

A		B		C	X
---	--	---	--	---	---

Aktenzeichen: T 572/91 - 3.2.3

Anmeldenummer: 86 112 082.2

Veröffentlichungs-Nr.: 0 222 995

Bezeichnung der Erfindung: In Form eines Fensters, Türe oder dergleichen
ausgebildeter Schiebeflügel

Klassifikation: E05D 15/58, E05D 15/10

ENTSCHEIDUNG
vom 15. März 1993

Patentinhaber: Carl Fuhr GmbH & Co.

Einsprechender: SIEGENIA-FRANK KG

Stichwort:

EPÜ Artikel 56

Schlagwort: "Erfinderische Tätigkeit (bestätigt)"



Aktenzeichen: T 572/91 - 3.2.3

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.3
vom 15. März 1993

Beschwerdeführer: SIEGENIA-FRANK KG
(Einsprechender) Eisenhüttenstraße 22 - 24
Postfach 10 05 01
W - 5900 Siegen 1 (DE)

Vertreter:

Beschwerdegegner: Carl Fuhr GmbH & Co.
(Patentinhaber) Oststraße 12
W - 5628 Heiligenhaus (DE)

Vertreter: Rieder, Hans-Joachim, Dr.
Corneliusstraße 45
Postfach 11 04 51
W - 5600 Wuppertal 11 (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts vom 4. Juni 1991, mit der
der Einspruch gegen das europäische Patent
Nr. 0 222 995 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ
zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: C.T. Wilson
Mitglieder: F. Brösamle
W. Moser

Sachverhalt und Anträge

I. Auf die am 1. September 1986 eingereichte und am 27. Mai 1987 veröffentlichte europäische Patentanmeldung Nr. 86 112 082.2 wurde am 29. November 1989 das europäische Patent Nr. 0 222 995 mit neun Ansprüchen erteilt.

II. Der erteilte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"1. In Form eines Fensters, einer Tür oder dergleichen ausgebildeter, parallel abstellbarer Schiebeflügel (8), getragen von mindestens zwei in rahmenseitigen Längsschienen (12) verschieblich geführten Wagen (13, 14), von denen jeder einen quer zur Schienenrichtung mittels des Flügel-Bedienungshebels (9) schwenkbaren Tragarm (26) besitzt, dessen äußeres Ende an einem Tragschuh des Flügels angreift, dadurch gekennzeichnet, daß der Wagen (13, 14) aus zwei in Schienenlängsrichtung zueinander beweglichen, sich bei der Bedienungshebelbetätigung zueinander verschiebenden Wagenteilen (15, 16) besteht, von denen der eine Wagenteil (16) den Tragarm (26) und der andere Wagenteil (15) einen kniehebelartig zu dem Tragarm (26) liegenden Lenker (28) trägt, wobei die Verschiebewegung der Wagenteile (15, 16) zueinander mittels eines Steuerarms (61) erzielt ist, der flügelseitig angelenkt ist und zu dem einen Wagenteil (16) reicht, von der Treibstange (40) des Schiebeflügels (8) verschwenkbar ist und beim Parallelabstellen des Schiebeflügels (8) dazu führt, daß der eine Wagenteil (16) auf den anderen Wagenteil (15) zu fährt."

III. Gegen das erteilte Patent hat die Beschwerdeführerin (Einsprechende) Einspruch eingelegt und beantragt, das Patent in vollem Umfang zu widerrufen, Artikel 54 und 56 EPÜ, wobei der Einspruch auf folgende Dokumente gestützt war:

- (D1) EP-A-0 103 725,
- (D2) AT-B-351 397,
- (D3) DE-A-2 633 369,
- (D4) DE-A-3 234 677,
- (D5) DE-U-8 513 538,
- (D6) US-A-3 334 441,
- (D7) DE-B-1 043 866,
- (D8) Lueger Lexikon der Technik, Band 1, Grundlagen des Maschinenbaues, Seiten 158, 159; Bild 7,
- (D9) Lueger Lexikon der Technik, Band 2, Grundlagen der Elektrotechnik und Kerntechnik, Seite 204; Bild 4,
- (D10) Lueger Lexikon der Technik, Band 13, Lexikon der Feinwerktechnik, Seite 385; Bild 1,
- (D11) Buch "Getriebelehre" von Otto Kraemer, Seiten 158 bis 166; insbesondere Bilder 331 und 332 und
- (D12) GB-A-937 505.

IV. Dem Antrag der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) folgend, hat die Einspruchsabteilung mit Entscheidung vom 4. Juni 1991 den Einspruch gemäß Artikel 102 (2) EPÜ zurückgewiesen, weil ihrer Meinung nach der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 neu und erfinderisch ist.

V. Gegen diese Entscheidung der Einspruchsabteilung hat die Beschwerdeführerin am 30. Juli 1991 unter rechtzeitiger

Bezahlung der vorgeschriebenen Gebühr Beschwerde eingelegt und diese am 4. Oktober 1991 begründet. Ihrer Meinung nach offenbart schon das gattungsbestimmende Dokument (D3) zwei in rahmenseitigen Längsschienen verschieblich geführte Wagen, denen flügelseitig angeordnete Treibstangen zugeordnet sind. Im übrigen löse Anspruch 1 nicht die dem Gegenstand des Streitpatents zugrundeliegende Aufgabe, wohl aber das Dokument (D6), welches bereits eine Parallelausstellung eines Schiebeflügels und flügelseitige Treibstangen lehre, ohne daß es hierzu Ausfräsungen im Aufschlagschenkel des Flügels bedürfte. Nicht die Merkmale des Anspruchs 1 ergäben die Parallelabstellung des Flügels, sondern die Sicherstellung einer gegenläufig synchronen Verschwenkung der Tragarme mit Hilfe der flügelseitigen Treibstange. Die Wagenverschiebung trage lediglich dazu bei, den Ausschwenkwinkel der Tragarme zu begrenzen. Diese Merkmale des Anspruchs 1 könnten somit die erfinderische Tätigkeit seines Gegenstandes nicht stützen. Die wirklichen Lösungsmerkmale der gestellten Aufgabe fänden sich erst im erteilten Anspruch 4, so daß eine Kombination der erteilten Ansprüche 1 und 4 geboten sei, um die Parallelität der Flügelverlagerung sicherzustellen.

Angesichts der Kombination der Dokumente (D4) und (D6) erscheint der Beschwerdeführerin auch die Begrenzung des Ausschwenkwinkels der Tragarme durch den Kontakt der verschieblichen Wagenteile nicht erfinderisch.

Zusammenfassend beantragt sie sinngemäß, die angefochtene Entscheidung der Einspruchsabteilung aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

- VI. Die Beschwerdegegnerin beantragt dagegen die Zurückweisung der Beschwerde und die Aufrechterhaltung des Streitpatents in seinem erteilten Umfang, weil Anspruch 1 ihrer Meinung

nach eine vollständige Aufgabenlösung beinhaltet, ohne daß es hierzu weiterer als der im Anspruch 1 angegebener Merkmale bedürfe, nämlich detaillierte Angabe der Getriebeausgestaltung zur Verschwenkung des Steuerarms, weil bereits die Merkmale des Anspruchs 1 einen Zwangstrieb definierten; es sei somit nicht nötig Bemessungsregeln aufzunehmen, welche dem Fachmann hinlänglich bekannt seien.

Bei der Prüfung der Frage des Vorliegens bzw. Nichtvorliegens erfinderischer Tätigkeit sei es unerheblich, ob die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe schon vom Gegenstand des Dokuments (D6) gelöst sei, weil dort andere Mittel vorlägen, um diese Aufgabe zu lösen, nämlich kein zweigeteilter Wagen und kein Zusammenwirken eines Tragarms, Steuerarms und Lenkers zum Parallelabstellen des Flügels. Die Kombination der Dokumente (D3) und (D6) führe somit nicht zum Gegenstand des erteilten Anspruchs 1, was im übrigen auch bei Berücksichtigung des Dokuments (D4) gelte. Der Antrag auf Zurückweisung der Beschwerde sei somit in der Sache begründet.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Artikel 123 EPÜ
 - 2.1 Der erteilte Anspruch 1 stellt eine Zusammenfassung aller im ursprünglichen Anspruch 1 offenbarten Merkmale, ferner von Merkmalen des ursprünglichen Anspruchs 2 und der ursprünglichen S. 2, Z. 1 bis 4 und S. 3, Z. 12 bis 14, d. h. paralleles Abstellen des Schiebeflügels bzw. Befestigung des Tragarms am Tragschuh des Flügels, sowie der ursprünglichen S. 2, Z. 19 bis 25 und Z. 30 bis 33,

d. h. relative Bewegung aufeinander zu beim Parallelabstellen des Schiebeflügels, dar.

- 2.2 Die erteilten Ansprüche 2 bis 9 entsprechen den ursprünglichen Ansprüchen 3 bis 10.
- 2.3 Zusammenfassend ist festzustellen, daß das erteilte Schutzbegehren den Erfordernissen des Artikels 123 (2) EPÜ genügt.
- 2.4 Da es unverändert verteidigt wird, stellt sich die Frage der Schutzbereichserweiterung im Sinne von Artikel 123 (3) EPÜ erst gar nicht.
3. Die Beschwerdeführerin hat in ihrer Beschwerdebegründung die Auffassung vertreten, daß Anspruch 1 die gestellte Aufgabe nicht löse, und daß es unabdingbar sei, die Merkmale des Anspruchs 4 in den unabhängigen Anspruch aufzunehmen.
 - 3.1 Es ist zunächst legitim seitens der Beschwerdeführerin, den Versuch zu unternehmen, das Streitpatent im Schutzbereich einzuengen.
 - 3.2 Dieses Bestreben findet aber dort seine Grenzen, wo es sachlich nicht gerechtfertigt ist, so wie dies im vorliegenden Sachverhalt der Fall ist.
 - 3.3 Anspruch 1 sagt im Kennzeichenteil aus, daß der Steuerarm "61" von der Treibstange "40" des Schiebeflügels "8" verschwenkbar ist. Damit ist für den fachmännischen Leser klar, von wo der Steuerarm seinen Antrieb mitgeteilt bekommt. Eine andere Frage ist die, wie er im Einzelfall auszubilden ist.

- 3.4 Nach anerkannter Spruchpraxis der Kammern muß ein unabhängiger Patentanspruch nur das Lösungsprinzip zur Lösung der objektiv verbleibenden, technischen Aufgabe angeben, wobei die detaillierte Angabe von baulichen Maßnahmen Sache der abhängigen Ansprüche ist.
- 3.5 Solange ein unabhängiger Anspruch eine zwar allgemeine, aber klar faßbare Lehre enthält wie im vorliegenden Fall - nämlich Antrieb des Steuerarms von der Treibstange des Schiebeflügels aus - ist es unbillig, aus diesem Grunde eine Einschränkung des unabhängigen Anspruchs durch die Hereinnahme von Merkmalen aus einem abhängigen Anspruch zu fordern. Anders mag zu urteilen sein, wenn die Erfordernisse des Artikels 56 EPÜ eine Einschränkung erfordern, um einen erfindungsbegründenden Abstand zum vorliegenden Stand der Technik zu erhalten.
- 3.6 Die Kammer ist somit zu der Auffassung gelangt, daß Anspruch 1 bereits eine nacharbeitbare und so klare technische Lehre mit Blick auf die gestellte Aufgabe vermittelt, daß es nicht opportun ist, zu fordern, die Merkmale des Anspruchs 4 in den unabhängigen Anspruch aufzunehmen.

Bei den Merkmalen des Anspruchs 4 handelt es sich um bevorzugte Mittel zum Antrieb des Steuerarms, dem Fachmann ergeben sich aber ohne weiteres auch andere Lösungsmöglichkeiten, wie Nockenantrieb, Exzenterverstellung, Lenker-Kipphebel-Getriebe, Spindel- und Keilantrieb usw., um den Steuerarm, von der Treibstange des Schiebeflügels aus zu betätigen.

- 3.7 Zusammenfassend ist demnach festzustellen, daß Anspruch 1 eine vollständige und brauchbare Lösung der gestellten Aufgabe angibt und daher aus dieser Sicht nicht angreifbar ist.

4. Neuheit

4.1 Die Frage der Neuheit des Gegenstandes gemäß erteiltem Anspruch 1 ist bereits in der angefochtenen Entscheidung positiv beurteilt worden.

4.2 Die Beschwerdeführerin hat im Beschwerdeverfahren keine Argumente vorgetragen, die gegen die Neuheit des Beanspruchten sprechen, so daß die Frage der Neuheit unstrittig ist und sich hierzu ins Detail gehende Erörterungen erübrigen, Artikel 54 EPÜ.

5. Erfinderische Tätigkeit

5.1 Bei gegebener Neuheit des Schiebeflügels eines Fensters, einer Tür oder dergleichen gemäß Anspruch 1 ist nun noch zu untersuchen, ob der hier vorliegende Stand der Technik diesen Gegenstand nahelegt oder nicht. Die Kammer kommt in dieser Frage zu nachfolgendem Ergebnis:

5.2 Ausgangspunkt der vorliegenden Erfindung ist der Stand der Technik wie er sich aus dem Dokument (D3) ergibt und wie er im Oberbegriff des erteilten Anspruchs 1 angegeben ist.

