



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 326/06

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
28. März 2012

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 103 39 816

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 28. März 2012 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Weber

beschlossen:

Das Patent wird beschränkt aufrecht erhalten mit

- Patentansprüchen 1 bis 7, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Januar 2007, eingegangen am 15. Januar 2007,
- Beschreibung gemäß Patentschrift mit Einschub zwischen Abs. [0004] und [0005] gemäß zusätzlicher Beschreibungsseite, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Januar 2007, eingegangen am 15. Januar 2007,
- Zeichnungen Figuren gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Die Einsprechende hat gegen das am 27. August 2003 angemeldete und am 16. Juni 2005 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug mit einer Verriegelungseinrichtung"

Einspruch eingelegt. Dieser ist auf den Widerrufsgrund des § 21 Abs. 1 Nr. 1 (fehlende Patentfähigkeit) gestützt. Zur Begründung ihres Einspruchs verweist die Einsprechende auf die Druckschriften:

E1: DE 199 12 887 C2,

E2: DE 195 07 431 C1 und

E3: DE 196 34 511 C1.

Im Prüfungsverfahren ist noch die Druckschrift DE 196 50 402 A1 (**E4**) in Betracht gezogen worden.

Zur mündlichen Verhandlung am 28. März 2012 ist die Patentinhaberin nicht erschienen. Ihr Fernbleiben hatte sie zuvor mit Schriftsatz vom 29. Februar 2012 angekündigt.

Nach Auffassung der Einsprechenden ist das mit dem Streitpatent beanspruchte versenkbare Fahrzeugdach dem Fachmann durch eine Kombination der Inhalte der Druckschriften E1 und E2 oder E1 und E3 nahe gelegt. Sie führt weiterhin aus, dass der letzte Satz von Absatz [0008] der Beschreibung der Streitpatentschrift (SPS) im Widerspruch zum geltenden Patentanspruch 1 stehe, da dieser Absatz eine Ausgestaltungsvariante aufweise, die nicht in den Schutzbereich des geltenden Patentanspruchs 1 falle.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt gemäß Schriftsatz vom 11. Januar 2007 den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht zu erhalten:

- Patentansprüchen 1 bis 7, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Januar 2007, eingegangen am 15. Januar 2007,
- Beschreibung gemäß Patentschrift mit Einschub zwischen Abs. [0004] und [0005] gemäß zusätzlicher Beschreibungsseite, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Januar 2007, eingegangen am 15. Januar 2007,
- Zeichnungen Figuren gemäß Patentschrift.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

"1. Versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug mit einer Verriegelungseinrichtung (9) für ein verstellbares Deckelelement (7), wobei das Fahrzeugdach (1) zwischen zwei Endpositionen zu verstellen ist, in denen das Fahrzeugdach (1) geöffnet bzw. geschlossen ist, mit einem Stellantrieb (10) zur Überführung eines dem Deckelelement (7) zugeordneten Verriegelungselements (12) der Verriegelungseinrichtung (9) zwischen Ver- und Entriegelungsstellung, wobei das Deckelelement (7) als separates, vom Fahrzeugdach (1) unabhängiges Bauteil ausgeführt ist und die Verriegelungseinrichtung (9) des Fahrzeugdachs (1) sowohl auf das verstellbare Deckelelement (7) als auch in zumindest einer Endposition auf das verstellbare Fahrzeugdach (1) wirkt, so dass in zumindest einer Endposition des verstellbaren Fahrzeugdaches (1) über die Betätigung des Stellantriebs (10) der Verriegelungseinrichtung (9) sowohl das Deckelelement (7) als auch das Fahrzeugdach (1) ver- und entriegelbar sind, dadurch gekennzeichnet,

dass sowohl dem Deckelement (7) als auch dem Fahrzeugdach (1) jeweils ein Verriegelungselement (11, 12) zugeordnet sind und beide Verriegelungselemente (11, 12) über den Stellantrieb (10) synchron betätigbar sind."

Dem Patentanspruch 1 schließen sich rückbezogene Patentansprüche 2 bis 7 an. Wegen ihres Wortlauts 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.

Der Einspruch ist zulässig. Anhaltspunkte für Gegenteiliges sind nicht ersichtlich und wurden von der Patentinhaberin auch nicht vorgebracht. In der Sache hat der Einspruch insoweit Erfolg, als er zu einer Aufrechterhaltung des Patents in beschränktem Umfang führt.

Das angegriffene Patent betrifft ein versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug mit einer Verriegelungseinrichtung.

Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, mit einfachen Maßnahmen sowohl ein Deckelement als auch ein verstellbares Fahrzeugdach zu entriegeln bzw. zu verriegeln (vgl. Absatz [0005] der SPS).

Dieses Problem wird durch das Fahrzeugdach gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 gelöst.

Als Durchschnittsfachmann ist ein Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zu sehen, der bei einem Fahrzeughersteller bzw. Zulieferer mit der Entwicklung und

Konstruktion von versenkbaren Fahrzeugdächern befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Zur Erleichterung von Bezugnahmen ist Patentanspruch 1 nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

- M1:** Versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug
 - M2:** das Cabriolet-Fahrzeug weist eine Verriegelungseinrichtung (9) für ein verstellbares Deckelement (7) auf,
 - M3:** dabei ist das Fahrzeugdach (1) zwischen zwei Endpositionen zu verstellen, in denen das Fahrzeugdach (1) geöffnet bzw. geschlossen ist,
 - M4:** das Cabriolet-Fahrzeug weist einen Stellantrieb (10) zur Überführung eines dem Deckelement (7) zugeordneten Verriegelungselements (12) der Verriegelungseinrichtung (9) zwischen Ver- und Entriegelungsstellung auf,
 - M5:** dabei ist das Deckelement (7) als separates, vom Fahrzeugdach (1) unabhängiges Bauteil ausgeführt
 - M6:** dabei wirkt die Verriegelungseinrichtung (9) des Fahrzeugdachs (1) sowohl auf das verstellbare Deckelement (7) als auch in zumindest einer Endposition auf das verstellbare Fahrzeugdach (1),
 - M7:** so dass in zumindest einer Endposition des verstellbaren Fahrzeugdaches (1) sowohl das Deckelement (7) als auch das Fahrzeugdach (1) über die Betätigung des Stellantriebs (10) der Verriegelungseinrichtung (9) ver- und entriegelbar ist,
- Oberbegriff-**
- M8:** sowohl dem Deckelement (7) als auch dem Fahrzeugdach (1) ist jeweils ein Verriegelungselement (11, 12) zugeordnet
 - M9:** beide Verriegelungselemente (11, 12) sind über den Stellantrieb (10) synchron betätigbar.

-Kennzeichen-

1. Die geltenden Antragsunterlagen weisen einen Widerspruch zwischen Patentanspruch 1 und Beschreibung auf.

Der letzte Satz von Absatz [0008] der Beschreibung der SPS beschreibt eine Ausgestaltungsvariante des Fahrzeugdachs, bei der das Fahrzeugdach und das Deckelelement über ein gemeinsames Verriegelungselement verriegelbar sind. Diese Ausführungsform steht im Widerspruch mit dem Merkmal M8 des geltenden Patentanspruchs 1, wonach sowohl dem Deckelelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet ist.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung sind bei Widersprüchen zwischen den Patentansprüchen und der Beschreibung solche Bestandteile der Beschreibung, die in den Patentansprüchen keinen Niederschlag gefunden haben, grundsätzlich nicht in den Patentschutz einbezogen. Die Beschreibung darf nur insoweit berücksichtigt werden, als sie sich als Erläuterung des Gegenstands des Patentanspruchs lesen lässt (vgl. BGH GRUR 2011, 701 – Okklusionsvorrichtung). Da der letzte Satz von Absatz [0008] der Beschreibung nicht zur Erläuterung des Gegenstands des geltenden Patentanspruchs 1 dient, darf dieser Bestandteil der Beschreibung demnach nicht in den Patentschutz einbezogen werden.

2. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 7 sind zulässig. Gegenteiliges hat auch die Einsprechende nicht ausgeführt.

Die Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 sind in den ursprünglich eingereichten Patentansprüchen 1 und 2 und auf Seite 2, Absatz 5 sowie auf Seite 6, Absatz 1 der ursprünglichen Unterlagen offenbart.

Die geltenden Patentansprüche 2 bis 7 stimmen mit den ursprünglich eingereichten Patentansprüchen 3 bis 8 überein.

Eine unzulässige Erweiterung des Gegenstands des Patents liegt somit nicht vor.

Die Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 sind in den erteilten Patentansprüchen 1 und 2 offenbart.

Die geltenden Patentansprüche 2 bis 7 stimmen mit den erteilten Patentansprüchen 3 bis 8 überein.

Die im geltenden Patentanspruch 1 gegenüber der erteilten Fassung hinzugefügten Merkmale bilden das Fahrzeugdach weiter aus. Ihre Offenbarung in der Patentschrift findet sich, wie vorstehend ausgeführt, im erteilten Patentanspruch 2.

Die hinzugefügten Merkmale führen somit zu einer zulässigen Beschränkung des Patentgegenstands.

3. Das mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach ist patentfähig.

3.1 Das ohne Zweifel gewerblich anwendbare Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen ein Fahrzeugdach mit sämtlichen im geltenden Patentanspruch 1 angeführten Merkmale bekannt ist. Dies wurde auch von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung ausdrücklich zugestanden.

Das mit Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach unterscheidet sich gegenüber jedem aus dem entgegengehaltenen Stand der Technik entnehmbaren Fahrzeugdach zumindest durch das **Merkmal M8**, wonach sowohl dem Deckelelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet ist.

a) Die Druckschrift **E1 (DE 199 12 887 C2)** offenbart ein versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug (Merkmal **M1**) mit einer Verriegelungseinrichtung für ein verstellbares Deckelelement (Verdeckkastendeckel) 5 (Merkmal **M2**), wobei das Fahrzeugdach zwischen zwei Endpositionen zu verstellen ist, in denen das Fahrzeugdach geöffnet bzw. geschlossen ist (Merkmal **M3**, siehe Spalte 3, Zeile 8 bis 21 i. V. m. Fig. 5 und 1 in E1).

Das Cabriolet-Fahrzeug gemäß der Druckschrift E1 weist weiterhin einen Stellantrieb (Hydraulikzylinder) 11 zur Überführung eines dem Verdeckkastendeckel 5 zugeordneten Verriegelungselements (Drehfalle) 6 der Verriegelungseinrichtung zwi-

schen einer Ver- und Entriegelungsstellung (Merkmal **M4**, siehe Spalte 2, Zeile 60 bis 68 i. V. m. Fig. 1, 2 und 4 in E1) auf.

Der Verdeckkastendeckel 5 gemäß der Druckschrift E1 ist als separates, vom Fahrzeugdach (Fahrzeugdachkonstruktion 2, Haltebügel 4) unabhängiges Bauteil ausgeführt (Merkmal **M5**, siehe Fig. 5 in E1).

Die Verriegelungseinrichtung 1 des Fahrzeugdachs gemäß der E1 wirkt in einer Endposition des Fahrzeugdachs (geschlossen) sowohl auf den verstellbaren Verdeckkastendeckel 5 als auch auf das verstellbare Fahrzeugdach 2, wobei in dieser Endposition über die Betätigung des Hydraulikzylinders 11 der Verriegelungseinrichtung sowohl der Verdeckkastendeckel 5 als auch das Fahrzeugdach 2 ver- und entriegelbar ist (Merkmale **M6 und M7**, siehe Spalte 2, Zeile 38 bis 44, Spalte 3, Zeile 8 bis 21 i. V. m. Fig. 1, 2 und 5 in E1).

Damit sind die Merkmale **M1 bis M7** des geltenden Patentanspruchs 1 aus der Druckschrift E1 bekannt.

Das mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach unterscheidet sich von dem aus der Druckschrift E1 entnehmbaren Fahrzeugdach durch die Merkmale **M8 und M9**, wonach sowohl dem Deckelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet ist und beide Verriegelungselemente über den Stellantrieb synchron betätigbar sind. Denn das versenkbare Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E1 offenbart nur ein einziges Verriegelungselement (Drehfalle 6).

b) Die Druckschrift **E2 (DE 195 07 431 C1)** zeigt ein Hardtop-Fahrzeug 1 mit einem versenkbaren Fahrzeugdach (Dachkonstruktion) 4, das ein vorderes Dachteil 2 und ein Rückfensterteil 3 aufweist (Merkmal **M1**, siehe Spalte 2, Zeile 22 bis 26 i. V. m. Fig. 1 und 2 in E2). Die Dachkonstruktion 4 kann aus einer Schließstellung in eine Öffnungsstellung zum Heckbereich 7 des Fahrzeugs 1 hin geschwenkt (Merkmal **M3**) und in einem Verdeckkasten 8 abgelegt werden (siehe Spalte 2, Zeile 26 bis 33 i. V. m. Fig. 1 und 2 in E2). Der Verdeckkasten 8 kann über ein Deckelement (Heckklappe) 9 verschlossen werden. Dieses ist als separates, von der Dachkonstruktion 4 unabhängiges Bauteil ausgeführt (Merkmal **M5**,

siehe Spalte 2, Zeile 33 und 34 i. V. m. Fig. 1, 2 und 5 in E2). Damit sind die Merkmale **M1**, **M3** und **M5** des geltenden Patentanspruchs 1 aus der Druckschrift E2 bekannt.

Des Weiteren sind an dem vorderen Dachteil 2 zwei voneinander beabstandete Verbindungsglieder 10 und 11 angeordnet, die dieses Dachteil bei geschlossenem Dach an dem Windschutzscheibenrahmen 5 und bei abgelegtem Dach im Heckbereich 7 des Fahrzeugs festlegen. Dabei wirken die Verbindungsglieder 10 und 11 in der Schließstellung mit an dem Windschutzscheibenrahmen 5 angeordneten Arretierungsteilen 14' und 15' und in der Öffnungsstellung mit im Heckbereich 7 karosserieseitig abgestützten Arretierungsteilen 14 und 15 zusammen. Jedes Verbindungsglied 10 und 11 weist einen Schließhebel 24 bzw. 24' auf, der über eine Schubstange 25 bzw. 25' mit einem gemeinsamen Antriebsorgan 16 verbunden ist. Durch dieses gemeinsame Antriebsorgan können die Verbindungsglieder 10 und 11 somit synchron betätigt werden (siehe Spalte 2, Zeile 45 bis Spalte 3, Zeile 43 i. V. m. Fig. 1 bis 4 in E2). Damit ist auch Merkmal **M9** dem Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E2 zu eigen.

Die Merkmale **M2**, **M4** und **M6 bis M8**, wonach

- eine Verriegelungseinrichtung für ein verstellbares Deckelelement vorgesehen ist,
- ein Stellantrieb zur Überführung eines dem Deckelelement zugeordneten Verriegelungselements der Verriegelungseinrichtung zwischen Ver- und Entriegelungsstellung vorgesehen ist,
- die Verriegelungseinrichtung des Fahrzeugdachs sowohl auf das verstellbare Deckelelement als auch in zumindest einer Endposition auf das verstellbare Fahrzeugdach wirkt,
- in zumindest einer Endposition des verstellbaren Fahrzeugdaches über die Betätigung des Stellantriebs der Verriegelungseinrichtung sowohl das Deckelelement als auch das Fahrzeugdach ver- und entriegelbar sind und

- sowohl dem Deckelelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet sind,

sind aus der Druckschrift E2 nicht bekannt.

Denn diese Merkmale bedingen ein der Heckklappe 9 zugeordnetes Verriegelungselement und eine Verriegelungseinrichtung, die sowohl auf die Heckklappe 9 als auch auf die Dachkonstruktion 4 wirkt. Die Druckschrift E2 offenbart jedoch an keiner Stelle eine der Heckklappe 9 zugeordnete Verriegelungseinrichtung. Darüber hinaus zeigt die E2 auch keine Verriegelung der Heckklappe 9 mit der Dachkonstruktion 4. Bei dem Fahrzeugdach der E2 erfolgt die Verriegelung sowohl in der Schließstellung als auch in der Öffnungsstellung vielmehr zwischen der Dachkonstruktion 4 und der Karosserie.

c) Die Druckschrift **E3 (DE 196 34 511 C1)** offenbart ein versenkbares Fahrzeugdach in einem Cabriolet-Fahrzeug 1 (Merkmal **M1**, siehe Spalte 3, Zeile 24 bis 36 i. V. m. Fig. 1 in E3). Das Fahrzeug weist eine bewegliche Dachkonstruktion mit einer vorderen und einer hinteren Dachschaale 3 bzw. 4 auf. Diese Dachkonstruktion ist zwischen einer geschlossenen Endposition und einer offenen Endposition, in der sie in einem Stauraum des Heckbereiches 5 versenkt ist, verstellbar (Merkmal **M3**, siehe Spalte 3, Zeile 30 bis 43 sowie Spalte 3, Zeile 49 bis 56 i. V. m. Fig. 1 in E3).

Der Heckbereich 5 kann mittels einer nicht näher bezeichneten Klappe verschlossen werden (siehe Fig. 1). Eine solche Klappe ist üblicherweise als separates, von der Dachkonstruktion unabhängiges Bauteil ausgeführt und entspricht daher dem Deckelelement gemäß dem geltenden Patentanspruch 1. Damit ist auch Merkmal **M5** dem Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E3 zu eigen.

Die vordere Dachschaale 3 weist zwei voneinander beabstandete Verschlüsse 6 und 7 auf, die über Koppelstangen 8 und 9 mit einem gemeinsamen, an einer Drehachse 10 angeordneten Stellantrieb verbunden sind. Mit den Verschlüssen 6

und 7 wird bei geschlossenem Dach die vordere Dachschale 3 an dem Windschutzquerträger 2 verriegelt. Ein Sperrriegel 18 eines jeweiligen hinteren Sperrmechanismus ist über einen Bowdenzug 12 an den gemeinsamen Stellantrieb angekoppelt. Mittels beiden Sperrmechanismen wird die vordere Dachschale 3 mit der hinteren Dachschale 4 verriegelt. Mit dem an der Drehachse 10 angeordneten Stellantrieb werden sowohl die Verschlüsse 6 und 7 als auch die beiden Sperrmechanismen betätigt.

Damit ist auch aus der Druckschrift E3 bekannt, mehrere Verriegelungselemente mittels eines Stellantriebs synchron zu betätigen (Merkmal **M9**, siehe Spalte 4, Zeile 16 bis Spalte 5, Zeile 64 i. V. m. Fig. 1 und 2).

Die Merkmale **M2, M4 und M6 bis M8** sind allerdings auch aus dieser Druckschrift nicht bekannt. Denn an keiner Stelle ist eine Verriegelungseinrichtung offenbart, die einem im Heckbereich 5 angeordneten Deckelement zugeordnet ist. Darüber hinaus zeigt die E3 auch keine Verriegelung eines Deckelements mit der Dachkonstruktion. Die E3 offenbart hingegen eine Verriegelung der vorderen Dachschale 3 mit dem Windschutzquerträger 2 sowie eine Verriegelung der vorderen und der hinteren Dachschale 3 bzw. 4 miteinander.

3.2 Das Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 beruht gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik auf einer erfinderischen Tätigkeit.

a) Wie bereits zur Neuheit ausgeführt, unterscheidet sich das mit Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach vom Stand der Technik nach der **Druckschrift E1** durch die Merkmale M8 und M9, wonach sowohl dem Deckelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet ist und beide Verriegelungselemente über den Stellantrieb synchron betätigbar sind.

Eine Anregung zur Durchführung entsprechender Maßnahmen erhält der Fachmann durch die Druckschrift E1 aus sich heraus nicht. Denn die Druckschrift E1 lehrt den Fachmann, eine Verriegelungsvorrichtung zu schaffen, die mit möglichst

wenigen Komponenten auskommt (siehe Spalte 1, Zeile 51 bis 57 in E1). Hierzu schlägt sie vor, die Verriegelung der Fahrzeugdachkonstruktion 2 mit dem Verdeckkastendeckel 5 lediglich durch ein einziges - als Drehfalle 6 ausgebildetes - Verriegelungselement zu realisieren (siehe Spalte 2, Zeile 28 bis 37 i. V. m. Fig. 1, 2 und 4 in E1).

Somit führt die Lehre der E1 den Fachmann weg von einer Verriegelungsvorrichtung, bei der sowohl dem Deckelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet ist.

b) Wie schon unter Ziffer 3.1 zur Neuheit ausgeführt, sind die Merkmale M2, M4 und M6 bis M8 dem Fahrzeugdach gemäß der **Druckschrift E2** nicht zu eigen. Der Fachmann erhält aus der E2 auch keine Anregung zur Durchführung entsprechender Maßnahmen. Denn die Druckschrift E2 lehrt den Fachmann nicht, wie streitpatentgemäß gefordert, die Heckklappe 9 mit der Dachkonstruktion 4 zu verriegeln. Der Fachmann erhält aus der E2 vielmehr den Hinweis, sowohl in der Schließstellung als auch in der Öffnungsstellung die Dachkonstruktion 4 mit der Fahrzeugkarosserie zu verriegeln.

Eine Anregung, der Heckklappe 9 ein Verriegelungselement zuzuordnen, kann der Fachmann der E2 ebenfalls nicht entnehmen.

c) Auch aus der **Druckschrift E3**, wie bereits zur Neuheit ausgeführt, sind die Merkmale M2, M4 und M6 bis M9 nicht bekannt. Darüber hinaus erhält der Fachmann auch keine Anregung zur Durchführung entsprechender Maßnahmen durch die E3 aus sich heraus. Denn die Druckschrift E3 lehrt den Fachmann nicht, wie streitpatentgemäß gefordert, das im Heckbereich 5 angeordnete Deckelement mit der aus vorderen und hinteren Dachschale 3 bzw. 4 gebildeten Dachkonstruktion zu verriegeln.

Der Fachmann erhält aus der E3 vielmehr den Hinweis, eine Verriegelung der vorderen Dachschale 3 mit dem Windschutzquerträger 2 sowie eine Verriegelung der vorderen mit der hinteren Dachschale 3 bzw. 4 zu realisieren.

Darüber hinaus kann der Fachmann der E3 auch keine Anregung entnehmen, wonach er der im Heckbereich 5 angeordneten Heckklappe ein Verriegelungselement zuordnen soll.

d) Auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E1 und E2** führt nicht zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1. Wie bereits zur Neuheit dargelegt, unterscheidet sich das mit dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach von dem aus der Druckschrift E1 entnehmbaren Fahrzeugdach durch die Merkmale **M8 und M9**, wonach sowohl dem Deckelelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet sind und beide Verriegelungselemente über den Stellantrieb synchron betätigbar sind.

Die Druckschrift E2 lehrt zwar, die Verbindungsglieder 10 und 11 synchron mittels eines einzigen Antriebs 16 zu betätigen, jedoch kann der Fachmann der E2 keine Anregung entnehmen, wonach sowohl der Heckklappe 9 als auch der Dachkonstruktion 4 jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet werden soll.

Der Fachmann erhält aus der E2 vielmehr den Hinweis, an der Dachkonstruktion 4 die Verbindungsglieder 10 und 11 anzuordnen und diese mit Arretierungsteilen im vorderen (14', 15') und hinteren (14, 15) Bereich der Fahrzeugkarosserie zu verriegeln.

e) Schließlich führt auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E1 und E3** nicht zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1. Denn auch aus der Druckschrift E3 ist zwar das Prinzip der synchronen Betätigung von mehreren Verriegelungselementen mittels eines einzigen Stellantriebs bekannt, jedoch kann der Fachmann auch der E3 keine Anregung entnehmen, wonach sowohl der im Heckbereich 5 angeordneten Klappe als auch der aus vorderen und hinteren Dachschale 3 bzw. 4 gebildeten Dachkonstruktion jeweils ein Verriegelungselement zuzuordnen wäre. Der Fachmann erhält aus der E3 vielmehr den Hinweis, eine Verriegelung der vorderen Dachschale 3 mit dem Windschutzquerträger 2 sowie eine Verriegelung der vorderen mit der hinteren Dachschale 3 bzw. 4 zu realisieren und diese mittels eines einzigen Antriebs synchron zu betätigen.

f) Der Argumentation der Einsprechenden, wonach hinsichtlich einer anzustrebenden Verriegelung mit mehr konstruktiven Freiheiten der Fachmann das aus der E1 bekannte Verriegelungselement durch „Duplizierung“ durch ein zweites Verriegelungselement ergänzt (Einspruchsschriftsatz vom 25. März 2012 Seite 4, Absatz 3), kann der Senat nicht folgen. Denn eine derartige „Duplizierung“ ist dem Fachmann in seinem allgemeinen Bestreben um Reduzierung der Anzahl der Konstruktionsteile sowie der Kosten schon als solche nicht nahegelegt.

Auch die von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung vorgebrachte Argumentation, wonach der Fachmann das Fahrzeugdach gemäß der E1 so weiter ausbilden wird, dass er im Hinblick auf eine größere gestalterische Freiheit mehrere voneinander beabstandete Verriegelungselemente anordnen wird, konnte den Senat nicht überzeugen. Denn dem Fachmann ist zwar aus den Druckschriften E2 und E3 das Prinzip der synchronen Betätigung von mehreren Verriegelungselementen mittels eines einzigen Stellantriebs bekannt, jedoch vermitteln ihm diese Schriften keine Anregung, wonach er dieses Prinzip auf Verriegelungselemente anwenden soll, die einem Deckelement und einem Fahrzeugdach zugeordnet sind.

g) Die weitere im Verfahren befindliche Druckschrift E4, die von der Einsprechenden in der mündlichen Verhandlung zu recht nicht zur Begründung mangelnder erfinderischer Tätigkeit herangezogen wurde, kann ebenfalls nicht zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 führen. Denn auch aus dieser Druckschrift erhält der Fachmann weder eine Anregung noch einen Hinweis dahin, dass sowohl dem Deckelement als auch dem Fahrzeugdach jeweils ein Verriegelungselement zugeordnet werden soll.

Damit konnte auch eine Zusammenschau aller im Verfahren herangezogenen Entgegenhaltungen dem Fachmann keine Anregung geben, die ihn im Rahmen fachmännischen Könnens zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 hätte führen können.

4. Vom Patentanspruch 1 werden auch die Unteransprüche 2 bis 7 getragen.

Vorsitzender Richter
Pontzen ist urlaubs-
bedingt an der Unter-
schriftsleistung ge-
hindert.

Paetzold

Reinhardt

Dr. Weber

Paetzold

Ko