



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 13/11

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 102 60 627.7-14

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 14. Oktober 2015 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dr.-Ing. Geier

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 60 K des Deutschen Patent- und Markenamts vom 14. Dezember 2010 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Patentansprüche 1 bis 6 sowie Beschreibungsseiten 2 bis 6, jeweils eingereicht beim Bundespatentgericht mit der Beschwerdebegründung vom 5. Juli 2011,
- Beschreibungsseiten 1 und 7 bis 20 sowie Figuren 1 bis 11, jeweils in deutscher Übersetzung eingereicht beim Deutschen Patent- und Markenamt am 21. März 2003.

Bezeichnung: Verbrennungsmotor

Anmeldetag: 23. Dezember 2002

Die **Prioritäten** der ausländischen Voranmeldungen JP 01-391037 und JP 01-391038, beide vom 25. Dezember 2001, sind in Anspruch genommen.

G r ü n d e

I.

Mit dem angefochtenen Beschluss hat die Prüfungsstelle für Klasse B 60 K des Deutschen Patent- und Markenamts die Anmeldung zurückgewiesen, weil der mit Haupt- und Hilfsantrag beanspruchte Verbrennungsmotor nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Für einen Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau oder Fahrzeugtechnik, der bei einem Motorradhersteller mit der Entwicklung und/oder Konstruktion von Antriebsaggregaten befasst sei und über berufliche Erfahrung auf diesem Gebiet verfüge, ergebe er sich aus dem Stand der Technik in naheliegender Weise.

Von einer gattungsgemäßen Antriebsvorrichtung gemäß DE 40 29 710 C2 (im Folgenden kurz D 1) unterscheide sich der Anmeldungsgegenstand nach Hauptantrag allein dadurch, dass die Getriebezahnradreihe der Hauptwelle direkt unterhalb der Kurbelwelle in der Kurbelkammer des Verbrennungsmotors angeordnet sei. Weil der Fachmann die große axiale Länge der bekannten Antriebsvorrichtung gemäß D 1 auf den ersten Blick erkenne, werde er versuchen, ein Antriebsaggregat mit verkürzter axialer Länge bereitzustellen. Dazu liege es für ihn auf der Hand, die Getriebezahnradreihe der Getriebe-Hauptwelle direkt unterhalb der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors zu platzieren. Eine diesbezügliche Anregung erhalte er aus der DE 37 25 643 A1 (im Folgenden kurz D 2), die einen Motorradantrieb zeige, bei dem die Getriebe-Hauptwelle direkt unterhalb der Kurbelwelle angeordnet sei.

Das zusätzliche Unterscheidungsmerkmal nach Hilfsantrag, wonach die Kupplung eine mit der Hauptwelle verbindbare Kupplungsausgangswelle aufweise, gehe bereits aus D 1 hervor. Insoweit sei auch der Gegenstand des Hilfsantrages durch die Zusammenschau von D 1 mit D 2 nahegelegt.

Gegen die Zurückweisung wendet sich die Anmelderin mit ihrer Beschwerde. Sie bestreitet insbesondere, dass der Fachmann eine Veranlassung hatte, den Verbrennungsmotor gemäß D 1 in der von der Prüfungsstelle im Zurückweisungsbeschluss angenommenen Weise zu verändern. Nach ihrer Auffassung ist der beanspruchte Verbrennungsmotor deshalb neu und durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

Mit der Beschwerdebegründung vom 5. Juli 2011 beantragt die Beschwerdeführerin sinngemäß (Bl. 29/30 Gerichtsakte),

- 1. den Beschluss der Prüfungsstelle vom 14. Dezember 2010 über die Zurückweisung der Patentanmeldung Nr. 102 60 627.7 aufzuheben und ein deutsches Patent auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:*
 - Patentansprüche 1 bis 6 sowie Beschreibungsseiten 2 bis 6, jeweils eingereicht mit der Beschwerdebegründung vom 5. Juli 2011,*
 - Beschreibungsseiten 1 und 7 bis 20 sowie Figuren 1 bis 11, jeweils in deutscher Übersetzung eingereicht am 21. März 2003,*
- 2. hilfsweise eine mündliche Verhandlung anzuberaumen.*

Der demnach geltende, mit der Beschwerdebegründung vom 5. Juli 2011 eingereichte Patentanspruch 1 lautet:

Verbrennungsmotor für ein Fahrzeug, umfassend:

- eine Kurbelwelle (20);
- eine Hauptwelle (32) eines Getriebes (12), wobei die Hauptwelle (32) eine Getriebezahnradreihe (88) hält;
- eine Kupplung (30), wobei die Kupplung (30) an einer Verlängerung der Hauptwelle (32) angeordnet ist; und

eine Gegenwelle (33) des Getriebes (12), wobei die Gegenwelle (33) zum Halten einer Zahnradreihe (89) ist, die mit der Getriebezahnradreihe (88) in Eingriff zu bringen ist,

wobei Kraft in der Reihenfolge von der Kurbelwelle (20) zur Kupplung (30), der Hauptwelle (32) und der Gegenwelle (33) übertragen wird, wobei eine Kurbelkammer (45) des Verbrennungsmotors (10) durch obere und untere Gehäuseteile (23, 21) definiert ist und die Kurbelwelle (20) zwischen den oberen und unteren Gehäuseteilen (23, 21) gehalten wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass die Getriebezahnradreihe (88) der Hauptwelle (32) direkt unterhalb der Kurbelwelle (20) in der Kurbelkammer (45) angeordnet ist,

dass die Hauptwelle (32) dazu ausgelegt ist, um an das untere Gehäuseteil (21) angebracht zu werden, und

dass wenigstens ein Teil eines Kurbellagers (47) und eines Hauptlagers (78) zueinander verschoben sind, um an verschiedenen axialen Positionen positioniert zu sein.

Hieran schließen sich die geltenden, ebenfalls mit der Beschwerdebegründung vom 5. Juli 2011 eingereichten Patentansprüche 2 bis 6 an.

Außer den vorgenannten Druckschriften D 1 und D 2 ist im Verfahren noch folgender Stand der Technik berücksichtigt worden:

D 3 EP 0 911 253 A2

D 4 JP 28 58 017 B2 (in den Anmeldungsunterlagen genanntes Patentfamilienmitglied der D 1).

Zu dem Beschwerdevorbringen und weiteren Einzelheiten wird auf die Akten verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde hat Erfolg, denn sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Beschlusses und zur Erteilung des nachgesuchten Patents.

1. Das Patentbegehren ist zulässig.

Anstelle auf die englischsprachigen Anmeldeunterlagen wird nachstehend auf deren deutschsprachige Übersetzung Bezug genommen, die mit Eingabe vom 21. März 2003 eingereicht wurde und patentanwaltlich beglaubigt ist. Die im geltenden Patentanspruch 1 enthaltenen Merkmale eines erfindungsgemäßen Verbrennungsmotors sind inhaltlich in den übersetzten Patentansprüchen 1 und 3 offenbart. Dass der beanspruchte Verbrennungsmotor *für ein Fahrzeug* geeignet ist, offenbart Abs. [0002] der übersetzten Beschreibung. Zusätzlich wurde in den geltenden Patentanspruch 1 aufgenommen, dass *die Getriebezahnradreihe (88) der Hauptwelle (32) direkt unterhalb der Kurbelwelle (20) in der Kurbelkammer (45)* aufgenommen ist. Diese Konkretisierung ist ohne weiteres ersichtlich aus den Absätzen [0035] und [0071] der übersetzten Beschreibung in Verbindung mit den Figuren 3 und 4.

Die geltenden Unteransprüche 2 bis 5 entsprechen inhaltlich den übersetzten Patentansprüchen 2, 5, 9, 13 und 14.

2. Merkmalsgliederung

Auf die folgende Merkmalsgliederung des geltenden Patentanspruchs 1 wird in der Beschlussbegründung Bezug genommen.

Merkmale	Wortlaut des geltenden Patentanspruchs 1
1.	Verbrennungsmotor für ein Fahrzeug, umfassend:
1.1	eine Kurbelwelle (20);
1.2	eine Hauptwelle (32) eines Getriebes (12),
1.2.1	wobei die Hauptwelle (32) eine Getriebezahnradeihe (88) hält;
1.3	eine Kupplung (30),
1.3.1	wobei die Kupplung (30) an einer Verlängerung der Hauptwelle (32) angeordnet ist; und
1.4	eine Gegenwelle (33) des Getriebes (12),
1.4.1	wobei die Gegenwelle (33) zum Halten einer Zahnradeihe (89) ist, die mit der Getriebezahnradeihe (88) in Eingriff zu bringen ist,
2.	wobei Kraft in der Reihenfolge von der Kurbelwelle (20) zur Kupplung (30), der Hauptwelle (32) und der Gegenwelle (33) übertragen wird,
3.	wobei eine Kurbelkammer (45) des Verbrennungsmotors (10) durch obere und untere Gehäuseteile definiert ist
3.1	und die Kurbelwelle (20) zwischen den oberen und unteren Gehäuseteilen gehalten wird,
	dadurch gekennzeichnet,
4.	dass die Getriebezahnradeihe (88) der Hauptwelle (32) direkt unterhalb der Kurbelwelle (20) in der Kurbelkammer (45) angeordnet ist,
5.	dass die Hauptwelle (32) dazu ausgelegt ist, um an das untere Gehäuseteil angebracht zu werden, und
6.	dass wenigstens ein Teil eines Kurbellagers (47) und eines Hauptlagers zueinander verschoben sind, um an verschiedenen axialen Positionen positioniert zu sein.

