



# BUNDESPATENTGERICHT

6 W (pat) 4/09

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
13. Juli 2010

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 198 31 806

...

...

hat der 6. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juli 2010 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Schneider als Vorsitzenden sowie der Richter Guth, Dipl.-Ing. Hildebrandt und Dipl.-Ing. Küest

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Patentinhaberin wird der Beschluss der Patentabteilung 23 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 12. Dezember 2005 insoweit aufgehoben, als das Patent 198 31 806 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten wird:

- Patentansprüche 1 bis 21,  
eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 13. Juli 2010
- Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift.

## **Gründe**

### **I.**

Die Patentabteilung 23 des Deutschen Patent- und Markenamts hat das am 15. Juli 1998 angemeldete Patent 196 31 806 mit Beschluss vom 12. Dezember 2005 widerrufen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Patentinhaberin. Sie legt in der mündlichen Verhandlung vom 13. Juli 2010 neue Ansprüche 1 bis 21 vor und beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrecht zu erhalten:

- Patentansprüche 1 bis 21,  
eingereicht in der mündlichen Verhandlung am 13. Juli 2010  
sowie
- Beschreibung und Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Der geltende Anspruch 1 lautet:

"Automatische Tür- oder Fensteranlage mit mindestens einem Flügel (1, 2), mit einer elektrischen Antriebseinrichtung mit elektrischem Antriebsmotor (10), mit einer ortsfesten Laufschiene (3), in der der Flügel (1, 2) motorisch angetrieben verschiebbar geführt ist,

wobei die Antriebseinrichtung mindestens eines Flügels (1, 2) mindestens zwei elektrische Antriebsmotoren (10) aufweist und der Flügel (1, 2) über die mindestens zwei Antriebsmotoren (10) antreibbar ist,

wobei mehrere über jeweils mindestens zwei separate Antriebsmotoren (10) angetriebene Flügel (1, 2) vorgesehen sind,

wobei einer oder mehrere Flügel (1, 2) in Abhängigkeit von der Bewegung eines anderen Flügels (1, 2) bzw. mehrerer anderer Flügel (1, 2) steuerbar ist bzw. sind,  
wobei unterschiedliche Flügel (1, 2) mit unterschiedlichem Bewegungsprogramm steuerbar sind, und  
wobei jeder angetriebene Flügel (1, 2) eine separate Steuerungseinrichtung aufweist."

Hinsichtlich des Wortlauts der Unteransprüche 2 bis 21 wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Im Prüfungs- und Einspruchsverfahren sind folgende Druckschriften in Betracht gezogen worden:

- D1) DE 90 07 679 U1
- D2) EP 0 707 682 B1
- D3) EP 0 597 208 A1
- D4) Lexikon Elektronik, Dr.-Ing. Hans-Dieter Junge, 1. Aufl., Weinheim, 1978, S. 511, Stichwort "Redundanz".
- D5) EP 0 191 730 A1
- D6) Prospekt der Fa. manusa "Gamme des Operateurs manusa STK"
- D7) Prospekt der Fa. manusa "manusa STK"
- D8) Prospekt der Fa. manusa "STK"
- D9) DE 39 40 762 A1
- D10) Mitteilungen DIBt 5/1998, S. 120 bis 125 "Richtlinie über automatische Schiebetüren in Rettungswegen (AutSchR) - Fassung Dezember 1997"
- D11) DE 40 28 190 A1
- D12) DE 38 26 718 C2

- D13) Auszug aus der Firmengeschichte der Fa. Tormax
- D14) Prospekt "75 Jahre Landert Motoren"
- D15) DE 689 16 190 T2
- D16) DE 31 47 273 A1
- D17) DE 24 04 875 A1
- D18) WO 95/18 403 A1
- D19) WO 92/13 300 A1
- D20) US 32 11 111
- D21) JP 2 013 681.

Wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die Beschwerde der Patentinhaberin ist zulässig, sie hat in der Sache auch insoweit Erfolg, als das Patent beschränkt aufrecht erhalten wird.

1. Die geltenden Ansprüche 1 bis 21 sind zulässig.

Der geltende Anspruch 1 ergibt sich aus den erteilten Ansprüchen 1, 11, 18 und 13, die geltenden Ansprüche 2 bis 21 ergeben sich aus den verbleibenden Ansprüchen 2 bis 24.

Die Zulässigkeit der geltenden Ansprüche ist seitens der Einsprechenden im Übrigen auch nicht angezweifelt worden.

2. Der Patentgegenstand erweist sich als patentfähig.

- a) Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 ist neu, da keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften eine Tür- oder Fensteranlage mit sämtlichen im geltenden Anspruch 1 enthaltenen Merkmalen offenbart.

Dies wurde von der Einsprechenden auch nicht bestritten.

- b) Der zweifelsfrei gewerblich anwendbare Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 beruht auf erfinderischer Tätigkeit.

Aus der D16) DE 31 47 273 A1 ist bekannt eine

automatische Türanlage (Zentralsteuerung 56 - S. 14, Abs. 2) mit mindestens einem Flügel 1 (Anspruch 1, Z. 1, 2), mit einer elektrischen Antriebseinrichtung mit elektrischem Antriebsmotor 27 (Anspruch 1 und Fig. 1 und 6), mit einer ortsfesten Laufschiene 11 (Anspruch 1 und Fig. 1), in der der Flügel 1 motorisch angetrieben verschiebbar geführt ist (S. 12, vorletzte Zeile bis S. 13, Z. 2), wobei die Antriebseinrichtung 27 mindestens eines Flügels 1 mindestens zwei elektrische Antriebsmotoren 27 aufweist und der Flügel 1 über die mindestens zwei Antriebsmotoren 27 antreibbar ist (Fig. 6 und S. 18, Abs. 2), wobei mehrere über jeweils mindestens zwei separate Antriebsmotoren 27 angetriebene Flügel 1 vorgesehen sind (Anspruch 1).

Wie die jeweiligen Flügel im Einzelnen gesteuert werden, ist in der D16) DE 31 47 273 A1 nicht näher erläutert, so dass dieser Druckschrift auch keine entsprechenden Hinweise entnommen werden können.

In der D19) WO 92/13 300 A1 ist eine elektronische Steueranordnung für eine automatische Tür beschrieben, bei der

einer oder mehrere Flügel in Abhängigkeit von der Bewegung eines anderen Flügels bzw. mehrerer Flügel steuerbar ist bzw. sind und unterschiedliche Flügel mit unterschiedlichem Bewegungsprogramm steuerbar sind (S. 2, Z. 19 bis 28).

Zwar ist die Abhängigkeit einer oder mehrere Flügel von der Bewegung eines anderen Flügels bzw. mehrerer Flügel dort nicht expressis verbis beschrieben, eine solche muss jedoch zwingend vorhanden sein, da die beiden Flügel nicht völlig losgelöst voneinander operieren können. Denn nur wenn die einzelnen Flügel in Abhängigkeit voneinander verfahren werden, kann ein geordnetes Öffnen bzw. Schließen erfolgen. Anderenfalls gäbe es ein heillooses Chaos.

Diese Druckschrift lehrt zwar eine in gegenseitiger Abhängigkeit erfolgende Steuerung der einzelnen Flügel mit unterschiedlichem Bewegungsprogramm, sie verwendet dazu aber im Gegensatz zur Erfindung nur eine einzige Steueranordnung 1 (Fig. 2a bis 4), wohingegen erfindungsgemäß jeder angetriebene Flügel eine separate Steuerungseinrichtung aufweist.

Der Hinweis auf S. 1, Z. 30/31 der D19) WO 92/13 300 A1 vermag die erfindungsgemäße Ausgestaltung ebenfalls nicht nahe zu legen, da dort erläutert ist, dass in Abhängigkeit der jeweiligen Türparameter, wie Gewicht, Anzahl usw. verschiedene Steuerungen eingesetzt werden. Dies bedeutet aber nicht, dass dort jeder angetriebene Flügel eine separate Steuerungseinrichtung aufweist.

Auch das in der "Richtlinie über automatische Schiebetüren in Rettungswegen (AutSchR)" D10 vorgeschriebene Erfordernis der Redundanz von Öffnungsmechanismen, auf das die Einsprechende hinweist, kann dem angesprochenen Fachmann keine Anregung zur erfindungsgemäßen Ausgestaltung geben. Denn nach diesen Sicherheitsvorschriften wird nur allgemein eine Redundanz verlangt, die Richtlinie gibt aber nicht konkret an, durch welche von vielen möglichen konstruktiven Maßnahmen diese Redundanz zu erreichen ist.

Der übrige angezogene Stand der Technik gibt ebenfalls keine Anregung dahingehend, bei in gegenseitiger Abhängigkeit erfolgender Steuerung der einzelnen Flügel mit unterschiedlichem Bewegungsprogramm jeden angetriebenen Flügel mit einer separaten Steuerungseinrichtung zu versehen. Vielmehr weist der einzige Stand der Technik, der überhaupt eine Steuerung der einzelnen Flügel mit unterschiedlichem Bewegungsprogramm offenbart, nämlich die D19) WO 92/13 300 A1, in eine von der Erfindung wegweisende Richtung, da er die Verwendung einer einzigen Steuerungseinrichtung für sämtliche Flügel beschreibt.

Die seitens der Einsprechenden im Hinblick auf das Merkmal, wonach jeder angetriebene Flügel eine separate Steuerungseinrichtung aufweist, angezogene D20) US 32 11 111 beschreibt eine Mehrkanalsteuerung für Modelleisenbahnen, bei der drei Signalquellen 20, 21, 22 zur Erzeugung von Signalen mit unterschiedlicher Frequenz vorgesehen sind (Sp. 2, Z. 32 bis 36). Selbst unterstellt, diese Druckschrift würde im Zusammenhang mit einer automatischen Tür- oder Fensteranlage überhaupt in Betracht gezogen, vermag sie zu dem fraglichen Merkmal keine Anregung zu liefern, da das Vorsehen mehrerer Signalquellen zur Erzeugung von Signalen mit unterschiedlicher Frequenz



nichts mit der Anordnung einer separaten Steuerungseinrichtung an jedem angetriebenen Flügel zu tun hat.

Somit vermag der angezogene Stand der Technik weder einzeln noch in einer Zusammenschau Anregungen in Richtung auf den Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 zu geben.

Der geltende Anspruch 1 ist somit gewährbar.

c) Unteransprüche

Zusammen mit dem Anspruch 1 sind auch die auf ihn unmittelbar oder mittelbar rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 21 gewährbar, da sie nicht platt selbstverständliche Ausgestaltungen des Gegenstandes nach Anspruch 1 betreffen.

Schneider

Guth

Hildebrandt

Küest

Hu