



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

X ZB 6/15

vom

1. März 2017

in dem Rechtsbeschwerdeverfahren

betreffend das Patent 10 2006 036 885

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 1. März 2017 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck und die Richter Dr. Grabinski und Hoffmann, die Richterin Schuster und den Richter Dr. Deichfuß

beschlossen:

Auf die Rechtsbeschwerden der Einsprechenden wird der Beschluss des 10. Senats (Technischen Beschwerdesenats) des Bundespatentgerichts vom 24. Februar 2015 aufgehoben.

Die Sache wird zu anderweiter Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das Patentgericht zurückverwiesen.

Gründe:

1 A. Die Rechtsbeschwerdegegnerin ist eingetragene Inhaberin des am 4. August 2006 angemeldeten Patents 10 2006 036 885 betreffend ein Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage.

2 Patentanspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage mit mindestens einem Schiebeflügel, der mittels einer durch eine elektronische Steuerungseinrichtung angesteuerten Antriebseinrichtung antreibbar ist, wobei ein Überwachungsbereich, welcher beim Öffnen des Schiebeflügels von einer vertikalen Nebenschließkante des Schiebeflügels passiert wird, durch eine Sensoreinrichtung überwacht wird, indem die Sensoreinrichtung beim Vorhandensein eines Hindernisses in diesem Überwachungsbereich ein diesen Zustand anzeigendes Hindernissignal an die Steuerungseinrichtung abgibt, wodurch im Normalbetrieb ein sofortiges Abbremsen und Stoppen oder Reversieren des Schiebeflügels bewirkt wird, und

wobei die Schiebetüranlage in einem Flucht- und Rettungsweg einsetzbar ist, indem die Antriebseinrichtung so ausgebildet ist, dass im Notfallbetrieb der Flucht- und Rettungsweg nach Ansteuerung der Steuerungseinrichtung mit einem Notfallsignal freigebbar ist, indem der Schiebeflügel durch die Steuerungseinrichtung von seiner Geschlossenlage in Richtung seiner Offenlage bewegt wird,

dadurch gekennzeichnet,

dass der Schiebeflügel (2) beim Auftreten des Hindernissignals, während das Notfallsignal vorliegt, gezielt bis zum Stillstand in einem Stopppunkt (X_1) abgebremst wird,

wobei der Stopppunkt (X_1) ausschließlich bei 80% oder zwischen 80% einer für eine in einem Flucht- und Rettungsweg einsetzbaren Schiebetüranlage (1) vorgegebenen Mindestöffnungsweite (X_M) und der vollständigen Offenlage (X_2) zugelassen ist."

3 Die beiden Einsprechenden haben im Verfahren vor dem Patentamt geltend gemacht, der Gegenstand des Schutzrechts sei nicht patentfähig. Die Inhaberin hat das Patent in der erteilten Fassung und in der Fassung von drei Hilfsanträgen verteidigt. Das Patentamt hat das Patent widerrufen. Die dagegen von der Inhaberin beim Patentgericht eingelegte Beschwerde hat zur Aufhebung des Beschlusses des Patentamtes und zur Aufrechterhaltung des Patents in vollem Umfang geführt. Dagegen wenden sich die Einsprechenden mit ihren vom Patentgericht zugelassenen Rechtsbeschwerden, denen die Patentinhaberin entgegnet.

4 B. Die zulässigen Rechtsmittel führen zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache an das Patentgericht.

5 I. Das Patent betrifft ein Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage mit mindestens einem Schiebeflügel, der mittels einer durch eine elektronische Steuerungseinrichtung angesteuerten Antriebseinrichtung antreibbar ist. Bei einem derartigen aus der deutschen Patentanmeldung 196 53 026 (D1 = E2) bekannten Verfahren werde, so wird in der Beschreibung ausgeführt, ein Überwachungsbereich, welcher beim Öffnen des Schiebeflügels von einer vertikalen Nebenschließkante des Schiebeflügels passiert werde,

durch eine Sensoreinrichtung überwacht, indem diese bei Auftreten eines Hindernisses im Überwachungsbereich ein Hindernissignal an die Steuerungseinrichtung gebe, was ein sofortiges Abbremsen, Stoppen oder Reversieren des Schiebeflügels bewirke. Um in einem Flucht- und Rettungsweg einsetzbar zu sein, sei die Schiebetüranlage weiterhin so ausgestaltet, dass nach Ansteuerung der Steuerungseinrichtung mit einem Notfallsignal der Schiebeflügel von einer geschlossenen in Richtung einer offenen Lage bewegt werde. Da das Hindernissignal dem Notfallsignal übergeordnet sei, könne dies jedoch bedeuten, dass das Erreichen einer geforderten Mindestöffnungsweite der Tür innerhalb einer vorgegebenen Maximalzeit nicht gewährleistet sei (Abs. 2).

