

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 9. Dezember 2015**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1826/13 - 3.2.01

Anmeldenummer: 09167345.9

Veröffentlichungsnummer: 2161182

IPC: B62D53/00, B62D63/06, B60P1/64,
B62B3/02, B64F1/32

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Trailerzuganhänger

Patentinhaberinnen:
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
LR Intralogistik GmbH

Einsprechende:
Jungheinrich Aktiengesellschaft

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54(1), 56

Schlagwort:
Neuheit und erfinderische Tätigkeit (erteiltes Patent) - (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 1826/13 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 9. Dezember 2015**

Beschwerdeführerin: Jungheinrich Aktiengesellschaft
(Einsprechende) Am Stadtrand 35
22047 Hamburg (DE)

Vertreter: Hauck Patentanwaltspartnerschaft mbB
Postfach 11 31 53
20431 Hamburg (DE)

Beschwerdegegnerin: Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
(Patentinhaberin 1) Petuelring 130
80809 München (DE)

Beschwerdegegnerin: LR Intralogistik GmbH
(Patentinhaberin 2) Siemensstrasse 15
84109 Wörth a. d. Isar (DE)

Vertreter: Gustorf, Gerhard
Patentanwalt Dipl.-Ing. Gerhard Gustorf
Bachstrasse 6 A
84036 Landshut (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 21. Juni 2013 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 2161182 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: H. Geuss
O. Loizou

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 21. Juni 2013 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 2161182 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

II. Die Einspruchsabteilung hat im Wesentlichen festgestellt, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt neu ist gegenüber dem Dokument

JP 10-291473 **(E1)**.

Weiterhin beruht der Gegenstand des strittigen Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit, da u.a. die Dokumente E1 und

DE 603 00 189 T2 **(E5)**

diesen nicht nahelegen.

Des Weiteren bezog sich die Beschwerdeführerin im Beschwerdeverfahren auf das Dokument

DE 20 2006 019 637 U1 **(E8)**.

III. Am 9. Dezember 2015 wurde vor der Beschwerdekammer des Europäischen Patentamts mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Beschwerdegegnerinnen beantragten die Beschwerde zurückzuweisen und das Patent in erteilter Fassung

aufrechtzuerhalten.

IV. Anspruch 1 wie erteilt lautet wie folgt (angelehnt an die Merkmalsgliederung M1 bis M3.1 der angefochtenen Entscheidung, siehe Punkt 1.13):

M1 Trailerzuganhänger mit

M1.1 einem rollengeführten Rahmen (2) und

M1.2 einem Innenwagen (8) zur Aufnahme von Transportgütern, der

(a) im Trailerzug mitgeführt,

(b) mit Lenkrollen (9) versehen und

(c) auf diesen (d.h. den Lenkrollen) niveaugleich zu den rahmenseitigen Führungsrollen (3) in den Anhänger (1) ein- und aus diesem ausschiebbar ist, dadurch gekennzeichnet,

M2.1 dass der Innenwagen (8) im Transportzustand des Trailerzugs unter Entlastung der innenwagenseitigen Lenkrollen (9) gewichtsübertragend am Anhängerrahmen (2)

M2.2 und über diesen auf den anhängerseitigen Führungsrollen (3) abgestützt ist,

M3 wozu der Anhängerrahmen (2) durch eine Hubeinrichtung (10) zwischen einer zur Aufnahme des Innenwagens (8) abgesenkten Bereitschaftslage und einer gemeinsam mit diesem angehobenen Transportlage höhenverstellbar ist,

M3.1 (a) wobei die Hubeinrichtung anhängerfest ist,

(b) und wobei sie zwischen dem Anhängerrahmen (2) und der Drehachse (5) anhängerseitigen Führungsrollen (3) angeordnete ist.

V. Die Beschwerdeführerin brachte im Wesentlichen die folgenden Argumente vor:

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 sei nicht neu.

Das Dokument E1 offenbare in den Figuren 7, 8 und 10 insbesondere das Merkmal M3, wonach der Anhängerrahmen durch eine Hubeinrichtung zwischen einer zur Aufnahme des Innenwagens abgesenkten Bereitschaftslage und einer gemeinsam mit diesem angehobenen Transportlage höhenverstellbar ist.

