

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**E N T S C H E I D U N G**  
vom 29. September 1998

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0391/96 - 3.2.1

**Anmeldenummer:** 91914584.7

**Veröffentlichungsnummer:** 0548093

**IPC:** B62D 25/16

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Vorderer Kotflügel für Personenkraftwagen

**Patentinhaber:**

AUDI AG

**Einsprechender:**

Hubert Schlieckmann GmbH

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 56

**Schlagwort:**

"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0391/96 - 3.2.1

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1  
vom 29. September 1998

**Beschwerdeführer:** Hubert Schlieckmann GmbH  
(Einsprechender) Remser Brook 12  
D-33428 Marienfeld (DE)

**Vertreter:** Neisen, Jürgen, Dipl.-Ing.  
Reinhardswaldstraße 8  
D-33332 Gütersloh (DE)

**Beschwerdegegner:** AUDI AG  
(Patentinhaber) D-85045 Ingolstadt (DE)

**Vertreter:** Gramm, Werner, Prof. Dipl.-Ing.  
GRAMM, LINS & PARTNER  
Theodor-Heuss-Straße 1  
D-38122 Braunschweig (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 4. März 1996 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0 548 093 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** F. A. Gumbel  
**Mitglieder:** P. Alting van Geusau  
J. Saisset

## Sachverhalt und Anträge

I. Auf die internationale Patentanmeldung PCT/EP91/01514, die am 9. August 1991 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Patentanmeldung DE 4029954 vom 21. September 1990 angemeldet worden war, wurde mit Wirkung vom 16. März 1994 das europäische Patent Nr. 0 548 093 erteilt.

Anspruch 1 des Patents lautet:

"1. Vorderer Kotflügel für einen Personenkraftwagen mit

1. einem Radausschnitt (10),
2. einem Ausschnitt (12) im vorderen Bereich zur teilweisen Aufnahme von Scheinwerfer/Blinkereinheit,
3. Flanschen in den Randbereichen zur Befestigung von weiteren Teilen und zur Verschraubung mit der übrigen Personenwagenkarosse,
4. einem Absatz (14) vor dem Radausschnitt (12), der oberhalb der Mitte zwischen Scheitelpunkt (16) des Radausschnittes (10) und unterem Rand (18) des Radausschnittes (10) liegt,
5. einer Einwärtsversetzung und Vorwärtsversetzung des Radausschnittes unterhalb des Absatzes (14),

6. einem einwärtsversetzten strukturierten Bereich (20) unterhalb des Absatzes (14) vor dem Radausschnitt (10),
7. Löchern innerhalb des einwärtsversetzten strukturierten Bereiches (20),
8. einem leichten, etwa horizontal verlaufenden Knick (22), der im oberen Bereich des Ausschnittes (12) für die Aufnahme von Scheinwerfer/Blinkereinheit beginnt, etwa mittig zwischen oberem Kotflügelrand (24) und Scheitelpunkt (16) des Radausschnittes (10) verläuft und bis an den hinteren Rand (26) des Kotflügels geführt ist,

gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale,

9. der untere vordere Rand (28) des Ausschnitts (12) zur Aufnahme von Scheinwerfer/Blinkereinheit ist gegenüber dem oberen vorderen Rand (30) in Fahrtrichtung vorgezogen,
10. die Begrenzungslinien des Ausschnitts für die Aufnahme umschließen in etwa ein Parallelogramm, gebildet aus der gedachten Verbindungslinie zwischen der oberen (32) und unteren vorderen Ecke (34) des Ausschnittes, der oberen Begrenzung (36), der rückwärtigen Linie (38) und der unteren Begrenzung (40),
11. die Ecken (42, 44) des Parallelogramms zwischen der oberen Linie (36) und der rückwärtigen Linie (38)

sowie zwischen der unteren Linie (40) und der rückwärtigen Linie (38) sind abgerundet,

12. der rückwärtige Blechausschnitt (46) des Ausschnitts (12) zur Aufnahme für die Scheinwerfer/Blinkereinheit ist in etwa halbkreisförmig ausgebildet,
13. der Bereich (20) unterhalb des vor dem Radausschnitt (10) liegenden Absatzes (14) ist insgesamt einwärts angeordnet im Vergleich zu dem darüberliegenden Kotflügelbereich,
14. der untere Rand des Kotflügelbereichs vor dem Radausschnitt verläuft im vorderen Bereich (48) horizontal, anschließend in einem Winkel von etwa 45° schräg nach unten (50) und im letzten Bereich (52) wieder horizontal,
15. im Vorderbereich des Kotflügels ist zwischen dem Absatz (14) und dem unteren Rand (48) eine horizontal verlaufende Stufe (54) vorgesehen,
16. die horizontal verlaufende Stufe (54) weist ein Befestigungsloch auf,
17. hinter der Stufe (54) ist unterhalb des Absatzes (14) eine nach unten einwärts führende Rundung (58) vorgesehen,
18. im vorderen Bereich unterhalb der Rundung (58) ist eine Vertiefung vorgesehen, die einzelne

vertikale Biegungen zur Andeutung von vertikal verlaufende Stufen (60, 62, 66) besitzt,

19. hinter den vertikal verlaufenden Stufen (60, 62, 66) ist eine Einwärtsvertiefung (64) unterhalb der Rundung (58) vorgesehen,

20. unterhalb der letzten vertikalen Stufe (66) und der Einwärtsvertiefung (64) befindet sich ein von Vorsprüngen oder Sicken begrenzter dreieckiger Flächenabschnitt (68),

21. hinter der Einwärtsvertiefung (64) und dem darunter liegenden dreieckigen Flächenabschnitt (68) ist ein von der Rundung (58) bis fast zum unterem Rand (52) sich erstreckender, im wesentlichen ebener Flächenabschnitt (70) mit darin vorgesehenen Öffnungen ausgebildet, der in seinem unteren Bereich einen schwachen Knick aufweist,

22. in dem ebenen Flächenabschnitt (70) bilden vier Öffnungen (72, 74, 80, 82) die Eckpunkte eines Rechtecks und liegen zwei weitere Öffnungen (76, 78) mittig auf den vertikalen Verbindungslinien,

23. eine weitere Öffnung (84) liegt im Schnittpunkt der sich kreuzenden Verbindungslinien jeweils zwischen einer oberen Eckpunktöffnung (72 bzw. 74) und einer Öffnung (78 bzw. 76) auf der vertikalen Verbindungslinie,

24. im Bereich unterhalb des Absatzes (14) ist der vor- und einwärtsversetzte Rand (86) des

Radausschnittes (10) mit einem einwärtsgerichteten Flansch (110) versehen, der Befestigungsöffnungen (112, 114, 116) aufweist,

25. unterhalb des ebenen Flächenabschnittes (70) ist eine Einwärtstufe (88) vorgesehen, die einen einwärtsspringenden Befestigungsflansch besitzt."

II. Gegen das erteilte Patent hat die Beschwerdeführerin (Einsprechende), Einspruch eingelegt und den Widerruf des Patents wegen mangelnder erfinderischer Tätigkeit (Artikel 100 a) EPÜ) seines Gegenstandes beantragt.

Im Einspruchsverfahren wurde insbesondere auf folgende Dokumente verwiesen:

D1: EP-A-0 253 989 (entspricht OVB 02, siehe unten)

D2: Buchauszug "Allgemeine Aufgabenstellung im Automobilbau" Seite 81 Südwestverlag München, 1986

D3: Buchauszug "Fachkenntnisse Karosserie- und Fahrzeugbau" Verlag Handwerk und Technik, 1977

D4: Auszug aus der Zeitschrift "Bänder, Bleche, Rohre", veröffentlicht 04/89.

Ferner wurde die offenkundige Vorbenutzung folgender Kotflügel geltend gemacht:

OVB 01:Audi 100, ab Bj. 83

OVB 02:Audi 80, ab Bj. 86 (entspricht dem in D1  
offenbarten Kotflügel)

OVB 03:Peugeot P 309, ab Bj. 86

OVB 04:Ford Sierra, ab Bj. 87

OVB 05:Mercedes 200/300 (W124), ab Bj. 84

OVB 06:Mercedes 280/500 (W126), ab Bj. 80

OVB 07:Mercedes 200/280 (W123), ab Bj. 76

OVB 08:SEAT Malaga, ab Bj. 84.

Als weiteres Material wurde genannt:

U 1: Gutachten des Prof. Dr. Ing. Wallentowitz,  
Institut für Kraftwagenwesen an der technischen  
Hochschule Aachen vom 24. April 1996 in der  
deutschen Patentnichtigkeitsache Europäisches  
Patent 0 253 989 (D1).

U 2: Buchauszug zum "Audi 100", ab November '90,  
Delius Klasing Verlag, "So wird's gemacht", Hans-  
Rüdiger Etzold,

U 3: Schaubild Audi 80, Bj 86 (D1), "Karosseriebau".

III. Mit Entscheidung in der mündlichen Verhandlung vom  
2. Februar 1996, in schriftlich begründeter Form zur  
Post gegeben am 4. März 1996, hat die Einspruchs-  
abteilung den Einspruch zurückgewiesen.

Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, daß ausgehend von dem in der D1 offenbarten Kotflügel die im kennzeichnenden Teil des angegriffenen Anspruchs 1 definierte Steifigkeitsstruktur im Stand der Technik kein Vorbild hat und der beanspruchte Kotflügel daher auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

- IV. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin am 4. Mai 1996 unter gleichzeitiger Zahlung der Beschwerdegebühr Beschwerde eingelegt.

Die Beschwerdebegründung wurde am 12. Juli 1996 eingereicht.

- V. In einer der Ladung zur mündlichen Verhandlung beigefügten Mitteilung hat die Kammer die vorläufige Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß die im Patent genannte Aufgabe, die im Hinblick auf den aus der D1 bekannten Kotflügel formuliert wurde, weiterhin für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit bezüglich des beanspruchten Kotflügels gelten dürfte.

Da die Parteien den entgegengehaltenen Stand der Technik unterschiedlich interpretierten, sollte in der mündlichen Verhandlung insbesondere diskutiert werden, was dort genau offenbart sei und ob Anregungen entnommen werden können, die den Fachmann in naheliegender Weise zur Kombination aller im Anspruch 1 des angefochtenen Patents enthaltenen Merkmale hätten führen können.

- VI. Es würde am 29. September 1998 mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen. Sie hat nicht bestritten, daß die Kotflügel nach den geltend gemachten offenkundigen Vorbenutzungen OVB 01 bis OVB 08 zum Stand der Technik gehören.

VII. Zur Stützung ihres Antrags hat die Beschwerdeführerin im wesentlichen folgendes vorgetragen:

Zur Lösung der der angeblichen Erfindung zugrundeliegenden Aufgabe werde im Anspruch 1 des angefochtenen Patents eine große Anzahl von Merkmalen aufgezählt. Die Merkmale 1 bis 8 im Oberbegriff bezögen sich dabei auf den aus D1 bekannten Kotflügel, während die Merkmale 9 bis 12 des kennzeichnenden Teils den Leuchtenausschnitt und die Merkmale 13 bis 25 im wesentlichen den Befestigungsansatz des Kotflügels im vorderen Bereich für die Stoßfängeranordnung beträfen. Die Mehrheit der kennzeichnenden Merkmale sei im wesentlichen aus den offenkundigen Vorbenutzungen OVB 02 (AUDI 80), OVB 03 (Peugeot) und OVB 08 (SEAT Malaga) bekannt und ihre Anwendung ergebe sich zwangsläufig aus der Konstruktionsvorgabe bzw. dem geforderten Design (Neugestaltung des Leuchtenausschnittes) sowie aus dem Erfordernis der Gewichtseinsparung bei ausreichender Steifigkeit. Die nicht unmittelbar aus den offenkundigen Vorbenutzungen herleitbaren Unterschiede beträfen unwesentliche konstruktive Abweichungen, wie Anzahl und Position der Befestigungslöcher und genaue Position einiger Versteifungsrippen, die nichts zur Lösung der

gestellten Aufgabe beitragen, zumal für ihre Wahl weder besondere Schwierigkeiten noch Vorurteile zu überwinden gewesen seien. Solche allgemeine Blechverarbeitungsmaßnahmen seien dem Fachmann geläufig und im übrigen auch weitgehend den Druckschriften D2 bis D4 und den offenkundig vorbenutzten Kotflügeln zu entnehmen. Somit ergebe sich der beanspruchte Kotflügel für den Fachmann ohne erfinderisches Zutun aus dem Stand der Technik.

VIII. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) hat dem Vorbringen der Beschwerdeführerin widersprochen und dabei im wesentlichen folgendes geltend gemacht:

Die Neuentwicklung eines Kotflügels sei eine sehr komplexe Aufgabe, die sich im vorliegenden Fall aus fünf Teilproblemen, nämlich gute Eigensteifigkeit ohne hohe Massenanteile, Vibrationsfreiheit, leichte Montage und definiertes Crashverhalten zusammensetze. Die Gesamtheit der beanspruchten Merkmale des Kotflügels stelle einen guten Kompromiß zur Lösung dieser komplexen Aufgabe bereit, wobei einige der Merkmale überhaupt kein Vorbild in dem entgegengehaltenen Stand der Technik hätten.

Darüber hinaus führe die die Merkmale 14 bis 20 betreffende Ausgestaltung des Kotflügels zu besonderen Vorteilen bezüglich dessen Knautschverhaltens und der Führung des Stoßfängers im Falle eines Zusammenstoßes. Einerseits werde durch die Führung gemäß den Merkmalen 16 bis 20 bei leichten Auffahrunfällen der Stoßfänger zum Abspringen von seiner Befestigung gezwungen und so Schäden an der Karosse limitiert, andererseits werde bei schweren Zusammenstößen ein Hochfallen des vorderen versteiften Teils des Kotflügels

bewirkt, wobei der Kotflügel an seiner schwächsten Stelle oberhalb des Radausschnitts knicke und sich hochfalte, so daß die Gefahr des Eindringens von Kotflügelteilen in die Fahrgastzelle verringert werde.

Der Gegenstand des Streitpatents setzte sich somit nicht aus einer bloßen Aneinanderreihung an sich bekannter Merkmale zusammen, sondern habe eine gezielte Abstimmung der einzelnen Merkmale untereinander verlangt. Da der ermittelte Stand der Technik keine Hinweise in Richtung der beanspruchten Kombination enthalte, beruhe der Kotflügel nach Anspruch 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. *Neuheit*

Die Neuheit des beanspruchten Kotflügels folgt schon daraus, daß zumindest die Merkmale 12, 14, 18, 19 und 20 kein Vorbild in dem entgegengehaltenen Stand der Technik haben.

Die Beschwerdeführerin hat zwar in der Beschwerdebegründung die Auffassung vertreten, daß diese Merkmale ebenfalls in der D1 bzw. D2 oder den offenkundigen Vorbenutzungen OVB 02, OVB 03, OVB 08 offenbart seien, in der mündlichen Verhandlung wurde diese Auffassung jedoch insofern relativiert, als nach Meinung der

Beschwerdeführerin äquivalente oder konstruktiv ähnliche Merkmale im entgegengehaltenen Stand der Technik vorhanden seien.

Diese müssen jedoch bei der Prüfung auf Neuheit außer acht gelassen werden. Da somit zumindest die Neuheit der Kombination der Merkmale des beanspruchten Kotflügels nicht bestritten wurde, erübrigen sich weitere Erläuterung hierzu.

### 3. *Erfinderische Tätigkeit*

3.1 Die D1 ist nach übereinstimmender Meinung der Parteien und der Kammer als der nächstkommende Stand der Technik anzusehen. Der Oberbegriff des Kotflügels nach Anspruch 1 basiert auf diesem Stand der Technik, der auch als OVB 02 im Einspruchs/Beschwerdeverfahren vorliegt.

3.2 Der im D1 beschriebene Kotflügel weist in seinem unteren Bereich vor dem Radausschnitt einen großen Blechanteil auf, der entsprechend zum Gesamtgewicht beiträgt. Es stellt sich demgegenüber die Aufgabe, das Kotflügelgewicht zu reduzieren, dennoch aber eine hohe Eigensteifigkeit, ein erwünschtes Knautschverhalten und akustische Unauffälligkeit sicherzustellen (Seite 2, Zeilen 8 bis 14 des angefochtenen Patents).

Diese Aufgabe wird gemäß Streitpatent durch den Kotflügel nach Anspruch 1 gelöst.

3.3 Nach der Beschreibung des Patents (Seite 2, Zeilen 16 bis 21) ist bei der Gestaltung des Kotflügels besondere

Aufmerksamkeit dem vor dem Radausschnitt liegenden Bereich zugekommen, der in der im Anspruch 1 detailliert beschriebenen Form eine hohe Eigensteifigkeit besitzt, ohne daß dies gewichtsmäßig nachteilige Auswirkungen hat. Dabei besitzt die vordere Befestigung in Verbindung mit dem Ausschnitt für die Scheinwerfer/Leuchteneinheit eine besondere, sich auf die Gesamtfestigkeit des Kotflügels positiv auswirkende Eigensteifigkeit. Gleichzeitig wurde Wert auf leichte Montage des Kotflügels gelegt, wobei trotz der leichten Montierbarkeit eine hohe Festigkeit beibehalten werden soll.

Wie zusätzlich von der Beschwerdegegnerin in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt wurde, werden mit der beanspruchten konstruktiven Ausführung im Vorderbereich des Kotflügels (Merkmale 14 bis 20) eine Limitierung von Schäden bei einem leichten Auffahrunfall sowie ein erwünschtes Knautschverhalten des Kotflügels bei einem schwereren Auffahrunfall erreicht. Hierdurch seien einerseits erhebliche Vorteile bei der Einstufung in Versicherungstypenklassen, wie dies z. B. in der Bundesrepublik Deutschland praktiziert werde, zu erreichen und andererseits könne die Sicherheit noch weiter verbessert werden.

Die Merkmale 15 bis 18 ergäben eine die Seitenteile des Stoßfängers als Führung dienende Rinne, die zur Optimierung der Stabilität vertikal verlaufende Stufen besitze, wobei unterhalb der letzten vertikalen Stufe und der Einwärtsvertiefung sich ein von Vorsprüngen oder Sicken begrenzter dreieckiger Flächenabschnitt befinde (Merkmal 20). Diese stabile, gestufte Rinne unterstütze

im Falle eines leichten Auffahrunfalls und daraus folgender leichter Verschiebung des Stoßfängers ein Aufspreizen der Seitenteile des Stoßfängers, so daß der oder die betreffenden Seitenteil(e) leicht aus ihrer Befestigung ausklinken können, ohne Schäden am Kotflügel oder weiteren Karosserieteilen zu verursachen. Bei einem schwereren Auffahrunfall schiebe sich dagegen der Stoßfänger nach hinten bis auf den etwa 45° nach unten weisenden Teil des weiter nach hinten liegenden unteren Randes der Kotflügel nach Merkmal 14. Dies habe zur Folge, daß der gesamte vordere, gemäß den Merkmalen 12, 15 und 17 bis 20 versteifte Kotflügelteil als Einheit nach unten verdreht werde und der Kotflügel sich an der schwächsten Stelle über dem Radkasten knicke. Bei der weiteren Verformung könne sich nun der Kotflügel leicht zusammenfallen, ohne eine Gefahr durch Eindringen in die Fahrgastzelle darzustellen.

- 3.4 Die Beschwerdeführerin vertrat im wesentlichen die Meinung, daß die Merkmale nach Anspruch 1 in keinem direkten funktionellen Zusammenhang miteinander stünden und alle mehr oder weniger aus dem relevanten Stand der Technik bekannt seien, weshalb der Fachmann bei bestimmten Designvorgaben zwangsläufig zu einer ähnlichen Anordnung der Versteifungen und Befestigungen kommen mußte. Hierzu wurde auf das Gutachten U1 hingewiesen, in dem ebenfalls zum Ausdruck komme, daß im wesentlichen die Designvorgaben die Form des Kotflügels bestimmten und sich daraus die Merkmale eines Kotflügels zwangsläufig ergäben (im Fall der U1 ging es allerdings um den Kotflügel nach der D1/OVB 02, also nicht um den nach der vorliegenden Erfindung).

3.5 Die Kammer ist diesbezüglich der Auffassung, daß zumindest die von der Stoßstange oder den Leuchten abgedeckten Teile des Kotflügels nicht unmittelbar von dem äußeren Design betroffen sind und dem Fachmann eine Fülle von Möglichkeiten zur Verfügung stand, für die gestellte Aufgabe eine konstruktive Lösung zu finden.

Gerade mit den verdeckten Teilen des Kotflügels befaßt sich ein wesentlicher Teil des beanspruchten Kotflügels. So betrifft Merkmal 12 eine Versteifungsmaßnahme, die die Festigkeit in Bereich des Leuchtenausschnittes verbessert, ohne daß dies gewichtsmäßig große Auswirkungen hat. Schon diese Maßnahme ist im entgegengehaltenen Stand der Technik ohne Vorbild. Die Beschwerdeführerin hat zwar behauptet, daß der Ausdruck "in etwa halbkreisförmig" auch für die aus der OVB 1 und OVB 2 bekannten Ausschnitte zutreffe, jedoch ist bei diesen bekannten Kotflügeln kein rückwärtiger Blechausschnitt zur Versteifung im Sinne des angefochtenen Patents vorhanden, sondern nur der Rand des Ausschnitts für die Scheinwerfer/Blinkereinheit selbst.

Die Merkmale 13 bis 25 betreffen von der Stoßstange überdeckte Kotflügelteile, von denen die Merkmale 14 bis 20 eine funktionelle Einheit bilden, die bei einem Auffahrunfall zu einem bestimmten Knautschverhalten führt, ohne auf die anderen Aufgabenaspekte verzichten zu müssen (siehe Punkt 3.3 hier oben). Zumindest diese Merkmale des Anspruchs 1 stehen daher in Wechselwirkung miteinander, um für den gestellten Aufgabenkomplex eine Kompromißlösung bereitzustellen, so daß der Teil-

kombination der Merkmale 14 bis 20 im Hinblick auf das programmierte Knautschverhalten ein Kombinationseffekt zugesprochen werden kann.

Der Einwand der Beschwerdeführerin, daß es sich bei den Merkmalen nach Anspruch 1 um eine bloße Aneinanderreihung (Aggregation) von Merkmalen handle, trifft somit nicht zu.

3.6 Der Hinweis der Beschwerdeführerin darauf, daß das von der Beschwerdegegnerin geltendgemachte besondere Knautschverhalten nicht im Patent angesprochen sei und daher auch nicht Gegenstand des Patents sein könne, ändert an vorstehender Beurteilung nichts. Obwohl das spezielle, geschilderte Knautschverhalten des beanspruchten Kotflügels in der Tat nicht ausdrücklich im Patent beschrieben ist, steht es mit der Lösung der betreffenden, im Streitpatent angesprochenen Teilaufgabe im Zusammenhang. Das erreichte Knautschverhalten kann vom Fachmann als Wirkung dieser Merkmalskombination ohne weiteres verstanden werden. Im übrigen hat auch die Beschwerdeführerin keine Zweifel an dem erzielten Knautschverhalten geäußert. Das EPÜ schließt es jedenfalls nicht aus, auch später geltendgemachte, nicht unmittelbar in der ursprünglich eingereichten Anmeldung erwähnte technische Wirkungen der beanspruchten Erfindung bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit zu berücksichtigen.

3.7 Die Beschwerdeführerin konnte auch keinen Nachweis dafür erbringen, weshalb der Fachmann auf Grund des ihm zur Verfügung stehenden allgemeinen Fachwissens, einschließlich des in der D2 bis D4 offenbarten

allgemeinen Fachwissens eine Lösung der gestellten komplexen Aufgabe in Gestalt der Kombination der beanspruchten Versteifungsmaßnahmen hätte finden können. Der Meinung, daß der Fachmann nur sein Fachwissen über die üblichen Versteifungsmaßnahmen aus der Blechverarbeitung einsetzen mußte, um einen neuen Kotflügel für ein neues Fahrzeugmodell in der beanspruchten Form zu schaffen, kann daher nicht gefolgt werden. Vielmehr waren, wie oben erläutert wurde, gezielte Maßnahmen erforderlich, um zum beanspruchten Kotflügel zu kommen, zu deren Kombination im Sinne des beanspruchten Kompromisses im entgegengehaltenen Material keine ausreichenden Hinweise gegeben werden, zumal eine Reihe der vorgeschlagene Detailmaßnahmen für sich (Merkmale 12, 14, 18, 19, 20) dem Stand der Technik insgesamt nicht entnehmbar sind.

- 3.8 Zusammenfassend kommt die Kammer daher zu dem Ergebnis, daß die entgegengehaltenen Druckschriften und offenkundig vorbenutzten Kotflügel weder jeweils für sich noch in irgendwelchen Kombinationen dem Fachmann den Gegenstand des Anspruchs 1 nahelegten und mithin im Hinblick auf das Erfordernis der erfinderischen Tätigkeit diesem Gegenstand nicht patenthindernd entgegenstehen (Artikel 56 EPÜ). Das Patent hat somit auf der Basis des erteilten Anspruchs 1 Bestand.

Damit sind auch die abhängigen Ansprüche 2 bis 10, die vorteilhafte Ausgestaltungen des Gegenstandes des Anspruchs 1 beinhalten (Regel 29 (3) EPÜ), bestandsfähig.

**Entscheidungsformel**

**Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

F. A. Gumbel