

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**E N T S C H E I D U N G**  
vom 17. Dezember 1998

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0390/96 - 3.2.1

**Anmeldenummer:** 89106503.9

**Veröffentlichungsnummer:** 0345438

**IPC:** B60R 5/04

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Abdeckrollo oder -einrichtung für einen Kofferraum eines Kraftfahrzeuges

**Patentinhaber:**

Baumeister & Ostler GmbH & Co.

**Einsprechender:**

Peter Butz GmbH & Co. Verwaltungs-KG

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 56, 123

**Schlagwort:**

"Änderungen - Erweiterung (verneint)"  
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Leitsatz:**



Aktenzeichen: T 0390/96 - 3.2.1

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1**  
**vom 17. Dezember 1998**

**Beschwerdeführer:** Peter Butz GmbH & Co. Verwaltungs-KG  
(Einsprechender) Kronprinzstr. 47 - 49  
D-40745 Langenfeld (DE)

**Vertreter:** Patentanwälte Ostriga & Sonnet  
Postfach 20 16 53  
D-42216 Wuppertal (DE)

**Beschwerdegegner:** Baumeister & Ostler GmbH & Co.  
(Patentinhaber) Waldstr. 34  
D-73773 Aichwald (DE)

**Vertreter:** Rüger, Rudolf, Dr.-Ing.  
Patentanwälte Rüger, Barthelt & Abel  
Postfach 348  
D-73704 Esslingen (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 12. März 1996 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0 345 438 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** F. A. Gumbel

**Mitglieder:** F. J. Pröls  
J.-C. Saisset



## Sachverhalt und Anträge

- I. Auf die europäische Patentanmeldung Nr. 89 106 503.9 ist das europäische Patent Nr. 0 345 438 erteilt worden, dessen Anspruch 1 wie folgt lautet:

"Abdeckrollo oder -einrichtung (8) für eine Zugangsöffnung eines Lade-, Stau- oder Kofferraumes (2) von Kombiwagen, mit einer Rollobahn (15), durch die die Zugangsöffnung abzudecken ist, mit zwei parallel und im Abstand zueinander verlaufenden Führungsschienen (9, 11), die in einer gemeinsamen Ebene verlaufen, die sich vor der durch das Abdeckrollo (8) zu verschließenden Zugangsöffnung befindet, mit einer Anzahl von an der Rollobahn (15) befestigten Streben (14), die die Rollobahn (15) aussteifen und endseitig in den Führungsschienen (9, 11) geführt sind, mit in dem Verlauf der Führungsschienen (9, 11) angeordneten Mitteln (17), die bei geöffnetem Abdeckrollo (8) sämtliche Streben (14) aufnehmen und die samt den Streben (14) sowie der Rollobahn (15) von den Führungsschienen (9, 11) trennbar sind, mit Führungsstücken (44), von denen je eines an einem Ende jeder Strebe (14) vorgesehen ist und die in den Führungsschienen (9, 11) bzw. den Mitteln zum Herausnehmen der Streben (14) gleitend geführt sind, wobei wenigstens ein Führungsstück (44) jeder Strebe (14) gegenüber der Strebe (14) in deren Längsrichtung verschieblich und mittels einer Feder (55) in Richtung von der Strebe (14) weg vorgespannt ist."

II. Der von der Beschwerdeführerin (Einsprechenden) eingelegte, auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a) EPÜ (fehlende erfinderische Tätigkeit) und 100 c) EPÜ (unzulässige Änderungen) sowie die Druckschriften

D1: DE-A-3 314 444

D2: DE-B-1 199 447

D3: Brockhaus Enzyklopädie Band 16, 1973, Seite 58

D4: FR-A-1 372 826

gestützte Einspruch wurde von der Einspruchsabteilung mit der am 12. März 1996 zur Post gegebenen Entscheidung zurückgewiesen.

III. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin am 6. Mai 1996 Beschwerde erhoben und gleichzeitig die Beschwerdegebühr bezahlt. Die Beschwerdebegründung ist am 21. Juli 1996 eingegangen.

IV. In einer Anlage zur Ladung für die mündliche Verhandlung hat die Beschwerdekammer mitgeteilt, daß der geltende Anspruch 1 den Anforderungen gemäß Artikel 123 (2) EPÜ genügen dürfte, da die in Frage stehende Textstelle des Anspruchs 1 durch das Ausführungsbeispiel und die weiteren ursprünglichen Unterlagen gestützt sei. Die Entgegenhaltung D2 betreffe ganz allgemein die Ausstattung von Wohnungen, während das Streitpatent sich mit Abdeckplanen für Kraftfahrzeuge beschäftige. Es handle sich somit um verschiedene Fachgebiete. Die aus

der D2 bekannte Maßnahme sei somit nicht in naheliegender Weise auf Abdeckrollen nach der D1 zu übertragen.

In der Verhandlung sei demnach im wesentlichen die Frage zu erörtern, ob es für einen Fachmann naheliegend war, ausgehend von der D1 und unter Berücksichtigung der D4 zum beanspruchten Gegenstand zu kommen.

Am 17. Dezember 1998 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

- V. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende), die wie vorher angekündigt an der mündlichen Verhandlung nicht teilnahm, beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen.

- VI. Das schriftliche Vorbringen der Beschwerdeführerin läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Das im erteilten Anspruch 1 enthaltene Teilmerkmal

"in dem Verlauf der Führungsschienen angeordneten Mitteln"

stelle im Vergleich zur ursprünglichen Formulierung

"daß mit den Führungsschienen zusammenwirkende Mittel vorgesehen sind"

eine unzulässige Erweiterung im Sinne von Artikel 123 (2) EPÜ dar. Das beanstandete Teilmerkmal des Anspruchs 1 sei in den ursprünglichen Unterlagen nicht offenbart und stelle im übrigen ebenso wie die zugehörige ursprüngliche Formulierung eine höchst vage Beschreibung eines technischen Sachverhalts dar, der Rechtsunsicherheit schaffe.

In den ursprünglichen Unterlagen habe sich der Anspruch 1 auf eine Abdeckeinrichtung für einen Stauraum und nur fakultativ auf einen Lade- oder Kofferraum von Kraftfahrzeugen bezogen. Eine Abdeckeinrichtung für eine Zugangsöffnung eines Stauraumes sei jedoch auch im Dokument D2 beschrieben, das eine ähnliche Vorrichtung für einen Vorhang betreffe. Der für das Streitpatent zuständige Durchschnittsfachmann hätte daher den Gegenstand der D2 zumindest unter dem Gesichtswinkel eines benachbarten Fachgebiets in seine Überlegungen einbeziehen müssen. Da die D2 ebenso wie das Streitpatent ein herausnehmbares und wieder einsetzbares Führungsteil betreffe, habe dieser Stand der Technik in Zusammenschau mit der gattungsgemäßen Druckschrift D1 in naheliegender Weise zum beanspruchten Gegenstand geführt.

Der beanspruchte Gegenstand ergebe sich jedoch auch durch Zusammenschau der Dokumente D1 und D4. Die Abdeckeinrichtung nach der D4 betreffe nicht nur Abdeckvorrichtungen für LKW's, sondern auch andere Fahrzeuge und somit auch Kombiwagen. Demnach handle es sich bei der D4 zumindest um ein dem Streitpatent

verwandtes Sachgebiet. Die in der D4 gezeigten bogenförmigen Streben distanzieren die bekannte Laderaumabdeckung nicht von derjenigen nach dem Streitpatent, da dessen Anspruch 1 eine solche Konstruktion nicht ausschließe. Auch bei dem in der D4 gezeigten LKW seien zwei Öffnungen vorgesehen, wobei die eine die abzudeckende Zugangsöffnung für den Lade- oder Stauraum darstelle und die andere eine mit einer Ladeklappe zu verschließende Hecköffnung. Gemäß Figur 3 der D4 seien die Schienenabschnitte 1' zweifellos von den Führungsschienen weggedreht und demnach von ihnen getrennt oder endseitig aus ihnen herausgenommen.

Von der D4 ausgehend bedürfe es zur Erfindung lediglich eines trivialen Minimalschrittes, um beispielsweise die durch jeweils eine Schraube gebildeten Anlenkpunkte des Schienenabschnitts 1' zu lösen und das zusammengesetzte Planen-Spiegel-Paket wegzunehmen. Es sei auch nicht zu erkennen, daß ein Vorurteil der Fachwelt den Fachmann hätte davon abhalten können, die Mängel des Gegenstandes gemäß D1 durch Verwendung der aus der D4 vorbekannten Mittel zu beseitigen. Abdeckplanen der in Rede stehenden Gattung nach der D1 seien frühestens im Verlauf des Jahres 1983 in Verbindung mit dem damaligen VW-Variant in Erscheinung getreten. Bis zum Prioritätstag des Streitpatents seien somit lediglich 5 Jahre verflossen, so daß nicht von einem langanhaltendem Bedürfnis die Rede sein könne. Die Kombination der Lehren nach der D1 und D4 sei für einen Fachmann naheliegend gewesen und habe zur beanspruchten Vorrichtung geführt. Der Antrag auf Widerruf des Streitpatents sei demnach begründet.

VII. Die Beschwerdegegnerin stützte ihren Antrag im wesentlichen auf folgende Argumente:

Nach der ursprünglichen Offenbarung des Streitpatents seien die "herausnehmbaren Mittel (17)" zweifelsfrei im Zuge der Führungsschienen angeordnet und es sei klar zu erkennen, daß die beiden Führungsschienen 9 und 11 in einen längeren, im Kraftfahrzeug fest installierten Abschnitt 16 und ein herausnehmbares Führungsstück 17 aufgeteilt seien. Aus der Beschreibung sei klar zu entnehmen, daß die im ursprünglichen Anspruch 1 genannten "herausnehmbaren Mittel (17)" dem herausnehmbaren Stück 17 der Führungsschienen zuzuordnen seien. Da die "herausnehmbaren Mittel" im ursprünglichen Anspruchswortlaut nicht auf die Ausführungsform des beschriebenen Beispiels begrenzt waren, könne in dem entsprechenden Teilmerkmal des Anspruchs 1 keine unzulässige Änderung gesehen werden.

Die eine Vorhangschiene betreffende Druckschrift D2 gehöre einem anderen Fachgebiet an und könne bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit nicht berücksichtigt werden.

Bei der Abdeckeinrichtung nach dem Streitpatent seien die am Ende jeder Strebe vorgesehenen Führungsstücke (44) in Längsrichtung der Strebe verschieblich und mittels einer Feder gegen die Führungsschiene (9, 11) vorgespannt, um die in einer Größenordnung von 1 bis 2 cm liegende Abstandstoleranz der beiden in den Fahrzeugwänden installierten Schienen auszugleichen.

Aufgrund dieser großen Toleranz müßten ggf. relativ hohe Kräfte beim Zusammenpressen der zu beiden Seiten der zusammengeschobenen Streben angeordneten, herausnehmbaren Führungsschienen aufgebracht werden, um sie wieder in den Verlauf der Führungsschienen einzusetzen. Beim Stand der Technik nach der D1 könnten die Streben zwar einzeln problemlos nacheinander in die Schienen eingeführt werden, was jedoch zeitaufwendig sei. Der Vorschlag, alle Streben als Paket gleichzeitig in die Führungsschienen einzusetzen, mußte demnach am Prioritätstag des Streitpatents als eine problematische Lösung angesehen werden. Die D4 habe jedenfalls keine Konstruktion offenbart, die den Fachmann habe anregen können, eine Lösung im Sinne des Streitpatents zu schaffen. Bei der Laderaumabdeckung für LKW's nach der D4 seien die Führungsschienen nämlich oben an der Ladebordwand angeordnet und die Bügel konnten in ein endseitiges Führungsstück eingeschoben werden. Dieses Führungsstück sei jedoch nicht herausnehmbar, sondern klappbar ausgebildet. Bei dem umklappbaren Führungsstück trete das Problem des Einfügens des unter Federspannung stehenden Strebenpakets nicht auf, denn die verschwenkbaren Führungsschienen seien angelenkt und würden beim Öffnen ihren Abstand nicht verändern. Darüber hinaus sei der D4 auch nicht zu entnehmen, daß die gezeigten Bügel gegenüber den Führungsschienen vorgespannt seien, was bei der D4 auch zu einem Auseinanderdrücken der Bordwände führen würde. Bei den herausklappbaren Führungsstücken nach der D4 trete somit das in Rede stehende Problem bezüglich der zu überwindenden Vorspannung des Strebenpakets gar nicht auf. Demnach könne ein Fachmann der D4 keine Anregung in

Richtung der beanspruchten Lösung entnehmen. Eine Übertragung der aus der D4 bekannten Lösung habe einen Fachmann vielmehr nur dazu anregen können, das bewegliche Schienenstück mit den zusammengeschobenen Streben am Rücksitz des Kombiwagens anzulenken, wobei beim Umklappen des Rücksitzes (zwecks Vergrößerung des Laderaumes) das angelenkte Schienenstück mit dem Strebenpaket um seine Schwenkachse wegklappbar auszuführen sei. Das dem Streitpatent zugrundeliegende Problem habe nicht erst seit 1983 bestanden, denn es sei schon aus einer der D1 beim Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patentamt entgegengehaltenen Gebrauchsmusterschrift seit 1975 bekannt, eine Abdeckung mit Streben der gattungsgemäßen Art zu benutzen. Seit diesem Zeitpunkt sei es der Fachwelt bekannt, daß das Einfügen der Streben für die Abdeckplane relativ umständlich sei. Somit vermöge das weitere Argument "lang anhaltendes Bedürfnis" durchaus zur Begründung der erfinderischen Tätigkeit beizutragen.

Außerdem sei zu bedenken, daß im Prüfungsverfahren vor dem EPA und dem DPA sowie im Einspruchsverfahren vor dem EPA der in Rede stehende Stand der Technik schon bekannt gewesen sei, wobei die fachkundigen Prüfer die D4 nicht als patenthindernd angesehen hätten.

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 sei somit gegenüber dem Stand der Technik erfinderisch.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist zulässig.
2. *Zulässigkeit des Anspruchs 1 im Sinne von Artikel 123 (2) EPÜ*

- 2.1 Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, daß die im erteilten Anspruch 1 enthaltene Wortfolge

"mit in dem Verlauf der Führungsschienen (9, 11) angeordneten Mitteln (17)"

in den ursprünglichen Unterlagen nicht offenbart sei, da im ursprünglichen Anspruch 1 anstelle der beanstandeten Wortfolge die Formulierung

"mit den Führungsschienen (9, 11) zusammenwirkende Mittel (17) vorgesehen sind"

angegeben war.

- 2.2 Die beanstandete Wortfolge ist zwar in der Beschreibung und den Ansprüchen der ursprünglichen Unterlagen nicht ausdrücklich enthalten, jedoch ist den Figuren 1 und 2 in Verbindung mit der ursprünglichen Beschreibung (vgl. den die Seiten 7 und 8 verbindenden Absatz) zu entnehmen, daß die in Rede stehenden "Mittel" d. h. die herausnehmbaren Führungsstücke in unmittelbarer Verlängerung der fest installierten Führungsschienen verlaufen.

Im ursprünglichen Anspruch 1 ist angegeben, daß "mit den Führungsschienen (9, 11) zusammenwirkende Mittel (17)

vorgesehen sind". Demnach ist offen, an welcher Stelle die Mittel (17), d. h. die herausnehmbaren Führungsstücke im Verlaufe der Führungsschienen angeordnet sind, so daß die ursprüngliche Offenbarung für die herausnehmbaren Führungsstücke (17) alle möglichen Anordnungen im Verlauf der Führungsschienen umfaßte. Erst im abhängigen Anspruch 4 wird die Anordnung der herausnehmbaren Mittel als an einem Ende der jeweiligen Führungsschiene liegend definiert. Aus den ursprünglichen Unterlagen kann demnach eindeutig abgeleitet werden, daß die Lage der herausnehmbaren Führungsstücke (17) nicht auf die endseitige Anordnung, wie im Ausführungsbeispiel gezeigt, beschränkt war.

Auch die weiteren, gegenüber dem ursprünglichen Anspruch 1 geänderten Merkmale des erteilten Anspruchs 1 stützen sich klar erkennbar (vgl. insbesondere die ursprünglichen Ansprüche 2 und 4, sowie 13 und 14 in Verbindung mit den Figuren) auf die ursprünglich eingereichten Unterlagen, was auch von der Beschwerdeführerin nicht bestritten wurde.

Es bestehen somit keine Bedenken gegen die Zulässigkeit des erteilten Anspruchs 1 im Sinne von Artikel 123 (2) EPÜ.

### 3. *Gegenstand des Streitpatents*

Das in Rede stehende Abdeckrollo trennt den Lade-, Stau- oder Kofferraum vom Kombiwagen in einen unteren, gegebenenfalls nicht einsehbaren und einen oberen Bereich und soll nach der dem Streitpatent

zugrundeliegenden Aufgabenstellung bei Bedarf leicht herausnehmbar sein. Um die zusammengeschobenen Streben der Abdeckrolloeinrichtung in Paketstellung einfach ein- und ausbauen zu können sind beim beanspruchten Gegenstand die im "Verlauf der Führungsschienen (9, 10) angeordneten Mittel (17)" d. h. die herausnehmbaren Führungsstücke vorgesehen, die bei geöffnetem Abdeckrollo sämtliche Streben (14) aufnehmen. Folglich ist es nicht mehr nötig, wie beim Stand der Technik (vgl. die D1) bei Einsetzen des Rollos Strebe für Strebe in die Führungsschienen einzeln einzufädeln bzw. sie einzeln herauszunehmen.

4. *Neuheit*

Der nächstkommende Stand der Technik nach der D1 offenbart unbestritten alle Merkmale des einteiligen Anspruchs 1 des Streitpatents mit Ausnahme des oben erwähnten Teilmerkmals:

"mit in dem Verlauf der Führungsschienen (9, 11) angeordneten Mitteln (17), die bei geöffnetem Abdeckrollo (8) sämtliche Streben (14) aufnehmen".

Die Neuheit der Druckschrift D1 gegenüber der Lehre des Anspruchs 1 des Streitpatents folgt notwendig aus der vorstehenden Feststellung.

Die D2 bezieht sich auf eine Tragschiene für Gardinen, Vorhänge und dgl., wobei ein herausnehmbarer und wieder einsetzbarer Schienenteil (3) vorgesehen ist, um ein Herausnehmen der Vorhänge ohne umständliches Ein- und Ausfädeln der Aufhängerhaken zu ermöglichen. Hinweise bezüglich der Verwendung dieses Prinzips bei Abdeckrollen von Kombiwagen sowie auf die beim Streitpatent weiterhin beanspruchten konstruktiven Merkmale sind der D2 nicht zu entnehmen.

Die D3 wurde lediglich zum Nachweis dafür genannt, daß unter dem Begriff "Rollo" ein "Rollvorhang" zu verstehen sein kann.

Bei der D4, die zusammen mit der D1 in der Beschreibungseinleitung des Streitpatents erörtert ist, sind die bogenförmig ausgeführten Streben (3) für die Abdeckplane eines Lastkraftwagens in beidseitig angeordneten Führungsschienen (1) verschiebbar. Am Ende der dem Führerhaus benachbarten Ladefläche ist der Endabschnitt (1') der Führungsschienen von den fest installierten Führungsschienen an den Bordwänden des LKW's abgetrennt und über ein Scharnier umklappbar am LKW befestigt. Dadurch können die zu einem Paket zusammengeschobenen Streben zusammen mit den gefalteten Abschnitten der Abdeckplane über das Führerhaus geklappt werden, so daß die Ladefläche nach oben völlig frei ist. Der Endabschnitt der Schienen verbleibt dabei auch im umgeklappten Zustand fest am LKW installiert und ein Herausnehmen im Sinne des Streitpatents ist nicht beschrieben. Weiterhin sind der D4 keine Angaben bezüglich der weiteren im Anspruch 1 des Streitpatents

enthaltenen konstruktiven Merkmale zu entnehmen.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents ist somit gegenüber dem Stand der Technik neu, was auch von der Beschwerdeführerin nicht bestritten wurde.

## 5. *Erfinderische Tätigkeit*

- 5.1 Bei der Tragschiene für Gardinen, Vorhänge und dgl. gemäß der Druckschrift D2 ermöglicht das aus der Tragschiene herausnehmbare Schienenteil (3) ein bequemes Einsetzen bzw. Herausnehmen des zusammengesetzten Vorhanges und vermeidet das zeitaufwendige Einfädeln bzw. Ausfädeln.

An Abdeckrollen für Ladeflächen von Kombiwagen werden jedoch völlig andere Anforderungen als an die Tragschienen für Gardinen, Vorhänge usw. gestellt, was die Stabilität, Verankerung, Klapperfestigkeit usw. anbetrifft. Die D2 ist demnach einem vom Streitpatent weit entfernten Fachgebiet zuzuordnen, in dem ein Fachmann für Kofferraumabdeckungen von Kombiwagen nicht nach Vorbildern für eine kraftfahrzeugspezifische Lösung der in Rede stehenden Probleme suchen wird.

Die Druckschrift D2 ist daher bei der Prüfung der erfinderischen Tätigkeit nicht zu berücksichtigen.

Die Ladeflächen-Abdeckplane für LKW's nach der D4 ist hingegen einem dem Streitpatent eng verwandten Fachgebiet zuzurechnen und ist demnach bei einer Prüfung auf erfinderische Tätigkeit heranzuziehen.

5.2 Bei der Abdeckrollo-Einrichtung nach der D1 sind die in den Führungsschienen verschieblichen Streben an jeweils einem Ende mit von der Strebe weg vorgespannten Führungsstücken versehen, die zur Überbrückung von Abstandstoleranzen der im Laderaum einander gegenüberliegenden Führungsschienen dienen. Diese Abstandstoleranzen können nach Angabe der Beschwerdegegnerin in einer Größenordnung von 1 bis 2,5 cm liegen. Wenn die Streben der Rollobahn nacheinander in die Führungsbahnen eingeschoben werden, wie dies beim Stand der Technik nach der D1 der Fall ist, kann jede vorgespannte Strebe einzeln ohne größeres Problem eingefädelt werden, wobei allerdings das einzeln erfolgende Einfädeln aller Streben relativ zeitaufwendig ist. Der beim Streitpatent verwirklichte Gedanke, die zu einem Paket zusammengeschobenen Streben zusammen mit den an ihren Enden vorhandenen Führungsstücken gleichzeitig einzusetzen, erfordert jedoch ein Zusammendrücken des gesamten Strebenpakets, das in sich kein steifes Rechteck, sondern eher eine verwindbare Gestängeanordnung darstellt. Der Fachmann mußte dabei davon ausgehen, daß ein unerfahrener oder mit geringer Körperkraft ausgestatteter Benutzer der in Rede stehenden Einrichtung beim Einsetzen des zusammengeschobenen Abdeckrollos Schwierigkeiten bekommt.

Es erhebt sich nun die Frage, ob ein mit der in Rede stehenden Aufgabenstellung konfrontierter Fachmann der Planenabdeckung nach der D4 einen Hinweis entnehmen konnte, der ihn zwangsläufig zu der beanspruchten Lösung führen mußte.

Bei der Planenabdeckung der LKW-Ladefläche nach der D4 werden die zusammengeschobenen Streben und die dazwischenliegenden Planenabschnitte im Gegensatz zur beanspruchten Einrichtung nicht von der Ladefläche entfernt, sondern mit den umklappbaren Schienensegmenten 1' auf das Fahrerhaus des LKW's gekippt. Hier stehen sie einem Ladevorgang nicht mehr im Wege.

Eine solche Lösung ist jedoch bei einem Kombiwagen unbrauchbar, denn die Schwenkhalterung des Strebenpakets, in welcher Lage auch immer es sich befindet, würde selbst am Ende der Ladefläche des hinter den Rücksitzen liegenden Laderaumes bei umgekippten Rücksitzen die zur Verfügung stehenden Ladefläche unterbrechen und das Laden behindern. Eine unmittelbare Übertragung der am Schienenende in den LKW-Seitenwänden schwenkbar gelagerten Schienenstücke 1' auf Kombiwagen wäre demnach eine unbrauchbare Lösung.

Andererseits wäre jedoch ausgehend von der Lehre nach der D4 eine brauchbare Lösung für Kombiwagen dann denkbar, wenn das Schwenkgelenk der Schienenendstücke beim Kombiwagen an der Rücklehne angebracht würde und mit den zusammengeschobenen Streben gegen den Sitz, gegebenenfalls in eine Versenkung umgeklappt wird. Bei einem Umlegen des Rücksitzes würde dann das an der

Sitzwand angelenkte Strebenpaket mit der Rücksitzlehne aus dem Ladebereich verschwinden. Eine solche nach dem Vorbild der D4 entwickelte und eventuell in naheliegender Weise abgewandelte Ausführung würde sich jedoch grundsätzlich von der beanspruchten Ausführung unterscheiden, bei der das zusammengeschobene Strebenpaket zusammen mit den Endschienenstücken von den fest angeordneten Schienen trennbar und gegebenenfalls aus dem Wagen herausnehmbar ist. Die Lösung nach der D4 zeigt somit in eine vom beanspruchten Gegenstand wegweisende Richtung.

Im übrigen umgeht die Ausführung nach der D4 aufgrund der am Fahrzeug angelenkten Endschienenstücke die Problematik, wie sie bei herausnehmbaren, längs gespannten Streben nach der D1 auftritt. Sollten nämlich die bei der D4 vorgesehenen Planenbügel (3) unter einer Vorspannung an ihren Schienen anliegen, worüber allerdings der D4 nichts zu entnehmen ist, dann könnten die zu einem Paket zusammengeschobenen Bügel von der umgeschwenkten Stellung aus (Figur 3 der D4) ohne weiteres zurück in die mit den übrigen Leitschienen fluchtende Stellung (Figur 2 der D4) überführt werden, denn die schwenkbaren Schienenendstücke 1' sind durch ihre Anlenkung an der Bordwand des LKW's gegen eine Längsaufweitung des zusammengeschobenen, ggf. vorgespannten Planenpakets gesichert. Bei der Schwenkschienen Vorrichtung nach der D4 liegen somit, was das Wiedereinsetzen der Bügel in den Schienenverlauf anbetrifft, andere Bedingungen als beim Streitpatent vor.

Die vorstehenden Betrachtungen zeigen, daß die D4 dem Fachmann keinen Hinweis zu geben vermochte, die Abdeckrolloeinrichtung nach der D1 im Sinne der Lehre des Anspruchs 1 abzuändern.

Der Gegenstand nach dem Anspruch 1 des Streitpatents beruht somit auch auf erfinderischer Tätigkeit, weshalb das Patent auf der Basis der erteilten Unterlagen Bestand hat.

### **Entscheidungsformel**

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

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

F. A. Gumbel