5.3 Der gattungsbestimmende Stand der Technik ist in Sp. 1 der Streitpatentschrift dahingehend diskutiert, daß der flügelseitige Anlenkpunkt des Tragarmes bzw. der Tragarme sich auf einer Bogenbahn bewegt, sofern der Schiebeflügel aus der Schließlage herausbewegt wird. Dies wird besonders deutlich aus Fig. 6 der Druckschrift (D3), wenn die Steuerscheibe "7" um den Anlenkpunkt "10" geschwenkt wird, vgl. Fig. 4, die die ausgeschwenkte Lage des Schiebeflügels darstellt.

Die vorerwähnten Tragarme bedingen zu ihrer Verschwenkung Ausnehmungen am Aufschlagschenkel des Schiebeflügels, so daß sich insgesamt die Sp. 1, Z. 34 mit 41 der Streitpatentschrift entnehmbare Aufgabe der Erfindung ergibt.

- 5.4 Diese Aufgabe ist bei einem gattungsgemäßen Schiebeflügel durch zwei Merkmalskomplexe gemäß Kennzeichenteil des Anspruchs 1 gelöst, nämlich einerseits durch das Merkmal, wonach die Treibstange dem Schiebeflügel zugeordnet ist und andererseits durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1, die die zweiteilige Wagenausbildung, deren Betätigung durch den Bedienungshebel (9) und deren gegenseitige Verlagerung, durch die Anordnung und Zuordnung von Tragarm, Lenker und Steuerarm, sei es zu den Wagenteilen, sei es zum Schiebeflügel oder untereinander zum Inhalt haben.
- 5.5 Damit wird erreicht, daß der Schiebeflügel vom feststehenden Rahmenteil senkrecht zur Fenster- bzw. Türebene abgestellt werden kann, so daß eine die Dichtungen schädigende Querbewegung wie beim Vorbekanntem nicht auftritt, da der Schiebeflügel beim Abstellen nicht an den Dichtungen vorbeigezogen wird. Der beanspruchte Schiebeflügel ist dabei einfach aufgebaut und leicht bedienbar, wobei Ausfräsungen am Aufschlagschenkel vermieden sind, da alle Getriebeelemente, wie Arme und Lenker, den Schiebeflügel nicht durchgreifen. Durch die parallelogrammartige Anordnung von Trag- und Steuerarm und durch die relativ zueinander beweglichen Wagenteile ergibt sich eine stabile Bauform, wobei sich durch das Anschlagen der Wagenteile bei ausgestelltem Schiebeflügel eine definierte Endlage ergibt.
- 5.6 Der Schiebeflügel gemäß Anspruch 1 folgt damit einem dem Dokument (D3) völlig entgegenstehenden Lösungsweg, was

sowohl die Kinematik in Form von Armen, Lenkern und Schiebeteilen usw. anbelangt, als auch die bauliche Anordnung dieser Bauteile angeht, z. B. der Anordnung der Tragarme. Vom gattungsbestimmenden Dokument (D3) konnte der Fachmann mithin keine Anregung zur Schaffung des Schiebeflügels nach Anspruch 1 erhalten.

5.7 In der Beschwerdebegründung wird darüber hinaus im einzelnen nur noch der Stand der Technik gemäß den Dokumenten (D4) und (D6) diskutiert. Hierzu kommt die Kammer zu folgendem Ergebnis:

5.7.1 Die Beschwerdeführerin sieht in dem Umstand, daß die gestellte Aufgabe vorliegender Erfindung möglicherweise schon vom Stand der Technik gemäß Dokument (D6) gelöst ist, ein Patentierungshindernis für den Schiebeflügel gemäß Anspruch 1.

5.7.2 Diese Schlußfolgerung der Beschwerdeführerin ist indes nicht kausal. Artikel 56 EPÜ sieht dann eine erfinderische Tätigkeit einer Erfindung als gegeben an, "wenn sie sich für den Fachmann nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt". Der Gesetzestext schließt eine Aufgabenlösung, die von einer anderen Aufgabenlösung in ihren technischen Merkmalen erheblich abweicht, somit nicht vom Patentschutz aus, es sei denn, diese alternative Aufgabenlösung ergäbe sich in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik.

Der Hintergrund dieser rechtlichen Beurteilung von Alternativlösungen mag darin liegen, daß auch eine Alternativlösung als eine "Bereicherung des Standes der Technik" anzusehen ist. Artikel 56 EPÜ steht somit solchen Erfindungen a priori nicht patenthindernd entgegen, so daß der diesbezügliche Einwand der Beschwerdeführerin nicht durchgreifen kann.

5.7.3 Das Dokument (D6) mag für die Merkmale gemäß Oberbegriff des Anspruchs 1 relevant sein, nicht aber für dessen Kennzeichenmerkmale, nämlich zweiteiliger Wagen, Relativbewegung dieser Wagenteile beim Ausstellen des Schiebeflügels, System von Tragarm-Lenker-Steuerarm zum senkrechten Abstellen des Schiebeflügels, wobei dem Steuerarm zusätzlich eine Funktion zum Verstellen der Wagenteile übertragen ist. Es stellt sich somit die Frage, was der Fachmann, der vom Dokument (D3) ausgeht und nach einer Lösung der der Erfindung zugrundeliegenden Aufgabe sucht, aus dem Dokument (D6) hätte entnehmen sollen, um zur ganz anderen Problemlösung gemäß erteiltem Anspruch 1 zu gelangen.

Im einzelnen beinhaltet das Dokument (D6) zwar auch einen Treibstangentrieb, jedoch ist dieser als Nocken-Kulissen-trieb ausgebildet, während der beanspruchte Antrieb über einen Lenker (Steuerarm) erfolgt.

5.7.4 Wie insbesondere mit Sp. 3, Z. 27 mit 31 des Dokuments (D6) erhellt, wird beim Bekannten kein senkrecht Abstellen des Schiebeflügels erreicht, weil dort ausdrücklich auf eine Längsverschiebung beim seitlichen Verlagern des Schiebeflügels hingewiesen ist. Dies ist offensichtlich die Folge des Einsatzes des Nocken-Kulissentriebes; die Beschwerdeführerin kann somit nicht mit dem Argument durchdringen, daß dieser Trieb vom Fachmann ohne weiteres hätte ersetzt werden können durch Antriebe, wie sie den Dokumenten (D8) mit (D11) entnehmbar sind, d. h. durch "Geradführungen", vgl. z. B. Bild 1 von (D8) oder Bilder 330/331 von (D11).

5.7.5 Zusammenfassend ist somit festzustellen, daß die Lehre des Dokuments (D6) ohne rückschauende Betrachtungsweise, d. h. in Kenntnis der Erfindung, nicht auf den Gegenstand des

Dokuments (D3) übertragbar ist. Selbst wenn eine solche Kombination - und sei es nur in Form eines Gedankenexperiments - vom Fachmann ins Auge gefaßt worden wäre, hätte sie nicht zum Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 geführt.

5.8 Ähnlich lägen die Verhältnisse beim Gegenstand des Dokuments (D4).

5.8.1 Wie z. B. schon die Auswertung der Fig. 5 dieser Druckschrift ergibt, beschreibt das Tragflügelende eine Bogenbahn, so daß insgesamt keine Rede davon sein kann, daß der Schiebeflügel senkrecht zur Fenster- bzw. Türebene abstellbar ist. Das bedeutet aber wiederum eine Längsbewegung des Schiebeflügels und ein Entlangschleifen an den Dichtungen, das beim Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 gerade vermieden werden soll. Insoweit bleibt die Kinematik gemäß Dokument (D4) deutlich hinter den Möglichkeiten der beanspruchten Kinematik zurück (lotrechtes Abstellen des Schiebeflügels!), ganz abgesehen davon, daß die baulichen Elemente der hier zu vergleichenden Kinematiken so erheblich voneinander abweichen, daß wiederum nicht nachvollziehbar ist, inwiefern das Dokument (D4) die Lehre des Anspruchs 1 nahelegen soll.

5.8.2 Vorbekannt ist lediglich ein System aus Tragarmen "7, 8" und einem Lenker "19", der einem der Tragarme zugeordnet ist. Schon hieraus ergibt sich ein erheblicher Unterschied zum Gegenstand des Anspruchs 1. Erheblicher ist aber noch die Tatsache, daß nahezu alle kennzeichnenden Merkmale desselben beim Gegenstand des Dokuments (D4) nicht verwirklicht sind, nämlich keine Zweiteilung der Laufwagen (ersichtlich sind die Laufwagen "9, 10" über die Stange "45" fest miteinander gekuppelt!), kein Steuerarm, der das System "Tragarm-Lenker" zu einem Parallelogramm vervoll-

ständig und durch seinen speziellen Antrieb über die Treibstange des Schiebeflügels das lotrechte Abstellen des Schiebeflügels erst ermöglicht.

- 5.8.3 Obwohl das Bauteil "19" im Dokument (D4) den Begriff "Steuerarm" trägt, ist es gemäß Terminologie des Streitpatents nur ein "Lenker"; ein Steuerarm im Sinne des Streitpatents fehlt demnach beim Vorbekanntem.
- 5.8.4 Die Interpretation des Zapfens "21" beim Dokument (D4) als zweiten Wagenteil ist seitens der Kammer nicht nachvollziehbar, vielmehr liegt dort ein einziger Wagen vor, was im direkten Widerspruch zu dem im Anspruch 1 des Streitpatents Beanspruchten steht.
- 5.8.5 Es wurde vorstehend aufgezeigt, daß auch das Dokument (D4) nahezu alle kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 nicht zeigt, so daß sich erneut die Frage stellt, wieso der Fachmann bei der Übertragung ihrer Lehre auf das gattungsbestimmende Dokument (D3) auf den Gegenstand des Anspruchs 1 kommen sollte. Dies scheint erst in Kenntnis der Erfindung und durch Umdeutung vorbeschriebener Zusammenhänge möglich zu sein, was aber nichts mit der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ zu tun hat.
- 5.8.6 Vorstehende Überlegungen können dahingehend zusammengefaßt werden, daß das Dokument (D3) - selbst wenn mit den Dokumenten (D4) und (D6) kombiniert und mit dem Fachwissen gemäß Dokumenten (D8) bis (D11) untermauert - den Gegenstand des Anspruchs 1 nicht patenthindernd nahelegen kann.
- 5.8.7 Gleiches gilt auch für die Einbeziehung der restlichen Druckschriften des Standes der Technik, da das Dokument (D2) zumindest keinen Steuerarm und keinen im Sinne des

erteilten Anspruchs 1 geteilten und wirkungsgleichen Laufwagen beinhaltet. Das Dokument (D5) ist weitgehend inhaltsgleich mit den Dokumenten (D4/D1), das Dokument (D7) hat keinen Schiebeflügel zum Inhalt, sondern betrifft nur das Kippen bzw. Schwenken eines Tür- bzw. Fensterflügels, während das Dokument (D12) ohnehin nur zum abhängigen Anspruch 2 genannt wurde.

- 5.8.8 Selbst wenn also die in Abschnitt 5.8.7 besprochenen Dokumente vom Fachmann berücksichtigt worden wären, ergäbe sich kein Hinweis darauf, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 dadurch in naheliegender Weise aufzufinden gewesen wäre.
- 5.8.9 Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist somit im Sinne von Artikel 56 EPÜ erfinderisch, so daß dieser Anspruch Rechtsbestand haben kann.
6. Die Argumente der Beschwerdeführerin vermögen aus den vorstehend genannten Überlegungen heraus somit insgesamt nicht zu überzeugen. Weitere ins einzelne gehende Überlegungen erübrigen sich, weil diese Argumente im Zusammenhang mit der Diskussion der Dokumente (D3, D4, D6) behandelt bzw. in speziellen Abschnitten grundlegender Art erörtert worden sind (erneute Patentierung einer bekannten und gelösten Aufgabe; Nichterfordernis des Rückgriffs auf Merkmale eines abhängigen Anspruches; Fehlen eines lotrechten Abstellens beim Stand der Technik gemäß Dokumenten (D3), (D4) und (D6) usw.).
7. Die Entscheidung der ersten Instanz ist somit zu Recht ergangen.
8. Vorliegende Entscheidung konnte unmittelbar getroffen werden, da der Sachverhalt technisch und rechtlich überschaubar war und da keine der Beteiligten einen Antrag auf mündliche Verhandlung gestellt hat.

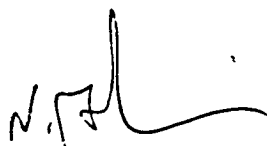
Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

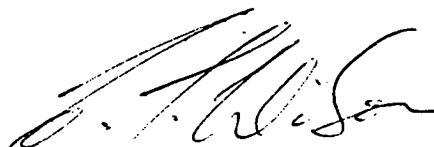
Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



N. Maslin



C.T. Wilson