Dieses Merkmal dürfe nicht nur so verstanden werden, dass der Anhängerrahmen selbst höhenverstellbar sei und damit diese Bereitschaftslage und Transportlage selbst einnehme. Die Definition des Merkmals M3 lasse auch die Interpretation zu, dass der Anhängerrahmen lediglich die Möglichkeit bereitstelle die Bereitschaftslage und die Transportlage einzustellen. E1 offenbare einen Trailerzuganhänger mit den Merkmalen des Anspruchs 1 und insbesondere einem Anhängerrahmen, der hydraulische Zylinder aufweise, die ihrerseits den Innenwagen anheben. Damit stelle der Anhängerrahmen die Bereitschaftslage und die Transportlage zur Verfügung, nämlich über die Hydraulikzylinder 38: damit offenbare E1 das Merkmal M3.

Auch definiere Merkmal M3 des Anspruchs 1 nicht, dass der gesamte Rahmen höhenverstellbar sein müsse. So genüge es, wenn lediglich ein Teil davon angehoben werde.

Des Weiteren sei das Merkmal M3 nicht in der Lage eine erfinderische Tätigkeit zu begründen. Ausgehend von E1 sei es für den Fachmann nahegelegt, die Hydraulikstempel über einen Rahmen zu verbinden, um eine höhere Stabilität zu erlangen.

Es sei ebenfalls im Stand der Technik bekannt, bei Transportwägen den Rahmen anzuheben. So offenbare E8 einen Portalrahmen, der über Profilschienen einen Innenwagen anhebe. Diese Profilschienen seien aber

Teile des Rahmens und damit offenbare E8 das Merkmal M3 des angegriffenen Anspruchs 1, so dass die Kombination der Dokumente E1 und E8 ebenfalls den Erfindungsgegenstand nahelegten. Die zu lösende Aufgabe sei auch in diesem Fall die Erhöhung der Stabilität.

Auch ausgehend von E5, Figur 6 sei der Gegenstand des strittigen Anspruchs nahegelegt.

Gemäß E5 werde der Innenwagen nicht angehoben, was zur Folge habe, dass die Lenkrollen des Innenwagens bei Zug des Anhängers mitliefen. Dies reduziere die maximal mögliche Geschwindigkeit. So sei hier die Aufgabe zu lösen, den Innenwagen anzuheben, um höhere Zuggeschwindigkeiten zu ermöglichen. Ohne erfinderisches Zutun würde der Fachmann hier den gesamten Rahmen anheben, um sich nicht um die Vorteile der Profilschiene 77 zu bringen, vgl. Paragraph [0035]. Damit würde er ebenfalls zu der Merkmalskombination des erteilten Anspruchs 1 gelangen.

VI. Die Beschwerdegegnerinnen erwiderten die Argumente wie folgt:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt sei neu gegenüber dem Dokument E1.

So sei insbesondere das Merkmal M3, wonach der Anhängerrahmen durch eine Hubeinrichtung angehoben werden soll, nicht offenbart.

In E1 werde nicht der Rahmen angehoben, sondern Hydraulikstempel auf dem Rahmen hoben lediglich den Innenwagen an. Der Anhängerrahmen sei ein Fahrzeugrahmen im Sinne der Fahrzeugtechnik. Dieser trage die Last, dort würden Zug-, Schub- oder Antriebskräfte eingeleitet; des Weiteren sei der Anhängerrahmen

anspruchsgemäß rollengeführt, beinhalte also auch eine Anbindung an ein irgendwie geartetes Fahrwerk. Daher gehe auch das Argument der Beschwerdeführerin ins Leere, dass in E1 mit den Hydraulikstempeln Teile des Anhängerrahmens angehoben würden.

Aus diesem Grund könne auch die Kombination von E1 mit dem allgemeinen Fachwissen den Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nicht nahelegen. Ein Rahmen, der die Hydraulikstempel miteinander verbände, wäre kein Anhängerrahmen im Sinne des Streitpatents. Auch die Kombination mit dem Dokument E8 könne nicht die erfinderische Tätigkeit in Frage stellen. E8 offenbare einen Portalrahmen, in den eine Hubeinrichtung integriert sei; diese hebe aber lediglich über Profilschienen einen Innenwagen an. Auch hier werde der Anhängerrahmen selbst nicht über eine Hubeinrichtung in der Höhe verändert.

