

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 20. Juni 2017**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0666/13 - 3.2.04

Anmeldenummer: 07112200.6

Veröffentlichungsnummer: 2014343

IPC: A63G7/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Fahrgeschäft

Patentinhaber:

Maurer Söhne GmbH & Co. KG

Einsprechende:

Ingenieurbuero Stengel GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPC Art. 54, 56

Schlagwort:

Neuheit - Hauptantrag (ja)

Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag (ja)

Zitierte Entscheidungen:

T 1018/02

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 0666/13 - 3.2.04

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.04
vom 20. Juni 2017

Beschwerdeführer: Maurer Söhne GmbH & Co. KG
(Patentinhaber) Frankfurter Ring 193
80807 München (DE)

Vertreter: Grosse Schumacher Knauer von Hirschhausen
Patent- und Rechtsanwälte
Nymphenburger Strasse 14
80335 München (DE)

Beschwerdegegner: Ingenieurbuero Stengel GmbH
(Einsprechender) Nesselwanger Str. 24
81476 Muenchen (DE)

Vertreter: Schwabe - Sandmair - Marx
Patentanwälte Rechtsanwalt
Partnerschaft mbB
Joseph-Wild-Straße 20
81829 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 2014343 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 8. Januar 2013.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender A. de Vries
Mitglieder: J. Wright
W. Van der Eijk

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde der Beschwerdeführerin-Patentinhaberin richtet sich gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 2014343 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 8. Januar 2013. Die Beschwerdeführerin-Patentinhaberin hatte am 8. März 2013 Beschwerde eingelegt und am gleichen Tag die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung war am 3. Mai 2013 eingegangen.
- II. Mit dem Einspruch war das gesamte Patent wegen fehlender Neuheit (Einspruchsgrund nach Artikel 100 (a) in Verbindung mit Artikel 54 EPÜ) und mangels erfinderischer Tätigkeit (Einspruchsgründe nach Artikel 100 (a) mit Artikeln 52(1) und 56 EPÜ) angegriffen worden. Keine weiteren Einspruchsgründe waren in der Einspruchsschrift vorgebracht worden.

Die Einspruchsabteilung hatte unter anderem die folgenden Entgegenhaltungen berücksichtigt:

D1: Stefan Peck: "Goliath", Kirmes & Park Revue, Nr. 60, Mai 2002, Seite 69.

D3: Europäische Norm EN 13814, "Fliegende Bauten und Anlagen für Veranstaltungsplätze und Vergnügungsparks-Sicherheit", Juni 2005, Auszug: Seiten 1 bis 5 und 65 bis 69.

D4: Frank Lanfer, "Speed Monster", Kirmes & Park Revue, Nr. 108, Juli 2006, Seiten 70 bis 73.

D22: Tim Herre, "Kanonen", Kirmes & Park Revue, Nr. 95, Juni 2005, Seiten 48 bis 50.

D26: DE 3446951 C

Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt nicht neu gegenüber D1 sei, aber dass die oben genannten Einspruchsgründe der Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang gemäß einem Hilfsantrag nicht entgegenstünden.

- III. Die Einsprechende hat mit dem Schriftsatz vom 8. März 2013 den Einspruch zurückgenommen. Sie ist somit nicht mehr an diesem Verfahren beteiligt.
- IV. Die Beschwerdeführerin-Patentinhaberin beantragt die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents wie erteilt (Hauptantrag), hilfsweise Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Form gemäß einem der Hilfsanträge 1 bis 3, die mit Beschwerdebegründung eingereicht wurden.
- V. Der Anspruch 1 des Hauptantrags (wie erteilt) hat folgenden Wortlaut:

"Fahrgeschäft, insbesondere für Vergnügungsparks und dgl., umfassend:
eine Fahrstrecke mit einer Führungseinrichtung (3) zur Führung wenigstens eines Fahrzeugs (2) entlang der Führungseinrichtung (3) in einer Bewegungsrichtung (v); wenigstens ein Fahrzeug (2) mit einem senkrecht zur Bewegungsrichtung (v) relativ zum Fahrzeug (2) ortsfest ausgerichteten Normalenvektor (n); und
eine Fahrfigur (1) umfassend wenigstens einen ersten Streckenabschnitt (5, 6) mit einer Steigung/Gefälle und einen zweiten Streckenabschnitt (8, 9) mit einer Steigung/Gefälle mit einem Vorzeichen entgegengesetzt dem Vorzeichen der Steigung/des Gefälletes [sic] des ersten Streckenabschnitts (6, 7), wobei der erste

Streckenabschnitt (6, 7) und der zweite Streckenabschnitt (8, 9) miteinander verbunden sind und wenigstens einen Teilabschnitt einer Schleife bilden, die Führungseinrichtung (3) derart ausgebildet ist, dass der Normalenvektor (n) im ersten Streckenabschnitt (6, 7) von einer bei der Einfahrt in den ersten Streckenabschnitt (6, 7) bezüglich der Schleife nach Außen oder nach Innen weisenden Ausrichtung durch eine Drehung des Normalenvektors (n) um eine Achse parallel zur Bewegungsrichtung (v) in eine nach Innen bzw. nach Außen weisende Ausrichtung gedreht wird, und der Normalenvektor (n) im zweiten Streckenabschnitt (8, 9) von der nach Innen bzw. nach Außen weisenden Ausrichtung zurück in eine nach Außen bzw. nach Innen weisende Ausrichtung gedreht wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Führungseinrichtung (3) ferner derart ausgebildet ist, dass der Normalenvektor (n) des Fahrzeugs (2) beim Durchfahren der Fahrfigur (1) nicht nach Oben ausgerichtet ist, so dass das Fahrzeug an keiner Stelle der Fahrfigur (1) eine Überkopfposition einnimmt".

VI. Der Beschwerdeführerin-Patentinhaberin hat folgende Argumente vorgetragen:

Der Begriff "Schleife" im Anspruch 1 sei eng auszulegen. Er bedeute ein längliches und gebogenes Gebilde wie einen Schnürsenkel, dessen Enden zusammenlaufen.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt sei neu gegenüber D1, da der Bahnverlauf des Fahrgeschäfts der D1 keine Schleife im Sinne der Erfindung zeige. Außerdem seien die beanspruchten Richtungswechsel des Normalenvektors auch nicht in D1 offengelegt.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Hintergrund

Das Patent betrifft ein Fahrgeschäft mit einer Fahrfigur, die eine Schleife bildet. Die Fahrfigur umfasst einen ersten Streckenabschnitt mit einer Steigung/Gefälle, die mit einem zweiten Streckenabschnitt mit einer entgegengesetzten Steigung/Gefälle verbunden ist (Patentschrift Absatz [0001]). Anders ausgedrückt, hat die Schleife zwei Streckenabschnitte, wobei die eine steigt und die andere fällt.

Eine oft eingesetzte Fahrfigur für solche Fahrgeschäfte ist die Überkopffigur (Patentschrift Absatz [0006]). Dies ist zwar wegen seines aufregenden Fahrgefühls für die Fahrgäste attraktiv, jedoch dank damit verbundener zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen sehr aufwendig (Patentschrift Absätze [0008] und [0011]). Nach Absatz [0012] liegt die Aufgabe der Erfindung darin, "ein Fahrgeschäft bereitzustellen, bei dem trotz uneingeschränktem Fahrvergnügen der Aufwand für die Sicherheitstechnik reduziert werden kann und das trotz des Verzichts auf Überkopffiguren ein attraktives Erscheinungsbild bietet".

Zu diesem Zweck definiert Anspruch 1 wie erteilt (von der Kammer zusammengefasst) unter anderem, dass die Fahrfigur eine Schleife ist, dass der Normalenvektor des Fahrzeugs zwischen innen und außen mindestens zweimal beim Durchfahren der Schleife (einmal pro Streckenabschnitt) wechselt, und dass das Fahrzeug an

keiner Stelle der Fahrfigur eine Überkopfposition einnimmt.

3. Von den im Einspruchsverfahren zitierten Dokumenten (D1 bis D34) hat die Einspruchsabteilung (angefochtene Entscheidung, Entscheidungsgründe, Punkt 2.2) nur die Dokumente D1, D3, D4, D22 und D26 als bewiesenen Stand der Technik anerkannt. Auch vier behauptete Vorbenutzungen (V1 bis V4) hat die Einspruchsabteilung in ihrer Entscheidung (Punkt 2.2.6 sowie deren Unterpunkte) als nicht bewiesenen Stand der Technik betrachtet.

Die Beschwerdeführerin hat die Einschätzung der Einspruchsabteilung in Bezug auf den Stand der Technik nicht gerügt (vgl. Beschwerdebegründung, Seite 3, Punkt 2, erster Absatz).

Die Kammer sieht keinen Grund, die oben erwähnte Einschätzung der Einspruchsabteilung zu bezweifeln. Folglich werden nur D1, D3, D4, D22, D26 im Beschwerdeverfahren in Betracht gezogen.

4. Die Beschwerdekammer wird gemäß Artikel 111 (1) EPÜ entweder im Rahmen der Zuständigkeit des Organs tätig, das die Entscheidung erlassen hat, oder sie verweist die Angelegenheit zur weiteren Entscheidung an dieses Organ zurück. Es steht somit im pflichtgemäßen Ermessen der Kammer, unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls darüber zu befinden, ob eine Sache zurückzuverweisen oder sachlich zu entscheiden ist. Letztlich besteht ein allgemeines öffentliches Interesse daran, aus Gründen der Rechtssicherheit das Verfahren so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen.

Im vorliegenden Fall hat die Einspruchsabteilung zwar Neuheit gegenüber D1 geprüft, jedoch nicht gegenüber anderem Stand der Technik (D4, D22, D26). Ebenso wenig ist die erfinderische Tätigkeit von der ersten Instanz geprüft worden. Dennoch wird das Patent nicht mehr angefochten, da der Einspruch zurückgenommen worden ist.

Unter diesen Umständen ist die Kammer der Ansicht, dass der Gesichtspunkt der Verfahrensökonomie eine entscheidende Rolle spielt. Daher hat die Kammer beschlossen, von ihrer Befugnis nach Artikel 111 (1) EPÜ Gebrauch zu machen und die Sache nicht an die erste Instanz zurückzuverweisen, sondern selbst über die Neuheit und erfinderische Tätigkeit zu entscheiden.

5. Neuheit von Anspruch 1 wie erteilt

5.1 Auslegung des Wortes "Schleife"

Der Anspruch 1 sieht vor, dass die beanspruchten ersten und zweiten Streckenabschnitte der Fahrfigur 1 (wenigstens einen Teilabschnitt) eine Schleife bilden.

Eine erste Frage, die die Kammer beantworten muss, ist die Bedeutung des Begriffs "Schleife" in dem vorliegenden Zusammenhang. Nach Ansicht der Kammer ist die normale Bedeutung von "Schleife", im Zusammenhang mit einem Weg (hier ein Schienenweg), eine starke Biegung, "fast bis zu einem Kreis herumführende Kurve einer Straße, einem Flusslauf o.Ä." (aus dem Duden). Dadurch, dass die Fahrfigur einen steigenden, sowie einen fallenden Abschnitt hat, versteht der Fachmann den Anspruchswortlaut in dem Sinne, dass, von der Seite her gesehen, die Fahrfigur einen Kreis bildet mit Endabschnitten, die nahe aneinander liegen. Dieses

Verständnis stimmt mit der Definition einer Schleife in der Beschreibung überein (siehe Absatz [0016]). Dort steht, dass "eine Schleife im Sinne der vorliegenden Anmeldung...jeder Streckenverlauf [ist], der in einer Seitenansicht bzw. in einer seitlichen Projektion... eine geschlossene Fahrfigur mit einer Innenseite und einer Außenseite beschreibt". Eine solche Fahrfigur ist auch in Figur 1 der Patentschrift zu sehen. Damit sind sowohl geschlossene als auch offene Schleifen mit versetzt zueinander verlaufenden Endabschnitten umfasst. In der normalen Auslegung dieses Begriffs sind bei offenen Schleifen die Endabschnitte, wenn versetzt, dann aber relativ nahe zueinander platziert. Etwas anderes ist der Patentschrift nicht zu entnehmen, vgl. die Figuren 1 und 5.

Folglich stellt die Kammer fest, dass die beanspruchte Fahrfigur eine Fahrfigur ist, die von der Seite her gesehen einen Kreis bildet und die Endabschnitte hat, die nahe aneinander liegen. Dies entspricht auch dem "Schnürsenkel" Bildnis der Beschwerdeführerin.

5.2 Neuheit gegenüber D1

5.2.1 Nachdem die Bedeutung des Wortes "Schleife" geklärt worden ist, muss die Kammer nun entscheiden, ob, im Hinblick auf D1, der Gegenstand des Anspruchs 1 neu ist.

Nach ständiger Rechtsprechung der Beschwerdekammern ist ein Dokument des Stands der Technik für einen beanspruchten Gegenstand nur neuheitsschädlich, wenn dieser Gegenstand sich unmittelbar und eindeutig aus dem Stand der Technik ergibt.

- 5.2.2 Das Dokument D1 offenbart (Seite 1, Text und Figuren) ein Fahrgeschäft (Goliath) für einen Vergnügungspark (Six Flags Holland), umfassend:
eine Fahrstrecke mit einer Führungseinrichtung (grüne Schienen) zur Führung wenigstens eines Fahrzeugs entlang der Führungseinrichtung in einer Bewegungsrichtung (siehe alle Bilder), wobei ein relativ zum Fahrzeug (2) ortsfest ausgerichteter Normalenvektor dem Fahrzeug zugeordnet werden kann.
- 5.2.3 Nach Ansicht der Kammer ist es allerdings nicht unmittelbar und eindeutig erkennbar, ob die in den Großaufnahmen dargestellten Fahrfiguren im Sinne des Anspruchs Schleifen sind (siehe oben Punkt 5.1), da die Qualität und Blickwinkel der Großaufnahmen keine eindeutige Schlüsse erlauben über den präzisen, räumlichen Verlauf der gezeigten Figuren. Im oberen Panoramabild ist es nicht unmittelbar und eindeutig erkennbar, ob irgendwelche Fahrfiguren Schleifen bilden, da das Bild zu unscharf ist, um den genauen Verlauf der Bahn feststellen zu können. Durch den Blickwinkel ist zudem nicht zu erkennen, ob die Enden der beiden rechten Fahrfiguren nahe beieinander liegen. Das Bild zeigt wahrscheinlich nur Buckel mit beidseitigen Ausbuchtungen, die leicht schräg zur Fahrtrichtung betrachtet werden und wobei die Enden weit auseinander liegen. Das gleiche gilt für die beiden unteren Aufnahmen auf Seite 69 oder die Aufnahme unten auf Seite 3.

Daher spielt es auch keine Rolle, ob die dritte Fahrfigur von links im oberen Bild in einer der Großaufnahmen gezeigt wird oder nicht (vgl. Entscheidungsgründe, Punkt 2.3.1.2, dritter Stichpunkt).

5.2.4 In dem Text selbst wird auch keine Schleife erwähnt. Das Fahrgeschäft hat mehrere Hügel: zuerst kommt der Lifthügel, wonach ein zweiter Hügel folgt (Seite 69, zweite Spalte). Zum Schluss kommen drei kleine Bodenwellen ("Speedbumps", Seite 69, letzte Spalte). Von der Seite gesehen bildet ein Hügel keinen Kreis, da die Endstücke nicht zusammenlaufen oder nahe beieinander liegen. Gleiches gilt für eine Kurve "mit starker Querneigung" (Seite 69, zweite Spalte) und für die zwei Helixen (Seite 69, dritte Spalte). Bei diesen links ("direkt am Boden installierte") bzw. rechts laufenden Fahrfiguren dreht sich die Fahrstrecke um eine vertikale Achse. Also sind sie keine Schleifen mit jeweils einer Steigung als auch einem Gefälle die, von der Seite betrachtet, Kreise bilden, wie Anspruch 1 fordert.

Daher ist nach Ansicht der Kammer der Gegenstand des Anspruchs 1 allein deswegen neu, weil D1 keine Fahrfigur offenbart, die eine Schleife bildet.

5.2.5 Weiterhin ist die Kammer der Meinung, dass der beanspruchte Richtungswechsel des Normalenvektors in dem ersten Streckenabschnitt der Fahrfigur durch Drehung von außen nach innen oder von innen nach außen, in dem zweiten Streckenabschnitt durch Drehung in umgekehrter Richtung auch nicht aus D1 bekannt ist.

5.2.6 Nach Ansicht der Kammer kann die Ausrichtung des Normalenvektors aus dem Panoramabild (Seite 69, oben) nicht festgestellt werden, da die Schienen zu unscharf dargestellt sind. Aus jeder der zwei Großaufnahmen (Seite 69, unten) scheint, nach Ansicht der Kammer, nur ein einziger Richtungswechsel des Normalenvektors über

den gesamten Verlauf der beiden Streckenabschnitte der gezeigten Fahrfigur vorhanden zu sein.

- 5.2.7 In der linken Großaufnahme scheint der vom Betrachter aus am naheliegenden Streckenabschnitt (bezüglich der Fahrfigur) einen nach außen hin orientierten Normalenvektor zu haben, da in diesem Abschnitt ein Normalenvektor rechtwinklig zu den parallelen Bahnschwellen nach außen bezüglich der Fahrfigur deuten würde. Dahingegen ist der Normalenvektor zur anderen Seite der Fahrfigur im weiter entfernten Streckenabschnitt gerichtet. Dies lässt sich gut erkennen, da der Zug, der sich ganz oben auf der Fahrfigur befindet, länglich verdreht ist, sodass die hinteren Fahrgäste nach rechts orientiert sind, während die vorderen eher nach links ausgerichtet sind.

In ähnlicher Weise scheint die zweite Großaufnahme (Seite 69, unten rechts) eine Fahrfigur mit einer Längsdrehung zu zeigen. Mit anderen Worten scheint ein einziger Richtungswechsel des Normalenvektors stattzufinden.

- 5.2.8 Jedoch ist aus keiner der beiden Großaufnahmen der vom Anspruch verlangte zweite Richtungswechsel des Normalenvektors des Fahrzeugs (zwischen innen und außen der Fahrfigur) zu sehen. Wie sich der Normalenvektor beim Ein- oder Ausfahren in der Fahrfigur verhält und ob dort ein weiterer Seitenwechsel des Normalenvektors stattfindet, bleibt schlichtweg ungewiss, da keine der Großaufnahmen eine gesamte Fahrfigur zeigt.
- 5.2.9 Zusammengefasst geht die beanspruchte Fahrfigur, mit Streckenabschnitten, die eine Steigung und ein Gefälle (mit entgegengesetzten Vorzeichen) formen, sowie zwei gegenläufige Richtungswechsel des Normalenvektors in

den beiden Streckenabschnitten, wobei die Streckenabschnitte eine Schleife bilden, nicht unmittelbar und eindeutig aus D1 hervor. Folglich ist der Gegenstand des Anspruchs 1 neu gegenüber D1.

5.3 In ihrer Einspruchsschrift hat die Einsprechende auch Neuheit gegenüber D4, D22 und D26 gerügt. Dazu hat die Einspruchsabteilung in der angegriffenen Entscheidung keine Stellung genommen. Es obliegt der Kammer dies jetzt zu prüfen.

5.3.1 Neuheit gegenüber D4

D4 offenbart ein Fahrgeschäft (Speed Monster, Tusenfryd) mit einer Schleifen-Fahrfigur (Seite 71, rechte Spalte, "Norwegian loop"), in Form eines "Brezels" (Seite 73, linke Spalte, wohl im Foto unten links auf der Seite 70 sichtbar). Jedoch hat, entgegen den Anforderungen des Anspruchs, diese Fahrfigur mehrere Überkoppositionen (Seite 71, rechte Spalte "weiter oben drehen wir kopfüber...Nach der Rolltreppe befördert uns die Streckenführung wieder kopfüber...ein "'Flatspin'... der noch einmal für kurze Zeit die Welt auf den Kopf stellt" vgl. Anspruch 1, kennzeichnender Teil; siehe auch das Foto unten links auf der Seite 70, wo in den oberen horizontalen Enden der Schleife eine Umkehr sichtbar ist).

Daher geht mindestens das kennzeichnende Merkmal des Anspruchs 1, wobei das auf der Schleifenfigur fahrende Fahrzeug nie eine Überkopposition einnimmt, nicht unmittelbar und eindeutig aus D4 hervor.

Folglich ist D4 nicht neuheitschädlich für Anspruch 1.

5.3.2 Neuheit gegenüber D22

Das Dokument D22 offenbart ein Fahrgeschäft (Kanonen). Eine Fahrfigur scheint eine Schleife zu sein ("Vertikallooping", siehe Foto, Seite 48, links unten). Wie das Foto zeigt, hat aber diese Schleife eine Überkopfposition. Daher ist es keine Fahrfigur nach Anspruch 1 (vgl. kennzeichnender Teil wieder). Das Gleiche (Figur mit Überkopfposition) gilt für die "Inline twist" (Foto, Seite 49, oben rechts). Wie die Namen "Top-Hat" (Zylinderhut) und "Camelback" (Kamelhöcker) andeuten, sind diese Figuren keine (kreisförmigen) Schleifen im Sinne des Anspruchs, sondern Hügel. Während die Camelback-Figur nicht abgebildet zu sein scheint, ist der Top-hat mit seinen steilen Flanken wahrscheinlich die Fahrfigur, die auf Seite 48 ganz oben abgebildet ist. Von der Seite gesehen formt diese bucklige Figur keinen Kreis, sondern lediglich einen Hügel. Daher ist sie keine Schleife.

Folglich ist D22 nicht neuheitschädlich für Anspruch 1.

5.3.3 Neuheit gegenüber D26

D26 offenbart eine Fahrfigur in Form einer Schleife (Ausführungsformen nach Figuren 1 und 3). Jedoch haben beide Schleifen Überkopfpositionen. Bei der Ausführungsform nach Figur 1 (Spalte 4, Zeilen 22 bis 29), beginnend mit einem Überschlagbereich 18, werden die Fahrgäste kopfüber gedreht, bis sie an der tiefsten Stelle 34 ankommen, wo "die Köpfe der Fahrgäste wieder nach oben gerichtet" sind. Ebenso (Figur 3, Spalte 5, Zeilen 45 bis 49) zeigt die Ausführungsform der Figur 3 einen Überschlagbereich 82, sodass an der höchsten Stelle des Bereichs 82 "die Köpfe der Fahrgäste nach unten gerichtet" sind. Daher offenbart D26 keine

Fahrfigur, in der an keiner Stelle der Fahrfigur das Fahrzeug eine Überkopfposition einnimmt (vgl. Anspruch 1).

Daher ist D26 auch nicht neuheitschädlich für Anspruch 1.

5.4 Die Kammer sieht keinen weiteren Grund, die Neuheit in Frage zu stellen. Somit kommt die Kammer zu dem Schluss, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrags neu im Sinne von Artikel 54 EPÜ ist.

6. Erfindnerische Tätigkeit

6.1 Im Hinblick auf die ins Verfahren als bewiesenen Stand der Technik eingebrachten Dokumente (siehe oben Punkt 3), hat die Einsprechende in ihrer Einspruchsschrift erfindnerische Tätigkeit ausgehend von D26, D22 oder D4 jeweils in Verbindung mit dem allgemeinen Fachwissen des Fachmanns, wie z.B. aus D3 bekannt ist, bemängelt.

6.2 Im Anschluss an die obige Neuheitsdiskussion (Punkte 5.3.1, 5.3.2 und 5.3.3) unterscheidet sich der Gegenstand des Anspruchs 1 von den genannten Fahrfiguren aus D4, D22 bzw. D26 (mindestens) dadurch, dass das Fahrzeug an keiner Stelle der Fahrfigur eine Überkopfposition einnimmt. Das Merkmal bewirkt, dass die technisch aufwendigen Sicherungsmaßnahmen, die mit einer Überkopfposition in einer Schleife verbunden sind, wegfallen (Patentschrift Absatz [0011]).

6.3 Die zu lösende objektive *technische* Aufgabe kann daher darin gesehen werden, eine Fahrfigur in Form einer Schleife, wie die aus D4, D22 bzw. D26, sicherungstechnisch einfacher zu machen.

- 6.4 Es mag sein, dass der Fachmann weiß, dass Fahrfiguren mit Überkopfpositionen erhöhte Sicherheitsvorkehrungen erfordern (siehe D3 Seite 67 bis 68, Randziffer 6.1.6.2.4.1). Die europäische Norm D3 gibt dem Fachmann aber keinen Hinweis darauf wie er eine Fahrfigur in Form einer Schleife vereinfachen soll, da sie nicht auf besondere Fahrfiguren bezogen ist, sondern lediglich Sicherheitsregeln definiert, unter anderem in Bezug auf die Schräglage des Fahrgasts.
- 6.5 Der Fachmann würde auch nicht die Schleife einfach, ohne weiteres ohne Überkopfposition ausführen, da weder seine allgemeinen Fachkenntnisse noch der zitierte Stand der Technik ihm nahelegt, wie er dann vorzugehen hat. Die ihm geläufigen oder aus dem Stand der Technik bekannten Schleifen haben immer mindestens eine Überkopfposition. Obwohl der Fachmann andere Fahrfiguren kennt, wie zum Beispiel einen Hügel, auf der der Fahrgast keine Überkopfstellung einnimmt, ist die bestimmte Kombination von sämtlichen beanspruchten Fahrfigurmerkmalen (Schleife, Streckenabschnitte mit Drehung des Normalenvektors usw.) nirgendwo in D4, D22, bzw. D26 angedeutet, geschweige denn offenbart. Auch die Kammer hat keinen Grund anzunehmen, dass das Vorsehen einer Fahrfigur mit genau dieser Kombination von Eigenschaften eine dem Fachmann aus seinem Fachwissen heraus geläufig ist, um eine Schleifenfigur mit geringerem Sicherheitsaufwand zu realisieren.
- 6.6 Ebenso ist die Kammer der Auffassung, dass es für den Fachmann nicht naheliegend wäre, eine in den Dokumenten D4, D22 und D26 offenbarte Fahrfigur, die keine Schleife ist (zum Beispiel der Top-Hat aus D22), so zu ändern, dass sämtliche Merkmale des Anspruchs vorhanden wären. Eine solche Maßnahme müsste in mehreren Schritten durchgeführt werden (u.a. die Umformung eines

Hügels als Schleife und der Einbau von zwei Wechseln des Normalenvektors), sodass die resultierende Fahrfigur eine völlig andere wäre. Nach Ansicht der Kammer wäre dies, ohne einer ex post facto Betrachtung des Fachmanns, nicht naheliegend.

- 6.7 Folglich würde der Fachmann auch nicht durch eine Kombination von D4, D22 oder D26 mit seinem allgemeinen Fachwissen (wie z.B. anhand von D3 dargestellt) auf naheliegende Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gelangen.
- 6.8 Auch vermag die Kammer keinen sonstigen Grund zu erkennen, aus denen Anspruch 1 nicht erfinderisch sein sollte.
7. Die Kammer schließt aus den obengenannten Gründen, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 gegenüber dem zitierten Stand der Technik neu ist, Artikel 100(a) und 54 EPÜ, und auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, Artikel 100(a) und 56 EPÜ.

Da es sich dabei um die einzigen umstrittenen Fragen handelt, kann das Patent wie erteilt aufrechterhalten werden.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird in unveränderter Fassung aufrechterhalten.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



G. Magouliotis

A. de Vries

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt