



BUNDESPATENTGERICHT

6 W (pat) 321/06

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
1. Februar 2011

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 103 14 697

...

...

hat der 6. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 1. Februar 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr.-Ing. Lischke sowie der Richter Dipl.- Ing. Schneider, Dipl.-Ing. Küest und der Richterin Kortge

beschlossen:

Das Patent 103 14 697 wird widerrufen.

Gründe

I.

Gegen das am 10. November 2005 veröffentlichte Patent 103 14 697 mit der Bezeichnung „Antriebsvorrichtung mit einer Antriebseinheit in explosionsgeschützter Ausführung“ ist am 10. Februar 2006 Einspruch erhoben worden. Der Einspruch ist mit Gründen versehen und auf die Behauptung gestützt, der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 sei nicht neu und nicht erfinderisch und gehe über den Inhalt der Anmeldung in der Fassung hinaus, in der sie ursprünglich eingereicht worden sei.

In der Einspruchsbegründung verweist die Einsprechende u. a. auf folgende Druckschriften:

- (2) Special Catalogue „Explosion-Proof High and Low Voltage Three-Phase Motors“ vom April 2001 der Fa. Moeller Antriebstechnik GmbH, S. 28

- (3) DE-GM 18 81 807.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin legt in der mündlichen Verhandlung neue Ansprüche 1 bis 4 vor und beantragt,

das Patent im Umfang des am 1. Februar 2011 einreichten Hilfsantrags II (als neuen Hauptantrag) aufrechtzuerhalten.

Sie ist der Auffassung, dass der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 ursprünglich offenbart und darüber hinaus neu und auch erfinderisch sei.

Der geltende Anspruch 1 lautet:

„Antriebsvorrichtung mit einer Antriebseinheit in explosionsgeschützter Ausführung, sowie mit einer elektromagnetischen Brems- oder Kupplungseinrichtung (2) in explosionsgeschützter Ausführung, die zentriert und druckfest gekapselt auf einer Antriebswelle (5b) angeordnet und einseitig an die Antriebseinheit angebaut ist, dadurch gekennzeichnet, dass die druckfeste Kapselung der Brems- oder Kupplungseinrichtung (2) zu einem Gehäuse der Antriebseinheit hin durch ein einstückiges, glockenartiges Gehäuse (9) gebildet ist, in das ein elektromagnetischer Spulenkörper (19) unmittelbar integriert ist, dass die Brems- oder

Kupplungseinrichtung (2) eine Bremsen- oder Kupplungsnabe (7) aufweist, die drehfest mit der Antriebswelle (5b) verbunden ist, dass zwischen der Bremsen- oder Kupplungsnabe (7) und die Bremsen- oder Kupplungsnabe umschließenden Gehäuseabschnitten (10, 11) Ringspalte (17, 18) vorgesehen sind, die zünddurchschlagsicher dimensioniert sind, und dass die Antriebswelle (5b) durch das Gehäuse (9) der Brems- oder Kupplungseinrichtung (2) hindurchgeführt ist.“

Wegen der Unteransprüche sowie wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Der frist- und formgerecht erhobene Einspruch ist ausreichend substantiiert und auch im Übrigen zulässig.

Dies ist seitens der Patentinhaberin nicht bestritten worden.

2. Es mag dahinstehen, ob die geltenden Ansprüche unzulässig sind. Sie sind zumindest nicht das Ergebnis einer erfinderischen Tätigkeit.

Aus dem bereits im Prüfungsverfahren ermittelten DE-GM 18 81 807 ist eine dem Oberbegriff des geltenden Anspruchs 1 entsprechende Antriebsvorrichtung bekannt, was auch die Patentinhaberin ausdrücklich zugesteht (Eingabe vom 22. Juni 2004, S. 1, Abs. 1).

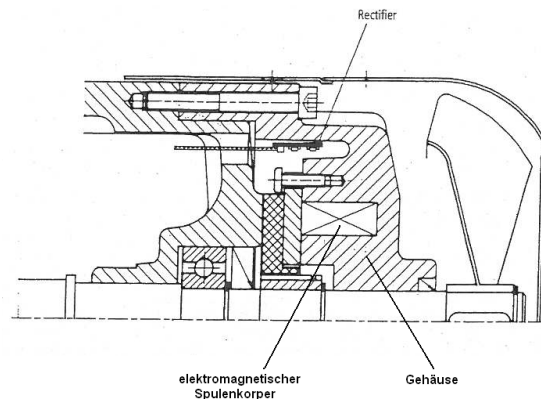
Diese bekannte Antriebsvorrichtung zeichnet sich weiterhin dadurch aus (vgl. die einzige Figur und S. 4, Abs. 1 und 2),

dass die druckfeste Kapselung der Brems- oder Kupplungseinrichtung zu einem Gehäuse der Antriebseinheit hin durch ein einstückiges, glockenartiges Gehäuse 5 gebildet ist, dass die Brems- oder Kupplungseinrichtung eine Bremsen- oder Kupplungsnahe 2, 8 aufweist, die drehfest mit der Antriebswelle 1 verbunden ist, zwischen der Bremsen- oder Kupplungsnahe 2, 8 und die Bremsen- oder Kupplungsnahe umschließenden Gehäuseabschnitten 6 Ringspalte 9 vorgesehen sind, die zünddurchschlagsicher dimensioniert sind.

Als Unterschied demgegenüber verbleibt noch,

dass ein elektromagnetischer Spulenkörper (19) unmittelbar in das Gehäuse (9) integriert ist und dass die Antriebswelle (5b) durch das Gehäuse (9) der Brems- oder Kupplungseinrichtung (2) hindurchgeführt ist.

Aus dem Special Catalogue „Explosion-Proof High and Low Voltage Three-Phase Motors“ ist eine elektromagnetische Brems- oder Kupplungseinrichtung bekannt, bei dem die druckfeste Kapselung der Brems- oder Kupplungseinrichtung zu einem Gehäuse der Antriebseinheit hin durch ein einstückiges, glockenartiges Gehäuse gebildet ist, in das ein elektromagnetischer Spulenkörper unmittelbar integriert ist und bei dem die Antriebswelle durch das Gehäuse der Brems- oder Kupplungseinrichtung hindurchgeführt ist (vgl. die folgende Abbildung, die der Abbildung auf der zweiten Seite des Kataloges oben rechts entspricht).



Eine solche Ausgestaltung kann der Fachmann - ein mit der Ausgestaltung von explosionsgeschützten Antriebsvorrichtungen befasster Maschinenbauingenieur mit langjähriger Berufserfahrung - aber ohne weiteres und ohne erfinderisch tätig zu werden auf eine Antriebsvorrichtung nach dem DE-GM 18 81 807 übertragen, wenn es aufgabengemäß mit einfachen Mitteln einen zuverlässigen Explosionsschutz ermöglichen will (Abs. [0010] der Streitpatentschrift) bzw. die Antriebswelle zum Antrieb zusätzlicher Bauteile, wie einen Lüfter o. dgl. nutzen möchte (Abs. [0011] der Streitpatentschrift).

Der geltende Anspruch 1 ist somit nicht gewährbar.

3. Die rückbezogenen Unteransprüche fallen notwendigerweise mit dem jeweils übergeordneten Anspruch (vgl. BGH GRUR 1989, 103 „Verschlussvorrichtung für Gießpfannen“ i. V. m. BGH GRUR 1980, 716 „Schlackenbad“).

Das Patent war somit zu widerrufen.

Lischke

Schneider

Küest

Kortge

Cl