

**Interner Verteilerschlüssel:**

- (A)  Veröffentlichung im ABl.  
(B)  An Vorsitzende und Mitglieder  
(C)  An Vorsitzende  
(D)  Keine Verteilung

**E N T S C H E I D U N G**  
vom 6. Februar 2003

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0039/01 - 3.2.1

**Anmeldenummer:** 95942638.8

**Veröffentlichungsnummer:** 0794875

**IPC:** B60J 5/04

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Kraftfahrzeugtür

**Patentinhaber:**

Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG

**Einsprechender:**

Küster & Co. GmbH

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 54, 56

**Schlagwort:**

"Neuheit, erfinderische Tätigkeit, Hauptantrag (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0039/01 - 3.2.1

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1  
vom 6. Februar 2003

**Beschwerdeführer:** Küster & Co. GmbH  
(Patentinhaber) Am Bahnhof  
D-35630 Ehringshausen (DE)

**Vertreter:** Müller, Eckhard, Dr.  
Mühlstraße 9a  
D-65597 Hünfelden-Dauborn (DE)

**Beschwerdegegner:** Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG  
(Einsprechender) Ketschendorfer Straße 38-50  
D-96450 Coburg (DE)

**Vertreter:** Müller, Wolfrum Hubertus, Dipl.-Phys.  
Patentanwälte  
Maikowski & Ninnemann  
Postfach 15 09 20  
D-10671 Berlin (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 11. Dezember 2000 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 0 794 875 aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** F. Pröls  
H. Preglau

## Sachverhalt und Anträge

I. Der von der Beschwerdegegnerin (Einsprechenden) gegen das europäische Patent Nr. 0 794 875 eingelegte, gemäß Artikel 100 a) EPÜ (fehlende Neuheit, fehlende erfinderische Tätigkeit) im Hinblick auf die Druckschriften

D1: DE-A-3 311 599

D2: EP-A-0 199 970

D3: DE-A-3 928 685

D4: JP-A-6 144 011

D5: DE-A-4 212 261

D6: DE-A-3 529 660

gestützte Einspruch, führte zum Widerruf des Streitpatents durch die am 11. Dezember 2000 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung.

II. Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) hat gegen diese Entscheidung bei gleichzeitiger Bezahlung der Beschwerdegebühr am 8. Januar 2001 Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdebegründung ist am 20. April 2001 eingegangen.

Am 6. Februar 2003 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

III. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents auf der Basis der Patentansprüche 1 bis 6 und der Beschreibung gemäß Hauptantrag, eingereicht am

6. Januar 2003 sowie der Figuren 1a bis 1f wie erteilt, hilfsweise auf der Basis des Hilfsantrages 1 oder 2, ebenfalls eingereicht am 6. Januar 2003.

Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag hat folgenden Wortlaut:

"Kraftfahrzeugtür, bestehend aus einer Türaußenwand (1a), einer Türinnenwand (1b), einer Türinnenverkleidung, einer mittels eines Fensterhebers (31) verschiebbaren Fensterscheibe (2) sowie einem Modulträger (3) mit Funktionseinheiten (5, 6), wobei

- die Türinnenwand (1b) den Modulträger (3) trägt, und
- auf dem Modulträger (3) der Fensterheber (31) vormontiert ist, dadurch gekennzeichnet, daß
- die Türinnenwand eine Öffnung (10) aufweist, die von dem Modulträger (3) verschlossen ist,
- der Modulträger (3) wenigstens eine für die Montage der Fensterscheibe (2) an den Fensterheber (31) erforderliche, lokal begrenzte Montageöffnung (3a, 3b) aufweist, und
- die wenigstens eine Montageöffnung (3a, 3b) für die Montage der Fensterscheibe (2) an den Fensterheber (31) durch eine Funktionseinheit (5, 6) wasserdicht abgeschlossen ist."

Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, daß die für die Abgrenzung des Oberbegriffs des Anspruchs 1 des Streitpatents verantwortliche Druckschrift 5 keines der im Kennzeichen des Anspruchs 1 (Hauptantrag) enthaltenen Merkmale offenbare. Es sei nämlich insbesondere der Figur 2 der D5 deutlich zu entnehmen, daß der Modulträger 7 zwischen seinen Außenkanten und der Türinnenwandöffnung großflächige Aussparungen offenlasse, und demnach im Gegensatz zum ersten Merkmal aus dem Anspruch 1 des Streitpatents die Öffnung der Türinnenwand nicht verschließe. Aufgrund dieser Aussparungen sei es auch nicht nötig entsprechend dem zweiten Merkmal aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 am

Modulträger wenigstens eine lokal begrenzte, für die Montage der Fensterscheibe an dem Fensterheber nötige Montageöffnung anzubringen, die ihrerseits nach dem letzten Merkmal des Anspruchs 1 eine Größe aufweisen soll, die der Größe einer sie abschließenden Funktionseinheit entspricht. Keine der Entgegenhaltungen offenbare die wesentlichen Merkmale aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 des Streitpatents und ein Fachmann erhalte auch bei gemeinsamer Betrachtung des gesamten Standes der Technik keinen Hinweis, die Kraftfahrzeugtür nach der gattungsgemäßen D5 im Sinne des Streitpatents abzuwandeln.

- IV. Die Beschwerdegegnerin beantragte die Zurückweisung der Beschwerde der Patentinhaber und argumentierte im wesentlichen wie folgt:

Dem Anspruch 1 des Streitpatents mangle es insofern an Klarheit, als dessen Oberbegriff nicht alle aus der gattungsgemäßen Druckschrift D5 bekannten Merkmale des beanspruchten Gegenstandes berücksichtigte. Dies beweise nicht nur die Figur 2 der D5, sondern folge auch aus der in der Beschreibungseinleitung des Streitpatents entnehmbaren Würdigung der D5. Weiterhin sei das zusätzlich im Oberbegriff des Anspruchs 1 enthaltene Merkmal, daß auf dem Modulträger der Fensterheber vormontiert ist, den ursprünglichen Unterlagen des Streitpatents im allgemeinen Sinne nicht zu entnehmen. Dieses Merkmal sei nämlich nur in Verbindung mit einem Modulträger offenbart worden, der zwei Montageöffnungen und zusätzlich eine Zentralverriegelungseinheit aufweise und könne daher nicht isoliert beansprucht werden. Der Anspruch 1 verstoße daher auch gegen die Anforderungen von Artikel 123 (2) EPÜ.

Der Anspruch 1 des Streitpatents enthalte keine Angaben über die absolute Größe der Montageöffnung, die allein die Montage der Fensterscheibe an den Fensterheber

ermöglichen soll. Auch müsse man davon ausgehen, daß jede bekannte Kraftfahrzeugtür eine Scheibe mit Fensterheber aufweise. Daraus folge, daß auch bei der Kraftfahrzeugtür nach der D4 der mit einer Funktionseinheit 18 verschließbare Ausschnitt 28, der in einem eine Öffnung 11 in der Türinnenwand 10 verschließenden Modulträger 16 ausgespart ist, als Montageöffnung für die Verbindung der Fensterscheibe mit dem Fensterheber dienen kann, zumal sich dieser Ausschnitt offensichtlich in der gleichen Höhenlage wie das Türschloß 12 befinde, wie es in den Figuren des Streitpatents gezeigt sei. In der D4 sei zwar die Anbringung des Fensterhebers nicht dargestellt, jedoch müsse man entsprechend den Vorbildern nach der D3 und D5 davon ausgehen, daß der Fensterheber an dem die Türinnenwandöffnung abdeckenden Modulträger nach der D4 vormontiert ist. Der in einem solchen Fall für die Montage des Fensterhebers an die Fensterscheibe verwendbare Ausschnitt 28 werde, wie der Beschreibung der D4 zu entnehmen sei, mit dem Deckel 18 verschlossen, der auch zur Durchführung und Abdichtung der Türschloßbetätigung 14, 21 diene. Die Anbringung einer in der D4 nicht gezeigten Türinnenverkleidung sei als Selbstverständlichkeit anzusehen. Der Gegenstand nach dem Anspruch 1 des Streitpatents ergebe sich somit in naheliegender Weise aus dem Inhalt der D4 in Verbindung mit dem durch die D3 bzw. D5 belegten Fachwissen.

Im übrigen könne auch bei der D3 die einen Türgriff und einen Drehhebel tragende Türinnenverkleidung 13 als Funktionseinheit im Sinne des Streitpatents angesehen werden, da der Anspruch 1 des Streitpatents nichts darüber aussage, um welche Art von Funktionseinheit es sich bei dem die Montageöffnung abschließenden Element handelt. Die den Fensterheber 4 tragende, als Modulträger zu bezeichnende Grundplatte 2 bei der D3 müsse notwendigerweise eine Montageöffnung für die Koppelung von Fensterheber und Fensterscheibe aufweisen,

was durch die schlitzförmige Ausnehmung angedeutet ist, die in der Figur 4 am oberen rechten Ende der Grundplatte erkennbar ist. Im Bedarfsfalle sei es naheliegend, in der Grundplatte 2 der D3 solche Ausnehmungen an mehreren Stellen vorzusehen, wie dies im Anspruch 1 durch die Angabe "wenigstens eine Montageöffnung" gefordert sei.

Auch die D6 offenbare z. B. in den Figuren 16 und 30 einen Modulträger  $A_1$  bzw. X, der Öffnungen der Türinnenwand verschließe und dessen Montageöffnungen durch eine eine Funktionseinheit darstellende Türinnenwand abgeschlossen seien.

Der Gegenstand nach dem Anspruch 1 (Hauptantrag) des Streitpatents sei daher auch in Hinblick auf die D3 oder D6 nicht erfinderisch.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 65 EPÜ; sie ist zulässig.
2. *Hauptantrag*
  - 2.1 Änderungen des Anspruchs 1
    - 2.1.1 Der Anspruch 1 umfaßt nur noch eine der beiden im erteilten Anspruch 1 aufgeführten Lösungsvarianten, nämlich, daß die Türinnenwand den mit Funktionseinheiten versehenen Modulträger 3 trägt, wie dies in dem Ausführungsbeispiel nach den Figuren 1a bis 1f näher gezeigt ist.

- 2.1.2 Die Beschwerdegegnerin ist der Auffassung, daß der im Oberbegriff des Anspruchs 1 genannte, auf dem Modulträger vormontierte Fensterheber nur in Verbindung mit dem Türschloß, dessen Betätigungseinheit und dem Seiten-Airbag mit offenbart worden sei und nicht für sich allein im Anspruch 1 aufgeführt werden dürfe. Dieses Merkmal gehe daher über die ursprüngliche Offenbarung hinaus und verstoße gegen Artikel 123 (2) EPÜ.
- 2.1.3 Der Fensterheber ist in der ursprünglichen Beispielsbeschreibung des Streitpatents in Verbindung mit der Figur 1b erörtert (vgl. WO-96/18515, Seite 5 letzter Absatz). Dort ist auf einen "Modulträger mit zwei Montageöffnungen sowie mit darauf vormontiertem elektrischen Fensterheber und Zentralverriegelungseinheit" verwiesen. Die in die Montageöffnungen 3a, b des Modulträgers eingesetzte Funktionseinheiten 5, 6 sind gemäß Seite 8, 2. Absatz der WO-96/18515 "beispielsweise" für die manuelle Türschloßbetätigung und den Seiten-Airbag vorgesehen. Weiter ist nach den Figuren 1b und 1c und deren Beschreibung der Fensterheber zusammen mit der Türschloßeinheit 4 unmittelbar auf dem Modulträger montiert, wobei die Montageöffnungen, wie der Aufgabenstellung des Streitpatents bzw. den Ausführungen in den ursprünglichen Unterlagen am Übergang der Seiten 4, 5 zu entnehmen ist, für die Montage der Fensterscheibe an dem Fensterheber (nach Befestigung des Modulträgers an der Türwand) erforderlich sind. Die ebenfalls am Modulträger angebrachte Türschloßeinheit steht somit erkennbar in keinem funktionellen Zusammenhang mit der Anbringung der Montageöffnungen. Die Nichtnennung der am Modulträger vormontierten Schloßeinheit sowie der in die Funktionseinheiten integrierten Türschloßbetätigung und Seiten-Airbag-Einheit im Anspruch 1 stellt daher keinen Verstoß gegen die Anforderungen von Artikel 123 (2) EPÜ dar.

2.1.4 Die weiteren im geltenden Anspruch 1 vorhandenen Merkmale, einschließlich der zusätzlich zum Inhalt des ursprünglichen Anspruchs 1 hinzugefügten Angaben, daß die Türinnenwand einem von dem Modulträger zu verschließende Öffnung aufweist, und daß die wenigstens eine Montageöffnung "lokal begrenzt" ist und durch eine Funktionseinheit "wasserdicht" abgeschlossen ist, sind unbestritten in den ursprünglichen Unterlagen offenbart.

2.1.5 Der Gegenstand nach dem Anspruch 1 entspricht daher den Anforderungen von Artikel 123 (2) EPÜ.

2.2 Form des Anspruchs 1 (Regel 29 EPÜ)

Der Anspruch 1 geht im Oberbegriff von einer Kraftfahrzeugtüre nach der D5 aus, bei der eine Öffnung an der Türinnenwand teilweise von einem Modulträger (Aufnahmeteil 7) abgedeckt wird. Die zwischen der Türinnenwandung und dem Modulträger verbleibenden Aussparungen können als Montageöffnung für die Montage des Fensterhebers an die Scheibe genutzt werden. Das erste im Kennzeichen des Anspruchs 1 aufgeführte Merkmal, daß die Türinnenwandöffnung vom Modulträger verschlossen, d. h. vollständig abgedeckt ist, wird daher bei der bekannten Kraftfahrzeugtüre nach der D5 nicht verwirklicht.

Des weiteren sind die bei der D5 zwischen den bogenförmig eingezogenen Randkanten des Modulträgers und den gegenüberliegenden Rändern der Türinnenwandöffnung vorhandenen Aussparungen nicht den "lokal begrenzten" Montageöffnungen des Streitpatents gleichzusetzen, die, wie im Anspruch 1 weiter ausgeführt ist, ihrerseits wieder durch Funktionseinheiten abgeschlossen sind, und daher notwendigerweise an deren räumliche Erfordernisse angepaßt sein müssen.

Die beiden genannten Teilmerkmale aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 sind daher aus der gattungsgemäßen D5 nicht bekannt und sind zu Recht nicht im Oberbegriff des Anspruchs 1 aufgeführt. Die Aufteilung des Anspruchs 1 in Oberbegriff und Kennzeichen ist daher im Sinne von Regel 29 (1) a) EPÜ nicht zu beanstanden.

## 2.3 Neuheit

- 2.3.1 Unter allen zum Stand der Technik genannten Entgegenhaltungen offenbart allein die D5 einen auf der Türinnenwandöffnung angebrachten Modulträger, der einen vormontierten Fensterheber trägt und Aussparungen aufweist, die erkennbar für dessen Montage an die Fensterscheibe dienen.
- 2.3.2 Bei der D3 verschließt ein Modulträger (Grundplatte 2) mit vormontiertem Fensterheber vollständig die Türinnenwandöffnung 14. Die D3 enthält jedoch keine Ausführungen dazu, wie der Fensterheber (nach dem Anbringen des Modulträgers an der Türinnenwand) mit der Fensterscheibe gekoppelt wird. Eine in der Figur 4 der D3 erkennbare, jedoch in der Beschreibung nicht weiter erwähnte, schlitzförmige Randaussparung des Modulträgers 2 liegt nicht im Schwenkbereich der Montagepunkte des Fensterhebers. Diese kleinflächige Aussparung wäre daher weder für den nächstliegenden Montagepunkt des Fensterhebers und schon gar nicht für den weiter entfernt liegenden weiteren Montagepunkts des Fensterhebers geeignet. Die schlitzförmige Aussparung wird bei der D3 auch nicht durch eine zusätzlich zur Türinnenverkleidung vorhandene, spezielle Funktionseinheit abgedeckt, wie dies durch die ausdrückliche Nennung der Türinnenverkleidung und der Funktionseinheit im Wortlaut des Anspruchs 1 des Streitpatents und auch durch den weiteren Inhalt des Streitpatents zum Ausdruck gebracht wird.

Die für die D3 festgestellten Unterschiede zwischen dem Gegenstand des Streitpatents und dem Stand der Technik gelten im wesentlichen auch für die weiteren Entgegenhaltungen D1, D2 und D6.

- 2.3.3 Die D4 offenbart eine Kraftfahrzeugtüre mit einer Türinnenwandöffnung 11, die - wie der englischen Übersetzung der D4 zu entnehmen ist, im Anspruch 1 sowie in der Beschreibung und in der Zusammenfassung als Montageöffnung ("hole of work") bezeichnet ist, und die durch eine Füllwand ("lock out panel" 16) verschlossen wird. Weder den Zeichnungen noch der Beschreibung der D4 sind Angaben bezüglich der Anordnung eines Fensterhebers zu entnehmen. Die D4 betrifft vielmehr die abgedichtete Durchführung von Betätigungsstangen 14, 20, 21 zwischen einem fahrgastzellenseitig, d. h. trocken-seitig angeordneten Türöffner 24 und dem im Innern der Türe, d. h. naßraum-seitig angeordneten Türschloß 12. Um eine sichere Abdichtung an diesen Betätigungsstangen zu gewährleisten, weist die die Montageöffnung 11 verschließende Füllwand eine Aussparung 28 (Figur 1, 2) auf, durch die die Betätigungsstangen von dem im Türinnenraum gelegenen Naßraum zu dem Türöffner 24 geführt werden.

In diese Aussparung 28 wird ein mit Dichtungen versehener Deckel ("link covering" 18, Figuren 3, 5 bis 8) dichtend eingefügt, der zum feuchten Türinnenraum hin Durchführungsöffnungen mit Dichtungen 35, 37 für die Betätigungsstangen aufweist. Die Aussparung 28 in der Füllwand 16 dient somit der abgedichteten Durchführung der Betätigungsstangen für das Türschloß und offensichtlich nicht der Montage von im Türinnenraum liegenden Teilen, denn für solche Zwecke ist ausdrücklich die als Montageöffnung bezeichnete Aussparung 11 der Türinnenwand vorgesehen.

Selbst wenn die Füllwand 16 der D4 dem Modulträger beim Streitpatent gleichgesetzt würde, dann fehlt der D4 jeglicher Hinweis, daß ein Fensterheber auf diesem "Modulträger" vormontiert ist, wie dies im Oberbegriff des Anspruchs 1 des Streitpatents gefordert wird. Der Deckel 18 kann zwar aufgrund seiner die Durchführung und Abdichtung der Türschloßbetätigungsstangen betreffenden Zweckbestimmung ebenfalls als Funktionseinheit bezeichnet werden, es findet sich jedoch in der D4 kein Hinweis, daß die von diesem Deckel 18 verschließbare, lokal begrenzte Aussparung 28 in der Füllwand eine Montageöffnung für die Montage eines Fensterhebers darstellt. Somit fehlt bei der D4 auch das diesbezügliche Merkmal aus dem Kennzeichen des Anspruchs 1 des Streitpatents.

2.3.4 Der Gegenstand nach dem Anspruch 1 des Streitpatents ist daher im Vergleich zum Stand der Technik neu.

#### 2.4 Erfinderische Tätigkeit

2.4.1 Bei der Kraftfahrzeugtür nach der gattungsgemäßen D5 schließt der Modulträger (Aufnahmeteil 7) aufgrund seiner randseitigen Aussparungen den fahrgastzellen-seitigen Tür Außenraum nicht von dem Türinnenraum ab, der eine Naßzelle darstellt. Um an der Türe einen fahrgastzellenseitigen Trockenraum zu schaffen, mußten beim Stand der Technik die für die Montage des Fensterhebers an die Fensterscheibe nötigen Aussparungen durch eine zusätzlich angebrachte, großflächige, wasserableitende Folie abgedichtet werden.

2.4.2 Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Kraftfahrzeugtür mit lokal begrenzten Montageöffnungen zur problemlosen Montage einer Fensterscheibe an einem Fensterheber zu entwickeln, die ohne zusätzliche separate Dichtungsmittel für diese Montageöffnungen eine Unterteilung des Türkörpers in einen außenliegenden

Naßraum und einen innenliegenden Trockenraum bei einfacher Montage erlaubt und einen modularen Aufbau der Fahrzeugtür ermöglicht.

- 2.4.3 Diese Aufgabe wird durch die im Kennzeichen des Anspruchs 1 näher definierten Anbringung von lokal begrenzten Montageöffnungen im Modulträger und deren wasserdichtes Abschließen mit zusätzlich zur Türinnenverkleidung angebrachten Funktionseinheiten gelöst.
- 2.4.4 Beim Stand der Technik offenbaren nur die Druckschriften D3 und D5 einen Modulträger, auf den ein Fensterheber vormontiert ist. In der D3 ist darüber hinaus nichts über die Verbindung von Fensterheber und Fensterscheibe angegeben und es sind keine brauchbaren Montageöffnungen für einen solchen Zusammenbau dargestellt. Bei der D5 muß, wie in der Beschreibungseinleitung des Streitpatents ausgeführt ist, die Abdichtung von Montageöffnungen mittels einer großflächigen Abdichtfolie erfolgen. Die Druckschriften D3 und D5 geben somit ersichtlich keinen Hinweis in Richtung der beim Streitpatent beanspruchten Abdichtung von Montageöffnungen mittels Funktionseinheiten.

Dies gilt auch für die Druckschriften D1 und D2, die mit dem Streitpatent nicht vergleichbare Türkonstruktionen betreffen. Auch die zahlreichen in der D6 beschriebenen Bauformen von Kraftfahrzeugtüren betreffen Modulträger, in denen insbesondere zur Durchführung von elektrischen Leitungen dienende Öffnungen vorhanden sind. Es fehlt jeglicher Anhaltspunkt, daß diese Öffnungen zur Montage eines Fensterhebers dienen sollen oder dazu geeignet sind. Zudem ist in der D6 kein Hinweis auf den Fensterheber enthalten. Die relativ kleinen Öffnungen im Modulträger werden darüber hinaus nicht von zusätzlichen Funktionseinheiten, sondern von der Türinnenverkleidung

abgedeckt. Somit enthält auch die D6 nichts, was den Fachmann in Richtung des Streitpatents leiten könnte.

- 2.4.5 Die D4 vermag dem fachmännischen Leser keine Anregung zu geben, einen Fensterheber im Sinne des Streitpatents an der Füllwand 16 (Modulträger) vorzumontieren und eine Aussparung in der Füllwand für die Montage eines Fensterhebers zu benutzen. Der Deckel 18 (Funktionseinheit) der D4 dient nämlich, wie unter 2.3.3 erwähnt, nicht zum Abschließen einer Montageöffnung für den Fensterheber, sondern zum Verschließen und Abdichten einer Durchführungsöffnung für die Betätigungsstangen des Türschlosses. Aufgrund der mehrfachen, ausdrücklichen Hinweise in der D4 (siehe Anspruch 1, Beschreibung und Zusammenfassung), daß die Öffnung in der Füllwand (Modulträger) 16 eine Montageöffnung ("hole for work") darstellt, führt die D4 einen fachmännischen Leser von dem Gedanken weg, die weitere, ausdrücklich für andere Zwecke in der Füllwand (Modulträger) 16 vorgesehene Aussparung 28 auch als Montageöffnung zu benutzen.

Auch die Behauptung der Beschwerdegegnerin, daß die Aussparung 28 aufgrund ihrer Lage als Montageöffnung geeignet sei, ist kein schlüssiges Argument für das Naheliegen der beanspruchten Maßnahme, da hiermit schon vorausgesetzt wird, daß der Fachmann die beanspruchte Lösung kennt, nämlich eine zum Einsetzen einer Funktionseinheit in einen Modulträger anzubringende Öffnung als Montageöffnung zu benutzen, anstelle der Anbringung einer zusätzlichen, ausschließlich für diese Montage geeigneten, und durch eine Abdeckfolie abzudichtende Öffnung.

Die D4 vermag somit keine Anregung zu geben, nach Abschluß von Montagearbeiten an sich funktionslose, im Modulträger angebrachte Öffnungen, wie sie z. B. bei der

D5 vorliegen, mit einer Funktionseinheit abzudichten, um dadurch ansonsten nötige Abdichtfolien einzusparen.

2.4.6 Aufgrund dieser Betrachtungen kommt die Beschwerdekammer zu dem Schluß, daß der Gegenstand nach dem Anspruch 1 des Streitpatents auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Das Patent hat somit auf der Basis des Hauptantrags Bestand.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die erste Instanz zurückverwiesen, mit der Auflage, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 6 und Beschreibung gemäß Hauptantrag, eingereicht am 6. Januar 2003,

Figuren 1a bis 1f wie erteilt.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

S. Crane