



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 33/04

(Aktenzeichen)

Verkündet am
5. September 2007

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend das Patent 196 16 271

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 5. September 2007 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Bertl und der Richter Dr.-Ing. Kaminski, Dr.-Ing. Scholz und Zimmerer

beschlossen:

Der Beschluss der Patentabteilung 24 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 16. März 2004 wird aufgehoben.

Das Patent wird unter der Bezeichnung „Verfahren zur Ausstattung eines Flügels mit einem Treibstangenbeschlag“ mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht erhalten:

Patentansprüche 1 bis 3 sowie Beschreibung, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 5. September 2007, Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Patentabteilung 24 - hat das Patent mit der Bezeichnung „Fenster oder Tür mit Flügel und Blendrahmen und mit einem Treibstangenbeschlag, sowie Verfahren zur Ausstattung der Flügel mit diesem Treibstangenbeschlag“ im Einspruchsverfahren durch Beschluss vom 16. März 2004 beschränkt aufrechterhalten.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden. Sie beantragt schriftsätzlich,

den Beschluss der Patentabteilung aufzuheben und das nachgesuchte Patent zu widerrufen (Schriftsatz vom 22. April 2004).

Die Beschwerdegegnerin hat in der mündlichen Verhandlung einen neuen Anspruch 1 nach Hilfsantrag mit zugehörigen Unteransprüchen 2 und 3 und Beschreibung eingereicht.

Die Beschwerdegegnerin stellt den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen,

hilfsweise,

das Patent unter der Bezeichnung „Verfahren zur Ausstattung eines Flügels mit einem Treibstangenbeschlag“ mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht zu erhalten:

Patentansprüche 1 bis 3 sowie Beschreibung, jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 5. September 2007, Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Der Anspruch 1 nach Hauptantrag vom 13. März 2003, eingegangen am 18. März 2003, der dem Beschluss der Patentabteilung 24 zugrundelag, hat folgende (mit einer eingefügten Gliederung in Merkmalsgruppen versehene) Fassung:

„Fenster oder Tür mit Flügel und Blendrahmen und mit einem Treibstangenbeschlag (5),

- a) - bei welchem oder welcher dieser Treibstangenbeschlag (5) an der mit einem Stellantrieb (10) ausgestatteten Bedienungsseite des Flügelrahmens (1 bzw. 31) von drei miteinander bewegungsmäßig zu kuppelnden Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) gebildet ist, von denen zwei als Eckbeschlags-Baueinheiten (8 und 9) mittels eines den Eckbereich des Flügelrahmens (1) umgreifenden Ausrichtanschlag an den beiden Ecken der Bedienungsseite des Flügelrahmens (1 bzw. 31) ausrichtbar sind,
- b) - wobei die zwischen den beiden Eckbeschlags-Baueinheiten (8 und 9) anzuordnende Beschlags-Baueinheit (7) als Antriebs-Baueinheit den Stellantrieb (10) trägt,
- c) - wobei die wirksame Gesamtlänge aller drei Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) über feinstufig verstellbar miteinander in sich gegenseitig überlappenden Formschlusseingriff bringbare Kupplungselement-Paarungen (15) auf unterschiedliche Längenabmessungen der Flügelfalzhöhe (4 a bzw. 41 a) der Bedienungsseite des Fensters oder der Tür abstimmbare ist,
- d) - wobei solche Kupplungselement-Paarungen (15) zumindest zwischen den einander zugewendeten Enden der Treibstangen (12 und 13 sowie 12 und 14) der benachbart liegenden Beschlags-Baueinheiten (7, 8 und 7, 9) vorgesehen sowie in deren Bewegungsrichtung zug- und druckfest ausgelegt sind,
- e) - und wobei jede der Kupplungselement-Paarungen (15) von einem eine wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffs-Länge (24) bestimmenden - kurzen - Kupplungsele-

ment (16) an der einen Treibstange (12) sowie einem auf eine mögliche Verstell-Länge im Ablängbereich (47) abgestimmten - langen - Kupplungselement (17) an der anderen Treibstange (12 bzw. 13) gebildet ist,

dadurch gekennzeichnet,

- f) - dass an beiden Enden der Treibstange (12) der mittleren Beschlags-Baueinheit (7) bzw. Antriebs-Baueinheit je ein die wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffslänge (24) bestimmendes - kurzes - Kupplungselement (16) der Kupplungselement-Paarungen (15) sitzt bzw. ausgebildet ist,
- g) - während sich an der unmittelbar einen integrierten Bestandteil jeder Eckbeschlags-Baueinheit bildenden Treibstange (13 bzw. 14) jeweils das die mögliche Verstell-Länge im Ablängbereich (47) bestimmende - lange -Kupplungselement (17) für eine Kupplungselement-Paarung (15) befindet.“

