

**Interner Verteilerschlüssel:**

- (A)  Veröffentlichung im ABl.  
(B)  An Vorsitzende und Mitglieder  
(C)  An Vorsitzende  
(D)  Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 11. Februar 2010**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1066/07 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 03714885.5

**Veröffentlichungsnummer:** 1385711

**IPC:** B60J 7/14

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Hardtop-Fahrzeugdach mit verstellbarer Heckscheibe

**Patentinhaber:**

Magna Car Top Systems GmbH

**Einsprechender:**

Webasto AG

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

-

**Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):**

EPÜ Art. 56

**Schlagwort:**

"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

T 0455/91

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 1066/07 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 11. Februar 2010

**Beschwerdeführerin:**  
(Einsprechende)

Webasto AG  
Kraillinger Str. 5  
D-82131 Stockdorf (DE)

**Vertreter:**

Konnerth, Dieter Hans  
Wiese Konnerth Fischer  
Patentanwälte Partnerschaft  
Schertlinstrasse 18  
D-81379 München (DE)

**Beschwerdegegnerin:**  
(Patentinhaberin)

Magna Car Top Systems GmbH  
Stuttgarter Strasse 59  
D-74321 Bietigheim-Bissingen (DE)

**Vertreter:**

-

**Angefochtene Entscheidung:**

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 16. April 2007 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1385711 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ 1973 zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** Y. Lemblé  
S. Hoffmann

## Sachverhalt und Anträge

I. Der von der Beschwerdeführerin (Einsprechende) gegen das europäische Patent Nr. 1 385 711 eingereichte und auf den Einspruchsgrund der mangelnden erfinderischen Tätigkeit gestützte Einspruch wurde durch die am 16. April 2007 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung zurückgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin am 22. Juni 2007 Beschwerde eingelegt.

In der Beschwerdebegründung bezieht sich die Beschwerdeführerin auf die Entgegenhaltung

E1: DE-A-199 36 252

aus dem Einspruchsverfahren und beantragt die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

III. In ihrer Beschwerdeerwiderung beantragt die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) die Zurückweisung der Beschwerde und hilfsweise die Aufrechterhaltung des Patents mit der Anspruchsfassung nach Hilfsantrag I oder mit der Anspruchsfassung nach Hilfsantrag II.

IV. Unter Verwendung der von der Einspruchsabteilung angewandten Gliederung lautet der erteilte Patentanspruch 1 wie folgt:

1) Hardtop-Fahrzeugdach, mit mindestens zwei Dachteilen  
(2, 3),

- 2) die über eine Verstellkinematik (6) zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung und einer Öffnungsstellung verstellbar sind,
- 3) in der die Dachteile (2, 3) in einem heckseitigen Ablageraum abgelegt sind,
- 4) und mit einer im hinteren Dachteil (3) angeordneten und relativ zum hinteren Dachteil (3) verstellbaren Heckscheibe (5),
- 5) welche über eine Viergelenkkinematik mit zwei Lenkern (8, 9) mit dem hinteren Dachteil (3) verbunden ist,
- 6) wobei die beiden Lenker (8, 9) jeweils einseitig gelenkig mit dem hinteren Dachteil (3) und andererseits gelenkig mit der Heckscheibe (5) gekoppelt sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

- 7) die Heckscheibe (5) über einen mit dem vorderen Dachteil (2) gelenkig gekoppelten Steuerhebel (10) relativ zum hinteren Dachteil (3) zwangsgeführt ist.

V. Die Beschwerdeführerin brachte im Wesentlichen Folgendes vor:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 des angegriffenen Patents sei nicht patentfähig, da er nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, weil der Fachmann ausgehend von der El und unter Anwendung seines Fachwissens in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 komme. Die El offenbare nicht nur die Merkmale 1) bis 4) des Anspruchs 1 des Streitpatents gemäß obiger Merkmalsgliederung, sondern auch noch das Merkmal 7). In dem in den Figuren der El abgebildeten Ausführungsbeispiel sei lediglich eine mögliche Ausgestaltungsvariante des Hardtopfahrzeugdaches dargestellt, in der der Steuerhebel 12 mit dem

Hauptlenker 9 verbunden sei. Die technische Lehre der El gehe jedoch über dieses einzige Ausführungsbeispiel hinaus und umfasse auch die Offenbarung, wonach der Steuerhebel 12 die Heckscheibe 5 mit dem Verstellmechanismus 8 verbinde (vgl. Anspruch 6 der El). Da der am vorderen Dachteil 3 fest angebrachte Verbindungsbügel 11 ein Teil des Verstellmechanismus 8 sei (siehe El, Spalte 2, Zeilen 6 bis 9), sei wiederum der Steuerhebel 12 mit dem Verbindungsbügel 11 und damit mit dem vorderen Dachteil 3 verbunden.

Als einziger Unterschied zwischen dem Offenbarungsgehalt der El und dem Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents verbleibe somit, dass die Heckscheibe gemäß Anspruch 1 des Streitpatents mittels einer Viergelenkinematik (Lenker 8 und 9) mit dem hinteren Dachteil verbunden sei, wohingegen bei der El die Heckscheibe 5 über eine Drehachse 17 mit dem hinteren Dachteil 4 verbunden sei.

Aus den sich durch diesen Unterschied ergebenden vorteilhaften Wirkungen könne die dem Streitpatent zugrunde liegende objektive Aufgabe darin gesehen werden, bei einem gattungsgemäßen Hardtop-Fahrzeugdach die Lagerung der Heckscheibe derart zu verbessern, dass in der Ablagestellung des Daches zusätzlicher Stauraum zur Verfügung stehe.

Bei der Lösung dieser Aufgabe erkenne der Fachmann in Fig. 4 der El, dass der in der Ablagestellung rückseitig liegende obere Rand der Heckscheibe 5 (im Bereich der Dichtung 7) deutlich gegenüber dem hinteren Dachteil 4 angehoben sei, wogegen der vorderseitig liegende untere Rand der Heckscheibe 5 im Bereich der Drehachse 17 seine

Lage gegenüber dem hinteren Dachteil 4 nicht verändert habe, so dass es offensichtlich sei, dass durch Anheben der Heckscheibe 5 im Bereich der Drehachse 17 zusätzlicher Stauraum gewonnen werden könne.

Damit die Heckscheibe 5 gegenüber dem hinteren Dachteil 4 zum Bereitstellen von zusätzlichen Stauraum in dem genannten Bereich angehoben bzw. verlagert werden könne, werde der Fachmann zwangsläufig eine Kinematik in Erwägung ziehen, die sowohl eine translatorische als auch eine rotatorische Bewegung der Heckscheibe gegenüber dem hinteren Dachteil 4 ermögliche.

Grundsätzlich seien dem Fachmann auf dem Gebiet der faltbaren Fahrzeugdächer unterschiedliche Arten von kinematischen Kopplungsmöglichkeiten für die Komponenten von Fahrzeugdächern bekannt. Insbesondere sei ihm eine Lagerung eines Dachteils auf der Fahrzeugkarosserie mittels einer Viergelenkinematik, die eine Schwenkbewegung mit einer translatorischen wie auch mit einer rotatorischen Komponente gestatte, wohl bekannt. Beispielsweise die Lagerung des vorderen Dachteils 3 an der Karosserie erfolge über ein Viergelenk. Eine derartige Lagerung weise einen Hauptlenker 9 und einen Führungslenker 10 auf, die einander gelenkig mit dem vorderen Dachteil 3 verbunden und andererseits an der fahrzeugfesten Karosserie (Drehachsen 13 und 14) angelenkt seien. Der Fachmann erhalte somit bereits durch sein Fachwissen eine Anregung in Richtung eines Viergelenks gemäß den Merkmalen 5) und 6) des Anspruchs 1 des Streitpatents zur Lösung der oben genannten Aufgabe. Eine Auswahl des Viergelenk-Mechanismus für die Verstellung der Heckscheibe 5 gegenüber dem hinteren Dachteil 4 werde daher der

Fachmann ohne erfinderisches Zutun vornehmen. Der Fachmann werde diese Maßnahme ergreifen, weil er stets um die Beseitigung von Nachteilen und die Verbesserung von Bekanntem bemüht sei, sowie sich ständig der Entwicklung von Alternativen widme (Entscheidung T 455/91, ABl. 1995, 684). Die Lagerung der Heckscheibe mittels des Viergelenk-Mechanismus erfordere insbesondere keine erfinderische Tätigkeit, da

- a) die Gestaltung eines Viergelenks eine einfache konstruktive Maßnahme darstelle, die zum Können eines fachlich ausgebildeten Konstrukteurs auf dem Gebiet der Cabriolet-Dächer gehöre,
- b) diese Maßnahme einen überschaubaren Erfolg verspreche und ohne überraschenden Effekt auskomme,
- c) diesem Vorgehen kein Vorurteil entgegenstehe, und
- d) weder eine aufwendige Umkonstruktion noch das Auffinden eines neuen Konstruktionsprinzips erforderlich sei.

VI. Zu dem Vorbringen der Beschwerdeführerin war die Beschwerdegegnerin der Auffassung, dass es für das Hardtop-Fahrzeugdach gemäß Patentanspruch 1 kein Vorbild im Stand der Technik gebe. Insbesondere könne die Entgegenhaltung E1 auch nicht zu diesem Gegenstand führen.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.

2. Erfinderische Tätigkeit

2.1 Es ist unstrittig, dass die Entgegenhaltung E1 die Merkmale 1) bis 4) des Patentanspruchs 1 zeigt.

In dieser Druckschrift ist nämlich ein Hardtop-Fahrzeugdach mit mindestens zwei Dachteilen 3,4 beschrieben, wobei diese Dachteile über eine Verstellkinematik 8 zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung (vgl. Figur 2) und einer Öffnungsstellung (vgl. Figur 4) verstellbar sind, wobei in der Öffnungsstellung die Dachteile 3,4 in einem heckseitigen Ablageraum 20 abgelegt sind, und wobei eine Heckscheibe 5 im hinteren Dachteil 4 angeordnet und relativ zu diesem hinteren Dachteil 4 verstellbar ist.

2.2 Nach Ansicht der Kammer sind bei objektiver Betrachtung folgende Merkmale aus der Entgegenhaltung E1 nicht bekannt:

5) die Heckscheibe ist über eine Viergelenkinematik mit zwei Lenkern mit dem hinteren Dachteil verbunden,

6) die beiden Lenker sind jeweils einander gelenkig mit dem hinteren Dachteil und andererseits gelenkig mit der Heckscheibe gekoppelt,

7) die Heckscheibe ist über einen mit dem vorderen Dachteil gelenkig gekoppelten Steuerhebel relativ zum hinteren Dachteil zwangsgeführt.

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin sind die allgemeinen Angaben in den Ansprüchen 4 und 6 der Entgegenhaltung E1, wonach die Heckscheibe 5 vom



Verstellmechanismus 8 zwangsgesteuert ist und wonach der Steuerhebel 12 die Heckscheibe 5 mit dem Verstellmechanismus 8 verbindet, keine eindeutige und unmittelbare Offenbarung für die besondere Ausgestaltung gemäß Merkmal 7) des Patentanspruchs 1, dass der die Heckscheibe zwangsführende Steuerhebel mit dem vorderen Dachteil gelenkig gekoppelt ist. Die Offenbarung einer allgemeinen Angabe nimmt die Neuheit eines speziellen Beispiels, das unter die offenbarte allgemeinere Angabe fällt, nicht vorweg.

### 2.3 Aufgabe

Unter Berücksichtigung der durch die Unterscheidungsmerkmale erzielten Wirkungen kann die dem Streitpatent zugrunde liegende objektive technische Aufgabe wie folgt formuliert werden: ein Hardtop-Fahrzeugdach in Ablageposition in platzsparender Weise zu verstauen, so dass bei abgelegtem Fahrzeugdach ein möglichst großer, frei nutzbarer Kofferraum zur Verfügung steht (vgl. auch Absatz [0007] der Patentschrift).

Die von der Beschwerdeführerin formulierte Aufgabe "Bei einem gattungsgemäßen Hardtop-Fahrzeugdach die Lagerung der Heckscheibe derart zu verbessern, dass in der Ablagestellung des Daches zusätzlicher Stauraum zur Verfügung stehe", insbesondere der Ausdruck "die Lagerung der Heckscheibe derart zu verbessern, dass...", enthält bereits einen technischen Lösungsansatz und führt bei der Bewertung des Stands der Technik unter dem Aspekt dieser Aufgabe zu einer retrospektiven Betrachtungsweise der erfinderischen Tätigkeit. Erst durch eine eingehende Analyse der Raumproblematik ist erkennbar, dass eine noch verbesserte Lagerung des

unteren Rands der Heckscheibe zur Lösung der Aufgabe beitragen könnte.

#### 2.4 Die in E1 vorgeschlagene Lösung

Es kann festgestellt werden, dass die Aufgabe der E1 mit der Aufgabe des Streitpatents durchaus vergleichbar war, denn sie lautete: "ein Hardtop-Fahrzeugdach in platzsparender Weise in Ablagestellung zu verstauen" (E1: Spalte 1, Zeilen 34-35).

Zur Lösung dieser Aufgabe wurde bereits in E1 vorgeschlagen, die Heckscheibe 5 als ein relativ zum Heckteil verlagerbares Bauteil auszubilden (vgl. E1: kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1). In einer konkreten Ausführungsform der dortigen Lösung wird die Heckscheibe 5 gegenüber dem Heckteil 4 über eine Drehachse 17 verschwenkbar gelagert und über einen Steuerhebel 12 mit dem Hauptlenker 9 des Verstellmechanismus 8 verbunden.

#### 2.5 Die beanspruchte Lösung

Obwohl die im Streitpatent und in E1 zu lösenden Aufgaben miteinander vergleichbar sind, zeichnen sich aber ihre Lösungen durch den Einsatz unterschiedlicher Mittel aus.

Gemäß den Unterscheidungsmerkmalen 5) bis 7) des erteilten Patentanspruchs 1 ist erfindungsgemäß eine Viergelenkinematik mit zwei Lenkern 8,9 vorgeschlagen, die jeweils an dem hinteren Dachteil 3 und die verstellbare Heckscheibe 5 angelenkt sind. Um die Bewegung der Heckscheibe 5 zwischen Schließstellung und Öffnungsstellung wirkungsvoll zu steuern, ist ein mit

dem vorderen Dachteil 2 gelenkig gekoppelten Steuerhebel 12 vorgesehen, der eine Zwangsführung der Heckscheibe 5 relativ zum hinteren Dachteil 3 bewirkt.

Dank dieser Maßnahmen kann die mit dem hinteren Dachteil verbundene Heckscheibe gegenüber dem hinteren Dachteil eine Schwenkbewegung ausführen, die sowohl eine translatorische als auch eine rotatorische Komponente umfasst. Hierdurch werden zusätzliche Ablagemöglichkeiten für das Fahrzeugdach bei verkleinertem Stauraum geschaffen, da die Heckscheibe nunmehr gegenüber dem hinteren Dachteil vollständig angehoben werden kann, so dass sämtliche Abschnitte der Heckscheibe relativ zum hinteren Dachteil eine andere Position einnehmen als in der Schließposition des Fahrzeugdachs.

Die beanspruchte Lösung weicht somit konstruktiv von der in E1 dargelegten Lösung ab und schafft ein Erfindungsergebnis, das gegenüber dem Erfindungsergebnis der E1 weiter optimiert wird und damit zur Bereicherung der Technik beiträgt.

## 2.6 Naheliegen der beanspruchten Lösung und allgemeines Fachwissen

Wenn der Fachmann, ausgehend von dem aus der Entgegenhaltung E1 bekannten Hardtop-Fahrzeugdach, den nutzbaren Kofferraum noch weiter optimieren möchte, stehen ihm die unterschiedlichsten Arten von konstruktiven Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung. Dazu kommen aufgrund seines allgemeinen Fachwissens zahlreiche Baukomponenten in Betracht, wie Rädergetriebe, Kurvengetriebe, Kulissengetriebe, kinematische Ketten und Ähnliches.

In der Beschwerdegründung (vgl. Seite 6, zweiter Absatz) werden alphabetisch a) bis d) hat die Beschwerdeführerin Gründe angegeben, aus denen der Fachmann angeblich für die Weiterentwicklung der Lagerung der Heckscheibe den erfindungsgemäßen Viergelenk-Mechanismus verwenden würde.

Die Kammer kann sich den diesbezüglichen Ausführungen der Beschwerdeführerin nicht anschließen. Sie stellt fest, dass die beanspruchte Lösung keine einfache konstruktive Maßnahme darstellt. Die erfindungsgemäße Lösung erschöpft sich nämlich nicht nur in der Verwendung eines Viergelenks zwischen Heckscheibe und hinterem Dachteil, sie schlägt auch ein Mittel vor, um die Bewegung der sonst losen Heckscheibe 5 zwischen Schließstellung und Öffnungsstellung wirkungsvoll zu steuern.

Obwohl die Entgegenhaltung El sich mit einer vergleichbaren Aufgabe beschäftigt, enthält sie keinen Hinweis in Richtung auf die erfindungsgemäße Lösung. Nach Ansicht der Kammer erfordert die beanspruchte Lösung eine Umgestaltung der in der Entgegenhaltung El offenbarten Kinematik, die über das hinausgeht, was von einem Durchschnittsfachmann erwartet werden kann. Um zur erfindungsgemäßen Lösung zu gelangen, waren eine Reihe komplexer Überlegungen erforderlich, die zu einem verbesserten Ergebnis führen, zu dem weder die Offenbarung der El noch das allgemeine Fachwissen beitragen.

Die Entscheidung T 455/91 (ABl. 1995, 684) betrifft das Patent EP-B-0 060 057, das sich mit molekular biologischen Produkten und nicht mit

automobiltechnischen Einrichtungen wie ein Hardtop-Fahrzeugdach befasst. Das Zitat der Beschwerdeführerin erwähnt sehr allgemeine Fähigkeiten des Fachmanns, denen in diesem speziellen Fall keine entscheidende Bedeutung zukommt. Bei dieser Sachlage ist dieses Zitat nicht geeignet, die erfinderische Tätigkeit beim Streitpatent in Frage zu stellen.

- 2.7 Aus diesen Gründen kommt die Kammer zu dem Ergebnis, dass es für den Fachmann nicht nahegelegen hat, das aus der Entgegenhaltung E1 bekannte Hardtop-Fahrzeugdach gemäß den im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen umzugestalten. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht somit auf einer erfinderischer Tätigkeit.
  
3. Die abhängigen Ansprüche 2 bis 7 des erteilten Patents sind vorteilhafte Ausgestaltungen des Gegenstands des unabhängigen Anspruchs 1, so dass sie schon aus diesem Grund in gleicher Weise wie Anspruch 1 erfinderisch gegenüber dem Stand der Technik sind. Soweit die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerdebegründung auf die in der Einspruchs begründung vom 15. Juni 2005 dargelegten Ausführungen hinweist, dass die besonderen Merkmale der einzelnen abhängigen Ansprüche keinen erfinderischen Schritt gegenüber dem Stand der Technik begründen könnten, sind diese Darlegungen ungeeignet, die von der Kammer zum unabhängigen Anspruch 1 festgestellte erfinderische Tätigkeit in Frage zu stellen.
  
4. Da die Parteien sich in ihren Schriftsätzen zu allen entscheidungserheblichen Gesichtspunkten geäußert hatten, war das Verfahren gemäß Artikel 12 (3) VOB entscheidungsreif und die Beschwerde zurückzuweisen.

**Entscheidungsformel**

**Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane