



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
11. Mai 2011

5 Ni 132/09 (EU)

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das europäische Patent EP 0 778 168
(DE 696 13 546)

hat der 5. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11. März 2011 durch den Vorsitzenden Richter Gutermuth, den Richter Dipl.-Ing. Bülskämper, die Richterin Martens sowie die Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dipl.-Ing. Küest

für Recht erkannt:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist eingetragene Inhaberin des am 28. November 1996 unter Inanspruchnahme der Priorität der französischen Patentanmeldung FR 9514566 vom 8. Dezember 1995 angemeldeten und mit Wirkung auch für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents 0 778 168 (Streitpatent), das vom Deutschen Patent- und Markenamt unter dem Aktenzeichen 696 13 546 geführt wird. Das Streitpatent betrifft eine Vorrichtung zum bündigen Verschließen einer Öffnung einer Karosserie und umfasst 8 Patentansprüche, die sämtlich mit der Nichtigkeitsklage angegriffen sind.

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 8 haben in der nach Abschluss des europäischen Einspruchsverfahrens am 14. Februar 2007 veröffentlichten Fassung des Streitpatents EP 0 778 168 B2 in der Verfahrenssprache Französisch folgenden Wortlaut:

- "1. Dispositif de fermeture affleurant, destiné à fermer une baie (2) pratiquée dans la carrosserie (1) d'un véhicule, ledit dispositif comprenant un panneau fixe (4) et un panneau mobile (7, 8) par rapport au panneau fixe (4), **caractérisé en ce que** ledit panneau fixe (4) porte une ouverture (6), dont les bords sont éloignés de la périphérie dudit panneau fixe (4), ledit panneau mobile (5) pouvant venir obturer ladite ouverture (6), en venant dans le plan même dudit, panneau fixe, des éléments fonctionnels (9) assurant la mobilité requise du panneau mobile par rapport au panneau fixe étant montés sur la face dudit panneau fixe (4) tournée vers l'intérieur du véhicule, au moins un desdits éléments fonctionnels (9) se prolongeant jusque sous ladite périphérie du panneau fixe (4), et **en ce que** ledit panneau fixe est rapporté sur ladite carrosserie par collage de la périphérie de ladite face du panneau fixe (4) tournée vers l'intérieur du véhicule aux bords (3) de ladite baie (2), les bords (3) de ladite baie (2) étant légèrement en retrait de ladite carrosserie (1), de façon à pouvoir accueillir ledit panneau fixe (4) de manière affleurante par rapport à la carrosserie (1), de façon à assurer une continuité visuelle entre les carrosserie (1) et ledit dispositif et **en ce que** les extrémités d'au moins un desdits éléments fonctionnels qui se prolongent jusque sous la périphérie du panneau fixe (4) sont prises en sandwich entre ledit panneau fixe (4) et lesdits bords (3) de la baie.
8. Procédé de fabrication et de montage d'un dispositif de fermeture affleurant selon l'une des revendications précédentes, destiné à fermer une baie pratiquée dans la carrosserie (1) d'un

*véhicule, **caractérisé en ce qu'il comprend les étapes suivantes:***

- obtention d'un panneau fixe (4) présentant une ouverture (6), dont les bords sont éloignés de la périphérie dudit panneau fixe (4), et d'un panneau mobile (5) prévu pour pouvoir fermer ladite ouverture;

- montage dudit panneau mobile (5) sur ledit panneau fixe (4), à l'aide d'éléments fonctionnels (9) assurant la mobilité requise, lesdits éléments fonctionnels étant placés sur la face dudit panneau fixe (4) tournée vers l'intérieur du véhicule, au moins un desdits éléments fonctionnels (9) se prolongeant jusque sous ladite périphérie du panneau fixe (4);

- montage dudit panneau fixe sur ladite carrosserie, par collage de la périphérie de ladite face du panneau fixe tournée vers l'intérieur de véhicule aux bords (3) de ladite baie (2) en retrait de ladite carrosserie, de façon à assurer une continuité visuelle entre la carrosserie (1) et ledit dispositif de fermeture, les extrémités d'au moins un desdits éléments fonctionnels qui se prolongent jusque sous la périphérie du panneau fixe (4) étant prises en sandwich entre ledit panneau fixe (4) et lesdits bords (3) de la baie."

Bezüglich der Ansprüche 2 - 7 wird auf den Inhalt der Patentschrift (B2) Bezug genommen.

Bezüglich des entsprechenden deutschen Wortlauts verweist der Senat auf Seite 4/6, linke Spalte der Übersetzung der geänderten europäischen Patentschrift (DE 696 13 546 T3).

