



# BUNDESPATENTGERICHT

10 W (pat) 24/14

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
5. November 2015

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend das Patent 10 2004 061 621**

hat der 10. Senat (Technischer Beschwerdesenat) aufgrund der mündlichen Verhandlung am 5. November 2015 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr.-Ing. Lischke sowie der Richter Dipl.-Ing. Hildebrandt, Eisenrauch und Dr.-Ing. Großmann

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

**Gründe**

**I.**

Gegen das Patent 10 2004 061 621, dessen Erteilung am 25. September 2008 veröffentlicht wurde, ist am 15. Dezember 2008 Einspruch erhoben worden. Die Patentabteilung 23 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat mit in der Anhörung vom 25. November 2009 verkündetem Beschluss das Patent aufrechterhalten.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 22. Januar 2010 eingegangene Beschwerde der Einsprechenden.

Das Streitpatent ist im Laufe des Beschwerdeverfahrens von der D... GmbH+Co.KG auf die D... GmbH umgeschrieben worden. Wie sich aus dem von der Patentinhaberin vorgelegten Handelsregisterauszug ergibt, war Hintergrund dieser Umschreibung ein gesellschaftsrechtlicher

Formwechsel, bei dem die bisherige Patentinhaberin, die D... GmbH + Co . KG, ohne Liquidation erloschen ist.

Die Beschwerdeführerin beantragt,

den angegriffenen Beschluss aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin stellt den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Die Beschwerdeführerin führt aus, dass der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Sie bezieht sich dazu auf folgende Druckschriften:

E1 DE 34 23 242 C1  
E2 DE 102 61 225 A1  
E3 DE 43 23 150 A1  
E4 DE 100 01 950 A1  
E5 DE 195 06 220 C2  
E6 DE 102 16 982 A1.

In der Patentschrift wurden noch folgende Druckschriften genannt:

E7 DE 295 21 068 U1  
E8 DE 40 38 720 C2  
E9 DE 197 56 496 C2  
E10 DE 102 16 982 A1.

Das Patent betrifft nach dem Wortlaut des geltenden Patentanspruchs 1 einen:

Türantrieb (1), insbesondere Drehtürantrieb, mit einer Antriebseinheit (2), die über eine Ausgangswelle (9) mit einer Tür koppelbar und in einem Gehäuse (13) angeordnet ist; mit einem Motor (3), der mit der Antriebseinheit (2) in Antriebsverbindung steht und mit einem im Gehäuse (13) angeordneten Federkraftspeicher (4), der mit dem Motor (3) und der Antriebseinheit (2) gekoppelt ist; und dass eine Hydraulikpumpe (5) vorgesehen ist, die mit dem Motor (3) antriebsverbunden ist und die mit einem ein Tankvolumen darstellenden Hydraulikraum (6) und einem dem Federkraftspeicher (4) zugeordneten separaten Druckraum (7) in Hydraulikverbindung steht, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebseinheit (2) als Nockenantrieb mit einem Laschenwagen (18) ausgebildet ist, der eine Hubkurvenscheibe (8), die auf der Ausgangswelle (9) angeordnet ist, und zwei Kraftübertragungsrollen (10, 11) aufweist, die zu beiden Seiten der Ausgangswelle (9) angeordnet sind und auf Kurvenbahnen der Kurvenscheibe (8) aufliegen, und dass der Laschenwagen (18) im Bereich des größten Durchmessers (D) eines Aufnahmeraumes (21) des Gehäuses (13) der Antriebseinheit (2) um die Ausgangswelle (9) herum angeordnet ist, wobei die Kraftübertragungsrollen (10, 11) in einer Längsrichtung (L) der Ausgangswelle (9) beabstandet angeordnete Einzelrollen (10', 10" bzw. 11', 11") aufweisen, die mit zugeordneten beabstandeten Nockenscheiben (8', 8") der Hubkurvenscheibe (8) zusammenwirken.

Die Beschwerdeführerin legt einen nach Merkmalen gegliederten Anspruch 1 vor, der im Wesentlichen für die Beurteilung von Neuheit und erfinderischer Tätigkeit übernommen wird:

- (1.1) Türantrieb (1), insbesondere Drehtürantrieb,
- (1.2) mit einer Antriebseinheit (2),
- (1.3) die über eine Ausgangswelle (9) mit einer Tür koppelbar und
- (1.4) in einem Gehäuse (13) angeordnet ist;
- (1.5) mit einem Motor (3),
- (1.6) der mit der Antriebseinheit (2) in Antriebsverbindung steht  
und
- (1.7) mit einem im Gehäuse (13) angeordneten Federkraftspeicher (4),
- (1.8) der mit dem Motor (3) und der Antriebseinheit (2) gekoppelt  
ist; und
- (1.9) dass eine Hydraulikpumpe (5) vorgesehen ist,  
die mit dem Motor (3) antriebsverbunden ist und  
die mit einem ein Tankvolumen darstellenden Hydraulikraum  
(6) und einem dem Federkraftspeicher (4) zugeordneten se-  
paraten Druckraum (7) in Hydraulikverbindung steht,  
**dadurch gekennzeichnet,**  
dass die Antriebseinheit (2) als Nockenantrieb  
mit einem Laschenwagen (18) ausgebildet ist,  
der eine Hubkurvenscheibe (8),  
die auf der Ausgangswelle (9) angeordnet ist,  
und zwei Kraftübertragungsrollen (10, 11) aufweist,  
die zu beiden Seiten der Ausgangswelle (9) angeordnet sind  
und auf Kurvenbahnen der Kurvenscheibe (8) aufliegen,
- (1.10) und dass der Laschenwagen (18) im Bereich des  
größten Durchmessers (D) eines Aufnahmeraumes (21) des  
Gehäuses (13) der Antriebseinheit (2) um die Ausgangswelle  
(9) herum angeordnet ist,
- (1.11) wobei die Kraftübertragungsrollen (10, 11) in einer  
Längsrichtung (L) der Ausgangswelle (9) beabstandet ange-  
ordnete Einzelrollen (10', 10" bzw. 11', 11") aufweisen,

- (1.12) die mit zugeordneten beabstandeten Nockenscheiben (8', 8'') der Hubkurvenscheibe (8) zusammenwirken.

Die auf den Hauptanspruch rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 8 lauten:

2. Türantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Federkraftspeicher (4) eine Druckfeder (12) aufweist, die sich mit einem Ende (14) an einer Gehäusewand (15) und mit dem anderen Ende (16) an einem Federspannkolben (17) abstützt.
3. Türantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der dem Federkraftspeicher (4) zugeordnete Druckraum (7) benachbart zum Federspannkolben (17) angeordnet ist.
4. Türantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Kraftübertragungsrollen (10, 11) in dem Laschenwagen (18) angeordnet sind, der über eine Kolbenstange (19) mit dem Federspannkolben (17) verbunden ist.
5. Türantrieb nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Kolbenstange (17) durch eine Dichtung (20) verläuft.
6. Türantrieb nach einem der Ansprüche 4 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Laschenwagen (18) eine Einzella-sche (18') aufweist.
7. Türantrieb nach einem der Ansprüche 4 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Laschenwagen (18) ein Bolzen-paar (18'', 18''') aufweist.
8. Türantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Spielausgleich der Rol-len (10, 11) zur Kurvenscheibe (8) vorhanden ist.

Zum weiteren Vorbringen der Beteiligten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Im vorliegenden Fall wird das Verfahren ohne weiteres mit der DORMA Deutschland GmbH als neuer Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin weitergeführt. Dies steht im Einklang mit der Regelung des § 265 Abs. 2 ZPO, wonach der Rechtsnachfolger grundsätzlich nicht berechtigt ist, ohne Zustimmung des Einsprechenden und Beschwerdeführers den Prozess als Hauptpartei an Stelle des Rechtsvorgängers zu übernehmen (vgl. BGH GRUR 2008, 87 ff. – „Patentinhaberwechsel im Einspruchsverfahren“). Hier besteht nämlich die Besonderheit, dass die D... GmbH im Wege eines gesellschaftsrechtlichen Formwechsels unmittelbar aus der D... GmbH + Co. KG hervorgegangen ist. Auf eine solche Umwandlung, bei der die Rechtsvorgängerin erloschen und eine Gesamtrechtsnachfolge eingetreten ist, ist § 265 Abs. 2 ZPO nicht anwendbar (Busse/Engels, PatG, 7. Aufl., § 59 Rn. 213).

Die frist- und formgerecht eingelegte Beschwerde ist zulässig. In der Sache ist sie aber unbegründet und führt deshalb nicht zum Widerruf des Patents.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist patentfähig (§§ 1 bis 5 PatG).

Die Beschwerdeführerin stellt die Neuheit des Streitgegenstands nicht in Frage. Keine der entgegengehaltenen Schriften zeigt einen Türantrieb mit allen im Anspruch 1 genannten Merkmalen, insbesondere zeigen die E1, E2, E3, E6 und E9 keinen Nockentrieb (Merkmal 1.13 und 1.14) und E4, E5 und E8 zeigen keinen hydraulischen Antrieb (Merkmale 1.9 bis 1.11). Der Antrieb für einen Flügel einer Tür gemäß der E4 hat lediglich eine hydraulisch wirkende Dämpfung (Absätze 0084 bis 0087). In E7 und E10 sind keine Einzelheiten des Antriebs erkennbar, ein Hydraulikantrieb wird nicht erwähnt.

Der Türantrieb nach Anspruch 1 ist also neu gegenüber den entgegengehaltenen Druckschriften.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1, dessen gewerbliche Anwendbarkeit nicht in Zweifel steht, beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Als nächstliegender Stand der Technik wird die E4 angesehen, sie zeigt Nocken-antriebe mit den Merkmalen 1.12 bis 1.17. Die ebenfalls dargestellten hydraulisch wirkenden Komponenten werden nur zur Dämpfung der Bewegung eines Türblattes eingesetzt (vgl. Absätze 0084 bis 0087), nicht zu dessen Antrieb. Die Kraftübertragung eines als Ausgestaltung vorgesehenen Motors zum Antrieb der Schließwelle erfolgt über ein Zahnradgetriebe (Figur 11), Zahnriemen (Figuren 12 bis 15) oder ein Seil (siehe Figuren 24 und 25). Ein hydraulischer Antrieb wird nicht vorgeschlagen. Ein wesentliches Merkmal des Antriebs ist die gegeneinander versetzte Anordnung von mindestens zwei Federkolbenräumen. Jedem Federkolben sind Kraftübertragungsrollen zugeordnet, die auf einem Schlitten angebracht sind und auf jeweils eine Hubkurvenscheibe einwirken (Figur 4). Zumindest zwei Federkolben sind zusammengefasst und wirken auf eine Schließwelle ein, daher sitzen auf einer Schließwelle zwei Hubkurvenscheiben mit jeweils eigenen Kraftübertragungsrollen, es sind also auch zwei Schlitten vorhanden. Die Federkolben sind bezüglich der Schließwelle gegenüberliegend angeordnet, bei einer Drehung der Schließwelle bewegen sich die Schlitten in entgegengesetzte Richtungen.

Diese bekannte Anordnung zeigt also einen Türantrieb, bei dem eine Antriebseinheit als Nocken-antrieb (Merkmal 1.12) mit einem Laschenwagen (Merkmal 1.13) ausgebildet ist, bei dem zwei Hubkurvenscheiben auf der Ausgangswelle angeordnet sind (Merkmale 1.14, 1.15) und bei dem jeder Hubkurvenscheibe zwei Kraftübertragungsrollen zugeordnet sind (Merkmal 1.16), die zu beiden Seiten der Ausgangswelle angeordnet sind und auf der Kurvenscheibe aufliegen (Merkmal 1.17).

Anregungen zur Lösung der Aufgabe, diese Anordnung dahingehend weiter zu entwickeln, dass sie vollständig im Türblatt einbaubar ist, gibt diese Entgegnung nicht.

Gemäß Anspruch 1 wird die Anordnung aus Laschenwagen, Antriebsrollen und Hubkurvenscheibe so gestaltet, dass der Laschenwagen im Bereich des größten Durchmessers eines Aufnahmeraumes des Gehäuses der Antriebseinheit um die Ausgangswelle herum angeordnet ist, wobei die Kraftübertragungsrollen in einer Längsrichtung der Ausgangswelle beabstandet angeordnete Einzelrollen aufweisen, die mit zugeordneten beabstandeten Nockenscheiben der Hubkurvenscheibe zusammenwirken.

In den Figuren 4 bis 11 der E4 sind Laschenwägen dargestellt, die deutlich außerhalb der Achse des Federspeichers liegen. Das Verbindungsstück zwischen den beiden Kraftübertragungsrollen verläuft unterhalb der Hubkurvenscheibe. Figur 13 zeigt einen Vertikalschnitt durch den Türantrieb, durch punktierte Linien sind die beiden Zylinder der Federspeicher angedeutet, die auch den Aufnahmeraum bilden, mittig zu den Zylindern sind die zugeordneten Hubkurvenscheiben auf der Schließwelle angebracht, sie sitzen also im Bereich des größten Durchmessers des Aufnahmeraums, wobei als Durchmesser die lichte Weite der Zylinder in horizontaler Richtung angesehen wird. Da das Verbindungsstück zwischen den beiden Kraftübertragungsrollen unterhalb der Hubkurvenscheibe verläuft, ist es nicht im Bereich des größten Durchmessers des Aufnahmeraumes angeordnet. In Figur 13 ist auch klar zu sehen, dass der Platz im Aufnahmeraum im Bereich seines größten Durchmessers, also seitlich von der Hubkurvenscheibe, sehr begrenzt ist, so dass es sich nicht ohne weiteres anbietet, dort den Laschenwagen anzuordnen. Diese Änderung am Laschenwagen erfordert auch eine andere Gestaltung der Hubkurvenscheibe und der Kraftübertragungsrollen. Zu einer solchen Änderung der Konstruktion gibt die E4 keinerlei Hinweis oder Anregung.

Es findet sich auch im übrigen Stand der Technik kein Vorbild oder auch nur ein Hinweis, die Kraftübertragungsrollen als in der Längsrichtung der Ausgangswelle beabstandete Einzelrollen auszuführen und die Hubkurvenscheibe in zwei beabstandete Nockenscheiben aufzuteilen.

Keine der Entgegenhaltungen konnte also weder für sich allein noch in einer Zusammenschau mit anderem Druckschriften einen Hinweis oder eine Anregung dazu geben, einen Türantrieb mit den im Anspruch 1 aufgeführten Merkmalen zu gestalten, der Gegenstand des Anspruchs 1 ist also durch den angegebenen Stand der Technik nicht nahegelegt, er beruht somit auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Unteransprüche 2 bis 8 betreffen zweckmäßige Ausgestaltungen, sie wurden im Einzelnen nicht angegriffen. Mit dem beständigen Patentanspruch 1 haben auch sie Bestand, da sie auf nicht platt selbstverständliche Ausgestaltungen des Türantriebs gerichtet sind.

### III.

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 gerügt wird, 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, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Lischke

Hildebrandt

Eisenrauch

Großmann

prä