



# BUNDESPATENTGERICHT

7 W (pat) 31/09

Verkündet am  
4. März 2011

---

(AktENZEICHEN)

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 103 15 564.3-34

...

hat der 7. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 4. März 2011 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Univ. Höppler und die Richter Dipl.-Phys. Dr. Hartung, Schwarz und Dipl.-Phys. Dipl.-Wirt.-Phys. Maile

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

## **Gründe**

### **I.**

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamts hat mit Beschluss vom 13. November 2006 die Patentanmeldung 103 15 564.3-34 mit der Bezeichnung

*Kraftfahrzeug*

zurückgewiesen, weil der Gegenstand des Anspruchs 1 im Hinblick auf die im Prüfungsverfahren ermittelte

**D 1:** DE 199 10 331 A1

nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Im hierzu vorangegangenen Prüfungsverfahren ist zudem noch die Druckschrift

**D 2:** DE 101 47 738 A1

ermittelt worden.

Die Patentanmeldung ist ursprünglich allein von der Anmelderin zu 1) angemeldet worden, welche die Anmeldung am 2. Oktober 2003 teilweise auf die Anmelderin zu 2) übertragen hat, was - nach Änderung der Rechtsform der Anmelderin zu 2) -

auf Antrag beider Anmelderinnen am 19. August 2004 in das Register eingetragen worden ist. Gleichzeitig hatten die Anmelderinnen die Anmelderin zu 1) als Vertreterin der Anmelderin zu 2) und zur gemeinsamen Zustellungsbevollmächtigten bestimmt.

Mit ihrer Beschwerde begehren die Anmelderinnen die Erteilung des Patents mit einer geänderten Anspruchsfassung laut Hauptantrag sowie geänderten Anspruchsfassungen laut drei Hilfsanträgen (*vgl. Eingabe vom 17. / 19. Januar 2007*). Sie machen hierzu geltend, dass die geänderten Anspruchsfassungen jeweils zulässig, neu und erfinderisch seien.

Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet (im Beschwerdeverfahren vorgenommene Änderung unterstrichen):

"Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Gerätefunktion, die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit automatisch aktiviert wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Funktion auch bei stehendem Fahrzeug in einem Demonstrationsmodus zur Präsentation der Funktion durch die Betätigung wenigstens zweier Bedienelemente aktivierbar ist."

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 lautet (Änderung zur Fassung gem. Hauptantrag unterstrichen):

"Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Gerätefunktion, die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit automatisch aktiviert wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Funktion auch bei stehendem Fahrzeug in einem Demonstrationsmodus zur Präsentation der Funktion durch die Betätigung wenigstens zweier Bedienelemente aktivierbar ist, wobei der Demonstrationsmodus durch das Ausschalten der Zündung beendet werden kann und/oder beendet wird, wenn das Fahrzeug losfährt."

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 lautet (Änderung zur Fassung gem. Hilfsantrag 1 unterstrichen):

"Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Gerätefunktion, die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit automatisch aktiviert wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Funktion auch bei stehendem Fahrzeug in einem Demonstrationsmodus zur Präsentation der Funktion durch die Betätigung wenigstens zweier Bedienelemente aktivierbar ist, wobei der Demonstrationsmodus durch das Ausschalten der Zündung beendet werden kann und/oder beendet wird, wenn das Fahrzeug losfährt, und der Zustand "Demonstrationsmodus" auf einem Anzeigemittel anzeigbar ist."

Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 lautet unter Einfügung einer Merkmalsgliederung (Änderung zur Fassung gem. Hilfsantrag 2 unterstrichen):

M1 "Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Gerätefunktion,

M2a die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit

M2b automatisch aktiviert wird,

dadurch gekennzeichnet, dass

- M3 die Funktion auch bei stehendem Fahrzeug in einem Demonstrationsmodus zur Präsentation der Funktion
- M4 durch die Betätigung wenigstens zweier Bedienelemente aktivierbar ist,
- M5a wobei der Demonstrationsmodus durch das Ausschalten der Zündung beendet werden kann
- M5b und/oder beendet wird, wenn das Fahrzeug losfährt, und
- M6 der Zustand "Demonstrationsmodus" auf einem Anzeigemittel anzeigbar ist,
- M7 wobei in dem Demonstrationsmodus ein vorzugsweise schwenkbares Kurvenlicht aktivierbar ist."

Wegen den nach Hauptantrag geltenden abhängigen Ansprüchen 2 bis 12, den nach Hilfsantrag 1 geltenden abhängigen Ansprüchen 2 bis 10, den nach Hilfsantrag 2 geltenden abhängigen Ansprüchen 2 bis 9 bzw. den nach Hilfsantrag 3 geltenden abhängigen Ansprüchen 2 bis 9 wird auf den Akteninhalt verwiesen.

An der anberaumten mündlichen Verhandlung vom 4. März 2011 haben die Beteiligten entsprechend vorheriger Ankündigung nicht teilgenommen.

Die Anmelderrinnen haben schriftlich beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 13. November 2006 aufzu-

heben und auf die Anmeldung 103 15 564 ein Patent mit den folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 12 laut der mit "Ansprüche Hauptantrag" überschriebenen Anlage zur Beschwerdeschrift vom 17. Januar 2007 (eingegangen am 19. Januar 2007)
- Beschreibung und Zeichnung laut Offenlegungsschrift

Hilfsweise haben sie beantragt,

#### 1. Hilfsantrag

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 13. November 2006 aufzuheben und auf die Anmeldung 103 15 564 ein Patent mit den folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 10 laut der mit "Ansprüche Hilfsantrag 1" überschriebenen Anlage zur Beschwerdeschrift vom 17. Januar 2007 (eingegangen am 19. Januar 2007)
- ggf. anzupassender Beschreibung und Zeichnung laut Offenlegungsschrift

#### 2. Hilfsantrag

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 13. November 2006 aufzuheben und auf die Anmeldung 103 15 564 ein Patent mit den folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 9 laut der mit "Ansprüche Hilfsantrag 2" überschriebenen Anlage zur Beschwerdeschrift vom 17. Januar 2007 (eingegangen am 19. Januar 2007)
- ggf. anzupassender Beschreibung und Zeichnung laut Offenlegungsschrift

### 3. Hilfsantrag

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 R des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 13. November 2006 aufzuheben und auf die Anmeldung 103 15 564 ein Patent mit den folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 8 laut der mit "Ansprüche Hilfsantrag 3" überschriebenen Anlage zur Beschwerdeschrift vom 17. Januar 2007 (eingegangen am 19. Januar 2007)
- ggf. anzupassender Beschreibung und Zeichnung laut Offenlegungsschrift.

Mit Ladungszusatz vom 18. Januar 2011 hat der Senat im Zusammenhang mit dem Nachweis eines statischen bzw. dynamischen Kurvenlichts gem. den Ausführungen der Anmeldung auf die von ihm ermittelten Druckschriften

**D3** DE 199 14 412 A1 sowie

**D4** DE 197 19 573 A1

hingewiesen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die Beschwerde ist zulässig. Sie führt jedoch nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung nicht zum Erfolg, da sich die jeweiligen Gegenstände der Ansprüche 1 nach Hauptantrag bzw. nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 als nicht patentfähig erweisen. Die Frage der Zulässigkeit der jeweiligen Ansprüche kann daher dahinstehen (vgl. *BGH GRUR 1991, 120, 121 li. Sp. Abs. 3 - "Elastische Bandage"*).

- 1) Gemäß Offenlegungsschrift betrifft die vorliegende Patentanmeldung ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Gerätefunktion, die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit bzw. allgemein bei bestimmten Bedingungen automatisch aktiviert wird. Als Beispiel hierfür wird in der Anmeldung die Anwendung als Kurvenlicht genannt (*Adaptive Frontlighting Systems / AFS / vgl. Offenlegungsschrift, Abs. [0001] und [0002]*). Im Zusammenhang mit diesem Stand der Technik ist es nachteilig, dass bekannte Gerätefunktionen, welche erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit aktiviert werden, bei einem stehenden Fahrzeug nicht vorgeführt bzw. präsentiert werden. (vgl. *Offenlegungsschrift, Abs. [0003]*).

Vor diesem Hintergrund liegt der vorliegenden Anmeldung als technisches Problem die Aufgabenstellung zugrunde, die genannten Nachteile zu vermeiden und ein Fahrzeug anzugeben, bei dem geschwindigkeitsabhängige Gerätefunktionen auch bei stehendem Fahrzeug aktivierbar sind (vgl. *Offenlegungsschrift, Abs. [0004]*).

Gelöst wird diese Aufgabe durch die Fahrzeuge der jeweiligen Ansprüche 1 nach Hauptantrag bzw. nach den Hilfsanträgen 1 bis 3. Hierbei ist gemäß Anspruch 1 nach **Hauptantrag** beim vorstehend beschriebenen gattungsgemä-

mäßen Fahrzeug vorgesehen, dass die Funktion bei stehendem Fahrzeug in einem Demonstrationsmodus durch die Betätigung wenigstens zweier Bedienelemente aktivierbar ist, wobei eines der Bedienelemente die Zündung sein kann (vgl. Offenlegungsschrift, Abs. [0010], 1e Satz). Der Demonstrationsmodus ist dabei durch das stehende Fahrzeug definiert (vgl. Offenlegungsschrift, bspw. Abs. [0005]). Im Anspruch 1 nach **Hilfsantrag 1** wird das Fahrzeug mittels der Alternativen konkretisiert, dass der Demonstrationsmodus durch das Ausschalten der Zündung beendet werden kann und/oder beendet wird, wenn das Fahrzeug losfährt. Im Anspruch 1 nach **Hilfsantrag 2** ist das zusätzliche Merkmal aufgenommen, dass der Zustand "Demonstrationsmodus" auf einem Anzeigemittel anzeigbar ist. Schlussendlich ist im Anspruch 1 nach **Hilfsantrag 3** das weitere Merkmal aufgenommen, dass im Demonstrationsmodus ein Kurvenlicht aktivierbar ist, welches, ohne Einschränkung der beanspruchten Vorrichtung, vorzugsweise schwenkbar ausgestaltet sein soll.

- 2) Die entsprechenden Vorrichtungen gemäß den jeweiligen Ansprüchen 1 nach Hauptantrag bzw. den Hilfsanträgen 1 bis 3 sind mangels erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig.

a) Hauptantrag, Hilfsantrag 1 und 2

Die Gegenstände der Patentansprüche gemäß Hauptantrag und gemäß den Hilfsanträgen 1 und 2 umfassen jeweils den Gegenstand des enger gefassten Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3. Nachdem letzterer - wie die nachfolgenden Ausführungen zum Hilfsantrag 3 zeigen - nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, sind auch die Patentansprüche 1 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 und 2 nicht patentfähig.

b) Hilfsantrag 3

Der Gegenstand nach Anspruch 1 dieses Hilfsantrags wird dem Fachmann, hier ein Diplom-Ingenieur (FH) der Fachrichtung Fahrzeugtechnik oder Mechatronik mit einer mehrjährigen Berufserfahrung in der Kraftfahrzeugentwicklung mit Schwerpunkt Beleuchtungstechnik, aufgrund der Druckschriften D3 und D4 nahegelegt.

So offenbart die Druckschrift D4 ein Kraftfahrzeug mit einer automatisch aktivierbaren Gerätefunktion, hier ein als Kurvenscheinwerfer schaltbares Nebellicht (*D4: Anspruch 1, selbsttätig ein- und ausschaltbares Nebellicht als Kurvenscheinwerfer; Merkmale **M1, M2b***).

In einer beispielhaften, mit minimalen Mitteln realisierbaren Ausführungsform ist die Funktion mittels eines als Lenkungseinschlagsensors ausgebildeten weiteren Schaltelements aktivierbar, so dass ein zu einem Nebellichtschalter (d. h. einem ersten Betätigungselement) angeordnetes zusätzliches Schaltelement (d. h. ein zweites Betätigungselement) notwendig ist (*D4: Anspruch 6 i. V. m. Anspruch 1 und Sp. 2 Z. 5 -7, 14 - 20; Merkmal **M4***).

Dem Fachmann ist dabei klar, dass diese Ausführungsform der D4 mittels der beiden o. g. Schaltelemente auch bei einem stehendem Kraftfahrzeug aktivierbar ist (*Merkmal **M3***).

Gemäß einer vorzugsweisen Ausgestaltung der Gerätefunktion bzw. der Scheinwerfereinrichtung nach der D4 ist das Nebel- bzw. Kurvenlicht mit dem Abblendlicht gekoppelt, so dass das Kurvenlicht nur aktivierbar ist, wenn das Abblendlicht eingeschaltet ist (*D4: Sp. 2 Z. 27 - 30*). Dem Fachmann liest dabei mit, dass das Abblendlicht durch das Ausschalten der Zündung beendet werden kann. Damit offenbart die D4

jedoch auch, dass die an das Abblendlicht gekoppelte Gerätefunktion ebenfalls durch das Ausschalten der Zündung, d. h. durch das entsprechende Betätigen des Zündschlosses beendet wird (*Merkmal M5a<sub>teilweise</sub>*).

Die Gerätefunktion der D4 ist in der Fassung gemäß Anspruch 1 i. V. m. dem Lenkungseinschlagsensor nach Anspruch 6 nicht von einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit abhängig und damit bei allen Fahrgeschwindigkeiten aktivierbar. Als weitere, vorteilhafte Ausgestaltung wird nach der D4 die Gerätefunktion lediglich bei, d. h. unterhalb einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit (D4: Anspruch 6) aktiviert.

Eine Aktivierung der Gerätefunktion oberhalb einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit ist in der D4 zwar nicht explizit angesprochen, jedoch sind dem Fachmann derartige Gerätefunktionen geläufig, was die Anmelderin auch als Stand der Technik anerkennt (Offenlegungsschrift der Streit Anmeldung, Abs. [0003]). So offenbart in diesem Zusammenhang Druckschrift D3 ein dynamisches Kurvenlicht, bei welchem eine Gerätefunktion bei hoher Geschwindigkeit automatisch aktiviert wird - hier das Überlagern der von beiden Scheinwerfern ausgesandten Teillichtbündeln (vgl. D3, Anspruch 15). Eine entsprechend definierte Grenzgeschwindigkeit, ab welcher diese Gerätefunktion aktiviert wird, ist dabei unerlässlich.

Der Fachmann befasst sich nicht nur mit der Lösung konkret vorgegebener technischer Probleme, sondern ist allgemein um konkurrenzfähige Kraftfahrzeuge bemüht. Er berücksichtigt daher Kundenwünsche im Rahmen ihm geläufiger, alternativer Ausbildungen schon aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus und hat daher Veranlassung, den einen Lenkungseinschlagsensor aufweisenden Gegenstand nach der D4 in der zu der dort in Anspruch 7 beschriebenen geschwindigkeitsabhängigen Version

auch in der ihm geläufigen, dazu alternativen Weise auszubilden, nämlich dahingehend, dass die Gerätefunktion erst oberhalb einer bestimmten Geschwindigkeit aktivierbar ist (*Merkmale M2a*).

Für den Fachmann ist in diesem Fall aber vorhersehbar, dass dann ein Demonstrationsmodus zur Präsentation der Kurvenscheinwerferfunktion am stehenden Fahrzeug, beispielsweise im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchung des Kraftfahrzeugs oder bei Inspektionsarbeiten, ohne weitere Maßnahmen nicht mehr bei allen Fahrzeugausführungen möglich ist. So ist offensichtlich bei Fahrzeugen, bei denen das Geschwindigkeitssignal von den Vorderrädern abgeleitet wird, wegen des für den Demonstrationsmodus erforderlichen Lenkeinschlags auch ein Rollenprüfstand zur Simulation einer bestimmten Fahrzeuggeschwindigkeit nicht einsetzbar.

Der Fachmann erkennt ohne weiteres, dass der in der D4 offenbarte Gegenstand diesen Nachteil nicht aufweist. Er wird daher zur Lösung des Problems im Rahmen einfachen, fachmännischen Handelns für einen Demonstrationsmodus zur Kontrolle bzw. Präsentation der Kurvenlichtfunktion auch bei stehendem Fahrzeug ein drittes, allein die Abhängigkeit von der Fahrtgeschwindigkeit wieder aufhebendes Schaltelement (Bedienelement) vorsehen.

Die Verwendung mechanischer Schalter als Schaltelemente liegt im Griffbereich des Fachmanns, da die D4 lehrt, "mit minimalen Mitteln das Kurvenlicht zu realisieren" (*D4: Sp. 2 Z. 14, 15*). Der Zustand der Schaltstellung und damit des "Demonstrationsmodus" für die Kurvenlichtfunktion ist damit schon anhand der Schaltstellung des dritten Schalters im Sinne eines Anzeigemittels erkenn- bzw. anzeigbar (*Merkmale M5a<sub>Rest</sub>, M6, M7*).

Damit ist der Fachmann in nahe liegender Weise ohne eigenes erfinderisches Zutun bereits zu einer alternativen Ausbildung des Gegenstands nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 gelangt. Das Kraftfahrzeug gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 ist somit nicht patentfähig; die Frage der möglichen Patentfähigkeit weiterer beanspruchter Vorrichtungsalternativen (*und/oder Verknüpfung der Merkmale **M5a** mit **M5b***) kann in diesem Zusammenhang dahinstehen.

- 4) Mit den jeweiligen Ansprüchen 1 gemäß Hauptantrag bzw. den Hilfsanträgen 1 bis 3 fallen aufgrund der Antragsbindung auch die auf diese rückbezogenen, abhängigen Ansprüche 2 bis 12 nach Hauptantrag, 2 bis 10 nach Hilfsantrag 1, 2 bis 9 nach Hilfsantrag 2 bzw. 2 bis 8 nach Hilfsantrag 3 (*vgl. BGH, GRUR 2007, S. 862, Leitsatz – Informationsübermittlungsverfahren II*).

Höppler

Dr. Hartung

Schwarz

Maile

Hu