



# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 421/04

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
2. November 2009

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 44 23 440

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 2. November 2009 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen, der Richterin Friehe sowie der Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird aufrechterhalten.

## **Gründe**

### **I.**

Gegen das am 5. Juli 1994 unter Inanspruchnahme der inneren Priorität der Anmeldung P 43 25 917.0 vom 2. August 1993 angemeldete und am 22. Juli 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

**"Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines  
Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines  
Fensterhebers"**

sind Einsprüche eingelegt worden. Die Einsprechenden vertreten die Auffassung, dass die beanspruchten Vorrichtungen weder neu seien noch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen. Zur Stütze ihres Vorbringens verweisen sie auf die teils schon im Prüfungsverfahren berücksichtigten Druckschriften

D1 EP 0 208 237 B1,

D2 EP 0 467 645 A1,

D3 US 4,991,351,

D4 DE 31 08 244 A1,

D5 EP 0 070 815 A2

und zur Auslegung des Begriffes "Clip" auf

D6 IPC 6, 1994, Klasse F16B 2/20 mit Stichwortverzeichnis zur  
IPC, Seite 190 sowie

D7 Fremdwörterduden, S. 150 und 403.

An der mündlichen Verhandlung hat die Einsprechende II nicht teilgenommen.

Die Einsprechenden stellen den Antrag,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent aufrecht zu erhalten.

Sie ist der Meinung, dass die mit Patentanspruch 1 beanspruchte Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers patentfähig sei.

Der erteilte geltende Patentanspruch 1 lautet:

Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers, bestehend aus Halteschenkeln, die bei eingeführter Fensterscheibe zu beiden Seiten des unteren Bereichs der Fensterscheibe angeordnet sind und von denen wenigstens ein Halteschenkel eine Ausnehmung aufweist, in die ein Verbindungselement zur Arretierung der Fensterscheibe eingreifen kann, wobei zumindest ein oberer Teil wenigstens eines Halteschenkels federelastisch ausgebildet ist und eine in Richtung der Scheibenunterkante gerichtete Einführungsphase trägt und wobei das Verbindungselement zur Arretierung der Fensterscheibe schon vor ihrer Einführung in den Spalt zwischen den Halteschenkeln mit der Fensterscheibe verbunden ist und im Befestigungszustand in die mindestens eine Ausnehmung der Halteschenkels eingreift, dadurch gekennzeichnet, dass im oberen Bereich mindestens eines der Halteschenkel (4) ein senkrecht zur Scheibenebene federnder Clip (41, 41') angeformt ist, der bei Einführung des mit der Fensterscheibe (1) verbundenen Verbindungselements (2, 3) ausweicht und dieses in der Endposition übergreift.

Dem Patentanspruch 1 schließen sich rückbezogen die Patentansprüche 2 bis 12 an.

## II.

Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG in den vom 1. Januar 2002 bis zum 30. Juni 2006 geltenden Fassungen begründet.

1. Die Einsprüche sind unbestritten zulässig. In der Sache haben sie jedoch keinen Erfolg.

2. Die erteilten (und weiterhin geltenden) Patentansprüche sind zulässig. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 stellt im Wesentlichen eine Zusammenfassung der ursprünglich eingereichten Patentansprüche 1 und 5 dar mit Varianten der Gestaltung, die sich aus den Figuren und Seite 3, 3. Absatz der Anmeldungsunterlagen ergeben. In der Beschreibung ist weiterer Stand der Technik angegeben worden und sie ist an die geltende Anspruchsfassung angepasst worden. Die kennzeichnenden Merkmale der abhängigen Patentansprüche 2 bis 12 entsprechen denen der ursprünglich eingereichten Patentansprüche 2 bis 4 und 6 bis 13. Die Zulässigkeit des Patentbegehrens wird von den Einsprechenden auch nicht bestritten.

3. Laut Beschreibungseinleitung geht das Streitpatent von einer Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers aus, wie sie aus der EP 0 467 645 A1 (D2) bekannt ist (vgl. Abs. 0001, 0002). Als Nachteil wird bei dieser sowie bei einer anderen bekannten Vorrichtung gesehen, dass beim Wirken großer Abzugskräfte die Verbindung zwischen Fensterscheibe und Befestigungsvorrichtung gelöst werden kann. Beim Stand der Technik ergäben sich weitere Nachteile bei der Montage der Fensterscheibe (vgl. Abs. 0003, 0005, 0006). Daher sei Zielsetzung, eine entsprechende Vorrichtung zu entwickeln, die eine einfache und sichere Scheibenmontage gewährleiste sowie hohen Abzugskräften standhalte. Außerdem solle die Befestigungsvorrichtung eine servicefreundliche Demontage der Fensterscheibe ermöglichen.

Als den mit der Lösung dieses Problems beauftragten Durchschnittsfachmann legt der Senat seiner Entscheidung einen Dipl.-Ing. der Fachrichtung Maschinenbau mit Fachhochschulabschluss zugrunde, der bei einem Fahrzeughersteller oder einem Zulieferer seit mehreren Jahren mit der Entwicklung und Konstruktion von

Fensterhebern befasst ist und insbesondere auch mit den Aspekten der Montage von beweglichen Fensterscheiben in Fahrzeugen vertraut ist.

Die vorgeschlagene Lösung lautet in Form einer von der Einsprechenden I vorgeschlagenen Merkmalsgliederung wie folgt:

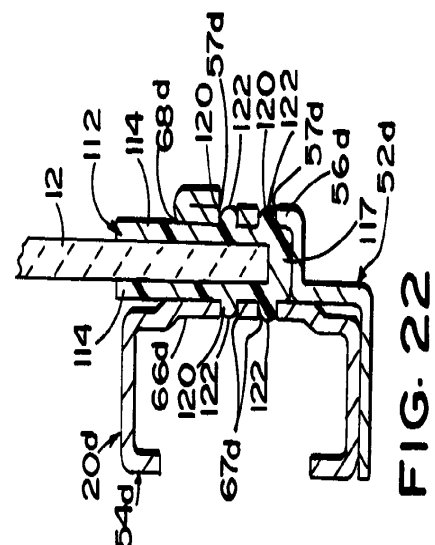
- a) Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers,
- b) bestehend aus Halteschenkeln,
- c) die bei eingeführter Fensterscheibe zu beiden Seiten des unteren Bereichs der Fensterscheibe angeordnet sind und
- d) von denen wenigstens ein Halteschenkel eine Ausnehmung aufweist,
- e) in die ein Verbindungselement zur Arretierung der Fensterscheibe eingreifen kann,
- f) wobei zumindest ein oberer Teil wenigstens eines Halteschenkels federelastisch ausgebildet ist und
- g) eine in Richtung der Scheibenunterkante gerichtete Einführungsphase trägt und wobei
- h) das Verbindungselement zur Arretierung der Fensterscheibe schon vor ihrer Einführung in den Spalt zwischen den Halteschenkeln mit der Fensterscheibe verbunden ist und
- i) im Befestigungszustand in die mindestens eine Ausnehmung der Halteschenkel eingreift, dadurch gekennzeichnet, dass
- j) im oberen Bereich mindestens eines der Halteschenkel ein senkrecht zur Scheibenebene federnder Clip angeformt ist,
- k) der bei Einführung des mit der Fensterscheibe verbundenen Verbindungselements ausweicht und
- l) dieses in der Endposition übergreift.

Nach dem Verständnis des vorgenannten Fachmanns umfasst die Vorrichtung gemäß Patentanspruch 1 Halteschenkel, die bei eingeführter - also montierter - Fensterscheibe zu beiden Seiten des unteren Bereichs dieser Fensterscheibe angeordnet sind, d. h. die Fensterscheibe liegt bereichsweise zwischen den Halteschenkeln. Zumindest ein oberer Teil wenigstens einer der Halteschenkel ist federelastisch ausgebildet. Daraus folgt, dass ein Halteschenkel auch als Ganzes elastisch ausgebildet sein kann, was unstrittig ist. In einem oberen Bereich mindestens eines der Halteschenkel ist ein federnder Clip angeformt. Im Sinne des Streitpatents und auch der geltend gemachten Definitionen nach D6 und D7 ist der Clip ein Bauteil, das nur durch die eigene Verformung eine Verbindung herbeiführen kann. D. h. der Clip als solcher weist eine eigene (federnde) Beweglichkeit gegenüber dem Halteschenkel senkrecht zur Scheibenebene auf. Der Clip trägt zum formschlüssigen Fixieren des Verbindungselementes am Halteschenkel bei.

4. Die mit dem Patentanspruch 1 beanspruchte Vorrichtung ist zweifellos gewerblich anwendbar.

5. Sie ist auch neu.

5.1. Aus der Druckschrift EP 0 467 645 A1 (D2) sind mehrere Beispiele einer Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers bekannt (vgl. insb. Figuren 5 und 22 i. V. m. Sp. 4, Z. 26 bis 42). Die Fensterscheibe ist mit der Bezugsziffer 12 bezeichnet. Unbestritten weist die in der wiedergegebenen Figur 22 gezeigte Vorrichtung sämtliche Merkmale a) bis i) nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 auf. Die Halteschenkel werden durch die seitlichen Wände 66d und 56d einer Halteklammer 20d gebildet. In den Halteschenkeln sind



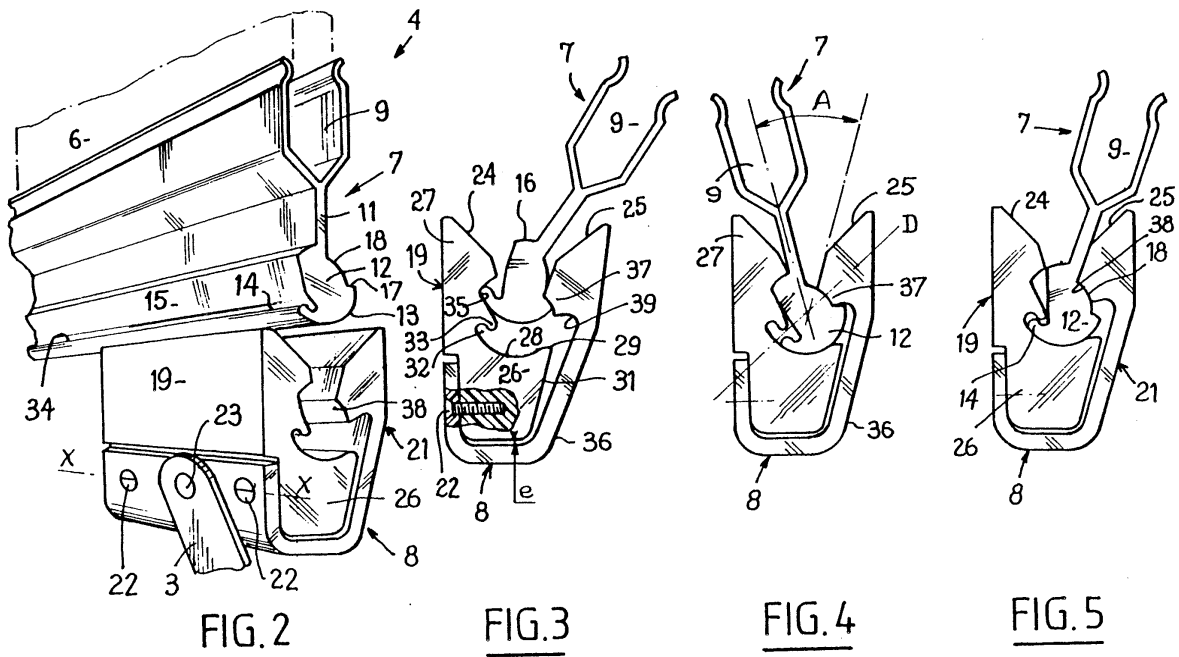
als Ausnehmungen kreisförmige Öffnungen 67d und 57d vorgesehen. In die Ausnehmungen greifen noppenartige Vorsprünge 120 ein, die integral mit einer die Fensterscheibe an ihrem unteren Rand umgreifenden Dichtung 112 ausgebildet sind und mit dieser ein Verbindungselement im streitpatentgemäßen Sinn darstellen. Die Vorsprünge dienen der Arretierung der Fensterscheibe (vgl. Sp. 16, Z. 1 bis 4). Wenigstens die seitliche Wand 56d weist federelastische Eigenschaften auf (vgl. Sp. 16, Z. 15 bis 19). An ihrem oberen Rand sind die seitlichen Wände 66d, 56d abgerundet, um ein Einführen der Fensterscheibe 12 mit der angebrachten Dichtung 112 und ihren Vorsprüngen 120 zu erleichtern (vgl. Sp. 16, Z. 11 bis 15). Dabei verformen sich einerseits die Vorsprünge 120, und andererseits weicht die seitliche Wand 56d federnd nach außen aus, um in der Endlage der Fensterscheibe die Vorsprünge aufzunehmen (vgl. Sp. 16, Z. 11 bis 19; Merkmale k), l)).

Demgegenüber ist streitpatentgemäß im oberen Bereich mindestens eines der Halteschenkel ein senkrecht zur Scheibenebene federnder Clip angeformt (Merkmal j)). Es mag zutreffen, dass die seitliche Wand 56d der bekannten Vorrichtung insgesamt als Clip bezeichnet werden kann (vgl. Sp. 5, Z. 33 bis 43), jedoch ist an der seitlichen Wand 56d kein (integrales) Teil angeformt, das eine wie auch immer geartete eigene, von der Wandbewegung unabhängige Beweglichkeit aufweist. Die im oberen Bereich der seitlichen Wand 56d vorgesehene Randversteifung durch Materialverdopplung kann jedenfalls nicht als ein Clip im Sinne des Streitpatents aufgefasst werden, zumal sie dieselbe (elastische) Bewegung wie die Wand 56d insgesamt vollführt.

Dies gilt auch für die weiteren Ausführungsformen nach der Druckschrift EP 0 467 645 A1 (D2), bei denen stets der gesamte Halteschenkel den Clip bildet und kein (weiteres) federndes Teil im oberen Bereich angeformt ist.



5.2 In der Druckschrift US 4,991,351 (D3) wird anhand der Figuren 2 bis 5 eine weitere Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers beschrieben (vgl. Überschrift). Die Vorrichtung umfasst als Mitnehmer einen zweiten Abschnitt 8 mit einem starren Schenkel 19 und einem flexiblen Schenkel 21 (vgl. Sp. 2, Z. 53 bis 57; Merkma-



le a), b)). In dem Schenkel 19 ist eine Ausnehmung 32 vorgesehen, in die eine an einen ersten Abschnitt 7 angeformte Lippe 14 zur Arretierung der Fensterscheibe 6 eingreifen kann, und in eine Ausnehmung 39 des Schenkels 21 greift der Absatz 17 des ersten Abschnitts 7 ein. Der erste Abschnitt 7 entspricht dem streitpatentgemäßen Verbindungselement (vgl. Sp. 3, Z. 1 bis 29; Merkmale d), e), i)). Der Schenkel 21 ist flexibel gestaltet und kann insgesamt um die Achse X-X federnd verschwenken (vgl. Sp. 1, Z. 53 bis 63; Merkmal f)). In Richtung der Scheibenunterkante sind an den Schenkeln 19, 21 Einführfasen vorgesehen, die das Einführen des mit der Fensterscheibe 6 schon vor der Einführung in den Spalt zwischen den Schenkeln 19, 21 mit der Fensterscheibe verbundenen ersten Abschnitts 7 durch Ausweichen des Schenkels 21 erleichtern (vgl. Sp. 2, Z. 62 bis 68, Sp. 3, Z. 34 bis 35; Merkmale g), h), k)). In der Endposition nach dem Einführen des ersten Abschnitts 7 in den Spalt werden Teile des ersten Abschnitts 7

(Lippe 14, Fläche 18) von Teilen (Lippe 33 bzw. Schulter 37) der Schenkel 19 bzw. 21 übergriffen (Merkmal l)).

Bei der streitpatentgemäßen Vorrichtung ist abweichend davon vorgesehen, dass die Fensterscheibe zwischen die Halteschenkel zu liegen kommt (Merkmal c). Bei der bekannten Vorrichtung liegen lediglich Teilbereiche des als Verbindungselement aufgefassten ersten Abschnitts 7 zwischen den Schenkeln 19 und 21. Zudem ist kein federnder Clip am oberen Bereich des Schenkels 21 angeformt (Merkmal j)), sondern der Schenkel 21 federt als Ganzes. Es mag zutreffen, dass der unterhalb der im oberen Bereich angeformten Schulter 37 angeordnete dünnere Wandabschnitt 36 des Schenkels 21 weniger steif ist, jedoch ist der US 4,991,351 (D3) keinerlei Hinweis zu entnehmen, dass eine eigene Beweglichkeit der Schulter 37 gegenüber dem Schenkel 21 vorläge oder es auf diese ankommen könnte.

5.3 Bei dem weiteren Ausführungsbeispiel einer Vorrichtung zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers nach Fig. 11 i. V. m. Figuren 6 bis 10

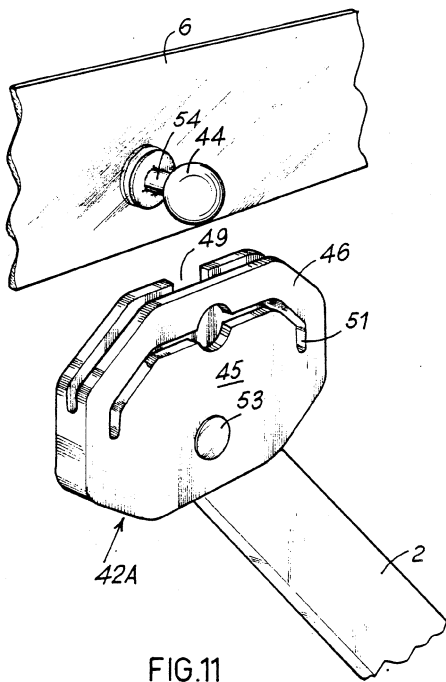


FIG.11

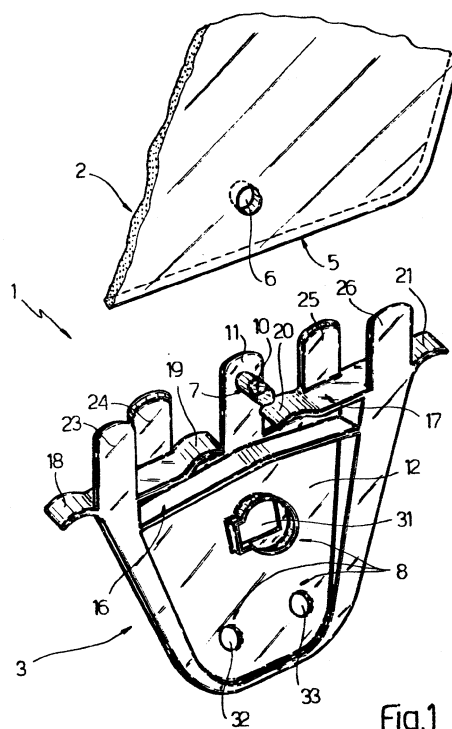
(vgl. Sp. 5, Z. 29 bis 33) der Druckschrift US 4,991,351 (D3) sind Halteschenkel 45 an einem Halter 42A für die Fensterscheibe 6 vorgesehen (Merkmale a), b)). Wenigstens der eine Halteschenkel 45 weist eine nicht bezeichnete Ausnehmung auf, in die ein als Schaft 54 mit Kugel 44 ausgebildetes Verbindungselement zur Arretierung der Fensterscheibe 6 im Befestigungszustand eingreifen kann (Merkmale d), e), i)). Ein oberer Teil 46 dieses Halteschenkels 45 ist federelastisch ausgebildet, weicht bei Einführung des mit der Fensterscheibe 6 verbundenen

Verbindungselements 44, 54 aus und übergreift dieses an der Kugel 44 (vgl.

Sp. 4, Z. 40 bis 44; Merkmale f), k), j)). Der Halteschenkel 45 trägt an seinem oberen Teil 46 eine in Richtung der Scheibenunterkante gerichtete Einführungsfasse 52 (vgl. Sp. 4, Z. 65 bis 68; Merkmal g)). Das Verbindungselement 44, 54 zur Arretierung der Fensterscheibe 6 ist schon vor der Einführung in den Spalt zwischen den Halteschenkeln mit der Fensterscheibe 6 verbunden (vgl. Sp. 5, Z. 31 bis 33; Merkmal h)).

Bei dieser bekannten Vorrichtung kommen abweichend vom Patentgegenstand die Halteschenkel 45 nicht zu beiden Seiten des unteren Bereichs der Fensterscheibe 6 zu liegen, sondern diese liegen beide auf einer Seite der Fensterscheibe in eingeführtem Zustand des Befestigungselements 44, 54. Weiterhin ist bei dieser Vorrichtung der als Clip gewertete federnde obere Teil 46 des Halteschenkels 45 am Fuß des Halteschenkels 45 und nicht in dessen oberem Bereich angeformt, wie streitpatentgemäß gefordert. Die Merkmale c) und j) sind daher nicht verwirklicht.

5.4 Die in der Druckschrift EP 0 208 237 B1 (D1) beschriebene Vorrichtung (vgl. wiedergegebene Fig. 1) kann nach Art eines Clips mit einer Fensterscheibe 2 verbunden werden. Ausgehend von einem Tragelement 3, das mit einer Führungsvorrichtung eines Fensterhebers in Verbindung steht, erstrecken sich zu beiden Seiten der Scheibenoberfläche Flügel 11, 23 bis 26, von denen einer (der Stützflügel 11) im oberen Bereich einen nach innen weisenden Stift 7 trägt. Die Flügel können als Halteschenkel, der Stift 7 kann als Verbindungselement aufgefasst werden (Merkmale a), b), c), Teile e), j)). Zumindest der Stützflügel 11 oder die dem Stützflügel 11 gegenüberliegenden Flügel sind federelastisch ausgebildet, damit die Fensterschei-



be 2 zwischen die Flügel eingeführt werden kann (Merkmal f)). Um den Montageprozess zu erleichtern, besitzt der Stift 7 eine Abschrägung 10 (Teilmerkmal g)). Bei Erreichen des Durchgangslochs 6 in der Fensterscheibe 2, das dem Stift 7 zugeordnet ist, schnappt der unter Federspannung stehende Stift 7 in das Durchgangsloch 6 und verbindet so die Führungsvorrichtung des Fensterhebers mit der Fensterscheibe 2 (Teilmerkmal k)).

Demgegenüber ist bei der vorliegend beanspruchten Vorrichtung noch eine Ausnehmung vorgesehen, in die ein Verbindungselement, das schon vor der Einführung der Fensterscheibe in den Spalt zwischen die Halteschenkel mit der Fensterscheibe verbunden ist, im Befestigungszustand eingreift. Das Verbindungselement ist mit der Scheibe und nicht mit dem Halteschenkel verbunden, die Einführungsphase ist am Halteschenkel und nicht am Verbindungselement vorgesehen, der Clip ist federnd im oberen Bereich angeformt und nicht als mit dem Halteschenkel als Ganzes federndes Bauteil konzipiert (Merkmale d), h), i), l), Teile e), g), j), k)).

5.5 Auch die aus den weiteren Druckschriften bekannten Vorrichtungen zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers unterscheiden sich durch mindestens ein Merkmal vom Streitgegenstand. So weisen die Vorrichtungen nach der DE 31 08 244 A1 (D4) und der EP 0 070 815 A2 (D5) schon keine Halteschenkel auf, in die ein mit der Fensterscheibe verbundenes Verbindungselement eingreifen könnte (vgl. jeweils Fig. 2; Merkmal b)).

6. Die mit Patentanspruch 1 beanspruchte Vorrichtung beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, da sie sich nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt.

6.1 Nach Auffassung der Einsprechenden I würde ein Fachmann die unter 5.3 beschriebene Vorrichtung (nach Fig. 11 der US 4,991,351/D3) im Sinne des Streitpatents umgestalten, wenn Fahrzeugtüren mit rahmenlosen Fensterscheiben vor-

gesehen werden. Dazu sei es erforderlich, die Fensterscheibe oder den Fensterheber im Hinblick auf Kippbewegungen zu stabilisieren. Es biete sich geradezu an, die Fensterscheibe in einen Spalt zwischen zwei Halteschenkel bis zu einem Anschlag einzuführen, um Kippbewegungen um ein Kugelgelenk zu vermeiden. Schließlich sei ja schon in derselben Druckschrift US 4,991,351 (D3) vorgeschlagen, die Fensterscheibe im Befestigungszustand in einem Spalt 43 zwischen zwei Halteschenkeln anzuordnen (Fig. 6 bis 10).

Dieser Auffassung kann jedoch nicht gefolgt werden, weil auch dann, wenn die vorgetragenen Überlegungen des Fachmanns als zutreffend unterstellt werden, erhebliche Zweifel bestehen, dass der Fachmann sich neue Lösungen erarbeitet, wenn bereits vollständige Lösungen nach den Figuren 6 bis 10 oder 1 bis 5 für sein Problem vorhanden sind, zumal nicht ohne Weiteres ersichtlich ist oder vorgetragen wurde, wie die aus Fig. 11 bekannte Vorrichtung konkret umgestaltet werden soll, damit sie sämtliche Merkmale der beanspruchten Vorrichtung umfasst.

6.2 Auch unter Berücksichtigung der aus EP 0 208 237 B1 (D1) bekannten Vorrichtung (vgl. Abschnitt 5.4) ist kein anderes Ergebnis zu erzielen. Es ist auch hier nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen worden, weshalb ein Fachmann die aus Fig. 11 (vgl. Abschnitt 5.3) der US 4,991,351 (D3) bekannte Vorrichtung mit einer anderen Vorrichtung isoliert entnommenen Merkmalen verändern sollte, ohne den Streitgegenstand zu kennen. Es reicht nicht hin, nur die Flügel als Halteschenkel (nach EP 0 208 237 B1/D1) beidseitig der Fensterscheibe auf dem Halter 42A (nach D3) anzuordnen, um zum Streitgegenstand zu gelangen. Sie müssten zudem noch an ein Verbindungselement im Sinne des Streitpatents angepasst werden, wozu weder die D1 noch die D3 den geringsten Anhalt liefern.

6.3 Aber auch ausgehend von der Vorrichtung nach der EP 0 208 237 B1 (D1) in Zusammenschau mit der Vorrichtung nach der US 4,991,351 (D3) kann der Fachmann nicht zum streitpatentgemäßen Gegenstand geführt werden. Das Anbringen

des Halteschenkels 45 mit federndem Teil 46 auf dem Tragelement 3 anstatt des Stützflügels 11 und das Verwenden des Kugelzapfens 44 als Verbindungselement ergibt einen Gegenstand mit den im Abschnitt 5.3 genannten Unterschieden zur beanspruchten Vorrichtung.

6.4 Es sind seitens der Einsprechenden auch keine Argumente vorgetragen worden, weshalb der Fachmann die aus Fig. 22 der EP 0 467 645 A1 (D2) bekannte Vorrichtung (vgl. Abschnitt 5.1) so umgestalten sollte, dass sich der Streitgegenstand ergibt. Weder das Übertragen der Befestigungsart der Fensterscheibe nach der EP 0 208 237 B1 (D1) noch das der nach Fig. 11 der US 4,991,351 (D3) führt zum Streitgegenstand, weil die jeweils genannten Unterschiede (vgl. Abschnitte 5.4 bzw. 5.3) mit übernommen werden. Der gesamten Druckschrift EP 0 467 645 A1 (D2) ist auch kein Hinweis zu entnehmen, dass von dem Prinzip abgewichen werden sollte, jeweils den Halteschenkel als Ganzes federelastisch zu gestalten. Daher wird der Fachmann nicht ohne Weiteres die Halteschenkel (seitlichen Wände) im Sinne des Streitpatents umgestalten und sie mit einem integral an ihrem oberen Bereich angeformten federnden Clip versehen. Der Senat sieht auch keinen Widerspruch zwischen dem Ausführungsbeispiel in der Streitpatentschrift mit einem im unteren Bereich starr ausgebildeten Halteschenkel (vgl. Abs. 0031) und dem Merkmal f) der beanspruchten Vorrichtung, die auch Halteschenkel mit nur im oberen Teil vorhandenen federelastischen Eigenschaften umfasst.

6.5 Die beiden weiteren bekannten Vorrichtungen zur Befestigung einer Fensterscheibe eines Kraftfahrzeugs an der Führungsvorrichtung eines Fensterhebers nach den Druckschriften DE 31 08 244 A1 (D4) und der EP 0 070 815 A2 (D5) liegen ferner ab und wurden in der mündlichen Verhandlung auch nicht mehr aufgegriffen. Da bei ihnen Halteschenkel, in die ein mit der Fensterscheibe verbundenes Verbindungselement eingreifen könnte (vgl. jeweils Fig. 2; Merkmal b)), fehlen, können sie auch keine Veranlassung oder Anregung im Hinblick auf die Gestal-

tung eines Halteschenkels mit einem im oberen Bereich federnd angeformten Clip liefern.

7. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist demnach patentfähig und mit ihm die Gegenstände der auf ihn bezogenen Patentansprüche 2 bis 12.

Pontzen

Friehe

Reinhardt

Dr. Höchst

Ko