



# BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 24/03

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
8. Juli 2004

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 197 22 963.8-31

...

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 8. Juli 2004 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Tauchert sowie der Richter Dr. Gottschalk, Knoll und Dr. Häußler

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 Q des Deutschen Patent- und Marken-

amts vom 18. Dezember 2002 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

Patentansprüche 1 bis 7, Beschreibung Austauschseiten 1, 1A, 1B und 2, diese Unterlagen überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 8. Juli 2004, ursprüngliche Beschreibungsseiten 3 bis 6 mit Bezugszeichenliste und ursprüngliche Zeichnung, Figuren 1 und 2.

Anmeldetag: 31. Mai 1997

Bezeichnung: Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer

## **Gründe**

### **I**

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 Q des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 31. Mai 1997 mit der Bezeichnung "Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer" eingereichte Patentanmeldung durch Beschluss vom 18. Dezember 2002 zurückgewiesen.

Zur Begründung ist in der Entscheidung ausgeführt, dass der Gegenstand des mit Eingabe vom 29. Mai 1998 eingereichten neuen Patentanspruchs 1 dem Fachmann durch jede der beiden Entgegenhaltungen

- britische Offenlegungsschrift 2 292 792 [ = D2 ] und
- deutsches Gebrauchsmuster 295 17 447 [ = D5 ]

nahegelegt sei und deshalb nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Im Prüfungsverfahren sind zum Stand der Technik noch die Druckschriften

- deutsche Offenlegungsschrift 29 00 188 [ = D1 ]
- US-Patentschrift 4 004 274 [ = D3 ] und
- US-Patentschrift 4 626 966 [ = D4 ]

genannt worden. Seitens der Patentanmelderin wurde in den Anmeldungsunterlagen ferner auf die

- deutsche Offenlegungsschrift 40 32 438

verwiesen.

Gegen den vorgenannten Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Sie verfolgt ihr Schutzbegehren mit den in der mündlichen Verhandlung überreichten neuen Patentansprüchen 1 bis 7 weiter und vertritt die Auffassung, dass der Gegenstand des neugefassten Patentanspruchs 1 gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik patentfähig sei.

Die Anmelderin beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 Q des Deutschen Patent- und Markenamts vom 18. Dezember 2002 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 7, Beschreibung Austauschseiten 1, 1A, 1B und 2, diese Unterlagen überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 8. Juli 2004, ursprüngliche Beschreibungsseiten 3 bis 6 mit Bezugszeichenliste und ursprüngliche Zeichnung, Figuren 1 und 2.

Der geltende Patentanspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer mit einem Dachbal-  
ken (1) an dessen Enden lichtdurchlässige Hauben (2) angeordnet  
sind, mit einer Mehrzahl von Rundumkennleuchten (3), die jeweils  
in den Hauben angeordnet sind, mit mindestens einem elektri-  
schen Antriebsmotor (4) zum Drehen der Reflektoren (5) der  
Rundumkennleuchten (3) und mit einem Treibriemen (6) zur Kraft-  
übertragung der Drehbewegung zwischen Rundumkennleuch-  
ten (3),

dadurch gekennzeichnet, dass

- den Rundumkennleuchten einer Haube (2) jeweils ein An-  
triebsmotor (4) zugeordnet ist,
- der Antriebsmotor (4) jeweils die äußeren Rundumkenn-  
leuchten (3) direkt antreibt,
- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) durch  
Treibriemen (6) miteinander verbunden sind,
- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) eine  
Einrichtung (7) zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren (5) der Rundumkennleuchten (3) aufweisen, die der in-  
neren Rundumkennleuchte (3) zugeordnet ist."

Hinsichtlich der geltenden Unteransprüche 2 bis 7 sowie hinsichtlich weiterer Ein-  
zelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin ist nach der Neufassung des Patentanspruchs 1 im Beschwerdeverfahren begründet. Der in diesem Patentanspruch beanspruchten Lehre stehen Schutzhindernisse nicht entgegen. Der Anspruch hält sich insbesondere im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung (§ 38 PatG) und sein Gegenstand wird vom nachgewiesenen Stand der Technik nicht patenthin-dernd getroffen (§ 1 Abs 1 iVm § 3 und § 4 PatG).

1.) Der geltende Patentanspruch 1 ist zulässig, denn er umfasst die Merkmale der ursprünglichen Patentansprüche 1 und 2, wobei das Merkmal im Kennzeichen des ursprünglichen Patentanspruchs 1, wonach

- der Antriebsmotor (4) jeweils den äußeren Rundumkennleuchten (3) zugeordnet ist,

dahingehend konkretisiert wurde, dass nunmehr

- der Antriebsmotor (4) jeweils die äußeren Rundumkennleuchten (3) direkt antreibt.

Dieses Merkmal geht aus der Zeichnung in Verbindung mit der ursprünglichen Beschreibung (Seite 4, 3. Absatz) hervor.

Des weiteren wurde das Merkmal des ursprünglichen Patentanspruchs 2, wonach

- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) eine gemeinsame Einrichtung (7) zur Kontrolle der Rotation des Reflektors (5) aufweisen, die der inneren Rundumkennleuchte (3) zugeordnet ist,

im geltenden Patentanspruch 1 in der Weise abgeändert, dass nunmehr

- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) eine Einrichtung (7) zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren (5) der Rundumkennleuchten (3) aufweisen, die der inneren Rundumkennleuchte (3) zugeordnet ist.

Auch dieses Merkmal ergibt sich unmittelbar aus der Zeichnung in Verbindung mit der ursprünglichen Beschreibung (Seite 4, letzter Absatz bis Seite 5, 1. Absatz). Demnach ist es die Aufgabe der ursprünglich so bezeichneten *gemeinsamen* Einrichtung (7), nicht etwa nur die Rotation eines Reflektors, sondern die sämtlicher Reflektoren einer Haube zu kontrollieren, wie dies sinngemäß jetzt im letzten Merkmal des geltenden Patentanspruchs 1 beansprucht wird.

Da die Rundumkennleuchten jeweils einer Haube durch Treibriemen miteinander verbunden sind, ist es hierfür lediglich erforderlich, die besagte Einrichtung (7) der inneren Rundumkennleuchte zuzuordnen. Der Reflektor (5) dieser inneren Rundumkennleuchte kann somit im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung zutreffenderweise als *drehüberwachter* Reflektor bezeichnet werden, wie dies in den geltenden Unteransprüchen 5 und 6 geschehen ist, die inhaltlich ansonsten den ursprünglichen Unteransprüchen 6 und 7 entsprechen.

Auch im geltenden, aus dem ursprünglichen Unteranspruch 5 hervorgegangenen Unteranspruch 4, der sich auf ein in der ursprünglichen Beschreibung (Seite 6, 2. Absatz) anhand der Figur 1 beschriebenes Ausführungsbeispiel stützt, wird der der inneren Rundumkennleuchte zugeordnete Reflektor (5) als *drehüberwachter* Reflektor bezeichnet.

Die geltenden Unteransprüche 2 und 3 schließlich entsprechen den ursprünglichen Unteransprüchen 3 und 4.

Damit sind auch die geltenden Unteransprüche 2 bis 7 durch die ursprüngliche Offenbarung gedeckt und damit zulässig.

2.) Nach den Angaben der Patentanmelderin in der geltenden Beschreibung (vgl. Austauschseite 1, 1. und 2. Absatz) wird im Oberbegriff des neugefassten Patentanspruchs 1 von einem Stand der Technik ausgegangen, wie er in der eingangs erwähnten Druckschrift **D1** beschrieben ist, vgl. die dortige Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeuge, welche ausweislich der Figuren 1 und 2 mit zugehöriger Beschreibung (Seite 12, vorletzter Absatz bis Seite 15, 1. Absatz sowie Seite 19, letzter Absatz bis Seite 20, 1. Absatz) über einen Dachbalken (Gehäuse 12) verfügt, an dessen Enden lichtdurchlässige Hauben (transparente Haube 86; transparente Endkappen 88, 90) angeordnet sind, mit einer Mehrzahl von Rundumkennleuchten (Halogenlichtbirne 48, parabolischer Reflektor oder Spiegel 36), die jeweils in den Hauben (86; 88, 90) angeordnet sind, mit einem elektrischen Antriebsmotor (Motor 56) zum Drehen der Reflektoren (36) der Rundumkennleuchten und mit einem Treibriemen (Endlosantriebsriemen 52) zur Kraftübertragung der Drehbewegung zwischen Rundumkennleuchten.

Bei der bekannten Warnblinklichtanlage sind die Reflektoren (36) jeder der beiden Dachbalkenhälften jeweils durch Zahnräder (34) verkoppelt. Der Motor (36) befindet sich in einer der beiden Dachbalkenhälften. Durch den Treibriemen (52) werden die Zahnräder der beiden Dachbalkenhälften miteinander verbunden.

Die Patentanmelderin sieht es als nachteilig an, dass die Kraftübertragung mittels Zahnrädern zwischen den Rundumkennleuchten beim gattungsbildenden Stand der Technik sehr fertigungs- und kostenaufwendig ist. Zudem könne diese Art der Kraftübertragung unerwünschte Geräusche verursachen. Darüber hinaus stünden alle Rundumkennleuchten bei Ausfall des einen Antriebsmotors still, so dass die gewünschte Warnblinklichtfunktion nicht mehr ausgeübt werden könne. Schließlich falle bei einem Riss des Treibriemens die gesamte Gruppe von Rundumkenn-

leuchten aus, was die Warnblinklichtfunktion zumindest stark einschränke (Austauschseite 1, 3. Absatz).

Vor diesem Hintergrund liegt dem Anmeldungsgegenstand als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, eine Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer zu schaffen, die bei deutlich verringertem Konstruktions- und Kostenaufwand eine größere Sicherheit der Warnfunktion und eine einfache und effektive Kontrolle der Rotation der Rundumkennleuchten gewährleistet (Austauschseite 1B, 1. Absatz).

Diese Aufgabe wird bei einer Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer gemäß dem Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 durch die in seinem kennzeichnenden Teil angegebenen Merkmale gelöst.

Denn dadurch, dass

- den Rundumkennleuchten einer Haube (2) jeweils ein Antriebsmotor (4) zugeordnet ist,

bleibt zumindest eine der Hauben der Warnblinklichtanlage bei Ausfall eines der beiden Motoren funktionstüchtig.

Dadurch, dass

- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) durch Treibriemen (6) miteinander verbunden sind, und
- der Antriebsmotor (4) jeweils die äußeren Rundumkennleuchten (3) direkt antreibt,

wird einerseits eine fertigungstechnisch einfache und kostengünstige Kraftübertragung zwischen den Rundumkennleuchten geschaffen und andererseits sichergestellt, dass im Falle eines Risses des Treibriemens die für die Signalwirkung der



Warnblinklichtanlage besonders wichtige äußere Rundumkennleuchte funktions-tüchtig bleibt. Diese Rundumkennleuchte nämlich ist es, die im Vergleich zu den inneren den größten Abstrahlwinkel -- insbesondere auch zur Seite hin -- überstreicht, was bei der Einfahrt in eine Kreuzung, wo es gilt, den Querverkehr zu warnen, von größter Bedeutung ist.

Dadurch schließlich, dass

- die Rundumkennleuchten (3) jeweils einer Haube (2) eine Einrichtung (7) zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren (5) der Rundumkennleuchten (3) aufweisen, die der inneren Rundumkennleuchte (3) zugeordnet ist,

wird erreicht, dass sich sowohl ein Ausfall des Antriebsmotors als auch ein Riss des Treibriemens sicher erfassen lässt, da in beiden Fällen der Reflektor der inneren Rundumkennleuchte zum Stillstand kommt. Ein in diesem Fall von der Einrichtung (7) abgegebenes Signal könnte dann beispielsweise dazu verwendet werden, die Fahrzeuginsassen auf den Defekt der Warnblinklichtanlage, der ihnen sonst entgangen wäre, aufmerksam zu machen.

**3.)** Die -- zweifelsohne gewerblich anwendbare (§ 5 PatG) -- Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist gegenüber dem nachgewiesenen Stand der Technik neu (§ 3 PatG) und beruht diesem gegenüber auch auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 4 PatG) des zuständigen Durchschnittsfachmanns, der als ein mit der Entwicklung und Fertigung von Warnblinklichtanlagen für Kraftfahrzeugdächer befasster, berufserfahrener Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit umfassenden Kenntnissen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug-Warnbeleuchtung zu definieren ist.

a) Wie aus den nachfolgenden Ausführungen zur erfinderischen Tätigkeit zu ersehen ist, ergibt sich die Neuheit des Anmeldungsgegenstandes gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 schon daraus, dass keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften eine Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer mit einer Mehrzahl von Rundumkennleuchten offenbart, bei welcher eine Einrichtung zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren der Rundumkennleuchten vorgesehen ist.

b) Die Druckschrift **D1**, von der -- wie dargelegt -- im Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 ausgegangen wird, vermag dem zuständigen Durchschnittsfachmann den Anmeldungsgegenstand weder für sich, noch in einer Zusammenschau mit den übrigen, im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen nahezulegen.

In der **D1** findet sich nämlich kein Hinweis darauf, dass es bei der dort beschriebenen Warnblinklichtanlage von Vorteil sein könnte, eine Einrichtung zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren (36) der Rundumkennleuchten (14) vorzusehen, wie dies insoweit vom geltenden Patentanspruch 1 gelehrt wird.

Eine Anregung zu einer solchen Maßnahmen erhält der Fachmann aber auch nicht bei Einbeziehung des übrigen im Verfahren befindlichen Standes der Technik.

Die ein rotierendes Leuchtfeuer oder einen Leuchtbalken betreffende Entgegenhaltung **D2** (vgl. die Figuren 4, 6 und 8 und die Beschreibung Seite 3, letzter Absatz bis Seite 4, 1. Absatz sowie Seite 5, 2. Absatz bis Seite 7, 3. Absatz) lehrt zwar, jeder einzelnen Rundumkennleuchte (module assembly 16) eines Leuchtbalkens (rotating light bar 52) einen Antriebsmotor (electric motor 32) zuzuordnen, welcher den Reflektor (28) der Rundumkennleuchte (16) über einen Treibriemen (silicone belt 42) antreibt, wobei die Rundumkennleuchten (16) des Leuchtbalkens (52) zum Zwecke der Synchronisation paarweise mittels eines Zahnriemens (endless toothed belt) untereinander verbunden sind. Eine Einrichtung zur Kontrol-

le der Rotation der Reflektoren (28), mit deren Hilfe ein Ausfall eines Motors (32) oder der Riss eines Treibriemens (42) erfasst werden könnte, ist bei diesem Stand der Technik jedoch ebenfalls nicht vorgesehen. Insofern vermag auch die Druckschrift **D2** dem Fachmann keinerlei Anregung in Richtung auf die anmeldungsgemäße Lehre zu vermitteln.

Auch die die Synchronisation zweier oder mehrerer Rotoren in Rundumkennleuchten betreffende Druckschrift **D5** (vgl. insbesondere das mittlere, in Anlage 1 abgebildete Ausführungsbeispiel sowie die Beschreibungsseite) sieht vor, die Rotation der Reflektoren der Rundumkennleuchten eines Lichtbalkens mittels eines Riemenantriebs zu synchronisieren, wobei eine der Rundumkennleuchten -- wie dies insoweit auch der geltende Patentanspruch 1 lehrt -- direkt angetrieben wird. An eine Einrichtung zur Kontrolle der Rotation der Reflektoren ist beim Stand der Technik gemäß der **D5** jedoch ebenfalls nicht gedacht.

Die Entgegenhaltungen **D3**, **D4** und die eingangs erwähnte deutsche Offenlegungsschrift 40 32 438 betreffen -- in dieser Reihenfolge -- eine Signallichtanordnung, einen blitzenden Stroboskopleuchtbalken sowie eine Warnleuchte für Fahrzeuge. Diese drei Druckschriften liegen vom Anmeldestand noch weiter entfernt als die vorstehend abgehandelten. Sie haben in der mündlichen Verhandlung im übrigen keine Rolle gespielt.

Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist nach alledem patentfähig.

**4.)** Die auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Ansprüche 2 bis 7 betreffen vorteilhafte, nicht selbstverständliche Ausgestaltungen seines Gegenstandes und werden von dessen Patentfähigkeit mitgetragen.

5.) In der Beschreibung ist der maßgebliche Stand der Technik, von dem die Erfindung ausgeht, angegeben und die beanspruchte Warnblinklichtanlage für Kraftfahrzeugdächer anhand der Zeichnung ausreichend erläutert.

Dr. Tauchert

Dr. Gottschalk

Knoll

Dr. Häußler

Pü