit selbsttragender Karosserie handelt, ist die Hilfsrahmenkonstruktion darüber hinaus auch dafür entsprechend konzipiert.

4.2 Ein solches Führerhaus bzw. eine solche Fahrgastzelle ergab sich für den Fachmann zum Anmeldetag der vorliegenden Patentanmeldung jedoch bereits in nahe liegender Weise aus dem Stand der Technik.

So war es dem Fachmann am Anmeldetag der vorliegenden Patentanmeldung allgemein bekannt, dass ausgehend von handelsüblichen Windläufen diese Art

von Fahrzeugen durch einen entsprechenden Auf- bzw. Umbau zu einem Wohnmobil umgerüstet werden konnten. Solche Windläufe wurden zu diesem Zeitpunkt beispielsweise von der Firma Fiat mit dem Modell Ducato oder der Firma Peugeot mit dem Modell Boxer auf dem freien Markt vertrieben, so wie dies die OS auch bereits in Absatz [0002] ausführt. Üblicherweise wurden bei dem Auf- bzw. Umbau dabei die in dem Windlauf eingebauten Fahrer- und Beifahrersitze nicht versetzt.

Ein solcher Auf- bzw. Umbau stellt den Fachmann dabei allerdings grundsätzlich vor die Problematik, den durch den Windlauf vorgegebenen Raum unter der Randbedingung, dass die durch den Windlauf aufgrund seiner selbsttragenden Karosserie vorgegebenen Struktur nicht oder nur sehr aufwendig abgeändert werden kann, optimal zu nutzen, um dadurch einen möglichst großen und komfortablen Wohnbereich zu schaffen, in dem auch ausreichend Gepäck transportiert werden kann.

Eine Anregung hier mehr Raum als üblich zu erlangen, gab dem Fachmann zum Anmeldetag aber bereits die Druckschrift D2.

So offenbart die Druckschrift D2 ein Wohnmobil, dessen Fahrzeugaufbau 11 ebenfalls auf die Bodengruppe einer selbsttragenden Karosserie aufgebaut ist (vgl. Seite 11). Der Fahrzeugaufbau 11 umfasst dabei einen Fahrerraum 14, der gleichbedeutend mit der anspruchsgemäßen Fahrgastzelle auf einer Hilfsrahmenkonstruktion aufgebaut ist, die sich aus einer Vielzahl von Rahmenteilen zusammensetzt und welche unmittelbar im vorderen Bereich des Fahrzeugs und somit im Bereich dessen Triebkopfs angeordnet ist (vgl. Anspruch 1, Figuren 1 und 2). Wesentlicher Bestandteil der Hilfsrahmenkonstruktion ist ein Zwischenboden 20, der als Formkörper hergestellt und an den Fahrerraum angepasst ist. Dieser ist mittels der dort offenbarten Hilfsrahmenkonstruktion in einem Abstand von der Bodengruppe oberhalb des Triebkopfs des Wohnmobils angeordnet, so dass sich unterhalb des Zwischenbodens 20 ein neuer nutzbarer Raum ergibt, der in einem

Ausführungsbeispiel als Schlaf- oder auch Laderaum Verwendung findet (vgl. dort auch Seite 7, Absatz 2, sowie Seite 12, Absatz 3).

Somit lag es für den nach einer verbesserten Raumausnutzung strebenden Fachmann nahe, dieses Vorbild aufzugreifen und eine Fahrgastzelle mit einer solchen Hilfsrahmenkonstruktion auch bei einem Umbau eines Windlaufes zu einem Wohnmobil vorzusehen, wobei er bei der konstruktiven Umsetzung diese im Rahmen seines Fachwissens und Fachkönnens, ebenso wie in der Druckschrift D2 offenbart, im vordersten Bereich des Fahrzeugs und somit oberhalb des Triebkopfes des Windlaufes aufbauen wird.

Insofern der Beschwerdeführer anführt, dass die Druckschrift D2 in ihren Figuren explizit keinen Windlauf zeige, kann diesem zugestimmt werden. Aus diesem Grund mag der Gegenstand des Patentanspruchs 1 auch neu gegenüber der Druckschrift D2 sein. Aufgrund der Ausführungen auf Seite 11 der dem Druckschrift D2, wonach der dort offenbarte Fahrzeugaufbau auf die Bodengruppe einer selbsttragenden Karosserie aufgesetzt ist, dient sie jedoch als unmittelbarer Anlass, diese Konstruktion auch für einen Windlauf in Betracht zu ziehen, wie vorstehend dargelegt.

Damit gelangte der Fachmann am Anmeldetag aber zu dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der geltenden Fassung, ohne hierzu erfinderisch tätig werden zu müssen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist daher nicht patentfähig.

5. Bei dieser Sach- und Aktenlage war die Beschwerde daher zurückzuweisen.

Rechtsmittelbelehrung

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.

Hilber

Paetzold

Dr. Geier

Körtge

Ko