



BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 323/09

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
17. September 2009

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 103 39 806

...

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 17. September 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Tödte sowie der Richter Dipl.-Ing. Frühauf, R. Harrer und Dipl.-Ing. Schlenk

beschlossen:

Das Patent 103 39 806 wird gemäß Hauptantrag mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Patentansprüche 1 bis 19, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. September 2009,
Beschreibung Seite 2, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 17. September 2009,
Beschreibung Seiten 3 bis 5 gemäß Patentschrift,
4 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 6 gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Gegen die am 2. Februar 2006 veröffentlichte Erteilung des Patents 102 39 806 mit der Bezeichnung "Dachkonstruktion für Fahrzeuge" ist Einspruch erhoben worden. Der Einspruch ist mit Gründen versehen und auf die Behauptung gestützt, dass der Gegenstand des Patents nicht patentfähig sei.

Die Einsprechende stützt ihre Einspruchs begründung auf den Stand der Technik gemäß den Patentdokumenten

DE 102 36 511 B3 (kurz E1)

DE 40 31 270 C1 (E2) und

US 5 743 587 (E3).

Sie macht geltend, der Patentgegenstand nach dem erteilten Anspruch 1 und den auf ihn rückbezogenen Ansprüchen 2, 3, 4, 7, 15, 16 und 17 sei gegenüber dem Stand der Technik nach der älteren, nach dem Anmeldetag des Streitpatents veröffentlichten Patentanmeldung gemäß Druckschrift E1 nicht mehr neu. Zumindest sei der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 durch die Druckschriften E2 oder E3 nahegelegt.

Auf eine Zwischenverfügung vom 30. April 2009, in welcher der Senat in vorläufiger Beurteilung der Sachlage den Einspruch als begründet eingeschätzt hatte, hat die Patentinhaberin mit Schriftsatz vom 7. Mai 2009 neue Ansprüche 1 bis 22 vorgelegt, die der weiteren Verteidigung des Patents zugrunde gelegt werden sollen. Zugleich hat sie die Zurücknahme ihres Antrags auf Aufrechterhaltung des Streitpatents in der erteilten Fassung erklärt.

In der ersten mündlichen Verhandlung am 20. Mai 2009 hat der Senat nach ausführlicher Diskussion der geltenden Anspruchsfassung vom 7. Mai 2009 im Lichte der Entgegenhaltungen E1 und E2 zu erkennen gegeben, dass die Aufrechterhaltung des Patents im insoweit beschränkten Umfang fraglich sein könnte. Die Patentinhaberin hat daraufhin diese Anspruchsfassung zum Hauptantrag erklärt und neue Patentansprüche jeweils nach Hilfsanträgen 1 bis 7 sowie daran angepasste Beschreibungsseiten vorgelegt. Aufgrund der fortgeschrittenen Tageszeit und den Umfang der Anträge hat der Senat nicht mehr die Gewähr dafür gesehen, die Hilfsanträge mit der notwendigen Sorgfalt in einem vertretbaren Zeitrahmen abschließend erörtern zu können. Der Vorsitzende hat deshalb die Verhandlung ge-

schlossen und nach Beratung den Beschluss verkündet, dass eine Entscheidung an Verkündungs Statt zugestellt werden wird. Zudem hat der Vorsitzende darüber informiert, dass im Falle einer in Betracht gezogenen beschränkten Aufrechterhaltung des Patents auf der Grundlage einer der Hilfsanträge die mündlichen Verhandlung wieder aufgenommen werden wird.

Mit dem Hinweisbeschluss vom 5. August 2009 hat der Senat den Beteiligten mitgeteilt, dass der Patentgegenstand im Umfang des Hilfsantrags 2 rechtsbeständig sein könnte, und dass die mündliche Verhandlung wiedereröffnet wird, um den Beteiligten Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme zu den Hilfsanträgen 2 bis 7 zu geben (§ 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 156 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 ZPO).

Im Verlauf der zweiten mündlichen Verhandlung am 17. September 2009 hat die Patentinhaberin neue Patentansprüche 1 bis 19 gemäß einem neuen Hauptantrag vorgelegt und die bisher geltenden Hilfsanträge 4 bis 7 zu neuen Hilfsanträgen 1 bis 4 erklärt.

Die Einsprechende hat in der mündlichen Verhandlung noch die Patentschrift

E4 DE 196 10 969 C2

in das Verfahren eingeführt, um das fachmännische Wissen bezüglich der Anordnung und Kinematik einer C-Säule bei Klappverdecken für Personenkraftwagen zu belegen. Anhand der Figuren 1 bis 3 nach Entgegenhaltung E1, die sie, mit handschriftlichen Einfügungen versehen, in der mündlichen Verhandlung vorgelegt hat, hat sie ausgeführt, dass auch bei der Dachkonstruktion nach der Schrift E1 der Fachmann eine Kinematik der C-Säule beim Auf- oder Zuklappen des Verdecks entsprechend Schrift E4 erkenne und sich daraus eine Bewegungsbahn des in E1 durch eine Klappe repräsentierten Werkstoffbereichs des Innenhimmels ergäbe, die im wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folge. Die Dachkonstruktion gemäß Anspruch 1 (Hauptantrag) des Streitpatents sei daher durch die nachveröffentliche-

te ältere Anmeldung nach Schrift E1 neuheitsschädlich getroffen. Des weiteren macht die Einsprechende geltend, dass das in den nebengeordneten Anspruch 4 aufgenommene Merkmal "wobei eine Zugfeder oder eine Druckfeder den Werkstoffbereich in seine Arbeitsposition hin beaufschlagt" zu einer ursprünglich nicht offenbarten Lehre führe, weil entsprechende Federn nur in Verbindung mit einer Zwangsführungsanordnung offenbart seien, die aber nicht in den Anspruch mit aufgenommen worden sei.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten auf der Grundlage der Patentansprüche 1 bis 19 und Beschreibungsseite 2, Absätze [0001] bis [0008], jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung, sowie Beschreibung Seiten 3 bis 5, Absätze [0009] bis [0040] gemäß Patentschrift, sowie 4 Blatt Zeichnungen, gemäß Patentschrift, (Hauptantrag),

hilfsweise mit den unnummerierten Hilfsanträgen 1 bis 4, die den in der mündlichen Verhandlung vom 20. Mai 2009 eingereichten Hilfsanträgen 4 bis 7 entsprechen.

Die unabhängig voneinander gefassten Patentansprüche 1 bis 5 nach Hauptantrag lauten:

1. Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11), umfassend wenigstens ein an die Karosserie des Fahrzeuges angebundenes, einen Innenhimmel (21) aufweisendes Dachelement

(12), welches von einer Nicht-Gebrauchsstellung mittels eines Lenker-Gestänges in eine Gebrauchsstellung überführbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass dem Innenhimmel ein Werkstoffbereich (22, 22a, 22b, 22c) zugeordnet ist, der zwischen einer das Lenker-Gestänge im wesentlichen verdeckenden Ruheposition (Fig. 1) und einer das Lenker-Gestänge zumindest teilweise freigebenden Arbeitsposition (Fig. 2) entlang einer Bewegungsbahn (23) verlagerbar ist, die zumindest eine in Fahrzeuglängsrichtung (Fahrtrichtung x) verlaufende Richtungskomponente aufweist,

wobei die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist, wobei der Werkstoffbereich an der Unterseite der C-Säule angeordnet ist, und wobei die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt.

2. Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11),.....Richtungskomponente aufweist (wie Anspruch 1),

wobei die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist, an deren Unterseite der Werkstoffbereich angeordnet ist, wobei die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt,

und wobei dem Werkstoffbereich in Verlagerungsrichtung vorn ein loser Bereich des Innenhimmels unmittelbar benachbart ist, der bei in Arbeitsposition befindlichem Werkstoffbereich eine Schlaufe bildet.

3. Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11),..... Richtungskomponente aufweist (wie Anspruch 1),

wobei die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist, an deren Unterseite der Werkstoffbereich angeordnet ist,

wobei eine Einrichtung (37) vorgesehen ist, die den Werkstoffbereich (22) unter Zuhilfenahme von Spannblöcken im Verlauf seiner Verlagerungsbewegung entlang der C-Säule und quer (y) zu seiner Verlagerungsbewegungsrichtung spreizt und/oder strafft und/oder zu der Bildung einer Stofflose veranlasst.

4. Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11),.....Richtungskomponente aufweist (wie Anspruch 1),

wobei die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist, an deren Unterseite der Werkstoffbereich angeordnet ist, wobei die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt,

wobei eine Zugfeder oder eine Druckfeder den Werkstoffbereich in seine Arbeitsposition hin beaufschlagen.

5. Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11),..... Richtungskomponente aufweist (wie Anspruch 1),

wobei die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt,

wobei die Bewegungsbahn von einer Zwangsführungsanordnung bereitgestellt ist, die fest mit dem Werkstoffbereich verbundene Führungsstangen umfasst,

wobei die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist, an deren Unterseite der Werkstoffbereich angeordnet ist.

Weitere Ansprüche 6 bis 19 geben Ausgestaltungen der in den unabhängig formulierten Ansprüchen beschriebenen Dachkonstruktionen an.

Zum Wortlaut der geltenden Ansprüche nach den Hilfsanträgen 1 bis 4 wird auf die Akte verwiesen.

Dem Gegenstand des Streitpatents liegt gemäß geltender Beschreibungsseite 2, Abs. [0003], die Aufgabe zugrunde, eine Dachkonstruktion der im Abs. [0002] beschriebenen bekannten Art, namentlich solche, die ein aus vielen Einzelementen bestehendes Lenkergestänge aufweisen, welche zu zwei Lenker-Strängen zusammengefasst im Bereich der beiden seitlichen Ränder der Dachkonstruktion bzw. der C-Säulen angeordnet sind, hinsichtlich ihrer inneren Optik sowie auch hinsichtlich ihrer Schall- sowie Temperaturisolierung zu verbessern.

II.

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

III.

Der frist- und formgerecht erhobene Einspruch ist zulässig. Er ist insoweit begründet, als er zu einer Beschränkung des Streitpatents geführt hat.

Der Gegenstand des angefochtenen Patents in der Fassung der Patentansprüche 1 bis 19 nach Hauptantrag vom 17. September 2009 stellt eine patentfähige Erfindung i. S. d. §§ 1 bis 5 PatG dar.

Als hier maßgeblicher Fachmann ist ein Maschinenbauingenieur anzusehen, der mit der Konstruktion von klappbaren Verdecken für Personenkraftwagen bzw. Cabriolet-Verdecken befasst ist.

1. Die Patentansprüche 1 bis 19 sind zulässig.

Die Merkmale des Anspruchs 1 sind ursprünglich offenbart und aus den erteilten Ansprüchen 1, 4 und 6 i. V. m. Abs. [0009] und Abs. [0027] der Streitpatentschrift hervorgegangen. Diese Merkmale weisen auch die Ansprüche 2 bis 5 auf. Die weiteren Merkmale des Anspruchs 2 sind der Beschreibung der Streitpatentschrift (Abs. [0030] u. [0032]) entnommen. Die weiteren Merkmale des Anspruchs 3 sind im erteilten Anspruch 9 offenbart. Die weiteren Merkmale des Anspruchs 5 finden sich in den erteilten Ansprüchen 11 und 13.

Das weitere Merkmal des Anspruchs 4, das die Einsprechende als unzulässig erachtet hat, besagt, dass eine Zugfeder oder eine Druckfeder den Werkstoffbereich (eines Innenhimmels) in seine Arbeitsposition hin beaufschlagen. Dieses Merkmal ist ebenfalls in der Streitpatentschrift enthalten (Fig. 5 i. V.m. Abs. [0040], [0031], [0034]). Die Einsprechende vertritt die Auffassung, dass eine Zugfeder in der Streitpatentschrift (StrPS) nur im Zusammenhang mit einer bestimmten Zwangsführung beschrieben worden sei, und

dass daher die Zwangsführung der beschriebenen Art mit in den Anspruch 4 hätte aufgenommen werden müssen. Der Senat konnte dieser Ansicht nicht folgen. Nach Abs. [0040] der StrPS sollen nämlich konstruktive Abwandlungen einer Zwangsführung, die bei Anwendung von richtungsabhängig wirkenden Federspeichern vom Fachmann stets mitgelesen wird, abhängig von der Art der verwendeten (Feder-)Kraftspeicher oder Kraftübertragungselemente (zur Ermöglichung der Verlagerungsbewegung eines Bereichs des Innenhimmels), wie z. B. Zug- oder Druckfeder, möglich sein. Eine Beschränkung auf ein bestimmtes Ausführungsbeispiel hält der Senat angesichts der weitergehenden Offenbarung daher nicht für gerechtfertigt.

Die Patentansprüche 6 bis 19 entsprechen sachlich den erteilten Ansprüchen 2, 3, 5 und 7 bis 17, in dieser Reihenfolge, unter Anpassung der Rückbezüge auf vorhergehende Ansprüche.

2. Die unabhängig vom Patentanspruch 1 formulierten Patentansprüche 2 bis 5 betreffen Weiterbildungen der Dachkonstruktion nach Anspruch 1, da sie jeweils sämtliche Merkmale des Anspruchs 1 enthalten. Aus den oben angegebenen Wortlauten dieser Ansprüche ist ersichtlich, dass die Ansprüche 2 bis 5 den ersten Teil der Merkmale von "Dachkonstruktion (10) für Fahrzeuge (11)..." bis ".....Richtungskomponente aufweist," umfassen. Darüber hinaus enthalten sie aber auch die restlichen Merkmale des Anspruchs 1, wonach
 - a) die Dachkonstruktion eine C-Säule aufweist,
 - b) der Werkstoffbereich an der Unterseite der C-Säule angeordnet ist,
 - c) die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt.

Das hat die Patentinhaberin auch in Bezug auf den Anspruch 3 eingeräumt, der hinsichtlich des Merkmals c) etwas verkürzt, aber gleichbedeutend angibt, dass der Werkstoffbereich im Verlauf seiner Verlagerungsbewegung entlang der C-Säule (verläuft).

3. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist neu.

Die Schrift E1 beschreibt ein Verdeck für ein Cabriolet-Fahrzeug. Die bekannte Dachkonstruktion umfasst ein einen Innenhimmel (3) aufweisendes Dachelement bzw. ein Verdeckelement, das von einer Nicht-Gebrauchsstellung – das ist die geschlossene Verdeckposition (Fig. 2) – mittels eines Lenkergestänges (Verdeckgestänge 2, Fig. 1) in eine Gebrauchsstellung – das ist die offene Verdeckstellung (Teilöffnungszustand Fig. 3) – überführbar ist (Oberbegriff des geltenden Anspruchs 1).

Dem Innenhimmel (3) ist in weiterer Übereinstimmung mit dem Anspruch 1 ein Werkstoffbereich, hier ein besonders randversteifter, als Abschlussklappe (3a) bezeichneter Bereich des Innenhimmels (Abs. [0011], Abs. [0022] ab Z. 16 i. V. m. Fig. 2 bis 4) zugeordnet, der zwischen einer das Verdeck- bzw. Lenkergestänge im wesentlichen verdeckenden Ruheposition (Fig. 1, 2 i. V. m. Abs. [0022] le Satz) und einer das Verdeck- bzw. Lenkergestänge (2) zumindest teilweise freigebenden Arbeitsposition (geöffnete Verdeckposition, Fig. 3 i. V. m. S. 4 re Sp. Z. 3 - 10) entlang einer Bewegungsbahn verlagerbar ist (vgl. Fig. 2 mit Fig. 3), wobei die Bewegungsbahn durch den Weg eines ein biegeelastisches, Schubkräfte übertragen könnendes, in einem ortsfest fixierten Führungsmantel (7, Halteblech 7b, Kabelbinder 7a) geführtes Metallseil (Seele 8) bei der Öffnungsbewegung des Dachelements bestimmt wird, das mit seinem einen Ende am Ende einer durch Antriebsmittel (9) für die Verdeckbetätigung sowie Steuermittel (4) bewegbaren Zug- und Schubstange (6), mit seinem anderen Ende am Innenhimmel (3) im Bereich der Abschlussklappe (3a) befestigt ist.

Aus dem Vergleich der Figuren 2 und 3 entnimmt der Fachmann weiterhin, dass die Bewegungsbahn der Schub- und Zugkräfte übertragenden Seele (8) und damit auch des Werkstoffbereichs (3a) eine in Fahrzeuglängsrichtung verlaufende Richtungskomponente aufweist, wobei er die Fahrzeuglängsrich-

tung aufgrund des Längsschnittes in Figur 2 mit dem gestrichelt angedeuteten rückwärtigen Fenster am äußeren Verdeckbezug (1) als in der Zeichnungsebene etwa von rechts nach links bzw. umgekehrt verlaufend bzw. räumlich als etwa horizontal liegend identifiziert.

Der aus E1 bekannten Dachkonstruktion liegt wie der des Streitpatents die Erkenntnis zugrunde, dass im Bereich der C-Säule bekannter Verdecke von Cabriolet-Fahrzeugen das Verdeckgestänge besonders raumgreifende Bewegungen vollzieht, die eine einfache Festlegung des Innenhimmels am Verdeckgestänge erschweren (Abs. [0002] 2. le Sätze). E1 lehrt zur Überwindung dieses Problems ein Wegdrücken des Innenhimmels (3) bzw. seiner Abschlussklappe (3a) vom Verdeckgestänge im Bereich der C-Säule, wie vorstehend beschrieben und im Absatz [0011] der StrPS angesprochen. Die C-Säule ist in diesem Kontext als Teil des faltbaren Dachelements aufzufassen, der in etwa die Position feststehender C-Säulen bei Fahrzeugen mit karosseriefestem Dach einnimmt, im Gegensatz dazu aber – wie beim Streitpatent auch (Abs. [0002] 2. Satz, Abs. [0009] 2. Satz) – Dachelemente (äußerer Verdeckbezug) und Faltdachgestänge umfassen kann, die gemeinsam gefaltet bzw. verschwenkt werden. In Figur 2 der E1, die das geschlossene Verdeck zeigt, wird der Fachmann in der linken Hälfte der Figur als C-Säule einen Bereich zwischen der Konturlinie des Innenhimmels (3) im Bereich (3a) und einer dazu mehr oder weniger parallelen Linie durch den oberen Endbereich des beweglichen Innenspiegels (2d) annehmen und den Konturverlauf des Innenhimmels als Kontur einer etwa senkrecht zur Zeichenebene verlaufenden Unterseite der C-Säule erkennen, woraus folgt, dass auch bei der Dachkonstruktion nach E1, wie gemäß Anspruch 1 gefordert, der zu verlagernde Werkstoffbereich (3a) des Innenhimmels (3) an der Unterseite einer C-Säule angeordnet ist.

E1 offenbart jedoch – im Gegensatz zur Auffassung der Einsprechenden – nicht das weitere Merkmal des Anspruchs 1, dass die Bewegungsbahn zur

Verlagerung des Werkstoffbereichs entlang der C-Säule im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt.

Die von der Einsprechenden hierzu vorgelegten Figuren 1 bis 3 sind mit handschriftlichen Einfügungen zur Erläuterung einer vermeintlichen Bewegungsbahn des Abschlusselements versehen, die jedoch in der Beschreibung der E1 keine Stütze finden und deshalb auch das Vorliegen des verbleibenden Unterschiedsmerkmals des Anspruchs 1 nicht begründen können. Die Angaben in der E1 weisen den fachkundigen Leser auch nicht in die gedankliche Richtung des Unterschiedsmerkmals. E1 führt nämlich aus, dass beim Ausfahren der in Schubrichtung steifen Seele (8) der Innenhimmel (3) bzw. die Abschlussklappe (3a) schon zu Beginn der Verdecköffnungsbewegung nicht nur entspannt, sondern zusätzlich von der C-Säule weggedrückt und in einen ausreichenden Sicherheitsabstand von dem verschwenkenden Verdeckgestänge (2) verbracht wird (S. 4, re. Sp. Z. 3 bis 10). Danach wird die Abschlussklappe (3a) offensichtlich quer zum Verlauf der C-Säule bewegt, wie das der Fachmann auch aus den Stellungen der Abschlussklappe (3a) nach Figuren 2 und 3 schon zwanglos gefolgert hätte. Zwar mag nicht gänzlich auszuschließen sein, dass aufgrund der biegeelastischen Eigenschaft der Seele eine gewisse Verschiebung der Abschlussklappe auch in Richtung des Verlaufs der C-Säule auftreten kann. Derartiges ist in E1 nicht beschrieben und erscheint für die Verschiebung der Abschlussklappe in eine das Verdeckgestänge freigebenden Arbeitsposition bei der bekannten Abdeckung auch nicht zwingend erforderlich. Der Senat hat deshalb die Überzeugung gewonnen, dass eine neuheitsschädliche Übereinstimmung dieses Merkmals nur in Kenntnis des Streitpatents in rückschauender Betrachtung als in E1 offenbart angesehen werden konnte.

Nach alledem nimmt die Schrift E1 den Patentgegenstand nach Anspruch 1 nicht neuheitsschädlich vorweg.

Das Klappverdeck für Kraftfahrzeuge nach Schrift E2 ist ebenfalls mit einem zwischen einem Außenbezug und einem Innenbezug aufgenommenen Verdeckgestänge versehen, das mittels gelenkig verbundener Gestängeelemente eine Schließ- oder Öffnungsbewegung des Verdecks ermöglicht (E2, Anspruch 1). Auch in E2 ist das Problem der relativ großen Bewegungshübe der Gestängeelemente angesprochen, die es schwer machten, das Klappverdeck mit einem Innenbezug bzw. Himmel zu versehen (Sp. 1 Z. 15 - 18), wobei besonders große Relativbewegungen der Gestängeelemente oberhalb der karosserie seitigen C-Säule aufträten (Sp. 1 Z. 21 - 26). Entsprechend liegt auch hier die Aufgabe zugrunde, ein Klappverdeck mit einem Innenbezug zu schaffen, dessen Anbringung am Verdeckgestänge von den Relativbewegungen der Gestängeelemente nicht behindert wird (Sp. 1 Z. 38 - 42). Wie aus den Figuren 1 bis 4 i. V. m. den zugehörigen Beschreibungsteilen (Sp. 3 Z. 3 bis Sp. 4 Z. 42) ersichtlich, wird der Innenhimmel (13) an einem Haltewinkel (24) des Verdeckgestänges (11), der die in Fahrzeugrichtung gesehenen vordere Begrenzung einer C-Säule darstellt, über Zugkordeln (25, 34), ggf. unter Einbeziehung von Zugfedern (36), herangezogen und gespannt gehalten, wenn das Verdeck sich in seiner geschlossenen Stellung (Fig. 1) befindet, wobei die Zugkordeln am unteren Spannbügel (22) des Gestänges (11) fixiert und über Umlenkösen (28, 29) an Gestängeteilen zu den Befestigungsstellen (30, 32, 33) am Innenbezug geführt sind (Fig. 2). Nach Einleiten der Öffnungsbewegung des Verdecks durch Anheben des Spannbügels (22) und dem folgenden Einknicken des Gestänges am Gelenk (20) in einer Bewegungsrichtung (z) etwa senkrecht zum Verlauf des Haltewinkels (24) und damit im Wesentlichen quer zum Verlauf der C-Säule werden die Zugkordeln entspannt (Fig. 4) und damit der Innenbezug an der Unterseite der C-Säule bzw. des Haltewinkels (24) lose gegeben, so dass sich das Verdeckgestänge, insbesondere das Kniehebelgestänge, frei und ungehindert vom Innenbezug und ohne diesen zu beschädigen bewegen kann.

Da somit auch bei dem Verdeck nach E2 die Bewegungsbahn zur Verlagerung des Werkstoffbereichs des Innenhimmels nicht im wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgt, sondern etwa senkrecht dazu, ist der Gegenstand des Streitpatents gemäß dem geltenden Anspruch 1 neu.

Die Druckschrift E3 beschreibt zwar ein Klappverdeck, das die Merkmale des Oberbegriffs des geltenden Anspruchs 1 sowie eine C-Säule aufweist. Es ist aber weiter abliegend vom Gegenstand des verteidigten Anspruchs 1 als die vorstehend gewürdigten Entgegenhaltungen. Insbesondere ist bei diesem Verdeck kein Teilbereich des Innenhimmels an der Unterseite der C-Säule vorgesehen, der entlang der C-Säule im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgend verlagerbar ist. Das hat die Einsprechende auch nicht geltend gemacht. E3 hat daher in der mündlichen Verhandlung keine Rolle mehr gespielt.

Auch die von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung noch eingeführte Schrift E4 beschreibt ein gattungsgemäßes Klappverdeck für Personenkraftwagen, jedoch auch hier ohne Hinweise darauf, einen Werkstoffbereich des Innenbezugs entlang der C-Säule bzw. dem Verlauf der C-Säule folgend verlagerbar zu gestalten. Das dort beschriebene Verdeckgestänge hat die Einsprechende wegen dessen Ähnlichkeit mit dem Verdeckgestänge nach E1 ihren handschriftlichen Einfügungen in die Figuren 1 bis 3 der E1 zugrunde gelegt, um hierdurch eine Werkstoffverlagerung entlang der C-Säule beim Verdeck nach E1 zu belegen. Beim Neuheitsvergleich ist jedoch eine Zusammenschau mehrerer Schriften unzulässig. Der Senat vermochte auch nicht der Meinung der Einsprechenden zu folgen, dass die für die Argumentation der Einsprechenden herangezogene spezielle Lehre der E4 dem allgemeinen Fachwissen des Fachmannes zuzurechnen ist und daher bei Betrachtung der E1 mitzulesen sei.

4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Der Inhalt der nachveröffentlichten Schrift E1 hat bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit des angefochtenen Streitpatents unberücksichtigt zu bleiben.

Alle weiteren Entgegenhaltungen betreffen Verdecke für Fahrzeuge, die – wie der Neuheitsvergleich ergeben hat - das erfindungswesentliche Merkmal der Verlagerung eines Werkstoffbereichs des Innenhimmels an der Unterseite einer C-Säule und im Wesentlichen dem Verlauf der C-Säule folgend nicht aufweisen. Es finden sich in diesen Schriften auch keine Anhaltspunkte, die den Fachmann in naheliegender Weise in diese gedankliche Richtung hätten führen können. Anderes hat die Einsprechende auch in der mündlichen Verhandlung nicht geltend gemacht.

5. Die Patentfähigkeit der Gegenstände der unabhängig formulierten Ansprüche 2 bis 5 sowie der zumindest mittelbar auf einen der unabhängigen Ansprüche rückbezogenen Unteransprüche 6 bis 19 wird von der Patentfähigkeit des Anspruchs 1 mitgetragen.

Tödte

Frühauf

R. Harrer

Schlenk

Hu