



BUNDESPATENTGERICHT

12 W (pat) 26/19

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
3. Dezember 2020

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2004 002 571

...

hat der 12. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 2020 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Rothe, der Richterin Bayer, des Richters Dr.- Ing. Krüger und des Richters Dipl.-Ing. Dr. Herbst

beschlossen:

Die Beschwerde der Patentinhaberin wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Inhaberin des Patents 10 2004 002 571 mit der Bezeichnung „Bremssattel für eine Scheibenbremse“, das am 17. Januar 2004 unter Inanspruchnahme der inneren Priorität 103 19 250.6 vom 28. April 2003 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet wurde, und dessen Erteilung am 26. Februar 2015 veröffentlicht wurde.

Der geltende Patentanspruch 1 (Änderungen gegenüber der eingetragenen Fassung unterstrichen), auf den die weiteren Patentansprüche 2 bis 6 unmittelbar oder mittelbar zurückbezogen sind, hat folgenden Wortlaut:

Bremssattel einer Scheibenbremse mit einem die zu beiden Seiten der Bremsscheibe der Scheibenbremse angeordneten, identisch gestalteten Brems pads (4a, 4b) in Ausnehmungen (13, 13a, 13b) aufnehmenden Bremsträger (1), der nach Art einer Doppelbrücke gestaltet ist mit zwei parallel zueinander verlaufenden Streben (7), zwischen denen sich im Betrieb die Bremsscheibe befindet, wobei der Bremsträger (1) zur axialen Führung und/oder zur Abstützung der Brems pads (4a, 4b) in Drehrichtung mit an der Ausnehmung (13, 13a, 13b) ausgebildeten, paarweisen ersten und zweiten Führungsflächen (10, 11) versehen ist, nämlich einem Paar erster Führungsflächen (10) und einem Paar zweiter Führungsflächen (10), die sich über den Zustellweg der Brems pads erstrecken und an denen sich korrespondierende und, bezogen auf die Mitte (23) der Brems pads in Drehrichtung, symmetrisch angeordnete und gestaltete Führungsflächen (19) der Brems pads (4a, 4b) abstützen können, wobei die ersten Führungsflächen (10) zueinander fluchten und im wesentlichen radial nach außen weisen, und die zweiten Führungsflächen (11) aufeinander zu gerichtet sind, und wobei im Bereich des der Drehachse (D) der Scheibenbremse zugewandten Innenrandes (14) der Brems pads (4a, 4b)

die Ausnehmungen (13, 13a, 13b) des Bremsträgers (1) einerseits und die darin angeordneten Bremspads (4a, 4b) andererseits mit Strukturen in Form zueinander korrespondierender Vorsprünge und Aussparungen versehen sind und die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (20a, 20b) und Aussparungen (21) sich im Abstand zu und außerhalb der Führungsflächen (10, 11; 19) von Bremsträger (1) und Bremspads (4a, 4b) befinden, dadurch gekennzeichnet,

daß, bezogen auf die Mitte (23) der Bremspads (4a, 4b) in Drehrichtung, die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (20a, 20b) und Aussparungen (21) unsymmetrisch angeordnet sind,

daß die Vorsprünge (20a, 20b) Nocken sind, die zwischen den ersten Führungsflächen (10) einstückig an den Streben (7) des Bremsträgers (1) angeformt sind, und daß die Aussparungen (21) Nuten (21) im Bremspad (4a, 4b) sind, die sich in Fluchtung sowohl durch den Reibbelag (16) des jeweiligen Bremspads (4a, 4b) wie auch durch dessen Belagplatte (16a) hindurch erstrecken.

Gegen das Patent hatten die Einsprechenden 1, 2 und 3 jeweils Einspruch eingelegt und als Widerrufsgrund sinngemäß jeweils geltend gemacht, der Gegenstand des Patents sei zum einen unzulässig erweitert, und zum anderen nicht patentfähig. Die Patentinhaberin hat das Patent in geänderter Fassung nach Haupt- und Hilfsantrag verteidigt. Im Anspruch 1 des Hilfsantrags ist am Ende noch zusätzlich angefügt: „und dass die Aussparungen (21) berührungsfrei gegenüber den Vorsprüngen (20a, 20b) sind.“

Im Einspruchsverfahren wurde unter anderem folgender Stand der Technik herangezogen:

D02 EP 0 752 541 A1

D07 Ausdruck der Daten und der Zeichnung des Eintrags in der Datenbank WVA-Nummern-System des V... „WVA-Nr. 29165“

Mit in der Anhörung vom 18. Januar 2018 verkündetem Beschluss hat die Patentabteilung 12 des Deutschen Patent- und Markenamts das Patent wegen fehlender Patentfähigkeit des Gegenstands des Anspruchs 1 widerrufen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 30. Mai 2018 eingelegte Beschwerde der Patentinhaberin.

Mit ihrer Beschwerdebegründung vom 23. August 2018 verteidigt sie das Patent weiterhin in geänderter Fassung nach Haupt- und Hilfsantrag, die auch Gegenstand des Einspruchsverfahrens waren. Die Patentinhaberin hat u. a. die Vorveröffentlichung der Daten und der Zeichnung des Eintrags „WVA-Nr. 29165“ in der Datenbank WVA-Nummern-System des V...-Verbandes (D07) bestritten.

In ihrer Erwiderung vom 7. Februar 2019 hat die Einsprechende 3 die Einvernahme des von ihr zur Frage der Vorveröffentlichung der D07 angebotenen Zeugen Herrn J... angeregt, dessen Mitnahme zur mündlichen Verhandlung vom Senat mit Schreiben vom 26. November 2020 anheim gestellt wurde.

Die Beschwerdeführerin stellt den Antrag,

den Beschluss der Patentabteilung 12 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 18. Januar 2018 aufzuheben und das Patent 10 2004 002 571 mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 6 gemäß Hauptantrag, übereicht in der Anhörung am 18. Januar 2018,

Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift,

hilfsweise

mit folgenden Unterlagen:

Patentansprüche 1 bis 5 gemäß Hilfsantrag, übereicht in der Anhörung am 18. Januar 2018,

Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Die Beschwerdegegnerinnen 1 und 3 stellten den Antrag,

die Beschwerde der Patentinhaberin zurückzuweisen.

Der Senat hat in der mündlichen Verhandlung am 3. Dezember 2020 Beweis erhoben durch Vernehmung des von der Einsprechenden 3 benannten, zur mündlichen Verhandlung erschienenen Zeugen Herrn J....

Wegen des Beweisthemas, des Ergebnisses der Beweisaufnahme sowie weiterer Einzelheiten im Übrigen wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung und den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde der Patentinhaberin ist unbegründet.

I. Das Streitpatent betrifft einen Bremssattel für eine Scheibenbremse.

1. Nach den Ausführungen in der Streitpatentschrift sind derartige Bremssättel aus der Druckschrift US 6 032 768 A bekannt. Bei der Reparatur und der Wartung von Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeuganhängern müssten Bremsbeläge

(sogenannte Bremspads) häufig unter schlechten Sichtverhältnissen eingebaut werden, etwa wegen des engen Bauraums oder wegen mangelhafter Beleuchtung. Da Bremsen und insbesondere Bremspads für die Sicherheit des Fahrzeuges besonders wichtige Bauteile seien, sei es sinnvoll, geeignete Vorsichtsmaßnahmen mit dem Ziel der Vermeidung von Fehlern bei der Montage der Bremspads zu treffen, Abs. [0002], [0003].

Um dieses Ziel zu erreichen, seien aus dem Stand der Technik nach den Druckschriften US 4 473 137 A, DE 29 19 535 A1, EP 0 752 541 A1 oder EP 0 347 523 B1 Lösungen vorgeschlagen worden, um Fehler beim Einbau von Bremspads zu vermeiden; Abs. [0004] - [0006].

2. Vor diesem Hintergrund liegt dem Streitpatent – entsprechend der dort gewählten Formulierung in Abs. [0011] – die Aufgabe zugrunde, zu erreichen, dass bei einem Bremssattel für eine Scheibenbremse erkennbar ist, ob der jeweilige Bremspad für die Bremse bestimmt ist, und, ob dieser in richtiger Einbaulage montiert ist, wobei zur Reduzierung des Entwicklungsaufwandes der Bremssattel im Vergleich zu einem die genannten Vorteile nicht bietenden Bremssattel dieselbe, weitgehend unabhängig von der Hauptdrehrichtung der Bremse arbeitende Grundkonstruktion aufweisen soll.

3. Der mit der Lösung dieser Aufgabe befasste Fachmann ist im vorliegenden Fall ein Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit Abschluss als Dipl.-Ing. oder Master an einer Fachhochschule oder Hochschule für angewandte Wissenschaften, mit besonderen Kenntnissen und mehrjähriger Berufserfahrung in der Konstruktion und Entwicklung von Scheibenbremsen.

4. Zur Lösung der genannten Aufgabe schlägt das Streitpatent in Patentanspruch 1 in der mit **Hauptantrag** verteidigten Fassung einen Bremsattel vor, dessen Merkmale sich – im Wesentlichen übereinstimmend mit der Gliederung im Beschluss der Patentabteilung – wie folgt gliedern lassen:

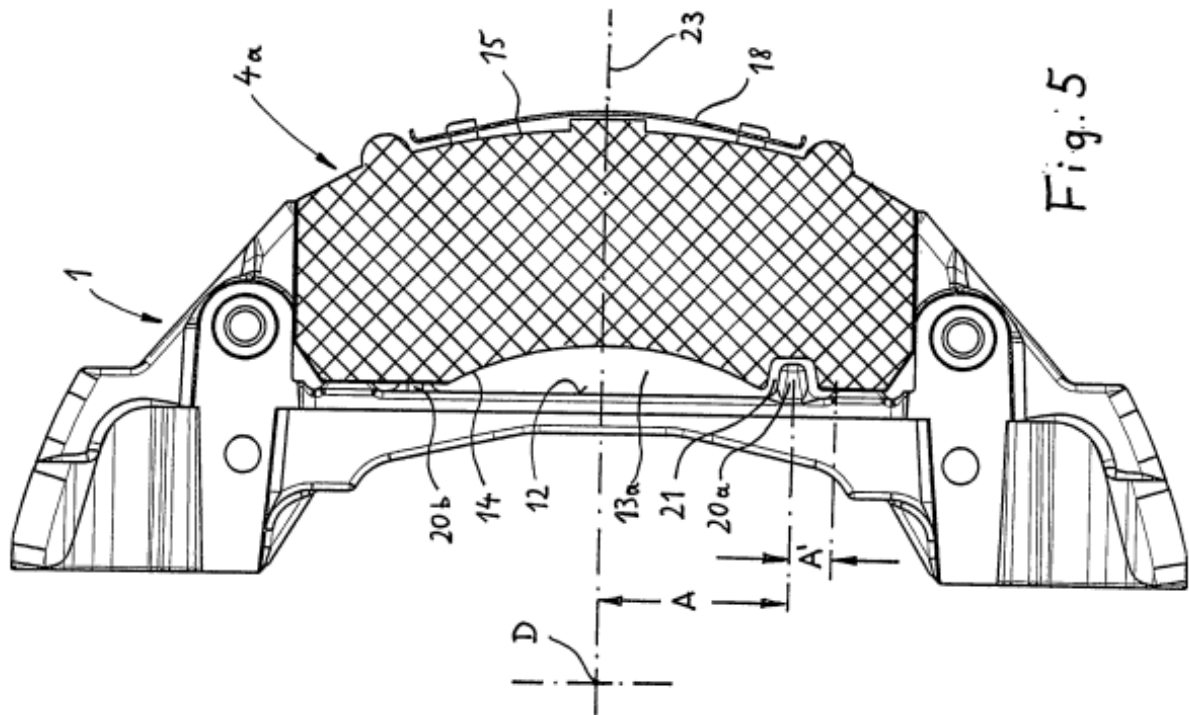
- M1.1 Bremsattel einer Scheibenbremse
- M1.2 mit einem die zu beiden Seiten der Bremscheibe der Scheibenbremse angeordneten,
- M1.3 identisch gestalteten Bremspads (4a, 4b) in Ausnehmungen (13, 13a, 13b) aufnehmenden Bremsträger (1),
- M1.4 der nach Art einer Doppelbrücke gestaltet ist mit zwei parallel zueinander verlaufenden Streben (7), zwischen denen sich im Betrieb die Bremscheibe befindet,
- M1.5 wobei der Bremsträger (1) zur axialen Führung und/oder zur Abstützung der Bremspads (4a, 4b) in Drehrichtung mit an der Ausnehmung (13, 13a, 13b) ausgebildeten, paarweisen ersten und zweiten Führungsflächen (10, 11) versehen ist, nämlich einem Paar erster Führungsflächen (10) und einem Paar zweiter Führungsflächen (11), die sich über den Zustellweg der Bremspads erstrecken
- M1.6 und an denen sich korrespondierende und, bezogen auf die Mitte (23) der Bremspads in Drehrichtung, symmetrisch angeordnete und gestaltete Führungsflächen (19) der Bremspads (4a, 4b) abstützen können,
- M1.7 wobei die ersten Führungsflächen (10) zueinander fluchten und im Wesentlichen radial nach außen weisen,
- M1.8 und die zweiten Führungsflächen (11) aufeinander zu gerichtet sind,
- M1.9 und wobei im Bereich des der Drehachse (D) der Scheibenbremse zugewandten Innenrandes (14) der Bremspads (4a, 4b) die Ausnehmungen (13, 13a, 13b) des Bremsträgers (1) einerseits und die darin angeordneten Bremspads (4a, 4b) andererseits mit Strukturen in Form zueinander korrespondierender Vorsprünge und Aussparungen versehen sind

- M1.10 und die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (20a, 20b) und Aussparungen (21) sich im Abstand zu und außerhalb der Führungsflächen (10, 11; 19) von Bremsträger (1) und Bremspads (4a, 4b) befinden,
dadurch gekennzeichnet,
- M1.11 dass, bezogen auf die Mitte (23) der Bremspads (4a, 4b) in Drehrichtung, die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (20a, 20b) und Aussparungen (21) unsymmetrisch angeordnet sind,
- M1.12 dass die Vorsprünge (20a, 20b) Nocken sind, die zwischen den ersten Führungsflächen (10) einstückig an den Streben (7) des Bremsträgers (1) angeformt sind,
- M1.13 und dass die Aussparungen (21) Nuten (21) im Bremspad (4a, 4b) sind, die sich in Fluchtung sowohl durch den Reibbelag (16) des jeweiligen Bremspads (4a, 4b) wie auch durch dessen Belagplatte (16a) hindurch erstrecken.

Der Patentanspruch 1 gemäß **Hilfsantrag** unterscheidet sich vom Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag darin, dass zusätzlich folgendes Merkmal M1.14 angefügt ist:

- M1.14 und dass die Aussparungen (21) berührungsfrei gegenüber den Vorsprüngen (20a, 20b) sind.

5. Die nachfolgend wiedergegebene Figur der Streitpatentschrift zeigt ein erfindungsgemäßes Ausführungsbeispiel:



6. Hinsichtlich des Verständnisses der Lehre aus Patentanspruch 1 sind folgende Erläuterungen notwendig:

a) Nach Merkmal 1.5 müssen die Paare erster und zweiter Führungsflächen des Bremsträgers dafür befähigt sein, die Bremspads axial zu führen und/oder die Bremspads in Drehrichtung abzustützen.

Die zweite Oder-Variante dieses Geeignetheitskriteriums steht nach Patentanspruch 1 nicht zur Wahl, denn Merkmal 1.6 gibt an, dass die Bremspads Führungsflächen aufweisen, die sich an den Paaren erster und zweiter Führungsflächen des Bremsträgers abstützen können. Das bedeutet, dass die Paare erster und zweiter Führungsflächen des Bremsträgers in jedem Fall dafür geeignet sein müssen, die Bremspads in Drehrichtung abzustützen (eine Abstützung der Bremspads in axialer Richtung erfolgt zwangsläufig nicht an dem Bremsträger, da sie sich axial zu diesem bewegen müssen).

b) Merkmal 1.6 verlangt weiter, dass die Bremspads Führungsflächen aufweisen, die bezogen auf die Mitte der Bremspads in Drehrichtung symmetrisch angeordnet und symmetrisch gestaltet sind. Da sowohl für die „Mitte“ nach Patentanspruch 1, als auch für eine „Mittellinie“ nach Abs. [0039] und der Bezugszeichenliste i. V. m. den Fig. 2 und 5 der Patentschrift gleichermaßen das Bezugszeichen 23 verwendet wird, ist „symmetrisch“ nach Patentanspruch 1 als spiegelsymmetrisch bezogen auf die Mittellinie 23 zu verstehen.

Danach dürfen sich die Führungsflächen der Bremspads hinsichtlich Lage, Geometrie und Maßen ausschließlich darin unterscheiden, dass sie beiderseits dieser Mittellinie spiegelverkehrt zueinander sind.

c) Nach Merkmal 1.7 sollen die ersten Führungsflächen zueinander fluchten, also auf einer gemeinsamen Ebene liegen.

d) Die zweiten Führungsflächen sind nach Merkmal 1.8 aufeinander zu gerichtet, also bezogen auf die Mittellinie einander spiegelbildlich gegenüberliegend. Nach Patentanspruch 1 müssen sie jedoch nicht, wie in dem in Abs. [0031] beschriebenen Ausführungsbeispiel, auf die ersten Führungsflächen rechtwinklig angeordnet sein.

e) Die Merkmale M1.9 bis M1.13 betreffen Maßnahmen, um den falschen Einbau der Bremspads in den Bremssattel zu verhindern. Dies wird demnach dadurch erreicht, dass die Bremspads jeweils Nuten aufweisen, die sich durch den Reibbelag und die Belagplatte des jeweiligen Bremspads erstrecken. Zu den Nuten korrespondieren Nocken, die zwischen den ersten Führungsflächen einstückig an den Streben des Bremsträgers angeformt sind. Unter „einstückig angeformt“ versteht der Fachmann unter Berücksichtigung der Beschreibung Abs. [0017], dass der Nocken bei der Herstellung des Bremsträgers, in der Regel durch Gießen,

gußtechnisch sogleich mit angeformt wird, so dass zusätzliche Fertigungsschritte nicht erforderlich sind.

Nach dem Wortlaut des Patentanspruchs 1 sollen die Nuten mit den Nocken korrespondieren. Eine bestimmte geometrische Ausgestaltung dieses Korrespondierens ist mangels konkreter Angaben nicht Gegenstand des Patentanspruchs 1. Nach der Beschreibung wird dies dahingehend bestimmt, dass der Nocken in die Nut vorspringt, Abs. [0018], wobei bei falscher Einbaulage der Bremspad sich nicht in die Ausnehmung des Bremsträgers einsetzen lässt, weil dann die Positionen von Nocken und Nut nicht mehr korrespondieren, Abs. [0020].

II. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag ist nicht patentfähig, denn er beruht gegenüber dem Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

1. Daten und Zeichnung des Eintrags „WVA-Nr. 29165“ in der Datenbank WVA-Nummern-System des V...-Verbandes (D07) stellen gegenüber dem Zeitrang des Streitpatents vorveröffentlichten Stand der Technik dar. Ein Veröffentlichungsdatum ist zwar weder auf dem Datenauszug, noch auf der Zeichnung explizit als solches angegeben. Der Datenauszug enthält jedoch unter anderem die Angaben

Datum Anmeldung 06.12.2002 und

Datum erteilt 09.12.2002

Weiter ist unter einer Trennlinie, die offensichtlich einen Datenbereich von einer Fußzeile trennt, angegeben:

2005 © VRI-Verband der Reibbelagindustrie e.V.

Auf der Zeichnung findet sich in dem Feld *Datum/Date* die Angabe *05.12.2002*.

Aufgrund der glaubhaften Aussage des Zeugen Herr J... steht zur Überzeugung des Senats fest, dass die Angabe *Datum erteilt* auf dem Datenblatt

das Veröffentlichungsdatum für das Datenblatt einschließlich der dazugehörigen Zeichnung ist.

Herr J... konnte als Zeuge vernommen werden, da er nicht Partei ist. Er ist nicht im Vorstand des Einsprechenden 1 und Beschwerdegegners 1, sondern lediglich als Geschäftsführer dort in der Verwaltung tätig.

Nach Aussage des Zeugen wird ein von einem der V...-Mitglieder neu eingereichter Datensatz vom V... (Einsprechender 1) dahingehend geprüft, ob dieser den Aufnahmekriterien entspricht. Ist dies der Fall, wird die Freigabe erteilt. Die Erteilung der Freigabe hat zur Folge, dass der Datensatz zusammen mit der Zeichnung umgehend für Zugangsberechtigte in der WVA-Datenbank im Internet zu sehen ist. Bis zur Überarbeitung der sichtbaren Anzeige der WVA-Datensätze in den Jahren 2018/2019 wurde dieses Datenfeld als „Datum erteilt“ bezeichnet. Beim Update wurden die Daten als solche übernommen. Das Copyrightdatum bezieht sich dagegen auf das Computersystem bzw. die Software.

Der Senat hat keinen Anlass, die Angaben des seriös wirkenden Zeugen, der nach eigenem Bekunden seit 1. Juli 2015 Geschäftsführer des V... e.V. (Einsprechende 1) ist, zu bezweifeln. Ein persönliches Interesse des Zeugen am Ausgang des Rechtsstreits war ebenfalls nicht erkennbar. Auch der Umstand, dass der Zeuge die Daten und die maßgebliche Zeichnung, die das Anmeldedatum 5.12.2002 enthielt und somit zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorlag, nicht selbst in das System eingetragen hat und er zum damaligen Zeitpunkt nicht beim V... beschäftigt war, ändert nichts an der Beurteilung. Der Zeuge ist mit dem System vertraut und kennt die Bedeutung der im Dokument vorhandenen Felder. Er konnte auch glaubhaft darlegen, dass die Daten beim Update der Software übernommen wurden. Selbst wenn er bei früheren Updates und dem früheren Prozedere nicht anwesend war und es dafür nach Aussagen des Zeugen keine Dokumentation gibt, ist nach Aussagen des Zeugen die Bedeutung des Feldes „Datum erteilt“ eindeutig das Datum, zu dem das

Dokument in der Datenbank veröffentlicht wurde. Es sind keine Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass die Daten nicht stimmen könnten. Vielmehr ergänzen sich die verschiedenen Datumsangaben auf dem Dokument D7 schlüssig. Dies gilt auch hinsichtlich des Copyrightdatums, da der Zeuge glaubhaft dargelegt hat, dass sich dieses Datum nicht auf die Daten als solche bezieht, sondern auf die Software. Da die Anmeldung und der Eintrag in das System gerade dazu bestimmt war, dass die Mitglieder Zugang insbesondere auch zu den Zeichnungen haben, ist auch kein Anlass ersichtlich, warum ausnahmsweise im vorliegenden Fall ein solcher Zugang trotz Eintrag ins System nicht erfolgt sein sollte.

Damit erachtet der Senat es als erwiesen, dass Daten und Zeichnung des Eintrags „WVA-Nr. 29165“ in der Datenbank WVA-Nummern-System des V...-Verbandes (D07) seit dem 9. Dezember 2002 der Öffentlichkeit zugänglich waren. Daher ist der Eintrag „WVA-Nr. 29165“ mit der zugehörigen Zeichnung gegenüber dem Streitpatent mit Prioritätstag vom 28. April 2003 als vorveröffentlichter Stand der Technik zu betrachten.

2. Der Bremssattel nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag ist für den Fachmann ausgehend von der *Disc Brake* nach der **EP 0 752 541 A1 (D02)** in weiterer Kenntnis der Daten und der Zeichnung des Datenbankeintrags **WVA-Nr. 29165 (D07)** nahegelegt.

a) Die aus der EP 0 752 541 A1 (D02) bekannte *Disc Brake* weist – in der Terminologie des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag, wobei Originalzitate aus der genannten Druckschrift nachfolgend durch *kursive* Schrift hervorgehoben sind – bereits Folgendes auf:

- M1.1 Bremssattel (Sp. 2 Z. 29: *caliper 1B*, Fig. 1, 4) einer Scheibenbremse (Sp. 2 Z. 26 - 27: *sliding caliper disc brake 1*, Fig. 1, 4)
- M1.2 mit einem die zu beiden Seiten der Bremsscheibe (Sp. 2 Z. 31 - 32: *brake disc (not shown)*, i. V. m. Fig. 1, 4) der Scheibenbremse angeordneten,

- M1.3 identisch gestalteten Bremspads (Sp. 3 Z. 32 - 35: *friction pads 2, 3*, Fig. 1 i. V. m. Fig. 4) in Ausnehmungen (Sp. 2 Z. 53 - 55: *pair of transversely extending axially aligned openings 4, 5 within which the friction pads are mounted, in use*, Fig. 4, 5) aufnehmenden Bremsträger (Sp. 2 Z. 27: *carrier 1A*, Fig. 1, 4),
- M1.4 der nach Art einer Doppelbrücke gestaltet ist mit zwei parallel zueinander verlaufenden Streben (implizit in Sp. 3 Z. 10 - 11: *the base of the opening [4, 5]*, Fig. 4, 5), zwischen denen sich im Betrieb die Bremsscheibe (*brake disc*) befindet,
- M1.5 wobei der Bremsträger (*carrier 1A*) zur axialen Führung und/oder zur Abstützung der Bremspads (*friction pads 2, 3*) in Drehrichtung mit an der Ausnehmung (*openings 4, 5*) ausgebildeten, paarweisen ersten und zweiten Führungsflächen versehen ist, nämlich einem Paar erster Führungsflächen (Sp. 3 Z. 39 - 41: *friction pad support surfaces within the carrier, indicated at 60, 70, 80, and 90*, Fig. 4, 5) und einem Paar zweiter Führungsflächen (Sp. 3 Z. 55 - 56: *torque-reacting surfaces 50C*, in Fig. 4 mit „150C“ bezeichnet; Sp. 3 Z. 1 - 2: *Inner surface portions 4C, 5C*, Fig. 4, 5), die sich über den Zustellweg der Bremspads (*friction pads 2, 3*) erstrecken
- M1.6 und an denen sich korrespondierende und, bezogen auf die Mitte der Bremspads (*friction pads 2, 3*) in Drehrichtung, symmetrisch angeordnete und gestaltete Führungsflächen (Sp. 3 Z. 42 - 45: *all of these surfaces [60, 70, 80, and 90] are [...] contacted, in use, by complementary flat surface portions 100, 110, 120, 130 of the friction pad assemblies*; den Fig. 4, 5 und Sp. 4 Z. 5 - 9 entnimmt der Fachmann unmittelbar und eindeutig, dass die *surfaces 60, 70* bzw. die *surfaces 80, 90* bezogen auf die Mitte der *friction pads 2, 3* in Drehrichtung symmetrisch zueinander angeordnet sind) der Bremspads (*friction pads 2, 3*) abstützen können,
- M1.7 wobei die ersten Führungsflächen (*friction pad support surfaces [...] 60, 70, 80, and 90*) zueinander fluchten und im Wesentlichen radial nach

außen weisen (Sp. 3 Z. 42 - 43: *all of these surfaces [60, 70, 80, and 90] are arranged in the same plane, Fig. 4, 5*),

M1.8 und die zweiten Führungsflächen (*torque-reacting surfaces 50C bzw. 150C; Inner surface portions 4C, 5C*) aufeinander zu gerichtet sind (Fig. 4, 5),

M1.9 und wobei im Bereich des der Drehachse (Sp. 2 Z. 31 - 32: *rotary axis of a brake disc (not shown)*), i. V. m. Fig. 1, 4, 5) der Scheibenbremse (*disc brake 1*) zugewandten Innenrandes der Bremspads (*friction pads 2, 3*) die Ausnehmungen (*openings 4, 5*) des Bremsträgers (*carrier 1A*) einerseits und die darin angeordneten Bremspads (*friction pads 2, 3*) andererseits mit Strukturen in Form zueinander korrespondierender Vorsprünge (Sp. 3 Z. 52 - 54: *angled further surface 140, 150 respectively on the lugs 50B and 50A of the carrier, Fig. 4, 5*) und Aussparungen (Sp. 3 Z. 49 - 50: *angle surface 160, 170 at one side of the pad backplate, Fig. 4, 5*) versehen sind (Sp. 3 Z. 51 - 53: *The surface 160, 170 is intended to lie adjacent to a correspondingly angled further surface 140, 150, Fig. 4, 5*)

M1.10 und die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (*angled further surface 140, 150*) und Aussparungen (*angle surface 160, 170*) sich im Abstand zu und außerhalb der Führungsflächen (*friction pad support surfaces [...] 60, 70, 80, and 90; torque-reacting surfaces 50C bzw. 150C; Inner surface portions 4C, 5C*) von Bremsträger (*carrier 1A*) und Bremspads (*friction pads 2, 3*) befinden (Sp. 3 Z. 51 - 56: *surface 160, 170 is intended to lie adjacent to a correspondingly angled further surface 140, 150 respectively on the lugs 50B and 50A of the carrier and the straight side of the pad is intended to lie in close proximity to torque-reacting surfaces 50C of the lugs 50A, 50B, Fig. 4, 5*),
dadurch gekennzeichnet,

M1.11 dass bezogen auf die Mitte der Bremspads (*friction pads 2, 3*) in Drehrichtung, die zueinander korrespondierenden Vorsprünge (*angled further surface 140, 150*) und Aussparungen (*angle surface 160, 170*)

unsymmetrisch angeordnet sind (Sp. 3 Z. 47 - 51: *the necessary asymmetry to ensure correct fitting of the pads is obtained by a combination of an angle surface 160, 170 at one side of the pad backplate and a straight side surface 120C of the backplate at the other side of the pad, Fig. 4, 5*),

(M1.12) dass die Vorsprünge (*angled further surface 140, 150*) einstückig an den Streben (*the base of the opening [4, 5]*) des Bremsträgers angeformt sind (Sp. 4 Z. 2 - 4: *providing the angled further surfaces 140, 150 at [...] ends and sides of the brake, so that they lie within the openings 4, 5; i. V. m. Sp. 4 Z. 12: cast carrier*),

(M1.13) und dass die Aussparungen (*angle surface 160, 170*) im Bremspad (*friction pads 2, 3*) sich in Fluchtung sowohl durch den Reibbelag (Sp. 2 Z. 50: *lining of friction material 2A, 2B, Fig. 2 i. V. m. Fig. 4*) des jeweiligen Bremspads (*friction pads 2, 3*) wie auch durch dessen Belagplatte (Sp. 2 Z. 51: *metal backing plate 2B, 3B, Fig. 2 i. V. m. Fig. 4*) hindurch erstrecken (der Fig. 4 entnimmt der Fachmann unmittelbar und eindeutig, dass sich die *angle surface 160* durch das *friction material* und die *metal backing plate* des *friction pads* hindurch erstreckt).

Nicht bekannt sind demnach aus der D02 folgende Teilmerkmale, die im geltenden Patentanspruch 1 genannt sind, wonach

M1.12 die Vorsprünge Nocken sind, die zwischen den ersten Führungsflächen an den Streben des Bremsträgers angeformt sind,

M1.13 und die Aussparungen Nuten im Bremspad sind.

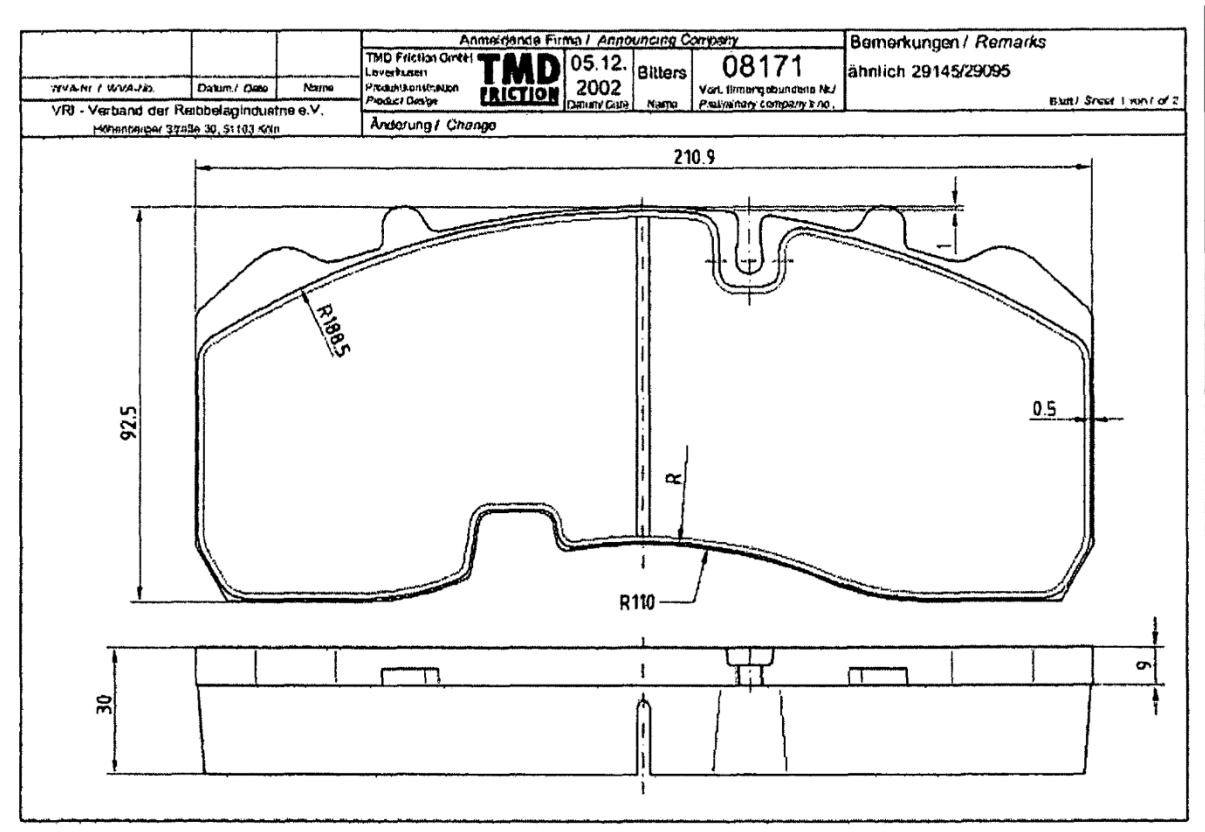
b) Diese Unterschiede können aber die erfinderische Tätigkeit bei dem Bremssattel nach Patentanspruch 1 nicht begründen:

Aus der D02 erhält der Fachmann den Hinweis, dass sich deren Offenbarung nicht auf die Beispiele nach den Figuren und deren Beschreibung beschränkt. Denn die

Stützflächen des Trägers und die Angriffsflächen der Pads können auf jede geeignete Weise angeordnet sein, solange die vorrangigen Kriterien beachtet werden, nämlich dass die Pads identisch, aber asymmetrisch sind, und die Stützflächen in den Trägeröffnungen zur Aufnahme eines Pads angeordnet sind, [...] damit die Pads nicht verkehrt herum in die Trägeröffnungen eingefügt werden können und die äußeren Oberflächenabschnitte der Pads in die vorgesehenen, mit ihnen zusammenwirkenden Flächen eingreifen (D02 Sp. 4 Z. 16 - 30: *The support surfaces of the carrier and the engaging surfaces of the pads may be arranged in any convenient manner whilst respecting the overriding criteria of the pads being identical but asymmetrical and the support surfaces in the carrier openings being arranged to receive a pad [...]. [...] that they cannot be inserted the wrong way round and that the external pad surface portions referred to will engage their intended cooperating surfaces*).

Dieser Hinweis aus der D02 auf weitere, nicht näher spezifizierte Ausgestaltungen gab dem Fachmann hinreichenden Anlass, zu deren Nacharbeitung nach einer geeigneten räumlich-körperlichen Ausgestaltung eines Bremspads zu suchen, das asymmetrisch ausgebildet ist, und die Funktion eines Pads im Rahmen der durch die Offenbarung der in D02 vorgegebenen Anordnung erfüllen konnte.

c) Dabei stößt er auf den aus dem Datenbankeintrag WVA-Nr. 29165 (D07) bekannten Bremsbelag, dessen Zeichnung nachfolgend wiedergegeben ist:



Dieser Zeichnung aus D07 entnimmt der Fachmann unmittelbar und eindeutig, dass der dargestellte Bremsbelag, der als Bremspad fungiert, folgende Merkmale aufweist:

- Zwei zueinander fluchtende Führungsflächen (auf der Zeichnung am unteren Ende der Bemaßung 92.5 dargestellt), die bezogen auf die strich-punktierte Mittellinie des Belags erkennbar symmetrisch angeordnet und gestaltet sind,
- zwei weitere Führungsflächen, die senkrecht zu den fluchtenden Führungsflächen angeordnet sind (in der Zeichnung am linken und rechten Ende der Bemaßung 210.9),
- eine als Nut ausgestaltete Aussparung (auf der Zeichnung am unteren Rand des Bremsbelags und links neben der strich-punktierten Mittellinie),

- die zwischen den beiden fluchtenden Führungsflächen angeordnet ist,
- die von den beiden fluchtenden Führungsflächen jeweils beabstandet angeordnet ist,
- die sich in Fluchtung sowohl durch den Reibbelag als auch durch den Belagträger hindurch erstreckt (für den Fachmann unmittelbar daran zu erkennen, dass am unteren Ende dieser Nut keine Linie dargestellt ist), und
- bezogen auf die strich-punktierte Mittellinie des Belags unsymmetrisch angeordnet ist.

d) Damit erfährt der Fachmann aus D07 eine Anleitung zu einer weiteren Gestaltung eines asymmetrischen und somit gegen unkorrekten Einbau gesicherten Bremspads entsprechend der Lehre der D02 Sp. 4 Z. 16 - 30. Diese stellt gegenüber den Ausführungsbeispielen der D02 nicht nur eine mögliche alternative Ausführungsform dar, sondern weist den für den Fachmann erkennbaren Vorteil auf, dass die Asymmetrie in einem Bereich außerhalb der Enden des Bremspads verwirklicht ist, so dass die an den Enden des Bremspads anzuordnenden Stützflächen ohne Rücksicht auf die Asymmetrie anforderungsgerecht gestaltet werden können.

Wenn der Fachmann den aus D07 bekannten Bremsbelag in die aus D02 bekannte Scheibenbremse einbaut, sieht er, wie ihm dies aus D02 vorgegeben ist, an dem aus D02 bekannten Träger (*carrier*) eine zu der Ebene in der Nut des Bremsbelags nach D07 komplementäre Oberfläche vor, die zwangsläufig eine nockenförmige Gestalt aufweist und an den Verbindungsstreben des Trägers (*carriers*) angeordnet ist.

Damit ist der Fachmann, ohne dass er hierfür erfinderisch tätig geworden ist, bereits bei dem Gegenstand des hier vorliegenden Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hauptantrags angelangt.

4. Auch der Bremssattel nach dem mit Hilfsantrag verteidigten Patentanspruch 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Das dem Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags hinzugefügte Merkmal M1.14, wonach

die Aussparungen berührungsfrei gegenüber den Vorsprüngen sind, ist bereits aus der Veröffentlichung D02 bekannt. Denn aus deren Fig. 5 und 4 geht unmittelbar und eindeutig hervor, dass die beiden korrespondierenden abgewinkelten Oberflächen 150, 160 bzw. 140, 170 sich nicht berühren. Darüber hinaus ergibt sich für den Fachmann aus der Beschreibung zu Fig. 4 und 5 ab Sp. 3 Z. 36, wonach die Abstützung des Bremspads im Betrieb über die Stützflächen 100, 110, 120, 130 erfolgen soll, dass die dem Verhindern eines unkorrekten Einbaus dienenden korrespondierenden abgewinkelten Oberflächen berührungsfrei gestaltet werden müssen, um die vorgesehene Abstützung über die Stützflächen zu ermöglichen. Daraus ergibt sich für den Fachmann, diese Berührungsfreiheit auch auf die in Kenntnis von D02 und D07 nahegelegte Lösung (zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf obige Ausführungen zum Hauptantrag verwiesen) zu übertragen.

5. Da sich der Patentanspruch 1 nach Hauptantrag und nach Hilfsantrag als nicht gewährbar erweist, fallen aufgrund der Antragsbindung auch die übrigen Patentansprüche 2 bis 6 nach Hauptantrag und 2 bis 5 nach Hilfsantrag, da die Patentinhaberin und Beschwerdeführerin außer dem Hauptantrag und dem Hilfsantrag keine weiteren Anträge geltend gemacht hat, und über einen Antrag auf Erteilung bzw. Aufrechterhaltung eines Patents nur als Ganzes entschieden werden kann (vergl. Busse/Keukenschrijver, PatG, 9. Aufl. § 48 Rdnr. 18).

6. Bei dieser Sachlage brauchte der Frage, ob die Priorität der deutschen Patentanmeldung 103 19 250.6 zu Recht in Anspruch genommen wurde, nicht

nachgegangen zu werden, da die Gegenstände nach den relevanten Entgegenhaltungen D02 und D07 vor dem Prioritätstag des Patents der Öffentlichkeit zugänglich geworden sind.

Von den angebotenen Zeugenvernehmungen der übrigen von den Einsprechenden genannten Zeugen hat der Senat keinen Gebrauch gemacht, weil es im Ergebnis auf den Nachweis weiterer Tatsachen nicht ankommt.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn gerügt wird, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch

einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Rothe

Bayer

Krüger

Herbst

Fi