



# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 394/06

---

(AktENZEICHEN)

Verkündet am  
8. Mai 2013

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 102 17 917

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 8. Mai 2013 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Hilber als Vorsitzenden sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dr.-Ing. Baumgart

beschlossen:

Das Patent wird beschränkt aufrecht erhalten mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 7, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Mai 2013,
- Beschreibungsseite 2/14 der Patentschrift mit handschriftlichen Änderungen, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Mai 2013,
- übrige Beschreibung sowie Zeichnungen Figuren wie Patentschrift.

## **Gründe**

### **I.**

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 23. April 2002 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

**"Cabriolet-Fahrzeug mit zumindest zwei starren Dachteilen"**

erteilt. Die Veröffentlichung der Patenterteilung ist am 9. März 2006 als Druckschrift DE 102 17 917 B4 erfolgt.

Die Einsprüche sind mit Gründen versehen und stützen sich jeweils auf die Widerrufsgünde gemäß § 59 (1) S. 3 i. V. m. § 21 (1), Ziff.1 i. V. m. §§ 1bis 5 PatG.

Die Einsprechende I sieht den Gegenstand des Streitpatents wegen mangelnder Neuheit und mangelnder erfinderischer Tätigkeit als nicht patentfähig an und verweist in diesem Zusammenhang auf insgesamt 18 Druckschriften.

Sie trägt darüber hinaus Zweifel vor, dass das Streitpatent nach einigen Unteransprüchen und in Teilen der Beschreibung nicht so deutlich und ausreichend offenbart sei, dass es für einen Fachmann ausführbar wäre.

Die Einsprechende II sieht den Gegenstand des Streitpatents wegen mangelnder Neuheit und mangelnder erfinderischer Tätigkeit als nicht patentfähig an und verweist in diesem Zusammenhang auf insgesamt 4 Druckschriften.

Mit Schriftsatz vom 2. Mai 2013 hat der Vertreter der beiden Einsprechenden einen weiteren Stand der Technik in das Verfahren eingeführt und legt dazu drei weitere Druckschriften vor.

Folgende Druckschriften wurden in das Einspruchsverfahren eingeführt:

<b>Druckschrift</b>	<b>Nachfolgende Kurzbezeichnung</b>
<b>DE 101 19 069 C2</b>	<b>X1</b>
<b>DE 101 19 069 A1</b>	<b>X1*</b>

<b>DE 197 14 125 A1</b>	<b>X2</b>
<b>DE 100 21 333 C1</b>	<b>X3</b>
<b>DE 201 11 650 U1</b>	<b>X4</b>
<b>DE 196 42 152 A1</b>	<b>X5</b>
<b>DE 197 14 104 C1</b>	<b>X6</b>
<b>DE 101 50 218 A1</b>	<b>X7</b>
<b>DE 198 46 006 A1</b>	<b>X8</b>
<b>DE 102 02 436 A1</b>	<b>X9</b>
<b>DE 44 45 580 C1</b>	<b>X10</b>
<b>DE 199 57 427 C1</b>	<b>X11</b>
<b>DE 101 08 493 A1</b>	<b>X12</b>
<b>DE 100 20 663 A1</b>	<b>X13</b>
<b>US 2 704 225 A</b>	<b>X14</b>
<b>DE 43 26 329 C1</b>	<b>X15</b>
<b>DE 44 45 944 C1</b>	<b>X16</b>
<b>US 2 812 975 A</b>	<b>X17</b>
<b>DE 44 35 222 C1</b>	<b>X18</b>
<b>DE 101 50 219 A1</b>	<b>X19</b>
<b>EP 1 308 333 A1</b>	<b>X19*</b>
<b>DE 196 42 154 A1</b>	<b>X20</b>
<b>DE 296 20 468 U1</b>	<b>X21</b>
<b>US 5 979 970 A</b>	<b>X21'</b>
<b>DE 199 60 010 C1</b>	<b>X22</b>
<b>DE 197 06 444 C1</b>	<b>X23</b>

Dem Einspruchsvorbringen ist die Patentinhaberin in allen Punkten entgegengetreten.

Sie verteidigt in der mündlichen Verhandlung das Streitpatent mit neuen Patentansprüchen. Nach ihrer Auffassung ist der damit vorgelegte Patentanspruch 1 zuläs-

sig und der Gegenstand des Antrages patentfähig. Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 7, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Mai 2013,
- Beschreibungsseite 2/14 der Patentschrift mit handschriftlichen Änderungen, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Mai 2013,
- übrige Beschreibung sowie Zeichnungen Figuren wie Patentschrift.

Die Einsprechenden I und II stellen den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Sie sind der Auffassung, dass auch der nunmehr beanspruchte Gegenstand nicht ausführbar und nicht neu sei, zumindest nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruhe.

Der geltende Patentanspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

- „1. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem zumindest zwei jeweils starre Dachteile (5; 7; 8) umfassenden Dach (4), die zum Öffnen des Daches (4) ineinander schachtelbar und im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbar sind,  
wobei ein rückwärtiges, ein Heckfenster (6) umfassendes Dachteil (5) in Ablagestellung des Daches (4) oberhalb des oder der weiteren Dachteil(e) (7; 8) in einer im wesentlichen horizontalen Lage gehalten ist, wobei die in geschlossenem Zustand die Außenseite des Heckfensters (6) bildende Fläche nach oben

weist, wobei die Dachteile (5; 7; 8) zu ihrer Öffnung in einer ersten Bewegungsphase insgesamt aufschwenken und gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bewegbar sind und in dieser geschachtelten Stellung in die Ablagestellung verlagerbar sind, in der die Dachteile (5; 7; 8) im wesentlichen horizontal liegen,

und wobei ein Dachaufnahmeraum (9) oberseitig von einem Deckelteil (11) abdeckbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Deckelteil (11) in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (4) und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann, und wobei bei Öffnung des Deckelteils (11) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (4) in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist.“

Auf diesen Patentanspruch 1 sind die in der mündlichen Verhandlung vom 8. Mai 2013 überreichten und nun geltenden Patentansprüche 2 bis 7 rückbezogen. Wegen des Wortlauts dieser Unteransprüche und zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Nach der Streitpatentschrift, Abs. [0004], liegt der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde,

ein Cabriolet-Fahrzeug gemäß des angezogenen Standes der Technik hinsichtlich der Dach- und Ablagegeometrie zu verbessern.

