



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
6. Oktober 2011

10 Ni 40/10

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das deutsche Patent 44 47 687

hat der 10. Senat (Juristischer Beschwerdesenat und Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2011 unter Mitwirkung der Richterin Püschel als Vorsitzende sowie der Richter Dipl.-Ing. Hildebrandt, Dipl.-Ing. Küest, Prof. Ensthaler und Dr. Großmann

für Recht erkannt:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist die eingetragene Inhaberin des am 12. Oktober 2000 erteilten deutschen Patents 44 47 687 (Streitpatent), das am 16. Dezember 1994 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Voranmeldung P 44 31 142 vom 1. September 1994 angemeldet worden ist und einen „Kraftfahrzeug-Türverschluss“ betrifft. Nach Durchführung des Einspruchsverfahrens ist das Streitpatent mit rechtskräftigem Beschluss des 19. Senats (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts vom 19. Februar 2003 unbeschränkt aufrechterhalten worden. Die geltende Fassung des Streitpatents umfasst 5 Patentansprüche, von denen der Patentanspruch 1 folgenden Wortlaut hat:

„Kraftfahrzeug-Türverschluss mit Drehfalle (1), Sperrklinke (2) und Auslösehebel (3), mit einem auf den Auslösehebel (3) wirkenden Betätigungshebelsystem, welches zumindest einen Innenbetäti-

gungshebel (4) aufweist, mit einem Verriegelungshebelsystem, welches zumindest einen Innenverriegelungshebel (5) aufweist, und mit einem Zentralverriegelungsantrieb sowie einem mit dem Verriegelungshebelsystem verbundenen Zentralverriegelungselement (6), welches eine Gabelaufnahme (10) mit seitlich in der Gabelaufnahme (10) angeordneten Steuerflächen (11) aufweist, wobei

- der Zentralverriegelungsantrieb als reversierbarer elektromotorischer Antrieb ausgeführt ist,
- der Zentralverriegelungsantrieb ein Abtriebselement (7) mit zumindest einem exzentrischen Steuerelement (8) besitzt,
- die Steuerflächen (11) der Gabelaufnahme (10) mit dem Steuerelement (8) in Anlage gelangen,
- das Steuerelement (8) zu mit seinem auf einem Umlaufbogen (9) linksdrehenden und rechtsdrehenden Stellbewegungen das Zentralverriegelungselement (6) in Funktionsstellungen "entriegelt" und "verriegelt" betätigend steuert,
- ein Teil des Umlaufbogens (9) des Steuerelementes (8) außerhalb der Gabelaufnahme (10) des Zentralverriegelungselementes (6) liegt,
- das Zentralverriegelungselement (6) auf beiden Seiten neben der Gabelaufnahme (10) jeweils eine Anschlagfläche (12) für das Steuerelement (8) aufweist,
- die Stellbewegungen des Steuerelementes (8) durch das Anlaufen des Steuerelementes (8) gegen jeweils eine der Anschlagflächen (12) begrenzt sind, und
- beim Anlaufen des Steuerelementes (8) gegen die Anschlagflächen (12) der elektromotorische Antrieb durch eine damit verbundene erhöhte Stromaufnahme oder über eine Zeitsteuerung ausschaltbar ist,

dadurch gekennzeichnet, dass der Innenverriegelungshebel (5) mit dem Zentralverriegelungselement (6) einstückig ausgebildet ist, dass ferner die Gabelaufnahme (10) des Zentralverriegelungselementes (6) in radialer Richtung zur Schwenkachse (15) des Innenverriegelungshebels (5) hin geöffnet ist, und dass das Abtriebselement (7) einen einzigen Steuerzapfen (8) oder zwei Steuerzapfen (8) aufweist.“

Zur gültigen Fassung der Patentansprüche 2 bis 5, die alle entweder unmittelbar oder mittelbar auf den vorstehenden Hauptanspruch rückbezogen sind, wird auf die Patentschrift DE 44 47 687 C2 verwiesen.

