

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) [-] Veröffentlichung im ABl.
- (B) [-] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [-] An Vorsitzende
- (D) [X] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 30. Januar 2015**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1877/12 - 3.2.03

Anmeldenummer: 06008593.3

Veröffentlichungsnummer: 1722037

IPC: E01F15/04

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Verkehrs-Leit-Einrichtung

Patentinhaberin:

SAH Verkehrstechnik GmbH

Einsprechender:

Dr. Joachim Hock

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 114(2), 56

VOBK Art. 12(4)

Schlagwort:

Verspätetes Vorbringen - Dokument zugelassen (nein)

Erfinderische Tätigkeit - (ja)

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



**Beschwerdekammern
Boards of Appeal
Chambres de recours**

European Patent Office
D-80298 MUNICH
GERMANY
Tel. +49 (0) 89 2399-0
Fax +49 (0) 89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1877/12 - 3.2.03

**E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.03
vom 30. Januar 2015**

Beschwerdeführer:
(Einsprechender)

Dr. Joachim Hock
Gotthelfstr. 51
81677 München (DE)

Vertreter:

Müller-Boré & Partner
Patentanwälte PartG mbB
Friedenheimer Brücke 21
80639 München (DE)

Beschwerdegegnerin:
(Patentinhaberin)

SAH Verkehrstechnik GmbH
Werk 3 u. 4
83404 Ainring (DE)

Vertreter:

Rau, Albrecht
Rau, Schneck & Hübner
Patentanwälte Rechtsanwälte PartGmbB
Königstrasse 2
90402 Nürnberg (DE)

Angefochtene Entscheidung:

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 21. Juni 2012 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1722037 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Ashley
Mitglieder: V. Bouyssy
I. Beckedorf

Sachverhalt und Anträge

- I. Das europäische Patent Nr. 1 722 037 (im Folgenden: Patent) betrifft eine passive Schutzeinrichtung in Form einer Verkehrs-Leit-Einrichtung zur Anbringung am Rand einer Fahrbahn für Kraftfahrzeuge.
- II. Gegen das Patent im gesamten Umfang wurde Einspruch eingelegt. Der Einspruch war auf einen Grund des Artikels 100 a) EPÜ, nämlich mangelnde erfinderische Tätigkeit, gestützt. Die Einspruchsabteilung hat den Einspruch aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen.
- III. Gegen diese Entscheidung wendet sich der Einsprechende (im Folgenden: Beschwerdeführer) mit seiner Beschwerde.
- IV. In der als Anlage der Ladung zur mündlichen Verhandlung beigefügten Mitteilung gemäß Artikel 15 (1) VOBK teilte die Kammer ihre vorläufige Meinung zur Beschwerde mit.
- V. In seiner Erwiderung vom 8. Januar 2015 zu der Ladung erklärte der Beschwerdeführer, dass er nicht an der mündlichen Verhandlung teilnehmen werde. Mit Schriftsatz vom 22. Januar 2015 nahm die Beschwerdegegnerin ihren Hilfsantrag auf mündliche Verhandlung zurück. Daraufhin hat die Kammer den anberaumten Termin zur mündlichen Verhandlung aufgehoben.
- VI. Anträge

Der Beschwerdeführer beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Patentinhaberin (im Folgenden: Beschwerdegegnerin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde, hilfsweise, unter Aufhebung der angefochtenen Entscheidung die Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Fassung auf der Basis eines der mit Schriftsatz vom 21. November 2014 als Hilfsanträge 1 bis 11 eingereichten Anspruchssätze.

VII. Ansprüche - Hauptantrag

Der unabhängige Anspruch 1 in der erteilten Fassung lautet folgendermaßen:

- "1. Verkehrs-Leit-Einrichtung zur Anbringung an dem Rand (2) von Fahrbahnen (49) für Kraftfahrzeuge umfassend
- a. ein der Fahrbahn (49) zugewandtes, entlang des Randes (2) der Fahrbahn (49) befestigtes Vorderteil (13e; 13f),
 - i. wobei es sich bei dem Vorderteil (13e; 13f) um eine Leitplanke (57) handelt,
 - b. mehrere auf der der Fahrbahn (49) abgewandten Seite des Vorderteils (13e; 13f) angeordnete, mit dem Vorderteil (13e; 13f) verbundene, gegenüber dem Boden (8) abgestützte, voneinander getrennte Stützen (23e; 23f) und
 - c. mindestens einen, durch die voneinander getrennten Stützen (23e; 23f) verlaufenden Zug-Anker (53), wobei
 - d. als Zug-Anker (53) Armierungsstäbe vorgesehen sind, und
 - e. das System umfassend die Stützen (23e; 23f) und den mindestens einen Zug-Anker (53) im Normalzustand spannungsfrei ist, dadurch gekennzeichnet, dass

- f. die Armierungsstäbe ein durchlaufendes Außen-Gewinde (54) aufweisen, und
- g. aneinander angrenzende Zug-Anker (53) durch Verbindungs-Muttern (56) miteinander verbunden sind, so dass über lange Abstände miteinander verbundene Quer-Armierungen in der Verkehrs-Leit-Einrichtung entstehen."

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 8 betreffen besondere Ausführungsformen der im Anspruch 1 definierten Verkehrs-Leit-Einrichtung.

VIII. Beweismittel

- a) In seiner Beschwerdebegründung nahm der Beschwerdeführer unter anderem auf folgende bereits in der angefochtenen Entscheidung genannten Druckschriften Bezug:

- O1: DE 100 62 648 A1
- O2: US 3 782 839 A1
- O3: DE 25 37 662 A1
- O4: Auszug aus "L'Industria Italiana del Cemento", Seiten 243 bis 245, 03/1990, mit Übersetzung in Englisch
- O5: EP 0 311 015 A1
- O8: DE 693 07 403 T2
- O9: DE 697 27 757 T2
- O13: DE 203 17 824 U1
- O21: DE 80 11 934 U1
- O23: EP 1 424 453 A1
- O26: "Technische Lieferbedingungen für Stahlschutzplanken", TL-SP 99, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1999
- O29: Auszug aus der DIN-Norm 488, "Betonstahl", Teile 1 und 2, September 1984

- b) Der Beschwerdeführer hat folgendes Beweismittel erstmalig mit ihrer Beschwerdebegründung eingeführt:

O30: Auszug aus "Manuale Delle Protezioni Di Sicurezza Autostradali", autostrade S.p.A., Januar 1992, 5 Seiten

IX. Das schriftsätzliche Vorbringen der Beteiligten lässt sich, soweit es für diese Entscheidung relevant ist, wie folgt zusammenfassen:

- a) Berücksichtigung der O30 im Verfahren

Vorbringen des Beschwerdeführers:

Die O30 sei zum Nachweis des allgemeinen Fachwissens eingereicht worden.

Vorbringen der Beschwerdegegnerin:

Die verspätet vorgebrachte O30 dürfe nicht in das Verfahren zugelassen werden, weil ihr Inhalt *prima facie* nicht relevanter als der der bereits zitierten O4, O8, O9 und O21 sei.

- b) Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit ausgehend von der O1

Vorbringen des Beschwerdeführers:

Die Schutzeinrichtung 5 in der Figur 1 der O1 stelle den nächstliegenden Stand der Technik dar. Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheide sich davon nur durch die Merkmale (f) und (g). Mit diesen

Unterscheidungsmerkmalen werde die auf die Schutzeinrichtung wirkende Zugkraft im Falle des Aufpralls eines Fahrzeugs auf eine große Anzahl der Stützen verteilt (Absatz [0025] in der Patentschrift). Um diesen Effekt zu erreichen, gelangte der Fachmann aufgrund seines allgemeinen Fachwissens, welches durch die 02 bis 05, 08, 09, 013, 021, 023 und 026 dokumentiert sei, oder alternativ aufgrund der Figur 10 der 04 in naheliegender Weise zum beanspruchten Gegenstand. Demnach beruhe der beanspruchte Gegenstand auf keiner erfinderischen Tätigkeit.

Vorbringen der Beschwerdegegnerin:

Zusätzlich zu den Merkmalen (f) und (g) des Anspruchs 1 könne der 01 nicht entnommen werden, dass in der Figur 1 die Rundeisen 19 bis 21 jeweils als "Armierungsstäbe" im Sinne des Anspruchs 1 ausgebildet seien, d. h. als übliche Betonstahlstäbe, die im Stahlbetonbau als Armierung bzw. Bewehrung verwendet werden. Insbesondere können die Rundeisen 19 bis 21 jeweils durchlaufende glatte Stäbe mit kreisrundem Querschnitt sein. Demnach unterscheide sich der Anspruch 1 von der 01 auch durch das Merkmal (d).

Die durch die Merkmale (d), (f) und (g) gelöste Aufgabe bestehe in der Bereitstellung einer Schutzeinrichtung, mit der die im Falle eines Aufpralls entstehenden Kräfte auf eine möglichst große Anzahl der Stützen verteilt werden (Absatz [0025] in der Patentschrift).

Die beanspruchte Lösung dieser Aufgabe sei im vorliegenden Stand der Technik weder offenbart noch angeregt. Die 02 bis 05, 08, 09, 013, 021, 023 und 026 befassen sich gar nicht mit der gestellten Aufgabe. Ferner seien die in der 04 und 05 offenbarten, mobilen

Schutzeinrichtungen mit der festen Schutzeinrichtung 5 der 01 nicht kompatibel. Schließlich sei die Kombination der Merkmale (d), (f) und (g) im relevanten technischen Gebiet der passiven Schutzeinrichtungen gar nicht vorbekannt (siehe 04, 05, 08, 09, 013, 021, 026), sondern nur aus dem völlig fremden technischen Gebiet des Spannbetonbaus (siehe 02, 03, 023).

Demnach beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit ausgehend von der 01.

- c) Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit ausgehend von der 026

Vorbringen des Beschwerdeführers:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheide sich von der Schutzplanke in der Figur 5 der 026 nur durch die Merkmale (f) und (g). Dies ergebe eine alternative Querarmierung der Schutzplanke, zu der ein Fachmann angesichts der Figur 10 der 04 in naheliegender Weise gelangte. Demnach beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 auf keiner erfinderischen Tätigkeit.

Vorbringen der Beschwerdegegnerin:

Die Stahlschutzplanke in der Figur 5 der 026 wiese keines der Merkmale (c) bis (g) auf. Diese Merkmale lösten die Aufgabe, die im Falle eines Aufpralls entstehenden Kräfte auf eine möglichst große Anzahl von Pfosten zu verteilen. Die 04 könne aus folgenden Gründen nicht zur beanspruchten Lösung führen: sie befasse sich nicht mit dieser Aufgabe; sie betreffe eine mobile Betonleitwand, die mit der Stahlschutzplanke der 026 inkompatibel sei; die Figur 10 der 04 offenbare nicht die fehlenden Merkmale, denn

die dort dargestellte Hülse stelle keine erfindungsgemäße Verbindungsmutter dar.

Entscheidungsgründe

1. Berücksichtigung der O30 im Verfahren
 - 1.1 Es liegt im Ermessen der Kammer, die erstmals im Beschwerdeverfahren vorgebrachte Druckschrift O30 in das Verfahren zu berücksichtigen (Artikel 114 (2) EPÜ und Artikel 12 (4) VOBK).
 - 1.2 Diesbezüglich enthielt die Mitteilung gemäß Artikel 15 (1) VOBK folgende vorläufige Meinung der Kammer:
 - "4.1 Die Beschwerdeführerin hat die O30 zum Nachweis eingereicht, dass die Elemente einer Beton-Leitplanke des Typen New Jersey am Boden befestigt und untereinander mittels Dywidag-Stäben verbunden seien.
 - 4.2 Die Beschwerdegegnerin beantragt, die O30 nicht im Verfahren zu berücksichtigen, weil sie verspätet vorgebracht und nicht relevant sei.
 - 4.3 Die Kammer kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Beschwerdegegnerin folgen, dass die O30 prima facie nicht relevanter als die rechtzeitig im Einspruchsverfahren zitierten Beweismittel ist. Zu der Frage der Befestigung der Elemente einer Beton-Leitplanke des Typen New Jersey am Boden geht der Inhalt der O30 offenbar nicht über den der O8, O9 und O21 hinaus, wie die Beschwerdegegnerin ausgeführt hat. Zu der Verwendung von Dywidag-Stäben für die Verbindung solcher Elemente untereinander geht der Inhalt der

O30 nicht über den der O4 (Figur 10) hinaus.
Demnach beabsichtigt die Kammer, die O30 nicht zu berücksichtigen (Artikel 114 (2) EPÜ und Artikel 12 (4) VOBK)".

- 1.3 In ihrem Schriftsatz vom 21. November 2011 hat die Beschwerdegegnerin erklärt, dass sie diese vorläufige Meinung der Kammer teile. Der Beschwerdeführer hat in seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Kammer sachlich nicht Stellung genommen.
- 1.4 Die Kammer sieht auch bei nochmaliger Würdigung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass, ihre vorläufige Meinung zu ändern. Die verspätet vorgebrachte O30 wird daher nicht weiter berücksichtigt.
2. Auslegung des Anspruchs 1
 - 2.1 Bevor die erfinderische Tätigkeit des beanspruchten Gegenstands entschieden werden kann, ist zu klären, wie die im Anspruch 1 verwendeten Begriffe "Armierungsstäbe" und "Verbindungs-Mutter" auszulegen sind, insbesondere da dies zwischen den Beteiligten streitig ist.
 - 2.2 "Verbindungs-Mutter"
 - 2.2.1 Das Merkmal (g) des Anspruchs 1 verlangt unter anderem, dass aneinander angrenzende Zuganker "durch Verbindungs-Muttern" miteinander verbunden sind.
 - 2.2.2 Zu dem Begriff "Verbindungs-Mutter" enthielt die Mitteilung gemäß Artikel 15 (1) VOBK folgende vorläufige Meinung der Kammer (Punkt 5.2):

"In diesem Zusammenhang weist die Kammer darauf hin, dass das Wort "Mutter" üblicherweise ein mit einer zylindrischen Bohrung und einem darin befindlichen Innen-Gewinde versehenes Teil definiert, das sich auf eine Schraube mit einem entsprechenden Außen-Gewinde drehen lässt und so die Schraube umschließt. Nach der vorläufigen Einschätzung der Kammer würde ein fachkundiger Leser des Anspruchs 1 deshalb erkennen, dass aneinander angrenzende Zug-Anker mittels auf ihren Außen-Gewinde aufgeschraubten Verbindungs-Muttern miteinander verbunden sind, d. h. dass die Verbindungs-Muttern als Gewindemuffen ausgebildet sind. Diese Auslegung stimmt mit der Lehre in der Patentschrift überein. So wird darin die erfindungsgemäße Verbindungs-Mutter alternativ Gewindemuffe, Muffe bzw. Verbindungsmuffe genannt (Spalte 8, Zeile 8; Spalte 9, Zeilen 8 bis 9; Spalte 11, Zeile 12) und als eine Mehrkantmuffe dargestellt (Verbindungs-Mutter 56 in Figuren 8 und 10)."

- 2.2.3 Es liegen keine triftigen Gründe vor, diese vorläufige Meinung der Kammer zu ändern. Mit Schriftsatz vom 21. November 2014 hat die Beschwerdegegnerin erklärt, dass sie die Meinung der Kammer teile, wonach eine Verbindungsmutter ein hohlzylindrisches Bauteil mit Innengewinde ist. Der Beschwerdeführer hat auf die Mitteilung der Kammer sachlich nicht reagiert.
- 2.2.4 Im Zusammenhang des Anspruchs 1 meint der Begriff "Verbindungs-Mutter" also eine Gewindemuffe, die auf den Außengewinden aneinander angrenzender Armierungsstäbe aufgeschraubt ist.

2.3 "Armierungsstäbe"

2.3.1 Aus den Merkmalen (d), (f) und (g) des Anspruchs 1 geht mithin hervor, dass der mindestens eine Zuganker durch aneinandergereihte und mit Gewindemuffen verbundene Armierungsstäbe gebildet ist.

2.3.2 Angesichts dieser Angabe erkannte ein fachkundiger Leser des Anspruchs aufgrund seines allgemeinen technischen Wissens auf Anhieb, dass der Begriff "Armierungsstab" Betonstabstahl meint, d. h. ein gerader gerippter Betonstahl in Stabform, der normalerweise als Armierung bzw. Bewehrung von Bauteilen aus Stahlbeton und als Ankerstab für Zuganker in Spannbetonbau eingesetzt wird (siehe z. B. 02, 03, 023 und 029, Abschnitte 2.2 und 3.1).

2.3.3 Dieses technische Verständnis wird in der Patentschrift bestätigt (siehe Absätze [0024], [0025], [0027] und [0031] mit den Figuren 8 und 10).

3. Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit ausgehend von der 01

3.1 In der Mitte der Figur 1 der 01 ist eine Schutzeinrichtung 5 in Form einer hohen Stahlschutzplanke dargestellt (siehe unten), welche einen geeigneten Ausgangspunkt zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit bildet. Die Einspruchsabteilung und die Beteiligten haben diese Stahlschutzplanke als den nächstliegenden Stand der Technik angesehen.

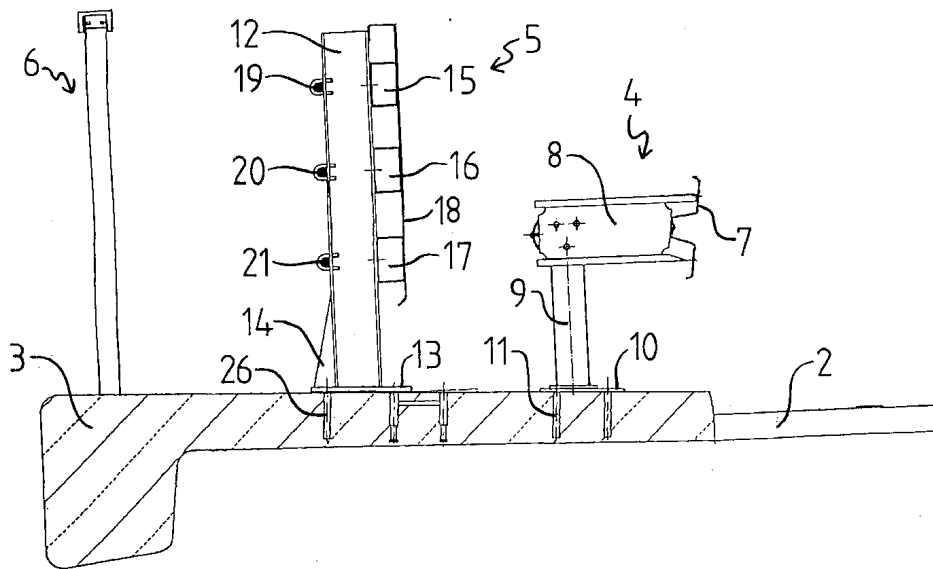


FIG. 1

- 3.2 Diese Stahlschutzplanke 5 mit Leitplanken 15 bis 18, Pfosten 12 und übereinander angeordneten Rundeisen 19 bis 21 stellt eine Verkehrs-Leit-Einrichtung zur Anbringung an dem Rand von Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge, mit allen Merkmalen (a), (i), (b), (c) und (e) des Anspruchs 1 dar. Die als Zuganker vorgesehene(n) Rundeisen 19 bis 21 weisen aber keines der Merkmale (f) und (g) des Anspruchs 1 auf. So könnte es sich bei den Rundeisen jeweils um einen einzelnen, durchlaufenden glatten Rundstahl handeln.
- 3.3 Es ist zwischen den Beteiligten nur streitig, ob die Rundeisen 19 bis 21 der Stahlschutzplanke 5 "Armierungsstäbe" im Sinne des Merkmals (d) des Anspruchs darstellen.
- 3.4 Zu den Rundeisen heißt in der OI lediglich, dass sie "sich entlang dem Fahrweg 2 über mehrere der Pfosten 12 erstrecken und als Zuggurte dienen" und "bei einem schweren Aufprall beispielsweise eines Lastkraftwagens ... ein Durchbrechen des Fahrzeugs

verhindern" (Spalte 3, Zeile 66 bis Spalte 4, Zeile 2) und dass sie durch Stahlseile ersetzt werden können (Anspruch 13). Daraus ergibt sich keineswegs, dass die Rundeisen jeweils aus Armierungsstäben im Sinne der Erfindung bestehen (siehe Punkt 2.3 oben).

- 3.5 Der beanspruchte Gegenstand unterscheidet sich mithin von der hohen Stahlschutzplanke 5 in der Figur 1 der O1 durch die Merkmale (d), (f) und (g).
- 3.6 Diese Merkmale ergeben, dass der mindestens eine Zuganker durch aneinandergereihte und mit Gewindemuffen verbundene Armierungsstäbe mit einem durchlaufenden Außengewinde gebildet ist, so dass er eine größere Eigensteifigkeit aufweist und somit sowohl Zugkräfte als auch Schub- bzw. Querkräfte besser auf die Pfosten übertragen werden (Absatz [0031] in der Patentschrift). Insbesondere ist offensichtlich, dass das durchlaufende Außengewinde den Armierungsstäben eine größere Scherfestigkeit verleiht. Die vorgenannten Unterscheidungsmerkmale gegenüber der O1 bewirken also, dass die auf die Stahlschutzplanke wirkenden Quer- und Zugkräfte im Falle des Aufpralls eines Fahrzeugs auf die Pfosten besser verteilt werden und die Stabilität der Stahlschutzplanke erhöht wird, wodurch die Gefahr eines Durchbrechens des Fahrzeugs weiter verringert wird (siehe Absätze [0002], [0010] und [0025] in der Patentschrift).
- 3.7 Ausgehend von der Stahlschutzplanke 5 der O1 besteht die objektive technische Aufgabe deshalb darin, die Stabilität der Stahlschutzplanke zu erhöhen, um das Durchbrechen eines Fahrzeugs noch besser zu verhindern.
- 3.8 Ein mit dieser Aufgabe befasster Fachmann gelangte, unter Berücksichtigung des vorgelegten Standes der

Technik und seiner allgemeinen Fachkenntnisse, nicht in naheliegender Weise zur beanspruchten Lösung.

- 3.9 In der O1 selbst findet sich ein Hinweis auf eine Lösung der Aufgabe. So lehrt die O1, dass ein Durchbrechen eines Fahrzeugs mit Hilfe der dritten fest verankerten Schutzeinrichtung 6 verhindert wird, welche hinter der Stahlschutzplanke 5 angeordnet ist (Absatz [0039] mit Figur 1). Diese Lehre führte den Fachmann erneut weg von der beanspruchten Lösung.
- 3.10 Die O13 befasst sich mit einer ähnlichen Aufgabe. Die Lehre der O13 ist nämlich, dass die bei einem Aufprall eines Fahrzeugs entstehende Zugkraft auf eine gurtlose Stahlschutzplanke gleichmäßig auf viele Pfosten verteilt wird und ein Durchbrechen des Fahrzeugs verhindert wird, wenn die Pfosten verformbar und vorzugsweise durch einen aus Laschen gebildeten Längsband und/oder ein durchlaufendes Seil miteinander verbunden sind (Absätze [0018], [0023] und [0035]). Demnach führte auch diese Lehre den Fachmann weg von der beanspruchten Lösung.
- 3.11 Schließlich bestünde für den mit der Aufgabe befassten Fachmann keine Veranlassung, die Lehren der weiteren entgegengehaltenen Druckschriften O2 bis O5, O8, O9, O21, O23 und O26 heranzuziehen:
- 3.11.1 In den Druckschriften O2, O3 und O23 sind zwar Gewindemuffen zur mechanischen Verbindung von gerippten Bewehrungsstäben offenbart. Diese Druckschriften befassen sich jedoch nicht mit der gestellten Aufgabe, geschweige denn mit passiven Schutzeinrichtungen an Straßen, sondern einzig und allein mit der Verbindung von Bewehrungsstäben im Betonbau. Der Fachmann hätte also keinen Anlass, diese Druckschriften zu

berücksichtigen, insbesondere da die Rundeisen der O1 keine Bewehrungs- bzw. Armierungsstäbe sind (siehe Punkt 3.2).

- 3.11.2 Die O4 beschreibt eine mobile Betonleitwand aus lösbar zusammengesetzten, auf der Fahrbahn einer Brücke lose aufgesetzten Fertigteilen mit einem glockenförmigen New-Jersey-Profil. Diese Betonleitwand hat bekanntermaßen die Aufgabe, ein seitlich aufprallendes Fahrzeug aufzuhalten und wieder in die Fahrbahn zurückzulenken. Da die Fertigteile starr oder kaum deformierbar sind, wird die kinetischen Energie des Fahrzeugs im Wesentlichen durch Verformung desselben abgebaut; nur ein geringer Teil der Aufprallenergie wird von der Betonleitwand dadurch absorbiert, dass bei Überwindung der Reibkräfte zwischen der Fahrbahn und der Betonleitwand diese seitlich verschiebbar bzw. biegsam ist und dass aufgrund des New-Jersey-Profiles das Fahrzeug zunächst angehoben wird. Damit betrifft die O4 einen anderen Typ von passiver Schutzeinrichtung als die stationäre Stahlschutzplanke der O1, welche ein Großteil der Aufprallenergie durch eigene Verformung absorbiert. Demnach wäre es nicht naheliegend, die Lehre der O4 mit der O1 zu kombinieren.

Im Übrigen offenbart die Figur 10 der O4 nicht die beanspruchte Lösung. Die Verbindung der stirnseitig überstehenden Bewehrungsstäbe in Form von Dywidag-Stäben erfolgt dort mit einer speziellen Hülse, welche die Verschiebbarkeit benachbarter Fertigteile im Bereich der Bewegungsfuge der Brücke gewährleistet. Die dargestellte Hülse stellt keine Verbindungsmutter im Sinne des Anspruchs dar (siehe Punkt 2.2 oben).

- 3.11.3 Die O5 betrifft eine mobile Stahlgleitschwelle aus lösbar zusammengesetzten, auf der Fahrbahn lose

aufgesetzten Fertigteilen, welche jeweils aus einer als Massivkörper ausgebildeten Gleitschwelle und mindestens einer von dieser beabstandeten Stahlleitplanke bestehen. Die Wirkungsweise dieser Stahlgleitschwelle entspricht im Wesentlichen jener der Betonleitwand der 04: bei einem Fahrzeugaufprall wird das Fahrzeug aufgehalten und bedingt durch das Profils der Fertigteile umgelenkt; die ganze Stahlgleitschwelle wird seitlich verschoben (Spalte 1, Zeilen 48 bis 55; Gleitfüße 18 und 19). Demnach stellt diese Stahlgleitschwelle ebenfalls einen anderen Typ von passiver Schutz Einrichtung als die stationäre Stahlschutzplanke der 01 dar, so dass es nicht naheliegend wäre, die Lehre der 05 mit der 01 zu kombinieren.

Sollte der Fachmann dennoch die Ausführungsform in der Figur 7 der 05 heranziehen, führte diese ihn weg von der beanspruchten Lösung, denn die dort dargestellten, mit einem Drehspindel miteinander verbundenen Zugstäbe weisen kein durchlaufendes Außengewinde auf, wie es das Merkmal (f) erfordert, sondern nur Endgewinde.

3.11.4 Der Fachmann erführe aus der 08 (Figuren 17 und 18), 09 (Figur 2) und 021 (Figur 4), wie Stahlschutzplanken und Betonteilwände am Boden verankert werden können. Dies entspricht aber dem bereits in der 01 Offenbarten (siehe Figur 1) und könnte ihn nicht zur Lösung führen.

3.11.5 Die 026 offenbart in der Figur 5 eine einfache Distanzschutzplanke aus Stahl, dessen Schutzplankenholmen über Distanzhalter an den Pfosten angeschraubt sind. Diese Stahlschutzplanke entspricht der gleich neben dem Fahrweg angeordneten ersten Stahlschutzplanke 4 in der Figur 1 der 01. Eine solche Stahlschutzplanke dient hauptsächlich zur Dämpfung der

Aufprallenergie eines Fahrzeugs bei einem Unfall. Die Zweckbestimmung der Stahlschutzplanke 5 der O1, von der ausgegangen wird, liegt hingegen darin, einerseits bei einem schweren Aufprall beispielsweise eines LKWs die Aufprallenergie zu dämpfen und dadurch die Schwere der Unfallfolgen zu mindern und andererseits zu verhindern, dass das Fahrzeug zu weit von dem Fahrweg abkommt. Der mit der Weiterentwicklung der Stahlschutzplanke 5 der O1 befasste Fachmann hätte also keinen Grund, die Figur 5 der O26 heranzuziehen, da sie nur für die erste Stahlschutzplanke 4 relevant sein könnte.

Sollte der Fachmann dennoch die Figur 5 der O26 heranziehen, erführe er nur, dass an der von der Fahrbahn abgewandten Seite der Distanzhalter etwa parallel zu den Schutzplankenholmen verlaufende Abspanngurte in Form von kurzen bzw. langen Stahlbändern befestigt sind, welche überlappend miteinander durch Querschrauben verschraubt sind (Figuren 8, 117, 140 und 141). Diese Lehre der O26, welche das allgemeine Fachwissen wiedergibt, entspricht aber nicht der beanspruchten Lösung.

3.12 Deshalb ist die Kammer der Auffassung, dass ausgehend von der O1 der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ beruht.

4. Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit ausgehend von der O26

4.1 Nachdem der Beschwerdeführer die Stahlschutzplanke in der Figur 5 der O26 als einen möglichen Ausgangspunkt zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit angesehen hat, wird die erfinderische Tätigkeit auch davon ausgehend beurteilt.

- 4.2 Diese Stahlschutzplanke weist keines der Merkmale (d) bis (g) des Anspruchs 1 auf. Insbesondere verlaufen die dort dargestellten Abspanngurten nicht "durch die voneinander getrennten Stützen", wie es das Merkmal (c) erfordert.
- 4.3 Ausgehend von dieser Stahlschutzplanke besteht die mit diesen Unterscheidungsmerkmalen objektiv gelöste Aufgabe darin, die Stabilität der Stahlschutzplanke zu erhöhen, um das Durchbrechen eines Fahrzeugs besser zu verhindern.
- 4.4 Wie oben unter Punkte 3.8 bis 3.11 erklärt, gelangte ein mit dieser Aufgabe konfrontierter Fachmann, unter Berücksichtigung des vorliegenden Standes der Technik und seiner Fachkenntnisse, nicht in naheliegender Weise zur beanspruchten Lösung. Selbst wenn er die Figur 10 der O4 heranzöge, könnte er nicht zu dieser Lösung gelangen (siehe Punkt 3.11.2).
- 4.5 Folglich kommt die Kammer zu dem Schluss, dass ausgehend von der O26 der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ beruht.
5. Die Ansprüche 2 bis 8 genügen aus den vorgenannten Gründen ebenfalls den Erfordernissen des Artikels 56 EPÜ im Hinblick auf die O1 und die O26.
6. Die Kammer stimmt also mit der Einspruchsabteilung überein, dass der von dem Beschwerdeführer geltend gemachte Einspruchsgrund mangelnder erfinderischer Tätigkeit der Aufrechterhaltung des Patents im Umfang des Hauptantrags nicht entgegensteht.

7. Auf die Hilfsanträge 1 bis 11 der Beschwerdegegnerin braucht daher nicht eingegangen werden.
8. Mündliche Verhandlung
 - 8.1 Der Beschwerdeführer hat in seiner Erwiderung zu der Ladung für eine mündliche Verhandlung erklärt, dass er nicht an der mündlichen Verhandlung teilnehmen werde. Gemäß ständiger Rechtssprechung der Beschwerdekammer wird diese Erklärung des Beschwerdeführers als Rücknahme seines Hilfsantrags auf mündliche Verhandlung unter Artikel 116 EPÜ verstanden.
 - 8.2 Demnach wurde von keiner der Beteiligten eine mündliche Verhandlung beantragt.
 - 8.3 Da die Angelegenheit entscheidungsreif ist, kann die Kammer eine Entscheidung über die Beschwerde nach Aktenlage ohne mündliche Verhandlung treffen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



C. Spira

G. Ashley

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt