

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im ABl.
- (B) An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) An Vorsitzende
- (D) Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 10. September 2009**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0491/07 - 3.2.01

Anmeldenummer: 02006636.1

Veröffentlichungsnummer: 1247672

IPC: B60J 7/02

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Dachmodul für ein Fahrzeug

Patentinhaber:
ArvinMeritor GmbH

Einsprechender:
Webasto AG

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
-

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:
T 1208/97, T 0932/99

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 0491/07 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 10. September 2009

Beschwerdeführerin: ArvinMeritor GmbH
(Patentinhaberin) Albert-Einstein-Strasse 14-20
D-63128 Dietzenbach (DE)

Vertreter: Prinz & Partner
Patentanwälte
Rundfunkplatz 2
D-80335 München (DE)

Beschwerdegegnerin: Webasto AG
(Einsprechende) Kraillinger Str. 5
D-82 131 Stockdorf (DE)

Vertreter: Schwan - Schwan - Schorer
Bauerstrasse 22
D-80796 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 20. Februar 2007 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 1247672 aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ 1973 widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: Y. Lemblé
T. Karamanli

Sachverhalt und Anträge

- I. Der gegen das europäische Patent Nr. 1 247 672 eingelegte Einspruch führte zum Widerruf des Patents durch die am 20. Februar 2007 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung.

Die Einspruchsabteilung befand, dass die im Anspruch 1 gemäß Hauptantrag durchgeführten Änderungen gegen die Bestimmungen des Artikels 123 (2) EPÜ verstoßen.

Weiterhin war sie der Auffassung, dass unter Berücksichtigung des folgenden Standes der Technik

D1: EP-B-0 447 640

D4: DE-A-32 02 594

D7: EP-A-0 995 667

der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ 1973 beruht.

- II. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) am 21. März 2007 Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 21. Juni 2007 eingereicht.

- III. Am 10. September 2009 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt. In der Verhandlung reichte die Beschwerdeführerin geänderte Ansprüche 1-7 und eine geänderte Beschreibung ein.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des

Patents in geänderter Fassung gemäß dem einzigen Antrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung.

Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

IV. Der Anspruch 1 lautet wie folgt:

"Dachmodul (10), das dafür vorgesehen ist, auf eine Rohbau-Karosserie eines Fahrzeugs aufgesetzt und mit dieser verbunden zu werden, mit einem Randabschnitt (26), der das Dachmodul zu einer Öffnung für beispielsweise einen Schiebedach-Deckel (18) hin abgrenzt, dadurch gekennzeichnet, dass der Randabschnitt mit einer einstückig mit dem Dachmodul ausgeführten Wasserrinne (32) versehen ist, dass es eine Außenhaut (20) aufweist, die durchgehend durch die Wasserrinne (32) verläuft, und dass es eine geschäumte Verstärkungsschicht (22) unter der Außenhaut (20) aufweist."

V. Im Hinblick auf die geänderten Ansprüche lässt sich das Vorbringen der Beschwerdeführerin wie folgt zusammenfassen:

Aus dem Gesamtzusammenhang der Beschreibung, der Ansprüche und der Zeichnungen des Patentbesitzers gehe eindeutig hervor, dass der Begriff "Dachmodul" ein Modul bezeichne, welches das eigentliche Dach des Fahrzeugs bilde und als Karosserieteil auf dem Fahrzeug montiert werde. Auch der Begriff "Außenhaut" bezeichne im Patent die äußerste Schicht eines Teils der Fahrzeugkarosserie. Das Dokument D1 zeige eine Rahmen-Spoiler-Anordnung, die an der festen Dachhaut 12 eines Fahrzeugs befestigt werde (siehe D1: Seite 3, Zeilen 47 bis 52 und Fig. 2).

Es handele sich dabei nicht um ein Teil der Karosserie und somit nicht um ein Dachmodul im Sinne des Patents. Die Rahmen-Spoiler-Anordnung nach der Entgegenhaltung D1 sei daher kein geeigneter Ausgangspunkt für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit. Die Dokumente D4 und D7 beschrieben zwar Dachmodule im Sinne des Patents, jedoch werde bei diesen Dachmodulen die Wasserrinne am Rand der Öffnung für den Schiebedach-Deckel als separates Teil am Dachmodul angebracht. Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei deshalb erfinderisch gegenüber den von der Beschwerdegegnerin zitierten Dokumenten.

VI. Das Vorbringen der Beschwerdegegnerin kann wie folgt zusammengefasst werden:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 ergebe sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus der Zusammenschau der Dokumente D1/D4 oder D1/D7.

Um die Relevanz des Dokuments D1 zu bewerten, sei zu untersuchen, wie der Fachmann den Begriff "Dachmodul" im Anspruch 1 verstehe. Hinsichtlich der Auslegung von Begriffen in den Patentansprüchen gebe es in der Rechtsprechung der Beschwerdekammern keine Grundlage für die Interpretation der Beschwerdeführerin, die in dem Anspruch 1 Merkmale hineinlese, die lediglich den Ausführungsbeispielen in der Beschreibung zu entnehmen seien (siehe T 1208/97 und T 932/99). Bezüglich der Auslegung des Begriffs "Dachmodul" sei allein der Wortlaut des Anspruchs 1 ausschlaggebend. Dieser verlange, dass das Dachmodul dafür vorgesehen sei, auf eine Rohbaukarosserie eines Fahrzeugs aufgesetzt und mit dieser verbunden zu werden. Die einschränkende Auslegung

des Anspruchs 1 im Hinblick auf die in der Beschreibung genannten Beispiele, wie sie von der Beschwerdeführerin vorgenommen werde, sei unzulässig. Es sei lediglich zu prüfen, ob das Dachmodul gemäß D1 dafür vorgesehen bzw. geeignet sei, auf eine Rohbaukarosserie eines Fahrzeuges aufgesetzt und mit dieser verbunden zu werden, was eindeutig der Fall sei (vgl. D1: Seite 2, Zeilen 44-46). Die Tatsache, dass die "Rahmen-Spoiler-Anordnung" gemäß D1 an der festen Dachhaut des Fahrzeugs befestigt werde, schließe keinesfalls aus, dass es sich dennoch um ein Dachmodul im Sinne des Anspruchs 1 handele. Ferner sei zu berücksichtigen, dass der Begriff "Rohbaukarosserie" im Streitpatent nicht näher definiert werde und somit breit auszulegen sei. In diesem Sinn könne bei einer Rohbaukarosserie im weitesten Sinn davon ausgegangen werden, dass es sich um eine Karosserie handele, die noch zu einem fertigen Fahrzeug weiterverarbeitet werden solle. Da die Dachhaut 12 des Dokuments D1 in dem Bereich, in welchem die Rahmen-Spoiler-Anordnung befestigt werde, eindeutig mit einer großflächigen Öffnung versehen sei, stehe außer Zweifel, dass die ausgeschnittene Dachhaut 12 von Dokument D1 einen Teil einer Karosserie bilde, die noch weiterverarbeitet werden solle und somit eine Rohbaukarosserie bilde. Insofern stelle die Rahmen-Spoiler-Anordnung vom Dokument D1 ein Dachmodul im Sinne des Anspruchs 1 dar, so dass das Dachmodul gemäß D1 mit voller Berechtigung als nächstkommender Stand der Technik betrachtet werden könne.

In den Dokumenten D7 und D4 werde gelehrt, wie derartige Dachmodule ausgebildet werden könnten, wenn weitere vorteilhafte Eigenschaften gewünscht würden. Zum Beispiel zur Farbgebung und Beschaffung einer

Hochglossoberfläche (vgl. D7 Absatz [0013]) werde gemäß Dokument D7 das Dachmodul als Verbundbauteil mit einer Außenhaut 1 und einer an der Innenseite der Außenhaut aufgeschäumten Kunststoffschicht 2 ausgebildet. Aufgrund des Zusammenwirkens von Außenhaut und armierter Kunststoffschicht werde ein leichtes aber dennoch ausreichend steifes Fahrzeugkarosserieteil (vgl. D7 Absatz [0006]) mit einer Beulsteifigkeit und einer Gesamtfestigkeit erhalten, die allen Anforderungen an Formstabilität genügen (vgl. D7: Absätze [0006], [0009], [0014] und [0043]). Auch das Dokument D4 zeige in Fig. 3 ein Dachmodul, das auf eine Rohbaukarosserie aufgesetzt werde, wobei als Außenschicht 11 ein luft- und regendichtes und kratzfestes Material (Seite 8, letzter Absatz) und als Verstärkungsschicht 12 eine die Geräusche absorbierende Schaumstruktur (Seite 9, erster Absatz) gewählt werde. Selbstverständlich könnten die Dachmodule gemäß den Dokumenten D7 und D4 mit einer Öffnung für einen Schiebedach-Deckel versehen sein (vgl. z.B. Absatz [0024] und Figur 3 von D7).

Der vom Dachmodul gemäß Dokument D1 ausgehende und mit der Aufgabe betraute Fachmann, ein auf der Außenseite kratzfestes, in der gewünschten Farbe gefärbtes, und dennoch besonders stabiles und leicht herzustellendes Dachmodul zu schaffen, würde die homogene Struktur des Dachmoduls gemäß D1 durch die Verbundstruktur gemäß D7 ersetzen und in naheliegender Weise zum beanspruchten Dachmodul gelangen. Da die in den Dokumenten D7 bzw. D4 geschilderten Vorteile offenbar nicht auf die spezielle Art des Dachmoduls beschränkt seien, sondern sogar allgemein für Karosserieteile gälten (vgl. z.B. D7 Absätze [0043]), gebe es offenbar keinen Grund, warum der Fachmann die Dokumente D7 oder D4 nicht bei einer

Verbesserung bzw. Veränderung des Dachmoduls gemäß D1 herangezogen hätte. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe somit nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Vorangehend ist festzustellen, dass die Zulässigkeit der im Anspruch 1 vorgenommenen Änderungen von der Beschwerdegegnerin nicht in Frage gestellt wurde. Auch seitens der Kammer bestehen keine Bedenken in Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des Artikels 123 (2) und (3) EPÜ.
3. Erfinderische Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ 1973)
 - 3.1 Nach Auffassung der Kammer ist der nächstliegende Stand der Technik in dem Dachmodul gemäß der Figur 3 des Dokuments D7 zu sehen. Dieses Dachmodul ist dafür vorgesehen, auf die Rohbau-Karosserie eines Fahrzeugs (vgl. Figuren 2 und 6: Dachrahmen 4) aufgesetzt und mit dieser verbunden zu werden. Das Dachmodul gemäß der Figur 3 ist mit einem Randabschnitt 14 ausgestattet, der das Dachmodul zu einer Öffnung für einen Schiebedach-Deckel hin abgrenzt (vgl. Absatz [0024] von D7). Das Dachmodul weist eine Außenhaut 1 und eine geschäumte Verstärkungsschicht 2 unter der Außenhaut 1 auf.
 - 3.2 Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheidet sich von diesem Stand der Technik dadurch, dass der Randabschnitt mit einer einstückig mit dem Dachmodul ausgeführten

Wasserrinne versehen ist, wobei die Außenhaut durchgehend durch die Wasserrinne verläuft.

- 3.3 Die Wasserrinne soll verhindern, dass bei geöffnetem Schiebedach Wasser, welches sich auf dem Dachmodul befindet, in den Innenraum des Fahrzeugs hineintropft. Dadurch, dass die Wasserrinne nunmehr fester Bestandteil des Dachmoduls ist, ergibt sich eine Reduzierung der erforderlichen Bauteile. Hinzu kommen reduzierte Werkzeugkosten und Teilepreise. Die technische Aufgabe, die sich objektiv aus dem o.g. Unterschied herleiten lässt, kann somit in der Beschaffung eines kostengünstigeren Dachmoduls formuliert werden (vgl. Absatz [0005] der Patentschrift).
- 3.4 Bei dem Dachmodul nach den Dokumenten D4 oder D7 wird die Wasserrinne als separates Teil ausgebildet, welches an dem Dachmodul, bzw. am Führungsprofil 14 des Dachmoduls, befestigt wird (vgl. Absatz [0002] der Patentschrift und Ausführungen der Beschwerdeführerin). Die beanspruchte Lösung ergibt sich daher nicht in naheliegender Weise aus den Dokumenten D7 und D4.
- 3.5 Die Beschwerdegegnerin war der Auffassung, dass die Rahmen-Spoiler-Anordnung mit integrierter Regenrinne 21 gemäß Dokument D1 als Dachmodul im Sinne des Anspruchs 1 betrachtet werden könne und somit den nächstkommenden Stand der Technik darstelle und dass der Fachmann aus berechtigten Gründen die homogene Struktur des aus D1 bekannten Dachmoduls durch die aus D7 oder D4 bekannte hinterschäumte Verbundstruktur ersetzen und folglich in naheliegender Weise zum beanspruchten Gegenstand gelangen würde.

Diese Auffassung wird von der Kammer nicht geteilt.

- 3.5.1 Nach dem Wortlaut des Anspruchs 1 ist das Dachmodul dafür vorgesehen, auf eine Rohbau-Karosserie eines Fahrzeugs aufgesetzt und mit dieser verbunden zu werden und es weist eine Außenhaut 1 auf, die mit einer Verstärkungsschicht 2 hinterschäumt ist. Auf dem einschlägigen Gebiet der Fahrzeugtechnik bezeichnet der Begriff "Außenhaut" die äußerste Schicht einer Fahrzeugkarosserie. Dieser Begriff wird z.B. im Dokument D4 (vgl. Oberbegriff des Anspruchs 1) verwendet, wobei der darin beschriebene Karosserieteil ebenfalls als komplett vorgefertigtes Dachmodul gefertigt wird. Auch im Dokument D7 wird der Begriff "Außenhaut" in Bezug auf einen Karosserieteil verwendet (vgl. Oberbegriff des Anspruchs 1 und Absatz [0002]). Auch aus der Beschreibung und den Zeichnungen der Patentschrift geht eindeutig hervor, dass der Begriff "Dachmodul" ein das Dach bildender Karosserieteil bezeichnet. Insbesondere im Absatz [0014] der Beschreibung in Verbindung mit Figur 4 wird gezeigt, wie das Dachmodul auf die Rohbau-Karosserie des Fahrzeugs aufgesetzt und mit dieser verbunden wird. Es wird nämlich auf den Dachholm 24 der Rohbau-Karosserie geklebt. Die Art und Weise der Befestigung des Dachmoduls lässt erkennen, dass das Dachmodul das eigentliche Dach bildet. Für alle Ausführungsformen des Dachmoduls ist angegeben, dass das Dachmodul eine Außenhaut aufweist (vgl. beispielsweise Spalte 2, Zeile 45 und Spalte 3, Zeile 48). Die Figuren 1 und 6 lassen keinen anderen Schluss zu als den, dass die darin gezeigten Dachmodule das eigentliche Dach des entsprechenden Fahrzeugs bilden. Schließlich ist in der Beschreibung der Patentschrift ausgeführt, dass eine Schiebedach-Baugruppe an dem Dachmodul angebracht wird

(vgl. Absatz [0002]). Üblicherweise wird die Schiebedach-Baugruppe am Dach selbst angebracht, so dass dementsprechend das beanspruchte Dachmodul dasjenige Karosserieelement sein muss, welches das Dach bildet. Insgesamt ist aus dem Wortlaut der Ansprüche und unter Einbeziehung der Beschreibung und der Zeichnungen für einen Fachmann offensichtlich, dass der Begriff "Dachmodul" ein Modul bezeichnet, welches als Karosserieteil ausgebildet ist und zur Bildung des eigentlichen Dachs des Fahrzeugs auf dessen unfertigen Karosserie montiert wird. Die von der Beschwerdegegnerin zitierten Entscheidungen (T 1208/97 und T 932/99) kommen hier nicht zur Anwendung, denn im vorliegenden Fall geht es nicht um das Hineinlesen von Einschränkungen aus der Beschreibung in den Anspruch sondern lediglich um die Auslegung von zwischen den Parteien umstrittenen Begriffen ("Außenhaut", "Dachmodul") des Anspruchs.

- 3.5.2 Dokument D1 zeigt eine Rahmen-Spoiler-Anordnung, die zwar als ein modulares Bauteil angesehen werden kann, allerdings handelt es sich hier um eine Anordnung, die zum Abstützen des Antriebs- und Verstellmechanismus für den Schiebedach-Deckel konzipiert ist und die Führung für den Verstellmechanismus des Schiebedach-Deckels enthält (vgl. Anspruch 1). Diese Rahmen-Spoiler-Anordnung ist aus einem Faserschicht-Verbundwerkstoff, vorzugsweise aus glasfaserverstärktem Polyesterharz (SMC) oder aus Glasmatten-Thermoplast (GMT) gefertigt (Seite 3, Zeilen 58-59). Wie im Dokument D1 mehrfach beschrieben (vgl. Seite 2, Zeilen 42 bis 46; Seite 3, Zeilen 16 bis 18; Seite 3, Zeilen 47 bis 52) ist diese Anordnung rahmenförmig und sie wird im montierten Zustand entlang dem Umfang einer Dachöffnung auf die feste Dachhaut eines Fahrzeugs aufgesetzt und befestigt. Die in D1

erwähnte Dachhaut ist mit der im Anspruch 1 erwähnten Außenhaut zu vergleichen, so dass die Rahmen-Spoiler-Anordnung gemäß Dokument D1 genau auf der Außenhaut befestigt wird, die Teil des beanspruchten Dachmoduls ist. Es handelt sich somit bei der Rahmen-Spoiler-Anordnung gemäß D1 nicht um ein Dachmodul im Sinne des Anspruchs, sondern um eine im Absatz [0002] der Patentschrift erwähnte Baugruppe, die zum Abstützen des Antriebs- und Verstellmechanismus für den Schiebedach-Deckel vorgesehen ist.

Die Rahmen-Spoiler-Anordnung nach der Entgegenhaltung D1 ist daher mit dem beanspruchten Dachmodul nicht vergleichbar und bildet somit keinen geeigneten Ausgangspunkt für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit.

- 3.5.3 Zur Frage, ob der Fachmann die homogene Struktur des aus D1 bekannten Anordnung durch die aus D7 oder D4 bekannte hinterschäumte Verbundstruktur ersetzen würde, ist zu bemerken, dass bei verständiger Würdigung des Sachverhalts und insbesondere unter Berücksichtigung der erheblichen technischen Unterschiede zwischen der im Dokument D1 gezeigten Rahmen-Spoiler-Anordnung einerseits und den Dachmodulen der Dokumente D4 und D7 andererseits keine Veranlassung für eine solche Maßnahme besteht.

Die aus D1 bekannte Rahmen-Spoiler-Anordnung ist ein komplexes Gebilde, das zahlreiche Dachfunktionsteile aufnimmt. Sie dient nicht nur, wie bereits erwähnt, der Abstützung und Führung des Antriebs- und Verstellmechanismen, sie besitzt noch Führungskanäle 19, in die Antriebkabel eingelegt werden können, einen

Wasserlauf 21, eine äußere Regenrinne 25, Dichtungsaufnahmen 23 und 26, einen Frontspoiler und einen Heckspoiler (vgl. D1: Figuren 1 und 2; Seite 3, Zeilen 25-37). Dazu kann sie noch weitere Zusatzbauteile integrieren, wie Antenne, Dachgepäckträger,... (Seite 3, Zeilen 53-57). Sowohl aufgrund dieser komplexen Gestaltung als auch unter dem Aspekt der Herstellungskosten macht es für einen Fachmann keinen Sinn, diese Rahmen-Anordnung aus einer mit einer Verstärkungsschicht hinterschäumten Außenhaut anstelle des aus D1 bekannten glasfaserverstärkten Kunststoffes zu fertigen. Die aus D4 oder D7 bekannten Dachmodule müssen notwendigerweise eine vergleichsweise hohe Festigkeit aufweisen, um der Karosserie des Fahrzeugs die nötige Steifigkeit zu verleihen. Die Rahmen-Spoiler-Anordnung aus Dokument D1 muss eine solche Festigkeit nicht aufweisen, da bereits das eigentliche Dach die notwendige Festigkeit gewährleistet. Daher ist auch kein vernünftiger Grund erkennbar, aufgrund dessen ein Fachmann Dokument D1 mit Dokument D4 oder Dokument D7 kombinieren würde. Wenn dennoch Dokument D1 als Ausgangspunkt der Betrachtung der erfinderischen Tätigkeit herangezogen wird, bedarf es einer künstlich konstruierten und keinen Bezug zur technischen Realität aufweisenden Aufgabenstellung, um behaupten zu können, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 sich aus der Kombination der Dokumente D1 und D7 bzw. D1 und D4 ergeben würde.

- 3.6 Die Kammer kommt somit zum Ergebnis, dass der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

4. Die abhängigen Ansprüche betreffen zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstands des Anspruchs 1 und haben in Zusammenhang mit diesem Bestand.
5. Die Beschreibung wurde an die neuen Ansprüche angepasst. Die Anpassung führte zu keinen Beanstandungen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die erste Instanz mit der Anordnung zurückverwiesen, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Ansprüche 1 bis 7 und geänderte Beschreibung, eingereicht in der mündlichen Verhandlung,
 - Figuren wie in der erteilten Patentschrift.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane