



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 2/07

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2005 026 827.7-24

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 3. April 2012 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Weber

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss des Deutschen Patent- und Markenamts – Prüfungsstelle für Klasse B 60 J - vom 7. September 2006 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Ansprüche 1 bis 11 gemäß Anlage zum Schriftsatzes vom 1. März 2006, eingegangen am 4. März 2006,
- Beschreibungsseiten 1, 1a und 2 gemäß Anlage zum Schriftsatz vom 8. Januar 2008, eingegangen am 10. Januar 2008 und ursprüngliche Beschreibungsseiten 3 bis 9,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 15 gemäß Anlage zum Schriftsatz vom 4. November 2005, eingegangen am 5. November 2005.

Die Bezeichnung lautet:

„Fahrzeugdach mit einem an einer Mittenführung bewegbar gelagerten Dachteil“.

Anmeldetag ist der 9. Juni 2005.

G r ü n d e

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 J des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 9. Juni 2005 eingegangene Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Fahrzeugdach mit einem an einer Mittenführung bewegbar gelagerten Dachteil“

mit Beschluss vom 7. September 2006 aus Gründen ihres Bescheids vom 28. Juni 2006 zurückgewiesen, nachdem die Anmelderin sich nicht innerhalb der eingeräumten Frist zu dem Bescheid geäußert hatte. In diesem Bescheid führt die Prüfungsstelle aus, dass der Fachmann durch die zusammenschauende Betrachtung der Druckschriften E1 (DE 36 44 494 C2) und E2 (US 4 852 938 A) auf alle Merkmale des seinerzeit geltenden Anspruchs 1 vom 1. März 2006 käme und es somit dem Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 an der erfinderischen Tätigkeit fehle.

Gegen den Zurückweisungsbeschluss hat die Anmelderin am 18. Oktober 2006 Beschwerde eingelegt. Sie hält den Gegenstand des dem angefochtenen Beschluss zugrundeliegenden Patentanspruchs 1 vom 1. März 2006 für patentfähig und reicht mit Eingabe vom 8. Januar 2008 eine angepasste Beschreibungseinleitung ein.

Die Anmelderin beantragt, den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Ansprüche 1 bis 11 gemäß Anlage zum Schriftsatz vom 1. März 2006, eingegangen am 4. März 2006,
- Beschreibungsseiten 1, 1a und 2 gemäß Anlage zum Schriftsatz vom 8. Januar 2008, eingegangen am 10. Januar 2008 und ursprüngliche Beschreibungsseiten 3 bis 9,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 15 gemäß Anlage zum Schriftsatz vom 4. November 2005, eingegangen am 5. November 2005.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

„1. Fahrzeugdach mit mindestens einem ersten Dachteil und einem zweiten Dachteil,

wobei das erste Dachteil zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer ersten Lagereinrichtung an einer längsgerichteten Mittenführung des Fahrzeugdaches und mittels einer zweiten Lagereinrichtung an dem zweiten Dachteil verschiebbar gelagert ist und zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung und einer Offenstellung, in der es zumindest teilweise über dem zweiten Dachteil angeordnet ist, bewegbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Mittenführung (10, 12, 13) an dem zweiten Dachteil (5) längs bewegbar gelagert ist und zwischen ihrer Lagerstellung, in der sie sich durch einen vom ersten Dachteil (4) verschließbaren Dachbereich erstreckt und eine Lagerung für das erste Dachteil (4) bereitstellt, und ihrer Ablagestellung, in der sie bei geöffnetem ersten Dachteil (4) in das zweite Dachteil (5) bewegt ist, verstellbar ist, und daß das erste Dachteil (4) relativ zu der in ihrer Lagerstellung angeordneten Mittenführung (10, 12, 13) zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschiebbar ist.“

An diesen Patentanspruch 1 schließen sich 10 auf ihn rückbezogene Patentansprüche an.

Im Prüfungsverfahren war neben dem der Zurückweisung zugrundegelegten noch folgender weiterer Stand der Technik in Betracht gezogen worden:

- JP 03 -114 925 A (E3),
- JP 62 – 286 829 A (E4),
- DE 101 50 219 A1 (E5) und
- EP 0 863 817 B1 (E6).

II.

1. Die Beschwerde ist zulässig. Sie hat auch in der Sache Erfolg. Denn das Patent kann in der jetzt beantragten Fassung erteilt werden.

2. Die geltenden Patentansprüche 1 bis 11 sowie die Änderungen der Beschreibung gemäß den geltenden Beschreibungsunterlagen sind zulässig.

2.1 Der mit den geltenden Patentansprüchen beanspruchte Gegenstand ist in den ursprünglich eingereichten Unterlagen als zur Erfindung gehörig offenbart.

Die Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 sind in den ursprünglichen Patentansprüchen 1 und 2 sowie auf der ursprünglichen Beschreibungsseite 7, Absatz 2 i. V. m. den Figuren 2, 6 und 9 offenbart.

Das Merkmal des geltenden Patentanspruchs 2 ist im ursprünglichen Patentanspruch 2 offenbart.

Das Merkmal des geltenden Patentanspruchs 3 ist im ursprünglichen Patentanspruch 3 offenbart.

Das Merkmal des geltenden Patentanspruchs 4 ist im ursprünglichen Patentanspruch 3 offenbart.

Die geltenden Patentansprüche 5 bis 9 stimmen mit den ursprünglichen Patentansprüchen 4 bis 8 überein.

Die geltenden Patentansprüche 10 und 11 stimmen mit den ursprünglichen Patentansprüchen 10 und 11 überein.

2.2 Die eingereichten neuen Beschreibungsseiten 1, 1a und 2 sind in den ursprünglichen Beschreibungsseiten 1 und 2 offenbart.

Hierbei wurden zusätzlich die Entgegenhaltungen E1 und E2 abgehandelt und die Lösungsbeschreibung der Aufgabe wurde mittels der kennzeichnenden Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 an das geltende Patentbegehren angepasst.

Diese sind in den ursprünglichen Patentansprüchen 1 und 2 sowie auf Seite 7, Absatz 2 i. V. m. den Figuren 2, 6 und 9 in den ursprünglichen Unterlagen offenbart.

3. Die Patentanmeldung betrifft ein Fahrzeugdach mit einem an einer Mittenführung bewegbar gelagerten Dachteil, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die Funktionalität eines mit den Merkmalen des Oberbegriffs des geltenden Patentanspruchs 1 behaftetes Fahrzeugdach zu verbessern.

Diese Aufgabe wird durch das Fahrzeugdach gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 gelöst.

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

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: Fahrzeugdach mit mindestens einem ersten Dachteil und einem zweiten Dachteil,

M2: das erste Dachteil ist zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer ersten Lagereinrichtung an einer längsgerichteten Mittenführung des Fahrzeugdaches verschiebbar gelagert,

M3: das erste Dachteil ist zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer zweiten Lagereinrichtung an dem zweiten Dachteil verschiebbar gelagert,

M4: das erste Dachteil ist zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung und einer Offenstellung, in der es zumindest teilweise über dem zweiten Dachteil angeordnet ist, bewegbar,

M5: die Mittenführung (10, 12, 13) ist an dem zweiten Dachteil (5) längs bewegbar gelagert,

M6: die Mittenführung ist zwischen einer Lagerstellung und einer Ablagestellung verstellbar,

M7: die Mittenführung (10, 12, 13) erstreckt sich in ihrer Lagerstellung durch einen vom ersten Dachteil (4) verschließbaren Dachbereich,

M8: die Mittenführung (10, 12, 13) stellt in ihrer Lagerstellung eine Lagerung für das erste Dachteil (4) bereit,

M9: die Mittenführung ist in ihrer Ablagestellung bei geöffnetem ersten Dachteil (4) in das zweite Dachteil (5) bewegt,

M10: das erste Dachteil (4) ist relativ zu der in ihrer Lagerstellung angeordneten Mittenführung (10, 12, 13) zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschiebbar.

4.1 Das ohne Zweifel gewerblich anwendbare Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der sich im Verfahren befindlichen Druckschriften ein Fahrzeugdach mit sämtlichen Merkmalen des Gegenstands des geltenden Patentanspruchs 1 bekannt ist.

a) Die **Druckschrift E1** offenbart ein Fahrzeugdach 1 mit mindestens einem beweglichen Deckel (erstes Dachteil) 4 und einem hinteren, feststehenden Bereich des Daches (zweites Dachteil) 1 (vgl. Spalte 2, Zeile 30 bis 35 i. V. m. Fig. 1 - Merkmal **M1**), wobei das erste Dachteil (Deckel 4) zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer ersten Lagereinrichtung (Verstelleinrichtung 8) an einer längsgerichteten Mittenführung (Deckelträger 6) – gemeinsam mit dieser – verschiebbar gelagert ist (vgl. Spalte 1, Zeile 62 bis Spalte 2, Zeile 6 i. V. m. Fig. 2 bis 3 – Merkmal **M2**).

Eine dem Merkmal **M3** entsprechende zweite Lagereinrichtung des Deckels (4), mittels der der Deckel an dem zweiten Dachteil (1) verschiebbar gelagert ist, kann der Fachmann der Druckschrift E1 nicht entnehmen. Bei dem Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E1 ist lediglich die als Deckelträger ausgebildete Mittenführung (6) in einer Lagereinrichtung (5) an dem zweiten Dachteil (1) verschiebbar gelagert (vgl. Spalte 2, Zeile 36 bis 43 i. V. m. Fig. 2 und 3).

Merkmal **M3** der Merkmalsgliederung ist somit aus der Druckschrift E1 **nicht** bekannt.

Hingegen ist der Deckel (4) nach dem Fahrzeugdach der E1 zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung (vgl. Fig. 2) und einer Offenstellung (vgl. Fig. 1 und 3), in der er teilweise über dem zweiten Dachteil angeordnet ist, bewegbar (Merkmal **M4**).

Die Druckschrift E1 zeigt ein Fahrzeugdach, bei dem die als Deckelträger ausgebildete Mittenführung (6) an dem zweiten Dachteil (1) längs bewegbar gelagert ist (Merkmal **M5**) und zwischen einer Lagerstellung und einer Ablagestellung verstellbar ist (vgl. Spalte 2, Zeile 39 bis 45 i. V. m. Fig. 2 und 3 - Merkmal **M6**).

Die Mittenführung (6) erstreckt sich in ihrer Lagerstellung durch einen vom Deckel (4) verschließbaren Dachbereich (Öffnung 2, vgl. Fig. 2 - Merkmal **M7**) und stellt – mittelbar - über die an ihr angebrachten Verstelleinrichtung (8) eine Lagerung für den Deckel (4) bereit (vgl. Fig. 2, - Merkmal **M8**).

Weiterhin ist die Mittenführung (6) des Fahrzeugdachs gemäß Druckschrift E1 in ihrer Ablagestellung bei geöffnetem Deckel (4) in das zweite Dachteil (1) bewegt (vgl. Fig. 3, - Merkmal **M9**).

Das Merkmal **M10** ist wiederum dem Fahrzeugdach gemäß der E1 **nicht** zu eigen. Gemäß dem Merkmal M10 des geltenden Patentanspruchs 1 ist das erste Dachteil relativ zu der Mittenführung verschiebbar. Diese verbleibt dabei in ihrer Lagerstellung, während das erste Dachteil zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschoben wird. Beim Fahrzeugdach gemäß der E1 ist diese relative Schiebbewegung zwischen Deckel (4) und der Mittenführung (6) nicht möglich,

da diese beiden über die Verstelleinrichtung (8) fest miteinander verbunden sind und somit nur gemeinsam verschoben werden können (vgl. Fig. 2 und 3).

Die Merkmale **M3** und **M10** sind bei dem bekannten Fahrzeugdach gemäß Druckschrift E1 somit **nicht** ausgebildet.

b) Auch die **Druckschrift E2** (US 4 852 938 A) enthält nicht alle Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1. Sie zeigt ein Fahrzeugdach mit einem ersten Dachteil (roof panel 32) und einem zweiten Dachteil (rear window pillar 22 mit rear window 14, vgl. Spalte 3, Zeile 34 bis 46 i. V. m. Fig. 1 bis 3 in E2 – Merkmal **M1**), wobei das erste Dachteil (roof panel 32) zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer ersten Lagereinrichtung an einer längsgerichteten Mittenführung (T-bar 24) des Fahrzeugdachs verschiebbar gelagert ist (vgl. Spalte 4, Zeile 10 bis 15 i. V. m. Fig. 1 bis 3 in E2 – Merkmal **M2**).

Darüber hinaus ist das erste Dachteil (32) gemäß dem Fahrzeugdach der Druckschrift E2 zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer zweiten Lagereinrichtung (tracks 34) an dem zweiten Dachteil (22) verschiebbar gelagert (vgl. Spalte 4, Zeile 16 bis 22 i. V. m. Fig. 1 in E2 – Merkmal **M3**).

Des Weiteren ist das erste Dachteil (32) gemäß der Druckschrift E2 auch zwischen einer den Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung (vgl. Fig. 1 und 4) und einer Offenstellung (vgl. Fig. 3 und 6), in der es zumindest teilweise über dem zweiten Dachteil (22) angeordnet ist, bewegbar (Merkmal **M4**).

Da die Mittenführung (T-bar 24) gemäß der Druckschrift E2 vorderseitig an einem Windlauf (frame member 26) oberhalb der Frontscheibe und rückseitig an dem Überrollbügel (roll bar 20) fest angebracht ist (vgl. Spalte 3, Zeile 25 bis 28 i. V. m. Fig. 1 bis 3 in E2), kann der Fachmann die Merkmale **M5** und **M6** der Merkmalsgliederung aus der Entgegenhaltung E2 **nicht** entnehmen. Denn die Ausbildungen dieser beiden Merkmale setzen eine längsverschiebbare Mittenführung voraus.

Die Mittenführung (24) gemäß der E2 erstreckt sich durch einen vom ersten Dachteil (32) verschließbaren Dachbereich (roof opening 30) und stellt eine Lagerung für das erste Dachteil (32) bereit (vgl. Spalte 3, Zeile 25 bis 33 und Spalte 4, Zeile 10 bis 15 i. V. m. Fig. 1 bis 3 in E2 – Merkmale **M7** und **M8**).

Da wie bereits oben ausgeführt die Mittenführung (T-bar 24) gemäß der Ausführung nach der E2 fest an dem Fahrzeugdach angeordnet ist, kann sie - wie mit dem Merkmal M9 der Merkmalsgliederung gefordert - auch nicht in ihrer Ablagestellung bei geöffnetem ersten Dachteil in das zweite Dachteil bewegt sein. Damit kann Merkmal **M9** des anmeldungsgemäßen Fahrzeugdachs aus der Entgegenhaltung E2 **nicht** entnommen werden.

Bei dem Fahrzeugdach gemäß der Entgegenhaltung 2 ist das erste Dachteil (roof panel 32) relativ zu der am Fahrzeugdach fest angeordneten Mittenführung (T-bar 24) zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschiebbar gelagert (vgl. Spalte 4, Zeile 1 bis 5 i. V. m. Fig. 1 bis 3 in E2 - Merkmal **M10**).

Die Merkmale **M5**, **M6** und **M9** sind bei dem bekannten Fahrzeugdach gemäß Entgegenhaltung E2 somit **nicht** ausgebildet.

c) Die **Druckschrift E3** (JP 03114925 A) offenbart ein Fahrzeugdach mit mindestens einem ersten Dachteil (center roof 3) und einem zweiten Dachteil (rear roof 4 – Merkmal **M1**), wobei das erste Dachteil (3) zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer ersten Lagereinrichtung (guide 28) an einer längsgerichteten Mittenführung (guide rail 26) des Fahrzeugdachs verschiebbar gelagert ist (Merkmal **M2**).

In den figürlichen Darstellungen der E3 (vgl. Fig. 2 und 3) sind mit den Bezugszeichen 27 und 29 Gegenstände bezeichnet (im englischsprachigen Text des Abstracts der E3 nicht mehr erwähnt), die in Längsrichtung des Fahrzeugdachs angeordnet sind. Der Fachmann mag hierzu annehmen, dass es sich hierbei um eine zweite Lagereinrichtung handelt, mittels derer das erste Dachteil (3) an dem

zweiten Dachteil (4) verschiebbar gelagert ist. Damit ist aus Druckschrift E3 auch Merkmal **M3** bekannt.

Darüber hinaus ist gemäß den figürlichen Darstellungen der Druckschrift E3 (vgl. Fig. 2 und 3) das erste Dachteil (3) zwischen einer dem Fahrzeuginnenraum überdeckenden Schließstellung und einer Offenstellung bewegbar, wobei es zumindest teilweise über dem zweiten Dachteil (4) angeordnet ist (Merkmal **M4**).

Dass die Mittenführung (guide rail 26) des Fahrzeugdachs nach der E3 längsbewegbar ist, kann der Fachmann dieser Druckschrift allerdings nicht entnehmen.

Die Merkmale **M5**, **M6** und **M9** der Merkmalsgliederung sind demnach aus der Entgegenhaltung E3 **nicht** bekannt. Denn gemäß diesen Merkmalen muss die Mittenführung längsverschiebbar gelagert sein.

Die Mittenführung (26) gemäß der E3 erstreckt sich in ihrer Lagerstellung durch einen vom ersten Dachteil (3) verschließbaren Dachbereich (Merkmal **M7**) und stellt indirekt über die Lagereinrichtung (28) eine Lagerung für das erste Dachteil (3) bereit (Merkmal **M8**). Darüber hinaus ist das erste Dachteil (3) relativ zu der in ihrer Lagerstellung angeordneten Mittenführung (26) zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschiebbar (vgl. Fig. 2 und 3 - Merkmal **M10**).

Demnach unterscheidet sich das Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 von dem bekannten Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E3 durch die Merkmale **M5**, **M6** und **M9**.

Der Stand der Technik nach den übrigen Druckschriften liegt ersichtlich weiter ab als die vorstehend dargelegten Fahrzeugdächer und kann dem Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 die Neuheit schon deshalb nicht nehmen, weil aus keiner diesen Druckschriften ein Fahrzeugdach mit einer an dem zweiten Dachteil längs bewegbar gelagerten Mittenführung bekannt ist.

4.2 Das Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 beruht gegenüber dem zu berücksichtigenden Stand der Technik auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

a) Wie bereits zur Neuheit ausgeführt, unterscheidet sich das Fahrzeugdach gemäß des geltenden Patentanspruches 1 vom Stand der Technik nach der **Druckschrift E1** durch die Merkmale **M3** und **M10**, wonach das erste Dachteil zur Längsbewegung am Fahrzeugdach mittels einer zweiten Lagereinrichtung an dem zweiten Dachteil verschiebbar gelagert ist und das erste Dachteil relativ zu der in ihrer Lagerstellung angeordneten Mittenführung zwischen seiner Schließstellung und seiner Offenstellung verschiebbar ist. Eine Anregung zur Durchführung dieser Maßnahmen erhält der Fachmann durch die Druckschrift E1 aus sich heraus nicht. Denn die E1 lehrt den Fachmann, den verschiebbaren Deckel (4) des Fahrzeugdachs lediglich mittels einer einzigen als Verstelleinrichtung (8) ausgebildeten Lagereinrichtung, die an einer als Deckelträger (6) ausgebildeten Mittenführung angeordnet ist, zu lagern. Einen Hinweis, den Deckel (4) mittels einer weiteren Lagereinrichtung am zweiten Dachteil (1) verschiebbar zu lagern, erhält der Fachmann aus der E1 nicht. Des Weiteren entnimmt der Fachmann der Druckschrift E1 die Anregung, den Deckel (4) **zusammen** mit dem Deckelträger (6) in der dachfesten Führung (5) in Fahrzeuginnenrichtung zu verschieben. Einen Hinweis, den Fahrzeugdeckel (4) **relativ** zu dem Deckelträger (6) in Längsrichtung zu verschieben, erhält der Fachmann aus der E1 nicht.

Die E1 vermag daher aus sich heraus keine Anregung zu geben, ein Fahrzeugdach mit den Merkmalen **M3** und **M10** entsprechend der Merkmalsgliederung des geltenden Patentanspruchs 1 auszubilden.

b) Wie bereits zur Neuheit ausgeführt, unterscheidet sich das Fahrzeugdach gemäß geltendem Patentanspruch 1 vom Stand der Technik nach der **Druckschrift E2** durch die Merkmale **M5**, **M6** und **M9**, wonach die Mittenführung an dem zweiten Dachteil längs bewegbar gelagert ist und zwischen einer Lagerstellung

und einer Ablagestellung verstellbar ist, sowie in der Ablagestellung bei geöffnetem ersten Dachteil in das zweite Dachteil bewegt ist.

Die E2 lehrt den Fachmann, einen mittig durch die Dachöffnung verlaufenden Stützträger (T-bar 24) anzuordnen, indem dieser vorderseitig an dem Windlauf (window frame member 26) und rückseitig an dem Überrollbügel (roll bar 20) fest angebracht ist (vgl. Spalte 3, Zeile 25 bis 32 i. V. m. Fig. 2 und 3 in E2). Eine Anregung, diesen Stützträger (T-bar 24) in Längsrichtung des Fahrzeugs verschiebbar auszubilden, kann der Fachmann dieser Druckschrift nicht entnehmen. Da die Merkmale M5, M6 und M9 der Merkmalsgliederung aber auf einer längsbewegbaren Mittenführung basieren, vermag die Druckschrift E2 aus sich heraus dem Fachmann keine Anregung zu geben, ein Fahrzeugdach mit einer Mittenführung mit diesen Merkmalen entsprechend dem geltenden Patentanspruch 1 auszubilden.

c) Auch von dem in der **Druckschrift E3** offenbarten Fahrzeugdach unterscheidet sich, wie zur Neuheit ausgeführt, das nach dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach durch die Merkmale **M5**, **M6** und **M9** gemäß obenstehender Merkmalsgliederung.

Einen Hinweis dahin, die Mittenführung beweglich zu gestalten, ist der Druckschrift E3 nicht zu entnehmen. Daher vermag auch diese Druckschrift aus sich heraus dem Fachmann keine Anregung zu geben, ein Fahrzeugdach mit einer Mittenführung, die an dem zweiten Dachteil längs bewegbar gelagert und zwischen ihrer Lagerstellung und ihrer Ablagestellung verstellbar sowie in ihrer Ablagestellung bei geöffnetem Dachteil in das zweite Dachteil bewegt ist, auszubilden.

d) Schließlich führt auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E1 und E2** nicht zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1.

Wie bereits zur Neuheit dargelegt, unterscheidet sich das mit Patentanspruch 1 beanspruchte Fahrzeugdach von dem aus der Druckschrift E1 entnehmbaren

Fahrzeugdach bezüglich der Merkmale M3 und M10 gemäß obenstehender Merkmalsgliederung.

Die Druckschrift E1 lehrt den Fachmann, den in Fahrzeuglängsrichtung verschiebbaren Deckel (4) **nur** an der vorderen Deckelseite zu lagern. Eine **zusätzliche** rückseitige Lagerung des Deckels (4) wird beim Fahrzeugdach gemäß der Druckschrift E1 bewusst vermieden, um den Deckel „zum Lüften des Fahrzeuginnenraums“ einfach ausstellen zu können und somit ein „cabrioletähnliches Fahrgefühl“ zu erreichen (vgl. Spalte 1, Zeile 29 bis 54 in E1). Dabei wird der Deckel (4) mittels einer Verstelleinrichtung (8) um eine quer zur Fahrzeuglängsrichtung verlaufende Achse in eine ausgestellte Lage verschwenkt (vgl. Patentanspruch 1 in E1). Die Dachöffnung (2) wird damit in ihrem hinteren Bereich freigegeben, und der Deckel (4) steht in einer „Lüftungsstellung“. In dieser als vorteilhaft angesehenen Lüftungsstellung wird der Deckel (4) zum weiteren Öffnen des Daches zusammen mit dem Deckelträger (6) nach hinten verschoben (vgl. Spalte 1, Zeile 62 bis Spalte 2, Zeile 7 i. V. m. Fig. 2 und 3 in E1).

Überträgt der Fachmann in Zusammenschau der Druckschriften E1 und E2 die Lehre gemäß der E2 auf das Fahrzeugdach der E1, so gelangt er nicht in naheliegender Weise zu einem Fahrzeugdach, das alle Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 aufweist. Der Fachmann mag zwar die relative Verschiebbarkeit des ersten Dachteils (32) zu der Mittenführung (24) des Fahrzeugdachs gemäß der Druckschrift E2 als Vorteil hinsichtlich einer höheren Funktionsvariabilität erkennen und auf das Fahrzeugdach der E1 übertragen. Dabei ergäbe sich ein Austausch der gemäß E1 festen Lagerung des Deckels (4) mittels der Verstelleinrichtung (8) an dem Deckelträger (6) gegen eine an dem Deckelträger (6) verschiebbare Lagerung. Damit gelangt der Fachmann zwar zu einem Fahrzeugdach, das zusätzlich das Merkmal **M10** gemäß obenstehender Merkmalsgliederung aufweist, dem aber das Merkmal **M3** fehlt. Denn eine zweite Lagereinrichtung, mittels der das erste Dachteil an dem zweiten Dachteil verschiebbar gelagert ist, wird dadurch nicht erreicht. Diese ist zum Längsverschieben des Deckels (4) gemäß der

E1 auch nicht notwendig und im Hinblick auf die gemäß E1 vorgesehene Lüftungsstellung mit aufgestelltem rückseitigen Deckelende sogar kontraproduktiv. Damit ist durch eine Zusammenschau der Druckschriften E1 und E2 das Fahrzeugdach nach dem geltenden Patentanspruch 1 nicht nahe gelegt.

e) Auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E1 und E3** führt nicht zum Fahrzeugdach des geltenden Patentanspruchs 1.

Das gleiche Ergebnis liefert auch eine Zusammenschau der Druckschriften E1 und E3. Denn auch durch die Übertragung der Lehre der Druckschrift E3 auf das Fahrzeugdach der E1 gelangt der Fachmann nicht in naheliegender Weise zu einem Fahrzeugdach, das alle Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 aufweist.

Der Fachmann würde auch hier die relative Verschiebbarkeit des ersten Dachteils (3) zu der Mittenführung (26) des Fahrzeugdachs gemäß der Druckschrift E3 als Vorteil hinsichtlich einer höheren Funktionsvariabilität erkennen und diese Lehre auf das Fahrzeugdach gemäß der E1 übertragen. Dabei ergäbe sich auch bei dieser Zusammenschau ein Fahrzeugdach, dem zusätzlich das Merkmal **M10** gemäß Merkmalsgliederung, aber nicht das Merkmal **M3** zu eigen wäre.

Damit ist auch durch eine Zusammenschau der Druckschriften E1 und E3 das Fahrzeugdach des geltenden Patentanspruchs 1 nicht nahe gelegt.

f) Auch eine Zusammenschau der **Druckschriften E2 und E3** führt nicht zum Fahrzeugdach des geltenden Patentanspruchs 1.

Wie bereits zur Neuheit dargelegt, unterscheidet sich sowohl das aus der Druckschrift E2 als auch das aus der Druckschrift E3 bekannte Fahrzeugdach von dem nach dem geltenden Patentanspruch 1 beanspruchten Fahrzeugdach bezüglich der Merkmale **M5**, **M6** und **M9** gemäß obenstehender Merkmalsgliederung.

Da der Fachmann weder aus der Druckschrift E2 noch aus der Druckschrift E3 einen Hinweis entnehmen kann, die Mittenführung beweglich zu gestalten, vermag auch eine Zusammenschau dieser Druckschriften dem Fachmann keine Anregung

zu geben, ein Fahrzeugdach mit einer Mittenführung, die an dem zweiten Dachteil längs bewegbar gelagert ist und zwischen ihrer Lagerstellung und ihrer Ablagestellung verstellbar ist sowie die in ihrer Ablagestellung bei geöffnetem Dachteil in das zweite Dachteil bewegt ist, auszubilden.

Der Senat ist bei dieser Sachlage der Überzeugung, dass eine Zusammenschau des Standes der Technik – auch unter Einbeziehung des fachmännischen Könnens – mit dem Ergebnis eines Fahrzeugdachs mit allen Merkmalen nach dem geltenden Patentanspruch 1 nur aus rückschauender Betrachtung in Kenntnis der Erfindung zustande kommen kann.

Die weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften E4 (JP 62286829 A), E5 (DE 101 50 219 A1) und E6 (EP 0 863 817 B1) kommen dem Fahrzeugdach des geltenden Patentanspruchs 1 nicht näher als die Druckschriften E1 bis E3.

5. Mit dem Patentanspruch 1 sind auch die darauf rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 11 patentfähig.

Vorsitzender Richter
Pontzen ist in Urlaub
und kann deshalb
nicht unterschreiben.

Paetzold

Reinhardt

Dr. Weber

Paetzold

Ko