



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 55/17

(Aktenzeichen)

Verkündet am
8. Januar 2019

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2004 022 813.2

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 8. Januar 2019 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner und der Richter Dr. Friedrich, Dr. Himmelmann und Dr. Zebisch

beschlossen:

1. Der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60Q des Deutschen Patent- und Markenamts vom 3. Juli 2017 wird aufgehoben.
2. Es wird ein Patent erteilt mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugscheinwerfer“, dem Anmeldetag 8. Mai 2004 auf der Grundlage folgender Unterlagen:
 - Patentansprüche 1 bis 6,
 - Beschreibungsseiten 1 bis 7, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Januar 2019;
 - 1 Blatt Zeichnungen mit Figur 1, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag.

Gründe

I.

Die vorliegende Anmeldung mit dem Aktenzeichen 10 2004 022 813.2 und der Bezeichnung „Kraftfahrzeugscheinwerfer“ wurde am 8. Mai 2004 bei gleichzeitiger Rechercheantragstellung beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht.

Die Prüfungsstelle für Klasse B60Q hat im Recherchebericht auf den Stand der Technik gemäß den Druckschriften

- | | |
|----|------------------|
| D1 | DE 103 43 510 A1 |
| D2 | DE 103 43 491 A1 |
| D3 | DE 102 40 633 A1 |
| D4 | DE 41 05 716 A1 |

D5 DE 199 11 651 A1
D6 DE 101 42 993 A1
D7 DE 195 27 349 A1
D8 DD 2 01 124 B

verwiesen.

Mit Eingabe vom 25. Januar 2011 hat die Anmelderin Prüfungsantrag gestellt, woraufhin die Prüfungsstelle mit Bescheid vom 3. Februar 2014 neben Ausführungen zur Klarheit darauf hingewiesen hat, dass der beanspruchte Kraftfahrzeugscheinwerfer nicht neu sei gegenüber der Druckschrift D4 und die Merkmale der abhängigen Ansprüche aus den Druckschriften D1, D2 oder D4 bekannt seien.

Die Anmelderin hat daraufhin mit Eingabe vom 9. April 2014 eine neue Beschreibung und geänderte Ansprüche 1 bis 7 vorgelegt, ohne jedoch die Durchführung einer Anhörung zu beantragen. Da die im Anspruch 1 vorgenommenen Änderungen lediglich im Streichen eines fakultativen Merkmals, dem Einfügen eines Bezugszeichens und der einheitlichen Verwendung des Begriffs „Kraftfahrzeugscheinwerfer“ bestanden, hat die Prüfungsstelle die Anmeldung durch Beschluss vom 3. Juli 2017 mit der Begründung fehlender Neuheit bezüglich Druckschrift D4 zurückgewiesen.

Gegen diesen der Anmelderin am 7. Juli 2017 zugestellten Beschluss richtet sich die am 3. August 2017 beim Deutschen Patent- und Markenamt elektronisch eingegangene Beschwerde, mit der die Anmelderin ihre Beschwerde auch begründet hat.

In der mündlichen Verhandlung am 8. Januar 2019 hat die Anmelderin neben einer neuen Beschreibung einen neuen Anspruchssatz mit Ansprüchen 1 bis 6 vorgelegt.

Sie beantragt:

1.

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60Q des Deutschen Patent- und Markenamts vom 3. Juli 2017 aufzuheben;

2.

ein Patent zu erteilen mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugscheinwerfer“, dem Anmeldetag 8. Mai 2004 auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 6,
- Beschreibungsseiten 1 bis 7, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung am 8. Januar 2019;
- 1 Blatt Zeichnungen mit Figur 1, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag.

Der in der mündlichen Verhandlung am 8. Januar 2019 überreichte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

„Kraftfahrzeugscheinwerfer (1)
mit Stellmitteln (3) zum automatischen Wechseln zwischen Lichtverteilungen, die Stadtlicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht und/oder Schlechtwetterlicht umfassen, und
mit einem elektronischen Steuermittel (2) zum Steuern der Stellmittel (3),
wobei das Steuermittel (2) Eingänge (4, 5) für Eingangssignale aufweist und mit dem Steuermittel (2) in Abhängigkeit dieser Eingangssignale Steuersignale zum Steuern der Stellmittel (3) erzeugt werden,

dadurch gekennzeichnet, dass

das Steuermittel (2) bei Vorliegen eines ersten Eingangssignals, welches einen Zustand einer eingeschalteten Zündung anzeigt, eines zweiten Eingangssignals, welches einen Stillstand des Fahrzeugs anzeigt, und eines dritten Eingangssignals, welches den Zustand „Motorhaube auf“ anzeigt, die Lichtverteilung des Kraftfahrzeugscheinwerfers (1) auf das Abblendlicht einstellt.

Hinsichtlich der Unteransprüche 2 bis 6 und der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die in der mündlichen Verhandlung am 8. Januar 2019 eingereichten Ansprüche 1 bis 6 sind zulässig (§ 38 PatG) und geben an, was unter Schutz gestellt werden soll. Die gewerblich anwendbaren Kraftfahrzeugscheinwerfer (§ 5 PatG) der Ansprüche 1 bis 6 sind zudem durch den im Verfahren befindlichen Stand der Technik nicht patenthindernd getroffen (§§ 1 bis 4 PatG) und damit patentfähig, so dass der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60Q des Deutschen Patent- und Markenamts vom 3. Juli 2017 aufzuheben und in dem beantragten Umfang ein Patent zu erteilen war (§ 79 Abs. 1 PatG i. V. m. § 49 Abs. 1 PatG).

Als Fachmann ist hier ein mit der Entwicklung von Kraftfahrzeugscheinwerfern und deren Steuerung betrauter berufserfahrener Konstrukteur mit Fachhochschulabschluss auf dem Gebiet der Elektrotechnik, insbesondere der Lichttechnik, zu definieren, der über mehrjährige Berufserfahrung hinsichtlich der Gestaltung und Steuerung von Kraftfahrzeugscheinwerfern verfügt.

1. Die Anmeldung betrifft gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 einen Kraftfahrzeugscheinwerfer mit Stellmitteln zum automatischen Wechseln zwischen Lichtverteilungen, die Stadtlicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht und/oder Schlechtwetterlicht umfassen, und mit einem elektronischen Steuermittel zum Steuern der Stellmittel, wobei das Steuermittel Eingänge für Eingangssignale aufweist und mit dem Steuermittel in Abhängigkeit dieser Eingangssignale Steuersignale zum Steuern der Stellmittel erzeugt werden.

Solche Kraftfahrzeugscheinwerfer zeichnen sich durch adaptive Eigenschaften und eine erweiterte Funktionalität aus, indem fahrsituationsabhängig unterschiedliche Lichtverteilungen automatisch eingestellt werden können. Dazu gehören bspw. spezielle Lichtverteilungen für Stadtlicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht und/oder Schlechtwetterlicht. Diese Art von Scheinwerfern wird deshalb auch als AFS (Adaptive Frontlighting System) – Kraftfahrzeugscheinwerfer bezeichnet.

Die Steuermittel derartiger Kraftfahrzeugscheinwerfer haben Eingänge für Eingangssignale, und das Steuermittel kann in Abhängigkeit der an den Eingängen anliegenden Eingangssignale Steuersignale zum Steuern der Stellmittel erzeugen. Über die Eingänge kann dem Steuermittel der Zustand des Kraftfahrzeugs und gegebenenfalls auch der Umgebung mitgeteilt werden, woraufhin das Steuermittel automatisch eine optimale fahrsituationsabhängige Lichtverteilung auswählt und die Einstellung dieser Lichtverteilung durch die Stellmittel bewirkt.

Die Kraftfahrzeugscheinwerfer sind üblicherweise so eingerichtet, dass bei einem Abstellen des Kraftfahrzeugs die zuletzt eingestellte Lichtverteilung erhalten bleibt und beim Neustart des Kraftfahrzeugs wieder vorliegt. Bei der zuletzt eingestellten Lichtverteilung handelt es sich in der Regel um Stadtlicht, da dieses im unteren Geschwindigkeitsbereich zwischen 0 und 60 km/h automatisch ausgewählt wird, so dass beim Abstellen des Kraftfahrzeugs die Stadtlichtverteilung eingestellt ist, und das auch dann, wenn das Kraftfahrzeug zum Justieren der Kraftfahrzeugscheinwerfer oder zum Überprüfen der Justageeinstellung abgestellt wird. Die

Stadtlichtverteilung kann dabei, sofern ein automatisches Kurvenlicht vorgesehen ist, auch geschwenkt sein. Für die Justage an dem Kraftfahrzeugscheinwerfer muss sich die Lichtverteilung aber in Nulllage befinden und darf nicht zur Fahrzeuglängsachse geschwenkt sein.

Zudem muss das Justieren der Kraftfahrzeugscheinwerfer und die Überprüfung dieser Justageeinstellung nach den gesetzlichen Vorschriften in der herkömmlich als Abblendlicht bezeichneten Lichtverteilung des Kraftfahrzeugscheinwerfers erfolgen, weshalb die Stadtlichtverteilung des Kraftfahrzeugscheinwerfers für eine derartige Überprüfung der Justageeinstellung ungeeignet ist. Zum Justieren des Kraftfahrzeugscheinwerfers und zum Überprüfen der Justageeinstellung muss daher das Abblendlicht eingestellt werden können, und diese Justageeinstellung ist dann die Referenz für die anderen Lichtverteilungen, *vgl. Beschreibungsseiten 1 bis 2, zweiter Absatz.*

Vor diesem Hintergrund liegt der Anmeldung als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, Kraftfahrzeugscheinwerfer der eingangs genannten Art so weiterzuentwickeln, dass das Justieren des Kraftfahrzeugscheinwerfers und ein Überprüfen der Justageeinstellungen mit der Abblendlichtverteilung möglich sind, *vgl. Beschreibungsseite 3, zweiter Absatz.*

Gelöst wird diese Aufgabe durch den Kraftfahrzeugscheinwerfer des Anspruchs 1.

Dieser ist gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 ein AFS-Kraftfahrzeugscheinwerfer, d. h. ein Kraftfahrzeugscheinwerfer mit Stellmitteln und einem elektronischen Steuermittel zum Steuern der Stellmittel. Die Stellmittel sind dazu geeignet, automatisch zwischen Stadtlicht, Landstraßenlicht, Autobahnlicht und/oder Schlechtwetterlicht zu wechseln, wozu das Steuermittel Eingänge für Eingangssignale aufweist und in Abhängigkeit dieser Eingangssignale mit dem Steuermittel Steuersignale zum Steuern der Stellmittel erzeugt werden.

Entsprechend dem Kennzeichen des Anspruchs 1 zeichnet sich das Steuermittel dadurch aus, dass es beim Vorliegen vorbestimmter Eingangssignale, nämlich eines ersten Eingangssignals, das einen Zustand einer eingeschalteten Zündung anzeigt, eines zweiten Eingangssignals, das einen Stillstand des Fahrzeugs anzeigt, und eines dritten Eingangssignals, das den Zustand „Motorhaube auf“ anzeigt, die Lichtverteilung des Kraftfahrzeugscheinwerfers auf das Abblendlicht einstellt.

Da diese drei Eingangssignale in Kombination einen Zustand des Kraftfahrzeugs beschreiben, der während des Fahrbetriebs des Fahrzeugs nicht herbeigeführt wird, kann damit sichergestellt werden, dass der Kraftfahrzeugscheinwerfer nicht unbeabsichtigt während des Fahrbetriebs zur Justage auf Abblendlicht eingestellt wird.

