



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 35/19

(Aktenzeichen)

Verkündet am
18. Dezember 2019

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2007 038 951.7

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 18. Dezember 2019 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Hubert sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Phys. Univ. Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Univ. Sexlinger

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse E 05 B des Deutschen Patent- und Markenamts (DPMA) vom 22. Februar 2018 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Patentansprüche 1 bis 6,
- Beschreibung Seiten 1 bis 3, 3a, 4 bis 7,
- Figuren 1 bis 3,

alle Unterlagen eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 18. Dezember 2019.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 17. August 2007 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangenen, dort mit dem Aktenzeichen 10 2007 038 951.7 geführten Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe“.

Mit dem am 22. Februar 2018 elektronisch signierten Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse E05B des Deutschen Patent- und Markenamts wurde die Patentanmeldung mit Verweis auf die im Bescheid vom 30. Oktober 2017 angegebenen Gründe gemäß § 48 PatG zurückgewiesen.

Laut der Begründung im zitierten Bescheid mangle es dem Gegenstand des Hauptanspruchs in der mit Schriftsatz vom 11. Mai 2015 geänderten geltenden Fassung an der notwendigen erfinderischen Tätigkeit.

Im Prüfungsverfahren berücksichtigte die Prüfungsstelle ausschließlich die Druckschrift

D1 DE 198 23 574 B4.

Im Rahmen eines nach § 43 PatG vorangegangenen Rechercheverfahrens wurden noch folgende Druckschriften ermittelt:

D2 US 4 756 562 A,

D3 DE 38 36 100 A1,

D4 DE 103 59 737 A1,

D5 DE 26 03 084 A1 und

D6 DE 40 01 141 C1.

Gegen den am 26. Februar 2018 zugestellten Zurückweisungsbeschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin mit Schriftsatz vom 1. März 2018, eingegangen beim Deutschen Patent- und Markenamt am 8. März 2018. Mit Schriftsatz vom 9. Mai 2018 hat sie eine Beschwerdebegründung nachgereicht und die Patentanmeldung zunächst im Umfang der mit Schriftsatz vom 11. Mai 2015 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereichten Ansprüche 1 bis 6 verteidigt. Sie vertritt die Meinung, dass der geltende Anspruch 1 gegenüber dem ermittelten Stand der Technik neu sei und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Zur Vorbereitung auf die mündliche Verhandlung am 18. Dezember 2019 hat der Senat die Beschwerdeführerin mit gerichtlichem Hinweis vom 11. Dezember 2019 noch von der Relevanz der Druckschrift **D2** in Kenntnis gesetzt.

In der mündlichen Verhandlung beantragt die Vertreterin der Anmelderin und Beschwerdeführerin,

den Beschluss der Prüfungsstelle E05B des Deutschen Patent- und Markenamts (DPMA) vom 22. Februar 2018 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 6,
- Beschreibung Seiten 1 bis 3, 3a, 4 bis 7,
- Figuren 1 bis 3,

alle Unterlagen eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 18. Dezember 2019.

Der geltende Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

1. Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe mit einer Schlossanordnung (8) und einer Fanganordnung (7), wobei die Schlossanordnung (8) ein Schloss (4) und ein korrespondierendes Schlossgegenstück (25) aufweist, wobei die Fanganordnung (7) eine Fangvorrichtung (24) und ein korrespondierendes Fangelement (3) aufweist, wobei die Fahrzeugfrontklappe (6) in einer Ruheposition vollständig geschlossen ist und über die Schlossanordnung (8) mit einer Fahrzeugkarosserie (2) verriegelt ist, wobei eine manuelle Aktivierung die Schlossanordnung (8) entriegelt, wobei eine im Schloss (4) integrierte Aufstellvorrichtung (4.1) die Fahrzeugfrontklappe (6) aus der Ruheposition in eine Öffnungsposition bewegt, in der die Fahrzeugfrontklappe (6) in eine Fahrzeughochrichtung (z) aufgestellt und zumindest teilweise geöffnet ist, wobei der Öffnungsweg der Fahrzeugfrontklappe (6) von der Ruheposition bis zur Öffnungsposition durch die Fanganordnung (7) begrenzt ist, wobei eine entsprechende manuelle

Betätigung einer Betätigungseinheit (20) die Fanganordnung (7) freigibt, so dass die Fahrzeugfrontklappe (6) aus der Öffnungsposition weiter aufstellbar ist, und wobei eine an der Fahrzeugfrontklappe (6) angeordnete Aufstellhilfsvorrichtung (10) in die Fanganordnung (7) integriert ist und mit der Fangvorrichtung (24) an einer gemeinsamen Tragplatte (21) befestigt ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufstellhilfsvorrichtung (10) ein als Spiralfeder ausgeführtes Aufstellfederelement (11) umfasst, das zwischen einer oberen Abstützplatte (12) und einem Auflageelement (13) angeordnet und in der Ruheposition vorgespannt ist, wobei das Auflageelement (13) in der Ruheposition der Fahrzeugfrontklappe (6) karosserieseitig auf dem Schloss (4) aufliegt.

An den geltenden Anspruch 1 schließen sich die abhängigen Ansprüche 2 bis 6 mit überarbeiteten Rückbezügen, inhaltlich jedoch gegenüber der ursprünglich eingereichten Fassung unverändert, an.

Wegen des Wortlauts der jeweiligen Unteransprüche, der angepassten Beschreibung und Figuren sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die frist- und formgerecht eingelegte und auch im Übrigen zulässige Beschwerde hat insoweit Erfolg, als sie zur Patenterteilung auf Basis der geltenden, in der mündlichen Verhandlung vom 18. Dezember 2019 überreichten Unterlagen führt.

1. Gegenstand der Patentanmeldung

Die Erfindung betrifft eine Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe (vgl. Abs. [0001] der Offenlegungsschrift (OS), die den ursprünglich eingereichten Anmeldungsunterlagen entspricht).

Aus dem Stand der Technik sei es bekannt, eine Fahrzeugfrontklappe durch eine manuelle Aktivierung, die beispielsweise durch eine entsprechende Betätigung eines im Fahrzeuginnenraum angeordneten Bedienelements erfolge, über eine Aufstellvorrichtung aus einer Ruheposition in eine Öffnungsposition zu bewegen, in der die Fahrzeugfrontklappe in eine Fahrzeughochrichtung aufgestellt und zumindest teilweise geöffnet sei. Die Fahrzeugfrontklappe sei in der Ruheposition vollständig geschlossen und über eine Schlossanordnung, die ein Schloss und ein korrespondierendes Schlossgegenstück aufweise, mit einer Fahrzeugkarosserie verriegelt, wobei die manuelle Aktivierung zusätzlich die Schlossanordnung entriegele, um die Fahrzeugfrontklappe über eine Aufstellvorrichtung aus der Ruheposition in die Öffnungsposition bewegen zu können. Hierbei sei der Öffnungsweg der Fahrzeugfrontklappe von der Ruheposition bis zur Öffnungsposition durch eine Fanganordnung begrenzt, die eine Fangvorrichtung und ein korrespondierendes Fangelement aufweise. Durch eine entsprechende manuelle Betätigung einer Betätigungseinheit werde die Fanganordnung freigegeben, so dass die Fahrzeugfrontklappe aus der Öffnungsposition weiter aufgestellt werden könne. Während der Fahrt verhindere die Fanganordnung, dass sich die Fahrzeugfrontklappe weiter öffne, wenn die Fahrzeugfrontklappe versehentlich von der Ruheposition in die Öffnungsposition bewegt werde, bzw. wenn sich die Fahrzeugfrontklappe bei Fahrtantritt in der Öffnungsposition befinde (vgl. Abs. [0002] der OS).

So werde in der Patentschrift DE 198 23 574 B4 (**D1**) beispielsweise ein Motorhaubenverschluss für ein Kraftfahrzeug beschrieben, der eine Aufstellfeder, einen in eine Vorlage tretenden Freigabehebel und einen Fanghaken umfasse. Bei dem beschriebenen Motorhaubenverschluss werde der Fanghaken durch den Freigabehebel in eine Freigabestellung verlagert, wobei die Aufstellfeder den Freigabehebel

über eine Hebelübersetzung in die Vorlage steuere, und zwar durch Angreifen an einem Steuerungshebel, an welchem der Freigabehebel angelenkt sei (vgl. Abs. [0003] der OS).

Nach der Beschreibungseinleitung ist es Aufgabe der Erfindung, eine Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe anzugeben, die eine verbesserte Aufstellung der Fahrzeugfrontklappe aus einer Ruheposition in die Öffnungsposition ermöglicht (vgl. Abs. [0004] der OS).