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag hat folgende (mit einer eingefügten Gliederung in Merkmalsgruppen versehene) Fassung:

„Verfahren zur Ausstattung der Flügel (1) für Fenster oder Türen mit einem Treibstangenbeschlag (5),

- a) - bei welchem oder welcher dieser Treibstangenbeschlag (5) an der mit einem Stellantrieb (10) ausgestatteten Bedienseite des Flügelrahmens (1 bzw. 31) von drei miteinander bewegungsmäßig zu kuppelnden Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) gebildet ist, von denen zwei als Eckbe-

schlags-Baueinheiten (8 und 9) mittels eines den Eckbereich des Flügelrahmens (1 bzw. 31) umgreifenden Ausrichtanschlags der Stulpschienen an den beiden Ecken der Bedienungsseite des Flügelrahmens (1 bzw. 31) ausrichtbar sind,

- b) - wobei die zwischen den beiden Eckbeschlags-Baueinheiten (8 und 9) anzuordnende Beschlags-Baueinheit (7) als Antriebs-Baueinheit den Stellantrieb (10) trägt,
- c) - wobei die wirksame Gesamtlänge aller drei Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) über feinstufig verstellbar miteinander in sich gegenseitig überlappenden Formschlusseingriff bringbare Kupplungselement-Paarungen (15) auf unterschiedliche Längenabmessungen der Flügelfalzhöhe (4 a bzw. 41 a) der Bedienungsseite des Fensters oder der Tür abstimmbare ist,
- d) - wobei solche Kupplungselement-Paarungen (15) zumindest zwischen den einander zugewendeten Enden der Treibstangen (12 und 13 sowie 12 und 14) der benachbart liegenden Beschlags-Baueinheiten (7, 8 und 7, 9) vorgesehen sowie in deren Bewegungsrichtung zug- und druckfest ausgelegt sind,
- e) - und wobei jede der Kupplungselement-Paarungen (15) von einem eine wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffs-Länge (24) bestimmenden - kurzen - Kupplungselement (16) an der einen Treibstange (12) sowie einem auf eine mögliche Verstell-Länge im Ablängbereich (47) abgestimmten - langen - Kupplungselement (17) an der anderen Treibstange (12 bzw. 13) gebildet ist,

- f) - wobei an beiden Enden der Treibstange (12) der mittleren Beschlags-Baueinheit (7) bzw. Antriebs-Baueinheit je ein die wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffslänge (24) bestimmendes - kurzes - Kupplungselement (16) der Kupplungselement-Paarungen (15) sitzt bzw. ausgebildet ist,
- g) - während sich an der unmittelbar einen integrierten Bestandteil jeder Eckbeschlags-Baueinheit bildenden Treibstange (13 bzw. 14) jeweils das die mögliche Verstell-Länge im Ablängbereich (47) bestimmende - lange - Kupplungselement (17) für eine Kupplungselement-Paarung (15) befindet,
- h) - bei dem hierzu die einzelnen Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) jeweils an die Falzumfangsflächen (6) des Flügelrahmens (1) herangeführt sowie angelegt und nach Eintauchen in die dort befindliche Stufen- bzw. Profilmutter, z. B. durch Verschrauben, befestigt bzw. angeschlagen werden,
- i) - und bei dem die Beschlags-Baueinheiten (7, 8, 9) bei ihrer Zustellung bzw. ihrem Heranführen an die Falzumfangsflächen (6) an von den Eckverbindungen (3a bis 3d) des Flügels entfernten Stellen miteinander bewegungsmäßig zur Kupplungselementpaarung (15) formschlüssig verbunden (15) werden,
- k) - wobei zumindest an dem zur Bedienungsseite des Flügelrahmens (1) gehörenden Profilmutter (2a) zuerst die mittlere Beschlags-Baueinheit (7) - die Antriebs-Baueinheit (7) - befestigt bzw. angeschlagen wird,

- l) - wobei nachfolgend die Eckbeschlags-Baueinheiten (8 und 9) jeweils im Bereich einer bedienungsseitigen Eckverbindung (3a und 3b) des Flügelrahmens (1) unter Bildung der Kupplungselement-Paarungen (15) mit der mittleren Beschlags-Baueinheit (7) an die Falzumfangsflächen (6) -zugestellt bzw. herangeführt sowie dort befestigt bzw. angeschlagen werden,

- m) - wobei zuvor die Stulpschienen (22 und 23) und die Kupplungselemente (17) der Treibstangen (13 und 14) an den Eckbeschlags-Baueinheiten (8 und 9) durch Anbringen von Trennschnitten (Scheren-Symbol (25)) relativ zur mittleren Beschlags-Baueinheit (7) auf ihre richtige Einbaulänge (20a, Versetztlage 27 bzw. 20b, 27) gebracht werden,

- n) - wobei die mittlere Beschlags-Baueinheit (7) - die Antriebs-Baueinheit (7) - bereits an einem Flügel-Profilholm (2a bzw. 35a) angeschlagen bzw. montiert wird, bevor mehrere Flügel-Profilholme (2a bis 2d bzw. 35a bis 35d) miteinander zu einem in sich starren Flügelrahmen (1 bzw. 31) mit Eckverbindungen (40a bis 40d) verbunden werden.“

Es soll die Aufgabe gelöst werden, die Ausstattung der Fenster oder Türen mit den Treibstangenbeschlägen - insbesondere bei ihrer industriemäßigen Fertigung - durch einfachste beschlagstechnische Maßnahmen zu optimieren, ohne die herkömmliche - handwerksmäßige - Anschlagtechnik zu beeinträchtigen (Abs. 0011 der jeweils gültigen Beschreibung).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die Beschwerde ist zulässig und hat insoweit Erfolg, als das Patent mit den in der mündlichen Verhandlung überreichten Ansprüchen 1 bis 3 nach Hilfsantrag beschränkt aufrechtzuerhalten war.

1. Hauptantrag

Der Anspruch 1 nach Hauptantrag ist nicht erfinderisch.

Die DE 94 03 801 U1 zeigt einen Treibstangenbeschlag für ein Fenster oder eine Tür mit mindestens zwei in Verlängerung zueinander montierbaren Treibstangen und einem zwischen ihnen angeordneten Getriebe (S. 1, Abs. 1). Der Flügel und Blendrahmen ist zwar nicht ausdrücklich erwähnt und dargestellt, wird aber vom Fachmann, einem Diplomingenieur (FH) der Fachrichtung Maschinenbau mit Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung von Tür- und Fensterbeschlägen, mitgelesen.

Die Figuren zeigen nur den Bereich um das Getriebe 3. In den Zahnkästchen 9, 10 an den Getrieberiegeln 6, 7 des Getriebes 3 sind Treibstangen 1, 2 mit Zahnbereichen 13, 14 eingesetzt (Fig. 1 u. 2, S. 6/7 seitenübergreifender Abs.). Der Eckbereich der Fenster/Türen ist nicht dargestellt. Der Fachmann erkennt aber nach Überzeugung des Senats, dass die Treibstangen 1, 2 sich zumindest in Richtung der Eckbereiche erstrecken müssen, und somit auch als Eckbeschlags-Baueinheiten bezeichnet werden können.

Damit ist aus der DE 94 03 801 U1 in Übereinstimmung mit dem Gegenstand des Anspruchs 1 bekannt ein(e):

Fenster oder Tür mit Flügel und Blendrahmen und mit einem Treibstangenbeschlag,

- a_{teilw}) bei welchem oder welcher dieser Treibstangenbeschlag an der mit einem Stellantrieb ausgestatteten Bedienungsseite des Flügelrahmens von drei miteinander bewegungsmäßig zu kuppelnden Beschlags-Baueinheiten gebildet ist, von denen zwei als Eckbeschlags-Baueinheiten 1, 2, 101, 102, 201, 202 dienen (S. 6, Abs. 7)*
- b) wobei die zwischen den beiden Eckbeschlags-Baueinheiten anzuordnende Beschlags-Baueinheit 3, 103, 203 als Antriebs-Baueinheit den Stellantrieb trägt,*
- c) wobei die wirksame Gesamtlänge aller drei Beschlags-Baueinheiten über feinstufig verstellbar miteinander in sich gegenseitig überlappenden Formschlusseingriff bringbare Kupplungselement-Paarungen 9 bis 14 auf unterschiedliche Längenabmessungen der Flügelfalzhöhe der Bedienungsseite des Fensters oder der Tür abstimmbare ist (Fig. 1 u. 2, S. 6/7 seitenübergreifender Abs.),*
- d) wobei solche Kupplungselement-Paarungen zumindest zwischen den einander zugewendeten Enden der Treibstangen 1, 2, 6, 7 der benachbart liegenden Beschlags-Baueinheiten vorgesehen sowie in deren Bewegungsrichtung zug- und druckfest ausgelegt sind („axiale Kraftübertragung“ auf S. 6/7 seitenübergreifender Abs.),*
- e_{teilw}) und wobei jede der Kupplungselement-Paarungen von einem eine wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffslänge bestimmenden - kurzen - Kupplungselement 9, 10 an der einen Treibstange 6, 7 sowie einem auf eine mögliche Verstell-Länge abgestimmten - langen - Kupplungsele-*

