



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 301/06

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 10 2004 005 323

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 23. November 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Weber

beschlossen:

Das Patent wird aufrechterhalten.

Gründe

I.

Die Einsprechende hat gegen das am 4. Februar 2004 angemeldete und am 18. August 2005 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

"Kraftfahrzeugtür"

Einspruch eingelegt. Der Einspruch ist auf den Widerrufsgrund der fehlenden Patentfähigkeit gestützt. Zur Begründung ihres Einspruchs verweist die Einsprechende auf die Druckschriften

D1: DE 198 02 478 A1,

D2: DE 197 32 225 A1,

D3: DE 199 24 615 A1 und

D4: DE 92 00 388 U1.

Nach Auffassung der Einsprechenden ist die mit dem Streitpatent beanspruchte Kraftfahrzeugtür aus der Druckschrift **D3** bekannt und dem Fachmann zumindest durch eine Kombination der Inhalte der Druckschriften **D3** mit **D2** oder **D3** mit **D1** nahe gelegt.

Die Einsprechende stellt den Antrag,

das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt sinngemäß,

das Patent in der erteilten Fassung aufrecht zu erhalten (Hauptantrag),

hilfsweise das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten mit den mit der Eingabe vom 28. Oktober 2011 eingereichten Patentansprüchen 1 bis 4 gemäß Hilfsantrag.

Nach Auffassung der Patentinhaberin sind sowohl die beanspruchte Kraftfahrzeugtür nach Hauptantrag als auch die nach Hilfsantrag patentfähig.

Nachdem die Einsprechende mit Schriftsatz vom 31. Oktober 2011 erklärt hat, dass sie an der beantragten und vom Senat für den 7. November 2011 anberaumten mündlichen Verhandlung nicht teilnehmen werde, hat der Senat den Verhandlungstermin aufgehoben.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag hat folgenden Wortlaut:

"1. Kraftfahrzeugtür mit einer Außenwand und einem Innenteil, das als Aggregateträger ausgebildet ist, der eine Fensterheberbetätigung aufnimmt, die zur Führung einer Fensterscheibe zwei Schiebeführungen aufweist, die mit ihren beiden Enden am Innenteil festgelegt sind, wobei der Außenwand wenigstens ein Versteifungselement zum Seitenaufprallschutz zugeordnet ist, das zwischen der Fensterheberbetätigung und Außenwand angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass wenigstens eine weitere Versteifungsstrebe (10) vorgesehen ist,

die mit den zwei Schiebeführungen (8, 9) an Anbindungspunkten (11, 12) verbunden sowie über Befestigungen (13, 14) an dem Innenteil (2) befestigt ist."

Dem Patentanspruch 1 schließen sich die erteilten Patentansprüche 2 bis 5 als Unteransprüche an.

Zum Wortlaut der Patentansprüche 1 bis 4 gemäß Hilfsantrag und zu den weiteren Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

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.

Der Einspruch ist zulässig. Gegenteiliges hat auch die Patentinhaberin nicht geltend gemacht. In der Sache hat der Einspruch keinen Erfolg.

1. Das Streitpatent betrifft eine Kraftfahrzeugtür.

Nach der Beschreibungseinleitung des angegriffenen Patents (vgl. Absätze [0002] und [0005] der Patentschrift) sind Türsysteme im Serienfahrzeugbau bekannt, die für den Seitenaufprallschutz außenliegende Querverstärkungen aufweisen. Um die hohen Anforderungen des Seitenaufprallschutzes zu erfüllen, erstrecken sich hierbei ein oder mehrere Versteifungselemente unmittelbar hinter der Außenwand. Eine Erhöhung des Seitenaufprallschutzes bei Kraftfahrzeugtüren des Standes der Technik werde in der Regel über eine Verstärkung des Versteifungselements bzw. durch dessen Anordnung oder Verlauf in der Kraftfahrzeugtür erzielt. Dies bewirke jedoch immer eine ungewollte Zunahme des Türgewichts.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Kraftfahrzeugtür zu entwickeln, bei der das Gewicht der Kraftfahrzeugtür bei gleichzeitiger Verbesserung des Seitenaufprallschutzes nur minimal zunimmt (Absatz [0006] der Patentschrift).

Diese Aufgabe wird durch eine Kraftfahrzeugtür gemäß dem erteilten Patentanspruch 1 gelöst. Nachfolgend ist der erteilte Patentanspruch 1 in Merkmale gegliedert wiedergegeben:

- M1:** Kraftfahrzeugtür mit einer Außenwand und einem Innenteil,
- M2:** das Innenteil ist als Aggregateträger ausgebildet,
- M3:** der Aggregateträger nimmt eine Fensterheberbetätigung auf,
- M4:** die Fensterheberbetätigung weist zur Führung einer Fensterscheibe zwei Schiebeführungen auf,
- M5:** die Schiebeführungen sind mit ihren beiden Enden am Innenteil festgelegt,
- M6:** der Außenwand der Kraftfahrzeugtür ist wenigstens ein Versteifungselement zum Seitenaufprallschutz zugeordnet,
- M7:** das Versteifungselement ist zwischen der Fensterheberbetätigung und der Außenwand angeordnet,
- M8:** wenigstens eine weitere Versteifungsstrebe (10) ist vorgesehen,

M9: die weitere Versteifungsstrebe (10) ist mit den zwei Schiebeführungen (8, 9) an Anbindungspunkten (11, 12) verbunden und

M10: die weitere Versteifungsstrebe (10) ist über Befestigungen (13, 14) an dem Innenteil (2) befestigt.

Zuständiger Fachmann auf dem hier angesprochenen technischen Gebiet ist ein Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau, der über Erfahrung in der Entwicklung und Konstruktion von Kraftfahrzeugtüren verfügt.

2. Die erteilten Patentansprüche sind zulässig. Gegenteiliges hat auch die Einsprechende nicht ausgeführt.

Der erteilte Patentanspruch 1 basiert auf dem ursprünglich eingereichten Patentanspruch 1, wobei die vorgenommenen Änderungen, wonach die Schiebeführungen "*mit ihren beiden Enden*" am Innenteil festgelegt sind und die weitere Versteifungsstrebe mit den zwei Schiebeführungen "*an Anbindungspunkten (11, 12)*" verbunden sowie "*über Befestigungen (13, 14)*" an dem Innenteil befestigt ist, unmittelbar der Seite 4, Absatz 4 der ursprünglichen Unterlagen zu entnehmen sind. Die erteilten Patentansprüche 2 bis 5 entsprechen gleichlautend den ursprünglichen Patentansprüchen 2 bis 5.

3. Die mit dem erteilten Patentanspruch 1 beanspruchte Kraftfahrzeugtür ist patentfähig.

3.1 Die zweifelsohne gewerblich anwendbare Kraftfahrzeugtür nach dem erteilten Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der im Einspruchs- und Prüfungsverfahren genannten Entgegenhaltungen eine Kraftfahrzeugtür mit sämtlichen Merkmalen des Gegenstands des Patentanspruchs 1 bekannt ist.

Die von der Einsprechenden zur Neuheit angeführte **Druckschrift D3** (DE 199 24 615 A1) betrifft ein Innenverkleidungs-Element für eine Kraftfahrzeugtür. Die **D3** offenbart dem Fachmann eine Kraftfahrzeugtür 10 mit einer Außenwand (Türaußenhaut) und einem Innenteil (Innenverkleidungs-Element) 1, das als Aggregateträger (Träger von Funktionseinheiten) ausgebildet ist, welcher eine Fensterheberbetätigung aufnimmt und wobei diese zur Führung einer Fensterscheibe 9 zwei Schiebeführungen (Führungsschienen) 3, 4 aufweist (vgl. Patentanspruch 1 sowie Spalte 3, Zeile 25 bis 35 i. V. m. Fig. 1 und 2 in **D3**). Damit sind die Merkmale **M1** bis **M4** des Patentanspruchs 1 aus der Druckschrift **D3** bekannt.