Durch die Aufstellhilfsvorrichtung, welche die im Schloss integrierte Aufstellvorrichtung unterstütze, könnten auch sehr schwere Fahrzeugfrontklappen unabhängig von den Umgebungstemperaturen und von der Anordnung des Schlosses mit der integrierten Aufstellvorrichtung von der Ruheposition in die Öffnungsposition bewegt werden. Daher verbessere die erfindungsgemäße Aufstellhilfsvorrichtung das Öffnungsverhalten der Fahrzeugfrontklappe insbesondere bei extrem ansteigenden Kraftanforderungen an die im Schloss integrierte Aufstellvorrichtung bzw. Auswurfvorrichtung, beispielsweise wenn das Schloss mit der integrierten Aufstellvorrichtung relativ weit im Inneren des Motorraums platziert sei, oder bei niedrigen Temperaturen und klebenden Dichtungen (vgl. Abs. [0007] der OS).

2. Fachmann

Als der mit der Lösung dieser Aufgabe betraute Durchschnittsfachmann wird bei dem Verständnis des Anmeldungsgegenstandes sowie der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik ein Diplom-Ingenieur (FH) bzw. ein Bachelor of Science der Fachrichtung Maschinenbau mit dem Schwerpunkt Fahrzeugtechnik angesehen, der eine mehrjährige Erfahrung in der Entwicklung und Konstruktion von Klappenverriegelungen für Kraftfahrzeuge besitzt.

3. Auslegung

Mit dem geltenden Anspruch 1 ist das Patentbegehren auf einen durch folgende Merkmale definierten Gegenstand gerichtet:

- M1** Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe mit einer Schlossanordnung (8) und einer Fanganordnung (7),
- M2** wobei die Schlossanordnung (8) ein Schloss (4) und ein korrespondierendes Schlossgegenstück (25) aufweist,
- M3** wobei die Fanganordnung (7) eine Fangvorrichtung (24) und ein korrespondierendes Fangelement (3) aufweist,
- M2.1** wobei die Fahrzeugfrontklappe (6) in einer Ruheposition vollständig geschlossen ist und über die Schlossanordnung (8) mit einer Fahrzeugkarosserie (2) verriegelt ist,
- M2.2** wobei eine manuelle Aktivierung die Schlossanordnung (8) entriegelt,
- M2.3** wobei eine im Schloss (4) integrierte Aufstellvorrichtung (4.1) die Fahrzeugfrontklappe (6) aus der Ruheposition in eine Öffnungsposition bewegt, in der die Fahrzeugfrontklappe (6) in eine Fahrzeughochrichtung (z) aufgestellt und zumindest teilweise geöffnet ist,
- M3.1** wobei der Öffnungsweg der Fahrzeugfrontklappe (6) von der Ruheposition bis zur Öffnungsposition durch die Fanganordnung (7) begrenzt ist,
- M3.2** wobei eine entsprechende manuelle Betätigung einer Betätigungseinheit (20) die Fanganordnung (7) freigibt, so dass die Fahrzeugfrontklappe (6) aus der Öffnungsposition weiter aufstellbar ist, und
- M4** wobei eine an der Fahrzeugfrontklappe (6) angeordnete Aufstellhilfsvorrichtung (10) in die Fanganordnung (7) integriert ist und
- M4.1** mit der Fangvorrichtung (24) an einer gemeinsamen Tragplatte (21) befestigt ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

- M4.2** die Aufstellhilfsvorrichtung (10) ein als Spiralfeder ausgeführtes Aufstellfederelement (11) umfasst,
- M4.3** das zwischen einer oberen Abstützplatte (12) und einem Auflageelement (13) angeordnet und
- M4.4** in der Ruheposition vorgespannt ist,
- M4.5** wobei das Auflageelement (13) in der Ruheposition der Fahrzeugfrontklappe (6) karosserieseitig auf dem Schloss (4) aufliegt.

Für den vorstehend definierten Fachmann kennzeichnet der geltende unabhängige Anspruch 1 somit eine Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung, welche für die Frontklappe 6 eines Fahrzeugs konzipiert ist und eine Schloss- sowie eine Fanganordnung 8,7 aufweist (Merkmal **M1**).

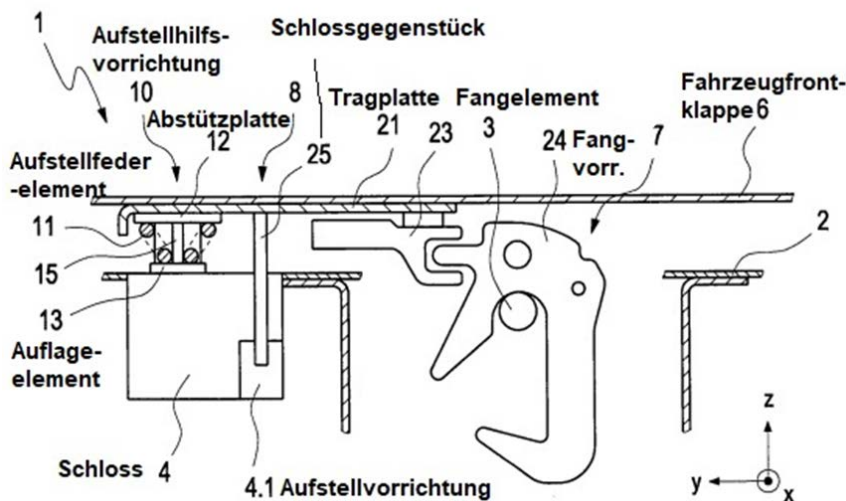


Abb.1: Fig.1 der OS, ergänzt mit Begriffen aus der OS

Ausweislich der Fig.1 der OS (vgl. Abb.1) umfasst die Schlossanordnung 8 ein Schloss 4 sowie ein dazu korrespondierendes Schlossgegenstück 25 (Merkmal **M2**); sie hat die Funktion, eine in einer Ruheposition vollständig geschlossene Fahr-

zeugfrontklappe 6 mit der Fahrzeugkarosserie 2 zu verriegeln (Merkmal **M2.1**). Mittels einer manuellen Aktivierung (Merkmal **M2.2**), exemplarisch durch die Betätigung eines im Fahrzeuginnenraum angeordneten Bedienelements (vgl. Abs. [0002] der OS), wird die Schlossanordnung 8 entriegelt und die Fahrzeugfrontklappe 6 freigegeben. Nach Freigabe der Fahrzeugfrontklappe 6 führt diese, getrieben von einer im Schloss 4 der Schlossanordnung 8 integrierten Aufstellvorrichtung 4.1, eine Bewegung aus der Ruheposition in eine zumindest teilweise geöffnete Position aus (vgl. Abs. [0007] der OS), in der die Fahrzeugfrontklappe 6 in eine Fahrzeughochrichtung z aufgestellt ist (Merkmal **M2.3**). Mit Ausnahme der schematischen Zeichnungen in den Figuren sind den übrigen Anmeldungsunterlagen keine weiterführenden Angaben zur Positionierung der Aufstellvorrichtung 4.1 in Bezug auf das Schloss 4 zu entnehmen, weshalb zu unterstellen ist, dass jeder bauliche Verbund der beiden Komponenten eine anspruchsgemäße Integration darstellt. Diese Sichtweise wird auch gestützt von den Ausführungen der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung, nach denen es sich bei dem Zusammenschluss von Aufstellvorrichtung 4.1 und Schloss 4 um eine Baugruppe handeln soll. Die Aufstellvorrichtung 4.1 muss zudem in der Lage sein, unter üblichen Randbedingungen das Gewicht der Fahrzeugfrontklappe 6 zumindest zu kompensieren (vgl. Abs. [0015] der OS), denn um Öffnungsschwierigkeiten bei sehr schweren Fahrzeugfrontklappen, klebenden Motorraumdichtungen, niedrigen Temperaturen oder einer ungünstigen Positionierung des Schlosses 4 nahe an der Schwenkachse der Fahrzeugfrontklappe 6 zu vermeiden, wird die Öffnungsbewegung zusätzlich von einer Aufstellhilfsvorrichtung 10 unterstützt, die der Fahrzeugfrontklappe 6 nach der Entriegelung der Schlossanordnung 8 einen anfänglichen Energieimpuls verleiht (vgl. Abs. [0007] der OS).

Nach dem Merkmal **M4.2** besteht die Aufstellhilfsvorrichtung 10 aus einem Aufstellfederelement 11 in Form einer Spiralfeder. Dieser Begriff ist hier jedoch weiter auszulegen im Sinne einer Kegelfeder, was sich nachfolgend aus dem Zusammenhang der Beschreibung und der Figuren ergibt. Denn wortsinngemäß bezeichnet der Fachbegriff „Spiralfeder“ eine in einer Ebene als Schnecke aufgewickelte Bandfeder, welche Energie speichert, indem sie aufgewickelt wird bzw. welche die in ihr

gespeicherte Energie durch Abwickeln in Form einer Rotationsbewegung wieder abgibt. Für den vorliegenden Anwendungsfall mit einer translatorischen Federbewegung ist eine solche Art von Feder jedoch als ungeeignet einzustufen. In der Beschreibung wird die als Aufstellfederelement 11 eingesetzte Spiralfeder zwar nicht näher spezifiziert, jedoch ist als Aufstellhilfsvorrichtung 10 in den Figuren eine aus Runddraht gewickelte Kegelfeder dargestellt. Obwohl der in den Anmeldungsunterlagen verwendete Fachbegriff von dem allgemeinen (technischen) Sprachgebrauch abweicht, ist für die Auslegung der Offenbarung letztlich nur der sich aus der Gesamtheit der Anmeldungsunterlagen ergebende Begriffsinhalt maßgebend (vgl. BGH GRUR 1999, 909-914 – „Spannschraube“). Daher ist im Sinne der Anmeldung unter dem Fachbegriff „Spiralfeder“ auch die lediglich in den Figuren offenbarte Kegelfeder zu verstehen.

Das Aufstellfederelement 11 erstreckt sich gemäß Merkmal **M4.3** zwischen einer oberen Abstützplatte 12 und einem Auflageelement 13, das in der Ruheposition der Fahrzeugfrontklappe 6 karosserieeitig auf dem Schloss 4 aufliegt (Merkmal **M4.5**), wodurch das Aufstellfederelement 11 der Aufstellhilfsvorrichtung 10 in der Ruheposition vorgespannt wird (Merkmal **M4.4**). Neben der eigentlichen Verriegelungsfunktion übernimmt das Schloss 4 als Auflagefläche somit zusätzlich eine kraftaufnehmende Funktion, weshalb unter dem Fachbegriff „Schloss“ ebenso das Gehäuse des Schlosses 4 zu subsumieren ist.

Das Merkmal **M4.5** lässt ferner auf die Verortung des Schlossgegenstücks 25 schließen, die sich implizit aus der angegebenen karosserieeitigen Lage des Schlosses 4 ergibt, weswegen das Schlossgegenstück 25 zur Gewährleistung der Verriegelungsfunktion der Schlossanordnung 8 nur an der Fahrzeugfrontklappe 6 positioniert sein kann.

An der Fahrzeugfrontklappe 6 ist gemäß dem Merkmal **M4** außerdem die Aufstellhilfsvorrichtung 10 angeordnet, die darüber hinaus in die Fanganordnung 7 integriert ist, welche aus einer Fangvorrichtung 24 und einem korrespondierenden Fangelement 3 besteht (Merkmal **M3**). Die Integration der Aufstellhilfsvorrichtung 10 beschränkt sich dabei, mangels weiterer Ausführungen in den übrigen Anmeldungs-

unterlagen, auf ihre gemeinsame Unterbringung zusammen mit der Fangvorrichtung 24 an einer gemeinsamen Tragplatte 21 (Merkmal **M4.1**), welche analog zur Aufstellhilfsvorrichtung 10 ebenso an der Fahrzeugfrontklappe 6 positioniert sein muss.

Nach dem Merkmal **M3.1** kommt der Fanganordnung 7 die Aufgabe zu, den Weg zu limitieren, welchen die Fahrzeugfrontklappe 6, angetrieben durch die Aufstellvorrichtung 4.1 und die Aufstellhilfsvorrichtung 10, von der anfänglichen Ruheposition bis zu einer im Merkmal **M2.3** eingeführten, teilweise geöffneten Zwischenposition zurücklegt. Wird eine Betätigungseinheit 20, die vorzugsweise einen Betätigungsgriff 22 umfasst, der über ein Kopplungselement 23 mit der Fangvorrichtung 24 der Fanganordnung 7 gekoppelt ist (vgl. Anspruch 7 der OS), gemäß dem Merkmal **M3.2** manuell betätigt, schwenkt die Fangvorrichtung 24 aus dem Fangbereich des Fangelements 3, so dass die Fahrzeugfrontklappe 6 aus der Zwischenposition in eine weiter geöffnete Position aufstellbar ist.

4. Zulässigkeit

Die nunmehr geltenden Anmeldeunterlagen erfüllen alle Anforderungen an die Zulässigkeit.

Die im geltenden, unabhängigen Anspruch 1 aufgeführten Merkmale der Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung sind allesamt ursprünglich als zur Erfindung gehörig offenbart.

Der geltende Anspruch 1 fasst die in den ursprünglichen Ansprüchen 1, 3 und 4 angegebenen Merkmale zusammen und enthält das zusätzliche Merkmal, wonach „das Aufstellfederelement als Spiralfeder ausgeführt ist“, das dem Abs. [0015] und den Figuren 1 bis 3 der OS zu entnehmen ist. In der mündlichen Verhandlung hat die Anmelderin ohne substantiierte Änderung noch ein Bezugszeichen richtiggestellt, um zum geltenden unabhängigen Anspruch 1 zu gelangen.

Der geltende Unteranspruch 2 entspricht dem ursprünglichen Unteranspruch 2 und

die geltenden Unteransprüche 3 bis 6 entsprechen den ursprünglichen Unteransprüchen 5 bis 8, mit Berichtigung von Bezugszeichen ohne inhaltliche Änderung. Darüber hinaus erfolgte im geltenden Unteranspruch 5 die Korrektur einer offensichtlichen Unrichtigkeit: So wurde der im ursprünglichen Unteranspruch 7 singular vorkommende Ausdruck „Befestigungsgriff (22)“ zur Vereinheitlichung der verwendeten Fachbegriffe durch „Betätigungsgriff (22)“ ersetzt.

In Analogie zu der geltenden Anspruchsfassung erhielt die geltende Beschreibung eine teilweise Überarbeitung der verwendeten Bezugszeichen, welche sich ebensowenig auf ihren Offenbarungsgehalt auswirkt, wie die zusätzliche Textpassage zur Druckschrift **D1** und die übrigen Anpassungen in der Beschreibungseinleitung an den geltenden Anspruch 1. Dies gilt auch für die Ergänzung der fehlenden Bezeichnung für die Figur 3.

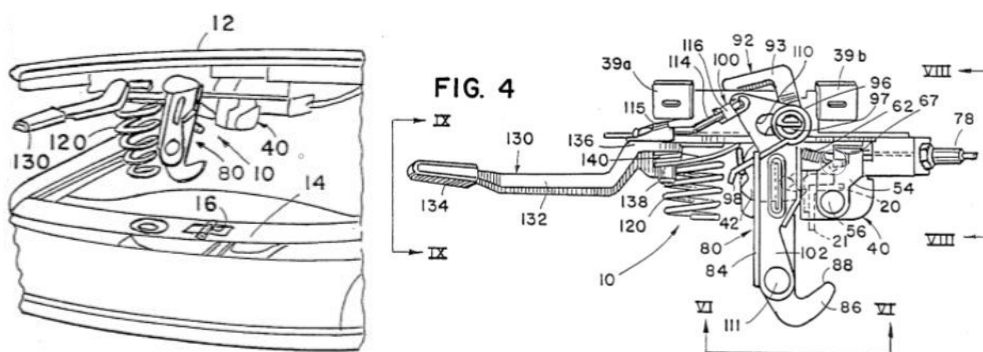
5. Patentfähigkeit

Die unzweifelhaft gewerblich anwendbare Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung gemäß dem geltenden, unabhängigen Anspruch 1 ist neu i. S. des § 3 PatG und beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit i.S. des § 4 PatG. Die Weiterbildungen in den geltenden Ansprüchen 2 bis 6 beinhalten keine platten Selbstverständlichkeiten, sind zumindest mittelbar auf den geltenden, unabhängigen Anspruch 1 zurückbezogen und stellen somit echte Unteransprüche dar.

5.1 Keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften zeigt eine Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung mit sämtlichen im geltenden, unabhängigen Anspruch 1 aufgeführten Merkmalen.

Den nächstkommenden Stand der Technik dokumentiert die Druckschrift **D2**, in der zwei unterschiedliche Varianten einer Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung („latch assembly 10, 160“) für eine Fahrzeugfrontklappe („hood 12, 12'“) mit einer Schloss- („primary latch subassembly 40, 180“) und einer Fanganordnung („secondary latch subassembly 80“) nach dem Merkmal **M1** gezeigt sind (vgl. Sp.5, Z.21-Z.33; Sp.5, Z.57-Z.67; Sp.11, Z.47-Z.66).

Wie in den Merkmalen **M2** und **M2.1** beabsichtigt, verriegelt auch bei der ersten Ausführungsform die aus einem Schloss („primary latch member 42, latch pawl 54“) und einem dazugehörigen Schlossgegenstück („striker member 16“) bestehende Schlossanordnung 40 die Fahrzeugfrontklappe 12 mit der Fahrzeugkarosserie („support 14“), wodurch die Fahrzeugfrontklappe 12 in einer geschlossenen Ruheposition fixiert ist (vgl. Sp.6, Z.28-Sp.7, Z.13; Sp.9, Z.56-Sp.10/Z.5).



Figuren 2 und 4 der **D2** (US 4 756 562 A)

Aus einem Fahrzeuginnenraum erfolgt über einen Bowdenzug („Bowden-type cable assembly 78“) die manuelle Entriegelung der Schlossanordnung 40 (Merkmal **M2.2**), welche es der Fahrzeugfrontklappe 12 ermöglicht, sich aus der Ruheposition in eine in Fahrzeughochrichtung aufgestellte, zumindest teilweise geöffnete Position zu bewegen (vgl. Fig.1; Sp.6, Z.56-Sp.7, Z.19). Ausgelöst wird die Öffnungsbewegung von einer Aufstellvorrichtung („coil spring 120“), die durch ihre gemeinsame Anordnung mit dem Schloss 42, 54 auf einer Tragplatte („mounting plate 30“) eine Baugruppe ausbildet (vgl. Fig.4, 5; Sp.5, Z.57-Z.67), so dass auch das Merkmal **M2.3** des geltenden, unabhängigen Anspruchs 1, das auf die Integration der Aufstellvorrichtung 120 im Schloss 42, 54 abzielt, als durch die Druckschrift **D2** vorweggenommen anzusehen ist.

Die aus einer Fangvorrichtung („secondary latch arm 82“) und einem korrespondierenden Fangelement („keeper member 20“) bestehende Fanganordnung 80 (Merkmal **M3**) limitiert dabei die Öffnungsbewegung der Fahrzeugfrontklappe 12 bis zu der im Merkmal **M2.3** definierten Zwischenposition, analog zu Merkmal **M3.1** (vgl.

Sp.7, Z.19-Z.26). Bevor die Fahrzeugfrontklappe 12 in eine vollständig geöffnete Position überführt werden kann, ist über eine manuell handhabbare Betätigungseinheit („handle 130“), nach dem Merkmal **M3.2**, die Fangvorrichtung 82 außer Eingriff mit dem Fangelement 20 zu bringen (vgl. Sp.9, Z.6-Z.24).

Im Hinblick auf das Merkmal **M4** ist in der Schlossanordnung 40 wohl noch eine Schraubenfeder („coil spring 62“) verbaut, jedoch mit der primären Funktion, die Schlossfalle 42 bzw. den Halteabschnitt („keeper flange 44“) der Schlossfalle 42, nach der Entriegelung über den Bowdenzug 78, in eine das Schlossgegenstück 16 freigebende Stellung zu drehen. Das Schlossgegenstück 16 ist dabei in einer Ausnehmung („recess 50“) geführt, die durch den Halteabschnitt 44 und dem diesen gegenüberliegenden Betätigungsabschnitt („return flange 48“) der Schlossfalle 42 begrenzt ist (vgl. Fig.6A-6C; Sp.6, Z.64-Sp.7, Z.8). Obgleich in der Druckschrift **D2** nicht ausdrücklich erwähnt, ist es prinzipbedingt zwar nicht auszuschließen, dass während der Drehbewegung der Schlossfalle 42 auf das Schlossgegenstück 16 über den Betätigungsabschnitt 48 mittelbar die Kraft der Schraubenfeder 62 wirkt, wodurch die Fahrzeugfrontklappe 12 eine, wenn auch bescheidene Kraftbeaufschlagung in Öffnungsrichtung erfahren könnte. Allerdings kann nach Überzeugung des Senats der zuständige Fachmann hierin ohne Kenntnis der Anmeldung keine Aufstellhilfsvorrichtung erkennen, die geeignet ist, einen nennenswerten Beitrag zur Aufstellarbeit für die Fahrzeugfrontklappe zu leisten.

Von den Ausführungsbeispielen der Druckschrift **D2** unterscheidet sich somit die Ver- und Entriegelungsanordnung gemäß dem unabhängigen Anspruch 1 zumindest durch die Merkmale **M4** bis **M4.5**.

In der Druckschrift **D1** ist als zweites Ausführungsbeispiel ein Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung für eine Fahrzeugfrontklappe 2 offenbart (Merkmal **M1**), die eine Schlossanordnung und eine Fanganordnung umfasst (vgl. Abs. [0030]). Dabei wird zur Schlossanordnung ausgeführt (Merkmal **M2**), dass es sich um eine federbelastete Drehfalle handelt, die im Verriegelungszustand (Merkmal **M2.1**) bzw.

der Ruheposition der Fahrzeugfrontklappe 2 durch eine Klinke in Öffnungsdrehrichtung gesperrt ist und einen an der Fahrzeugfrontklappe 2 angeordneten Schließbolzen als Schlossgegenstück festsetzt (vgl. Abs. [0019]). Mittels eines Bowdenzugs (Merkmal **M2.2**) kann die Sperrklinke in eine die Drehfalle freigebende Position überführt werden, wodurch die Fahrzeugfrontklappe 2 beaufschlagt durch die Kraft einer Schenkelfeder 8 als Aufstellvorrichtung in eine leicht geöffnete Stellung gedrängt wird, welche durch die Fanganordnung (Merkmal **M3**, **M3.1**) definiert ist, für die eine Fangvorrichtung in Form eines Fanghakens 5 und ein dazu komplementäres Fangelement in Form eines Fangbolzens 6 zum Einsatz kommen (vgl. Abs. [0019], [0040]). Aus dieser Zwischenstellung kann die Fahrzeugfrontklappe 2 nach Betätigung einer Betätigungseinheit 7, die den Fanghaken 5 außer Eingriff mit dem Fangbolzen 6 bringt (Merkmal **M3.2**), in eine vollständig geöffnete Position verlagert werden (vgl. Abs. [0043]).

Angaben zur Verortung der Schlossanordnung in Bezug auf die Aufstellvorrichtung 8 fehlen in der Druckschrift **D1** zur Gänze, weshalb die als Teil des Merkmals **M2.3** beanspruchte Integration der Aufstellvorrichtung im Schloss nicht vorliegt.

Auch sind aus der Druckschrift **D1** keine weiteren Vorkehrungen ersichtlich, die auf den Einsatz einer zusätzlichen Aufstellhilfsvorrichtung schließen lassen. Das erste Ausführungsbeispiel der Druckschrift **D1**, welches weder eine Schloss- noch eine Fanganordnung im Detail zeigt, beschränkt sich lediglich auf die Darstellung eines Hebelmechanismus 7, 9 einer Betätigungseinheit 12 für die Fanganordnung der Fahrzeugfrontklappe 2 (vgl. Fig.2,3, Abs. [0023], [0024]),

Gegenüber dem geltenden, unabhängigen Anspruch 1 fehlen somit der Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung gemäß der Druckschrift **D1** die Merkmale **M2.3** und **M4** bis **M4.5**.

Der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 ist auch in Bezug auf die übrigen Druckschriften **D3** bis **D6** neu, die erkennbar weiter abliegen.

5.2 Darüber hinaus ist er für den zuständigen Fachmann auch nicht naheliegend.

Die Druckschrift **D2** enthält mit der federbelasteten Schlossfalle 42 nach dem ersten Ausführungsbeispiel eine Vorrichtung, der eine grundsätzlich andere Funktion zugewiesen ist. Eine Anregung, in der bekannten Verriegelungs- und Entriegelungsanordnung eine zusätzliche Aufstellhilfsvorrichtung vorzusehen, die darüber hinaus nach den Merkmalen **M4.2** bis **M4.5** speziell konzipiert ist, erhält der zuständige Fachmann jedoch nicht. Von einer Funktionserweiterung würde der Fachmann aufgrund seines Fachwissens auch absehen, denn mit dem Einsatz einer leistungsfähigeren Schraubenfeder zu dem Zweck, die Funktion einer Aufstellhilfsvorrichtung sicherzustellen, wäre aufgrund der damit einhergehenden größeren Kräfte auch eine aufwendige Anpassung der übrigen Hebelmechanik bzw. der manuellen Aktivierung über den Bowdenzug erforderlich.

Einen Anlass hierfür kann auch die im angefochtenen Beschluss angeführte Druckschrift **D1** nicht geben, die sich in der Hauptsache mit Vorschlägen zur möglichst toleranzunabhängigen Aussteuerung von Entriegelungshebeln bei Motorhaubenschlüssen beschäftigt. Die begrenzten Ausführungen in der Druckschrift **D1** zu den in den beiden Ausführungsbeispielen eingesetzten, unterschiedlichen Aufstellvorrichtungen könnten den Fachmann lediglich dazu bewegen, auch andere von der Kegelfeder der Druckschrift **D2** abweichende Federformen als Aufstellvorrichtung in Betracht zu ziehen.

Weil sich im druckschriftlich belegten Stand der Technik kein Vorbild findet und weil die Problematik einer zu geringen Aufstellkraft, insbesondere bei schweren oder schwergängigen Fahrzeugfrontklappen, in den Druckschriften **D1** bis **D6** nicht thematisiert wird, hat der Fachmann keine Veranlassung für eine Modifikation des Gegenstands des Anspruchs 1 entsprechend den Merkmalen **M4** bis **M4.5**.

5.3 Somit ist der durch den geltenden Anspruch 1 gekennzeichnete Gegenstand patentfähig.

6. Nachdem auch die auf den Anspruch 1 zurückbezogenen Unteransprüche 2 bis 6 sowie die übrigen Unterlagen die an sie zu stellenden Anforderungen erfüllen, war

der Beschluss der Prüfungsstelle aufzuheben und ein Patent mit den eingangs genannten Unterlagen zu erteilen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss steht der am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind,
oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Hubert

Paetzold

Dr. Geier

Sexlinger

prä