Mit ihrer Nichtigkeitsklage macht die Klägerin geltend, der Gegenstand des Streitpatents sei insgesamt nicht patentfähig. Zur Begründung bezieht sie sich auf folgende Druckschriften:

- K5** US 4 850 139
- K6** US 3 321 234
- K7** GB 1 332 212
- K8** US 1 721 223
- K9** US 4 571 278
- K10** DE 37 30 345 A1.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 0 778 168 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in vollem Umfang für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, dass der Gegenstand des Streitpatents patentfähig und insbesondere durch die von der Klägerin herangezogenen Druckschriften weder neuheitsschädlich vorweg genommen noch nahegelegt sei.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage, mit der der in Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 1 IntPatÜG, Artikel 138 Abs. 1 lit. a EPÜ i. V. m. Artikel 54 Abs. 1, 2 und Art. 56 EPÜ vorgesehener Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit geltend gemacht wird, ist zulässig, jedoch nicht begründet. Es ist nicht zu erkennen, dass der Gegenstand des Streitpatents unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Priorität seiner Anmeldung bekannten Standes der Technik nicht mehr neu war oder für den Fachmann nahe lag.

II.

Das Streitpatent betrifft eine Vorrichtung zum bündigen Verschließen einer Öffnung in der Karosserie eines Fahrzeugs sowie ein Fertigungs- und Montageverfahren für eine derartige Vorrichtung. Gemäß Streitpatentschrift (EP 0 778 168 B2) geht die Erfindung von vorbekannten Sichtfensteranordnungen in Fahrzeugaufbauten aus, mit welchen Fensteröffnungen in der Karosserie wahlweise geöffnet oder verschlossen werden können. Die bekannteste Methode zum Aufbringen eines Sichtfensters auf eine Öffnung eines Fahrzeugaufbaus sei die Verwendung eines zweiteiligen Verbindungsrahmens zwischen Scheibe und Rändern der Karosserieöffnung, wobei der innere und der äußere Teil des Verbindungsrahmens gleichzeitig gegen die Ränder der Scheibe und der Öffnung - mit einer zwischenliegenden Dichtung - andrücke.

Bei dem Schiebefenster nach der FR 2 552 483 A1 würden Führungsschienen für das verschiebbare Fensterteil die Ränder des feststehenden Fensterteils übergreifen, wobei das feststehende Fensterteil mit Hilfe eines auf der Außenfläche des Fahrzeugs befestigten Rahmens an die Karosserie montiert sei.

Der bewegliche Teil des Fahrzeugfensters nach der US 1 809 932 sei als Kippelment ausgebildet, wobei ebenfalls ein Verbindungsrahmen zum Anbringen des Fensters an der Karosserie vorgesehen sei.

Derartige Verbindungsrahmen würden über die Außenfläche des Fahrzeugaufbaus vorstehende Bereiche aufweisen, wodurch der optische Eindruck eines Bruchs der Oberfläche entstünde. Dies sei aufgrund geänderter ästhetischer Kriterien als störend empfunden worden, so dass die Tendenz bestanden habe, einen derartigen Bruch der Oberfläche oder zumindest den optischen Eindruck eines solchen zu vermeiden (Absätze 0002 bis 0005).

Mit der Erfindung werde deshalb eine Lösung zum Schließen einer Öffnung einer Fahrzeugöffnung mit einer bündigen Scheibe vorgeschlagen, die einen beweglichen Teil zum Sicherstellen einer Lüftungsfunktion aufweist (Absatz 0006).

Eine solche Lösung sieht die Patentinhaberin in der Vorrichtung nach Patentanspruch 1 und in dem Fertigungs- und Montageverfahren nach Patentanspruch 8. Die Merkmale von Patentanspruch 1 lassen sich wie folgt gliedern:

1. *Vorrichtung zum Verschließen einer Öffnung (2) in der Karosserie (1) eines Fahrzeugs,*
2. *die Vorrichtung verschließt die Öffnung (2) bündig,*
3. *die Vorrichtung umfasst eine feststehende Platte (4),*
4. *die Vorrichtung umfasst eine gegenüber der feststehenden Platte (4) bewegliche Platte (7, 8),*

- Oberbegriff -

5. *die feststehende Platte (4) weist eine Öffnung (6) auf,*
6. *die Ränder der Öffnung (5, 6) sind vom Umfang der feststehenden Platte (4) entfernt,*
7. *dabei kann die bewegliche Platte (7, 8) die Öffnung (5, 6) verschließen,*

8. *indem sie in die Ebene der feststehenden Platte (4) gebracht wird,*
9. *dabei sind Funktionselemente (9, 15, 16) angebracht, welche die erforderliche Beweglichkeit der beweglichen Platte (7, 8) gegenüber der feststehenden Platte (4) gewährleisten,*
10. *die Funktionselemente (9, 15, 16) sind auf der feststehenden Platte (4) angebracht,*
11. *die Funktionselemente (9, 15, 16) befinden sich auf der zum Fahrzeuginneren gewandten Fläche der feststehenden Platte (4),*
12. *dabei erstreckt sich mindestens eines dieser Funktionselemente (9, 15, 16) bis unter den Umfang der feststehenden Platte (4),*
13. *die feststehende Platte (4) ist durch Kleben des Umfangs ihrer zum Fahrzeuginneren gewandten Fläche auf die Ränder (3) der Öffnung (2) auf die Karosserie aufgebracht,*
14. *dabei sind die Ränder (3) der Öffnung (2) gegenüber der Karosserie (1) leicht nach hinten versetzt, um in der Lage zu sein, die feststehende Platte (4) bündig mit der Karosserie (1) aufzunehmen, um eine visuell durchgehende Fläche zwischen Karosserie (1) und Vorrichtung zu erreichen,*
15. *die Enden von mindestens einem der Funktionselemente (9, 15, 16), die sich bis unter den Umfang der feststehenden Platte (4) erstrecken, sind zwischen die feststehende Platte (4) und die Ränder (3) der Öffnung (2) sandwichartig eingefügt.*

- Kennzeichen -

Für die Interpretation dieser durch die Patentansprüche 1 und 8 definierten Lösung sowie für die Beurteilung der Relevanz des Standes der Technik ist das Verständnis des zuständigen Fachmanns zugrundezulegen.

Als Fachmann sieht der Senat einen Fachhochschul-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau, der bei einem Fahrzeughersteller mit der Konstruktion von Karosserieöffnungen verschließenden öffenbaren Fenstern befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Nach dessen Verständnis ist in der Körperfläche der feststehenden Platte eine von dieser allseitig umschlossene Öffnung vorgesehen, die durch eine relativ zur feststehenden bewegliche Platte wahlweise verschlossen bzw. geöffnet werden kann. In der Schließstellung der beweglichen Platte liegt diese in der Ebene der feststehenden Platte. Auf der zum Fahrzeuginneren gewandten Fläche derselben sind Funktionselemente angebracht, die die bewegliche Platte halten und ihre Bewegung gegenüber der feststehenden Platte gewährleisten. Die feststehende Platte mit den Funktionselementen und der beweglichen Platte bilden gemeinsam die Vorrichtung zum bündigen Verschließen der Karosserieöffnung. Diese weist nach innen versetzte Ränder auf, mit denen die feststehende Platte entlang ihres Umfangsbereichs ihrer inneren Oberfläche verklebt ist. Zumindest eins der Funktionselemente erstreckt sich bis unter besagten Umfangsbereich der feststehenden Platte und ist daher im eingebauten Zustand zwischen diesem und den Rändern der Karosserieöffnung sandwichartig eingefügt. Auf diese Weise ist die feststehende Platte bündig mit der Karosserie angeordnet, wobei eine visuell durchgehende Fläche zwischen Karosserie und Vorrichtung erzielt ist.

Nach dem Verständnis des oben definierten Fachmanns ist die feststehende Platte an ihren äußeren Rändern nicht von mit der Karosserie verbindenden Bauteilen ("Verbindungsrahmen") eingefasst. Dieses sieht der Fachmann als ein wesensbestimmendes Merkmal der Erfindung. Denn zum Einen folgt dies aus der Darlegung des Standes der Technik, die verschiedenartig ausgeführte Verbindungsrahmen beschreibt (Absätze 0002 bis 0004). Danach werden diese Verbindungsrahmen wegen ihrer über die Karosserie- bzw. Fensterfläche vorspringenden Abschnitte (optische Unebenheit) sämtlich als nachteilig angesehen. Deshalb will sich die Erfindung von derartigen Rahmen lösen, um "wenn nicht das Vorhandensein, so zumindest den optischen Eindruck eines Bruchs der Oberfläche zu vermeiden, der

durch einen Rahmen verursacht wird" (Absatz 0005). Zum Anderen soll "Gemäß der Erfindung ... die feststehende Platte einfach durch Aufkleben auf die zurückstehenden Ränder der Öffnung in der Karosserie aufgebracht" sein (Absatz 0012), was in sämtlichen Ausführungsbeispielen als unmittelbare Verbindung Platte-Karosserie dargestellt ist (Figuren 1 bis 4, Figur 5, Figur 6, jeweils mit zugehöriger Beschreibung). Die bei der streitpatentgemäßen Erfindung eingesetzten Rahmenelemente sieht der Fachmann somit nur als sich innerhalb der von den Außenrändern der feststehenden Platte umschlossenen Plattenfläche, z. T. bis unter die Außenränder erstreckende Bauteile an, die der Halterung bzw. Führung der beweglichen Platte dienen (Figur 4, Pos. 9; Figur 5, Pos. 13; Figur 6, Pos. 15/16). Die Verbindung der feststehenden Platte mit ihren Umfangsrändern an den Rändern der Karosserieöffnung erfolgt dabei unmittelbar ohne Zwischenfügung von die Platte halternden Bauelementen.

Gemäß Patentanspruch 8 werden die Komponenten feststehende Platte und bewegliche Platte nach ihrer jeweiligen Herstellung mittels der Funktionselemente zu einer Baueinheit zusammengesetzt, die als Ganzes durch Verkleben der Ränder der feststehenden Platte mit denen der Karosserieöffnung an der Karosserie befestigt wird.

III.

1. Nichtigkeitsgründe, die die Zulässigkeit der erteilten Ansprüche in Frage stellen würden, sind nicht geltend gemacht.

2. Die Vorrichtung nach Patentanspruch 1 sowie das Verfahren nach Patentanspruch 8 sind patentfähig.

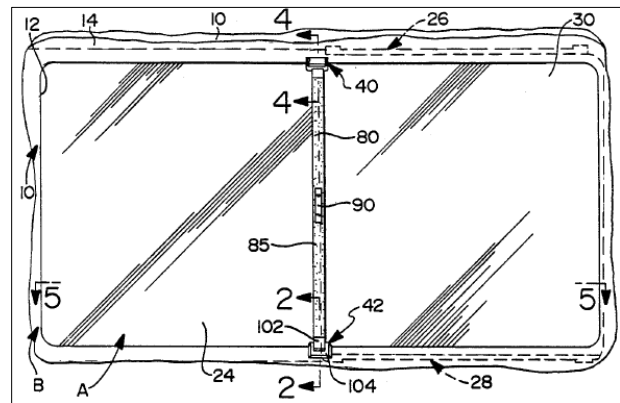
Die nachfolgenden Ausführungen nehmen die vorstehende deutschsprachige Merkmalsgliederung in Bezug.

2.1 Patentanspruch 1

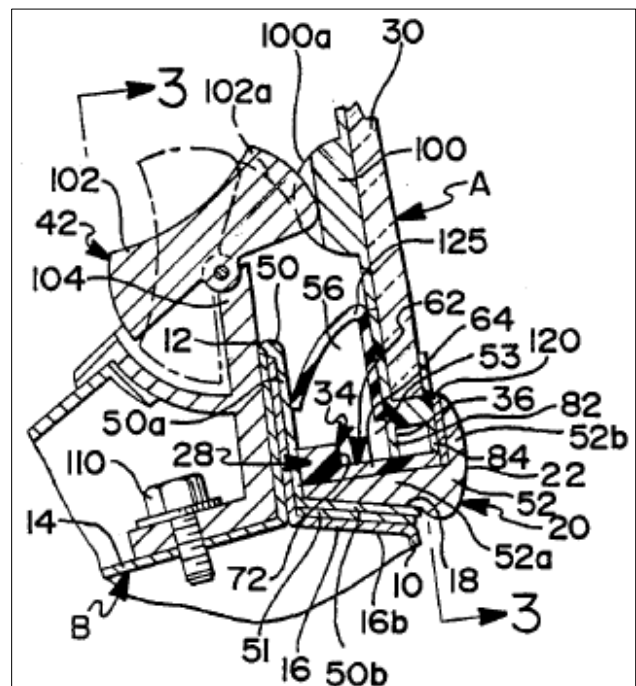
2.1.1 Die Vorrichtung nach Patentanspruch 1 ist neu.

a) US 4 850 139 (K5)

K5 offenbart eine Schiebefenstereinheit A für ein Fahrzeug B (vgl. hier wiedergegebene Figur 1). Diese Fenstereinheit A dient dem Verschließen einer Öffnung 12 in der Karosserie 10 des Fahrzeugs B (→ Merkmal 1). Die Fenstereinheit A verschließt gemäß Beschreibung die Öffnung in der Karosserie zumindest im Wesentlichen bündig (Spalte 2, Zeilen 63 bis 67;



Spalte 6, Zeilen 23 bis 27; → Merkmal 2). Es ist eine feststehende Platte 24 sowie eine relativ zu dieser verschiebbare Platte 30 vorgesehen (→ Merkmale 3, 4). Die feststehende Platte 24 erstreckt sich über nur einen Teil der Karosserieöffnung 12, die durch die Fenstereinheit A dann vollständig abgedeckt ist, wenn die bewegliche Platte 30 in ihrer Schließstellung anschließend an einen Außenrand der feststehenden Platte 24 den von dieser nicht überspannten Bereich überdeckt. In dieser Schließstellung liegt die bewegliche Platte 30 in der Ebene der feststehenden Platte (Spalte 1, Zeilen 28 bis 31 und 57 bis 62; Spalte 3, Zeilen 18 bis 23; Spalte 6, Zeilen 23 bis 27; → Merkmal 8). Die bewegliche Platte 30 ist durch ein Schiebefenster gebildet und lässt sich zur Einnahme der Öffnung vor die zum Fahrzeuginnen gewandte Fläche der feststehenden Platte 24 schieben, womit die Karosserieöffnung 12 in ihrem an den



freiliegenden Rand der feststehenden Platte angrenzenden Bereich freigegeben ist. Feststehende Platte 24 und bewegliche Platte 30 sind in einem gemeinsamen Rahmen 20 gehalten, der die Verbindung herstellt zwischen Karosserie 10 und gesamter Fenstereinheit A (Spalte 2, Zeilen 63 bis 67). Es sind die Beweglichkeit der beweglichen Platte 30 gewährleistende Funktionselemente (Führungsschienen 26, 28) vorgesehen (→ Merkmal 9), die von dem Rahmen 20 gehalten sind. Die hier wiedergegebene Figur 2 zeigt die untere Führungseinrichtung für die bewegliche Platte 30 in deren Schließstellung. Die obere Führungseinrichtung ist identisch ausgebildet (Spalte 3, Zeilen 57 bis 59). Dabei erstreckt sich das Funktionselement (Führungsschiene 28) über die gesamte Länge der Fenstereinheit A (Spalte 3, Zeilen 59 bis 63; vgl. hier wiedergegebene Figuren 1, 2; → Merkmal 12). Die Ränder der Karosserieöffnung 12 sind zurückgesetzt und bilden einen Rücksprung 18 (Spalte 2, Zeilen 59 bis 62), der die bündige Aufnahme der Fenstereinheit A in der Karosserie 10 gewährleistet (→ Merkmal 14).

Das die Bewegbarkeit der beweglichen Platte 30 gewährleistende Funktionselement (Führungsschiene 28) ist allerdings nicht an der feststehenden Platte 24, sondern an dem Rahmen 20 angebracht (Spalte 3, Zeilen 2, 3). Es erstreckt sich auch nicht unter den Umfang der feststehenden Platte, sondern verläuft im Bereich der feststehenden Platte 24 ohne Kontakt zu dieser und seitlich unterhalb derselben parallel zu deren Unterkante in dem Rahmen 20 (vgl. Figuren 5 bis 7). Die feststehende Platte ist an dreien ihrer vier Ränder in einer Nut 60 eines äußeren Rahmenteils 52 des Rahmens 20 verklebt (Spalte 3, Zeilen 51 bis 56).

Von ihrer Auffassung, bei dieser vorbekannten Fenstereinheit sei eine "feststehende Platte" im Sinne des Streitpatents durch die Einheit aus den Scheiben 24, 30 und dem Rahmen 20 gebildet, vermochte die Klägerin den Senat nicht zu überzeugen. Denn wie oben unter II. ausgeführt, ist gerade das Fehlen eines die Scheibe und die Karosserie verbindenden Rahmens für die streitpatentgemäße Erfindung wesensbestimmend. Demgegenüber ist bei dem Stand der Technik nach **K5** der Rahmen 20 vorgesehen, der sowohl die feststehende als auch die bewegliche Scheibe mit der Karosserie 10 verbindet und somit einen Verbin-

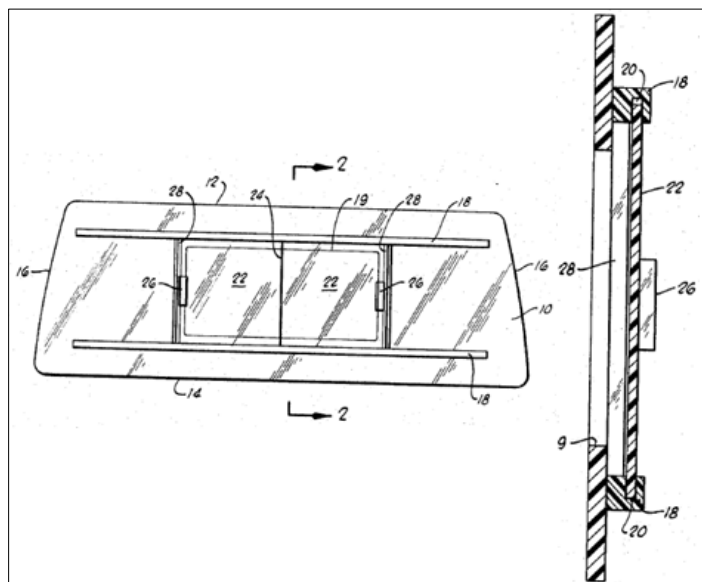
dungsrahmen bildet. Als feststehende Platte im Sinne des Streitpatents kann bei der vorbekannten Fenstereinheit demnach nur die feste Scheibe 24 allein für sich verstanden werden.

Unter dieser Voraussetzung unterscheidet sich die streitpatentgemäße Vorrichtung von der Fenstereinheit nach **K5** durch mindestens die folgenden Merkmale:

- die feststehende Platte weist eine Öffnung auf (o. g. Merkmal 5)
- die Ränder der (Fenster-)Öffnung sind vom Umfang der feststehenden Platte entfernt (o. g. Merkmal 6)
- die Funktionselemente sind auf der zum Fahrzeuginneren gewandten Fläche der feststehenden Platte angebracht (o. g. Merkmale 10, 11)
- mindestens eines der Funktionselemente erstreckt sich bis unter den Umfang der feststehenden Platte und ist mit seinen Enden zwischen die Ränder der feststehenden Platte und der Karosserieöffnung sandwichartig eingefügt (o. g. Merkmale 12, 15)
- die feststehende Platte ist durch Kleben ihres Umfangs ihrer zum Fahrzeuginneren gewandten Fläche auf die Ränder der Karosserieöffnung aufgebracht (o. g. Merkmal 13).

b) US 3 321 234 (**K6**)

K6 zeigt ebenfalls eine Vorrichtung zum Verschließen einer Öffnung in der Karosserie eines Fahrzeugs (Spalte 1, Zeilen 11 bis 14; Spalte 2, Zeilen 25 bis 27; Spalte 3, Zeilen 61 bis 65; → Merkmal 1). Die Vorrichtung umfasst eine feststehende transparente Platte 10 sowie eine gegenüber dieser bewegliche Platte 22



(vgl. hier wiedergegebene Figuren 1, 2; Spalte 7, Zeilen 39, 40; → Merkmale 3, 4). Die feststehende Platte 10 weist eine Öffnung 19 auf, deren Ränder vom Umfang der feststehenden Platte 10 entfernt sind (→ Merkmale 5, 6). Die bewegliche Platte 22 kann die Öffnung 19 verschließen (Spalte 4, Zeilen 29 bis 35; → Merkmal 7). Funktionselemente 18/20 gewährleisten die Beweglichkeit der beweglichen Platte 22 gegenüber der feststehenden Platte 10 und sind auf der feststehenden Platte angebracht (Spalte 4, Zeilen 23 bis 33; → Merkmale 9, 10). Dabei steht die bewegliche Platte 22 sowohl in ihrer Schließstellung als auch in ihrer Offenstellung vor die Fläche der feststehenden Platte 10 vor. Letztere sitzt in der Rückwand der Fahrerkabine 32 und ist dabei so orientiert, dass sich die Funktionselemente 18/20 auf der zum Kabineninnern gewandten Fläche der feststehenden Platte 10 befinden (Spalte 4, Zeilen 67 bis 74; → Merkmal 11). Die feststehende Platte wird anstelle einer serienmäßig vorgesehenen Scheibe in einen für deren Aufnahme und Halterung in der Kabinenwandung bestimmten Kanal eingesetzt (Spalte 3, Zeilen 69 bis 72; Spalte 4, Zeilen 64 bis 67). Die Funktionselemente 18/20 können sich demzufolge nur bis maximal an den von diesem Kanal eingefassten Umfangsbereich der Scheibe 10 erstrecken, denn der die Scheibe 10 einfassende Kanal in der Kabinenwandung bleibt in seiner Ausgestaltung zur Aufnahme der "Serienscheibe" offenbar unverändert.

Die streitpatentgemäße Vorrichtung unterscheidet sich davon somit durch folgende Ausgestaltung:

- die bewegliche Platte liegt in ihrer Schließstellung in der Ebene der feststehenden Platte (o. g. Merkmal 8)
- mindestens ein Funktionselement erstreckt sich bis unter den (eine Auflagefläche auf die Ränder der Karosserieöffnung bildenden) Umfang der feststehenden Platte
- mindestens ein Funktionselement ist mit seinen Enden zwischen die Ränder von feststehender Platte und Karosserieöffnung sandwichartig eingefügt.

c) übriger Stand der Technik

Der Stand der Technik nach den übrigen Druckschriften liegt weiter ab als der vorstehend dargelegte Stand der Technik und steht somit der Vorrichtung nach Patentanspruch 1 ebenfalls nicht neuheitsschädlich entgegen. Diese Druckschriften wurden von der Klägerin zur Neuheit auch nicht in Betracht gezogen.

2.1.2 Die Vorrichtung nach Patentanspruch 1 beruht auf erfinderischer Tätigkeit.

a) US 4 850 139 (K5)

K5 lehrt ein gegenüber dem streitpatentgemäßen völlig anderes Prinzip der gegenseitigen Anordnung von feststehender und beweglicher Platte sowie der Befestigung der beiden Platten an der Karosserie.

Zum Einen erstreckt sich die feststehende Platte 24 gemäß **K5** nur über einen Teilbereich der Karosserieöffnung, wobei der übrige Teilbereich durch die bewegliche Platte verschließbar ist. Eine Öffnung in der feststehenden Platte ist nicht vorgesehen. Sollte der Fachmann - wie die Klägerin geltend macht - Anlass zur Verkleinerung des öffnen-/verschließbaren Teilbereichs der Karosserieöffnung haben, so wäre naheliegende Maßnahme eine Vergrößerung der feststehenden Platte unter damit einhergehender Verkleinerung des öffnen-/verschließbaren Teilbereichs. Eine Anregung zur Ausgestaltung mit einer einzigen, die gesamte Karosserieöffnung überspannenden feststehenden Platte mit in dieser befindlichen Öffnung nach Art des Streitpatents sieht der Senat durch die vorbekannte Ausgestaltung mit zwei aneinander angrenzenden Scheiben nach Art von **K5** gerade nicht gegeben.

Zum Anderen sind gemäß **K5** beide Platten unabhängig voneinander in dem Rahmen 20/50/52 gehalten, welcher Rahmen die Verbindung zwischen Fenstereinheit A und Karosserie 10 herstellt. Die Funktionselemente (Führungsschienen 26, 28) zur Erzielung der Beweglichkeit der beweglichen Platte sind in dem Rah-

men 20/50/52 aufgenommen. Von dieser Konstruktion abzuweichen besteht für den Fachmann weder mit Blick auf die optische Erscheinung noch mit Blick auf die Unfallsicherheit ein Anlass. Denn schon der vorbekannte Verbindungsrahmen gestattet einen bündigen Übergang zwischen Fenstereinheit und Karosserie (Spalte 2, Zeilen 63 bis 67; Spalte 6, Zeilen 23 bis 27), und die Funktionselemente 26/28 zum Halten und Führen der beweglichen Scheibe werden über den an der Karosserie befestigten Verbindungsrahmen von der Karosserie getragen, so dass bei einem Bruch allein der feststehenden Scheibe 24 die Halterung der beweglichen Scheibe 30 gar nicht gefährdet ist.

Von dieser vorbekannten Konstruktion ausgehend auf naheliegende Weise zur streitpatentgemäß beanspruchten Vorrichtung zu kommen, hält der Senat angesichts dieser Sachlage für ausgeschlossen.

b) US 3 321 234 (K6)

Bei der Fensteranordnung nach dieser Druckschrift liegt die bewegliche Platte 22 in ihrer Schließstellung in Richtung senkrecht zur Fensterfläche gesehen in Abstand zur feststehenden Platte 10. Sollte der Fachmann eine Weiterbildung dieses Standes der Technik zwecks Schaffung einer fluchtenden Lage beider Platten bündig mit der umgebenden Karosserie ins Auge fassen (z. B. wegen der laut Streitpatentschrift dazu bestehenden Tendenz), so mag er die Funktionselemente 18/20 unter maßlicher Anpassung der beweglichen Platte 22 so umgestalten, dass letztere in ihrer Schließstellung mit der feststehenden Platte fluchtet. Dabei ergäbe sich aber nicht die Erstreckung der Funktionselemente 18/20 bis an den Umfang der feststehenden Platte 10 (Merkmal 12) und erst recht nicht die sandwichartige Einfassung der Enden der Funktionselemente zwischen den Rändern der Karosserieöffnung und der feststehenden Platte (Merkmal 15). Von Letzterem wird er durch die Lehre der **K6** sogar abgehalten, denn die feststehende Platte soll - wie oben dargelegt - in die serienmäßig vorhandene kanalartige Aufnahme für eine serienmäßig vorgesehene Scheibe eingesetzt werden. Eine solche Aufnahme weist dabei keinen Platz für die Enden der Funktionselemente auf, denn die Ka-

nalweite entspricht der Dicke der serienmäßigen Scheibe (Spalte 3, Zeilen 69 bis 72). Der Fachmann würde daher allenfalls - wenn überhaupt - die Enden der Funktionselemente gesondert von der feststehenden Scheibe an den außen liegenden Kanalrändern befestigen. Schließlich ist auch ein Rückversatz der Öffnungsränder der Kabinenwandung dem Fachmann nicht nahegelegt, denn da die Aufnahme kanalartig ausgebildet ist, würde der Kanalbereich dabei aus der Karosserieoberfläche hervorstehen und gerade kein bündiges Abschließen der Fenstereinheit mit der Karosserie ermöglichen (Merkmal 14).

Aus Vorstehendem folgt, dass auch der Stand der Technik nach **K6** allein für sich dem Fachmann die streitpatentgemäße Ausgestaltung nach Patentanspruch 1 nicht nahelegen vermag.

c) übriger Stand der Technik

Wie oben zur Neuheit ausgeführt, liegt der Stand der Technik nach den übrigen Druckschriften weiter vom Gegenstand des Streitpatents ab als der Stand der Technik nach **K5** und **K6**. Er vermag die Vorrichtung nach Patentanspruch 1 deshalb ebenfalls nicht nahelegen.

Die Klägerin hat in der mündlichen Verhandlung hierauf auch nur insoweit verwiesen, als das grundsätzliche Prinzip des Verklebens von Fahrzeugfenstern bündig mit dem Karosserieblech zum Stand der Technik gehöre (US 4 571 278, DE 37 30 345 A1). Dies trifft zwar zu, - die die Patentfähigkeit tragenden Merkmale sind nach Überzeugung des Senats aber gerade -, dass die feststehende Platte unter Weglassen eines an die Karosserie ankoppelnden Verbindungsrahmes an dieser befestigt ist und außerdem zumindest eines der von der feststehenden Platte getragenen Funktionselemente, die ein bündiges Fluchten der beiden Platten in der Schließstellung gewährleisten, mit seinen Enden zwischen die Ränder der feststehenden Platte und der Karosserieöffnung sandwichartig eingefügt ist.

Zusammenschau

Eine Zusammenschau des Standes der Technik nach **K5** und **K6** durch den Fachmann hält der Senat aufgrund der beiden schon im Konstruktionsprinzip völlig unterschiedlichen Fenstereinheiten für ausgeschlossen. Wird eine Zusammenschau dessen ungeachtet unterstellt, mag diese zu einer Fenstereinheit führen, bei der die bewegliche Platte in auf der feststehenden Platte befestigten Führungsschienen so geführt ist, dass in der Schließstellung beide Platten fluchtend in einer Ebene liegen. Eine Erstreckung der Führungsschienen bis an die Ränder der feststehenden Platte und die sandwichartige Einfassung der Enden der Führungsschienen zwischen den Rändern der feststehenden Platte und zurückgesetzten Rändern der Karosserie ist aber weder durch **K5** noch durch **K6** nahegelegt, wie vorstehend dargelegt. Solches ergibt sich auch nicht durch fachmännisches Handeln unter dem Aspekt der sicheren Abstützung der beweglichen Scheibe im Falle eines Bruchs der feststehenden Scheibe. Denn die Ausgestaltung nach **K5** bietet bereits eine derartige sichere Abstützung, weshalb auch aus dieser Sicht von dem dort vorgeschlagenen, gegenüber dem Streitpatent andersartigen Konstruktionsprinzip nicht abgewichen werden muss.

Mit dem weiter entfernten Stand der Technik nach den übrigen Druckschriften ergibt sich erst recht keine die streitpatentgemäß beanspruchte Vorrichtung nahelegende Zusammenschau. Entsprechendes hat die Klägerin auch nicht vorgetragen.

Bei alledem ist der Senat der Überzeugung, dass eine Zusammenschau des Standes der Technik mit dem Ergebnis der Vorrichtung nach Patentanspruch 1 nur rückschauend in Kenntnis der Erfindung unter gezieltem Zusammensuchen einzelner Merkmale aus dem Stand der Technik zustande kommen kann.

2.2 Das Verfahren nach Patentanspruch 8 ist patentfähig.

Patentanspruch 8 nimmt die Vorrichtung nach Patentanspruch 1 mit sämtlichen Merkmalen in unbedingten Bezug. Damit gehört die Vorrichtung mit der in Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalskombination zum Fertigungs- und Herstellungsverfahren nach Patentanspruch 8 und somit zum Gegenstand dieses Anspruchs. Das beanspruchte Fertigungs- und Herstellungsverfahren wird demnach schon von der Patentfähigkeit der Vorrichtung nach Patentanspruch 1 getragen.

Davon abgesehen enthält Patentanspruch 8 auch als Verfahrensschritte formulierte Merkmale, die - wie den Ausführungen zu Patentanspruch 1 entnehmbar - aus dem Stand der Technik weder bekannt noch durch ihn vorweggenommen sind. Es sind dies z. B. das Anbringen der Funktionselemente auf der feststehenden Platte so, dass sich mindestens eines bis unter den Umfang der feststehenden Platte erstreckt und bei Anbringen der letzteren an der Karosserie durch Kleben ihres Umfangs auf die Ränder der Karosserieöffnung mit seinen Enden zwischen die Ränder der feststehenden Platte und der Karosserieöffnung sandwichartig eingefügt wird.

3. Für die rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 7 ist ein weitergehender eigenständiger erfinderischer Gehalt nicht erforderlich. Die Gegenstände dieser Patentansprüche werden von der Patentfähigkeit der Vorrichtung nach Patentanspruch 1 getragen.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO, der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 ZPO.

Gutermuth

Bülskämper

Martens

Küest

Reinhardt

Pü