Auch ausgehend von E5 ergebe sich kein Mangel an erfinderischer Tätigkeit. Der dort offenbarte Traileranhänger weise überhaupt keine Hubeinrichtung auf. Es sei also vollkommen offen, ob der Fachmann in diesen - im Übrigen auskonstruierten Traileranhänger - überhaupt eine Hubeinrichtung integrieren würde; schließlich seien die Räder der Innenwagen, wie in den Figuren dargestellt, so groß, dass sie beim Mitlaufen des gezogenen Anhängers nicht störten. Zum anderen habe der Fachmann viele Möglichkeiten, dort eine Hubeinrichtung unterzubringen, so dass die Behauptung, die Anhebung des Rahmens sei naheliegend, auf einer rückschauenden Betrachtungsweise beruhe.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Der Gegenstand des Anspruch 1 wie erteilt ist nicht aus dem Stand der Technik vorbekannt, Artikel 54 (1) EPÜ.

Insbesondere offenbart E1 nicht das Merkmal M3, vgl. Merkmalsgliederung in der Entscheidung der Einspruchsabteilung, Punkt 1.13.

- 2.1 Das Merkmal M3 lautet: „wozu der Anhängerrahmen (2) durch eine Hubeinrichtung (10) zwischen einer zur Aufnahme des Innenwagens (8) abgesenkten Bereitschaftslage und einer gemeinsam mit diesem angehobenen Transportlage höhenverstellbar ist“.

Dieses Merkmal stellt in unmissverständlicher Klarheit dar, dass der Anhängerrahmen (2) höhenverstellbar ist.

Dies ergibt sich zum einen aus der Semantik des Satzes „wozu der Anhängerrahmen ... höhenverstellbar ist“. Zum anderen definiert dieser Satz eine logische Verknüpfung zwischen der Höhenverstellbarkeit des Innenwagens mit der des Anhängerrahmens: der Innenwagen soll mit dem Anhängerrahmen gemeinsam in die angehobene Transportstellung höhenverstellbar sein („und einer gemeinsam mit diesem angehobenen Transportlage höhenverstellbar“).

In E1 ist der Innenwagen (14) höhenverstellbar, nicht jedoch der Anhängerrahmen (6, 7).

2.2 Die Formulierung des Merkmals M3 im Anspruch 1 lässt nach Ansicht der Kammer schon sprachlich keinen Raum für die von der Beschwerdeführerin vorgebrachte Interpretation, dass der Anhängerrahmen eine Höhenverstellung aufweise, diese aber nicht unbedingt den Anhängerrahmen in der Höhe verstellen müsse. Auch in der Beschreibung des Streitpatents ist kein Hinweis vorhanden, der die Interpretation des Merkmals M3 der Beschwerdeführerin stützen könnte. So beschreibt Paragraph [0018], dass in der Transportlage des Innenwagens der Anhängerrahmen angehoben wird.

2.3 Auch das Argument der Beschwerdeführerin, dass der Anspruchswortlaut nicht vorschreibe, dass der gesamte Anhängerrahmen angehoben werden müsse, sondern dass es reiche, dass Teile davon angehoben würden - dies sei eben in E1 gezeigt -, kann die Kammer nicht überzeugen. In E1 (vgl. insbesondere Fig. 7) heben lediglich Hydraulikstempel den Innenwagen an. Zwar sind die Hydraulikzylinder (38) am Anhängerrahmen (6,7) angeordnet; sie stellen jedoch für den Fachmann weder strukturell noch funktionell Teile des Anhängerrahmens dar (siehe auch Punkt 3.1 unten).

3. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit, Artikel 56 EPÜ.

So wird der Gegenstand für den Fachmann nicht durch den im Verfahren genannten Stand der Technik nahegelegt.

3.1 Die Beschwerdeführerin wendet ein, dass es für den Fachmann naheliege, das in E1 nicht offenbarte Merkmal M3 (siehe oben, Punkt 2), ohne erfinderisches Zutun in die Vorrichtung gemäß E1 zu integrieren, um die Stabilität zu erhöhen. Dazu müsse er nur die vier Stempel der jeweiligen Hydraulikzylinder miteinander

verbinden.

Die Kammer stellt dazu fest, dass die Definition der Erfindung gemäß Anspruch 1 vorschreibt, dass der Anhängerrahmen in der Höhe verstellbar sein soll. Ein Anhängerrahmen ist ein Fahrzeugrahmen. Unter einem Fahrzeugrahmen versteht ein Fachmann typischerweise ein zentrales tragendes Teil des Fahrzeugs, an dem vorliegend die Antriebs- bzw. Zugkräfte eingeleitet werden, mit der Funktion Nutzlast zu tragen und an dem u.a. Räder oder Achsen befestigt sind. Dieses Teil wird in E1 durch die *frame parts* 6-9 (siehe Abs., [0047] der Maschinenübersetzung der E1) dargestellt.

Daher vermag auch die von der Beschwerdeführerin als naheliegend bezeichnete Lösung, nämlich die Stempel 41 der Hydraulikzylinder 38 der E1 mit einem Rahmen zu verbinden, nicht zum Gegenstand des Anspruchs 1 zu führen, da auch dann der Anhängerrahmen 6-9 der E1 dadurch keine Höhenverstellung erfährt.

- 3.2 Auch die Zusammenschau der Dokumente E1 und E8 legt dem Fachmann nicht den Gegenstand des Anspruchs 1 nahe.

Das Dokument E8 offenbart einen Anhänger mit einem Portalrahmen, der in dem Rahmen eine Hubeinrichtung für einen Innenwagen über zwei Profilschienen aufweist. Die Beschwerdeführerin argumentiert, dass die Profilschienen ein Teil des Rahmens seien und durch das Anheben des Innenwagens mit diesem gemeinsam die Transportlage einnehmen, damit habe der Fachmann einen Hinweis, den Anhängerrahmen selbst anzuheben.

Dieser Ansicht folgt die Kammer mit Bezug auf das unter Punkt 3.1 (siehe oben) diskutierte fachmännische Verständnis des Merkmals Anhängerrahmen nicht. Die

Profilschienen, die in E8 den Innenwagen anheben, sind an einer Hubvorrichtung angebracht, die ihrerseits mit dem Rahmen verbunden ist. Die Profilschienen selbst sind nach allgemeiner Anschauung eines Fahrzeugtechnikers nicht Bestandteil des Fahrzeugrahmens.

Die Beschwerdeführerin argumentiert weiter, dass aus E8 dem Fachmann bekannt sei, einen Rahmen gemeinsam mit dem Innenwagen anzuheben. Auch dieses Vorbringen berücksichtigt nicht, dass gemäß Anspruch 1 wie erteilt der Anhängerrahmen selbst anzuheben ist, und nicht etwa ein weiterer Rahmen, der über eine Hubeinrichtung, die ihrerseits am Anhängerrahmen abgestützt ist, anhebt.

- 3.3 Auch ausgehend von Dokument E5, kombiniert mit dem Wissen des Fachmanns, beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Beschwerdeführerin trägt vor, dass der Fachmann in den Trailer gemäß E5 eine Hubvorrichtung integrieren würde, um die bekannten Nachteile mitlaufender Rollen des Innenwagens zu beheben. Diese Hubvorrichtung würde der Fachmann derart gestalten, dass der Anhängerrahmen angehoben würde, da nur auf diese Weise der in E5 dokumentierte Vorteil der Profilschiene erhalten bliebe.

Die Argumentation der Beschwerdeführerin beruht auf einer rückschauenden Betrachtungsweise. Zunächst stellt die Kammer in Abrede, dass vorliegend die mitlaufenden Rollen des Innenwagens im Zugverband Probleme verursachen. Diese Räder sind derart groß gestaltet, dass sie fahrdynamisch gesehen keiner besonderen Beachtung bedürfen, vgl. z.B. Figur 6. So vertritt die Kammer den Standpunkt, dass der in E5 gezeigte Traileranhänger eine bereits optimierte Konstruktion

darstellt, dessen besonders gestaltete Profilschiene eine einfache Handhabung der Innenwägen erlaubt und dabei die von E5 gestellte Aufgabe, nämlich die Stillstandszeit für den Transportzug beim Be- und Entladen relativ kurz zu halten (vgl. Paragraph [0006]), erfüllt. Der Fachmann würde somit keine angehobene Transportstellung für die Innenwägen vorsehen, da dies der in E5 gestellten Aufgabe zuwiderliefe.

- 3.4 Die Einspruchsabteilung hat in ihrer Entscheidung festgestellt, dass auch die Merkmale 1.2 (a) bis (c) und M3.1 (b) nicht in E1 offenbart sind. Da aus Sicht der Kammer bereits das Merkmal M3 eine erfinderische Tätigkeit begründet, kann es dahingestellt bleiben, ob E1 auch die weiteren genannten Merkmale offenbart.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt