



# BUNDESPATEENTGERICHT

19 W (pat) 21/22

---

(Aktenzeichen)

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend das Patent 10 2009 006 948**

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 16. Oktober 2024 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Musiol, den Richter Dipl.-Ing. Müller, die Richterin Dorn und die Richterin Dipl.-Ing. Hackl beschlossen:

Die Beschwerde der Patentinhaberin wird zurückgewiesen.

## **Gründe**

### **I.**

Auf die am 30. Januar 2009 beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) eingereichte Anmeldung ist das Patent 10 2009 006 948 mit der Bezeichnung „Vorrichtung und Verfahren zur elektromotorischen Betätigung einer Tür“ erteilt worden (Streitpatent). Die Veröffentlichung der Patenterteilung ist am 22. Februar 2018 erfolgt.

Gegen das Patent hat die Einsprechende am 22. November 2018 Einspruch erhoben und beantragt, das Patent in vollem Umfang zu widerrufen. Sie hat sinngemäß geltend gemacht, der Gegenstand des Patents gehe über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinaus (§ 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG) und sei im Übrigen nach den §§ 1 bis 5 PatG nicht patentfähig (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG).

Zum Stand der Technik hat sie unter anderem auf folgende Druckschriften verwiesen:

- E1** DE 198 33 612 A1
- E2** DE 10 2007 027 622 A1
- E3** DE 20 2004 016 542 U1
- E4** DE 101 52 697 A1

- E5** DE 10 2005 061 610 A1
- E6** DE 10 2004 039 264 A1
- E7** US 46 44 693 A
- E8** DE 102 25 580 A1

Mit Zusatz zur Ladung hat die Patentabteilung folgende Druckschrift eingeführt:

- A1** DE 90 15 818 U1

Im Prüfungsverfahren wurde bereits u.a. die folgende Druckschrift eingeführt:

- D1** DE 198 44 265 C2

Mit am Ende der Anhörung vom 3. Juni 2022 verkündetem Beschluss hat die Patentabteilung 33 des DPMA das Patent widerrufen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 29. August 2022 eingegangene Beschwerde der Patentinhaberin.

Der Bevollmächtigte der Patentinhaberin und Beschwerdeführerin beantragt,  
den Beschluss der Patentabteilung 33 des Deutschen Patent- und  
Markenamts vom 3. Juni 2022 aufzuheben und  
das Patent 10 2009 006 948 auf der Grundlage folgender Unterlagen  
aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 16 vom 13. Dezember 2022, beim BPatG als  
Hauptantrag eingegangen am 19. Dezember 2022

Beschreibung und Zeichnungen wie Streitpatentschrift;

hilfsweise auf der Grundlage folgender Unterlagen:

Hilfsantrag I:

Patentansprüche 1 bis 16 vom 13. Dezember 2022, beim BPatG als  
Hilfsantrag I eingegangen am 19. Dezember 2022

Hilfsantrag II:

Patentansprüche 1 bis 16 vom 13. Dezember 2022, beim BPatG als Hilfsantrag II eingegangen am 19. Dezember 2022

Beschreibung und Zeichnungen jeweils wie Hauptantrag.

Der Bevollmächtigte der Einsprechenden und Beschwerdegegnerin beantragt,

die Beschwerde der Patentinhaberin zurückzuweisen.

Anspruch 1 gemäß geltendem Hauptantrag lautet:

Kraftfahrzeugseitentürantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür (1) mit einem Elektromotor (E), und mit einer in einem Gehäuse (11) aufgenommenen Antriebsvorrichtung (4 bis 10) mit angeschlossenem Verbindungselement (12) zur Beaufschlagung der Kraftfahrzeugseitentür (1), wobei Drehbewegungen des Elektromotors (E) unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) auf die Kraftfahrzeugseitentür (1) übertragen werden, wobei ferner das Verbindungselement (12) als Zahnstange ausgeführt ist und mit einem Ritzel (13) kämmt, welches seinerseits drehfest mit einer Abtriebswelle (10) als Bestandteil der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) verbunden ist, wobei weiter die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor (E) auf die Abtriebswelle (10) verfügt, wobei die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor (E) und andererseits an die Abtriebswelle (10) gekoppelt ist, sowie

die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) im Innern der Kraftfahrzeugtür (1) angebracht ist.

Anspruch 1 gemäß geltendem Hilfsantrag I lautet:

Kraftfahrzeugseitentürantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür (1) mit einem Elektromotor (E), und mit einer in einem Gehäuse (11) aufgenommenen Antriebsvorrichtung (4 bis 10) mit angeschlossenem Verbindungselement (12) zur Beaufschlagung der Kraftfahrzeugseitentür (1), wobei Drehbewegungen des Elektromotors (E) unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) auf die Kraftfahrzeugseitentür (1) übertragen werden, wobei ferner das Verbindungselement (12) als Zahnstange ausgeführt ist und mit einem Ritzel (13) kämmt, welches seinerseits drehfest mit einer Abtriebswelle (10) als Bestandteil der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) verbunden ist, wobei weiter die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor (E) auf die Abtriebswelle (10) verfügt, wobei die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor (E) und andererseits an die Abtriebswelle (10) gekoppelt ist, sowie die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist, sowie die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) im Innern der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) angebracht ist.

Anspruch 1 gemäß geltendem Hilfsantrag II lautet:

Kraftfahrzeugseitentürantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür (1) mit einem Elektromotor (E), und mit einer in einem Gehäuse (11) aufgenommenen Antriebsvorrichtung (4 bis 10) mit angeschlossenem Verbindungselement (12) zur Beaufschlagung der Tür (1), wobei Drehbewegungen des Elektromotors (E) unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) auf die Kraftfahrzeugseitentür (1) übertragen werden, wobei das Verbindungselement (12) als Zahnstange ausgeführt ist und mit einem Ritzel (13) kämmt, welches seinerseits drehfest mit einer Abtriebswelle (10) als Bestandteil der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) verbunden ist, wobei weiter die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor (E) auf die Abtriebswelle (10) verfügt, wobei die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor (E) und andererseits an die Abtriebswelle (10) gekoppelt ist, wobei die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) mittels des Verbindungselementes (12) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeugseitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist sowie die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) im Innern der Kraftfahrzeugseitentür (1) angebracht ist.

Wegen des Wortlauts der jeweils weiteren nebengeordneten Patentansprüche 12, 13 und 16 und der auf die Patentansprüche 1 und 13 jeweils direkt oder indirekt rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 11 und 14, 15 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen I und II sowie weiterer Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

## II.

Die zulässige Beschwerde der Patentinhaberin hat keinen Erfolg, da der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung gemäß Hauptantrag nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht und somit nicht patentfähig ist (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, § 1 Abs. 1, § 4 PatG). Der jeweilige Gegenstand des Patentanspruchs 1 in den mit den Hilfsanträgen I und II verteidigten Fassungen ist nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann ihn ausführen kann (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 PatG).

1. Das Streitpatent betrifft gemäß den zuletzt gestellten Anträgen eine Vorrichtung und ein Verfahren zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür, eine derartige Tür sowie die Verwendung der Vorrichtung als Reibbremsvorrichtung, welche nichtmotorische Bewegungen der Tür dämpft.

Hierzu sieht das Streitpatent eine Vorrichtung zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugtür mit einem Elektromotor und mit einer Antriebsvorrichtung mit angeschlossenem Verbindungselement zur Beaufschlagung der Tür über eine Reibvorrichtung vor (vgl. Abs. 0001 der Streitpatentschrift DE 10 2009 006 948 B4, auf die im Folgenden Bezug genommen wird). Allgemein sei eine Vorrichtung des beschriebenen Aufbaus aus der DE 198 44 265 C2 bekannt, wobei die dort beschriebene Antriebsvorrichtung als Sicherheitskupplung ausgebildet sei und über zusammenwirkende Kupplungselemente verfüge, welche über einen Schließmechanismus mit vorgegebener Drehmomentbegrenzung kuppelten. Dabei weise der Schließmechanismus für die Kupplungselemente eine Kupplungsfeder auf, welche die erforderliche Schließkraft zur Verfügung stelle. Auf diese Weise solle ein vollständiges und zuverlässiges Öffnen und Schließen der Heckklappe unter Verwirklichung eines Klemmschutzes ermöglicht werden. Der genannte Stand der Technik könne bei einer Klappe oder auch allgemein bei einer Tür, insbesondere

einer Kraftfahrzeugtür, zum Einsatz kommen. Bei der bekannten Kupplungsfeder handele es sich regelmäßig um mehrere Tellerfedern, wobei im Falle eines zu hohen Drehmomentes die Kupplungselemente auseinandergedrückt würden. Zu diesem Zweck verfügten die Kupplungselemente auf ihren einander zugewandten Seiten über ineinandergreifende nockenartige Ausformungen und Anformungen, wodurch die Kupplungselemente bzw. Kupplungsscheiben komplex aufgebaut seien (Abs. 0002 bis 0004). Hier wolle die Erfindung Abhilfe schaffen.

Aufgabe der Erfindung sei daher, eine derartige Vorrichtung so weiterzuentwickeln, dass der hierfür erforderliche konstruktive Aufwand und damit die Kosten verringert seien (Abs. 0007). Außerdem solle eine mit einer derartigen Vorrichtung ausgestattete Tür, ein geeignetes Verfahren zur elektromotorischen Betätigung einer Tür, insbesondere Kraftfahrzeugtür, sowie eine zugehörige Verwendung zur Verfügung gestellt werden (Abs. 0008 - 0011).

Zur Lösung dieser Aufgabe schlägt Patentanspruch 1 nach geltendem Hauptantrag einen Kraftfahrzeugseitentürantrieb mit folgenden Merkmalen vor (Merkmalsgliederung hinzugefügt):

- M1** Kraftfahrzeugseitentürantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür (1) mit
- M2** einem Elektromotor (E), und
- M3** mit einer in einem Gehäuse (11) aufgenommenen Antriebsvorrichtung (4 bis 10)
- M4** mit angeschlossenem Verbindungselement (12) zur Beaufschlagung der Kraftfahrzeugseitentür (1), wobei
- M5** Drehbewegungen des Elektromotors (E) unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) auf die Kraftfahrzeugseitentür (1) übertragen werden, wobei ferner
- M6** das Verbindungselement (12) als Zahnstange ausgeführt ist und mit einem Ritzel (13) kämmt,



- M7** welches seinerseits drehfest mit einer Abtriebswelle (10) als Bestandteil der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) verbunden ist, wobei weiter
- M8** die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor (E) auf die Abtriebswelle (10) verfügt, wobei
- M9** die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor (E) und andererseits an die Abtriebswelle (10) gekoppelt ist, sowie
- M10** die Antriebsvorrichtung (4 bis 10) im Innern der Kraftfahrzeugtür (1) angebracht ist.

Patentanspruch 1 gemäß geltendem Hilfsantrag I unterscheidet sich vom Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag dadurch, dass zwischen die Merkmale M9 und M10 das folgende Merkmal eingefügt ist:

**M9.1** die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist

Patentanspruch 1 gemäß geltendem Hilfsantrag II unterscheidet sich vom Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag dadurch, dass zwischen die Merkmale M9 und M10 das folgende Merkmal eingefügt ist (Änderungen gegenüber Merkmal M9.1 unterstrichen):

**M9.2** die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) mittels des Verbindungselementes (12) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist

3. Als zuständigen Fachmann sieht der Senat einen Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau oder Mechatronik mit mehrjähriger Erfahrung in der Entwicklung, Konstruktion und Produktion von Türen im Automobilbau an. Er verfügt hierzu über spezielle Fachkenntnisse in der Automation von Kraftfahrzeugtüren mittels elektromotorischen Antriebsvorrichtungen und deren Ansteuerung.

4. Der Senat legt seiner Entscheidung folgende Überlegungen des Fachmanns zu den Angaben im jeweils geltenden Patentanspruch 1 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen I und II zugrunde:

4.1 Mit dem Merkmal **M1** wird ein Kraftfahrzeugseitentürantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentür beansprucht. In Absatz 0016 der Streitpatentschrift ist angegeben, dass mit Hilfe eines Drehscharniers die üblicherweise als Kraftfahrzeug-Schwenktür ausgebildete Tür an eine Karosserie drehbeweglich und verschwenkbar angeschlagen ist. Gemäß Absatz 0038 ist – wie in Figur 3 angedeutet – die als Kraftfahrzeug-Schwenktür 1 ausgebildete Tür an eine Kraftfahrzeugkarosserie 2 bzw. eine A-Säule der Kraftfahrzeugkarosserie 2 drehgelenkig über ein Drehscharnier 3 angeschlossen.

4.2 Merkmal **M2** bezieht sich auf die Verwendung eines Elektromotors für den Antrieb, dessen Vorhandensein sich bereits aus der beanspruchten elektromotorischen Betätigung der Kraftfahrzeugseitentür für den Fachmann ergibt.

4.3 Weiter wird in Merkmal **M3** spezifiziert, dass der Kraftfahrzeugseitentürantrieb über eine Antriebsvorrichtung 4 bis 10 verfügt, welche in einem Gehäuse 11 aufgenommen ist. Gemäß Absatz 0019 nimmt das Gehäuse 11 in der Regel die gesamte Antriebsvorrichtung auf. In Absatz 0041 ist vorgesehen, dass die Antriebsvorrichtung die mit den Bezugszeichen 4 bis 10 gekennzeichneten Elemente umfasst, somit die stationären Reiblamellen 4, die beweglichen

Reiblamellen 5, die Feder 6, die Gewindehülse 7, das Schaltrad 8, die Druckhülse 9 und die Abtriebswelle 10. Die stationären Reiblamellen sind dabei radial fest im Gehäuse 11 der Antriebsvorrichtung 4 bis 10 bzw. einer an dieser Stelle realisierten Antriebstrommel angeordnet; ferner kämmt der Elektromotor außenseitig am Gehäuse, um die mit der Antriebstrommel verbundenen stationären Reiblamellen 4 zu Drehungen zu veranlassen (Abs. 0045). Das Gehäuse 11 ist in den Figuren 2 und 4 durch Strichpunktlinien angedeutet.

Aus dem nicht beschränkenden Ausführungsbeispiel ergibt sich für den Fachmann, dass das Gehäuse in räumlicher Ausdehnung zumindest so lang ausgeführt sein muss, dass es sich über die genannten Antriebselemente erstreckt. Zudem muss es – wenigestens teilweise - rund ausgestaltet sein und eine entsprechende Festigkeit aufweisen, da sonst keine Drehung durch den kämmenden Elektromotor veranlasst und eine entsprechende Kraft übertragen werden kann. Dabei wird der Fachmann das Gehäuse in seinem Durchmesser entsprechend den Anforderungen so ausgestalten, dass die im Gehäuse radial fest angebrachten stationären Reiblamellen mit den beweglichen Reiblamellen in Eingriff stehen und die Gewindehülse drehfest angeordnet ist.

**4.4** Der Kraftfahrzeugseitentürantrieb weist gemäß den Merkmalen **M4 bis M6** ein angeschlossenes Verbindungselement 12 zur Beaufschlagung der Kraftfahrzeugseitentür 1 auf, wobei Drehbewegungen des Elektromotors E unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung 4 bis 10 auf die Kraftfahrzeugseitentür 1 übertragen werden sollen. Das Verbindungselement 12 ist als Zahnstange ausgeführt und kämmt mit einem Ritzel 13. Gemäß Absatz 0043 erfolgt dies, indem mit Hilfe des Elektromotors E bei geschlossener Antriebsvorrichtung 4 bis 10 das Ritzel 13 in Rotation versetzt wird. Unter geschlossener Antriebsvorrichtung versteht der Fachmann einen Zustand, in dem die Feder 6 entweder die beweglichen oder die stationären Reiblamellen derart beaufschlagt, dass die wechselwirkenden Reiblamellen aneinander angelegt sind (Abs. 0046). Den Ausführungen zum Ausführungsbeispiel entnimmt der Fachmann somit, dass die

Übertragung der Drehbewegung des Elektromotors E unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung 4 bis 10 derart erfolgt, dass über das Gehäuse 11, mit welchem der Elektromotor E kämmt, und den daran radial fest angeordneten stationären Reiblamellen 4 sowie über die mit letzteren wechselwirkenden beweglichen Reiblamellen 5 ein Drehmoment auf die Abtriebswelle 10 übertragen wird. Die Abtriebswelle 10 überträgt die Drehbewegung gemäß Merkmal **M7** direkt auf das Ritzel 13, welches drehfest an ihr angebracht ist (Abs. 0043, 0045, 0046). Das Ritzel wiederum kämmt – wie ausgeführt - mit der Zahnstange als Verbindungselement 12. Damit ist, wie gemäß Merkmal **M9** beansprucht, die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor E und andererseits an die Abtriebswelle 10 gekoppelt.

**4.5** Gemäß Merkmal **M8** verfügt die Antriebsvorrichtung 4 bis 10 über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor E auf die Abtriebswelle 10, wobei im Patentanspruch 1 die Art der Reibvorrichtung nicht konkret angegeben ist.

Gemäß Patentanspruch 2 des geltenden Hauptantrags wird die Reibvorrichtung konkret durch wenigstens eine stationäre Reiblamelle 4 und wenigstens eine bewegliche Reiblamelle 5, die sich mit der Tür mitbewegt, gebildet.

Gemäß dem Ausführungsbeispiel sind mehrere bewegliche Reiblamellen 5 radial fest auf der Abtriebswelle 10 angebracht. Durch eine Feder 6 werden entweder die stationären oder die beweglichen Reiblamellen in axialer Richtung beaufschlagt, so dass in Abhängigkeit von der Vorspannung der Feder 6 die miteinander wechselwirkenden Reiblamellen 4, 5 mehr oder minder stark aneinander angelegt werden. Mit zunehmender Vorspannung der Feder 6 kann dabei eine steigende Reibkraft  $F$  und damit auch ein wachsendes Reibmoment  $M$  erzeugt werden (Abs. 0045, 0046).

Aufgrund der beanspruchten Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor (E) auf die Abtriebswelle 10 (Merkmal M8) liest der Fachmann

mit, dass die Reibvorrichtung zumindest zeitweilig vollständig geschlossen ist, d. h., dass sich die Reiblamellen im Zustand der Haftreibung befinden. Dementsprechend ist in der Beschreibung in Absatz 0043 angegeben: *„Mit Hilfe des Elektromotors E wird bei geschlossener Antriebsvorrichtung 4 bis 10 das Ritzel 13 in Rotationen versetzt.“*

**4.6** Das Merkmal **M10**, wonach die Antriebsvorrichtung 4 bis 10 im Innern der Kraftfahrzeugtür 1 angebracht ist, spezifiziert den Kraftfahrzeugseitentürantrieb an sich in seinen Vorrichtungsmerkmalen nicht. Der Fachmann entnimmt dem Merkmal jedoch, dass die Antriebsvorrichtung räumlich und funktional derart ausgeführt sein muss, dass sie in einer Kraftfahrzeugtür angeordnet werden kann.

**5.** Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag geht zur Überzeugung des Senats zwar nicht über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinaus, so dass der von der Einsprechenden geltend gemachte Widerrufsgrund der unzulässigen Erweiterung (§ 21 Abs. 1 Nr. 4 PatG) nicht gegeben sein dürfte. Dies kann jedoch letztlich dahingestellt bleiben, da der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag jedenfalls gegenüber dem vorliegenden Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht und damit nicht patentfähig ist (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, § 1 Abs. 1, § 4 PatG).

**5.1** Einen geeigneten Ausgangspunkt für die Bemühungen des Fachmanns um eine Weiterentwicklung und Verbesserung eines Kraftfahrzeugseitentürantriebs bildet zur Überzeugung des Senats der Stand der Technik nach der Druckschrift **A1** (DE 90 15 818 U1), der sich – wie das Streitpatent – mit dem motorischen Antrieb von an einem Karosserieteil angeschlagenen Elementen eines Kraftfahrzeugs beschäftigt.

Die Druckschrift **A1** offenbart – ausgedrückt in den Worten des Patentanspruchs 1 – folgende Merkmale:

**M1** Kraftfahrzeugseitentürklappenantrieb zur elektromotorischen Betätigung einer Kraftfahrzeugseitentürklappe mit

Seite 5, 1. Absatz: *„Die Erfindung bezieht sich auf ein antreibbares Schwenkgelenk für Klappen oder dergl. an Kraftfahrzeugen“;*

Seite 6, 1. Absatz: *„Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde einen Antrieb für ein mittels eines Motors antreibbares Schwenkgelenk für Klappen oder dergl. an Kraftfahrzeugen zu schaffen, welcher mit geringem Aufwand als Baueinheit sowohl herstellbar als auch montierbar ist und welcher einem beliebig gestalteten Schwenkgelenk zugeordnet sowie ... zusammen mit dem Schwenkgelenk in das Fahrzeug eingebaut werden kann.“;*

Seite 7, 4. Absatz: *„... ist weiterhin vorgesehen, daß der Antriebsmotor als Elektromotor ausgebildet ...“;*

**M2** einem Elektromotor , und

Seite 7, 4. Absatz: *„... ist weiterhin vorgesehen, daß der Antriebsmotor als Elektromotor ausgebildet ...“;*

**M3** mit einer in einem Gehäuse aufgenommenen Antriebsvorrichtung

Seite 6, 2. Absatz: *„... ein Antriebsübertragungsmittel sowie eine Überlaufanordnung für das Antriebsmittel umfasst. Ein derartiges mit einem Antrieb versehenes Schwenkgelenk gestattet es die jeweilige Klappe des Kraftfahrzeuges ohne persönlichen Kraftaufwand nicht nur zu Öffnen oder zu Schließen, sondern auch in beliebigen Zwischenlagen festzustellen“;*

Seite 6, Abs.3 *„ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass der motorische Antrieb und das Antriebsübertragungsmittel sowie gegebenenfalls ein Getriebe mittels eines Montageteiles zu einer an der Karosserie anschlagbaren ... Baueinheit zusammengefasst sind. In einer ersten*

*Ausgestaltungsform kann dabei weiterhin vorgesehen sein, dass das Montageteil gehäuseartig ausgebildet ist...“;*

*Seite 9, 3. Absatz: „Diesem Schwenkgelenk ist nach dem Baukastensystem ein als vormontierte Einheit ausgebildeter Antrieb zugeordnet...“;*

*Seite 7, 1. Absatz: „In einer zweiten, etwas einfacheren Ausgestaltungsform ist das Montageteil als einfache Platte ausgebildet [ist]. Diese Ausgestaltungsform empfiehlt sich vor allem für solche Einbaulagen, bei welchen der Antrieb durch ein ohnehin vorhandenes Verkleidungsteil der Fahrzeugkarosserie bzw. Fahrzeugausstattung abgedeckt ist“.*

**M4** mit geschlossenem Verbindungselement zur Beaufschlagung der Kraftfahrzeugklappe, wobei

*Seite 6, 2. Absatz: „...einem der beiden Teile des Schwenkgelenkes ein am einen Karosserieteil angeschlagener Schwenkantrieb zugeordnet ist, welcher einen motorischen Antrieb und ein Antriebsübertragungsmittel sowie eine Überlaufanordnung für das Antriebsmittel umfaßt. Ein derartiges mit einem Antrieb versehenes Schwenkgelenk gestattet es die jeweilige Klappe des Kraftfahrzeuges ohne persönlichen Kraftaufwand nicht nur zu Öffnen oder zu Schließen...“;*

*Seite 9, letzter Absatz: „Diesem Schwenkgelenk ist ... ausgebildeter Antrieb zugeordnet, welcher im wesentlichen ein Montageteil 6, ein als starre Zahnstange 7 ausgebildetes Antriebsübertragungsmittel und ein Antriebsmotor 8 umfaßt.“;*

**M5** Drehbewegungen des Elektromotors unter Zwischenschaltung der Antriebsvorrichtung auf die Kraftfahrzeugklappe (1) übertragen werden, wobei ferner

Seite 6, 2. Absatz: „...einem der beiden Teile des Schwenkgelenkes ein am einen Karosserieteil angeschlagener Schwenkantrieb zugeordnet ist, welcher einen motorischen Antrieb und ein Antriebsübertragungsmittel sowie eine Überlaufanordnung für das Antriebsmittel umfaßt. Ein derartiges mit einem Antrieb versehenes Schwenkgelenk gestattet es die jeweilige Klappe des Kraftfahrzeuges ohne persönlichen Kraftaufwand nicht nur zu Öffnen oder zu Schließen...“;

Seite 7, 4. Absatz, bis Seite 8, 1. Absatz: „...ist weiterhin vorgesehen, daß der Antriebsmotor als Elektromotor ausgebildet und vermittels eines Abtriebsritzels sowie einer Kupplung mit dem Antriebsübertragungsmittel zusammenwirkt, wobei vorzugsweise zwischen das Abtriebsritzel des Antriebsmotors bzw. des Getriebes und ein auf das Antriebsübertragungsmittel wirkendes weiteres Ritzel ein Zwischenrad eingeschaltet ist, welches gegebenenfalls eine Getriebestufe bildet und wobei zwischen das Zwischenrad und das Ritzel bzw. zwischen die Abtriebswelle des Getriebes und das Abtriebsritzel eine Kupplung, ... insbesondere aber eine Rutschkupplung als Überlastsicherung eingeschaltet ist, wobei die Rutschkupplung insbesondere als Lamellenkupplung ausgebildet ist.“, (Fig. 2, 3 i. V. m. S. 10);

**M6** das Verbindungselement als Zahnstange ausgeführt ist und mit einem Ritzel kämmt,

Seite 9, letzter Absatz: „...ein als starre Zahnstange 7 ausgebildetes Antriebsübertragungsmittel ... umfaßt.“;

