



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 30/17

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
13. Oktober 2021

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2008 043 512

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 2021 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hubert sowie der Richter Kruppa, Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Sexlinger

beschlossen:

1. Der Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 19.10.2017 wird aufgehoben.
2. Das Patent wird mit folgenden Unterlagen gemäß Hauptantrag beschränkt aufrechterhalten:
 - Patentansprüche 1 – 8, eingegangen am 22.07.2021,
 - Beschreibung Seiten 1 – 15, eingegangen am 22.07.2021,
 - Figuren 1 – 5 gemäß Patentschrift.
3. Die weitergehende Beschwerde der Einsprechenden wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung eines Einspruchs das am 6. November 2008 angemeldete Patent 10 2008 043 512 der L... GmbH, ... Str. in V..., dessen Erteilung am 25. September 2014 veröffentlicht wurde, mit der Bezeichnung

„Selbsttragendes modulares Cockpitsystem“

durch den am Ende der mündlichen Anhörung vom 19. Oktober 2017 verkündeten Beschluss im Umfang des in der Anhörung überreichten Hilfsantrags 3 beschränkt aufrechterhalten.

Die Beschlussbegründung wurde von den Unterzeichnenden am 8. November 2017 signiert, jeweils in einer separaten Beschlussausfertigung versandt und laut jeweiligem Empfangsbekanntnis von der Patentinhaberin wie auch der Einsprechenden am 13. November 2017 empfangen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 22. November 2017 eingelegte Beschwerde der Patentinhaberin, die beim Deutschen Patent- und Markenamt am selben Tag eingegangen ist, sowie die mit Schriftsatz vom 12. Dezember 2017 eingelegte Beschwerde der Einsprechenden, die per Fax am selben Tag beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangen ist.

Die Patentinhaberin, Beschwerdeführerin 1) und Beschwerdegegnerin zu 2) verteidigt ihr Patentbegehren zuletzt im Umfang eines neuen Hauptantrages, den sie mit Schriftsatz vom 22. Juli 2021, eingegangen am gleichen Tag, eingereicht hat.

Die Patentinhaberin, Beschwerdeführerin 1) und Beschwerdegegnerin zu 2) stellte den Antrag

1. den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 19.10.2017 aufzuheben und das Patent auf der Grundlage der folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Patentansprüche 1 – 8, eingegangen am 22.07.2021,
 - Beschreibung Seiten 1 – 15, eingegangen am 22.07.2021,
 - Figuren 1 – 5 gemäß Patentschrift,
2. die Beschwerde der Einsprechenden zurückzuweisen.

Die Einsprechende, Beschwerdeführerin 2) und Beschwerdegegnerin zu 1) stellte den Antrag

1. den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 19.10.2017 aufzuheben und das Patent in vollem Umfang zu widerrufen,
2. die Beschwerde der Patentinhaberin zurückzuweisen.

Die Einsprechende, Beschwerdeführerin 2) und Beschwerdegegnerin zu 1) ist laut ihren Ausführungen in der mündlichen Verhandlung am 13. Oktober 2021 der Meinung, dass der in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Gegenstand in unzulässiger Weise erweitert sei. Darüber hinaus sei dieser nicht neu gegenüber der Druckschrift

D2: EP 0 842 805 B1

entnehmbaren Lehre. Zumindest aber beruhe dieser ausgehend von der Druckschrift D2 unter Berücksichtigung des Wissens des Fachmanns nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, wobei das Fachwissen durch die Druckschriften

