



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 325/05

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
12. Oktober 2011

...

BESCHLUSS

In der Einspruchsache

betreffend das Patent 102 58 054

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 12. Oktober 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dr.-Ing. Weber

beschlossen:

Das Patent wird beschränkt aufrechterhalten mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 18 gemäß Anlage 1 des Schriftsatzes vom 17. November 2005, eingegangen am 21. November 2005,
- Beschreibung gemäß Patentschrift mit Einschub nach Absatz 0005 gemäß Anlage 3 des Schriftsatzes vom 17. November 2005, eingegangen am 21. November 2005,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 15 gemäß Patentschrift.

G r ü n d e

I.

Gegen das unter Inanspruchnahme der inneren Prioritäten 202 19 109.5 vom 9. April 2002 und 202 19 800.6 vom 16. September 2002 am 11. Dezember 2002 angemeldete und am 14. Oktober 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen"

ist von der E... GmbH in H... am 12. Januar 2005 und der W... AG in S... am 14. Januar 2005 Einspruch erhoben worden. Die Einsprüche sind auf den Widerrufsgrund des § 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG (mangelnde Patentfähigkeit) gestützt. Zur Begründung wird auf folgenden druckschriftlichen Stand der Technik verwiesen

- E1: DE 101 50 218 A1,
- E2: EP 1 112 879 A2,
- E3: DE 199 62 070 A1
- E4: DE 100 06 296 C1,
- E5: GB 191 272,
- E6: DE 102 29 808 A1,
- E7: WO 03/086 799 A1,
- E8: WO 03/086 800 A1,
- E9: DE 102 43 085 A1,
- E10: DE 101 19 069 A1,
- E11: DE 101 08 493 A1,
- E12: DE 199 64 029 C1,
- E13: DE 196 42 152 A1,
- E14: DE 199 34 673 C1,

sowie auf die Patentanmeldungen 102 16 401.0 mit Anmeldetag 12. April 2002 und 102 18 410.0 mit Anmeldetag 24. April 2002.

Im Prüfungsverfahren sind noch die Druckschriften

- E15: DE 101 19 069 C2,
- E16: DE 101 33 957 A1 und
- E17: DE 100 42 460 A1

in Betracht gezogen worden.

Der Einspruch der E... GmbH wurde durch Erklärung im Schriftsatz vom 11. Oktober 2011 zurückgenommen.

Die Einsprechende W... AG ist der Meinung, der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 sei durch die Druckschrift E1 neuheitsschädlich vorweggenommen sowie dem Fachmann durch eine Zusammenschau der Druckschriften E2 und E3 nahe gelegt.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin hat widersprochen und stellt den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 bis 18 gemäß Anlage 1 des Schriftsatzes vom 17. November 2005, eingegangen am 21. November 2005,
- Beschreibung gemäß Patentschrift mit Einschub nach Absatz 0005 gemäß Anlage 3 des Schriftsatzes vom 17. November 2005, eingegangen am 21. November 2005,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 15 gemäß Patentschrift.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

"1. Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen, die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum frei gebenden Ablageposition verstellbar und in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet sind, jeweils mit einer Verstellkinematik zur Einstellung der Dachposition versehen und mit ei-

nander verbunden sind, sowie gemeinsam über die Verstellkinematik eines Dachteiles gegen die Fahrzeugkarosserie abgestützt sind, wobei die Dachteile in Ablageposition übereinander liegen und ein Dachteilpaket bilden, dadurch gekennzeichnet, dass in Ablageposition im Dachteilpaket das mittlere Dachteil (3) zuunterst abgelegt ist und die beiden weiteren Dachteile (2, 4) über dem mittleren Dachteil (3) liegen, dass als das die Dachteile (2 – 4) gemeinsam gegen die Karosserie abstützendes Dachteil das mittlere Dachteil (3) vorgesehen ist, und dass der Verstellantrieb (12) zur Verstellung des vorderen Dachteiles (2) und des hinteren Dachteiles (4) gegenüber dem mittleren Dachteil (3) am mittleren Dachteil (3) vorgesehen ist, und dass der Verstellantrieb (12) für das vordere Dachteil (1) und das hintere Dachteil (4) eine gemeinsame Antriebsquelle (Stellzylinder 19) aufweist, und dass der Verstellantrieb (12) einen am mittleren Dachteil (3) angelenkten Verstellarm (17) aufweist, von dem Stellhebelverbindungen zu den das vordere Dachteil (2) und das hintere Dachteil (4) tragenden Verstellkinematiken (8 bzw. 10) vorgesehen sind, und dass der Verstellantrieb (12) im Anschluss an die Verstellkinematik (8 und 10) von vorderem Dachteil (2) und hinterem Dachteil (4) Antriebsvorgelege (15 bzw. 16) umfasst, und dass ein Antriebsvorgelege (15) als Fünfgelenkinematik ausgebildet ist."

Dem Patentanspruch 1 schließen sich rückbezogene Patentansprüche 2 bis 18 an. Zu deren Wortlaut und zu weiteren Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

II.

Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG in den vom 1. Januar 2002 bis 30. Juni 2006 geltenden Fassungen begründet.

1. Die erhobenen Einsprüche sind zulässig. Dies hat auch die Patentinhaberin nicht in Frage gestellt. Die Einsprüche haben teilweise Erfolg durch eine Beschränkung des Patents.

2. Das Patent betrifft ein Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Das dem Patent zugrundeliegende und mit der Aufgabe formulierte technische Problem besteht gemäß Absatz 0006 der Streitpatentschrift darin,

ein Hardtop-Fahrzeugdach der eingangs genannten Art dahingehend auszugestalten, dass sich erweiterte Verstellmöglichkeiten bei geringerer Beanspruchung der Gesamtkinematik und ohne Beeinträchtigung der Größe des Fahrzeuginnenraumes beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugdaches ergeben.

Dieses Problem soll durch das Hardtop-Fahrzeugdach gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 gelöst werden.

Als Durchschnittsfachmann ist ein Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zu sehen, der bei einem Fahrzeughersteller bzw. Zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von bereichsweise öffnungsfähigen Fahrzeugdächern befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Zur Erleichterung von Bezugnahmen ist der geltende Patentanspruch 1 nachstehend in Merkmale gegliedert.

- M1:** Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen,
- M2:** die Dachteile sind zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum frei gebenden Ablageposition verstellbar,
- M3:** die Dachteile sind in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet,
- M4:** die Dachteile sind jeweils mit einer Verstellkinematik zur Einstellung der Dachposition versehen,
- M5:** die Dachteile sind miteinander verbunden,
- M6:** die Dachteile sind gemeinsam über eine Verstellkinematik eines Dachteils gegen die Fahrzeugkarosserie abgestützt,
- M7:** die Dachteile liegen in Ablageposition übereinander und bilden ein Dachteilpaket,
- M8:** in Ablageposition im Dachteilpaket ist das mittlere Dachteil (3) zuunterst abgelegt und die beiden weiteren Dachteile (2, 4) liegen über dem mittleren Dachteil (3),
- M9:** das mittlere Dachteil (3) ist als das die Dachteile (2 bis 4) gemeinsam gegen die Karosserie abstützendes Dachteil vorgesehen,
- M10:** der Verstellantrieb (12) zur Verstellung des vorderen Dachteiles (2) und des hinteren Dachteiles (4) gegenüber dem mittleren Dachteil (3) ist am mittleren Dachteil (3) vorgesehen,
- M11:** der Verstellantrieb (12) für das vordere Dachteil (2) und das hintere Dachteil (4) weist eine gemeinsame Antriebsquelle (Stellzylinder 19) auf,
- M12:** der Verstellantrieb (12) weist einen am mittleren Dachteil (3) angelenkten Verstellarm (17) auf,