## II.

1. Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG in der vom 1. Januar 2002 bis zum 30. Juni 2006 geltenden Fassung begründet.
2. Die Beteiligten des Verfahrens haben sich geändert. Eine solche Änderung ist ohne Zustimmung der jeweiligen Gegenseite nur unter engen Voraussetzungen möglich (vgl. BGH BIPMZ 2007, 459; Schulte PatG, 8. Aufl. 2008, § 59 Rn. 145 bzw. 155 m. w. N.), die hier aber erfüllt sind:

Gegen das Patent hat zunächst die Fa. E... GmbH in H..., Einspruch erhoben. Nach ihrer Insolvenz sind gemäß Schriftsatz vom 13. September 2011 deren sämtliche Vermögenswerte durch den zuständigen Insolvenzverwalter an die W... GmbH in S... veräußert worden, die danach umfirmiert hat zu: W1 GmbH, ebenda, hier nun Einsprechende I. Mit Schriftsatz vom 8. November 2011 hat der Vertreter der eingetragenen Patentinhaberin die Änderung der Einsprechendenstellung anerkannt.

Zwei getrennte Einspruchsschriftsätze sind von der weiteren Einsprechenden (hier Einsprechende II), der W... AG in S..., eingereicht worden, und zwar ein Einspruchsschriftsatz durch G..., B... S..., Patent- und Rechtsanwälte in M..., der andere Einspruchsschriftsatz wurde von J... in M... erstellt.

Mit Schriftsatz vom 23. Juni 2006 teilt die Einsprechende II mit, dass der Einspruchsschriftsatz der Kanzlei J... nach einer versehentlichen Doppelbeauftragung von zwei Kanzleien hinfällig sei und zurückgezogen wird. Mit Schriftsatz vom 18. Juli 2006 legt die Kanzlei J... die Vertretung der Einsprechenden II nieder.

Die Einsprechende II ist durch Verschmelzung zur W2... SE, K... Str. in S... geworden. Der Vertreter der Einsprechenden II legt hierzu mit Schriftsatz vom 6. Mai 2013 einen Handelsregisterauszug vor, aus dem sich ergibt, dass die Einsprechende II im Wege der Gesamtrechtsnachfolge zur W2... SE geworden ist.

Mit Schriftsatz vom 9. März 2012 hat der Vertreter der eingetragenen Patentinhaberin mitgeteilt, dass das Einspruchsverfahren wieder aufgenommen wird.

3. Die frist- und formgerecht erhobenen Einsprüche sind unbestritten zulässig. In der Sache hat der Einspruch insoweit Erfolg, als er zu einer Aufrechterhaltung des angegriffenen Patents in beschränktem Umfang führt.
4. Der Senat geht bei seiner nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik sowie dem Verständnis des Streitgegenstandes von einem Durchschnittsfachmann aus, der als Fachhochschul-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau ausgebildet ist. Er ist bei einem Fahrzeughersteller oder -zulieferer mit der Entwicklung von Verdecken für Cabriolets befasst und verfügt auf diesem Gebiet über mehrere Jahre Berufserfahrung.
5. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 7 sind zulässig.

Die Merkmale der Vorrichtung gemäß der geltenden Patentansprüche 1 bis 7 sind sämtlich offenbart. Sie ergeben sich ohne weiteres aus der Streitpatentschrift sowie aus den Ursprungsunterlagen. Der Schutzbereich des Streitpatents ist nachträglich nicht erweitert worden. Der Patentanspruch 1 in der geltenden Fassung stellt gegenüber der erteilten eine Beschränkung dar.

Die Streitpatentoffenlegungsschrift DE 102 17 917 A1 (nachfolgend StrPOS) offenbart wie die ursprünglich eingereichten Unterlagen im Wortlaut der Pa-

tentansprüche 1 und 2 ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem zumindest zwei jeweils starre Dachteile (5; 7; 8) umfassenden Dach (4), die zum Öffnen des Daches (4) ineinander schachtelbar und im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbar sind, wobei ein rückwärtiges, ein Heckfenster (6) umfassendes Dachteil (5) in Ablagestellung des Daches (4) oberhalb des oder der weiteren Dachteil(e) (7; 8) in einer im Wesentlichen horizontalen Lage gehalten ist, wobei die in geschlossenem Zustand die Außenseite des Heckfensters (6) bildende Fläche nach oben weist - ursprünglich eingereichter Patentanspruch 1 - , wobei die Dachteile (5; 7; 8) zu ihrer Öffnung in einer ersten Bewegungsphase insgesamt aufschwenken und gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bewegbar sind und in dieser geschachtelten Stellung in die Ablagestellung verlagert sind, in der die Dachteile (5; 7; 8) im Wesentlichen horizontal liegen – ursprünglich eingereichter Patentanspruch 2 -. Der erteilte Patentanspruch 1 umfasst damit sämtliche Merkmale der ursprünglichen Patentansprüche 1 und 2.

Der geltende Patentanspruch 1 ist gegenüber dem erteilten Patentanspruch 1 durch Merkmale beschränkt worden, die in den auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen ursprünglichen Patentansprüchen 8 und 9 genannt und als Patentansprüche 7 und 8 erteilt wurden. So benennt der ursprüngliche Patentanspruch 8 das weitere Merkmal, wonach ein Dachaufnahmeraum (9) oberseitig von einem Deckelteil (11) abdeckbar ist, das in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann, und der auf den Patentanspruch 8 rückbezogene ursprüngliche Patentanspruch 9 das weitere Merkmal, dass bei Öffnung des Deckelteils (11) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck das bei geöffnetem Dach in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist.

6. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist ausführbar.

Die Voraussetzung der Ausführbarkeit ist erfüllt, wenn es dem Fachmann möglich ist, die Erfindung anhand der Angaben in der Patentschrift (Ansprüche, Beschreibung, Zeichnungen) unter Einsatz seines Fachwissens praktisch zu verwirklichen (BGH - X ZB 6/97, Polymermasse). Bei der Prüfung der Patentansprüche zunächst auf Zulässigkeit sind Begriffe und die daraus gebildeten Merkmale in den Ansprüchen so zu deuten, wie sie der zuständige Fachmann nach dem Gesamthalt der Patentschrift unter Berücksichtigung der in ihr objektiv offenbarten Lösung versteht. Dies gilt dann auch nachfolgend für die Ausführbarkeit. Für die Deutung jedes Begriffs ist maßgeblich, welchen Begriffsinhalt das Patent bei unbefangener Erfassung der im Anspruch umschriebenen Lehre zum technischen Handeln einem vorgeschlagenen Merkmal zuweist (vgl. BGH GRUR 2001, 232-235 - Brieflocher).

Zur Realisierung der im geltenden Patentanspruch 1 vermittelten Lehre sind darin Angaben über Einzelheiten der konstruktiven Ausgestaltung der Dachkinematik nicht notwendig. Denn mit der aus der Patentschrift entnehmbaren Information hat der Fachmann den entscheidenden Hinweis auf die prinzipielle Lösung der ihm gestellten Aufgabe.

Die Kritik an Gegenständen aus dem Stand der Technik führt zu der vorstehend genannten Aufgabenstellung. Die bei bekannten Cabriolet-Fahrzeugen auftretenden Faktoren, wie das Erreichen einer vorübergehend erheblichen Fahrzeughöhe durch das Aufschwenken des Gesamtdachs während des Schwenkvorgangs führt nach Abs. [0002] der StrPatS in Garagen zu einem Anschlag des Daches an die Raumdecke oder dazu, dass zur Überführung der Dachteile in die abgesenkte Packstellung eine Durchtrittsöffnung zur Verfügung gestellt werden muss, die im Wesentlichen den Abmessungen des abzulegenden Dachpaketes entspricht (s. Abs. [0003] der StrPatS). Diese als nachteilig empfundenen Probleme sollen mit dem Gegenstand des Streipatents überwunden werden.

Im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 wird ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem zumindest zwei jeweils starre Dachteile umfassenden Dach genannt. Aus dieser Angabe bestimmt sich die Bauform des Daches mit zumindest zwei, aber auch mehr als zwei starren Dachteilen, die insgesamt das Dach bilden. Auch beim gezeigten Ausführungsbeispiel des Streitpatentgegenstands ist es die Aufgabe des Daches, den Fahrgastinnenraum zu überdecken. Dazu ist das Dach (4) dreiteilig ausgebildet und umfasst ein rückwärtiges Dachteil 5 mit einer eingebetteten Heckscheibe 6 sowie ein gegenüber dem rückwärtigen Dachteil 5 weiter vorn liegendes Dachteil 7 und ein vorderstes Dachteil 8 (s. Fig. 1 und Abs. [0020]). Die Dachteile können nach dem Inhalt des Streitpatents, Abs. [0021] insgesamt starr oder als starre, mit einem textilen Bezug überspannte Rahmenteile ausgebildet sein. Diese Angaben schaffen die Vorstellung von flächigen Dachteilen, die gemeinsam in einer Reihe den Innenraum überdecken.

Unter der Bezeichnung „Dachteil“ z. B. lediglich oder isoliert einen Dachspiegel, ein Anlenkteil, einen Hebel oder andere Vorrichtungseinzelteile eines Dachteils zu verstehen, geht an dem im Streitpatent dargelegten Gesamtzusammenhang aus Bezeichnung und Funktion der zumindest zwei, im Ausführungsbeispiel dargestellt drei Dachteile vorbei. Dacheinzelteile wie Gelenke und Lenker werden in der Streitpatentschrift als eigenständige Bauteile z. B. des Hauptlagers für ein Dachteil aufgefasst (s. Abs. [0025], [0027], [0028], [0029]). Im Unterschied dazu stützt insbesondere die Beschreibung des rückwärtigen Dachteils 5, in dem nach Abs. [0020] eine Heckscheibe 6 eingebettet ist und nach dem Wortlaut des Patentanspruchs 1, wonach „ein rückwärtiges, ein Heckfenster (6) umfassendes Dachteil (5)“ vorgesehen ist, die Vorstellung von mehreren flächigen Dachteilen, die als Baugruppen zusammen das Dach bilden.

Durch den im nächsten Merkmal des geltenden Patentanspruchs 1 genannten Bezug auf die vorgenannten zumindest jedoch zwei Dachteile, ergibt sich,

dass sämtliche vorgesehenen Dachteile zum Öffnen des Daches ineinanderschachtelbar und im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbar sein sollen. In Verbindung mit dem weiteren Merkmal, wonach ein rückwärtiges, ein Heckfenster (6) umfassendes Dachteil (5) in Ablagestellung des Daches (4) oberhalb des oder der weiteren Dachteil(e) (7; 8) in einer im Wesentlichen horizontalen Lage gehalten ist, definiert das rückwärtige Dachteil 5 dann sowohl als Teil des Daches im geschlossenen Zustand als auch als mitbeteiligtes Element bei dem Vorgang des Ineinanderschachtelns und folglich auch beim anschließenden Ablagevorgang der Dachteile. Es ist damit auf keinen Fall ein zusätzliches, zuvor nicht aufgegriffenes Dachteil.

Das folgende Merkmal des geltenden Patentanspruchs 1 erklärt die Orientierung einer bestimmten Heckfensterfläche in der Ablagesituation des dieses Fenster umfassenden Dachteils: Wenn das rückwärtige Dachteil abgelegt ist, soll die in geschlossenem Zustand - das ist der Zustand bei geschlossenem Dach - die Außenseite des Heckfensters (6) bildende Fläche nach oben weisen. Nach Abs. [0032] der Streitpatentschrift ist dieser Zustand, in der die Außenseite des Heckfensters (6) resp. die die Heckscheibe bildende Fläche nach oben weist, in Fig. 5 im Zusammenhang mit der horizontalen Stellung der abgelegten Dachteile dargestellt. Damit ist in nachvollziehbarer und eindeutiger Weise die Orientierung der Heckfensteraußenseite während der Ablagesituation des Daches bestimmt.

Die weitere Angabe im geltenden Patentanspruch 1, wonach die Dachteile (5; 7; 8) zu ihrer Öffnung in einer ersten Bewegungsphase insgesamt aufschwenken und gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bewegbar sind, beschreibt die Funktionsweise und nicht ein Verfahren der Cabriolet-Dachteile in der ersten Dachöffnungsphase. Über die Darlegung der Funktionsweise wird implizit eine konstruktive Gestaltung zur Erzielung der Kinematik und der dabei zu koppelnden Verdeckbestandteile vorgegeben, deren explizite Ausbil-

dung dann in das konstruktive Ermessen des Fachmanns gelegt ist. Nach dem Wortlaut erfolgt ein insgesamtes Aufschwenken der, das bedeutet hier der zumindest zwei zum Dach gehörenden Dachteile. Es soll also keine Dachteile geben, die in der ersten Bewegungsphase nicht mitaufschwenken (vergl. hierzu Abs. [0026], in dem ein gleichzeitiges Aufschwenken aller drei Dachteile beschrieben ist; s. auch Fig. 2).

Das Aufschwenken erfolgt mit den weiteren Wirkungsangaben dergestalt, dass die Dachteile gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bewegbar sind. Wie diese Wirkung durch gegenständliche Ausbildung einer Aufschwenk- und Bewegungsmechanik, die der Fachmann einem Cabriodach unterstellt, erzielt werden kann, geht aus der Streitpatentschrift insbesondere aus den Abs. [0025] – [0028], die ein Beispiel für eine Schwenkmechanik mit Hauptlager, Gelenkpunkten, Steuerstangen und Viergelenken angeben, in Verbindung mit den Figuren 1 bis 3 der StrPatS hervor. Aus den weiteren Angaben aus den Abs. [0029] – [0032] der StrPatS folgt deren Ausgestaltung, um die Wirkung zu erzielen, damit im Sinne des weiteren Merkmals des geltenden Patentanspruchs 1 die Dachteile in dieser geschachtelten Stellung in die Ablagestellung verlagerbar sind, in der die Dachteile (5; 7; 8) im Wesentlichen horizontal liegen. Die Hinweise auf eine gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bzw. auf eine Ablagestellung, in der die Dachteile im Wesentlichen horizontal liegen, richten sich auf eine prinzipielle Lageausrichtung des Daches zu zwei verschiedenen Bewegungszeitpunkten, die geringe, um die Maßgabe „vertikal = absolut senkrecht bzw. horizontal = genau 90° zu vertikal“ herum liegende Abweichungen für die Dachteile - in der Regel räumlich geformte Körper - zulassen.

Der Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 ist u. a. auf die Ablage des geöffneten Dachs im rückwärtigen Fahrzeugbereich gerichtet. Der Wortlaut setzt implizit einen dafür vorgesehenen Raum voraus, der nachfolgend als

Dachaufnahmeraum (9) lediglich in seiner Funktion und in Verbindung mit der zuvor angegebenen Maßgabe im rückwärtigen Fahrzeugbereich liegend bestimmt wird (s. a. Abs. [0022] der StrPatS). Der Dachaufnahmeraum soll nach dem Wortlaut des geltenden Patentanspruchs 1 oberseitig von einem Deckelteil (11) abdeckbar sein.

Zur Lösung der zugrunde gelegten Aufgabe sind im kennzeichnenden Teil des geltenden Patentanspruchs 1 zwei Wirkungsangaben aufgeführt, nämlich erstens, dass das Deckelteil (11) in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (4) und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann, und zweitens, dass bei Öffnung des Deckelteils (11) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (4) in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist.

Die erste Wirkungsangabe zielt auf die Ausgestaltung des Deckelteils (11), mit dem nach dem Oberbegriff der Dachaufnahmeraum oberseitig abdeckbar sein soll, und zwar zusätzlich so, dass nach dem Wortlaut des Kennzeichenteils in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (4) und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann. Damit sind insgesamt drei verschiedene Funktionen des Deckelteils benannt: Die erste Funktion besteht darin, das abgelegte Dach bzw. den Dachaufnahmeraum oberseitig abdecken, die zweite Funktion im Öffnen in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (4) und die dritte Funktion im Öffnen in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck. Die erste Funktion des Deckelteils (11) wird beschrieben durch die Abs. [0022], [0032] sowie Abs. [0015] mit Hinweis auf Fig. 6, die zweite Funktion durch die Abs. [0022], [0024] sowie Abs. [0010], [0013] mit Hinweisen auf Fig. 1, 4, 5, die dritte Funktion durch die Abs. [0033] sowie Abs. [0017] mit Hinweis auf Fig. 8.

Im Hinblick auf die Ausführbarkeit sind die Hinweise zum Ausführungsbeispiel im Abs. [0024] hervorzuheben, wonach zum Öffnen des Daches zunächst das Deckelteil aus seiner Horizontallage um die heckseitige Querachse 14 aufschwenkt und im Abs. [0033], aus dem hervorgeht, dass zur Freigabe der Durchtrittsöffnung 47 für Gepäck das Deckelteil in einem zweiten Öffnungssinn um eine Achse 48 aufschwenkt, die nach Fig. 8 bis 10 des Ausführungsbeispiels zur Querachse 14 beabstandet ist.