E1: US 5 564 515 A oder

E6: WO 2007 / 085314 A1

belegt sei.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

Kraftfahrzeug mit einem modularen System mit einer Instrumententafel (10), die sich in einer Querrichtung im Wesentlichen über die Breite des Cockpits des Kraftfahrzeugs mit einem Rohbau erstreckt, und einem Funktionsmodul (30), wobei das Funktionsmodul (30) unterhalb der Instrumententafel (10) angeordnet und am Rohbau des Kraftfahrzeugs befestigt ist, wobei das Funktionsmodul (30) ein Klimatisierungsapparat ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

die Instrumententafel (10) im Wesentlichen aus Kunststoff gefertigt ist, die Instrumententafel (10) über zumindest zwei Stützen (12.1, 12.2) derart an dem Funktionsmodul (30) befestigt ist, dass sich die Instrumententafel auf dem Funktionsmodul abstützt,

die Stützen (12.1, 12.2) aus Metall gefertigt und integral mit der Instrumententafel ausgeführt sind, und die Instrumententafel (10) an Ihren Endabschnitten Befestigungselemente (14.1, 14.2) aufweist, die in die Instrumententafel (10) integriert sind, und dadurch im Bereich der A-Säulen am Rohbau des Kraftfahrzeugs befestigt ist.

Diesem Patentanspruch 1 schließen sich die zumindest mittelbar auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 8 gemäß Hauptantrag an.

Zu den Unteransprüchen, der geltenden Beschreibung sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Folgende weitere Druckschriften befinden sich im Verfahren:

D1: DE 698 10 763 T2,

D3: US 6 843 521 B1,

E2: US 6 273 495 B1,

E3: WO 2006 / 000465 A2,

E4: EP 1 686 044 A1,

E5: EP 1 810 893 A1,

E7: WO 2008 / 022810 A1 und

E8: Auszug aus der Internetenzyklopädie „Wikipedia“ zum Schlagwort „Mittelkonsole“, abgerufen am 30. Juli 2020.

II

1. Die erhobenen Beschwerden sind statthaft und auch sonst zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).

2. In der Sache hat die Beschwerde der Patentinhaberin insoweit Erfolg, als dass sie zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zu einer beschränkten Aufrechterhaltung des Patents gemäß dem mit Schriftsatz vom 22. Juli 2021 eingereichten neuem Hauptantrag führt. Denn das nun beanspruchte und ursprünglich in

den Anmeldeunterlagen auch offenbarte Kraftfahrzeug war durch den im Verfahren befindlichen Stand der Technik am Anmeldetag des Streitpatents weder vorbekannt noch durch diesen nahe gelegt.

Hingegen musste der weitergehenden Beschwerde der Einsprechenden der Erfolg versagt bleiben.

3. Das Streitpatent betrifft gemäß Absatz [0001] der Streitpatentschrift, im folgenden SPS genannt, ein Kraftfahrzeug mit einem modularen System, wobei das modulare System aus einer Instrumententafel und einem Funktionsmodul, das unterhalb der Instrumententafel angeordnet ist, besteht.

In einem Cockpit eines Kraftfahrzeugs befänden sich üblicherweise eine Vielzahl von Modulen, wobei eines dieser Module die Instrumententafel des Cockpits sei. Die Instrumententafel diene der Aufnahme von weiteren Modulen, wie z. B. Kombiinstrumenten, Informationsgeräten, Unterhaltungsgeräten, Steuerungsvorrichtungen, Airbags und dergleichen und sei in einem, in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugs gesehen, vorderen Abschnitt des Cockpits angebracht. Um trotz des verhältnismäßig weiten Weges, über den sich das Cockpit erstreckt, eine ausreichend stabile Befestigung und Halterung der Module sicherzustellen, werde bisher vorwiegend ein Strukturelement in Form eines Querträgers, der Teil des Rohbaus, des Cockpits oder fest mit diesem verbunden ist, genutzt und auf diesem die Module befestigt. Eine Ausführungsform des Cockpits mit einem Querträger habe jedoch den Nachteil, dass der Querträger zusätzliches Gewicht in das Kraftfahrzeug einbringe. Es gebe daneben auch Ansätze zur Konstruktion eines entsprechenden Cockpitmodulsystems, die ohne einen Querträger auszukommen versuchten, wobei dann ein entsprechendes Cockpitmodul mit einem integrierten Querträger oder einer entsprechend steifen Tragstruktur versehen sei (vgl. Absätze [0002] bis [0004] der SPS).

Neben dem immer noch erhöhten Gewicht eines solchen Cockpitmoduls bestehe ein weiterer Nachteil darin, dass das lange Modul durch Stöße auf das Kraftfahrzeug leicht zu Schwingungen angeregt werden könne und entsprechend große Schwingungsamplituden des Cockpitmoduls beim Betrieb des Kraftfahrzeugs auftreten könnten. Dies führe nicht nur zu einer mechanischen Beanspruchung des Cockpitmoduls und der darin eingebrachten Komponenten, sondern häufig auch zu einer störenden Geräusentwicklung, die einem Fahrer einen minderwertigen Eindruck des Fahrzeugs vermittele (vgl. Absatz [0005] der SPS).

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung sei folglich darin gegeben, ein dem oben genannten technischen Gebiet zugehöriges modulares System zu konstruieren, durch welches das Gewicht eines Querträgers zum größten Teil eingespart werden könne und welches beim Betrieb des Kraftfahrzeugs möglichst wenig zu Schwingungen bzw. nur zu stark gedämpften Schwingungen mit sehr kleinen Schwingungsamplituden angeregt werde (vgl. Absatz [0007] der SPS).

4. Als Fachmann wird bei dem Verständnis des Streitgegenstandes sowie der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik von einem Durchschnittsfachmann ausgegangen, der als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugtechnik ausgebildet und der auf dem Gebiet der Entwicklung und Konstruktion von Cockpitmodulen mehrere Berufsjahre tätig und insbesondere mit deren Integration ins Fahrzeug beschäftigt ist.

5. Hauptantrag

In der Fassung nach Hauptantrag erweist sich das unstrittig gewerblich anwendbare Kraftfahrzeug gemäß dem hierauf gerichteten Patentanspruch 1 als patentfähig, denn dieses ist weder vorbekannt noch durch den Stand der Technik nahegelegt. Es ist in den ursprünglichen Anmeldeunterlagen offenbart und erfüllt auch sonst alle Voraussetzungen nach § 34 PatG. Ferner beschränkt es das in Patentanspruch 11

des erteilten Patents beanspruchte Kraftfahrzeug. Dies gilt ebenso für die Weiterbildungen nach den zumindest mittelbar auf den geltenden Patentanspruch 1 rückbezogenen Patentansprüchen 2 bis 8.

5.1 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 – Polymerschäum I). Dies gilt auch für das Einspruchs- und Einspruchsbeschwerdeverfahren. 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, 410 – Kettenradanordnung; 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 Vereinzelungseinrichtung). Begriffe in den Patentansprüchen sind deshalb so zu deuten, wie sie der angesprochene Fachmann nach dem Gesamtinhalt der Patentschrift und Berücksichtigung der in ihr objektiv offenbarten Lösung bei unbefangener Erfassung der im Anspruch umschriebenen Lehre zum technischen Handeln versteht. Patentschriften stellen in diesem Hinblick auf die dort gebrauchten Begriffe gleichsam ihr eigenes Lexikon dar. Darüber hinaus darf allein aus Ausführungsbeispielen nicht auf ein engeres Verständnis des Patentanspruchs geschlossen werden (BGH GRUR 1999, 909 – Spannschraube; BGH GRUR 2008, 779 - Mehrgangnabe).

Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind die Merkmale des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

- M1 Kraftfahrzeug mit einem modularen System
- M2 mit einer Instrumententafel (10),
 - M2.1 die sich in einer Querrichtung im Wesentlichen über die Breite des Cockpits des Kraftfahrzeugs mit einem Rohbau erstreckt, und
- M3 einem Funktionsmodul (30),
 - M3.1 wobei das Funktionsmodul (30) unterhalb der Instrumententafel (10) angeordnet und
 - M3.2 am Rohbau des Kraftfahrzeugs befestigt ist,
 - M3.3 wobei das Funktionsmodul (30) ein Klimatisierungsapparat ist, dadurch gekennzeichnet, dass
- M2.2 die Instrumententafel (10) im Wesentlichen aus Kunststoff gefertigt ist,
- M2.3 die Instrumententafel (10) über zumindest zwei Stützen (12.1, 12.2) derart an dem Funktionsmodul (30) befestigt ist, dass sich die Instrumententafel auf dem Funktionsmodul abstützt,
 - M2.3.1 die Stützen (12.1, 12.2) aus Metall gefertigt und
 - M2.3.2 integral mit der Instrumententafel ausgeführt sind, und
- M2.4 die Instrumententafel (10) an ihren Endabschnitten Befestigungselemente (14.1, 14.2) aufweist, die in die Instrumententafel (10) integriert sind,
 - M2.4.1 und dadurch im Bereich der A-Säulen am Rohbau des Kraftfahrzeugs befestigt ist.

Der vorstehend definierte Fachmann entnimmt diesem Patentanspruch 1 gemäß Merkmal M1 ein Kraftfahrzeug, das eine mit dem Begriff „modulares System“ bezeichnete Bauteilgruppe umfasst. Diese setzt sich gemäß der Merkmale M2 und M3 zumindest aus einer Instrumententafel und einem Funktionsmodul zusammen.

Eine solche Instrumententafel dient fachüblich der Aufnahme von weiteren Modulen, wie etwa Kombiinstrumenten, Informationsgeräten, Unterhaltungsgeräten, Steuerungsvorrichtungen, Airbags und dergleichen, und ist üblicherweise in einem, in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugs gesehen, vorderen Abschnitt des Cockpits angebracht (vgl. Absatz [0002] der SPS). Mit Blick auf das Ausführungsbeispiel ist unter dem Begriff „Instrumententafel“ allerdings nicht nur die nach außen zeigende Verkleidung, sondern zusätzlich auch der strukturelle Aufbau der Instrumententafel zu subsumieren. Insoweit spezifiziert das Merkmal M2.1 die Verortung der Instrumententafel im beanspruchten Kraftfahrzeug im fachüblichen Sinn derart, als dass diese eine Erstreckung der Instrumententafel in einer Querrichtung und im Wesentlichen über die Breite des Cockpits des Kraftfahrzeugs vorgibt, wobei das Kraftfahrzeug einen Rohbau umfasst. Der Begriff „Rohbau“ bezeichnet dabei die fachübliche Rohkarosserie des Fahrzeugs, zu der neben dem explizit in der SPS genannten Kardantunnel (vgl. Absatz [0032]), auch beispielsweise der Unterboden, Quer- und Längsträger, Seitenteile oder die A-, B- und C-Säulen zählen.

Das in Merkmal M3 definierte Funktionsmodul ist nach Merkmal M3.3 explizit auf einen Klimatisierungsapparat beschränkt. Dieser ist gemäß Merkmal M3.1 unterhalb der Instrumententafel im beanspruchten Kraftfahrzeug angeordnet und gemäß Merkmal M3.2 am Rohbau befestigt.

An dem Funktionsmodul ist die Instrumententafel über zumindest zwei Stützen derart befestigt, dass sich die Instrumententafel auf dem Funktionsmodul abstützt, vgl. Merkmal M2.3. Die Stützen sind somit als säulenartige Bauteile zu sehen, die zwischen der Instrumententafel und dem Funktionsmodul eine strukturmechanische Verbindung gewährleisten, die bewirkt, dass auf die Instrumententafel wirkende, im

Wesentlichen vertikal ausgerichtete Kräfte über die zwei Stützen auf das unterhalb der Instrumententafel angeordnete Funktionsmodul und im Weiteren durch dessen Befestigung am Rohbau an diesen abgeleitet werden. Die Funktion der beiden Stützen ist dabei jedoch nicht primär auf die Abstützung des Eigengewichts der Instrumententafel ausgelegt, vielmehr zielt diese auf das Abstützen und Dämpfen von Schwingungen und somit speziell kleiner Kräfte. Denn es ist eine Aufgabe des Streitpatents Schwingungsanregungen der Instrumententafel durch diese Abstützung zu vermeiden (vgl. Absatz [0008]).

Gemäß Merkmal M2.2 ist die Instrumententafel selbst im Wesentlichen aus Kunststoff gefertigt, wobei die Stützen gemäß Merkmal M2.3.1 hingegen aus Metall und gemäß Merkmal M2.3.2 integral mit der Instrumententafel ausgeführt sind. Darüber hinaus ist die Instrumententafel nach dem Merkmal M2.4 an ihren Endabschnitten mit Befestigungselementen versehen, die in die Instrumententafel integriert und somit ebenfalls integral mit dieser ausgeführt sind und mittels derer die Instrumententafel im Bereich der A-Säulen am Rohbau des Kraftfahrzeugs befestigt ist, vgl. Merkmal M2.4.1. Der Begriff „integral“ ist gemäß Absatz [0016] der SPS hierbei im Sinne von „unlösbar“ auszulegen. Als Beispiel lehrt Absatz [0016] der SPS zur integralen Anbindung der Stützen etwa ein Eingießen der metallischen Stützen in die Instrumententafel aus Kunststoff.

Das Merkmal M2.2 schließt insoweit und speziell auch aufgrund des Begriffs „im Wesentlichen“ allerdings nicht aus, dass die Instrumententafel neben ihrer Fertigung aus Kunststoff zusätzlich auch mit anderen Materialien versehen ist oder teilweise in geringen Maßen aus anderweitigen Materialien bestehen kann. Absatz [0015] der SPS offenbart so ferner als Beispiel den Überzug der Instrumententafel mit Ziermaterialien. Jedoch betreffen diese abweichenden Ausnahmen von der Fertigung aus Kunststoff nur singuläre Teilbereiche der Instrumententafel. Ihr überwiegender Anteil, zumindest aber deren tragenden Teile, die zu deren Eigenstabilität notwendig sind, sind aus Kunststoff gefertigt.

5.2 Änderungen der Patentansprüche dürfen weder zu einer Erweiterung des Gegenstands der Anmeldung noch dazu führen, dass an die Stelle der angemeldeten Erfindung eine andere gesetzt wird (BGH GRUR 1990, 432 - Spleißkammer). Der Patentanspruch darf mithin nicht auf einen Gegenstand gerichtet werden, von dem aus fachmännischer Sicht aufgrund der ursprünglichen Offenbarung nicht zu erkennen ist, dass er von vornherein von dem Schutzbegehren umfasst sein sollte (BGH GRUR 2001, 140 - Zeitlegramm; BGH GRUR 2005, 1023 - Einkaufswagen II). Der Patentinhaber, der nur noch für eine bestimmte Ausführungsform der angemeldeten Erfindung Schutz begehrt, ist dabei nicht genötigt, sämtliche Merkmale eines Ausführungsbeispiels in den Anspruch aufzunehmen (BGH GRUR 2006, 316 - Koks-ofentür). Die Aufnahme eines weiteren Merkmals aus der Beschreibung in den Patentanspruch ist zulässig, wenn dadurch die zunächst weiter gefasste Lehre auf eine engere Lehre eingeschränkt wird und wenn das weitere Merkmal in der Beschreibung als zu der beanspruchten Erfindung gehörend zu erkennen war (BGH GRUR 2000, 591 - Inkrustierungsinhibitoren). Dienen mehrere in der Beschreibung eines Ausführungsbeispiels genannte Merkmale der näheren Ausgestaltung der unter Schutz gestellten Erfindung, die je für sich, aber auch zusammen den durch die Erfindung erreichten Erfolg fördern, hat es der Patentinhaber in der Hand, ob er sein Patent durch die Aufnahme einzelner oder sämtlicher dieser Merkmale beschränkt; in dieser Hinsicht können dem Patentinhaber keine Vorgaben gemacht werden (BGH – Spleißkammer, a.a.O.).

Diesen Anforderungen genügt der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag. Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag ist somit im Sinne des § 38 PatG zulässig, denn dessen beanspruchtes Kraftfahrzeug ist in den ursprünglich eingereichten Anmeldeunterlagen als zur Erfindung gehörig offenbart.

Der Senat legt zur Beurteilung des Inhalts der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung die damit vollständig übereinstimmende Offenlegungsschrift DE 10 2008 043 512 A1 zugrunde.

So ergeben sich die Merkmale M1, M2, M2.1, M3, M3.1 und M3.2 und somit die Merkmale des Oberbegriffs des geltenden Patentanspruchs 1 aus dem Patentanspruch 10 in der ursprünglichen Fassung unter dessen Rückbezug auf den ursprünglichen Patentanspruch 1. Merkmal M2.2 findet seine Offenbarung in dem ursprünglichen Patentanspruch 8, Merkmal 2.3 seine Offenbarung in dem ursprünglichen Anspruch 1 und dem Absatz [0030] sowie die Merkmale M2.3.1 und M2.3.2 ihre Offenbarung in dem ursprünglichen Patentanspruch 9. Die Merkmale M2.4 und M2.4.1 ergeben sich aus dem ursprünglichen Anspruch 2 und den Absätzen [0026] und [0027] der Offenlegungsschrift.

Sofern die Einsprechende und Beschwerdeführerin 2) in Merkmal M2.4 eine unzulässige Verallgemeinerung sehen möchte, da in Bezug auf die Integration der Befestigungselemente nicht deren vollständige, in den Absätzen [0026] und [0027] der Offenlegungsschrift beschriebene Ausführung mit in den Patentanspruch 1 übernommen wurde, kann diesem Vorbringen unter Verweis auf vorstehend zitierte Rechtsprechung nicht gefolgt werden.

6.3 Eine Erfindung ist gemäß § 34 Absatz 4 PatG ausführbar offenbart, wenn die in der Patentanmeldung enthaltenen Angaben dem fachmännischen Leser so viel an technischer Information vermitteln, dass er mit seinem Fachwissen und seinem Fachkönnen in der Lage ist, die Erfindung erfolgreich auszuführen (vgl. BGH GRUR 2010, 916 – Klammernahtgerät; BGH, Urteil vom 16. Juni 2015, X ZR 67/13). Dies trifft auf den in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchten Gegenstand zu.

Das vorliegend beanspruchte Kraftfahrzeug ist bei vorstehender Auslegung für den Fachmann daher ausführbar.

6.4 Der unstreitig gewerblich anwendbare Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag ist gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik neu und beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

6.4.1 Der **Druckschrift D2** ist ein Kraftfahrzeug mit einem modularen System zu entnehmen, welches sich aus einer Instrumententafel (dashboard unit) 1 und einem Funktionsmodul zusammensetzt. Die Instrumententafel 1 erstreckt sich ausweislich der Figuren 1 und 4 in einer Querrichtung im Wesentlichen über die Breite des Cockpits des Kraftfahrzeugs, wobei dieses einen Rohbau (body) 6 aufweist. Das Funktionsmodul wird durch ein Gehäuse (housing) 4 gebildet, in welchem etwa ein Klimatisierungsapparat (air-conditioning unit) untergebracht werden kann. Das Gehäuse 4 ist ausweislich Figur 2 unterhalb der Instrumententafel 1 angeordnet und am Rohbau (floor) 5 des Kraftfahrzeugs befestigt (vgl. Absätze [0008] und [0010]).

Damit ist aus der Druckschrift D2 ein Kraftfahrzeug gemäß den Merkmalen des Oberbegriffs des geltenden Patentanspruchs 1 (Merkmale M1, M2, M2.1, M3, M3.1 und M3.2) vorbekannt.

Die Instrumententafel 1 ist gemäß Anspruch 1 aus einem Armaturenbrett (dashboard) 10 und einem Hilfsrahmen (auxiliaryframe) 2 gebildet, wobei beide Bauteile zusammen vormontiert und als eine Einheit in das Fahrzeug verbaut werden können. Gemäß Absatz [0007] kann der Hilfsrahmen 2 aus Metall oder alternativ aus Kunststoff (plastic material) gefertigt sein. Da fachüblich das Armaturenbrett eines Kraftfahrzeugs ebenfalls aus Kunststoff gefertigt wird, ist bei Wahl der vorgenannten zweiten Alternative in der Folge die gesamte Instrumententafel im Wesentlichen aus Kunststoff gefertigt, so dass bei dieser Variante auch das Merkmal M2.2 aus der Druckschrift D2 hervorgeht. Eine konstruktive Ausbildung des Hilfsrahmens 2 aus Metall würde dem Merkmal M2.2 hingegen entgegenstehen.