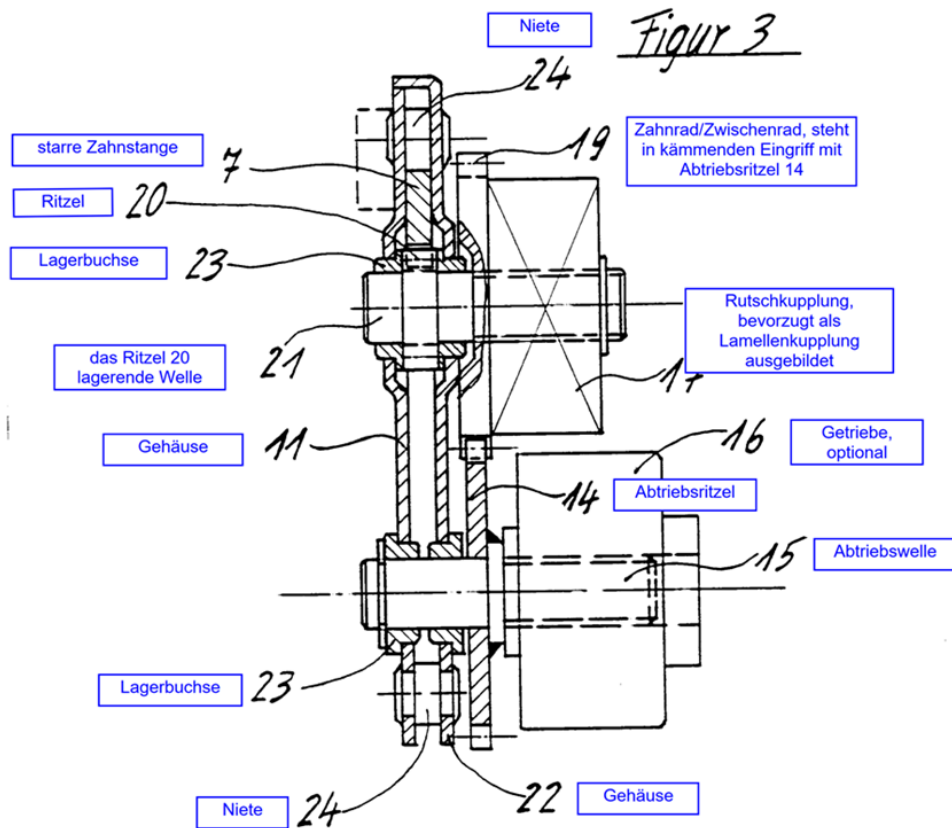
Seite 10: „...mit welchem vermittels einer Rutschkupplung 17 ein mit der Verzahnung 18 der Zahnstange 7 zusammenwirkendes Ritzel 20 gekuppelt ist...“;

**M7** welches seinerseits drehfest mit einer Abtriebswelle als Bestandteil der Antriebsvorrichtung verbunden ist, wobei weiter



Seite 10: „...das Ritzel 20 lagernde Welle 21...“ i. V. m. Figur 3;

Der Fachmann entnimmt der Figur 3 und der zugehörigen Beschreibung auf Seite 10, dass das Ritzel 20 zur Übertragung des Drehmoments drehfest auf einer Welle der Rutschkupplung befestigt ist, da letztere ein Drehmoment an das mit der Zahnstange 7 zusammenwirkende Ritzel 20 überträgt und hierfür kein weiteres Element zur Verfügung steht.



Figur 3 der Druckschrift A1 mit Beschriftung durch den Senat

**M8** die Antriebsvorrichtung über eine Reibvorrichtung zur Übertragung eines maximalen Antriebsmomentes von dem Elektromotor auf die Abtriebswelle verfügt, wobei

Seite 8, 1. Absatz: „...eine Rutschkupplung als Überlastsicherung eingeschaltet ist...“;

Seite.10: „...die Rutschkupplung 17 als reine Überlastsicherung dient und bevorzugterweise als Lamellenkupplung ausgebildet ist.“;

**M9** die Reibvorrichtung einerseits an den Elektromotor und andererseits an die Abtriebswelle gekoppelt ist, sowie

siehe Figur 3; die Drehmomentabgabe folgt ausgehend vom Antriebsmotor 8 weiter über die Wirkungskette Getriebe 16, das Zwischenrad 19, die Rutschkupplung 17 bis zum Ritzel 20 auf der Abtriebswelle (vgl. oben zu Merkmal M7)

**M10** die Antriebsvorrichtung) im Innern ~~der Kraftfahrzeugtür (1)~~ eines Fahrzeugkarosserieteils angebracht ist.

Seite 7, 1. Absatz: „In einer zweiten, etwas einfacheren Ausgestaltungform ist das Montageteil als einfache Platte ausgebildet [ist]. Diese Ausgestaltungform empfiehlt sich vor allem für solche Einbaulagen, bei welchen der Antrieb durch ein ohnehin vorhandenes Verkleidungsteil der Fahrzeugkarosserie bzw. Fahrzeugausstattung abgedeckt ist“.

**5.2** Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag mag vor dem obigen Hintergrund gegenüber der Lehre der Druckschrift A1 zwar neu sein, die über die Offenbarung in dieser Druckschrift hinausgehenden Merkmale **M1**, **M3** und **M10** des beanspruchten Kraftfahrzeugseitentürantriebs sind dem Fachmann jedoch ausgehend von der Druckschrift A1 in Verbindung mit seinem präsenten Fachwissen nahegelegt:

a) In der Druckschrift A1 ist zum Merkmal **M1** offenbart, dass sich die Erfindung auf ein antreibbares Schwenkgelenk für Klappen oder dergl. an Kraftfahrzeugen, bezieht, wobei jedoch offen gelassen wird, was von der Angabe „dergleichen“ umfasst ist (S. 5, 1. Abs.). Dem Fachmann ist jedoch aufgrund seines – druckschriftlich hinreichend belegten – Fachwissens bekannt, dass mit „Klappen und dergleichen“ an Kraftfahrzeugen regelmäßig auch Kraftfahrzeugtüren gemeint sind.

Beispielsweise ist in der Druckschrift **D1** (DE 198 44 265 C2), welche eine Vorrichtung zur elektromotorischen oder elektromotorisch unterstützten Betätigung einer Heckklappe oder dergleichen Verschließeinrichtung betrifft, im Absatz 0001 angegeben: *„Heckklappe bzw. Verschließeinrichtung meint im Rahmen der Erfindung sämtliche Türen, Klappen, Deckel oder Hauben, mit welchen ein Kofferraum, Stauraum oder ein sonstiger Fahrzeuginnenraum verschließbar ist.“*

Auch die Druckschrift **E1** (DE 198 33 612 A1) *„betrifft einen motorischen Antrieb für ein schwenkbares Karosserieteil, wie Fahrzeugtüre, Haube oder dergleichen“* (Sp. 1, Z. 3 - 5; Patentanspruch 1), wobei mit verschwenkbarem Karosserieteil auch eine Heckklappe gemeint ist (Sp. 1, Z. 16).

Ebenso ist in dem jeweiligen Absatz 0001 der Druckschrift **E4** (DE 101 52 697 A1) und der Druckschrift **E8** (DE 102 25 580 A1) ausgedrückt, dass eine elektromagnetische reibschlüssige Schaltkupplung zur Anordnung innerhalb eines einen Antriebsmotor und eine Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe (Heckklappe, Motorhaube etc.) verbindenden Antriebsstranges gleichmaßen für eine Fahrzeugtür wie für eine Fahrzeugklappe geeignet und vorgesehen ist.

Der Fachmann weiß somit aufgrund seines durch die o. g. Druckschriften nachgewiesenen Fachwissens, dass ein antreibbares Schwenkgelenk für Klappen oder dergleichen an Kraftfahrzeugen auch für Fahrzeugseitentüren geeignet ist.

b) Ausgehend von der Druckschrift A1 ist es für den Fachmann auch naheliegend, das Merkmal **M10** und gleichzeitig auch das Gehäuse nach Merkmal **M3** zu realisieren.

Wie zum Merkmal M1 ausgeführt, verwendet der Fachmann die aus der Druckschrift A1 bekannte Antriebsvorrichtung selbstverständlich auch für eine Fahrzeugseitentür. Da eine Fahrzeugseitentür üblicherweise innenseitig mit einer Verkleidung versehen ist, gibt bereits die Druckschrift A1 dem Fachmann Anlass, die Antriebsvorrichtung entsprechend Merkmal **M10** im Innern der Kraftfahrzeugseitentür anzubringen (vgl. S. 7, 1. Abs.: *„Diese Ausgestaltungsform empfiehlt sich vor allem für solche Einbaulagen, bei welchen der Antrieb durch ein ohnehin vorhandenes Verkleidungsteil der Fahrzeugkarosserie bzw. Fahrzeugausstattung abgedeckt ist.“*).

Die Druckschrift A1 beschreibt zwar als zueinander alternative Ausgestaltungsformen (S. 6, 3. Abs. – S. 7, 1. Abs.), das Montageteil entweder gehäuseartig auszubilden oder durch ein Verkleidungsteil abzudecken.

Der Fachmann erkennt jedoch, dass der Einbau in einer Fahrzeugseitentür nicht zu einem ausreichenden Schutz der Antriebsvorrichtung führt, da die Stirnseite einer Fahrzeugseitentür, durch die die Zahnstange üblicherweise hindurch geführt ist, selbst in geschlossenem Zustand Schmutz und Feuchtigkeit ausgesetzt ist. Dies gilt für den offenen Zustand in noch stärkerem Maß. Daher zieht er ohne weiteres in Betracht, die gehäuseartige Ausbildung des Montageteils, welche vor Umwelteinflüssen schützt, gemäß der ersten in der Druckschrift A1 vorgeschlagenen Alternative auch bei einem Einbau in die Fahrzeugseitentür beizubehalten.

Somit liegt es dem Fachmann ausgehend von der Druckschrift A1 nahe, sowohl das Merkmal M3 als auch das Merkmal M10 zu realisieren, wenn er die in dieser

Druckschrift offenbarte Antriebsvorrichtung für den Antrieb einer Fahrzeugseitentür einsetzt.

**6.** Der jeweilige Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung gemäß den geltenden Hilfsanträgen I und II ist nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann diesen ausführen kann (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 PatG).

Eine für die Ausführbarkeit hinreichende Offenbarung liegt nur dann vor, wenn der Fachmann ohne erfinderisches Zutun und ohne unzumutbare Schwierigkeiten in der Lage ist, die Lehre des Patentanspruchs aufgrund der Gesamtoffenbarung der Patentschrift in Verbindung mit dem allgemeinen Fachwissen praktisch so zu verwirklichen, dass der angestrebte Erfolg erreicht wird (vgl. BGH, Urteil vom 11. Mai 2010 – X ZR 51/06, BPatGE 51, 307 – Polymerisierbare Zementmischung). Die hierfür notwendigen Einzelangaben brauchen zwar nicht in den Patentansprüchen enthalten sein, sie müssen sich jedoch aus der allgemeinen Beschreibung oder den Ausführungsbeispielen entnehmen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 1. Oktober 2002 – X ZR 112/99, BPatGE 45, 280 – Kupplungsvorrichtung II).

Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall, vielmehr fehlt dem Fachmann eine ausreichend konkrete Anleitung zum technischen Handeln:

Der jeweilige Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung gemäß Hilfsantrag I und Hilfsantrag II umfasst das Merkmal **M9.1** bzw. **M9.2** (Unterstreichung hinzugefügt):

**M9.1** die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist,

**M9.2** die Reibvorrichtung von einer Feder (6) beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft (F) mittels des Verbindungselementes (12) verändert wird, wodurch das Antriebsmoment der Antriebsvorrichtung (4 bis 10) nach Maßgabe des Stellweges (s) der Kraftfahrzeug-Seitentür (1) unterschiedlich stark ausgebildet ist.

**6.1** In der Streitpatentschrift ist nicht nachvollziehbar offenbart, aufgrund welcher Maßnahmen die Reibvorrichtung von einer Feder beaufschlagt wird, deren Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute Schließkraft verändert wird.

Die Beschreibung und Figuren der Streitpatentschrift offenbaren zum konstruktiven Aufbau der Vorrichtung Folgendes (Unterstreichungen hinzugefügt):

Absatz 0018: *„Regelmäßig wird dabei die Feder zwischen einerseits dem Lamellenpaket bzw. den Reiblamellen und andererseits einer Gewindehülse eingespannt.“*

Absatz 0019: *„Diese Gewindehülse sorgt dafür, dass die Feder beaufschlagt wird und ihre (variierende) Vorspannung aufweist. Tatsächlich ist die Gewindehülse drehfest und axial verschiebbar in einem Gehäuse angeordnet. Das Gehäuse nimmt in der Regel die gesamte Antriebsvorrichtung in seinem Innern auf.“*

Absatz 0041: *„Nach dem Ausführungsbeispiel ist die Feder 6 in die Antriebsvorrichtung 4 bis 10 integriert, .... Die gesamte Antriebsvorrichtung 4 bis 10 wird in einem Gehäuse 11 aufgenommen, so dass ein kompaktes Bauteil zur Verfügung steht.“*

Aus diesen Passagen geht eindeutig hervor, dass gemäß der einzigen offenbarten Ausführungsform (vgl. Absatz 0033) die Gewindehülse 7 in dem Gehäuse 11 drehfest angeordnet ist, wobei das Gehäuse 11 die gesamte Antriebsvorrichtung 4 bis 10 aufnimmt.

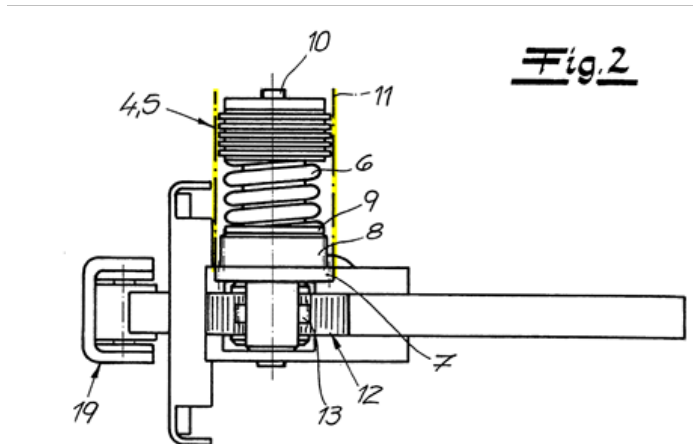
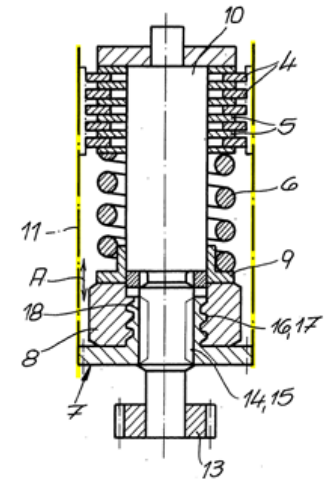


Fig. 4



Figuren 2 und 4 der  
Patentschrift mit Kolorierung

Gleiches zeigen auch die Figuren 2 und 4, wobei sich das Gehäuse 11 außenseitig von den Reiblamellen 4, 5 bis zur Gewindehülse 7 erstreckt.

Diese Ausführungen und Darstellungen stehen zur Überzeugung des Senats einer - von der Patentinhaberin vorgetragenen - Lesart entgegen, wonach das Gehäuse mehrteilig ausgebildet sein könnte, und zwar derart, dass die Gewindehülse in einem anderen Gehäuseteil angeordnet wäre als die weiteren Teile der Antriebsvorrichtung. Auch der Hinweis auf die kompakte Bauweise regt den Fachmann nicht dazu an, das Gehäuse anders als beschrieben aufzubauen.

Weiter heißt es in der Streitpatentschrift (Unterstreichungen hinzugefügt):

Absatz 0043: „Mit Hilfe des Elektromotors E wird bei geschlossener Antriebsvorrichtung 4 bis 10 das Ritzel 13 in Rotationen versetzt.“

Absatz 0045: „Des Weiteren ist die Antriebsvorrichtung 4 bis 10 mit mehreren im Vergleich zum Gehäuse 11 stationären Reiblamellen 4 ausgerüstet, die radial fest im Gehäuse 11 der Antriebsvorrichtung 4 bis 10 bzw. einer an dieser Stelle

realisierten Antriebstrommel angeordnet sind. Die mit der Antriebstrommel verbundenen stationären Reiblamellen 4 werden durch den Elektromotor E zu Drehungen veranlasst. Dieser kämmt hierzu außenseitig mit dem Gehäuse 11.“

Absatz 0048: „Tatsächlich ist die Gewindehülse 7 drehfest in dem Gehäuse 11 angeordnet und lässt sich — wie die Druckhülse 9 — axial verschieben. ... Drehbewegungen der Abtriebswelle 10 werden nun über ein an der Abtriebswelle 10 vorgesehene Außengewinde 14 auf die Gewindehülse 7 übertragen, die mit einem korrespondierenden Innengewinde 15 ausgerüstet ist und die Abtriebswelle 10 in ihrem Innern aufnimmt. Da die Gewindehülse 7 drehfest und axial verschiebbar in dem Gehäuse 11 angeordnet ist, führen diese Drehbewegungen der Abtriebswelle 10 dazu, dass die Gewindehülse 7 im Sinne eines Linearstellelementes mit Hilfe der Abtriebswelle 10 in axialer Richtung eine Verstellung erfährt.“





ausnahmslos ein Gehäuse 11 nennt, an welchem die genannten Vorrichtungsteile 4 und 7 angeordnet sind.

**6.2** In der Beschreibung (Abs. 0048) ist zwar angegeben, die Gewindehülse 7 sei axial verschiebbar in dem Gehäuse 11 angeordnet. Ausgehend von einer offenen Tür, bei der zwischen den stationären Reiblamellen 4 und bewegbaren Reiblamellen 5 ein maximales Antriebsmoment übertragen werden soll (Absatz 0044 i.V.m. Merkmal M8), wird die Antriebskraft des Elektromotors auf die Abtriebswelle 10 übertragen. Dabei kämmt der Elektromotor E außenseitig am Gehäuse 11 (Abs. 0045, letzter Satz), wodurch nicht nur die mit dem Gehäuse 11 drehfest verbundenen stationären Reiblamellen 4 zu Drehungen veranlasst werden (Abs. 0045, vorletzter Satz), sondern auch die bewegbaren Reiblamellen 5, da die Antriebsvorrichtung geschlossen ist (Abs. 0043). Da die bewegbaren Reiblamellen 5 radial fest mit der Abtriebswelle verbunden sind (Abs. 0045), drehen sich die Abtriebswelle 10 und das Gehäuse 11 synchron, ebenso die drehfest am Gehäuse 11 gelagerte Gewindehülse 7 (Abs. 0019: *„Tatsächlich ist die Gewindehülse drehfest... in einem Gehäuse angeordnet.“*; Abs. 0048: *„Tatsächlich ist die Gewindehülse 7 drehfest in dem Gehäuse 11 angeordnet...“*; Patentanspruch 8: *„...wobei die Gewindehülse (7) drehfest ... in einem Gehäuse (11) angeordnet ist“*). Damit kann es zu keiner Drehung zwischen der Abtriebswelle 10 und der Gewindehülse 7 kommen.

Folglich ist für den Fachmann anhand der Angaben in der Streitpatentschrift nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Maßnahmen es zu der behaupteten axialen Verschiebung der Gewindehülse 7 im Gehäuse 11 (Abs. 0019, 0048, Patentanspruch 8) kommen sollte. Somit ist auch nicht hinreichend deutlich und vollständig offenbart, wie die in Merkmal M9.1 bzw. M9.2 beanspruchte Änderung der Vorspannung der Feder 6 bewerkstelligt werden könnte.

Hieran kann auch die zusätzliche Forderung in Merkmal 9.2 nach Hilfsantrag II nichts ändern, dergemäß die Vorspannung und damit eine von ihr aufgebaute

Schließkraft mittels des Verbindungselementes (12) verändert wird, da dem gesamten Streitpatent keine entsprechende Wirkbeziehung zwischen dem Verbindungselement und der Feder oder wenigstens der Gewindehülse bzw. dem Schaltrad entnehmbar ist.

**6.3** Gleiches gilt für den Fall, dass die Tür geöffnet werden soll (Abs. 0049). Selbst unter der Annahme, dass die Reiblamellen 4, 5 in dieser Situation nicht das maximale Antriebsmoment übertragen, würde sich die Gewindehülse 7 durch ihre drehfeste Lagerung am Gehäuse 11 entsprechend der Untersetzung zwischen Elektromotor E und Gehäuse 11 drehen, während die Abtriebswelle 10 demgegenüber einen Schlupf hätte. Dadurch käme es zunächst zu einer Verdrehung im Gewinde 14, 15 zwischen der Abtriebswelle 10 und der Gewindehülse 7, was eine axiale Verschiebung der Gewindehülse 7 auf die Feder 6 zu und somit eine Erhöhung der Vorspannkraft der Feder 6 zur Folge hätte.

Sobald die Reibung zwischen den Reiblamellen 4, 5 entsprechend Merkmal M8 den maximal möglichen Wert erreicht hat, also in den Zustand der Haftreibung übergegangen ist, drehen sich Gehäuse 11, Gewindehülse 7 sowie Abtriebswelle 10 auch in diesem Fall synchron, sodass sich die Vorspannkraft der Feder nicht weiter erhöht.

Hat sich aber einmal der Zustand der Haftreibung eingestellt, werden sich die drei Einzelteile Gehäuse 11, Gewindehülse 7 sowie Abtriebswelle 10, wie unter Gliederungspunkt 6.2 dargelegt, sowohl beim Öffnen als auch beim Schließen der Tür stets synchron miteinander drehen, ohne dass sich dabei die Vorspannung der Feder nochmals ändern würde.

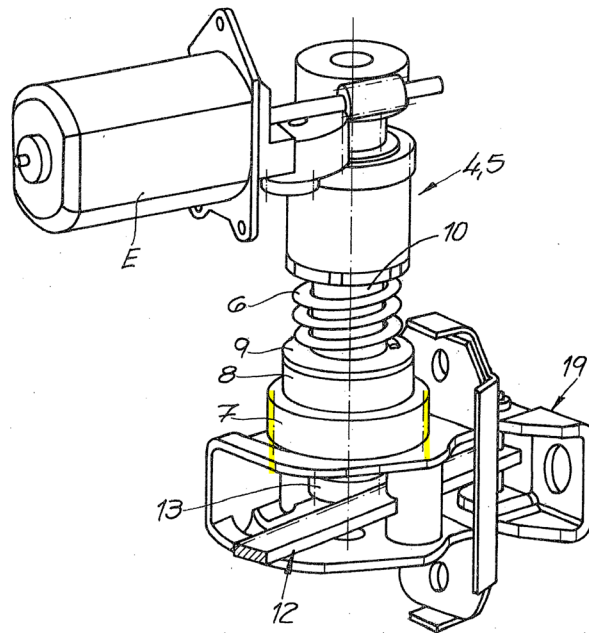
**6.4** In der Beschreibung wird weder von einem einstückigen bzw. einzigen Gehäuse 11 gesprochen, noch davon, dass das Gehäuse 11 über starre Wände verfüge und nicht beispielsweise mehrteilig oder rotierbar bzw. tordierbar ausgebildet sein könne. Auf diesen Umstand hat die Patentinhaberin zurecht

hingewiesen. Soweit es jedoch für die Erfindung wesentlich sein sollte, das Gehäuse mehrteilig oder auch teleskopartig oder in axialer Richtung stauchbar auszubilden, ergibt sich das keinesfalls unmittelbar aus der Streitpatentschrift, auch nicht in Verbindung mit dem präsenten Wissen des Fachmanns.

Vielmehr fehlen in der Streitpatentschrift jegliche Hinweise oder Anhaltspunkte für eine Gestaltung des Gehäuses 11 im Detail, wie beispielsweise eine zeichnerische Darstellung oder Erläuterung einer etwaigen axialen Führung der Druckhülse 9 zur Realisierung der Axialbewegung A entsprechend den Angaben im Absatz 0047.

Soweit die Patentinhaberin geltend macht, im Streitpatent sei bewusst kein bestimmtes Gehäuse offenbart, weshalb der Begriff „Gehäuse 11“ weit auszulegen sei und ein- oder mehrteilige Gehäuse beliebiger Materialwahl in nicht näher spezifizierter Ausprägung umfasse, führt dies zu keinem anderen Ergebnis. Denn vorliegend steht einer Gewährbarkeit der Hilfsanträge nicht die Breite bzw. Allgemeinheit des Anspruchswortlauts entgegen, sondern die Tatsache, dass es die Patentinhaberin versäumt hat, wenigstens einen nacharbeitbaren Weg zum Ausführen der beanspruchten Erfindung aufzuzeigen.

Bei der in den Figuren 2 und 4 für das Gehäuse gewählten – und in der Streitpatentschrift im Übrigen nicht weiter erläuterten – „strichpunktierten Darstellung“ handelt es sich zudem um keine dem Fachmann geläufige Darstellung, die etwa darauf hinweisen würde, dass die konkrete Ausgestaltung willentlich offengelassen worden sei.



Die in der Verhandlung vorgebrachte Argumentation, wonach auch in Figur 1 mit Strichpunktlinien zeichnerisch ein Gehäuse dargestellt sei, kann den Senat ebenfalls nicht überzeugen, da diese Art der Darstellung eines Gehäuse zum einen nicht fachüblich ist und zum anderen die Figur 1 weitere Strichpunktlinien im Bereich des kämmenden Motors zeigt, welche offensichtlich in keinerlei Zusammenhang mit einem Gehäuse stehen.

7. Mit den vorstehend genannten Patentansprüchen fallen jeweils auch alle anderen Ansprüche nach Hauptantrag bzw. den Hilfsanträgen I und II. Aus der Fassung der Anträge und dem zu ihrer Begründung Vorgebrachten ergeben sich keine Zweifel an dem prozessualen Begehren der Patentinhaberin, das Patent ausschließlich in einer der beantragten Fassungen zu verteidigen (BGH, Beschluss vom 27. Februar 2008 - X ZB 10/07, GRUR-RR 2008, 456 Rn. 22 m. w. N. – Installiereinrichtung; BGH, Beschluss vom 27. Juni 2007 – X ZB 6/05, GRUR 2007, 862 Leitsatz – Informationsübermittlungsverfahren II; BGH, Urteil vom 29. September 2011 - X ZR 109/08 1. Leitsatz, BPatGE 52, 301 – Sensoranordnung).

Die Beschwerde der Patentinhaberin war daher zurückzuweisen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss steht den an dem Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu (§ 99 Abs. 2, § 100 Abs. 1, § 101 Abs. 1 PatG).

Nachdem der Beschwerdesenat in dem Beschluss die Einlegung der Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist die Rechtsbeschwerde nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel durch substantiierten Vortrag gerügt wird (§ 100 Abs. 3 PatG):

1. Das beschließende Gericht war nicht vorschriftsmäßig besetzt.
2. Bei dem Beschluss hat ein Richter mitgewirkt, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war.
3. Einem Beteiligten war das rechtliche Gehör versagt.
4. Ein Beteiligter war im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat.
5. Der Beschluss ist aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind.
6. Der Beschluss ist nicht mit Gründen versehen.

Die Rechtsbeschwerde ist von einer beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwältin oder von einem beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45 a, 76133 Karlsruhe, einzulegen (§ 102 Abs. 1, Abs. 5 Satz 1 PatG).

Musiol

Müller

Dorn

Hackl