Beim Gegenstand nach der **D3** sind die unteren Enden (untere Abschnitte) 14 der Führungsschienen 3, 4 mit dem Innenverkleidungs-Element 1 verbunden. Da die oberen Enden (obere Abschnitte) 13 der Führungsschienen 3, 4 mit einer Schachtverstärkung 2 verbunden sind, welche ihrerseits direkt mit dem Innenverkleidungs-Element 1 verbunden ist, sind somit die Führungsschienen 3, 4 mit ihren beiden Enden am Innenverkleidungs-Element 1 festgelegt (vgl. Spalte 3, Zeile 31 bis 42 i. V. m. Fig. 1 und 2). Damit ist auch das Merkmal **M5** des Patentanspruchs 1 aus der Druckschrift **D3** bekannt.

Gemäß der Druckschrift **D3** ist die Schachtverstärkung 2, die offensichtlich auch dem Seitenaufprallschutz dient, zusätzlich an der Kraftfahrzeugtür festgelegt bzw. mit dieser verbunden (s. Patentanspruch 10 i. V. m. Fig. 2). In Form dieser Schachtverstärkung 2 ist somit der Außenwand der Kraftfahrzeugtür ein Versteifungselement zum Seitenaufprallschutz zugeordnet (vgl. Spalte 4, Zeile 4 bis 16 i. V. m. Fig. 2). Demnach ist das Merkmal **M6** ebenfalls aus der Druckschrift **D3** bekannt.

Nach der Lehre der Druckschrift **D3** wird eine weitere Versteifungsstrebe (Strebe eines Seitenaufprallschutzes) 5 eingesetzt, die sowohl mit den beiden Führungsschienen 3, 4 als auch mit dem Innenverkleidungs-Element 1 verbunden ist (vgl. Spalte 3, Zeile 45 bis 49 i. V. m. Fig. 1 und 2). Damit sind auch die Merkmale **M8** bis **M10** in der Druckschrift **D3** offenbart.

Das Merkmal **M7** jedoch, wonach das Versteifungselement (Schachtverstärkung 2) zwischen der Fensterheberbetätigung und der Außenwand angeordnet ist, ist entgegen der Auffassung der Einsprechenden in der **D3** nicht unmittelbar und eindeutig offenbart.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gehört zum Offenbarungsgehalt einer Vorveröffentlichung zwar auch dasjenige, was im Patentanspruch und in der Beschreibung nicht ausdrücklich erwähnt ist, aus der Sicht des Fachmanns jedoch für die Ausführung der unter Schutz gestellten Lehre selbstverständlich ist und deshalb keiner besonderen Offenbarung bedarf, sondern "mitgelesen" wird. Eine Ergänzung der Offenbarung durch das Fachwissen ist danach jedoch nicht erlaubt (vgl. BGH GRUR 2009, 382 - Olanzapin). Eine weitergehende Erkenntnis, zu der der Fachmann erst aufgrund bspw. seines allgemeinen Fachwissens gelangen kann, ist nicht unmittelbar und eindeutig offenbart (vgl. BGH GRUR 2010, 910 - Fälschungssicheres Dokument).

Die das Merkmal **M7** betreffende Argumentation der Einsprechenden (vgl. Eingabe vom 18. November 2005, Seite 5, Absatz 2), der Fachmann lese aus dem Dokument **D3** implizit mit, dass "*die als Versteifungselement ausgebildete Schachtverstärkung (2) zwischen Fensterheberbetätigung und der Außenwand anordenbar ist*", da das Dokument **D3** keine konkrete Anleitung gebe, wie die Anordnung der Schachtverstärkung (2) ausgestaltet sein solle, hat den Senat nicht überzeugt.

Eine wie im vorliegenden Fall entsprechend Merkmal **M7** geforderte Anordnung des Versteifungselements zwischen Fensterheberbetätigung und Außenwand ist für die Ausführung der Lehre der **D3** nämlich nicht selbstverständlich. Die **D3** schreibt vor, dass die Führungsschienen 3, 4 des Fensterhebers mit ihren oberen Abschnitten 13 in seitlichem Abstand zueinander an der im Wesentlichen in horizontaler Richtung verlaufenden Schachtverstärkung 2 verbunden sind (Sp. 3, Z. 36 bis 39 in **D3**). Ob diese Verbindungen an der außen liegenden Seite, der innen liegenden Seite oder an der Unterseite der Schachtverstärkung 2 vorgesehen sind, ist in der **D3** weder beschrieben noch aus den Darstellungen der Figuren eindeutig erkennbar. Gerade weil die **D3** keine konkrete Anleitung zur Ausgestaltung der Anordnung der Schachtverstärkung an den Führungsschienen gibt, muss der Fachmann hierzu eigene Überlegungen anstellen und gelangt so durch sein Fachwissen zu einer ihm technisch sinnvoll erscheinenden Lösung. Eine unmittelbare und eindeutige Offenbarung des Merkmals **M7** in der Druckschrift **D3** ist dadurch jedoch nicht gegeben.

Von der in der Druckschrift **D3** offenbarten Kraftfahrzeugtür unterscheidet sich die Kraftfahrzeugtür gemäß erteiltem Patentanspruch 1 somit durch das Merkmal **M7**.

Die **Druckschrift D1** (DE 198 02 478 A1) offenbart eine Kraftfahrzeugtür (Türkarosserie) 1 mit einer Außenwand (Tür außenblech) 10 und einem Innenteil (Türmodul) entsprechend Merkmal **M1**. Das Innenteil ist als Aggregateträger (Trägerplatte) 2 ausgebildet (**M2**). Die Trägerplatte 2 ist mit einer Fensterheberbetätigung (Bowdenrohr-Fensterheber mit Seiltrommel 201 und Antriebseinheit 202) ausgerüstet (**M3**), die zur Führung einer Fensterscheibe 8 zwei Schiebeführungen (Führungsschienen) 3a, 3b aufweist (**M4**) (vgl. Spalte 3, Zeile 12 bis 50 i. V. m. Fig. 1 bis 3 der **D1**).

Die Führungsschienen 3a, 3b sind an einer Montageschiene 20 verschiebbar gelagert, wobei die Montageschiene 20 mit der Trägerplatte 2 fest verbunden ist (s. Spalte 3, Zeile 30 bis 37 in **D1**). Die beiden Enden der Führungsschienen 3a, 3b ragen nach oben und unten weit über die Trägerplatte 2 hinaus (vgl. Fig. 1 in **D1**), sodass die Führungsschienen entgegen der Auffassung der Einsprechenden nicht mit ihren beiden Enden am Innenteil festgelegt sind, wie im Merkmal **M5** gefordert ist.

Die Türkarosserie 1 besteht aus einem Türaußenblech 10 und einem Türinnenblech 11. Ein großer Ausschnitt 101 in dem Türinnenblech 11 wird von zwei Streben 102, 103 des Türinnenblechs 11 zur Erhöhung der Steifigkeit der Türkarosserie 1 durchquert. Ein zusätzliches Versteifungselement (Verstärkungselement) 104 dient als Seiteneinfahrerschutz und ist, wie in Fig. 3 erkennbar, zwischen Türinnenblech 11 und Türaußenblech 10 angeordnet und somit entsprechend Merkmal **M6** der Außenwand der Kraftfahrzeugtür zugeordnet (s. Spalte 3, Zeile 12 bis 20 in **D1**).