6 Aus der deutschen Offenlegungsschrift 10 2004 031 897 (E1 = D2) sei bekannt, dass bei Auftreten eines solchen Hindernissignals der Schiebeflügel durch die Steuerungseinrichtung nach dem Durchlaufen der Beschleunigungsphase und einer verkürzten Hochgeschwindigkeitsphase in einer Bremsphase auf eine geringere Niedriggeschwindigkeit abgebremst werde und mit dieser Niedriggeschwindigkeit in seine vollständige Offenlage fahre. Durch dieses Verfahren sei zwar das Erreichen einer geforderten Mindestöffnungsweite der Tür innerhalb einer vorgegebenen Maximalzeit gewährleistet, es bestehe aber das Restrisiko, dass Hindernisse durch die Nebenschließkante der sich mit Niedriggeschwindigkeit bewegenden Türflügel erfasst und gegebenenfalls eingeklemmt würden (Abs. 3).

7 Dem Patent liegt vor diesem Hintergrund das Problem zugrunde, ein Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage vorzuschlagen, bei dem sowohl eine zuverlässige Freigabe des Fluchtwegs als auch eine Minimierung der von der Nebenschließkante des sich öffnenden Schiebeflügels ausgehenden Gefahr gewährleistet sind (Abs. 4).

8 Das soll nach Patentanspruch 1 durch folgendes Verfahren erreicht werden:

1. Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage mit mindestens einem Schiebetürflügel, der mittels einer durch eine elektronische Steuerungseinrichtung angesteuerten Antriebseinrichtung antreibbar ist.
2. Ein Überwachungsbereich
 - 2.1 wird beim Öffnen des Schiebeflügels von einer vertikalen Nebenschließkante des Schiebeflügels passiert und
 - 2.2 wird durch eine Sensoreinrichtung überwacht,
 - 2.2.1 indem die Sensoreinrichtung beim Vorhandensein eines Hindernisses in diesem Überwachungsbereich ein diesen Zustand anzeigendes Hindernissignal an die Steuerungseinrichtung abgibt,
 - 2.2.2 wodurch im Normalbetrieb ein sofortiges Abbremsen und Stoppen oder Reversieren des Schiebeflügels bewirkt wird.
3. Die Schiebetüranlage ist in einem Flucht- oder Rettungsweg einsetzbar.
 - 3.1 Die Antriebseinrichtung ist dazu so ausgebildet, dass
 - 3.1.1 im Notfallbetrieb der Flucht- und Rettungsweg nach Ansteuerung der Steuerungseinrichtung mit einem Notfallsignal freigebbar ist,
 - 3.1.2 indem der Schiebeflügel durch die Steuerungseinrichtung von seiner Geschlossenlage in Richtung seiner Offenlage bewegt wird.
 - 3.2 Beim Auftreten des Hindernissignals, während das Notfallsignal vorliegt, wird der Schiebeflügel (2) gezielt bis zum Stillstand in einem Stopppunkt (X_1) abgebremst, der ausschließlich zugelassen ist

3.2.1 bei 80% oder

3.2.2 in einem zwischen 80% einer für eine im Flucht- oder Rettungsweg einsetzbaren Schiebetüranlage (1) vorgegebenen Mindestöffnungsweite (X_M) und der vollständigen Offenlage (X_2) liegenden Bereich.

9 Demnach soll erfindungsgemäß der Fluchtweg dadurch zuverlässig freigegeben und gleichzeitig die von der Nebenschließkante des sich öffnenden Schiebeflügels ausgehende Gefahr minimiert werden, dass die Freigabe des Fluchtweges trotz eines gegebenenfalls bereits vorliegenden Hindernissignals zunächst abgebremst fortgesetzt wird, bis ein Stoppunkt (X_1) erreicht wird, an dem die Schiebetür gezielt zum Stillstand kommt (Abs. 7). Ob die den Stoppunkt (X_1) betreffende prozentuale Angabe von "80%" in Merkmal 3.2.1 sich auf eine für eine im Flucht- oder Rettungsweg einsetzbare Schiebetüranlage (1) vorgegebene Mindestöffnungsweite (X_M) oder die vollständige Offenlage (X_2) bezieht, bedarf keiner abschließenden Entscheidung. Denn jedenfalls wird durch die Merkmale 3.2.1 und 3.2.2 bestimmt, dass der Stoppunkt (X_1) ausschließlich in einem Bereich zugelassen ist, der von 80% einer solchen Mindestöffnungsweite (X_M) bis zur vollständigen Offenlage (X_2) reicht.

10 Dabei meint "zugelassen", dass der Anwender den Stoppunkt (X_1), an dem die Schiebetür gezielt zum Stillstand gebracht werden soll, mittels der Steuerungseinrichtung innerhalb der Vorgaben der Merkmale 3.2.1 oder 3.2.2 bestimmen kann. Entsprechend werden in der Beschreibung verschiedene Möglichkeiten der Bestimmung des Stoppunktes in Abhängigkeit von der Mindestöffnungsweite und/oder der vollständigen Offenlage vorgestellt. So kann beispielsweise - wie in dem Diagramm in Figur 2 der Patentschrift veranschaulicht - die Mindestöffnungsweite (X_M) der vollständigen Offenlage (X_2) entsprechen und der Stoppunkt (X_1) bei 80% der Mindestöffnungsweite (X_M) bzw. vollständigen Offenlage (X_2) liegen (Abs. 22). Die Mindestöffnungsweite (X_M)

kann aber - wie sich aus den Ausführungsbeispielen nach den Diagrammen in den Figuren 3 und 4 ergibt - auch kleiner als die vollständige Offenlage (X_2) sein (Abs. 19, 23) und der Stoppunkt (X_1) bei 80% der Mindestöffnungsweite (X_M) (Abs. 24, Figur 3) oder bei der vollständigen Mindestöffnungsweite (X_M) (Abs. 25, Figur 4) liegen.

11 Mit dem Patentgericht ist unter dem erfindungsgemäßen Begriff der "vorgegebenen Mindestöffnungsweite" eine vom Anwender vorgegebene Weite zu verstehen, bis zu der die Tür im Notfallbetrieb mindestens zu öffnen ist. Der demgegenüber von den Rechtsbeschwerden erhobene Einwand, die Mindestöffnungsweite sei bei dieser Auslegung nicht im Sinne eines absoluten Wertes bestimmbar, ist zwar in der Sache zutreffend, führt aber zu keinem anderen Verständnis der Lehre aus Patentanspruch 1. Die erfindungsgemäße "Mindestöffnungsweite" ist kein absoluter, sondern ein bei Einrichtung des Verfahrens für den Notfallbetrieb vorzugebender und damit für den Verfahrensablauf nach dem Wortlaut des Merkmals 3.2.2 "vorgegebener" Wert. Für dieses Verständnis spricht, dass die Mindestöffnungsweite nach der Beschreibung "z.B. 80% der vollständigen Öffnungsweite" (Abs. 18, vgl. auch Abs. 23 ff., Figuren 3 und 4) erreichen, aber auch mit dieser identisch sein kann (Abs. 22, Figur 2), es also beim Anwender liegt, welchen Wert er für die Mindestöffnungsweite "vorgibt". Dem Anwender wird es dadurch ermöglicht, bei der Bestimmung der Mindestöffnungsweite sowohl normative Vorgaben als auch die - von einer Vielzahl von möglicher Gestaltungen und Abmessungen der Schiebetüranlage abhängige - praktische Anwendungssituation zu berücksichtigen. Mit diesem Verständnis steht in Einklang, dass etwa die von den Rechtsbeschwerden in ihrer Argumentation herangezogene DIN 18650-1 vom Dezember 2005 (D7, 5.8.3.4.1) zwar für automatische Schiebetüren mit einer lichten Öffnungsweite bis 2 m eine Mindestöffnungsweite von 80% der vollständigen Öffnungsweite vorsieht, für Schiebetüren mit größerer Öffnungsweite aber lediglich eine proportionale Berechnung festlegt.

- 12 Zutreffend weisen die Rechtsbeschwerden darauf hin, dass in Patentanspruch 1 eine Maximalzeit, innerhalb derer die Mindestöffnungsweite erreicht werden muss, nicht erwähnt wird. Zwar kann eine Maximalzeit vorgegeben sein, innerhalb derer die vorgegebene Mindestöffnungsweite bei Berücksichtigung u.a. auch der in Merkmal 3.2 vorgesehenen Bremsphase ("Abbremsung") erreicht werden muss (vgl. Abs. 21). Eine solche vorgegebene Maximalzeit ist jedoch in die Lehre aus Patentanspruch 1 nicht aufgenommen worden und daher für deren Verwirklichung nicht zwingend erforderlich.
- 13 II. Das Patentgericht hat die Verfahrenslehre aus Patentanspruch 1 als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend angesehen und zur Begründung ausgeführt, dass sich aus dem aufgezeigten Stand der Technik keine Anregung habe gewinnen lassen, beim zwangsweisen Öffnen einer Tür aufgrund eines Notfallsignals die Bewegung der Tür bereits vor Erreichen der Mindestöffnungsweite zu stoppen, wenn ein Hindernissignal auftrete.
- 14 Die E1 sei zwar die einzige der angeführten Druckschriften, die nicht nur ein Verfahren zum Betrieb einer automatischen Schiebetüranlage betreffe, sondern auch für einen Notfallbetrieb ausgelegt sei. Dieser Entgegenhaltung sei aber lediglich zu entnehmen, dass nach Überschreiten der Mindestöffnungsweite die Fahrbewegung der Tür verlangsamt fortgesetzt und auch ganz gestoppt werden könne.
- 15 Darüber hinaus sei aus der E1 zwar bereits bekannt, bei einer Notfallöffnung die Öffnungsbewegung zwischen der Mindestöffnungsweite und der maximalen Öffnungsweite anzuhalten, mithin einen Stoppunkt zuzulassen. Der nach der Lehre aus Patentanspruch 1 für einen Stoppunkt zugelassene Bereich sei jedoch größer, da er bereits bei 80% der Mindestöffnungsweite beginne und so auch das Intervall zwischen 80% der Mindestöffnungsweite und der Mindestöffnungsweite umfasse. Es bestehe die Besonderheit, dass es sich bei dem erfinderischen Intervall um ein einheitliches Merkmal handele, das nicht

aufgeteilt werden könne und daher auch keine zwei Intervalle erlaube, von denen das eine in den Oberbegriff und das andere in den kennzeichnenden Teil hätten aufgenommen werden können.

16 III. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Überprüfung nicht stand.

17 Wie vom Patentgericht zunächst zutreffend erkannt worden ist, wird in der E1 auch die Möglichkeit offenbart, einen Stopppunkt zwischen der Mindestöffnungsweite und der vollständigen Offenlage vorzusehen, da in diesem Fall die Flucht- und Rettungswegfunktion der Schiebetüranlage trotz des Stopps des Schiebeflügels bereits erfüllt ist (E1, Abs. 13). Damit war ein Teilbereich der nach der Lehre aus Patentanspruch 1 möglichen Verfahrensausübungen bereits im Stand der Technik bekannt, etwa dann, wenn der Stopppunkt wie bei dem erfindungsgemäßen Ausführungsbeispiel nach Figur 4 bei der vollständigen Mindestöffnungsweite liegt (vgl. Abs. 25, Figur 4). Im Rahmen der Neuheitsprüfung kann daher nicht angenommen werden, dass Merkmal 3.2.2 nicht aus der E1 bekannt sei.

18 Dem steht auch nicht das Argument des Patentgerichts entgegen, dass der nach Patentanspruch 1 für einen Stopppunkt zugelassene Bereich größer ist als der in der E1 als möglich erachtete, da er nach Merkmal 3.2.2 bereits bei 80% der Mindestöffnungsweite beginne und so auch das Intervall zwischen 80% der Mindestöffnungsweite und der Mindestöffnungsweite umfasse. Denn dies rechtfertigt es nicht, der Patentinhaberin Schutz in einem Umfang zu gewähren, der Möglichkeiten der Verfahrensausgestaltung miterfasst, die bei Anmeldung des Patents bereits offenbart waren.

19 Insoweit kommt es auch nicht darauf an, ob es sich, wie das Patentgericht meint, bei dem erfindungsgemäßen Intervall um ein einheitliches Merkmal handelt, das nicht in zwei Intervalle geteilt werden kann, von denen der eine in den Oberbegriff und der andere im kennzeichnenden Teil aufgenommen werden kann. Die Aufnahme eines bestimmten Merkmals in den Oberbegriff oder

in den kennzeichnenden Teil ist für die Bestimmung des Gegenstands eines Patentanspruchs unerheblich (BGH, Urteil vom 20. Januar 1994 - X ZR 102/91, GRUR 1994, 357, 358 - Muffelofen; Urteil vom 5. Oktober 2016 - X ZR 21/15, juris Rn. 17 - Zungenbett). Von daher kann es für die Prüfung der Patentfähigkeit nicht entscheidend sein, ob das in Patentanspruch 1 aufgenommene Intervall in zwei Intervalle hätte geteilt und dem Oberbegriff oder dem kennzeichnenden Teil hätte zugewiesen werden können. Vielmehr ist insoweit allein zu prüfen, ob der unabhängig von seinem äußeren Aufbau zu bestimmende Gegenstand des Patentanspruchs ganz oder - wie hier - teilweise vorbekannt gewesen ist oder sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergeben hat.

20 IV. Eine mündliche Verhandlung hat der Senat nicht für erforderlich gehalten (§ 107 Abs. 1 Halbsatz 2 PatG).

Meier-Beck

Grabinski

Hoffmann

Schuster

Deichfuß

Vorinstanz:

Bundespategericht, Entscheidung vom 24.02.2015 - 10 W(pat) 13/14 -