



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 42/09

Verkündet am
3. Dezember 2014

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 199 28 588

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 2014 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dipl.-Phys. Dr.-Ing. Geier

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss der Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 25. Juni 2009 aufgehoben.

Das Patent 199 28 588 wird widerrufen.

Gründe

I

Die Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat nach Prüfung eines Einspruchs das am 22. Juni 1999 angemeldete Patent 199 28 588, dessen Erteilung am 17. April 2008 veröffentlicht wurde, mit der Bezeichnung

„Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie“

mit Beschluss vom 25. Juni 2009 aufrechterhalten. Zur Begründung führt sie aus, dass der in den Patentansprüchen 1 bis 5 beanspruchte Gegenstand gewerblich anwendbar und neu sei, sowie auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, so dass die Patentansprüche Bestand hätten.

Dagegen wendet sich die Beschwerde. Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung, die Erfindung sei nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fach-

mann sie ausführen könne. Darüber hinaus sei, unter Hinweis auf den Stand der Technik nach den Dokumenten

D2: US 3 188 132 A,

D7: WO 97/41010 A1,

D11: JP 63 – 12479 U,

D11b: JP 63 – 12479 U (Übersetzung der D11),

D14: JP 64 – 32283 U,

D15: Thorley, N.: Jaguar XJ Serie I bis III. Das komplette Begleitbuch, Heel, Königswinter, 2004, Seiten 38, 70 und 157

D19: Ersatzteilkatalog Jaguar XJ6 Serie 2 (Druckvermerk Dezember 2004), Seiten 52, 139 und 140,

D20: Reparaturanleitung Jaguar XJ.6 und Daimler Sovereign, Jaguar Cars British Leyland Limited, 1974, Abschnitt 60.30.02,

D21: JP 10 – 244962 A,

D22: US 4 721 032 A,

D23: „Der neue VW Tuareg“ in Automobiltechnische Zeitung (ATZ), Ausgabe 12/2002, Seiten 1046 bis 1063,

der Streitgegenstand aus der Druckschrift D11 neuheitsschädlich vorbekannt. Zumindest ergebe er sich für einen Fachmann in nahe liegender Weise bereits aus der Druckschrift D11 allein, aus einer Kombination der Druckschrift D11 mit

einer der Druckschriften D21, D22 oder D23 oder aus einer Kombination der Druckschrift D2 mit einer der Druckschriften D7 oder D14. Darüber hinaus werden die in den Druckschriften D15, D19 und D20 dargestellten Sachverhalte als offenkundige Vorbenutzung geltend gemacht.

Die Einsprechende und Beschwerdeführerin beantragt,

den Beschluss der Patentabteilung 56 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 25. Juni 2009 aufzuheben und das Patent 199 28 588 zu widerrufen.

Die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin beantragt in der Verhandlung vom 3. Dezember 2014 zuletzt,

die Beschwerde zurückzuweisen,

hilfsweise den Beschluss des Deutschen Patent- und Markenamts vom 25. Juni 2009 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

- Patentansprüche 1 bis 4, gemäß neuem Hilfsantrag 1, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 3. Dezember 2014, mit gegebenenfalls noch anzupassender Beschreibung, Zeichnungen, Figuren wie Patentschrift.

Sie widerspricht dem Beschwerdevorbringen in allen Punkten und meint, der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Streitpatent, wie auch gemäß neuem Hilfsantrag 1, seien neu und durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

Außer den vorgenannten Dokumenten sind im Verfahren noch die folgenden Druckschriften berücksichtigt worden:

D1: US 3 625 561 A

D3: DE 1 680 014 A

D4: US 5 411 311 A

D5: DE 196 21 673 A1

D6: DE 196 42 820 A1

D8: JP 63 - 82880 A

D9: DE 197 06 225 C2

D10: DE 41 34 436 A1

D12: JP 01 – 89275 U

D13: JP 63 – 7064 U

D16: DE 36 24 747 A1

D17: DE 195 40 020 A1

D18: DE 34 01 127 A1

D24: „VW Golf I bzw. III“ in Automobiltechnische Zeitung (ATZ), Ausgabe 03/1995, Seite 130,

D25: „Opel Astra“ in Automobiltechnische Zeitung (ATZ), Ausgabe 03/1998, Seite 176,

D26: „Opel Tigra“ in Automobiltechnische Zeitung (ATZ), Ausgabe 01/1995, Seite 19,

sowie als von der Patentinhaberin bei der Anmeldung als selbstgenannter Stand der Technik eingeführt

P1: ATZ/MTZ-Sonderausgabe Porsche 911 Carrera 1998, Seite 57, Bild 6 (1997).

Der Patentanspruch 1 gemäß Streitpatent lautet:

Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie, mit einem unteren Frontscheiben-Querträger und einem linken und rechten Federbeindom, wobei der linke Federbeindom mit einer linken Strebe und der rechte Federbeindom mit einer rechten Strebe mit dem unteren Frontscheiben-Querträger verbunden sind, dadurch gekennzeichnet, daß die rechte Strebe (16; 19) und die linke Strebe (15; 18) an einem gemeinsamen Anschlußpunkt (17) in der Quermittle des unteren Frontscheiben-Querträgers (9) verbunden sind.

Rückbezogen schließen sich hieran die erteilten Patentansprüche 2 bis 5 an.

Der Patentanspruch 1 gemäß neuem Hilfsantrag 1 lautet (Änderungen zu Patentanspruch 1 gemäß Streitpatent sind unterstrichen):

Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie, mit einem unteren Frontscheiben-Querträger und einem linken und rechten Federbeindom, wobei der linke Federbeindom mit einer

linken Strebe und der rechte Federbeindom mit einer rechten Strebe mit dem unteren Frontscheiben-Querträger verbunden sind, von dessen Enden ausgehend sich jeweils A-Säulen (10, 11) zu einem oberen Frontscheibenquerträger erstrecken, wobei in einem Abstand zum unteren Frontscheiben-Querträger (9) ein damit durch ein Querblech (24) verbundener, etwa auf gleicher Höhe sowie zur Heckseite hin versetzter oberer Spritzwand-Querträger (23) angeordnet ist, an den sich eine nach unten verlaufende Spritzwand (25) mit Öffnungen (26) für Einbaugeräte anschließt, dadurch gekennzeichnet, daß die rechte Strebe (16; 19) und die linke Strebe (15; 18) an einem gemeinsamen Anschlußpunkt (17) in der Quermittle des unteren Frontscheiben-Querträgers (9) verbunden sind.

Rückbezogen schließen sich hieran die Patentansprüche 2 bis 4 gemäß neuem Hilfsantrag 1 an.

Wegen des Wortlauts der Unteransprüche und zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II

1. Die Beschwerde ist unbestritten zulässig. In der Sache hat sie auch Erfolg.
2. Als Durchschnittsfachmann legt der Senat einen Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zugrunde, der über eine langjährige Berufserfahrung in der Konstruktion und Entwicklung auf dem Gebiet des Karosseriebaus verfügt.

Der Durchschnittsfachmann hat dabei im Rahmen dieser Berufstätigkeit umfassende Kenntnisse über den Verlauf und die Berechnung von bei Fahrzeugbetrieb im Karosseriebereich auftretenden Kräften und Momenten erworben. Er kennt das

fachübliche Vokabular und kann einfache abstrahierende Anweisungen konstruktiv umsetzen.

3. Das Streitpatent betrifft eine Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie, welche eine gegenüber Trägerstrukturen in Vorderwagen, wie sie aus dem Stand der Technik bekannt sind, erhöhte insbesondere dynamische Torsionssteifigkeit der Fahrzeugkarosserie aufweisen soll (vgl. Absätze [0001] und [0007] der Streitpatentschrift).

Hierzu umfasst die Trägerstruktur einen unteren Frontscheiben-Querträger sowie einen linken und einen rechten Federbeindom, wobei der linke Federbeindom über eine linke Strebe und der rechte Federbeindom über einer rechten Strebe mit dem unteren Frontscheiben-Querträger verbunden sind. Die Anbindung der beiden Streben an dem unteren Frontscheiben-Querträger erfolgt dabei an einem gemeinsamen Anschlusspunkt, der in der Quermitte des unteren Frontscheiben-Querträgers angeordnet ist (vgl. Absätze [0009] und [0010] der Streitpatentschrift).

Dieses ermöglicht ein Ableiten von Kräften und Momenten in den Frontscheiben-Querträger, die auf die Federbeindome einwirken und von dort über die beiden Streben an den unteren Frontscheiben-Querträger weitergeleitet werden, in nur einem Punkt. Dadurch kann eine Torsion innerhalb des unteren Frontscheiben-Querträgers, wie sie bei einer aus der Druckschrift P1 bekannten Konstruktion mit zwei beabstandeten Anschlusspunkten der Streben mit dem unteren Frontscheiben-Querträger möglicherweise auftritt, vermieden werden, so dass durch diese Maßnahme die Torsionssteifigkeit der Trägerstruktur weiter erhöht werden kann (vgl. Absätze [0002] und [0003] in Verbindung mit Absatz [0007] der Streitpatentschrift).

Der gemeinsame Anschlusspunkt ist im Verständnis des zuvor definierten Fachmanns dabei weder als Punkt im mathematischen Sinne noch als punktuell Befestigungsmittel, wie es zum Beispiel durch eine einzige Schraube oder einen einzigen Schweißpunkt realisierbar ist, zu sehen, sondern als ein abstrahierter

Knotenpunkt, der eine Kraft- bzw. Momentenübertragung von den Streben in den unteren Frontscheiben-Querträger in nur einem punktuellen Bereich des unteren Frontscheiben-Querträgers ermöglicht.

In gleicher Weise betrifft die beanspruchte Verbindung zwischen den beiden Streben und dem unteren Frontscheiben-Querträger nicht nur unmittelbar verbindende konstruktive Ausführungsformen, sondern auch jegliche mittelbaren, solange diese die geforderte Übertragung der Kräfte und Momente in dem gemeinsamen Anschlusspunkt ermöglichen.

Diese Auslegung steht im Einklang mit der Offenbarung des Streitpatents, denn der erteilte wie ursprüngliche Patentanspruch 4 sieht das Anbringen der beiden Streben als Teil einer vorderen am unteren Frontscheiben-Querträger angebrachten Wasserkastenwand und somit eben nicht nur unmittelbar am Frontscheiben-Querträger vor.

4. Hauptantrag

Nachfolgend wird eine gegliederte Fassung des erteilten Patentanspruchs 1 wiedergegeben.

- M1: Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie mit
- M2: einem unteren Frontscheiben-Querträger und
- M3: einem linken und rechten Federbeindom,
- M4: wobei der linke Federbeindom mit einer linken Strebe und der rechte Federbeindom mit einer rechten Strebe mit dem unteren Frontscheiben-Querträger verbunden sind,

M5: wobei die rechte Strebe und die linke Strebe an einem gemeinsamen Anschlusspunkt verbunden sind und

M6: der gemeinsame Anschlusspunkt liegt in der Quermittle des unteren Frontscheiben-Querträgers.

4.1. Die erteilten Patentansprüche 1 bis 5 sind zulässig.

Gegenteiliges wurde auch von der Beschwerdeführerin nicht vorgetragen. Die erteilten Patentansprüche 1 bis 5 entsprechen den am Anmeldetag ursprünglich eingereichten Patentansprüchen 1 bis 5.

4.2. Der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 ist auch so deutlich und vollständig offenbart, dass der Fachmann ihn ausführen kann.

Die Voraussetzung der Ausführbarkeit ist erfüllt, wenn es dem Fachmann möglich ist, die Erfindung anhand der Angaben in der Patentschrift unter Einsatz seines Fachwissens praktisch zu verwirklichen.

Der erteilte Patentanspruch 1 vermittelt dem Fachmann die Lehre, die Torsionssteifigkeit einer Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie durch das Vorsehen von in einer bestimmten Art und Weise zwischen Federbeindomen und einem unteren Frontscheiben-Querträger angeordneten Streben zu erhöhen.

Zur Realisierung dieser Lehre sind Angaben über Einzelheiten der konstruktiven Ausgestaltung der Trägerstruktur nicht notwendig. Denn mit der aus der Patentschrift entnehmbaren Information hat der Fachmann den entscheidenden Hinweis auf die prinzipielle Lösung der ihm gestellten Aufgabe. Diese im Einzelnen zu konkretisieren kann dem fachmännischen Können anheimgestellt werden, zumal dem Fachmann abstrahierende Begriffe wie „Verbindungen“ und „Knoten-, Anschluss- und/oder Anbindungspunkt“, die zu seinem üblichen Fachvokabular zählen, und

deren technische Realisierung, etwa als Schweiß- oder Schraubverbindung, ge-
läufig sind.

4.3. Der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 mag gewerblich anwendbar
und auch neu sein. Er beruht jedoch nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

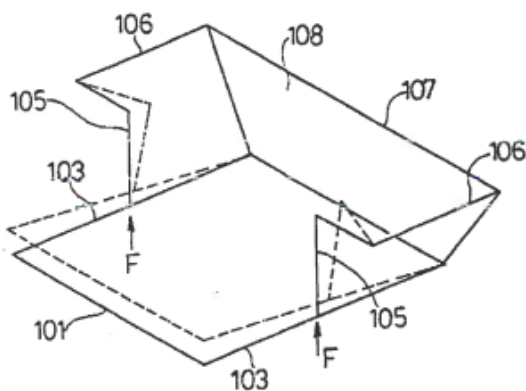
So offenbart die Druckschrift D11 eine Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahr-
zeugkarosserie, die es ermöglicht, speziell in Fahrzeugen mit Quermotor auftre-
tende Wankbewegungen in horizontal gerichtete Torsionsschwingungen umzu-
wandeln.

In ihrer Beschreibungseinleitung geht die Druckschrift D11 hierbei zunächst von
einer Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie aus, wie sie be-
reits zum Anmeldezeitpunkt der Druckschrift D11 aus dem Stand der Technik be-
kannt war und wie sie in der Figur 7 der Druckschrift D11 als Prinzipdiagramm dar-
gestellt ist (Dokument D11b – Seite 2: zum „Stand der Technik“ – 1. Absatz).

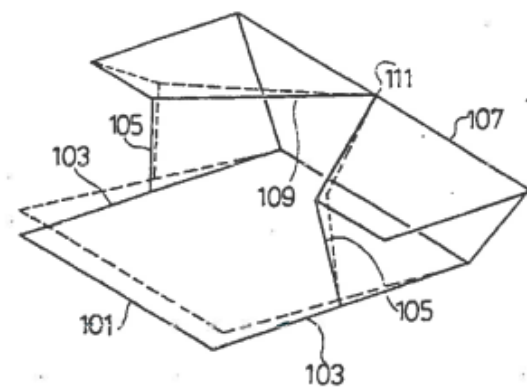
Diese bekannte Trägerstruktur umfasst einen ersten unteren Querträger (101) im
Bereich der vorderen Stoßstange des Kraftfahrzeugs, an dessen äußeren Enden
zwei sich in Fahrzeugrichtung nach hinten zu einer Stirnwand (108) erstreckende
Längsträger (103) angeordnet sind. Im mittleren Bereich der beiden Längsträ-
ger (103) steht auf diesen jeweils ein rechtes und ein linkes Federbeindom-
teil (105) auf, dessen jeweilige obere Enden wiederum über je ein in Längsrich-
tung orientiertes Verstärkungselement (106) mit den Enden eines in der Überset-
zung D11b als „Windlaufquerträger“ bezeichneten weiteren Querträgers (107) ver-
bunden sind. Der Querträger (107) bildet hierbei gleichzeitig die obere Begren-
zung der Stirnwand (108) und grenzt somit den durch die Querträger (101, 107)
und Längsträger (103) im Vorderwagen aufgespannten Frei- bzw. Motorraum nach
hinten oben ab (Dokument D11b – Seite 2: zum „Stand der Technik“ – 2. Absatz).

Dabei besteht die Gefahr, dass bei einer übermäßig großen Krafteinwirkung auf
diese bekannte Trägerstruktur im Bereich deren Radaufhängung bzw. deren Fe-

derbeindomteile (105) diese Kräfte eine vertikale Verbiegung der vorderen Längsträger (103) verursachen können. Dies ist in Figur 7 durch die dort eingezeichnete gestrichelte Linie angedeutet. Als Folge der Verbiegung werden auch die Federbeindomteile (105) stark nach hinten verformt, wodurch das Fahrverhalten des Kraftfahrzeugs negativ beeinflusst werden kann (Dokument D11b – Seite 2: zum „Stand der Technik“ – 2. Absatz).



Figur 7 der Druckschrift D11



Figur 10 der Druckschrift D11

Um diesem nachteiligen Verhalten entgegenzuwirken, war es, wie die Druckschrift D11 weiter ausführt, zum Anmeldezeitpunkt der Druckschrift D11 bereits bekannt, die Trägerstruktur im Vorderwagen der Fahrzeugkarosserie durch das Vorsehen eines Verstärkungsstabes oder Verstärkungsstäben (109) entsprechend zu versteifen, wobei der oder die Verstärkungsstäbe (109) derart angeordnet sind, dass sie den ungefähr mittleren Bereich des Windlaufquerträgers (107) in dessen Fahrzeugbreitenrichtung und den oberen Bereich der Federbeindomteile (105) miteinander verbinden (Dokument D11b – Seite 3: zum „Stand der Technik“ – 3. Absatz). Der mittlere Bereich des Windlaufquerträgers (107) in dessen Fahrzeugbreitenrichtung entspricht dabei geometrisch auch dessen Quermitte.

Der Verbindungsstab bzw. die Verbindungsstäbe (109) sind dabei ausweislich der Figur 10 der Druckschrift D11, die ein Prinzipdiagramm dieser verbesserten Trägerstruktur zeigt, punktförmig in einer gemeinsamen Verbindungsstelle (111), die

sich unmittelbar auf dem Windlaufquerträgers (107) befindet, mit diesem verbunden.

Die Verbindungsstelle (111) zwischen dem Windlaufquerträger (107) und den Verstärkungsstäben (109) stellt eine fixierte Struktur dar, da die von außen auf die Federbeindomteile (105) einwirkenden Kräfte über den oder die Verstärkungsstäbe (109) an dieser Stelle in den Windlaufquerträger (107) abgeleitet werden können. Dies bewirkt eine deutliche Verringerung der nach hinten gerichteten Verformung der Federbeindomteile (105) im Vergleich zu der vorstehend beschriebenen Verformung der Trägerstruktur ohne solche Verstärkungsstäbe in diesem Fall. Die Torsionssteifigkeit des Vorderwagens wird deshalb durch diese Maßnahme wesentlich verbessert (Dokument D11b – Seite 3: zum „Stand der Technik“ – 3. Absatz).

Diese allgemeine Lehre einer solchen verbesserten Trägerstruktur gehörte somit schon vor dem Anmeldetag der Druckschrift D11, und daher auch schon vor dem Anmeldetag des Streitpatents, zum präsenten Fachwissen des Fachmanns.

Zur weiteren Vertiefung dieser allgemeinen Lehre, führt die Druckschrift D11 darüber hinaus diese in den Figuren 8 und 9 anhand eines Beispiels aus, welches eine mögliche konstruktive Umsetzung dieser allgemeinen Lehre illustriert.

Der Windlaufquerträger (107) ist in diesem Beispiel zwischen den A-Säulen des Kraftfahrzeuges unterhalb dessen Frontscheibe angeordnet. Er stützt diese, wie es für den Fachmann aus der Figur 8 eindeutig entnehmbar ist, nach unten ab. Aus diesem Grund bildet der Windlaufquerträger (107) den unteren Frontscheiben-Querträger dieses Kraftfahrzeuges aus.

Der Verstärkungsstab bzw. die Verstärkungsstäbe (109) sind technisch als einteilige Strebe ausgebildet, die in der Quermitte an der Vorderseite des unteren Frontscheiben-Querträgers mit diesem verbunden ist.

In Kenntnis der zuvor beschriebenen allgemeinen Lehre und unter Berücksichtigung des in der Druckschrift D11 explizit ausgeführten Beispiels einer technischen Realisierung dieser Lehre, war es für den Fachmann somit schon zum Anmelde- tag des Streitpatents bekannt, eine Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahr- zeugkarosserie [-> M1], welche einen unteren Frontscheiben-Querträger [-> M2] und einen rechten und einen linken Federbeindom [-> M3] aufweist, zur Erhöhung der Torsionssteifigkeit entsprechend mit einem als Strebe ausgebildeten Verstär- kungsstab derart auszubilden, dass zum einen das linke Ende der Strebe (109) mit dem linken Federbeindom (105) und das rechte Ende der Strebe (109) mit dem rechten Federbeindom (105) [-> M4] und zum anderen die Strebe (109) selbst in ihrer Mitte an einem gemeinsamen Anschlusspunkt (111) mit dem Front- scheiben-Querträger verbunden ist, wobei der Anschlusspunkt (111) in der Quer- mitte des Frontscheiben-Querträgers liegt [-> M6].

Die technische Realisierung des bekannten Verstärkungsstabes bzw. der Verstär- kungsstäbe (109) nicht nur als einteilige Strebe, wie in den Figuren 8 und 9 exemplarisch gezeigt, sondern äquivalent als separate linke und rechte Streben, die in dem Anschlusspunkt miteinander gemeinsam verbunden sind, liegt im Rahmen der im Bereich der Konstruktion auf dem Gebiet des Karosseriebaus er- worbenen Kenntnisse des Fachmanns, zumal die Druckschrift D11 in deren Be- schreibung durch die Verwendung des Begriffs „Verstärkungsstäbe (109)“ bei der Erläuterung der allgemeinen Lehre der verbesserten Trägerstruktur bereits deutlich auf die Verwendung mehrerer Stäbe hinweist (Dokument D11b – Seite 3: zum „Stand der Technik“ – 3. Absatz).

Darüber hinaus erhält der Fachmann aber aus der Druckschrift D11 heraus auch die Anregung für die konstruktive Ausbildung eines solchen Verstärkungsstabs durch zwei einzelne Streben. So offenbart die Figur 3 der Druckschrift D11 ein Ausführungsbeispiel für eine weitere Trägerstruktur in einem Vorderwagen eines Kraftfahrzeugs, die ebenfalls einen mit dem Bezugszeichen 5 versehenen Verstär- kungsstab aufweist, welcher konstruktiv, wie die Figuren 1 und 2 zeigen, durch eine separate linke und eine separate rechte Strebe (5) gebildet wird, die über

eine einzige Schraubverbindung (11, 13) miteinander in einem Anschlusspunkt verbunden sind [-> M4 und M5].

Die gegenteilige Auffassung der Patentinhaberin, die Druckschrift D11 führe nicht zur Erfindung, weil sie zwei Anbindungspunkte lehre, vermag vor dem Hintergrund der zuvor erläuterten fachlichen Betrachtung nicht zu überzeugen.

Damit ergibt sich für den Fachmann eine Trägerstruktur mit den Merkmalen des erteilten Patentanspruchs 1 in naheliegender Weise aus der Druckschrift D11.

Der erteilte Patentanspruch 1 ist daher nicht bestandsfähig.

5. Neuer Hilfsantrag 1

Nachfolgend wird eine gegliederte Fassung des Patentanspruchs 1 gemäß neuem Hilfsantrag 1 wiedergegeben.

- M1: Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie mit
- M2: einem unteren Frontscheiben-Querträger und
- M3: einem linken und rechten Federbeindom,
- M4: wobei der linke Federbeindom mit einer linken Strebe und der rechte Federbeindom mit einer rechten Strebe mit dem unteren Frontscheiben-Querträger verbunden sind,
- M5: wobei die rechte Strebe und die linke Strebe an einem gemeinsamen Anschlusspunkt verbunden sind und
- M6: der gemeinsame Anschlusspunkt liegt in der Quermittle des unteren Frontscheiben-Querträgers,

- M7: wobei von den Enden des unteren Frontscheiben-Querträger ausgehend sich jeweils A-Säulen (10, 11) zu einem oberen Frontscheiben-Querträger erstrecken,
- M8: wobei in einem Abstand zum unteren Frontscheiben-Querträger (9) ist etwa auf gleicher Höhe sowie zur Heckseite hin versetzt ein oberer Spritzwand-Querträger (23) angeordnet ist, an den sich eine nach unten verlaufende Spritzwand (25) mit Öffnungen (26) für Einbaugeräte anschließt,
- M9: wobei der untere Frontscheiben-Querträger (9) mit dem oberen Spritzwand-Querträger (23) über ein Querblech (24) verbunden ist.

5.1. Die Patentansprüche 1 bis 4 gemäß neuem Hilfsantrag 1 sind zulässig.

Die Merkmale des Gegenstandes gemäß den geltenden Patentansprüchen 1 bis 4 sind sämtlich offenbart. Sie ergeben sich ohne weiteres aus der Streitpatentschrift sowie den Ursprungsunterlagen. So wurde der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 durch die Aufnahme der Merkmale des erteilten Patentanspruchs 5 sowie Merkmalen aus der Beschreibung (Absatz [0022] der Streitpatentschrift) in zulässiger Art und Weise beschränkt. Die Patentansprüche 2 bis 4 gemäß neuem Hilfsantrag 1 entsprechen den erteilten Patentansprüchen 2 bis 4.

Gegenteiliges wurde auch von der Beschwerdeführerin hierzu nicht vorgetragen.

5.2. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß neuem Hilfsantrag 1 ist auch so deutlich und vollständig offenbart, dass der Fachmann ihn ausführen kann.

So trifft es zwar zu, wie die Beschwerdeführerin ausführt, dass es der Streitpatentschrift nicht explizit zu entnehmen ist, wie die Verbindung zwischen dem unteren Frontscheiben-Querträger und dem oberen Spritzwand-Querträger über ein Querblech gemäß dem Merkmal M9 konstruktiv realisierbar ist, jedoch liegt die techni-

sche Umsetzung einer solchen Verbindung, wie sie für den Fachmann in der Figur 2 zumindest schematisch offenbart ist (Absatz [0026] der Streitpatentschrift), im Rahmen der im Bereich der Konstruktion auf dem Gebiet des Karosseriebaus erworbenen Kenntnisse des Fachmanns, zumal eine weitere Spezifikation des Querblechs hinsichtlich dessen Funktion als zum Beispiel tragendes oder nichttragendes, lediglich verkleidendes Bauteil dem Streitpatent nicht entnommen werden kann.

5.3. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß neuem Hilfsantrag 1 mag gewerblich anwendbar und auch neu sein. Er beruht jedoch ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Druckschrift D9 offenbart in den Ausführungen zu dem dieser Druckschrift zugrundeliegenden Stand der Technik in den Absätzen [0002] bis [0010] mehrere verschiedene Trägerstrukturen im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie, die zum Anmeldetag dieser Druckschrift und somit auch zum Anmeldetag des Streitpatents dem Fachmann bereits allgemein bekannt waren.

Diese Trägerstrukturen umfassen einen unterhalb einer Windschutzscheibe liegenden Querträger, der zwischen den A-Säulen des Kraftfahrzeuges angeordnet und mit diesen verbunden ist. Der Querträger und die beiden A-Säulen stellen dabei ausweislich Absatz [0002] Komponenten der Fahrzeugkarosserie im Bereich der Windschutzscheibe dar. Somit stützt der unterhalb der Windschutzscheibe liegende Querträger die zwischen den A-Säulen angeordnete Windschutzscheibe nach unten ab und bildet aus diesem Grund den unteren Frontscheiben-Querträger dieses Kraftfahrzeugs aus. Auf einen oberen Frontscheiben-Querträgers als weitere Komponente der Fahrzeugkarosserie im Bereich der Windschutzscheibe ist hierbei zwar nicht ausdrücklich hingewiesen, jedoch ist es eine fachübliche Maßnahme, einen solchen am oberen Rand der Windschutzscheibe vorzusehen, um die auf die Windschutzscheibe wirkenden Kräfte auch über diesen Querträger in diesem Fall in die Dachrahmenkonstruktion des Fahrzeugs ableiten zu können [-> M1, M2, M7].

In einem Abstand zu dem Frontscheiben-Querträger ist bei zumindest einer dieser Trägerstrukturen etwa auf gleicher Höhe zur Heckseite hin versetzt ein weiterer Querträger vorgesehen, wobei eine nach unten verlaufende Spritzschutzwand über verschiedene Halterungen fest mit diesem in der Art und Weise verbunden ist, dass die Spritzschutzwand zwischen dem Frontscheiben-Querträger und diesem – daher den oberen Spritzwand-Querträger bildenden - Querträger angeordnet ist. Der obere Spritzwand-Querträger ist dabei Teil einer Vormontageeinheit, die neben der Armaturentafel mehrere weitere Einbaugeräte, wie beispielsweise die Lenkeinrichtung mit der Lenksäule, umfasst (Absatz [0010]). Aufgrund der Anordnung dieser Einbaugeräte an der Vormontageeinheit besteht funktionell die Notwendigkeit, zumindest einzelne Elemente dieser Einbaugeräte als fachübliche Maßnahme durch Öffnungen in der Spritzwand hindurch in den durch die Trägerstruktur abgegrenzten Motorraum zu führen, um so zum Beispiel die Lenkeinrichtung mit dem Fahrwerk zu verbinden zu können [-> M8]. Diese funktionsnotwendigen Öffnungen wirken sich zwangsläufig negativ auf die Trägerstruktur insgesamt aus. Das ist nach Überzeugung des Senats für den Fachmann Anlass genug, sich Gedanken über eine Verbesserung der Torsionssteifigkeit im Vorderwagen dieser bekannten Fahrzeugkarosserie zu machen.

Dabei kann er die Druckschrift D11 nicht übergehen, denn deren Offenbarung ist hinsichtlich der Verbesserung der Trägerstruktur eines Kraftfahrzeugvorderwagens allgemein und einschlägig, wie vorstehend ausgeführt. Deshalb liegt es für den Fachmann nahe, die ihm aus der D11 bekannte Lehre auch auf diese bekannte Trägerstruktur anzuwenden.

Dazu wird er entsprechend dieser Lehre an der aus der Druckschrift D9 bekannten Trägerstruktur einen rechten und linken Federbeindom vorsehen und diese jeweils mit dem unteren Frontscheiben-Querträger über jeweils eine rechte und eine linke Strebe miteinander verbinden, wobei die beiden Streben an einem gemeinsamen Anschlusspunkt verbunden sind, der in der Quermitte des unteren Frontscheiben-Querträgers liegt [-> M3, M4, M5, M6].

Somit konnte der Fachmann zum Anmeldezeitpunkt des Streitpatents in Anwendung der ihm durch die Druckschrift D11 vermittelten allgemeinen Lehre einer verbesserten Trägerstruktur auf eine zum Stand der Technik zählende Trägerstruktur im Vorderwagen einer Fahrzeugkarosserie, mit dem Ziel deren Torsionsfähigkeit zu erhöhen, unmittelbar und in naheliegender Weise zu einer Trägerstruktur gelangen, die die Merkmale M1 bis M8 des Patentanspruchs 1 gemäß Streitpatent beinhaltet.

Dass darüber hinaus bei dieser für den Fachmann naheliegenden Trägerstruktur der untere Frontscheiben-Querträger mit dem oberen Spritzwand-Querträger über ein nicht näher spezifiziertes Querblech verbunden ist, kann eine erfinderische Tätigkeit nicht begründen. Denn es liegt in der typischen fachmännischen Vorgehensweise, die beiden hintereinander angeordneten Querträger bei Bedarf zusätzlich mit verkleidenden Bauelementen, wie sie zum Beispiel durch Querbleche gebildet werden, zu versehen umso den Fahrzeuginnenraum oder die auf dem Spritzwandquerträger angeordneten Einbaugeräte beispielsweise vor Verschmutzung zu schützen [-> M9].

Damit ergibt sich für den Fachmann eine Trägerstruktur mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 in naheliegender Weise, so dass der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 ist daher ebenfalls nicht patentfähig.

6. Die auf den erteilten Patentanspruch 1 bzw. den Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 folgenden jeweiligen Unteransprüche teilen das Schicksal des zugehörigen Patentanspruchs 1, da über einen Antrag immer nur in seiner Gesamtheit entschieden werden kann (BGH GRUR 1997, 120 ff., "Elektrisches Speicherheizgerät").

Rechtsbelehrung

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 sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich 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.

Hilber

Bork

Paetzold

Dr. Geier

Ko