2. Die in der Verhandlung überreichten Ansprüche 1 bis 6 sind zulässig.

Anspruch 1 des Hauptantrags ergibt sich aus dem ursprünglichen Anspruch 1, indem im Oberbegriff fakultative zu notwendigen Merkmalen gemacht und sprachliche Präzisierungen vorgenommen wurden und indem im Kennzeichen das weitere vorbestimmte Eingangssignal als ein den Zustand „Motorhaube auf“ anzeigendes Eingangssignal und die Justagemöglichkeit als ein Einstellen der Lichtverteilung auf das Abblendlicht präzisiert wurden. Die Offenbarung dieser Präzisierungen findet sich in der ursprünglichen Beschreibung auf Seite 3, zweiter und fünfter Absatz, sowie auf Seite 6, zweiter Absatz. Die abhängigen Ansprüche 2 bis 6 sind die sprachlich angepassten ursprünglichen abhängigen Ansprüche 2 bis 5 und 7.

3. Der gewerblich anwendbare (§ 5 PatG) Kraftfahrzeugscheinwerfer des Anspruchs 1 ist hinsichtlich des vorgenannten Stands der Technik neu (§ 3 PatG) und beruht diesem gegenüber auch auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns (§ 4 PatG).

Gemäß dem Kennzeichen des Anspruchs 1 stellt das Steuermittel des Kraftfahrzeugscheinwerfers bei Vorliegen eines ersten Eingangssignals, welches einen Zustand einer eingeschalteten Zündung anzeigt, eines zweiten Eingangssignals, welches einen Stillstand des Fahrzeugs anzeigt, und eines dritten Eingangssignals, welches den Zustand „Motorhaube auf“ anzeigt, die Lichtverteilung des Kraftfahrzeugscheinwerfers auf das Abblendlicht ein.

Für eine derartige Ausgestaltung des Kraftfahrzeugscheinwerfers gibt es in dem entgegengehaltenen Stand der Technik keine Anregung.

Die Druckschriften D1 bis D3 offenbaren jeweils AFS-Kraftfahrzeugscheinwerfer mit Stellmitteln und einem elektronischen Steuermittel zum Steuern der Stellmittel entsprechend dem Oberbegriff des Anspruchs 1, vgl. bspw. in den Druckschriften D1 und D2 jeweils die Absätze [0001] und [0002] mit Figur 1 sowie in Druckschrift D3 die Absätze [0002], [0003] und [0016] bis [0021] mit Figur 1.

Ein Hinweis bezüglich des Kennzeichens von Anspruch 1, wonach das Steuermittel des Kraftfahrzeugscheinwerfers dessen Lichtverteilung auf das Abblendlicht einstellt, wenn das Fahrzeug stillsteht und die Zündung eingeschaltet sowie die Motorhaube geöffnet sind, findet sich jedoch weder in diesen Druckschriften noch im weiteren entgegengehaltenen Stand der Technik gemäß den Druckschriften D4 bis D8.

So beschreibt Druckschrift D1 ein adaptives Frontbeleuchtungssystem (AFS) mit Scheinwerfern, die mittels einer Steuereinheit (Electronic Control Unit ECU) und Sensoren, die bspw. den Lenkwinkel des Lenkrads, die Fahrzeuggeschwindigkeit sowie die Fahrzeughöhe zwecks Beladung messen, an die jeweiligen Fahrtzustände angepasst werden, wobei ein solches Frontbeleuchtungssystem zu Fahrtbeginn initialisiert und durch Justierung des Scheinwerfers in Nullstellung gebracht werden muss, vgl. deren Absätze [0001] und [0002]. Nach den weiteren Ausführungen in Absatz [0005] von Druckschrift D1 beinhaltet eine solche Scheinwerfer-

justierung eine Bewegung des Scheinwerfers nach oben und unten sowie nach rechts und links, weshalb dies bei eingeschaltetem Licht zu einem Blenden anderer Fahrer führen kann. Daher stellt sich Druckschrift D1 die Aufgabe, eine Scheinwerfervorrichtung für ein Fahrzeug und ein Verfahren zum Setzen der Position ihrer optischen Achse bereitzustellen, die das adaptive Frontbeleuchtungssystem (AFS) geeignet steuert, ohne ein entgegenkommendes Fahrzeug während des Initialisierungsbetriebs des AFS zu blenden. Als Lösung schlägt Druckschrift D1 gemäß deren Anspruch 1 eine Initialisierung des Frontbeleuchtungssystems vor, bei der zum Ausrichten des Scheinwerfers nur dann eine Links-Rechts-Bewegung erfolgt, wenn der Scheinwerfer in vertikaler Richtung nach unten ausgerichtet ist, wodurch ein Blenden des Gegenverkehrs unterbunden wird.

In ähnlicher Weise offenbart Druckschrift D2 ein adaptives Frontbeleuchtungssystem (AFS), bei dem Initialisierungsfehler des AFS reduziert und die korrekte Steuerung des AFS sichergestellt werden sollen.

Druckschrift D3 befasst sich ebenfalls mit Kraftfahrzeugscheinwerfern, wobei diese so eingerichtet sind, dass sie den Fortbewegungsbereich des Kraftfahrzeugs mittels Positionsinformationen und Straßeninformationen zuverlässig erkennen und die Beleuchtung entsprechend steuern.

Der in Druckschrift D4 beschriebene Kraftfahrzeugscheinwerfer zeichnet sich dadurch aus, dass er eine Verstell-Anlage aufweist, mit der unabhängig von der Fahrzeugbeladung die richtige Scheinwerfereinstellung sichergestellt und ein Blenden entgegenkommender Fahrzeuge verhindert wird. Als Eingangssignal für die Leuchtweitenregulierung dient dabei die mit einem Sensor gemessene Absenkung des Kraftfahrzeughecks.

Aus Druckschrift D5 ist ein Kraftfahrzeugscheinwerfer bekannt, der mittels einer elektrischen Verstelleinrichtung von einer optisch weniger ansprechenden Soll-

Betriebs-Position in eine hinsichtlich des ästhetischen Gesamteindrucks ansprechendere Soll-Stand-Position überführt werden kann.

Druckschrift D6 stellt ein Verfahren zur beladungsabhängigen Leuchtweitenregulierung zur Verfügung, bei dem im hinteren Kraftfahrzeugbereich der Abstand des Kraftfahrzeugs zur Fahrbahnoberfläche gemessen und die Leuchtweite manuell reguliert werden kann.

Druckschrift D7 beschreibt einen Kraftfahrzeugscheinwerfer, der mit einem internen Stellglied auf eine vorgegebene Null-Lage justiert werden kann.

In Druckschrift D8 ist eine Schaltungsanordnung zur selbsttätigen Lichtumschaltung für Fahrzeugscheinwerfer offenbart, mit der verhindert werden soll, dass das Fahrzeug mit Abblendlicht geparkt wird oder dass mit Standlicht gefahren wird.

Eine Anregung bezüglich des Kennzeichens von Anspruch 1 kann dem Fachmann demnach keine der Druckschriften D1 bis D8 geben.

Der Kraftfahrzeugscheinwerfer nach Anspruch 1 ist daher neu gegenüber den Druckschriften D1 bis D8, und er wird dem Fachmann durch diesen Stand der Technik auch nicht nahegelegt, so dass er patentfähig ist.

4. Dem Anspruch 1 können sich die Unteransprüche 2 bis 6 anschließen, da sie den Kraftfahrzeugscheinwerfer nach Anspruch 1 vorteilhaft weiterbilden. Zudem ist in der geltenden Beschreibung mit Zeichnung der Kraftfahrzeugscheinwerfer gemäß den Ansprüchen ausreichend erläutert.

5. Bei dieser Sachlage war das Patent im beantragten Umfang zu erteilen.

III.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht der Anmelderin das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel gerügt wird, nämlich

1. dass das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. dass 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. dass einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. dass ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. dass der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. dass der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Beschlusses schriftlich durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen oder

durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form. Zur Entgegennahme elektronischer Dokumente ist die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofs bestimmt. Die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofs ist über die auf der Internetseite

www.bundesgerichtshof.de/erv.html bezeichneten Kommunikationswege erreichbar. Die Einreichung erfolgt durch die Übertragung des elektronischen Dokuments in die elektronische Poststelle. Elektronische Dokumente sind mit einer qualifizierten elektronischen Signatur oder mit einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen.

Dr. Strößner

Dr. Friedrich

Dr. Zebisch

Dr. Himmelmann

prä