Nach Montage der Trägerplatte 2 an dem Türinnenblech 11 ist das Verstärkungselement 104 entsprechend Merkmal **M7** zwischen Fensterheberbetätigung und dem Türaußenblech 10 angeordnet.

Die beiden vorerwähnte Streben 102, 103 des Türinnenblechs 11 können, wie die Einsprechende im Einspruchsschriftsatz zutreffend ausgeführt hat, als weitere Versteifungsstreben entsprechend Merkmal **M8** angesehen werden.

Über eine Verbindung dieser Versteifungsstreben 102, 103 mit den Schiebeführungen 3a, 3b an Anbindungspunkten (Merkmal **M9**) und über Befestigungen der Streben 102, 103 an der Trägerplatte 2 (Merkmal **M10**) ist in der **D1** keinerlei Aussage getroffen. Gegenteiliges hat auch die Einsprechende hierzu nicht vorgetragen.

Der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 unterscheidet sich somit vom Stand der Technik nach **D1** durch die Merkmale **M5**, **M9** und **M10**.

Aus der **Druckschrift D2** (DE 197 32 225 A1) ist eine Kraftfahrzeugtür 1 bekannt mit einer Außenwand (Türaußenblech) 2 und einem in den Türinnenraum einzusetzenden Innenteil (**M1**), das als Aggregateträger (Türaggregateträger) 6 ausgebildet ist (**M2**). Der Aggregateträger 6 nimmt eine Fensterheberbetätigung (Elektromotor 19, Hebe- und Senkmechanismus 20 einer Fensterscheibe 13, sowie Steuergerät 21) auf (**M3**). Zur Führung der Fensterscheibe 13 sind zwei Schiebeführungen 11 an dem als Kunststoffplatte ausgebildeten Aggregateträger angeformt (**M4**). Die Schiebeführungen 11 sind folglich auch mit ihren beiden Enden am Innenteil 6 festgelegt (**M5**). Die in der Druckschrift **D2** bspw. in Fig. 14 erkennbare, nicht näher bezeichnete, sich diagonal über die Fahrzeugtür erstreckende Strebe deutet der Fachmann ohne Weiteres als ein Versteifungselement, das der Außenwand zum Seitenaufprallschutz zugeordnet ist (**M6**). Nach der Montage des Aggregateträgers 6 an der Kraftfahrzeugtür 1 ist dieses Versteifungselement zwischen der Fensterheberbetätigung 11, 19, 20 und der Außenwand 2 angeordnet (**M7**) - vgl. hierzu Spalte 4, Zeile 41 bis Spalte 5, Zeile 20 i. V. m. Fig. 1 und 14 der **D2**.

Damit sind aus der Druckschrift **D2** die den Oberbegriff des erteilten Patentanspruchs 1 bildenden Merkmale **M1** bis **M7** bekannt, was die Patentinhaberin in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift auch zutreffend gewürdigt hat.

Eine weitere Versteifungsstrebe, die mit den zwei Schiebeführungen an Anbindungspunkten verbunden sowie über Befestigungen an dem Innenteil befestigt ist (Merkmale **M8** bis **M10**), ist in der Druckschrift **D2** nicht offenbart, was im Übrigen auch die Einsprechende nicht vorgetragen hat.

Die **Druckschrift D4** (DE 92 00 388 U1) beschränkt sich in ihrer Offenbarung auf die Anbringung eines dem Seitenaufprallschutz dienenden Verstärkungsprofils 12 über Konsolen 20 an dem Türrahmen 14 einer Kraftfahrzeugtür 10 sowie auf die Gestaltung und die Materialauswahl des Verstärkungsprofils 12.

3.2 Die Kraftfahrzeugtür nach dem erteilten Patentanspruch 1 beruht gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Wie unter Ziffer 3.1 dieses Beschlusses zur Neuheit ausgeführt, unterscheidet sich der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 vom Stand der Technik nach **D3** durch das Merkmal **M7**, wonach das Versteifungselement zwischen der Fensterheberbetätigung und der Außenwand angeordnet ist.

Eine Anregung zur Durchführung dieser Maßnahme erhält der Fachmann durch die **D3** aus sich heraus nicht. Denn die Darstellung der Figur 2 der Druckschrift **D3** deutet sogar eher darauf hin, dass die Schachtverstärkung 2 gerade nicht zwischen Fensterheberbetätigung und Außenwand angeordnet ist. Bei der Darstellung der Figur 2 handelt es sich um eine Ansicht der Kraftfahrzeugtür von außen nach innen, bei der die Türaußenhaut weggelassen wurde (vgl. Spalte 3, Zeile 22 bis 24 i. V. m. Fig. 2 in **D3**). Aus dieser Figur 2 geht für den Fachmann wohl noch eindeutig hervor, dass der Seitenaufprallschutz 5 in Blickrichtung hinter der Fensterheberbetätigung, insbes. hinter den Führungsschienen 3, 4 angeordnet ist. Der Seitenaufprallschutz 5 ist folglich auf der dem Fahrzeuginnenraum zugewandten Seite der Führungsschienen 3, 4 mit diesen verbunden. Wie insbesondere die an der Kraftfahrzeugtür 10 festgelegten linken Endabschnitte von Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 erkennen lassen, liegen Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 offenbar annähernd vertikal übereinander. Aus der Darstellung der Figur 2 der **D3** erhält der Fachmann somit die Anregung Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 hinter den Führungsschienen 3, 4 anzuordnen.

Bei einer Anordnung der Schachtverstärkung 2 vor den Führungsschienen 3, 4, also entsprechend Merkmal **M7** zwischen Fensterheberbetätigung und Außenwand, ergibt sich zudem eine Anordnung der Schachtverstärkung 2 zwischen den Führungsschienen 3, 4 und der Fensterscheibe 9. Dies führt zu einem großen Abstand zwischen Fensterscheibe 9 und den Führungsschienen 3, 4 und damit zu einer unnötigen Verdickung der Kraftfahrzeugtür 10, weshalb der Fachmann eine solche Lösung nicht in Betracht ziehen wird.

Die Einsprechende führt aus, der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 ergebe sich sowohl aus den nahe liegenden Kombinationen der Druckschriften **D1** mit **D3** als auch **D2** mit **D3**. Ihre diesbezügliche Argumentation hat den Senat jedoch nicht überzeugt.

Die Druckschrift **D1** betrifft eine Kraftfahrzeugtür mit einem Türaußenblech 10, mit einem Türinnenblech 11, mit einer den Fensterheber und weitere Funktionseinheiten tragenden Trägerplatte 2 und mit einer Türinnenverkleidung, die die Tür zum Fahrzeuginnenraum hin abschließt (s. Sp. 5, Z. 44 bis 52 in **D1**).

Der Einsatz einer im Türinneren aufgenommenen separaten Trägerplatte wird in der Druckschrift **D3** jedoch als nachteilig angesehen, weil Herstellungs- und Montagekosten sowie das Gewicht der Kraftfahrzeugtür erhöht seien (s. Sp. 1, Z. 39 bis 44 in **D3**). Aus diesem Grund schlägt die **D3** vor, auf eine separate Trägerplatte für die Funktionseinheiten zu verzichten und das Innenverkleidungs-Element 1 selbst als Träger der Funktionseinheiten 11 auszubilden (s. Sp. 1, Z. 50 bis 68 in **D3**). Um die Steifigkeit des Innenverkleidungs-Elements 1 zu erhöhen, lehrt die **D3**, aus Schachtverstärkung 2, Führungsschienen 3, 4 und Seitenaufprallschutz 5 eine stabile Rahmenkonstruktion zu schaffen und dieses statische Gerüst 12 unmittelbar mit dem Innenverkleidungs-Element 1 zu verbinden (s. Sp. 2, Z. 1 bis 6, 30 bis 36 und 46 bis 51 in **D3**).

Bei Anwendung der Lehre der **D3** bei der Kraftfahrzeugtür nach der **D1** ersetzt der Fachmann folglich die separate Trägerplatte 2 mit den darauf montierten Komponenten sowie die Türinnenverkleidung der **D1** durch das Innenverkleidungs-Element 1 der **D3**. Die einer hohen Steifigkeit bzw. Belastbarkeit dienenden Elemente wie Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 sind dabei an dem Innenverkleidungs-Element 1 der Tür nach **D3** angeordnet, so dass der Fachmann die der Steifigkeit der Türkarosserie 1 dienenden Streben 102, 103 und das dem Seiteneinfahrtschutz dienende Verstärkungselement 104 der Tür nach **D1** ebenfalls ersetzt. Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 sind dabei gemäß der Anregung in Fig. 2 der **D3**, wie weiter oben ausgeführt, auf der dem Fahrzeuginnenraum zugewandten Seite der Führungsschienen angeordnet und nicht zwischen Fensterheberbetätigung und Außenwand, wie im Merkmal **M7** gefordert.

Die bloße Kombination der mit Streben 102, 103 und Verstärkungselement 104 versehenen Türkarosserie 10 gemäß der Fig. 3 der **D1** mit dem in der **D3** vorgeschlagenen Innenverkleidungs-Element 1 mit Schachtverstärkung 2 und Seitenaufprallschutz 5 führt dagegen zu einer Kraftfahrzeugtür mit einem deutlich erhöhten Gewicht, was jedoch gegenläufig zu der Zielsetzung des angegriffenen Patents wäre, weshalb der Fachmann eine solche Kombination nicht in Erwägung zieht.

Eine Zusammenschau der Druckschriften **D1** mit **D3** führt somit nicht in nahe liegender Weise zum Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1.

Das selbe Ergebnis liefert eine Zusammenschau der Druckschriften **D2** mit **D3**.

Die Druckschrift **D2** betrifft wie die Druckschrift **D1** eine Kraftfahrzeugtür mit Tür- außenblech 2, Türinnenblech 8, separatem Türaggregateträger 6 und Türinnenverkleidung 40. Der Ersatz des aus **D2** bekannten Türaggregateträgers 6 durch das aus **D3** bekannte Innenverkleidungselement 1 führt aus den oben erläuterten Gründen ebenfalls zu einem Ersatz der aus Figur 14 der **D2** entnehmbaren diago-

nal angeordneten Seitenaufprallschutzstrebe durch den an dem Innenverkleidungs-Element 1 bereits vorhandenen Seitenaufprallschutz 5 der **D3**. Es ergibt sich auch wieder die durch **D3** angeregte Anordnung der Strebe auf der dem Fahrzeuginnenraum zugewandten Seite der Führungsschienen. Eine Anordnung der Strebe entsprechend Merkmal **M7** ist somit ebenfalls nicht angeregt.

Daher gelangt man auch durch eine Zusammenschau der Druckschriften **D2** mit **D3** nicht in nahe liegender Weise zum Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1.

Die Druckschrift **D4** wurde von der Einsprechenden zu Aspekten der Unteransprüche genannt. Sie ist ersichtlich für den Wortlaut des geltenden Patentanspruchs 1 nicht relevant und wurde bezüglich der Patentfähigkeit des Gegenstandes des geltenden Patentanspruchs 1 zu recht nicht herangezogen.

4. Vom erteilten Patentanspruch 1 werden auch die Unteransprüche 2 bis 5 getragen.

Nach alledem war das Patent bereits gemäß dem Hauptanspruch aufrecht zu erhalten.

Pontzen

Paetzold

Reinhardt

Dr. Weber

Pü