3. Fachmann und Offenbarungsverständnis

Die Definition des zuständigen Durchschnittsfachmannes in dem angegriffenen Beschluss ist zutreffend und von der Beschwerdeführerin nicht bestritten. Deshalb legt der Senat seiner Beurteilung ebenfalls einen Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau oder Fahrzeugtechnik zugrunde, der bei einem Motorradhersteller mit der Entwicklung und/oder Konstruktion von Antriebsaggregaten befasst ist und über berufliche Erfahrung auf diesem Gebiet verfügt.

Das nachstehend erläuterte, fachgerechte Offenbarungsverständnis findet Berücksichtigung beim Vergleich mit dem Stand der Technik.

Gemäß Merkmal M 3 ist eine Kurbelkammer 45 des Verbrennungsmotors 10 durch obere und untere Gehäuseteile definiert. In der konkreten Ausgestaltung ist damit eine horizontale Teilung des Gehäuses bezeichnet in ein oberes Gehäuseteil (Zylinderblock 23) und ein unteres Gehäuseteil (Kurbelgehäuse 21), worin sich die Kurbelkammer 45 befindet, vgl. insb. Abs. [0039] i. V. m. den Figuren 3 und 4.

Die beanspruchte Anordnung der Getriebezahnradreihe 88 der Hauptwelle 32 in der Kurbelkammer 45 gemäß M 4 direkt unterhalb der Kurbelwelle 20 ist für den Fachmann so zu verstehen, dass die Hauptwelle 32 des Getriebes mitsamt der darauf befindlichen Getriebezahnradreihe 88 parallel zu der Kurbelwelle 20 und vertikal versetzt unterhalb der Kurbelwelle 20 angeordnet ist, vgl. Figuren 3, 4 und 11.

Die beanspruchte Auslegung der Hauptwelle 32 des Getriebes gemäß M 5, um an das untere Gehäuseteil 21 angebracht zu werden, bezeichnet die vordere und hintere Lagerung der Hauptwelle 32 in der unteren Gehäusehälfte des horizontal geteilten Motorgehäuses entsprechend der Offenbarung in Abs. [0043] i. V. m. den Figuren 3, 4, 7 bis 9 und 11.

Die beanspruchte Relativ-Verschiebung eines Teils eines Kurbellagers 47 und eines Hauptlagers 78 zueinander gemäß M 6, um an verschiedenen axialen Positionen positioniert zu sein, bezeichnet für den Fachmann ersichtlich eine besondere Gestaltung des unteren Gehäuseteils im Bereich des Lagerschildes für das Hauptlager der Hauptwelle 32. Das Hauptlager besteht offensichtlich aus einem Kugellager 79 und einem Vorder-Hauptwellenhalteabschnitt 78, vgl. Abs. [0043]. Der Versatz dieses Halteabschnitts dient laut Abs. [0045] der ursprünglichen Beschreibung in vorteilhafter Weise dazu, „um ein Stören mit dem Verlauf des Befestigungsbolzen 54 des Mittel-Kurbelwellenhalteabschnitts 47 zu vermeiden.“ Diese Ausbildung trägt demnach der horizontalen Teilung des Motorgehäuses Rechnung und ermöglicht die Verwendung eines kürzeren Befestigungsbolzens 54 für das Kurbellager 47, womit eine Montageerleichterung einhergeht.

Die Unteransprüche 2 bis 6 definieren spezielle Weiterbildungen des beanspruchten Verbrennungsmotors.

4. Der offensichtlich gewerblich anwendbare Verbrennungsmotor nach dem geltenden Patentanspruch 1 erfüllt die gesetzlichen Patentierungsvoraussetzungen.

4.a Der beanspruchte Verbrennungsmotor ist neu, denn der im Verfahren befindliche Stand der Technik zeigt keinen Verbrennungsmotor mit allen Merkmalen gemäß geltendem Patentanspruch 1.

Der Verbrennungsmotor gemäß der D 1 bzw. der inhaltsgleichen D 4 weist unbestritten die erfindungsgemäßen Merkmale M 1 bis M 3.1 als vorbekannt nach, vgl. insb. Figuren 3 und 5 der D 1. Die kennzeichnenden Merkmale M 4 bis M 6 sind dadurch allerdings nicht vorweggenommen. Im Gegensatz zur anmeldungsgemäßen Anordnung und Auslegung der Hauptwelle gemäß den Merkmalen M 4 und M 5 ist die Hauptwelle 31 nach D 1 nämlich in einem separaten Getriebegehäuse 30 angeordnet, welches an das (untere) Kurbelgehäuse 18 außermittig und

rückwärtig anschließt, vgl. insb. Sp. 2 Z. 14/15 i. V. m. Fig. 5 sowie Patentanspruch 1 der D 1. Infolgedessen geht auch das anmeldungsgemäße Merkmal M 6 nicht aus D 1 hervor, denn die zueinander verschobene Anordnung eines Teils des Kurbellagers und des Hauptlagers setzt über das Merkmal 4 zwingend voraus, dass Kurbelwelle und Hauptwelle des Getriebes gemeinsam in dem Kurbelgehäuse untergebracht sind.

D 2 offenbart eine Brennkraftmaschine mit im Gehäuse integriertem Getriebe, vgl. insb. Sp. 1 Z. 38/39. Im Mittelpunkt der Offenbarung der D 2 steht die Entwicklung einer Schaltautomatik, die das Hochdrehen des Motors ohne Kraftschluss zum Hinterrad unterbindet, vgl. insb. Sp. 1 Z. 59 bis 63. Die lediglich im Ausführungsbeispiel gezeigte gegenständliche Ausgestaltung des Antriebs, insb. dessen Gehäuse und dessen Wellenanordnung, weist die Merkmale M 1 bis M 1.3 sowie M 1.4, M 1.4.1 und M 2 als daraus bekannt nach, vgl. insb. Figuren 2 und 3. Zur Kupplung von Motor und Getriebe ist eine Fliehkraftkupplung 25 vorgesehen, welche allerdings der Kurbelwelle 29 zugeordnet ist, vgl. insb. Sp. 2 Z. 31 bis 34 i. V. m. Fig. 2. Demzufolge ist das anmeldungsgemäße Merkmal M 1.3.1 nicht offenbart.

Gleiches gilt für die anmeldungsgemäßen Merkmale M 3 und M 3.1, denn ausweislich Fig. 3 ist das gemeinsame Gehäuse 31 vertikal geteilt, d. h. in ein rechtes und linkes Gehäuseteil, zwischen denen die Kurbelwelle 29 mittig gehalten ist. Zudem geht aus D 2 auch nicht das anmeldungsgemäße Merkmal M 4 hervor. Vielmehr zeigt Fig. 3, dass sämtliche Getriebewellen ebenfalls mittig zwischen dem rechten und dem linken Gehäuseteil gehalten sind. Und weil das Getriebegehäuse 31 vertikal geteilt ist, spielt die gegenseitige Ausrichtung der Kurbelwellen- und Getriebewellenlager zueinander beim Gegenstand der D 2 überhaupt keine Rolle. Insbesondere ist dadurch von vornherein ausgeschlossen, dass ein Getriebewellenlager einem Befestigungsbolzen für ein Kurbelwellenlager im Wege ist, was mit dem anmeldungsgemäßen Merkmal M 6 bei einem horizontal geteiltem

Gehäuse vermieden wird. Folglich ist auch das Merkmal M 6 in D 2 nicht verwirklicht.

D 3 offenbart eine Antriebseinheit für ein Fahrzeug, insbesondere für einen Roller, vgl. insb. Figuren 1 und 3. Diese Antriebseinheit umfasst einen Boxermotor mit rückseitig angeordnetem Getriebe und liegt folglich dem nunmehr Beanspruchten ferner als der vorstehend diskutierte Stand der Technik, vgl. insb. Figuren 3, 10 und 11. Die kennzeichnenden Merkmale M 4 bis M 6 der Erfindung nimmt diese Antriebseinheit auf keinen Fall vorweg. Im Prüfungsverfahren wurde D 3 lediglich zu einem Unteranspruch angeführt, der mit den geltenden Unterlagen nicht mehr weiterverfolgt wird.

4.b Der beanspruchte Verbrennungsmotor beruht auf erfinderischer Tätigkeit, denn der in Betracht gezogene Stand der Technik legt den Antrieb gemäß geltendem Patentanspruch 1 nicht nahe.