M13: von dem Verstellarm (17) sind Stellhebelverbindungen zu den das vordere Dachteil (2) und das hintere Dachteil (4) tragenden Verstellkinematiken (8 bzw. 10) vorgesehen,

M14: der Verstellantrieb (12) umfasst im Anschluss an die Verstellkinematik (8 und 10) von vorderem Dachteil (2) und hinterem Dachteil (4) Antriebsvorgelege (15 bzw. 16),

M15: ein Antriebsvorgelege (15) ist als Fünfgelenkkinematik ausgebildet.

3. Dem Streitpatent kommt hinsichtlich seines Zeitrangs der Anmeldetag 11. Dezember 2002 zu. Denn das Streitpatent nimmt die inneren Prioritäten 202 19 109.5 vom 9. April 2002 und 202 19 800.6 vom 16. September 2002 nicht wirksam in Anspruch.

Wie die Patentinhaberin in der mündlichen Verhandlung auf ausdrückliche Nachfrage des Senats eingeräumt hat, sind in den genannten Prioritätsanmeldungen die Merkmale M10 und M15 des geltenden Patentanspruchs 1 nicht offenbart.

4. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 18 sind zulässig.

Gegenteiliges hat auch die Einsprechende nicht vorgetragen. Der geltende Patentanspruch 1 ist in zulässiger Weise beschränkt durch die Aufnahme der Merkmale der erteilten Patentansprüche 1, 2, 4, 6 und 11. Die Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 finden sich gleich lautend in den am Anmeldetag eingereichten Patentansprüchen 1, 2, 4, 6 und 11.

5. Das mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Hardtop-Fahrzeugdach ist patentfähig.

5.1 Das ohne Zweifel gewerblich anwendbare Hardtop-Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu.

Die von der Einsprechenden hinsichtlich der Neuheit des Gegenstands des geltenden Patentanspruchs 1 einzig diskutierte, nachveröffentlichte **Druckschrift E1** mit

älterem Zeitrang, deren Inhalt nach § 3 Abs. 2 PatG als Stand der Technik gilt, zeigt unwidersprochen die Merkmale **M1 bis M13** der Merkmalsgliederung. Von dem in der E1 offenbarten Hardtop-Fahrzeugdach unterscheidet sich das nach dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Hardtop-Fahrzeugdach jedoch mindestens durch Teile des Merkmals **M14** der Gliederung. Denn gemäß der E1 ist zwar beim vorderen Dachteil 3 im Anschluss an dessen, als Viergelenkkinematik ausgebildete Verstellkinematik (mit Lenkern 14, 15) ein Antriebsvorgelege (Hebelgetriebe) 20 angeordnet, das die vom Hauptlenker 12 über das hintere Gelenk 26 in die vordere Koppelstange 25 eingeleitete Antriebsbewegung für den vorderen Lenker 14 zusätzlich übersetzt. Für die Bewegung des hinteren Dachteils 5 wird die vom Hauptlenker 12 wiederum über das an diesem angebrachte Gelenk 26 in die hintere Antriebsstange 53 eingeleitete Antriebsbewegung hingegen direkt, ohne ein weiteres Antriebsvorgelege auf den hinteren Hebel 17 der als Viergelenk ausgebildeten Verstellkinematik (mit Lenkern 16, 17) des hinteren Dachteils 5 übertragen (vgl. insbes. Abs. 0038 bis 0040 i. V. m. Fig. 14 und 17 in E1). Ein im Anschluss an die Verstellkinematik 16, 17 des hinteren Dachteils 5 angeordnetes Antriebsvorgelege ist in der E1 entgegen der Ansicht der Einsprechenden somit nicht offenbart. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist bereits aus diesem Grunde neu gegenüber der E1.

Auf die Frage, ob der Fachmann das Merkmal **M15** der Gliederung, wonach ein Antriebsvorgelege als Fünfgelenkkinematik ausgebildet ist, bei der Lektüre der E1 und insbesondere des Hinweises auf Mehrgelenkeinrichtungen (s. Abs. 0048 in E1) mitliest, kommt es somit nicht mehr an.

Gegenüber dem weiteren im Verfahren befindlichen Stand der Technik wurde die Neuheit des Gegenstands des geltenden Patentanspruchs 1 von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung nicht mehr bestritten. Die Prüfung des Senats hat ergeben, dass aus keiner der Druckschriften **E2 bis E17** ein Hardtop-Fahrzeugdach mit sämtlichen Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 bekannt ist. Die noch genannten Patentanmeldungen **102 16 401.0** und **102 18 410.0** sind zwar vor dem Anmeldetag des Streitpatents angemeldet worden. Sie wurden je-

doch nicht im Patentblatt gemäß § 32 Abs. 5 PatG veröffentlicht und daher auch nicht durch freie Akteneinsicht nach § 31 Abs. 2 PatG öffentlich zugänglich gemacht. Ihr Inhalt gilt daher nicht als Stand der Technik nach § 3 Abs. 2 PatG.

5.2 Das Hardtop-Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 beruht gegenüber dem zu berücksichtigenden Stand der Technik auf einer erfinderischer Tätigkeit.

Die Druckschriften E1, E6 bis E9, E15 und E16 betreffen Stand der Technik nach § 3 Abs. 2 PatG, der gemäß § 4 Satz 2 PatG bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit nicht in Betracht zu ziehen ist.

Aus der **Druckschrift E3** ist unstreitig ein Hardtop-Fahrzeugdach (Klappdach) 2 mit sämtlichen Merkmalen des Oberbegriffs des geltenden Patentanspruchs 1 bekannt (Merkmale **M1** bis **M7**). Das bekannte Hardtop-Fahrzeugdach verfügt über drei starre Dachteile (Schalenstücke) 4, 5, 6 (Merkmal **M1**), die zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum frei gebenden Ablageposition (Packstellung) verstellbar sind (Merkmal **M2**) und in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet sind (siehe Fig. 1 und 4 in E3 – Merkmal **M3**). Die Dachteile sind jeweils mit einer Verstellkinematik 18, 19; 24; 30 zur Einstellung der Dachposition versehen (Merkmal **M4**) und miteinander verbunden (s. Fig. 3 in E3 – Merkmal **M5**). Die Dachteile sind gemeinsam über eine Verstellkinematik (Viergelenk) 30 eines Dachteils (hier: rückwärtiges Schalenstück) 6 gegen die Fahrzeugkarosserie (über das Hauptlager 16) abgestützt (s. Fig. 3 in E3 – Merkmal **M6**). Sie liegen in Ablageposition übereinander und bilden ein Dachteilpaket (s. Fig. 4 in E3 – Merkmal **M7**).

Bei der bekannten Dachanordnung wird das hintere Dachteil 6 zur Ablage in eine umgeklappte Lage gedreht und zuunterst abgelegt, wobei dieses hintere Dachteil 6 als das die Dachteile 4, 5, 6 gemeinsam gegen die Karosserie abstützende Dachteil vorgesehen ist (s. bspw. Spalte 4, Zeile 52 bis 60 i. V. m. Fig. 3 in E3).

Dagegen wird beim Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 das mittlere Dachteil zuunterst abgelegt und ist als das die Dachteile gemeinsam gegen die Karosserie abstützende Dachteil vorgesehen.

Die Merkmale **M8** und **M9** sind bei der bekannten Dachanordnung gemäß E3 somit nicht ausgebildet.

Die aus E3 bekannte Dachanordnung verfügt zudem über einen anderen Verstellantrieb. Dieser ist als Stabgetriebe ausgebildet und erstreckt sich ausgehend von dem an der Karosserie angeordneten Hauptlager 16 als Kette 14 über das hintere Dachteil 6, das mittlere Dachteil 5 bis zum vorderen Dachteil 4. Im Bereich des Hauptlagers 16 ist auch der Antrieb vorgesehen, von dem ausgehend eine Kraft über die Kette 14 auf alle Dachteile 4, 5, 6 übertragen wird. Im Anschluss an die Verstellkinematik (Parallelogrammgetriebe) 19 des vorderen Dachteils 4 ist ein vorgelagertes kleines Viereck 18 vorgesehen, das als Antriebsvorgelege wirkt (s. Sp. 3, Z. 2 bis 6 in E3). Durch den Aufbau der Kette 14 aus gekoppelten und entsprechend dimensionierten Vierecken 18, 19, 24, 30 ergibt sich beim Öffnen und Schließen des Daches 2 eine vorgegebene Kinematik für alle drei Dachteile 4, 5, 6 (s. Sp. 2, Z. 41 bis 60, sowie Fig. 1 bis 4 in E3).

Im Gegensatz dazu dient der beim Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 vorgesehene Verstellantrieb (12) nur zur Verstellung des vorderen Dachteiles (2) und des hinteren Dachteiles (4) gegenüber dem mittleren Dachteil (3). Er ist am mittleren Dachteil (3) vorgesehen und weist eine für das vordere und das hintere Dachteil gemeinsame Antriebsquelle (Stellzylinder 19) auf. Dieser Verstellantrieb bewirkt nicht die Verstellung des mittleren, die anderen Dachteile (2; 4) gegen die Karosserie abstützenden Dachteiles (3). Eine solche Verstellung ist vom geltenden Patentanspruch 1 nicht umfasst. Das Streitpatent sieht dazu eine eigene Verstellkinematik (9) vor, die an eine karosserie seitige Konsole (46) angebunden ist, der ein eigener Antrieb für die Verstellung des mittleren Dachteiles (3) zugeordnet ist (s. Abs. 0036 der Streitpatentschrift).

Der in der Gliederung des geltenden Patentanspruchs 1 mit den Merkmalen **M10** bis **M15** definierte Verstellantrieb unterscheidet sich daher wesentlich von dem des Standes der Technik nach E3, auch wenn einzelne Bauteile und Getriebeelemente wie bspw. Antriebsquelle, Verstellarm oder Antriebsvorgelege aus der E3 bekannt sein mögen. In der E3 ist die Anordnung eines eine gemeinsame Antriebsquelle aufweisenden Verstellantriebs an dem mittleren Dachteil (**M10, M11**) jedoch ebenso wenig offenbart, wie die Zuordnung eines Antriebsvorgeleges im Anschluss an die Verstellkinematik des hinteren Dachteils (**M14**). Auch die Ausbildung eines Antriebsvorgeleges als Fünfgelenkkinematik (**M15**) ist der E3 nicht zu entnehmen.

Von der aus E3 bekannten Dachanordnung unterscheidet sich der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 somit zumindest durch die Merkmale **M8 bis M11, M14 und M15** der Gliederung.

Die E3 lehrt den Fachmann die zwangsgesteuerte Bewegung aller drei Dachteile in eine ganz bestimmte - vom Streitpatent abweichende - Ablageordnung mittels einer von einem Hauptlager an der Karosserie ausgehenden Kette aus gekoppelten Viergelenken und nur eines im Bereich des Hauptlagers an der Karosserie angeordneten Antriebs. Die Ansteuerung über mehr als einen Antrieb sowie die Anordnung des Antriebs am Dachteil selbst wird als nachteilig angesehen (s. Sp. 1, Z. 30 bis 40 in E3). Die E3 vermag daher aus sich heraus keine Anregung zu geben, ein Hardtop-Fahrzeugdach mit den Dachteilfunktionen der Merkmale **M8, M9** und mit einem Verstellantrieb mit sämtlichen Merkmalen **M10 bis M15** entsprechend dem geltenden Patentanspruch 1 auszubilden.

Die **Druckschrift E2** beschreibt ein Hardtop-Fahrzeugdach mit einem vorderen festen Dachelement 3 und einem hinteren festen Heckelement 4 (Sp. 4, Z. 49 bis 54 in E2). Das vordere Dachelement kann in zwei (oder mehrere) Elemente unterteilt sein (Sp. 2, Z. 4 bis 7 in E2). Die E2 offenbart somit auch ein Hardtop-Fahrzeugdach mit drei starren Dachteilen entsprechend Merkmal **M1**. Die Dachteile

sind entsprechend Merkmal **M2** zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließposition und einer den Fahrzeuginnenraum frei gebenden Ablageposition verstellbar, entsprechend Merkmal **M3** in Schließposition in Fahrzeuglängsrichtung hintereinander liegend angeordnet (s. bspw. Fig. 1 bis 6 in E2) und entsprechend Merkmal **M4** jeweils mit einer Verstellkinematik (Hebeleinrichtung) zur Einstellung der Dachposition versehen (s. Sp. 2, Z. 4 bis 7, Sp. 5, Z. 13 bis 16 und 40 bis 43 in E2). Über Lenker 21 und 22 sind in einem ersten Ausführungsbeispiel der E2 das Heckelement 4 und das vordere Dachelement 3 verbunden (s. Sp. 5, Z. 40 bis 51 in E2), wobei die zwei Elemente des vorderen Dachteils miteinander gekoppelt sind (s. Sp. 2, Z. 4 bis 7 in E2). Die Dachteile sind somit entsprechend Merkmal **M5** miteinander verbunden. Im selben Ausführungsbeispiel der E2 sind die Dachteile 3, 4 entsprechend Merkmal **M6** auch gemeinsam über eine Verstellkinematik 11, 12, 32 eines Dachteils 3 gegen die Fahrzeugkarosserie abgestützt (s. insbes. Fig. 4 in E2) und liegen entsprechend Merkmal **M7** in Ablageposition übereinander und bilden ein Dachteilpaket (s. Fig. 5 u. 6 in E2).

Das Merkmal **M8** ist in der E2 hingegen nicht unmittelbar und eindeutig offenbart. Denn in den dargestellten Ausführungsbeispielen ist in Ablageposition im Dachteilpaket jeweils das vordere der beiden dargestellten Dachteile zuunterst abgelegt und das Heckelement 4 liegt über dem vorderen Dachelement 3 (s. Fig. 5 und 11 in E2). Ist das vordere Dachelement, wie alternativ vorgesehen, in zwei Elemente unterteilt (entsprechend vorderes Dacheil und mittleres Dacheil), so ist hierzu lediglich offenbart, dass diese zwei Elemente gekoppelt sind und gemeinsam mittels der Hebeleinrichtung des Dachelements ablegbar sind (s. Sp. 2, Z. 4 bis 7 in E2). Über eine Reihenfolge der zwei Elemente in Ablageposition im Dachteilpaket erhält der Fachmann aus der E2 keine Information.

Eines der zwei Elemente des vorderen Dachelements 3 muss dabei die Funktion des einteiligen Dachelements 3 bezüglich der gemeinsamen Abstützung aller Dachteile gegen die Fahrzeugkarosserie übernehmen. Dies liest der Fachmann in der E2 als funktionsnotwendig und daher selbstverständlich mit. Darüber, welches der beiden Elemente für diese Funktion vorgesehen ist, gibt die E2 jedoch keine Auskunft. Merkmal **M9** ist daher ebenfalls nicht offenbart.

Der Verstellantrieb zur Verstellung des hinteren Heckelements 4 gegenüber dem vorderen Dachelement 3, der aus den beiden Lenkern 21, 22 und einer Antriebseinrichtung (Hydraulikzylindereinrichtung) 31 besteht, kann mit seinen beiden Lenkern 21, 22 direkt am Dachelement 3 angelenkt sein. Einer der beiden Lenker 21, 22 kann die Hydraulikzylindereinrichtung enthalten oder als solche gebildet sein (s. Sp. 2, Z. 26 bis 32 in E2). Bei dem alternativ vorgesehenen zweigeteilten vorderen Dachteil 3, dessen hinteres Element dem streitpatentgemäßen mittleren Dachteil entspricht, mag für den Fachmann in der E2 insoweit offenbart sein, dass der Verstellantrieb zur Verstellung des hinteren Dachteiles gegenüber dem mittleren Dachteil an dem mittleren Dachteil vorgesehen ist (teilweise Merkmal **M10**). Über die Verstellung des vorderen Elements gegenüber dem mittleren Dachteil ist in der E2 jedoch nur ausgesagt, dass diese Elemente miteinander gekoppelt sind und gemeinsam mittels der Hebeleinrichtung ablegbar sind (Sp. 2, Z. 4 bis 7 in E2).

Ein Verstellantrieb, der zur Verstellung des vorderen und des hinteren Dachteiles gegenüber dem mittleren Dachteil dient (Merkmal **M10**) und mit den konstruktiven Merkmalen **M11** bis **M15** des Streitgegenstandes ausgestattet ist, ist in der E2 daher nicht offenbart.

Von dem in E2 offenbarten Klappdach unterscheidet sich der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 somit durch die Merkmale **M8 bis M15** der Gliederung.

Die E2 lehrt den Fachmann die schwenkbare Lagerung des Heckelements 4 an dem Dachelement 3, wodurch eine direkte Hebelverbindung zwischen Heckelement 4 und Karosserie entfällt, so dass bei hoch geschwenktem Heckelement 4 über das zunächst noch geschlossene Dachteil 3 eine Verdeckkastenabdeckung 7 ungehindert hoch geschwenkt werden kann, um den Stauraum 6 für das Fahrzeugdach zu öffnen (s. Abs. 0004 i. V. m. Fig. 3 in E2).

Mag es für den Fachmann noch nahe liegend sein, das vordere Dachteil des in zwei Elemente unterteilten Dachelements 3 nach dem Vorbild des Hecke-

ments 4 über dem im Dachteilpaket dann zuunterst abgelegten mittleren Dachteil in Ablageposition abzulegen (Merkmal **M8**) und das mittlere Dachteil als das die Dachteile gemeinsam gegen die Karosserie abstützende Dachteil vorzusehen (Merkmal **M9**), so gibt die E2 schon in Ermangelung der Verstellkinematik des vorderen Dachteils gegenüber dem mittleren Dachteil jedoch keinerlei Anregung dazu, einen Verstellantrieb entsprechend den Merkmalen **M10** bis **M14** auszubilden. Eine Spiegelung der im ersten Ausführungsbeispiel beschriebenen Verstellkinematik des Heckelements 4 führt zu einem eigenen Verstellantrieb für das vordere Dachteil mit einer eigenen Antriebseinheit. Ein Verstellarm im Sinne des Streitpatents (Merkmal **M12**) sowie die weitere Anordnung der Getriebeelemente entsprechend den Merkmalen **M13 bis M15** sind dadurch jedoch nicht angeregt.

Die E2 führt daher aus sich heraus den Fachmann ebenfalls nicht in nahe liegender Weise zu einem Gegenstand mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1.

Auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E3 und E2** führt nicht zum Streitgegenstand.

Die Einsprechende führt dazu im Wesentlichen aus, der Fachmann erkenne beim Stand der Technik nach **E3** die Faltung des hinteren Dachteils (rückwärtiges Schalenstück 6) des Klappdachs durch Drehung in eine umgeklappte Lage in der Packstellung als nachteilig. Durch die **E2** werde er angeregt, das Heckelement 4 über das alternativ zweigeteilte Dachelement 3 und folglich das hintere Dachteil über das mittlere Dachteil anzuheben. Durch Übertragung dieser durch E2 angeregten Maßnahme auf die E3 ergebe sich unter Beachtung der dem Streitpatent zugrunde liegenden Aufgabe in naheliegender Weise der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1.

Dies ist nach Überzeugung des Senats jedoch nicht zutreffend. Um entsprechend der Lehre der E2 das hintere Dachteil 6 des Klappdachs nach der E3 über dessen mittleres Dachteil 5 heben zu können, ist für den Fachmann erkennbar lediglich erforderlich, das hintere Dachteil 6 vom Lenker 26 und dem Gelenkpunkt 22 zu lö-

sen (s. Fig. 3 in E3) und das hintere Dachteil entsprechend der Anregung aus E2 mittels der darin offenbarten Verstellkinematik für das hintere Dachteil in Form der Lenker 21, 22 und der Antriebseinrichtung 31 entsprechend des in Fig. 4 der E2 dargestellten ersten Ausführungsbeispiels an dem mittleren Dachteil vorzusehen. Mag der in Fig. 3 der E3 erkennbare über den Gelenkpunkt 22 nach oben hinausragende Teil des Schenkels 26 auch als streitpatentgemäßer Verstellarm angesehen werden können, der entsprechend Merkmal **M12** am mittleren Dachteil 5 angelenkt ist, so sind von diesem ausgehend Stellhebelverbindungen, nicht wie in Merkmal **M13** gefordert, zu den das vordere Dachteil 4 und das hintere Dachteil 6 tragenden Verstellkinematiken vorgesehen, sondern über den Lenker 28 lediglich zu der das vordere Dachteil 4 tragenden Verstellkinematik. Selbst eine nach Überzeugung des Senats nur bei rückschauender Betrachtung aufzufindende Lösung durch Abkehr von der in E2 offenbarten, eigenen Verstellkinematik für das hintere Dachteil sowie deren Ersatz durch Spiegelung der in E3 offenbarten Verstellkinematik für das vordere Dachteil und die Kopplung über den Verstellarm (oberes Ende des Schenkels 26) führt zu einem Verstellantrieb, dessen gemeinsame Antriebsquelle im Bereich des Hauptlagers 16 an der Karosserie angeordnet ist und nicht, wie streitpatentgemäß gefordert, am mittleren Dachteil (siehe Merkmale **M10**, **M11** der Gliederung).

Daran ändert sich auch nichts, wenn der Fachmann - wie von der Einsprechenden vorgetragen - aus der ein weiteres Ausführungsbeispiel mit einem Stützlenker 36 darstellenden Fig. 10 i. V. m. Abs. 0010 der Beschreibung der E2 einen Hinweis auf die vorteilhafte Anwendung einer Fünfgelenkkinematik erhält. Darüber hinaus ist der dort vorgesehene Stützlenker 36 Teil der Verstellkinematik für das hintere Dachteil. Eine Anregung, ein dieser Verstellkinematik vorgelagertes, als Fünfgelenkkinematik ausgebildetes Antriebsvorgelege vorzusehen, wie im Merkmal **M15** gefordert, ist dem Fachmann dadurch jedenfalls nicht gegeben.

Durch eine Zusammenschau der Druckschriften E3 und E2 ist der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 daher nicht nahe gelegt.

Die weiteren im Verfahren befindlichen vorveröffentlichten Druckschriften E4, E5, E10 bis E14 sowie E17 kommen dem Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 nicht näher als die Druckschriften E3 und E2 und sind in der Diskussion der beschränkt verteidigten Fassung des Streitpatents von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung zu recht nicht mehr aufgegriffen worden.

6. Vom Patentanspruch 1 werden auch die Unteransprüche 2 bis 18 getragen.

Pontzen

Bork

Paetzold

Dr. Weber

Ko