Mit ihrer Nichtigkeitsklage macht die Klägerin geltend, der Gegenstand des Streitpatents sei im Sinne von §§ 22, 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG unzulässig erweitert. Gemäß Patentanspruch 1 sei der Innenverriegelungshebel mit dem Zentralverriegelungselement einstückig ausgebildet. Dieses Teilmerkmal sei jedoch nicht in den ursprünglichen Unterlagen offenbart und stelle somit eine unzulässige Erweiterung dar.

Darüber hinaus macht die Klägerin geltend, dass der Gegenstand des Streitpatents im Sinne von §§ 22, 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG nicht patentfähig sei. Ihm fehle die Neuheit; zumindest beruhe der Gegenstand gegenüber dem Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Der Klägerin beruft sich hierzu auf folgende vorveröffentlichte Druckschriften:

- E1:** JP 2-209582 A (Anlage **K5** der Klägerin) u. **E1a:** deutsche Übersetzung der E1 (Anlage **K5a** der Klägerin),
- E2:** DE 28 19 143 A1 (Anlage **K6** der Klägerin),
- E3:** EP 0 153 234 A1 (Anlage **K7** der Klägerin),
- E4:** US 5 240 296 (Anlage **K8** der Klägerin).

Die Klägerin beantragt,

das deutsche Patent 44 47 687 für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte tritt den Ausführungen der Klägerin in allen Punkten entgegen. Sie hält das Streitpatent nicht für unzulässig erweitert und seinen Gegenstand gegenüber dem Stand der Technik für patentfähig.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zwar zulässig, aber nicht begründet.

I.

1. Das Streitpatent bezieht sich auf einen Kraftfahrzeug-Türverschluss mit Drehfalle, Sperrklinke und Auslösehebel, mit einem auf den Auslösehebel wirkenden Betätigungshebelsystem, welches zumindest einen Innenbetätigungshebel aufweist, mit einem Verriegelungssystem, welches zumindest einen Innenverriegelungshebel besitzt, und mit einem Zentralverriegelungsantrieb sowie einem mit dem Verriegelungshebelsystem verbundenen Zentralverriegelungselement (Sp. 1, Z. 3 bis 10 der Streitpatentschrift).

Ein Kraftfahrzeug-Türverschluss dieser Art ist durch die JP 2-209582 (E1) bekannt. Hier ist die Gabelaufnahme in radialer Richtung bezüglich ihrer Schwenkachse nach außen geöffnet. Diese Öffnung ist erforderlich, weil das bekannte Steuerelement als um die Achse schwenkbar gelagerter Doppelhebel mit

Hebelenden ausgeführt ist, gegen welche die zugeordneten Steuerflächen der nach außen geöffneten Gabelaufnahme arbeiten. Dabei wird so vorgegangen, dass die Hebelenden jeweils in der einen Funktionsstellung gegen die eine Anschlagfläche und in der anderen Funktionsstellung gegen die andere Anschlagfläche anliegen (vgl. Sp. 1, Z. 67, 68 und Sp. 2, Z. 1 bis 10 der Streitpatentschrift).

2. Ausgehend von diesem Stand der Technik besteht die Aufgabe der streitpatentgemäßen Weiterbildung darin, einen Kraftfahrzeug-Türverschluss so weiter zu bilden, dass bei funktionell einfachem Aufbau der Elektromotor für den Zentralverriegelungsantrieb oder eine Bedienperson nur geringe Betätigungskräfte überwinden müssen (vgl. Sp. 3, Z. 29 bis 34 der Streitpatentschrift).

3. Die Lösung gemäß dem verteidigten Patentanspruch 1 offenbart einen Kraftfahrzeug-Türverschluss mit folgenden Merkmalen in gegliederter Fassung:

- M1 Kraftfahrzeug-Türverschluss mit Drehfalle, Sperrklinke (2) und Auslösehebel (3),
- M2 mit einem auf den Auslösehebel (3) wirkenden Betätigungshebelsystem, welches zumindest einen Innenbetätigungshebel (4) aufweist, mit einem Verriegelungshebelsystem, welches zumindest einen Innenverriegelungshebel (5) aufweist, und
- M3 mit einem Zentralverriegelungsantrieb sowie einem mit dem Verriegelungshebelsystem verbundenen Zentralverriegelungselement (6),
- M4 welches eine Gabelaufnahme (10) mit seitlich in der Gabelaufnahme (10) angeordneten Steuerflächen (11) aufweist, wobei
- M5 der Zentralverriegelungsantrieb als reversierbarer elektromotorischer Antrieb ausgeführt ist,
- M6 der Zentralverriegelungsantrieb ein Abtriebselement (7) mit zumindest einem exzentrischen Steuerelement (8) besitzt,
- M7 die Steuerflächen (11) der Gabelaufnahme (10) mit dem Steuerelement (8) in Anlage gelangen,

- M8 das Steuerelement (8) zu mit seinem auf einem Umlaufbogen (9) linksdrehenden und rechtsdrehenden Stellbewegungen das Zentralverriegelungselement (6) in Funktionsstellungen "entriegelt" und "verriegelt" betätigend steuert,
- M9 ein Teil des Umlaufbogens (9) des Steuerelementes (8) außerhalb der Gabelaufnahme (10) des Zentralverriegelungselementes (6) liegt,
- M10 das Zentralverriegelungselement (6) auf beiden Seiten neben der Gabelaufnahme (10) jeweils eine Anschlagfläche (12) für das Steuerelement (8) aufweist,
- M11 die Stellbewegungen des Steuerelementes (8) durch das Anlaufen des Steuerelementes (8) gegen jeweils eine der Anschlagflächen (12) begrenzt sind, und
- M12 beim Anlaufen des Steuerelementes (8) gegen die Anschlagflächen (12) der elektromotorische Antrieb durch eine damit verbundene erhöhte Stromaufnahme oder über eine Zeitsteuerung ausschaltbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass
- M13 der Innenverriegelungshebel (5) mit dem Zentralverriegelungselement (6) einstückig ausgebildet ist,
- M14 die Gabelaufnahme (10) des Zentralverriegelungselementes (6) in radialer Richtung zur Schwenkachse (15) des Innenverriegelungshebels (5) hin geöffnet ist, und
- M15 das Abtriebselement (7) einen einzigen Steuerzapfen (8) oder zwei Steuerzapfen (8) aufweist.

4. Als Fachmann legt der Senat einen Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau, der mit der Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Kraftfahrzeug-Türverschlüssen befasst ist, zugrunde.

II.

1. Der Gegenstand des Streitpatents weist keine unzulässige Erweiterung auf. Der Nichtigkeitsgrund der §§ 22, 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG ist nicht gegeben.

Nach Auffassung der Klägerin ist das Merkmal M13, wonach der Innenverriegelungshebel (5) mit dem Zentralverriegelungselement (6) einstückig ausgebildet ist, unzulässig, weil das Wort „einstückig“ in den ursprünglich eingereichten Unterlagen nicht offenbart sei.

Der Begriff „einstückig“ ist zwar wörtlich den ursprünglich eingereichten Unterlagen nicht zu entnehmen, in der Beschreibung wird vielmehr der Ausdruck „starr verbunden“ verwendet. Zur Offenbarung eines Merkmals als zur Erfindung gehörend kann jedoch auch die Darstellung in einer Zeichnung genügen, auf die sich die Beschreibung oder die Patentansprüche beziehen (vgl. z. B. BGH GRUR 2010, 599 - Formteil), was hier der Fall ist. In den Ursprungsunterlagen gemäß der Stammanmeldung P 44 45 043 sind in den Figuren 4 und 5 im Gegensatz zu der Figur 6 der Innenverriegelungshebel 5 und das Zentralverriegelungselement 6 einstückig dargestellt. Sie sind damit auch zweifellos starr miteinander verbunden, wie es in der Beschreibung Sp. 5, Z. 66 bis 68 beschrieben ist.

Auch bezüglich des Merkmals 14, wonach die Gabelaufnahme (10) des Zentralverriegelungselementes (6) in radialer Richtung zur Schwenkachse (15) des Innenverriegelungshebels (5) hin geöffnet ist, ist keine unzulässige Erweiterung gegeben. Nach Auffassung der Klägerin ist eine Unzulässigkeit anzunehmen, wenn bei der Auslegung des Merkmals der Meinung der Beklagten gefolgt würde, dass die Formulierung „zur Schwenkachse ... hin geöffnet“ sowohl eine Öffnung nach innen als auch eine Öffnung nach außen umfasse, da die Stammanmeldung durchgehend zwei unterschiedliche Ausführungsformen mit zwei unterschiedlichen Öffnungsrichtungen beinhalte und an keiner Stelle beide Öffnungsrichtungen mit einer Formulierung abgedeckt seien. Das Merkmal 14 im erteilten Patentanspruch 1 beschreibt jedoch eindeutig, dass die Gabelaufnahme in U- bzw. V-Form mit ihrer offenen Seite in Richtung der Schwenkachse des Innenverriegelungshe-

bels weist, wie in Figur 5 des Streitpatents exemplarisch dargestellt und auch in Anspruch 4 in der Stammanmeldung P 44 45 043 ursprungsoffenbart ist. Der Figur 4 des Streitpatents ist zwar eine Gabelöffnung nach außen zu entnehmen, doch was in den Patentansprüchen keinen Niederschlag gefunden hat, kann nicht unter den Schutz des Patents fallen. Beschreibung und Zeichnungen sind zwar heranzuziehen, um den Sinngehalt des Patentanspruchs zu ermitteln. Ihre Heranziehung darf aber weder zu einer inhaltlichen Erweiterung noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortsinn des Patentanspruchs festgelegten Gegenstands führen (vgl. z. B. BGH GRUR 2011, 701 - Okklusionsvorrichtung). Aufgrund des eindeutigen Wortlauts des Merkmals 14 fällt die in Figur 4 des Streitpatents dargestellte Variante aber nicht unter den Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1.

2. Darüber hinaus ist der Gegenstand des Streitpatents patentfähig. Somit ist auch der Nichtigkeitsgrund der §§ 22, 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG nicht gegeben.

a) Der Kraftfahrzeug-Türverschluss gemäß Patentanspruch 1 des Streitpatents ist neu.

Die Türschließvorrichtung nach der JP 2-209582 A (E1) hat u. a. keine einstückige Ausbildung des Innenverriegelungshebels mit dem Zentralverriegelungselement (Merkmal M13) und keine Ausbildung der Gabelaufnahme des Zentralverriegelungselementes, die in radialer Richtung zur Schwenkachse des Innenverriegelungshebels hin geöffnet ist (Merkmal M14).

b) Der Gegenstand nach dem Patentanspruch 1 des Streitpatents beruht gegenüber dem aufgezeigten Stand der Technik auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Unstrittig ist, dass die Merkmale M1 bis M11 in der JP 2-209582 A (E1) verwirklicht sind und auch die eine in Merkmal 15 angegebene Alternative, dass das Ab-

triebselement zwei Steuerzapfen aufweist, durch den Türverschluss gemäß der JP 2-209582 A (E1) bekannt ist (vgl. Fig. 1 und 2, BZ 37a, 37b).

Folgende Merkmale des verteidigten Patentanspruchs 1 sind der JP 2-209582 A (E1) nicht zu entnehmen:

Der Innenverriegelungshebel ist mit dem Zentralverriegelungselement einstückig ausgebildet (Merkmal M13) und

die Gabelaufnahme des Zentralverriegelungselementes ist in radialer Richtung zur Schwenkachse des Innenverriegelungshebels hin geöffnet (Merkmal M14).

Explizit ist der JP 2-209582 A (E1) weiterhin auch nicht entnehmbar, dass beim Anlaufen des Steuerelementes gegen die Anschlagflächen der elektromotorische Antrieb durch eine damit verbundene erhöhte Stromaufnahme oder über eine Zeitsteuerung ausschaltbar ist (Merkmal M12).

In der JP 2-209582 A (E1) ist allerdings ein Sensor angesprochen, der die Abschaltung des elektromotorischen Antriebes steuert. Wie die Steuerung im Einzelnen aufgebaut ist, wird in der JP 2-209582 A (E1) nicht näher ausgeführt (vgl. E1a S 4 Z 1-7). Der in der JP 2-209582 A (E1) vorgesehene Sensor ist als Anregung ausreichend, dass der Fachmann diesen auch für die Messung der Zunahme des Drehmoments in Betracht zieht und diese Möglichkeit der Steuerung des Antriebes ohne Weiteres erkennt.

Hinweise auf die Merkmale M13 und M14 kann der Fachmann der JP 2-209582 A (E1) jedoch nicht entnehmen, weil in der JP 2-209582 A (E1) der Innenverriegelungshebel 3 und das Zentralverriegelungselement 6 zwei Bauteile sind, wobei dort das Zentralverriegelungselement 6 mit der Achse 13 eine Einheit ist und auf der Achse 13 der Innenverriegelungshebel 3 angeordnet ist. Die Gabelaufnahme des Zentralverriegelungselementes 6 ist nach außen geöffnet (vgl. Fig. 3).

Hierzu ergeben sich auch aus der US 5 240 296 (E4) keine entsprechenden Anregungen.

Das Zentralverriegelungselement 6 gem. der US 5 240 296 (E4) hat zwar eine in radialer Richtung zur Schwenkachse hin geöffnete Gabelaufnahme (Ausnehmung 13) aber dieses Zentralverriegelungselement beim Kraftfahrzeugtürverschluss der JP 2-209582 A (E1) einzusetzen, ist für den Fachmann abwegig, weil das Zentralverriegelungselement 6 nach US 5 240 296 (E4) statt der Anschlagsteuerung, wie sie die JP 2-209582 A (E1) mit zwei Steuerelementen 37a, 37b zeigt, eine Schleifringsteuerung hat.

Die DE 28 19 143 A1 (E2), die gemäß Anspruch 1 eine zentrale Verriegelungseinrichtung für Fahrzeugtüren mit mindestens einem Kontaktgeber und mehreren Antriebseinheiten zur Verriegelung der einzelnen Türen betrifft, befasst sich im Weiteren mit einer Antriebseinheit, die einen reversierbaren Elektromotor mit einer Gewindespindel und einer Wandermutter aufweist, die auf einen Abtriebshebel einwirkt. Diese Druckschrift liegt in Bezug auf den Kraftfahrzeug-Türverschluss des Patentanspruchs 1 des Streitpatents ganz offensichtlich weiter ab.

Dies trifft auch auf die EP 0 153 234 A1 (E3) zu, die einen Zentralverriegelungsantrieb für einen Kraftfahrzeug-Türverschluss (S. 1 Z. 1 bis 4) mit einem Innenverriegelungshebel 4 (levier de condamnation) und einem damit einstückig verbundenen Zentralverriegelungselement 6 zeigt, wobei dieser Zentralverriegelungsantrieb im Weiteren sich aber aufgrund des Spindelantriebs von allen Anspruchsmerkmalen des Patentanspruchs 1 des Streitpatents, die die Ausbildung des Steuerelements mit exzentrischen Steuerzapfen betreffen, unterscheidet.

Die übrigen im Prüfungs- und Einspruchsverfahren angeführten Druckschriften sind in der mündlichen Verhandlung nicht aufgegriffen worden. Sie liegen auch weiter ab und können den Bestand des Patents im beantragten Umfang nicht in Frage stellen.

Der Patentanspruch 1 des Streitpatents hat daher Bestand.

c) Rechtsbeständig sind auch die auf Patentanspruch 1 unmittelbar oder mittelbar rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5. Denn diese Patentansprüche bilden die Vorrichtung nach dem Patentanspruch 1 vorteilhaft weiter aus. Sie werden daher von diesem auf Grund ihrer Rückbeziehungen getragen.

III.

Als Unterlegene hat die Klägerin die Kosten des Rechtsstreits gemäß §§ 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 Satz 1 ZPO zu tragen. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 99 Abs. 1 PatG, 709 ZPO.

Püschel

Hildebrandt

Küest

Prof. Ensthaler

Dr. Großmann

CI