Die zweite Wirkungsangabe im Kennzeichenteil des geltenden Patentanspruchs 1 ist darauf gerichtet, dass bei Öffnung des Deckelteils (11) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (4) in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist. Dieses Merkmal verknüpft den Vorgang der Öffnung des Deckelteils (11) im Falle der Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck - vorstehend als dritte Funktion des Deckelteils (11) bezeichnet - zusätzlich damit, dass das bei geöffnetem Dach (4) in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist. Durch die eindeutige Verknüpfung im Wortlaut des Patentanspruchs entsteht auch kein Widerspruch zwischen der eingetretenen Ablagestellung des Daches 4 und der Wirkungsangabe, dass das Dach aufwärts beweglich sein soll. Denn aus den übrigen Angaben hierzu geht hervor, dass die Dachteile am Ende des Dachöffnungsvorgangs als Paket abgelegt werden, jedoch in dieser Paketstellung gemeinsam aufwärts beweglich sind. Der Abs. [0034] erklärt dazu mit Hinweis auf Darstellungen eines geöffneten und eines vollständig abgelegten Daches 4 in den Figuren 9 und 10 die unbewegte Packstellung (Fig. 9) und die Aufwärtsbewegung des Dachpaketes (Fig. 10). Daraus ergibt sich in eindeutiger Weise, dass damit nicht der (Wieder)-Schließvorgang des Daches gemeint ist, weil damit dann entgegen der Vorgabe des Streitpatents die Ablagestellung aufgegeben würde.

Ergänzend dazu erläutert der Abs. [0035] – in Verbindung mit den Angaben zu den Einzelheiten in Abs. [0031] und Fig. 4 - den Vorteil der Aufwärtsbewegung

des Dachpakets und geht auf die Ausführbarkeit durch die Anordnung von Lenkern und Gelenkpunkten an einem Viergelenk zur Halterung des Daches 4 in seinem hinteren Bereich ein. Auch der erteilte Patentanspruch 9 liefert einen Hinweis auf die gegenständliche Ausbildung zur Umsetzung der Wirkungsangabe.

**7.** Die Vorrichtung nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist patentfähig.

### **7.1** Gewerbliche Anwendbarkeit und Neuheit

Das mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Cabriolet-Fahrzeug mit zumindest zwei starren Dachteilen ist unbestritten gewerblich anwendbar und auch neu, weil ein Gegenstand mit sämtlichen Merkmalen dieses Patentanspruchs durch den Stand der Technik nicht bekannt ist. Insbesondere zeigt keine der im Einspruchsverfahren aufgegriffenen Druckschriften ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem zumindest zwei Dachteile umfassenden Dach, die zum Öffnen des Daches ineinander schachtelbar und bei dem im Sinne des geltenden Patentanspruchs 1 die Vorrichtung weiterhin so ausgebildet ist, dass bei Öffnung des Deckelteils zur Freigabe der Aufnahmeöffnung für Gepäck das bei geöffnetem Dach in Ablagestellung gehaltene Dach aufwärts beweglich ist.

### **7.2** Erfinderische Tätigkeit

Das mit geltendem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Klappdach beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, denn weder ein vorbekannter Gegenstand für sich in Verbindung mit dem einschlägigen Fachwissen noch eine Zusammenschau verschiedener Druckschriften vermag das nunmehr beanspruchte Cabriolet-Fahrzeug in seiner Gesamtheit nahezulegen.

Aus der Druckschrift DE 197 14 104 C1 (X6) ist ein Cabriolet-Fahrzeug mit sämtlichen im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 genannten Merkmalen bekannt. Das Fahrzeug dieser Druckschrift weist ein zumindest zwei jeweils starre Dachteile (starres Dachelement 10, starres Heckelement 12, starres Frontelement 14) umfassenden Dach auf (Verdeck 11, s. Sp. 2, Z. 54-62), die zum Öffnen des Daches (11) ineinander schachtelbar (Fig. 3, Schachtelung ergibt sich aus Sp. 2, Z. 54-62 und Sp. 4, Z. 17-37) und im rückwärtigen Fahrzeugbereich ablegbar sind (Fig. 1: Verdeckkasten 46, liegt im rückwärtigen Fahrzeugbereich; Sp. 5, Z. 4-8, Fig. 6, Fig. 7), wobei ein rückwärtiges, ein Heckfenster (Sp. 3, Z. 6 u. 7: Heckscheibe nicht gezeigt) umfassendes Dacheil (Heckelement 12) in Ablagestellung des Daches (11) oberhalb des oder der weiteren Dachteile (10, 14) in einer im Wesentlichen horizontalen Lage gehalten ist, wobei die in geschlossenen Zustand die Außenseite des Heckfensters bildende Fläche nach oben weist (ergibt sich aus der vorstehend dargestellten Schachtelung und Fig. 7).

Die Dachteile (10, 12, 14) des Gegenstandes der X6 schwenken dabei in weiterer Übereinstimmung mit dem Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 zu ihrer Öffnung in einer ersten Bewegungsphase insgesamt auf (s. Fig. 1 bis Fig. 3) und sind gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung bewegbar (s. Sp. 4, Z. 28-30, Stellung gemäß Fig. 3), und sind in dieser geschachtelten Stellung in eine Ablagestellung verlagerbar (s. Sp. 4, Z. 35-37; Sp. 5, Z. 4-8, Schwenkbewegung des Daches aus der Stellung gemäß Fig. 5 in die der Fig. 6), in der die Dachteile (10, 12, 14) im Wesentlichen horizontal liegen, und wobei ein Dachaufnahmeraum (46) oberseitig von einem Deckelteil (mehnteiliger Verdeckkastendeckel 48) abdeckbar ist (Sp. 5, Z. 9-16).

Das Deckelteil 48 der Vorrichtung nach X6 kann entgegen dem geltenden Patentanspruch 1 des Streitpatents nur in einem einzigen Öffnungssinn, und zwar zur Freigabe der Durchtrittsöffnung für das Dach geöffnet werden

(Schwenkbewegung des Deckels 48 gemäß Fig. 5, Sp. 4, Z. 54-56, s. a. Patentansprüche 1 bis 4). Im Unterschied zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 weist das Deckelteil 48 des Gegenstands der X6 keinen zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung für Gepäck auf. Bei mehrteiliger Ausführung des Deckelteils 48 und dessen Betriebsstellung „geschlossener Verdeckkastendeckel 48“ kann zwar sein Verdeckkastendeckelmittelteil 51 horizontal unter das Hinterteil 52 verschoben werden (s. Sp. 5, Z. 20-24; Fig. 12). Diese Verlagerung dient aber der Freigabe von Notsitzen, also einer erweiterten Nutzung des Fahrzeuginnenraums durch weitere Fahrgäste und nicht der Freigabe einer Aufnahmeöffnung für Gepäck. Eine Verlagerung des Mittelteils 51 in Richtung Heck zur Freigabe der Notsitze ist auch nur bei geschlossenem Dach vorgesehen, also wenn der Aufnahmeraum 46 nicht durch das abgelegte Dach belegt ist (s. Fig. 1, vergl. hierzu Patentanspruch 11). Bei abgelegtem Dach würde ein in Richtung Heck verschobenes Verdeckkastenmittelteil 51 lediglich den Blick auf das abgelegte Dach freigeben, eine gleichzeitige Freigabe der Notsitze stellt sich dann nicht ein.

An keiner Stelle der X6 wird auf die Unterbringung von Gepäck im Fahrzeug eingegangen. Diese Druckschrift beschreibt jedenfalls keine Vorrichtung, bei der bei Öffnung des Deckelteils (48) eine Freigabe einer Aufnahmeöffnung für Gepäck erfolgt, oder gar eine Vorrichtung, bei der unabhängig vom jeglichem Öffnungssinn und einer Freigabe einer Öffnung des Deckelteils (48) das bei geöffnetem Dach in Ablagestellung gehaltene Dach im Sinne einer Freigabe einer Gepäckaufnahmeöffnung aufwärts beweglich ist. Aus Sp. 5, Z. 16-19 der X6 ergibt sich vielmehr, dass im Unterschied zum Streitpatentgegenstand das Deckelteil 48, das Dachelement 10 und das Heckelement 12 in der Öffnungsstellung des Daches bezüglich der Karosserie verriegelt sind, also jegliche Bewegung, insbesondere die des Deckelteils 48 im Sinne von aufwärts, unterbunden ist.

Über den Stand der Technik der X6 hinaus weist das Cabriolet-Fahrzeug nach dem geltenden Patentanspruch 1 zusätzlich folgende Merkmale auf:

dass das Deckelteil (11) in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (4) und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann, und wobei bei Öffnung des Deckelteils (11) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (4) in Ablagestellung gehaltene Dach (4) aufwärts beweglich ist.

Die Druckschrift DE 199 60 010 C1 (X22) zeigt zwar ein Cabriolet-Fahrzeug, bei dem das Deckelteil (Kofferraumdeckel 5) in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (Klappverdeck 2, Sp. 4, Z. 59 - Sp. 5, Z. 4, Fig. 2 u. 3) und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (Kofferraum 4) für Gepäck geöffnet werden kann, und auch, dass bei Öffnung des Deckelteils (5) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (4) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (2) in Ablagestellung gehaltene Dach (2) aufwärts beweglich ist (Sp. 6, Z. 18-29 i. V. m. Fig. 6). Diese Ausbildung ist jedoch im Zusammenhang mit einer völlig anderen Verdeckkinematik als der der X6 und des Streitpatents dargestellt. So läuft im Unterschied zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 des Streitpatents dort die Öffnungs- bzw. Schließbewegung der zwei Dachteile (Dachteil 7, Rückfensterteil 8) des Daches 2 der X22 nach einem grundsätzlich anderen Bewegungsmuster ab mit dem Ergebnis, dass die Dachteile 7 und 8 nicht ineinander schachtelbar sind und zusätzlich bzw. dadurch das rückwärtige, ein Heckfenster umfassende Dachteil (Rückfensterteil 8) in Ablagestellung des Daches (2) unterhalb und nicht oberhalb des weiteren Dachteils (7) in einer im Wesentlichen horizontalen Lage gehalten wird. Dabei sind beim Gegenstand der X22 dessen Dachteile (7; 8) schwenkbar miteinander verbunden (Sp. 5, Z. 5-7). Sie werden beim Öffnen des Daches gegenläufig eingefaltet (Sp. 5, Z. 18-33). Im Gegen-

satz dazu ist beim Streitpatentgegenstand vorgesehen, die Dachteile zu ihrer Öffnung insgesamt aufzuschwenken und gleichzeitig in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung zu bewegen und in dieser geschachtelten Stellung in die Ablagestellung zu verlagern. Demgegenüber wird beim Gegenstand der X22 durch den Faltvorgang eine Überdeckungslage der beiden Dachteile mit einer gegensinnigen Bombierung des für die Ablage vorgesehenen Dachpakets herbeigeführt (Sp. 7, Z. 33-48, Fig. 4, s. auch Fig. 3 gefolgt von Fig. 2 und Fig. 1). Der in der Folge der Figuren 4 bis 1 entnehmbare Ablauf für die Öffnung des Dachs sieht für die Dachteile 7 und 8 auch keine Bewegung dieser Dachteile in eine zur vertikalen Fahrzeugquerebene nur wenig geneigte Stellung vor bevor sie in die Ablagestellung gelangen.

Zentrales Element für die Ausbildung der Bewegungskinematik des Daches der X22 mit den beiden Dachteilen 7 und 8 sowie auch eng mit der Bewegung des (Kofferraum-)Deckelteils 5 verknüpft sind lageveränderbare Tragkonsolen (10), die durch ihre Auslegung und Verstellung zusammen mit den darauf abgestimmten Traggestängen (s. Figuren 7-11, Z. 39 - Sp. 8, Z. 2 i. V. m. Patentansprüchen 1-14) ein spezielles Faltdach mit eigenem, stark ausdifferenziertem Bewegungsablauf bedingen. Diese Tragkonsolen sind dabei als Kernstück für die Dachmechanik zusätzlich auch so ausgelegt und lagesteuerbar, dass sie entscheidend sowohl zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach beitragen (Kofferraumdeckel 5 wird in einem ersten Öffnungssinn für das Klappverdeck 2 bewegt; Sp. 4, Z. 59 - Sp. 5, Z. 4, Fig. 2 u. 3) als auch dann zentral eingebunden werden, wenn das Deckelteil 5 in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (Kofferraum 4) für Gepäck geöffnet wird und dann bei Öffnung des Deckelteils (5) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung (4) für Gepäck das bei geöffnetem Dach (2) in Ablagestellung gehaltene Dach (2) aufwärts beweglich ist (s. Patentansprüche 17 bis 19, Sp. 6, Z. 18-29 i. V. m. Fig. 6).

Einen Hinweis darauf, dass die aus der X22 bekannte Teillösung für eine verbesserte Zugänglichkeit einer Gepäckablage im Heckbereich auch für andere Cabriolet-Fahrzeuge mit einem geschachtelten Dach, wie z. B. dem der X6 geeignet wäre, erhält der Fachmann aus dieser Druckschrift nicht. Die ganz spezielle auf ein bzw. das Faltverdeck der X22 zugeschnittene, in sich konsistente Ausgestaltung hält den Fachmann eher davon ab, einzelne Lösungsaspekte davon als Anregung für das Problem einer verbesserten Kofferraumnutzung bei gleichzeitig angestrebter geringer Höhe während des Dachbewegungsablaufs zu sehen, das sich im Zusammenhang mit und ausgehend von dem Cabriolet-Fahrzeugverdeck der X6 mit einer völlig anderen Verdeckkinematik mit einer Ineinanderschachtelung der Dachteile stellen.

Durch eine scharfe Analyse der verschiedenen im Stand der Technik auftretenden Dachkinematiken mag der Fachmann noch die Möglichkeiten und Grenzen der Kombinierbarkeit bekannter Teillösungen erkennen und auch anhand seiner Erfahrung die Übertragbarkeit von Teillösungen zur Erzielung angestrebter Wirkungen abschätzen. Jedoch ist er von einer Übertragung der „Konsolenlösung“ der X22 mit der damit verknüpften Dachkinematik abgehalten, weil diese eine Dachfaltung erfordert und zu einer unvorteilhaft großen Höhenabmessung des abzulegenden Dachpaketes schon bei einem zweiteiligen Dach führt, und insbesondere zu größeren Problemen führen wird, wenn mehr als zwei Dachteile (z. B. bei einem Fahrzeug mit größerem Insassenraum mit zwei vollwertigen Sitzreihen hintereinander) im Kofferraum abgelegt werden sollen. Der Fachmann wird auch erkennen, dass die isolierte Herauslösung einzelner Elemente aus einer Faltdachvorrichtung gemäß X22, die einen anderen Stand der Technik im Spektrum des vielfältigen Standes der Technik der Cabriolet-Fahrzeuge und deren Dachkinematiken darstellt, sich nicht ohne Weiteres mit den Bedingungen, die die Struktur einer Schachteldachvorrichtung erzeugt, kombinieren lassen.

Daraus folgt, dass ausgehend von der X6 dem Fachmann ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 durch Kenntnis des Fahrzeugs der X22 nicht nahelegen hat. Gleiches gilt auch für den Weg, dass von dem Cabriolet-Fahrzeug der X22 als Stand der Technik ausgegangen wird und dann eine geeignete Dachlösung für die Überdeckung eines Insassenraumes angestrebt wird.

Für den Streitpatentgegenstand geht die Bedeutung der DE 196 42 152 A1 (X5) nicht über die der X6 hinaus. Als Fahrzeug mit versenkbarem Dach stellt der Gegenstand der X5 ein Cabriolet-Fahrzeug dar, mit einem zumindest zwei jeweils starre Dachteile (vorderes, mittleres und rückwärtiges Teilstück 2, 3, 4) umfassenden Dach (1), die zum Öffnen des Daches (1) ineinander schachtelbar (Sp. 2, Z. 34-43; Sp. 3, Z. 11-15) und im rückwärtigen Fahrzeugbereich (s. Sp. 2, Z. 17-23, rückseitiger Verdeckkasten 6, Fig. 2) ablegbar sind (Fig. 7), wobei ein rückwärtiges, ein Heckfenster (Heckscheibe 33) umfassendes Dachteil (hinteres Teilstück 4) in Ablagestellung des Daches (1) oberhalb des oder der weiteren Dachteile (Teilstücke 2, 3) in einer im Wesentlichen horizontalen Lage gehalten ist, wobei die in geschlossenen Zustand die Außenseite des Fensters bildende Fläche nach oben weist (s. Fig. 7, da in dieser Figur zumindest das rückwärtige Teilstück 4, in den Figuren 3-6 aber auch das Heckfenster 33 und damit die im geschlossenen Zustand die Außenseite des Fensters bildende Fläche nach oben zeigen, wobei erst Patentanspruch 3 von einer unabhängig verlagerbaren Heckscheibe 33 ausgeht ; s. a. Sp.1, Z. 54-56 und Sp. 3, Z. 44-53).

Die Dachteile (2,3,4) der X5 schwenken zu ihrer Öffnung in einer ersten Bewegungsphase (Patentanspruch 1, Fig. 3-5) insgesamt auf und sind (gleichzeitig) in eine ineinander verschachtelte, gegenüber einer vertikalen Fahrzeugquerebene geneigte Stellung bewegbar (s. Sp. 2, Z. 34-43, Fig. 6). Die Dachteile (2, 3, 4) sind bei dieser geschachtelten Stellung in eine Ablagestellung ver-

lagerbar (PA1; s. Sp. 2, Z. 43-46), in der die Dachteile (2, 3, 4) im Wesentlichen horizontal liegen (Fig. 7).

Der Aufnahmeraum (Verdeckkasten 6) der X5 ist – bei geöffnetem Dach - oberseitig von einem Deckelteil übergriffen, jedoch erfüllt das rückwärtige Teilstück 4 des Daches 1 gleichzeitig in einer Zusatzfunktion die Abdeckung der Dachteile 2, 3 in der Packstellung, d. h. nur bei vollständig geöffneten Dach mit (s. PA2 und Sp. 2, Z. 46-49). Es schließt dann den Bereich zwischen dem (zusätzlich) vorhandenen Kofferraumdeckel und dem Fahrgastraum ab.

Damit ist beim Gegenstand der X5 kein Deckelteil vorhanden, das in einem ersten Öffnungssinn zur Freigabe der Durchtrittsöffnung für das Dach und in einem zweiten Öffnungssinn zur Freigabe einer Aufnahmeöffnung (47) für Gepäck geöffnet werden kann, da dort eine unabhängige Aufnahmeöffnung für Gepäck, nämlich der separate Kofferraumdeckel 10 vorgesehen ist. Somit besteht beim Gegenstand der X5 auch keinerlei Funktion des rückwärtigen Teilstücks 4 im Sinne einer Öffnung zur Freigabe der Aufnahmeöffnung für Gepäck oder gar eine weitergehende Ausbildung dergestalt, dass bei geöffnetem Dach das in Ablagestellung gehaltene Dach aufwärts beweglich ist. Eine Doppelfunktion beim Teilstück 4 des Daches 1 besteht darin, dass es bei geschlossenem Dach den Innenraum und bei geöffnetem Dach den Verdeckkasten überdeckt. Dass dem Kofferraumdeckel neben seiner Funktion als Deckelteil für die Gepäckaufnahmeöffnung eine weitere Funktion im Zusammenhang mit dem abgelegten Dach zukommt, geht aus der X5 nicht hervor.

Die Beurteilung des Gegenstands der X22, deren vorstehend angesprochene Lehre sowie auch die Übertragbarkeit von Einzelheiten auf ein gattungsfremdes Cabriolet-Fahrzeug kann auch vor dem Hintergrund der X5 zu keinem anderen Ergebnis führen. Daraus folgt, dass ausgehend von der X5 dem Fachmann ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 durch Kenntnis des Fahrzeugs der X22 nicht nahelegen hat.

Zu keiner anderen Einschätzung gelangt der Fachmann, wenn er anstatt des Gegenstandes der X22 den ebenfalls ein Faltdachkonzept darstellendes Cabriolet-Fahrzeug nach der DE 197 06 444 C1 (X23) betrachtet, da diese Druckschrift bezogen auf das Streitpatent nicht über die Lehre und Bedeutung der X22 hinausgeht, was von der Einsprechenden zugestanden wurde.

Auch die Kenntnis der DE 44 45 944 C1 (X16) bringt den Fachmann nicht näher in Richtung auf den Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1. Schwerpunkt dieser Druckschrift ist eine Vorrichtung, die dem verbesserten (sprich: größeren) Öffnungswinkel der Heckklappe eines Hardtop-Fahrzeugs dient (s. Patentansprüche) und zwar für den ersten Öffnungssinn (dort zweite Öffnungsstellung: Ablage des Daches, Fig. 5, Sp. 4, Z. 29-47; zweite Ausführungsform gemäß Fig. 9, Fig. 10, Sp. 4, Z. 58-66, dritte Ausführungsform Fig. 13, Sp. 4, Z. 67- Sp. 5, Z.11) und für den zweiten Öffnungssinn (dort erste Öffnungsstellung: Gepäckraumzugänglichkeit, s. Fig. 3, Fig. 7, Fig. 8, Sp. 32-59, bzw. Fig. 12). Die Druckschrift geht lediglich in Sp. 3, Z. 12-23 mit groben Zügen auf den Bewegungsablauf der Dachsegmente (Dachteil 3, Rückfenster teil 4) beim Ablegen der Dachkonstruktion 2 ein, enthält jedoch keinen Hinweis darauf, ob bei Öffnung des Deckelteils (Heckklappe 8) zur Freigabe der Aufnahmeöffnung für Gepäck das bei geöffnetem Dach in Ablagestellung gehaltene Dach 2 aufwärts beweglich ausgeführt ist.

Daraus folgt, dass ausgehend von der X6 dem Fachmann ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 auch bei Kenntnis des Fahrzeugs der X16 nicht nahelegen hat.

Die Berücksichtigung der übrigen im Verfahren befindlichen Druckschriften führt nicht näher zu dem Beanspruchten, auch nicht in Zusammenschau mit den vorstehend näher erläuterten Druckschriften X5, X6 oder X16. Denn auch aus deren jeweiligen Offenbarung ist keine Anordnung der erfindungswesentlichen Merkmale des beanspruchten Cabriolet-Fahrzeugs ableitbar oder ange-

regt. Folgerichtig können sich diese Merkmale für einen Fachmann auch nicht durch eine beliebige Zusammenschau einzelner oder mehrerer Entgegenhaltungen einstellen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die in Rede stehenden Merkmale für den Fachmann ohne Weiteres ergeben könnten.

Die übrigen im Verfahren berücksichtigten Druckschriften kommen der Lehre des geltenden Patentanspruchs 1 auch nicht näher und offenbaren nichts, was zusätzlich in Richtung der Erfindung in der nunmehr beanspruchten Fassung wiese. Insbesondere zeigt keine dieser Schriften die erfindungswesentlichen Ausbildungen und Wirkungen. Auch die Einsprechende macht insoweit nichts geltend. Diese Schriften haben in der mündlichen Verhandlung keine Rolle mehr gespielt und bedürfen daher keiner weiteren Erörterung.

Aus alledem folgt, dass der insgesamt in Betracht gezogene Stand der Technik - in welcher Art Zusammenschau auch immer - dem Fachmann ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 nicht nahelegen können.

So war für den Fachmann am Anmeldetag eine erfinderische Tätigkeit erforderlich, um - ausgehend vom Stand der Technik gemäß der X6 - zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der geltenden Fassung zu gelangen.

Das Cabriolet-Fahrzeug gemäß geltendem Patentanspruch 1 ist daher patentfähig.

8. Die geltenden Unteransprüche 2 bis 7 beinhalten nähere Ausgestaltungen der Vorrichtung nach dem geltenden Patentanspruch 1, die nicht völlig selbstverständlich sind. Sie sind daher zusammen mit dem geltenden Patentanspruch 1 gewährbar.

9. Die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 7 rechtfertigen eine beschränkte Aufrechterhaltung des Streitpatents im beantragten Umfang.

Hilber

Bork

Paetzold

Baumgart

Ko