Zur Befestigung der Instrumententafel im Bereich der A-Säulen am Rohbau des Kraftfahrzeugs weist die Instrumententafel am Hilfsrahmen 2 integrierte Befestigungselemente (element) 19 auf, die an Klammern (brackets) 17 des Rohbaus 6 befestigt werden (vgl. Absatz [0015]). Damit sind auch die Merkmale M2.4 und die Merkmale M2.4.1 aus der Druckschrift D2 vorbekannt.

Das der Druckschrift D2 entnehmbare modulare System weist jedoch keine Stützen gemäß der Merkmale M2.3, M2.3.1 und M2.3.2 auf. Vielmehr ist das Funktionsmodul unmittelbar und ohne Verwendung von Stützen an dem Hilfsrahmen 2 befestigt. Hierzu wird das Gehäuse 4 des Funktionsmoduls mit dem Hilfsrahmen 2 in Anlage gebracht und direkt mittels Schrauben (screws) 7 und Muttern (nuts) 9 festgelegt (vgl. Figuren 2 und 4, Absatz [0009]).

Aus diesem Grund ist das in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Fahrzeug gegenüber der der Druckschrift D2 entnehmbaren Lehre neu.

Selbst wenn, wie die Einsprechende und Beschwerdeführerin 2) vorträgt, der Hilfsrahmen 2 aufgrund seiner gewellten Struktur im Sinne von Stützen angesehen werden sollte, mangelte es dem dann fiktiv offenbarten Fahrzeug an dem Merkmal M2.3.1. Denn der Hilfsrahmen 2 müsste wie vorstehend dargelegt zur Erfüllung des Merkmals M2.2 aus Kunststoff und gerade nicht aus Metall gefertigt sein.

Das Merkmal M2.3.1 sowie die Merkmale M2.3 und M2.3.2 liegen ausgehend von der der Druckschrift D2 entnehmbaren Lehre für den Fachmann auch nicht nahe. Hierzu wurde von der Einsprechenden und Beschwerdeführerin 2) auch nichts Gegenteiliges vorgetragen. Sofern diese als Beleg für das Wissen des Fachmanns die Druckschrift E1 und E6 herangezogen hat, betraf dies ausschließlich eine Argumentation hinsichtlich des Merkmals M2.2, welches nach Überzeugung des Senats jedoch bereits durch die Druckschrift D2 vollumfänglich vorweggenommen ist.

Das in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Fahrzeug beruht daher gegenüber der der Druckschrift D2 entnehmbaren Lehre auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

6.4.2 Alle weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften hat die Einsprechende und Beschwerdeführerin 2) zu dem vorliegend geltend beanspruchten

Kraftfahrzeug weder schriftsätzlich noch in der Verhandlung zur Frage der Neuheit oder der erfinderischen Tätigkeit aufgegriffen. Deren Gegenstände liegen auch nach Überzeugung des Senats offensichtlich von der Erfindung noch weiter ab als der zuvor berücksichtigte Stand der Technik. Sie können daher ebenfalls keine Anregung zu dem in Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchten Gegenstand geben oder diesen gar vorwegnehmen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag ist daher patentfähig.

6.5 Aus der Patentfähigkeit des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag folgt auch die Patentfähigkeit der auch ursprünglich offenbarten, konkreten Weiterbildungen nach den darauf zumindest mittelbar zurückbezogenen Patentansprüchen 2 bis 8.

6.6 Die vorgenommenen Änderungen der geltenden Beschreibungsunterlagen betreffen Anpassungen an den nun beanspruchten Gegenstand im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung und ohne Erweiterung des Schutzbereichs. Derartige Änderungen sind ohne weiteres zuzulassen.

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.

Hubert

Kruppa

Dr. Geier

Sexlinger

ob