

BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 35/00

(Aktenzeichen)

Verkündet am
1. August 2001

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend das Patent 43 43 695

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 1. August 2001 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dipl.-Phys. Dr. Mayer und Dr.-Ing. Kaminski

beschlossen:

Die Beschwerde der Einsprechenden wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Patentabteilung 1.23 - hat das auf die am 21. Dezember 1993 eingegangene Anmeldung erteilte Patent mit der Bezeichnung "Antriebseinheit für ein Garagentor" im Einspruchsverfahren durch Beschluß vom 10. November 1999 in vollem Umfang mit der Begründung aufrechterhalten, daß weder die vorveröffentlichten Druckschriften noch der Gegenstand einer behaupteten Benutzung den Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 nahelegen könnten.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden.

Der geltende Patentanspruch 1 erteilter Fassung lautet:

"Antriebseinheit für ein Garagentor mit einem elektromagnetischen Antriebsmotor, der mit einem Getriebe und einer elektronischen Steuerung ausgerüstet ist, wobei die Steuersignale zum Öffnen bzw. Schließen des Garagentores von einem Sender an einen in

der Steuerung der Antriebseinheit befindlichen Empfänger einer Fernsteuerung gegeben werden, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Antriebseinheit (1) aus den modularen Komponenten eines Antriebsmotors (6), eines Getriebes (5), einer Steuerungseinheit (7) und eines Empfängers (9) besteht, wobei das Getriebe (5), die Steuerungseinheit (7), der Empfänger (9) und der Antriebsmotor (6) untereinander steckbar sind."

Mit den in diesem Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen soll die Aufgabe gelöst werden, eine preiswerte Antriebseinheit zu schaffen, die im Störfalle nicht mehr repariert, sondern ausgetauscht wird. Ferner soll der Antrieb sehr geräuscharm laufen (Sp 1 Z 26 bis 29 der PS).

Die Beschwerdeführerin vertritt die Ansicht, unter der Angabe "untereinander steckbar" im erteilten Patentanspruch 1 verstehe der Fachmann – hier ein Fachhochschul-Ingenieur des Maschinenbaus mit mehrjähriger Berufserfahrung auf dem Gebiet der Konstruktion von Tor- und Türantrieben, der auch über Grundkenntnisse der Steuer- und Regelungstechnik verfügt - hinsichtlich der Verbindung von Antriebsmotor und Getriebe, daß diese beiden Komponenten durch Schieben bzw. Ziehen miteinander verbunden bzw. voneinander getrennt werden.

Eine Interpretation des Patentanspruchs 1 dahingehend, daß die drehfeste Verbindung der beiden modularen Komponenten, Antriebsmotor und Getriebe, die das Reaktionsmoment des Antriebs aufnehmen muß, ohne Verwendung eines weiteren Bauteils allein durch Stecken erfolge, sei nicht zwingend.

Ausgehend von einer Antriebseinheit, wie sie in der als **Anlage 2** (zum Schriftsatz vom 23. Juli 1997) im Einspruchsverfahren entgegengehaltenen **Einbauanleitung HÖRMANN GTO 90** beschrieben sei, stelle sich dem Fachmann ohne weiteres die Aufgabe, deren Wartungsfreundlichkeit zu verbessern, d.h. einfach lösbare Verbindungen vorzusehen. Anregungen dazu bekomme er aus den im Beschwerdeverfahren genannten Entgegenhaltungen, insbesondere aus der

DE 83 05 236 U1, nach der die modularen Komponenten Motor und Getriebe nacheinander in ein Profilrohr eingeschoben und deshalb auch steckbar miteinander verbunden seien. Hierdurch werde die aufgabengemäß angestrebte leichte Austauschbarkeit mit den im Streitpatent angegebenen Mitteln gelöst, ohne daß der Fachmann erfinderisch tätig sein müsse.

Auch die übrigen im Beschwerdeverfahren genannten Entgegenhaltungen gäben dem Fachmann Hinweise auf die patentgemäße Lösung.

Die Beschwerdeführerin stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie ist der Auffassung, daß der Einspruch unzulässig sei; denn die Patentfähigkeit sei nicht unter Heranziehung der im Prüfungsverfahren entgegengehaltenen Druckschriften verneint, sondern mit indirekter Argumentation nur auf deren Würdigung in der Patentschrift gestützt worden. Die **Anlage 2**, auf die sich die Einsprechende bei ihrer Argumentation nunmehr im wesentlichen beziehe, sei erst nach Ablauf der Einspruchsfrist vorgelegt worden, so daß der Einspruch auch hinsichtlich der behaupteten Benutzung nicht ausreichend substantiiert sei.

Im übrigen sei weder in der **DE 83 05 236 U1** noch in den neu im Beschwerdeverfahren genannten Entgegenhaltungen eine Steckbarkeit aller Module untereinander offenbart; eine solche könne allenfalls in Kenntnis der Erfindung hineininterpretiert werden.

Eine steckbare Verbindung der Antriebswellen, wie sie in mehreren Entgegenhaltungen beschrieben sei, sei bei Antriebseinheiten der in Rede stehenden Art selbstverständlich und nicht Thema der Erfindung. Die Antriebseinheit des Patentanspruchs 1 sei daher neu und beruhe auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Zulässigkeit des Einspruchs

Der Einspruch ist zulässig.

Am Ende des Einspruchsschriftsatzes (S 7 Abs 4 bis S 8 Abs 1 vom 3. Juli 1997) wird die Patentfähigkeit im Hinblick auf die bereits im Prüfungsverfahren entgegengehaltenen Druckschriften verneint.

Zwar ist hinsichtlich der Merkmale im Oberbegriff des erteilten Patentanspruchs 1 lediglich pauschal auf einen in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift (Sp 1 Z 11 bis 13) gewürdigten Prospekt **DORMA tormatic GTA** Bezug genommen, ohne dessen Inhalt in Bezug auf die Merkmale des Anspruchs im einzelnen zu analysieren.

Jedoch enthält der Oberbegriff des erteilten Patentanspruchs 1 lediglich eine Aufzählung der bei Antriebseinheiten für Garagentore mit Fernsteuerung üblicherweise vorhandenen Komponenten, die der Fachmann auf den wenigen Seiten des mit einigen Bildern übersichtlich gestalteten Prospekts ohne weiteres wiederfindet.

Mit dem letzten Satz der Ausführungen zu einer weiteren Entgegenhaltung (Einspruchsschriftsatz S 8 Abs 1) wollte die Einsprechende offensichtlich ausdrücken, daß der Fachmann durch diese Druckschrift zu der - als Kern der patentierten Erfindung anzusehenden - Ausbildung der Komponenten als "modular" und "untereinander steckbar" angeregt wird.

Zwar hat die Einsprechende in diesem Zusammenhang versäumt, die Fundstellen in der weiteren Entgegenhaltung anzugeben, aus denen sie eine Steckbarkeit "der einzelnen" (d.h. aller) Komponenten entnimmt. Jedoch ergibt sich für den Fachmann aus einer kurzen Textstelle – nämlich den dortigen Patentansprüchen 1 und 2 - welche Bauteile eines elektromotorischen Fensterhebers untereinander steckbar sind, was zur Begründung des Einspruchs als ausreichend angesehen werden kann (BGH GRUR 1972, 592, 593 Sortiergerät).

Daß die Einsprechende hierbei – entgegen dem Wortlaut des erteilten Patentanspruchs 1 - eine aus Antriebsmotor und Getriebe bestehende Antriebseinheit mit der anspruchsgemäßen Bezeichnung "Komponente" belegt hat (S 8 Z 7 bis 9 des Einspruchsschriftsatzes), stellt nicht die Zulässigkeit sondern allenfalls die Begründetheit des Einspruchs in Frage.

Auf die ausreichende Substantiierung der darüber hinaus behaupteten Benutzung kam es deshalb in diesem Zusammenhang nicht mehr an.

2. Lehre des erteilten Patentanspruchs 1

Als "modulare Komponenten" (Modul= Bau- oder Schaltungseinheit) sind im erteilten Patentanspruch 1 insbesondere der Antriebsmotor und das Getriebe einer Antriebseinheit bezeichnet. Die Prinzipdarstellung in Figur 2 der Streitpatentschrift mit gegeneinander abgegrenzten Funktionsblöcken stützt dieses Verständnis.

Ein Hinweis, daß für sich nicht funktionsfähige Teilbaugruppen von Motor und/oder Getriebe als "Komponenten" im Sinne des Streitpatents bezeichnet werden können, findet sich in der Streitpatentschrift nicht.

Zu dem kennzeichnenden Anspruchsmerkmal "untereinander steckbar" (PA 1) bzw. "untereinander gesteckt" (Sp 2 Z 36 bis 39) entnimmt der Fachmann der Streitpatentschrift, daß damit die gegenseitige Festlegung der Komponenten aneinander durch jeweils eine Steckverbindung zu einer Antriebseinheit gemeint ist. Hierdurch entsteht eine bauliche Einheit, die als Ganzes "über ein Stecksystem...

zusammengefügt" ist (Sp 3 Z 1 bis 6 der PS), ohne daß ein zusätzliches Bauteil (zB ein Gehäuse) vorhanden sein muß, das die Komponenten zu der Antriebseinheit verbindet und das auch die Reaktionskräfte des Antriebs aufnimmt.

Da die Verbindung von Motorwelle und Getriebe in der Streitpatentschrift nirgends angesprochen ist, dann kann sich das Merkmal "untereinander steckbar" – entgegen der Auffassung der Einsprechenden – nicht ausschließlich auf eine Wellenverbindung beziehen.

Wenn in Figur 1 der Streitpatentschrift lediglich ein "Schema eines Garagentorantriebs" (Sp 2 Z 24) mit einem (einzigem) Befestigungswinkel dargestellt ist, kann das in Umrissen dargestellte (in der Patentschrift jedoch nicht erwähnte) Gehäuse auch nicht dem in der Patentschrift (Sp 3 Z 3) erwähnten "Stecksystem" entsprechen.

Hinsichtlich der in der Streitpatentschrift (Sp 1 Z 28 bis 29) angegebenen zweiten Teilaufgabe "geräuscharmer Lauf" ist weder aus der Streitpatentschrift noch sonstwie ersichtlich, daß diese mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst wird, sie betrifft erst die erteilten Patentansprüche 2 und 3, da Kapselungen von Geräten aller Art regelmäßig zu Verminderung der Geräuschabstrahlung beitragen.

III.

Die zulässige Beschwerde konnte keinen Erfolg haben, weil der offensichtlich gewerblich anwendbare Gegenstand gemäß dem Patentanspruch 1 neu ist und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

1. Neuheit

Die Antriebseinheit gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der entgegengehaltenen Druckschriften eine Einrichtung bekannt ist, die alle im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale aufweist.

In der **Anlage 2 / Einbauanleitung..** ist eine *Antriebseinheit* (S 6 re Sp) für ein nach Art eines *Garagentores* ausgebildetes Schwingtor (S 2 Nr. 3 und 4) bekannt, *mit einem elektromagnetischen Antriebsmotor M1* (S 5 Schaltplan mit Legende), *der mit einem Getriebe* (Zahnriemenscheibe, Antriebskupplung / S 3 Nr. 13) *und einer elektronischen Steuerung* (S 4 Nr. 30) *ausgerüstet ist.*

Die *Steuersignale zum Öffnen bzw. Schließen des Garagentors* werden von einem *Sender an einen in der Steuerung der Antriebseinheit befindlichen Empfänger einer Fernsteuerung* gegeben (S 4 Nr. 30-32).-Oberbegriff-

Der Antriebsmotor (Bild 12 bis 14 jeweils links) und das aus zwei Zahnriemenscheiben, dem Zahnriemen und einer Klauenkupplung bestehende Getriebe bilden eine als "Antriebsaggregat" bezeichnete einbaufertige Baueinheit, die auf eine Ankerplatte aufsteckbar und nach Eingriff der Klauen einer Antriebskupplung mit dieser verschraubbar ist (S 3 Nr. 12 bis 14 iVm mit den zugehörigen Bildern). Die gegenseitige Verbindung von Motor und Getriebe ist weder beschrieben noch aus den Figuren erkennbar.

Auch die Steuerungseinheit und der Empfänger bilden eine (strichpunktiert umrandete) Einheit, wie der Fachmann schon aus dem Schaltplan B 55 E auf Seite 5 ohne weiteres entnimmt. Lediglich die Antenne wird noch an die Steuerungseinheit angesteckt (S 4 Nr. 28 bis 30 m.d. zugeh. Bildern).

Demnach unterscheidet sich die anspruchsgemäße Antriebseinheit von der bekannten durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 angegebene Ausbildung aller im Oberbegriff genannten Bestandteile der Antriebseinheit als "modulare Komponenten" und auch dadurch, daß diese "untereinander steckbar" sind.

Auch die **DE 83 05 236 U1** beschreibt eine *Antriebseinheit für ein Garagentor* (Bezeichnung S 2 Z 5) *mit einem elektromagnetischen Antriebsmotor 12, 13* (Fig und S 7 Z 24 bis 27), *der mit einem Getriebe 10* (Fig und S 7 Abs 2) *und einer elektronischen Steuerung ausgerüstet ist* (S 2 Z 26 und S 5 Abs 1).

Die Arbeitsweise der Steuerung ist ebenso wenig beschrieben wie deren Aufbau, so daß sich die anspruchsgemäße Antriebseinheit schon durch alle die Steuerungseinheit, den Sender und den Empfänger betreffenden Merkmale des Patentanspruchs 1 unterscheidet.

In Übereinstimmung mit dem kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 ist das *Getriebe 10* als "*modulare Einheit*" ausgebildet; denn dieses wird in die als gemeinsames Gehäuse aller Bestandteile des Antriebs dienende Profilschiene 1 eingeschoben, nachdem der linke Lagerbock 5 der Spindel 3 mit Stiften 15 an der Profilschiene festgelegt ist (S 8 Z 2 bis 14).

Zwar ist dort eine (mit dem Rotor 12 des Motors verbundene) Motorwelle vorhanden (S 5 Z 6), die beim Einschieben des Motorpakets in die Profilschiene (S 8 Z 14 bis 20) auch nach Art der Steckverbindung zwischen Antriebsstift 9 und Adapter 8 (S 8 Z 12 bis 14) mit dem Getriebe 10 gekuppelt werden muß; denn das Einschieben aller Bauteile von einer Seite in die Profilschiene erfordert eine ebensolche Ausbildung.

Jedoch ist der Antriebsmotor keine "modulare Komponente"; denn zunächst wird die rechte Rotorlagerung 11 und danach ein aus Rotor 12 und Motorwicklung 13 bestehendes "Motorpaket" zusammen mit der linken Rotorlagerung 11' in die Profilschiene 1 eingeschoben (S 8 Z 14 bis 20).

Auch sind Getriebe und Antriebsmotor nicht "untereinander steckbar" gemäß der Lehre des Patentanspruchs 1, sondern sie sind lediglich in der als gemeinsames Gehäuse dienenden und – wie die Einsprechende in der mündlichen Verhandlung

zugestanden hat - auch die Reaktionsmomente des Antriebs aufnehmenden Profilschiene 1 eingesteckt.

Die **DE 38 24 949 A1** zeigt eine *Antriebseinheit für ein Garagentor mit einem elektromagnetischen Antriebsmotor* (Sp 1 Z 3 bis 9 iVm Sp 11 Z 46 bis 55), *der mit einem Getriebe* (zB Fig 1) *und einer* (hier vorauszusetzenden) *Steuerung ausgerüstet ist.*

Art und Aufbau der Steuerung sind nicht beschrieben, so daß der erteilte Patentanspruch 1 sich durch alle diesbezüglichen Merkmale von der bekannten Antriebseinheit unterscheidet.

In Übereinstimmung mit dem kennzeichnenden Teil des erteilten Patentanspruchs 1 besteht die Antriebseinheit auch *aus den modularen Komponenten eines Antriebsmotors und eines Getriebes* (Sp 11 Z 46 bis 50). Eine Verbindung zwischen Antriebsmotor und Getriebe ist nicht beschrieben. Als einzige überhaupt offenbarte Befestigungsmöglichkeit des Getriebes sind Drehmomentstützen 38 vorgesehen (Fig 1 und 4), die jedoch nicht als Steckverbindungen sondern als Gewindehülsen ausgebildet sind (Sp 11 Z 22 bis 28).

Auch die Antriebseinheit gemäß **DE 41 06 149 A1** unterscheidet sich vom anspruchsgemäßen Gegenstand durch alle die Funktion und den Aufbau der elektronischen Steuerung betreffenden Merkmale; denn die (hier ebenfalls vorauszusetzende) Steuerung ist nicht beschrieben.

In weiterer Abweichung vom Anspruchsgegenstand sind Antriebsmotor und Getriebe nicht als "modulare Komponenten" ausgebildet: Vielmehr ist ein sogenannter "Getriebemotor" als Baueinheit vorgesehen (Sp 2 Z 8 bis 15, Sp 5 Z 2 bis 8), der insgesamt vom Antrieb demontiert bzw. montiert wird (zB Sp 2 Z 41 bis 48, Sp 3 Z 25 bis 46, Sp 4 Z 29 bis 41, Sp 6 Z 37 bis 52).

Zwischen einem den (elektromagnetischen) Motor aufnehmenden Gehäuse und dem Getriebe ist eine Flanschverbindung vorgesehen (Sp 5 Z 2 bis 8).

Aus der einzigen Figur der **DE 88 02 513 U1** entnimmt der Fachmann zwar in Verbindung mit der Beschreibung (insbes. S 1 Abs 1 bis S 2 Abs 1, S 8 Abs 1 und 2, S 9 Abs 1 bis 3) eine Antriebseinheit mit den im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 angegebenen Merkmalen.

Jedoch ist die gegenseitige Verbindung der Bestandteile dieses Antriebs weder im einzelnen dargestellt noch beschrieben, so daß der Gegenstand gemäß dem Patentanspruch 1 sich davon durch alle in dessen kennzeichnendem Teil angegebenen Merkmale unterscheidet.

Die übrigen noch im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen und die zum Beleg einer behaupteten Benutzung als **Anlage 1** zum Einspruchsschriftsatz vom 3. Juli 1997 eingereichten Prospektkopien, die in der mündlichen Verhandlung weder vom Senat noch von den beteiligten aufgegriffen wurden, gehen über den vorstehend abgehandelten Stand der Technik nicht hinaus und bringen ersichtlich auch keine neuen Gesichtspunkte, so daß auf sie nicht eingegangen zu werden braucht.

2. Erfinderische Tätigkeit

Die Antriebseinheit gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Ausgehend von einer Antriebseinheit für ein Garagentor, wie sie in der **Anlage 2 / Einbaueinleitung...** beschrieben ist, stellt sich die den Patentanspruch 1 betreffende erste Teilaufgabe für den - nach Ansicht des Senats seitens der Einsprechend zutreffend definierten - Fachmann in der Praxis von selbst.

Denn sowohl der Preis als auch die Aussicht, ggf. anfallende Reparaturkosten niedrig halten zu können, bestimmen maßgeblich die Umsatzchancen derartiger

Antriebseinheiten, und werden bei der Verbesserung bekannter Geräte vom Fachmann regelmäßig beachtet.

Zur Lösung dieser Aufgabe mag es für den Fachmann durchaus nahe liegen, den in der Steuerung gemäß Schaltplan B 55 E (aaO S 5) enthaltenen Empfänger der Fernsteuerung als steckbare Baugruppe und damit als "modulare Komponente" auszubilden. Denn solches ist in allen Bereichen der Elektronik seit der Einführung der Leiterplattentechnik üblich und erleichtert die Montage, Prüfung und Reparatur defekter Baugruppen.

Der Fachmann mag ferner daran denken, die im Schaltplan (aaO S 5) dargestellte Anschlußklemmleiste **X3**, auf deren Steckstifte die (als strichpunktiertes Rechteck dargestellte) Steuerung aufgesteckt und durch Festschrauben gesichert wird (aaO S 4 Nr. 26 und 27), am Antriebsmotor zu befestigen, so daß Antriebsmotor, Steuerungseinheit und Empfänger "untereinander steckbar" sind. Denn durch eine solche Anbringung der Anschlußklemmleiste können die elektrischen Verbindungen zwischen Motor und Klemmleiste bereits werksseitig vormontiert werden, was den Einbau der Antriebseinheit vereinfacht.

Jedoch bekommt der Fachmann weder aus der **Anlage 2 / Einbauanleitung...** noch aus den übrigen Entgegenhaltungen eine Anregung dahingehend, Antriebsmotor und Getriebe als modulare Komponenten auszubilden und diese steckbar miteinander zu verbinden, um diese im Störfall einzelnen auszutauschen.

Denn die Montage bzw. Demontage der einzelnen Bestandteile des aus **Anlage 2...** bekannten Antriebsaggregats (Motor, Zahnriemenscheibe, Zahnriemen, Kupplung) und deren gegenseitige Justierung an einer an der Garagendecke montierten Ankerplatte würde sich erheblich schwieriger darstellen als das beschriebene Aufstecken des kompletten Aggregats auf die Ankerplatte und dessen vorläufige und nach Eingriff der Kupplung endgültige Festlegung mit in zwei Stellungen nutzbaren Abhängungsblechen (S 3 Nr. 12 bis 14).

Auch die **DE 83 05 236 U1** vermittelt dem Fachmann keinen Hinweis auf eine steckbare Verbindung zwischen Antriebsmotor und Getriebe als modulare Komponenten. Denn den dort beschriebenen Problemen bei Transport, Montage und Justierung von Antriebseinheiten durch häufig ungelernete Kräfte (S 8 Z 2 bis 18) wird begegnet durch eine Ausführung, bei der werksseitig die Einzelteile des Motors in eine das Getriebe bereits aufnehmende Profilschiene eingeschoben werden, so daß die Antriebseinheit für den Verbraucher nur aus einem einzigen Stück besteht (S 3 Z 20 bis 33) und sich ein raumsparender Aufbau ergibt (S 4 Z 21 bis 25). Dieser Torantrieb beruht demnach auf einem völlig anderen Konstruktionsprinzip, so daß - entgegen der Auffassung der Einsprechenden - in dieser Druckschrift die Patentaufgabe auch nicht mit den anspruchsgemäßen Mitteln gelöst ist.

Auch der Hinweis auf die äußerst vereinfachte Montage und die Verwendung von Massenartikeln (aaO S 5 Z 17 bis 38) läßt den Fachmann allenfalls an einen Komplettaustausch der Profilschiene im Störfall denken.

Die **DE 38 24 949 A1** führt den Fachmann von der anspruchsgemäßen Lösung der Steckbarkeit von Antriebsmotor und Getriebe untereinander weg; denn am Lagerdeckel des dort beschriebenen Getriebes sind Drehmomentstützen 38 mit Gewindehülsen vorgesehen (Fig 1), d.h. Schraubverbindungen, die die im Betrieb auftretenden Reaktionsmomente zwischen Motor und Getriebe auffangen.

Die **DE 41 06 149 A1** und die **DE 88 02 513 U1** zeigen jeweils keine Merkmale zur gegenseitigen Verbindung des Antriebsmotors mit dem Getriebe, und können dem Fachmann demnach auch keinerlei diesbezügliche Anregungen geben.

Auch aus seinem Fachwissen heraus wird der Fachmann eine Drehmoment-aufnehmende Verbindung zwischen einem Antriebsmotor und einem Getriebe nicht ohne weiteres dadurch verwirklichen, daß er diese untereinander steckbar ausführt.

Im Hinblick auf die zu übertragenden Kräfte wird er vielmehr zunächst an geeignet dimensionierte Schraubverbindungen denken, wie sie in der **DE 38 24 949 A1** im Zusammenhang mit Drehmomentstützen am Lagerdeckel eines Getriebes (Sp 11 Z 22 bis 28) und in der **DE 41 06 149 A1** an der Konsole 14 (Fig 2 iVm Sp 5 Z 14 bis 17) vorgesehen sind.

Eine gegenteilige Betrachtung würde auf einer in Kenntnis der Erfindung vorgenommenen und deshalb unzulässigen rückschauenden Betrachtung beruhen.

Der Fachmann mußte demnach erfinderisch tätig werden, um eine Antriebseinheit mit den Merkmalen des erteilten Patentanspruchs 1 anzugeben.

Mit dem Patentanspruch 1 haben auch die auf diesen rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 5 Bestand.

Angesichts dieser Sachlage brauchte der Frage, ob die **Anlage 2 / Einbauanleitung...** im Rahmen einer Benutzungshandlung vor dem Anmeldetag des Streitpatents der Öffentlichkeit zugänglich geworden ist, nicht nachgegangen zu werden.

Dr. Kellerer

Schmöger

Dr. Mayer

Dr. Kaminski

prä