ment 13, 14 (der als langes Kupplungselement dienende Zahnbereich 13, 14 muss um den Verstellbereich über das kurze Kupplungselement 9, 10 hinausragen) an der anderen Treibstange 1, 2 gebildet ist,

f) wobei an beiden Enden der Treibstange 6, 7 der mittleren Beschlags-Baueinheit bzw. Antriebs-Baueinheit 3 je ein die wirksame bzw. vorgegebene Formschlusseingriffs-Länge bestimmendes - kurzes - Kupplungselement 9, 10 der Kupplungselement-Paarungen sitzt bzw. ausgebildet ist,

g_{teilw}) während sich an der unmittelbar einen integrierten Bestandteil jeder Eckbeschlags-Baueinheit bildenden Treibstange 1, 2 (S. 7, Abs. 2) jeweils das die mögliche Verstell-Länge bestimmende - lange - Kupplungselement 13, 14 für eine Kupplungselement-Paarung befindet.

Im Unterschied zum Gegenstand des Anspruchs 1 sind dort den Eckbereich übergreifende Ausrichtanschlüge nach Merkmal a) nicht erwähnt oder dargestellt. Das Ablängen der Treibstangen, und damit der Ablängbereich nach Merkmal e) und g) sind nur in Verbindung mit dem dort vorausgesetzten Stand der Technik auf Seite 2, Absatz 1 erwähnt.

Diese Unterschiede können zwar die Neuheit begründen, lassen jedoch nichts Erfinderisches erkennen. Der Fachmann weiß nämlich, dass derartige Stulpschienen- oder Treibstangenbeschläge überwiegend bei Dreh-Kippfenstern zusammen mit Eckumlenkungen eingesetzt werden. Dort bilden die Stulpschienen der Eckumlenkungen automatisch den Ausrichtanschlag, der den Eckbereich umgreift. Dass auch andere Einsatzmöglichkeiten denkbar sind, wie die von der Patentinhaberin erwähnten nicht bis in die Ecken reichenden Riegelverbindungen, hält den Fachmann nach Überzeugung des Senats nicht davon ab, zunächst an die über-

wiegend für den Treibstangeneinsatz vorgesehenen Dreh-Kipp-Fenster und -türen zu denken.

Das Ablängen ist zwar in dem seitenübergreifenden Absatz auf Seite 1/2 nur in Verbindung mit dem Stand der Technik erwähnt. Es ist dort als Nachteil ausgeführt, dass ein vormontiertes (Abdeck-)Plättchen die Anpassung von Treibstange und Stulpschiene durch Ablängen unmöglich macht. Aufgabengemäß soll aber der Beschlag so weitergebildet werden, dass diese Nachteile nicht auftreten (S. 2, Abs. 2), und ein separates Teil für die Abdeckung der Stoßstellen - das Plättchen - erfindungsgemäß eingespart wird (S. 2, le. Abs.). Damit wird dem Fachmann auch mitgeteilt, dass die Treibstangen 1, 2 und die Stulpschienen 15, 16 - durch kein Plättchen behindert - ablängbar sind, und er damit einen Ablängbereich vorsehen kann, um die Zahl der bereitzuhaltenden Antriebe zu verringern.

2. Hilfsantrag

2.1 Offenbarung der geltenden Ansprüche

Die Ansprüche 1 bis 3 sind ursprünglich offenbart und auch Gegenstand des Patents geworden.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag enthält die Merkmale des erteilten Anspruchs 1 unter Einfügung eines Merkmals des erteilten Anspruchs 6 sowie die Merkmale der erteilten Ansprüche 7 und 8. Die erteilten Ansprüche entsprechen den ursprünglichen Ansprüchen mit redaktionellen Änderungen, die den Gegenstand nicht ändern. Die Ansprüche 2 und 3 entsprechen den ursprünglichen und erteilten Ansprüchen 9 und 10.

2.2 Neuheit

Das Verfahren nach Anspruch 1 ist neu.

Die gegenständlichen Merkmale a) bis g) des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag entsprechen denen des Hauptantrags. Wie bereits zum Hauptantrag ausgeführt, unterscheidet sich der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag von dem der DE 94 03 801 U1 durch die Merkmale a), e) und g).

Zum Ausstattungsverfahren ist dort auf Seite 9, Absatz 3 ausgeführt, dass zunächst das Getriebe 3 in eine entsprechende Beschlagnut eingesetzt und anschließend die Treibstangen 1, 2 eingesetzt werden, wobei die Zähne 13, 14 der Zahnkästchen 9, 10 in Eingriff gebracht werden. Damit ist weiterhin in Übereinstimmung mit dem Gegenstand des Anspruchs 1 bekannt:

- „h) dass hierzu die einzelnen Beschlags-Baueinheiten 1, 2, 3 jeweils an die Falzumfangsflächen des Flügelrahmens herangeführt sowie angelegt und nach Eintauchen in die dort befindliche Stufen- bzw. Profilnut, z. B. durch Verschrauben, befestigt bzw. angeschlagen werden, (das Verschrauben liest der Fachmann mit)*

- i) und bei dem die Beschlags-Baueinheiten 1, 2, 3 bei ihrer Zustellung bzw. ihrem Heranführen an die Falzumfangsflächen an von den Eckverbindungen des Flügels entfernten Stellen (bei dem Getriebe 3) miteinander bewegungsmäßig zur Kupplungselementpaarung 9 bis 14 formschlüssig verbunden werden,*

- k) wobei zumindest an dem zur Bedienungsseite des Flügelrahmens gehörenden Profilholm (der Profilholm mit dem Getriebe 3) zuerst die mittlere Beschlags-Baueinheit - die Antriebs-Baueinheit 3 - befestigt bzw. angeschlagen wird,*

- l) wobei nachfolgend die Eckbeschlags-Baueinheiten 1, 2 jeweils im Bereich einer bedienungsseitigen Eckverbindung (in dem vom Getriebe 3 sich zur Ecke hin erstreckenden Bereich) des Flügelrahmens unter Bildung der Kupplungselement-Paarungen 9 bis 14 mit der mittleren Beschlags-Baueinheit 3 an die Falzumfangsflächen - zugestellt bzw. herangeführt sowie dort befestigt bzw. angeschlagen werden“.

Im Unterschied zum Verfahren nach Anspruchs 1, Merkmal m ist dort auf Seite 9 vom Ablängen der Treibstangen nicht die Rede. Auch eine Montage der mittleren Antriebs-Baueinheit 3 vor der Montage des Rahmens nach Merkmal n) ist dort nicht entnehmbar.

Die weiteren noch im Verfahren befindlichen Druckschriften wurden in der mündlichen Verhandlung weder vom Senat noch von den Beteiligten aufgegriffen. Sie bringen auch keine neuen Gesichtspunkte. Insbesondere zeigt keine der Entgegenhaltungen die Montage der mittleren Antriebs-Baueinheit 3 vor der Montage des Rahmens nach Merkmal n). Auf sie muss deshalb nicht näher eingegangen zu werden.

2.3 Erfinderische Tätigkeit

Das Verfahren nach Anspruch 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Ausgehend von dem Verfahren nach der DE 94 03 801 U1 mag der Fachmann zwar durch den seitenübergreifenden Absatz auf Seite 1/2 dazu angeregt werden, die Stulpschienen und Treibstangen nach Merkmal m) auf ihre richtige Einbaulänge zu bringen. Für eine am Prioritätstag des Streitpatents unübliche Montage der mittleren Antriebs-Baueinheit 3 vor der Montage des Rahmens nach Merkmal n) fehlt jedoch sowohl in der DE 94 03 801 U1 als auch im übrigen Stand der Technik jeglicher Hinweis.

Um zum Verfahren nach Anspruch 1 zu kommen, bedurfte es somit erfinderischer Überlegungen.

2.4 Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag hat somit ebenso wie die auf ihn rückbezogenen Ansprüche 2 und 3 Bestand.

Bertl

Dr. Kaminski

Dr. Scholz

Zimmerer

Pr