Die in D 1 vorgeschlagene Antriebskonstruktion zielt insbesondere darauf ab, bei einem Motorrad die zum Motor gehörenden Antriebsübertragungseinrichtungen und Zusatzeinrichtungen rechts und links von der Mittellinie des Fahrzeuges zu verteilen, um so eine günstige Gewichtsverteilung und geringe Motorhöhe zu erhalten, vgl. Sp. 1 Z. 26 bis 39. Neben einer ausgewogenen Gewichtsverteilung ist als besonderer Vorteil der Hintereinanderanordnung von Motor und Getriebe ausdrücklich hervorgehoben, dass dadurch „die Höhe sowie die Breite des Motors 10 klein gehalten werden kann.“, vgl. Sp. 3 Abs. 2.

Um von diesem Grundprinzip abzuweichen, bedarf es einer Anregung, welche der D 1 jedenfalls nicht zu entnehmen ist (vgl. dazu BGH – Elektronenstrahltherapie-system- Az. X ZR 88/09 vom 24. Januar 2012, in GRUR 2012, 475 ff., insb. Rdn. 40 ff.). Diese Druckschrift geht nämlich von einem Antriebskonzept aus, bei dem ein „Getriebegehäuse im Wesentlichen unterhalb des Motors angeordnet ist“ (Sp. 1 Z. 16 bis 18), und wendet sich mit der vorgeschlagenen (im Wesentlichen

Hintereinander-)Anordnung von Motor- und Getriebegehäuse davon gerade ab. Auch die in D 1 aus Gewichtsverteilungsgründen nicht mittig, sondern „hinten rechts“ vorgeschlagene Anordnung des Getriebegehäuses steht einer Lageveränderung der Hauptwelle des Getriebes im Sinne des anmeldungsgemäßen Merkmals M 4 entgegen. Denn dadurch würde der Schwerpunkt, der für die Erhaltung der Fahrsicherheit eine wichtige Rolle spielt, ungünstig verändert. Angesichts dessen kann nach Überzeugung des Senats ein anforderungsentsprechendes geometrisches Anordnen der drehmomentübertragenden Wellen einer bekannten Antriebsanordnung im Rahmen der fachlichen Routinetätigkeit des Fachmannes nicht dazu anregen, genau das Gegenteil dessen zu machen, was D 1 empfiehlt, und dabei auf einen bewusst herbeigeführten „Höhen-“ und „Gewichtsverteilungsvorteil“ zu verzichten.

Eine solche Anregung ergibt sich auch nicht in Zusammenschau mit dem Antrieb nach D 2. Bei diesem Antrieb hat das Motorgehäuse durch die Übereinanderanordnung sämtlicher Getriebewellen, insbesondere der Hauptwelle und der Kurbelwelle die größtmögliche Höhe. Im Zusammenhang mit einem vertikal geteilten Motorgehäuse, bei der alle Wellen in der Gehäusefuge angeordnet sind, mag sich damit zwar eine besonders einfache Montage ergeben, weil alle Wellen in einer Gehäusehälfte montiert werden können, auf welche die andere Gehäusehälfte nur noch aufgeschraubt werden muss. Insgesamt vermittelt D 2 dem Fachmann damit jedoch eine grundlegend andere Konstruktion als in D 1 beschrieben. Warum und wie er diese beiden unterschiedlichen Konstruktionskonzepte ohne erfinderische Tätigkeit zusammenführen könnte, erschließt sich dem Senat nicht. Jedenfalls reicht eine einfache Änderung der Wellenanordnung, wie im angefochtenen Beschluss als naheliegend erachtet worden ist, nicht aus, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Anordnungen nach D 1 und D 2 aufzuheben.

Der Rollerantrieb gemäß D 3 vermittelt die Merkmale M 4 bis M 6 nicht, wie vorstehend erläutert. Bereits aufgrund dessen führt diese Lösung vom Erfindungsge-

genstand weg und vermag ihn auch nicht in einer wie auch immer gearteten Kombination mit einer der vorgenannten Druckschriften nahezulegen.

Der Verbrennungsmotor gemäß geltendem Patentanspruch 1 ist daher patentfähig.

Die auf den Patentanspruch 1 rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 6 betreffen Weiterbildungen des Motors nach Patentanspruch 1.

Die vorgenommenen Änderungen der geltenden Beschreibungsunterlagen betreffen:

- Darstellung des relevanten Standes der Technik (D 1 und D 2) in der Beschreibungseinleitung
- sprachliche Korrekturen und Anpassungen von Textpassagen an den beanspruchten Gegenstand im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung
- Streichung der ursprünglichen Absatznummerierung
- Streichung eines Querverweises sowie von Wiederholungen und Ausführungen, die nicht zur Erläuterung des nunmehr beanspruchten Verbrennungsmotors dienen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich dass

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

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

Hilber

Bork

Paetzold

Dr. Geier

Ko