

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 27. Oktober 2016**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 2392/13 - 3.2.03

**Anmeldenummer:** 99102125.4

**Veröffentlichungsnummer:** 0935023

**IPC:** E01C19/26, B62D33/073

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Bodenverdichtungsvorrichtung und Verfahren zur Steuerung ihres Lenkantriebes

**Patentinhaberin:**

BOMAG GmbH

**Einsprechende:**

ABG Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ 1973 Art. 100(a), 56, 100(c)  
EPÜ Art. 123(2)

**Schlagwort:**

Änderungen - zulässig (ja)

Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag (ja)

**Zitierte Entscheidungen:**

G 0009/91

**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 2392/13 - 3.2.03**

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.03**  
**vom 27. Oktober 2016**

**Beschwerdeführerin:** ABG Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft mbH  
(Einsprechende) Kuhbrückenstrasse 18  
31785 Hameln (DE)

**Vertreter:** Henseler, Daniela  
Sparing Röhl Henseler  
Patentanwälte  
Postfach 14 04 43  
40074 Düsseldorf (DE)

**Beschwerdegegnerin:** BOMAG GmbH  
(Patentinhaberin) Hellerwald  
56154 Boppard (DE)

**Vertreter:** Lang, Friedrich  
Lang & Tomerius  
Patentanwälte  
Rosa-Bavarese-Strasse 5  
80639 München (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 0935023 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 23. September 2013.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** G. Ashley  
**Mitglieder:** V. Bouyssy  
D. Prietzel-Funk

## **Sachverhalt und Anträge**

- I. Das europäische Patent Nr. 0 935 023 (im Folgenden: Patent) betrifft die Steuerung einer zweibandagigen Straßenwalze mit Doppelschemellenkung.
- II. Gegen das Patent im gesamten Umfang wurde Einspruch eingelegt, gestützt auf zwei Gründe des Artikels 100 a) EPÜ 1973, nämlich mangelnde Neuheit und mangelnde erfinderische Tätigkeit.
- III. Aufgrund der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung entschied diese, dass das Patent in geändertem Umfang gemäß Hauptantrag den Erfordernissen des EPÜ genüge.
- IV. Die Einsprechende (im Folgenden: Beschwerdeführerin) hat Beschwerde gegen diese Zwischenentscheidung eingelegt.
- V. In der als Anlage zur Ladung zur mündlichen Verhandlung beigefügten Mitteilung gemäß Artikel 15 (1) der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK) teilte die Kammer ihre vorläufige Einschätzung der Beschwerde mit.
- VI. Anträge

Die Beschwerdeführerin beantragte, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Patentinhaberin (im Folgenden: Beschwerdegegnerin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen, hilfsweise, das Patent auf der Grundlage eines der Hilfsanträge 1 bis 5, eingereicht mit dem Schreiben vom

24. Oktober 2016 (Hilfsanträge 1 und 2) bzw. mit dem Schreiben vom 27. September 2016 (Hilfsanträge 3 bis 5), in geändertem Umfang aufrechtzuerhalten.

VII. Anspruchssatz gemäß Hauptantrag

Der unabhängige Verfahrensanspruch 1 lautet folgendermaßen (die Änderung am erteilten Anspruch 1 ist wie folgt kenntlich gemacht: die gestrichene Passage erscheint im Text als durchgestrichen):

"1. Verfahren zur Steuerung des Lenk- und Fahrtriebwerkes einer zweibandagigen ~~Bodenverdichtungs- vorrichtung mit Doppellenkung,~~ insbesondere einer Straßenwalze mit Doppelschemellenkung (1), wobei der Lenkantrieb beider getrennt ansteuerbaren Walzenbandagen (2, 3) von einer Steuerungsvorrichtung (11) in Abhängigkeit der vom Walzenführer ausgewählten Lenkvorgaben und/oder dem Lenkmodus gesteuert wird, wobei die Steuerungsvorrichtung den Lenkantrieb (17, 18) beider Bandagen in einem auswählbaren Lenkmodus derart steuert, dass die jeweils in Fahrtrichtung vordere Bandage als aktive Bandage durch die Lenkvorgaben angesteuert wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerungsvorrichtung bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel den Lenkantrieb beider Bandagen derart steuert, dass durch den Lenkantrieb die in Fahrtrichtung hintere Bandage als passive Bandage in ihre Nullstellung überführt wird."

Der unabhängige Vorrichtungsanspruch 11 lautet folgendermaßen (die Änderungen am erteilten Vorrichtungsanspruch 11 sind wie folgt kenntlich gemacht: gestrichene Passagen erscheinen im Text als

durchgestrichen und neue Passagen erscheinen im Fettdruck):

"11. Zweibandagige ~~Bodenverdichtungs~~~~vorrichtung~~ mit ~~Doppellenkung~~ (1), insbesondere Straßenwalze mit Doppelschemellenkung **(1)**, wobei die ~~Bodenverdichtungs~~~~vorrichtung~~ **Straßenwalze** zwei getrennt durch eine Steuerungsvorrichtung in Abhängigkeit der vom Walzenführer ausgewählten Lenkvorgaben und/oder Lenkmodus über jeweils einen Lenkantrieb ansteuerbare Walzenbandagen aufweist, wobei die Steuerungsvorrichtung (11) derart steuerbar ist, dass sie in einem auswählbaren Lenkmodus die Lenkantriebe (17, 18) der beiden Bandagen (2, 3) in Abhängigkeit der Fahrtrichtung ansteuert, so dass der Lenkantrieb der jeweils in Fahrtrichtung vorderen Bandage zur Ausführung der Lenkvorgabe dient, dadurch gekennzeichnet, dass an den Walzenbandagen Istwert-Aufnehmer (15, 16) zur Erfassung des Lenkwinkels der Bandagen vorgesehen sind, und dass die Steuerungsvorrichtung (11) an die Istwert-Aufnehmer angeschlossen ist, so dass die Steuerungsvorrichtung (11) bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel **den Lenkantrieb derart steuert** ~~derart steuerbar ist~~, dass der Lenkantrieb ~~(17, 18) der in Fahrtrichtung hinteren~~ **er die in Fahrtrichtung hintere** Bandage (2, 3) ~~diese~~ als passive Bandage in ihre Nullstellung überführt."

Die abhängigen Ansprüche 2 bis 10 und 12 bis 14 definieren besondere Ausführungsformen des in Anspruch 1 definierten Verfahrens bzw. der in Anspruch 11 definierten Straßenwalze.

VIII. Entgegenhaltungen

In der Beschwerdebegründung nahm die Beschwerdeführerin Bezug auf folgende, in der Entscheidung genannten Druckschriften:

- D1: US 4,043,422 A
- D2: DE 195 36 987 A1
- D10: US 3,279,813 A
- D11: JP H 03-132502 mit Englischer Übersetzung
- D12: US 3,868,194 A

Die Beschwerdeführerin hat folgende Entgegenhaltung erstmalig mit ihrer Beschwerdebegründung eingeführt:

- D13: Anochin, A.I. et al., "Straßenbaumaschinen - Grundlagen der Theorie und Berechnung", Berlin, Verlag Technik, 1952, Seiten 241 bis 254

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

- a) Hauptantrag - Artikel 123 (2) EPÜ

Vorbringen der Beschwerdeführerin:

Die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 seien der ursprünglich eingereichten Anmeldung nicht zu entnehmen. Dort werde lediglich offenbart, dass bei oder nach der Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels durch den Walzenführer bzw. Fahrer die Steuerungsvorrichtung den Lenkantrieb beider Bandagen derart steuert, dass durch den Lenkantrieb die in Fahrtrichtung hintere Bandage als passive Bandage in ihre Nullstellung überführt wird (siehe Absätze 6 und

23 der Anmeldung in der veröffentlichten Fassung). Bei Anspruch 1 fehle aber die Verknüpfung von "bei oder nach" mit der Schaltfunktion der "Eingabe" des Fahrtrichtungswechsels. Die Einspruchsabteilung habe versucht, die fehlende Offenbarung dadurch zu ersetzen, dass sie den Fahrtrichtungswechsel als "ausgedehnten" Zustand ansehe. Damit werde dem Fahrtrichtungswechsel ein Zeitmoment zugeordnet, das den ursprünglichen Anmeldungsunterlagen des Patents nicht zu entnehmen sei. Der geänderte Verfahrensanspruch 1 sei deshalb unzulässig. Gleiches gelte für den korrespondierenden Vorrichtungsanspruch 11, bei dem die Beschränkung "Eingabe" ebenfalls fehle.

Vorbringen der Beschwerdegegnerin:

Eine unzulässige Änderung liege nicht vor. Der im kennzeichnenden Teil von Anspruch 1 bzw. 11 verwendete Ausdruck "bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel" mache deutlich, dass bei oder nach einem vom Fahrer betätigten bzw. eingegebenen Fahrtrichtungswechsel die Steuerungsvorrichtung die hintere Bandage selbsttätig entweder sofort oder in einem zeitlichen Abstand in ihre Nullstellung überführt. Der Wortlaut der kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 bzw. 11 sei durch die Lehre in den Absätzen 4 und 6 der Anmeldung in der veröffentlichten Fassung gestützt.

b) Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit

Vorbringen der Beschwerdeführerin:

Wie von der Einspruchsabteilung festgestellt, unterscheide sich der Gegenstand von Anspruch 1 von dem in D1 offenbarten Verfahren zum Steuern des Lenk- und Fahrentriebs einer zweibandagigen Straßenwalze nur



durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1. D1 offenbare nämlich, dass die nach einem Fahrtrichtungswechsel hintere, passive Bandage vor dem tatsächlichen Wechsel der Fahrtrichtung vom Fahrer von Hand, durch Drehen des Lenkrads 26 in ihre Nullstellung gebracht werden müsse (Spalte 6, Zeilen 25 bis 42 in Verbindung mit Spalte 5, Zeilen 11 bis 14), wobei dieser manuelle Vorgang entweder durch direkte Sicht oder mittels Positionsanzeigern kontrolliert werde (Spalte 5, Zeilen 14 bis 21). Im Gegensatz hierzu erfolge die Überführung in die Nullstellung nach Anspruch 1 bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel automatisch durch die Steuerungsvorrichtung, verursacht durch die Eingabe des Fahrtrichtungswechsels.

Die sich dem Fachmann stellende Aufgabe könne somit darin gesehen werden, das Arbeiten mit der Straßenwalze weiter zu vereinfachen, um hierdurch eine Produktivitätssteigerung zu erzielen.

In D1 stehe am Beginn eines Fahrtrichtungswechsels der Entschluss des Fahrers, den Wechsel der Fahrtrichtung durchzuführen. Nach diesem Entschluss müsse er die nach dem Fahrtrichtungswechsel hintere Bandage durch Drehen des Lenkrads 26 in die Nullstellung überführen. Anschließend erfolge die Eingabe des tatsächlichen Fahrtrichtungswechsels durch Betätigen des Hebels 25. Die Überführung der hinteren Bandage in die Nullstellung sei also stets im zeitlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Fahrtrichtungswechsel auszuführen. Sie diene einzig und allein dem Fahrtrichtungswechsel und leite diesen ein. Der Fachmann würde aufgrund seines allgemeinen Wissens erkennen, dass sowohl die Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung als auch der tatsächliche Fahrtrichtungswechsel fließend und schnell vor sich

gehen müsse, um den Straßenbelag zu schonen (vgl. D13, Seite 244, letzter Absatz, Zeilen 6 und 7) und eine hohe Baustellensicherheit zu gewährleisten. Deshalb sei es für den Fachmann bereits naheliegend, ausgehend von D1 die Überführung der hinteren Bandage in die Nullstellung und die Eingabe des Fahrtrichtungswechsels möglichst gleichzeitig oder zusammen durchzuführen. Zur Lösung der gestellten Aufgabe würde der Fachmann ferner den in D1 beschriebenen, manuellen Vorgang der Überführung der hinteren Bandage in die Nullstellung durch einen automatischen ersetzen, insbesondere da dies eine einfachere, schnellere und sichere Ausführung dieses Routinevorgangs ermöglichen würde. Dabei würde er aufgrund des genannten Erfordernisses einer fließenden und schnellen Ausführung sowohl der Überführung in die Nullstellung als auch des Fahrtrichtungswechsels die automatisierte Überführung in die Nullstellung zwangsläufig so ausführen, dass sie erst dann beginne, wenn der Fahrer seinen Entschluss des Fahrtrichtungswechsels durch Eingabe eines Steuerungsbefehls mitgeteilt hat. Auf diese Weise würde der Fachmann eine Steuerungsvorrichtung erhalten derart, dass bei oder nach der Eingabe des Fahrtrichtungswechsels die hintere Bandage automatisch durch die Steuerungsvorrichtung in ihre Nullstellung überführt werde, wie im kennzeichnenden Teil von Anspruch 1 vorgeschrieben. Der Gegenstand von Anspruch 1 beruhe folglich nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit gegenüber D1 in Zusammenschau mit dem Fachwissen ausweislich D13.

Sollte der Fachmann nicht allein aufgrund seines Fachwissens zur beanspruchten Lösung gelangen, werde sie durch die Lehre von D11 nahegelegt. D11 befasse sich mit dem Problem, die Rückführung der hinteren Bandage einer Straßenwalze in die parallele Stellung

bei exzellenter Bedienbarkeit und Fahrstabilität zu vereinfachen (vgl. D11, Seite 4, Zeilen 1 bis 4 der Übersetzung). D11 spreche damit unmittelbar die zu lösende Aufgabe an. D11 offenbare die Überführung der hinteren Bandage in die Nullstellung bei oder nach der Eingabe der Beendigung eines besonderen Lenkmodus', nämlich des Hunde- oder Rundgangs (Seite 2, Zeilen 12 bis 20 und Seite 7, Absatz 4 bis Seite 8, Absatz 3). Wie bereits erwähnt, wisse der Fachmann, dass diese Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung ebenso fließend und schnell wie bei einem Fahrtrichtungswechsel auszuführen sei. Der Fachmann entnehme D11 daher ein unmittelbar übernehmbares Vorbild, wie die Rückführung einer passiven Bandage in ihre Nullstellung, gesteuert mit Hilfe der Steuerungsvorrichtung, automatisiert werden könne. Im Übrigen sei in D11 implizit offenbart, dass die dort beschriebene zweibandagige Straßenwalze mit Doppelschemellenkung wahlweise in Vorwärts- oder in Rückwärtsrichtung gefahren werden könne, wie bei der beanspruchten Erfindung. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe folglich auf keiner erfinderischen Tätigkeit gegenüber einer Zusammenschau von D1 mit D11 unter Berücksichtigung des Fachwissens ausweislich D13.

Aus D10 sei eine selektive Vierradsteuerung für Fahrzeuge bekannt, die verschiedene Lenkmodi ermögliche, wie Front-, Heck- und Allradlenkung. Die Allradlenkung umfasse dabei beispielsweise das Fahren mit Spurversatz (Spalte 2, Zeilen 26 bis 33 und Zeilen 42 bis 46). Folglich beschreibe D10 eine Steuerung, wie sie bei Straßenwalzen verwendet werde. Aus D10 sei ferner bekannt, dass dann, wenn von einem anderen Lenkmodus in den Lenkmodus der Frontlenkung umgeschaltet werden solle, die Steuerungsvorrichtung die jeweils hinteren Räder automatisch in die

Nullstellung verfahren (Spalte 2, Zeilen 53 bis 56). Mit dieser Steuerung solle eine gute Handlichkeit erreicht werden (Spalte 1, Zeilen 17 bis 25). Der Fachmann würde die Vorteile dieser Steuerungsvorrichtung zur Lösung der gestellten Aufgabe erkennen und vorsehen, dass in D1 das Umschalten in den Lenkmodus der Frontlenkung kombiniert werde mit einer automatischen Überführung der hinteren, passiven Bandage in ihre Nullstellung durch den Lenkantrieb. Dadurch komme er auf naheliegende Weise und ohne das Überwinden von Hindernissen zum Gegenstand von Anspruch 1. Dieser Gegenstand beruhe folglich auf keiner erfinderischen Tätigkeit gegenüber einer Zusammenschau von D1 mit D10.

Auch das in D1 erwähnte Dokument D12 führe zur beanspruchten Lösung. Bei der in D12 offenbarten Straßenwalze mit Doppelschemellenkung erfolge beim Betätigen des Fahrtrichtungshebels 94 ein automatisches Umschalten von der aktiven Bandage auf die hintere, passive Bandage (Spalte 5, Zeilen 57 bis 65 und Figur 3), wie in D1 beschrieben (Spalte 5, Zeilen 58 bis 61). D12 liefere somit dem Fachmann ein unmittelbar übernehmbares Vorbild, als Steuerungsvorrichtung beispielsweise einen Fahrtrichtungshebel 94 in Verbindung mit einem Wegeventil VS zu verwenden, wobei der Fahrtrichtungshebel 94 den Lenkantrieb derart steuere, dass bei einem Fahrtrichtungswechsel die in Fahrtrichtung hintere Bandage eine passive Bandage werde, die aufgrund der Schemellenkungsanordnung aktiv in die Nullstellung zu überführen sei. Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe folglich auf keiner erfinderischen Tätigkeit gegenüber einer Zusammenschau von D1 mit D12.

Das Vorstehende gelte auch für den Gegenstand des Vorrichtungsanspruchs 11. Im Übrigen sei in D1

offenbart, dass der manuelle Vorgang der Überführung der hinteren Bandage in die Nullstellung mittels Positionsanzeigern kontrolliert werde (Spalte 5, Zeilen 16 bis 21). Diese an den Bandagen vorgesehenen Positionsanzeiger verwirklichten Aufnehmer bzw. Sensoren zur Erfassung des Ist-Lenk winkels der Bandagen, wie im ersten kennzeichnenden Merkmal von Anspruch 11 gefordert. Es sei für den Fachmann naheliegend, diese vorhandenen Istwert-Aufnehmer an die Steuerungsvorrichtung derart anzuschließen, dass sie bei/nach Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels die hintere Bandage selbsttätig in ihre Nullstellung überführe. Auch deshalb beruhe der beanspruchte Gegenstand nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit ausgehend von D1.

Vorbringen der Beschwerdegegnerin:

Der Verfahrensanspruch 1 und der Vorrichtungsanspruch 11 unterschieden sich von D1 jeweils durch die Merkmale des kennzeichnenden Teils.

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin sei in D1 nicht offenbart, dass an den Bandagen Aufnehmer bzw. Sensoren zur Erfassung des Ist-Lenk winkels der Bandagen vorgesehen seien, wie im ersten kennzeichnenden Merkmal von Anspruch 11 verlangt. In Spalte 5, Zeilen 16 bis 21 von D1 sei lediglich erwähnt, dass der Fahrer den Lenkwinkel der Bandagen mittels Positionsanzeigern erfassen könne, wie in D12 offenbart. Aus D12 gehe unmittelbar hervor (Figur 3 und Spalte 8, Zeile 11), dass die an den Bandagen vorgesehenen Positionsanzeiger keine Aufnehmer bzw. Sensoren zur Erfassung des Ist-Lenk winkels der Bandage seien, sondern einfache optische Markierungen 149, die ein schnelles und grobes Ablesen des Lenkwinkels ermöglichen.

Ausgehend von D1 sei es die Aufgabe der Erfindung, die Steuerung der Straßenwalze hinsichtlich des Fahrtrichtungswechsels zu vereinfachen, wie in der Zwischenentscheidung festgestellt.

Die Lösung ergebe sich für ein Verfahren mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils von Anspruch 1 und für eine Vorrichtung mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils von Anspruch 11.

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin liefere keine der Druckschriften D1, D11, D12 und D13 einen Hinweis, zur Lösung der gestellten Aufgabe die Steuerungsvorrichtung mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils von Anspruch 1 bzw. 11 vorzusehen.

Im Kern gehe es bei D1 lediglich darum, zwischen vier verschiedenen Lenkmodi der Straßenwalze umzuschalten, nämlich der Frontlenkung, der Hecklenkung, dem Hundegang und dem Rundgang. Ein Hinweis auf eine zwingend damit einhergehende Überführung der jeweils passiven Bandage in ihre Nullstellung bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel mithilfe einer Steuerungsvorrichtung könne D1 dagegen nicht entnommen werden. In Spalte 5, Zeilen 11 bis 14 von D1 sei offenbart, dass der Fahrer die lenkbare Bandage in ihre Nullstellung überführen werden müsse, bevor er die Ansteuerung der Bandagen umschalte (Spalte 5, Zeilen 11 bis 14). Die dort beschriebene manuelle Überführung in die Nullstellung sei mithin dann erforderlich, wenn bei gleichbleibender Fahrtrichtung von einem anderen Lenkmodus in das Lenkmodus der Front- bzw. Hecklenkung umgeschaltet werden solle, oder alternativ, wenn im Lenkmodus der Front- bzw. Hecklenkung die Fahrtrichtung

gewechselt werden solle. Die Überführung in die Nullstellung sei also weder auf einen Fahrtrichtungswechsel im Lenkmodus der Frontlenkung beschränkt, noch liefere D1 in diesem Zusammenhang einen Hinweis, die Überführung in die Nullstellung und den Fahrtrichtungswechsel in eine Einzelbetätigung bzw. in zeitlicher Hinsicht zusammenzufassen. Gleiches gelte für die Beschreibung des Fahrtrichtungswechsels in Spalte 6, Zeilen 35 bis 42 von D1. Dort sei lediglich offenbart, dass die Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung vor dem Betätigen des Fahrtrichtungshebels 25 erfolgen müsse (Spalte 6, Zeilen 25 bis 30). Sollte der Fachmann den in D1 offenbarten, manuellen Vorgang der Überführung in die Nullstellung automatisieren wollen, hätte er keine Veranlassung, diesen Vorgang zusätzlich mit dem Vorgang des Fahrtrichtungswechsels so zusammenzufassen, dass die Überführung in die Nullstellung automatisch bei oder nach der Eingabe des Fahrtrichtungswechsels erfolge, wie in Anspruch 1 bzw. 11 vorgeschrieben. Vielmehr würde der Fachmann einen zusätzlichen Schalter vorsehen, der es ermöglichen würde, die Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung dann zu betätigen, wenn es aufgrund eines bevorstehenden Wechsels der Fahrtrichtung und/oder des Lenkmodus' erforderlich sei. Dies würde die in D1 gepriesene Flexibilität der Straßenwalze hinsichtlich der Steuerung weiter erhöhen.

Aus D13 gehe lediglich hervor, dass der Fahrtrichtungswechsel einer Straßenwalze fließend und schnell ausgeführt werden solle, um der Entstehung von Bodenunebenheiten und Wallbildungen vorzubeugen. Dort sei weder eine Umstellung des Lenkmodus' noch die Überführung einer passiven Bandage bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel erwähnt. Insofern könne D13 keine Anleitung an den Fachmann entnommen werden, ausgehend

von D1 in naheliegender Weise zu der beanspruchten Lösung zu gelangen.

Das Dokument D10 betreffe Allradlenkungen für Lastkraftwagen, Traktoren, Kräne usw. (Spalte 1, Zeile 18). D10 befasse sich weder mit einer doppelschemelgelenkten Straßenwalze noch werde dort die Herausforderung eines Fahrtrichtungswechsels mit einer solchen Straßenwalze diskutiert. Bereits von daher sei nicht ersichtlich, wie der Fachmann aus D10 entsprechende Anregungen entnehmen könne, die in D1 offenbarte Straßenwalze mit den Merkmalen der kennzeichnenden Teile der unabhängigen Ansprüche 1 und 11 weiterzubilden. Konkret schlage D10 vor, unter Aufrechterhaltung lenkbarer Vorderräder (Spalte 2, Zeilen 26 und 27) ein optionale zusätzliche Lenkbarkeit der Hinterräder zu- und abzuschalten (Spalte 2, Zeilen 42 bis 46). Eine Überführung der hinteren, passiven Räder in ihre Nullstellung in Abhängigkeit von einem Fahrtrichtungswechsel im Lenkmodus der Frontlenkung sei in D10 dagegen gerade nicht erwähnt. Dies sei bei D10 auch deswegen ausgeschlossen, weil die Vorderachse stets lenkbar und somit gar nicht in eine passive Stellung schaltbar sei. Auch von daher könne D10 die beanspruchte Lösung nicht nahelegen.

Der Fahrtrichtungswechsel sei im Dokument D11, wie von der Einspruchsabteilung festgestellt, nicht angesprochen. Bereits von daher bestehe für den Fachmann, der sich mit der Vereinfachung des Fahrtrichtungswechsels auseinandersetze, kein Anlass, dieses Dokument zur Lösung der Aufgabe ergänzend heranzuziehen. Zudem sei in D11 lediglich offenbart, dass der Fahrer bei Vorwärtsfahrt der Straßenwalze mittels des Schalters S zwischen drei Lenkmodi wählen dürfe, nämlich zwischen Frontlenkung N, Hundegang L und



Rundgang M (Figuren 5 und 6), wobei beim Umschalten in die Frontlenkung die hintere Bandage automatisch in die Nullstellung überführt werde. Eine Überführung in die Nullstellung sei also weder für die vordere Bandage noch bei/nach einem Fahrtrichtungswechsel vorgesehen. Demnach könne eine Übertragung der Lehre von D11 auf D1 nicht dazu führen, dass bei/nach einem Fahrtrichtungswechsel die jeweils hintere, passive Bandage automatisch in ihre Nullstellung überführt werde.

Auch D12 liefere keinen Hinweis, eine passive Bandage im Zusammenhang mit einem Fahrtrichtungswechsel in die Nullstellung zu überführen. Die von der Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang angeführte Passage in Spalte 5, Zeilen 57 bis 65, offenbare lediglich, dass eine Umstellung des Fahrtrichtungshebels 94 eine Umschaltung des Steuerventils VS zur Folge habe, so dass entweder die vorderen oder die hinteren Lenkzylinder an das Lenkhydrauliksystem angeschlossen seien. D12 offenbare genauso wenig wie D1, die funktional an einen Fahrtrichtungswechsel gekoppelte Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung mit Hilfe der erfindungsgemäßen Steuerungsvorrichtung zu erledigen.

## **Entscheidungsgründe**

1. Berücksichtigung von D13 im Verfahren
  - 1.1 D13 ist zum Nachweis der allgemeinen Fachkenntnisse eingereicht worden.
  - 1.2 Dieses Dokument ist zu berücksichtigen, denn es dient lediglich dazu, das erstinstanzliche Vorbringen der Beschwerdeführerin zur Frage der erfinderischen

Tätigkeit zu untermauern (Artikel 114 (2) EPÜ 1973 und Artikel 12 (4) VOBK).

2. Hauptantrag - Auslegung von Anspruch 1

2.1 Bevor über die Zulässigkeit der Änderungen und die erfinderische Tätigkeit des beanspruchten Gegenstands entschieden werden kann, ist zu klären, wie die folgenden kennzeichnenden Merkmale von Verfahrensanspruch 1 und von Vorrichtungsanspruch 11 auszulegen sind:

- dass "die Steuerungsvorrichtung bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel den Lenkantrieb beider Bandagen derart steuert, dass durch den Lenkantrieb die in Fahrtrichtung hintere Bandage als passive Bandage in ihre Nullstellung überführt wird." (Anspruch 1) und
- dass "die Steuerungsvorrichtung bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel den Lenkantrieb derart steuert, dass er die in Fahrtrichtung hintere Bandage als passive Bandage in ihre Nullstellung überführt" (Anspruch 11).

2.2 Erstens verlangt der Wortlaut dieser Merkmale eindeutig, dass die Überführung bzw. Rückstellung der in Fahrtrichtung hinteren Bandage als passive Bandage in ihre Nullstellung durch den Lenkantrieb erfolgt, nicht aber selbsttätig allein aufgrund der Fahrbewegung, wie die Einspruchsabteilung zutreffend festgestellt hat.

2.3 Zweitens erkennt ein fachkundiger Leser von Anspruch 1 bzw. 11 aufgrund seines allgemeinen Fachwissens auf Anhieb, dass der in beiden Merkmalen verwendete Ausdruck "bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel" technisch sinnvoll nur so zu verstehen ist, dass er

sich auf einen vom Walzenführer bzw. Fahrer betätigten bzw. eingegebenen Fahrtrichtungswechsel bezieht, nicht aber auf einen beabsichtigten und noch nicht eingeleiteten Fahrtrichtungswechsel. Das kennzeichnende Merkmal bezieht sich auf "die in Fahrtrichtung hintere Bandage", und damit ist eindeutig die in der neuen Fahrtrichtung, nach erfolgtem Fahrtrichtungswechsel hintere Bandage gemeint.

- 2.4 Folglich kommt die Kammer zu dem Schluss, dass die vorgenannten kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 bzw. 11 sinnvoll nur so zu verstehen sind, dass bei oder nach Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels die Steuerungsvorrichtung den Lenkantrieb der in (der neu eingegebenen) Fahrtrichtung hinteren Bandage automatisch steuert, so dass sie in ihre Nullstellung überführt wird.
- 2.5 Dieses Verständnis wird durch die Lehre in der Beschreibung des Patents bestätigt (siehe Absätze 4, 5 und 24 in Verbindung mit Figur 2).
- 2.6 Dabei ist für den fachkundigen Leser der kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 bzw. 11 ersichtlich, dass die vorgenannten, kennzeichnenden Merkmale die Betriebsweise der Steuerungsvorrichtung im auswählbaren, in Oberbegriff von Anspruch 1 bzw. 11 definierten Lenkmodus, bei dem nach dem Fahrtrichtungswechsel die vordere Bandage als aktive Bandage angesteuert wird, während die hintere Bandage passiv ist, betreffen. Dieser Lenkmodus wird normalerweise als "Frontlenkung" bezeichnet. Auch dieses Verständnis wird durch die Lehre in der Beschreibung des Patents bestätigt (siehe Absätze 4 und 22).

3. Hauptantrag - Artikel 123 (2) EPÜ

3.1 Die am erteilten Verfahrensanspruch 1 bzw. Vorrichtungsanspruch 11 vorgenommenen Änderungen lassen sich der technischen Lehre in den ursprünglichen Anmeldungsunterlagen unter Heranziehung des allgemeinen Fachwissens direkt und eindeutig ableiten. Der Verfahrensanspruch 1 unterscheidet sich von Anspruch 1 in der erteilten Fassung nur durch die Beschränkung auf ein Verfahren zur Steuerung einer "Straßenwalze mit Doppelschemellenkung", die im erteilten Anspruch 1 als fakultatives Merkmal definiert war. Dementsprechend ist der Vorrichtungsanspruch 11 auf eine "Straßenwalze mit Doppelschemellenkung" beschränkt worden.

3.2 Es liegt daher kein Verstoß gegen Artikel 123 (2) EPÜ vor.

4. Hauptantrag - Artikel 100 c) EPÜ 1973

4.1 Die Beschwerdeführerin hat einen Einwand unter Artikel 123 (2) EPÜ gegen die geänderten Ansprüche 1 und 11 erhoben. Der Einwand bezieht sich auf den Wortlaut "bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel", der im erteilten Anspruch 1 bzw. 11 enthalten war. Dieser Einwand wird mithin nicht durch die am erteilten Anspruch 1 bzw. 11 vorgenommenen Änderungen veranlasst, sondern er ergibt sich bereits aus der erteilten Fassung des Patents.

4.2 Obwohl dieser Einwand nach Artikel 123 (2) EPÜ einen neuen Einspruchsgrund nach Artikel 100 c) EPÜ 1973 im Sinne der Entscheidung G 9/91 betrifft (siehe ABl. 1993, 408, Gründe Nr. 16), wurde er von der Einspruchsabteilung abschließend geprüft und ist somit auch im Beschwerdeverfahren zu berücksichtigen.

- 4.3 Das strittige Merkmal, wonach die Überführung der in Fahrtrichtung hinteren Bandage als passive Bandage in die Nullstellung "bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel" erfolgt, ist bei korrekter Auslegung im Gesamtzusammenhang von Anspruch 1 bzw. 11 durch die ursprüngliche Lehre gestützt (siehe Punkt 2.4 oben; Seite 3, Absatz 1 und Ansprüche 4 und 5 in der ursprünglich eingereichten Fassung, dort insbesondere der Wortlaut "bei einem Fahrtrichtungswechsel", "beim Fahrtrichtungswechsel" bzw. "nach dem Fahrtrichtungswechsel").
- 4.4 Folglich steht der Einspruchsgrund der unzulässigen Änderung der Aufrechterhaltung des Patents im Umfang des Hauptantrags der Beschwerdegegnerin nicht entgegen.
5. Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit
- 5.1 Die Beteiligten sind sich einig, dass D1 einen geeigneten Ausgangspunkt zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit bildet. Die Kammer teilt diese Auffassung.
- 5.2 Verfahrensanspruch 1
- 5.2.1 D1 offenbart eine zweibandagige Straßenwalze mit Doppelschemellenkung (in Figur 1 siehe vordere Bandage 15F mit vertikaler Drehachse 18 und hintere Bandage 15R mit vertikaler Drehachse 19; Spalte 3, Zeile 67 bis Spalte 4, Zeile 1) sowie ein Verfahren zur Steuerung des Lenk- und Fahrantriebs dieser Straßenwalze. Die Straßenwalze ist dazu ausgebildet, wahlweise in vier verschiedenen Lenkmodi gefahren zu werden, nämlich in Frontlenkung mit Lenkung der vorderen Bandage (Figuren 2 und 3), in Hecklenkung mit Lenkung der hinteren

Bandage (Figur 4), im Hundegang (Figuren 5 und 7) und im Rundgang (Figur 8) jeweils mit synchroner Lenkung beider Bandagen. Der Lenkantrieb beider getrennt ansteuerbaren Bandagen (hydraulische Kolbenzylinder 20) wird von einer Steuerungsvorrichtung in Abhängigkeit der vom Fahrer ausgewählten Lenkvorgaben und/oder dem Lenkmodus gesteuert (siehe Lenkrad 26 zum Lenken der aktiven Bandage; Schalter 55 zur Eingabe der Front- oder Hecklenkung; Fußpedal 24 zur Eingabe des Hundegangs; Schalter 67 zur Eingabe des Rundgangs; Hebel 25 zur Eingabe der Fahrtrichtung vorwärts/rückwärts). Die Steuerungsvorrichtung steuert den Lenkantrieb beider Bandagen im auswählbaren Lenkmodus der Frontlenkung derart, dass die jeweils in Fahrtrichtung vordere Bandage als aktive Bandage durch die Lenkvorgaben angesteuert wird (Spalte 6, Zeilen 31 bis 47). Demnach verwirklicht das in D1 offenbarte Verfahren alle im Oberbegriff von Anspruch 1 aufgeführten Merkmale ihrem Wortlaut nach.

- 5.2.2 D1 beschreibt die Handhabung der Straßenwalze bei einem Fahrtrichtungswechsel, wenn sie im Lenkmodus der Frontlenkung gefahren wird. Hierzu offenbart D1, dass bei Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels mittels des Hebels 25 die Steuerungsvorrichtung selbsttätig das Ansteuern der Lenkantriebe der Bandagen derart umschaltet, dass die vor dem Fahrtrichtungswechsel vordere, aktive Bandage nun als hintere, passive Bandage angesteuert wird, während die vor dem Wechsel hintere, passive Bandage danach als aktive, vordere Bandage angesteuert wird (Spalte 6, Zeilen 31 bis 47; Figuren 2 und 3). D1 lehrt außerdem, dass der Fahrer die in (der neu eingegebenen) Fahrtrichtung hintere Bandage manuell durch Betätigen des Lenkrads 26 in ihre Nullstellung zurückbringen muss, noch bevor er den Fahrtrichtungswechsel durch Betätigen des Hebels 25

eingeben kann (Spalte 6, Zeile 25 bis 30 in Verbindung mit Spalte 5, Zeilen 11 bis 14). Dabei wird der manuelle Vorgang der Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung entweder durch direkte Sicht auf die Bandage (Spalte 5, Zeilen 14 bis 18) oder mittels Positionsanzeigern kontrolliert (Spalte 5, Zeilen 16 bis 21). Der Fahrer wird zwar bestrebt sein, die Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung schnell und kurzzeitig vor dem Betätigen des Hebels 25 durchzuführen, um den Straßenbelag zu schonen (siehe dazu das in D13 dokumentierte Fachwissen, dort insbesondere den die Seiten 244 und 245 überbrückenden Satz). Die Überführung in Nullstellung erfolgt jedoch stets vor dem tatsächlichen Fahrtrichtungswechsel. Demnach offenbart D1, dass der Fahrer den Lenkantrieb der in der neu einzugebenden Fahrtrichtung hinteren Bandage vor Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels manuell derart steuert, dass die Bandage in ihre Nullstellung überführt wird.

- 5.2.3 Der Gegenstand von Anspruch 1 unterscheidet sich von D1 also nur durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1.
- 5.2.4 Dank dieser Unterscheidungsmerkmale werden im Vergleich zu D1 sowohl der Bedienkomfort als auch die Betriebssicherheit verbessert, insbesondere da der Fahrer beim Fahrtrichtungswechsel sich nun mit voller Aufmerksamkeit auf das Lenken und seine eigentliche Bodenverdichtungsarbeit konzentrieren kann, weil er die Überführung in die Nullstellung nicht mehr manuell durchführen muss (siehe Absätze 4 und 5 in der Patentschrift).
- 5.2.5 Ausgehend von D1 kann die objektiv zu lösende technische Aufgabe deshalb so formuliert werden, das

Arbeiten mit der Straßenwalze weiter zu vereinfachen, um hierdurch eine Produktivitätssteigerung zu erzielen (siehe Absatz 3 in der Patentschrift).

- 5.2.6 Die Beschwerdeführerin macht geltend, dass der Fachmann zur Lösung dieser Aufgabe aufgrund seines allgemeinen Fachwissens, das durch D13 dokumentiert sei, und der Lehre von D10, D11 oder D12 in naheliegender Weise zum beanspruchten Gegenstand gelangen werde.
- 5.2.7 Aus folgenden Gründen vermag der diesbezügliche Vortrag der Beschwerdeführerin nicht zu überzeugen.
- 5.2.8 Für den Fachmann liegt es aufgrund des allgemeinen Trends in der Technik, manuelle Bedienungsvorgänge zu automatisieren (der sich im Übrigen auch schon bei der aus D1 bekannten Straßenwalze insoweit zeigt, als nach Eingabe des Fahrtrichtungswechsels im Lenkmodus der Frontlenkung die Steuerungsvorrichtung das Ansteuern der Bandagen selbsttätig umschaltet (Spalte 6, Zeilen 43 bis 47)) nahe, den manuellen Vorgang der Überführung der hinteren, passiven Bandage in ihre Nullstellung zu automatisieren. Dies würde im Vergleich zu D1 eine einfachere, schnellere und sichere Überführung in die Nullstellung ermöglichen und mithin die gestellte Aufgabe lösen.
- 5.2.9 Es liegt jedoch nicht nahe, das in D1 offenbarte Verfahren gemäß dem kennzeichnenden Merkmal so weiterzubilden, dass die Überführung der hinteren passiven Bandage in ihre Nullstellung bei oder nach Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels durch den Fahrer automatisch erfolgt. Dem Dokument D1 ist lediglich entnehmbar, dass vor jedem Umschalten der Ansteuerung der zwei Bandagen der Fahrer die vor dem Umschalten aktive Bandage in ihre Nullstellung zu überführen hat



(Spalte 5, Zeilen 11 bis 14). Ein fachkundiger Leser von D1 erkennt, dass dieser Vorgang nicht nur dann erforderlich ist, wenn die Straßenwalze mit Frontlenkung gefahren wird und ein Fahrtrichtungswechsel bevor steht (Spalte 6, Zeilen 31 bis 42 und Figuren 2 und 3), sondern auch dann, wenn der Fahrer bei gleichbleibender Fahrtrichtung von einem anderen Lenkmodus in den Lenkmodus der Front- oder Hecklenkung umschalten will, oder wenn er im Lenkmodus der Hecklenkung die Fahrtrichtung umkehren möchte. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin dient die Überführung einer Bandage in ihre Nullstellung also nicht einzig und allein der Vorbereitung eines Fahrtrichtungswechsels. Das Dokument D1 kann demnach keine Anregung geben, die zeitlich getrennten Vorgänge der Überführung in die Nullstellung und des Fahrtrichtungswechsels zu einem einzigen Bedienungsvorgang zusammenzufassen.

- 5.2.10 Eher regte die Lehre von D1 den Fachmann dazu an, zusätzlich zu den getrennten Steuerungsmitteln zur Umschaltung des Lenkmodus' und der Fahrtrichtung einen weiteren Hebel bzw. Schalter für die automatisierte Überführung der jeweiligen Bandage in die Nullstellung vorzusehen, der es dem Fahrer ermöglichen würde, eine Bandage auf bequeme und sichere Weise in ihre Nullstellung zu überführen, dann und wenn es erforderlich ist. Insbesondere würde dies die in D1 angestrebte Flexibilität hinsichtlich der Steuerung der Straßenwalze weiter erhöhen (siehe dazu D1, Spalte 1, Zeilen 46 bis 54). Diese Lösung entspricht aber nicht der im Patent beschriebenen Lösung.
- 5.2.11 Die beanspruchte Lösung wird auch durch das Dokument D11 nicht nahegelegt. Es betrifft eine zweibandagige Straßenwalze mit Doppelschemellenkung (Figur 1), wobei

der Fahrer mittels eines einzelnen Schalters S zwischen drei verschiedenen Lenkmodi wählen darf, nämlich Frontlenkung (Seite 8 der Übersetzung, Absatz 4 in Verbindung mit Figur 6; Ventil 31 in Position N), Rundgang (Seite 9, Absatz 1; Ventil 31 in Position M) und Hundegang (Seite 9, letzter Absatz; Ventil 31 in Position S). D11 lehrt, dass die hintere Bandage beim Umschalten in den Lenkmodus der Frontlenkung automatisch in ihre Nullstellung überführt wird (Seite 4, Absatz 1 und Seite 7, Absatz 4 bis Seite 8, Absatz 3). Die Problematik des Fahrtrichtungswechsels wird in D11 aber nicht angesprochen. D11 kann also keine Anregung zur beanspruchten Lösung geben. Im Übrigen ist dort nur für die hintere Bandage die Überführung in die Nullstellung vorgesehen, während die vordere Bandage stets als aktive Bandage durch die Lenkvorgaben angesteuert und mithin nicht in eine passive Stellung schaltbar ist.

- 5.2.12 Der mit der zu lösenden Aufgabe befasste Fachmann würde das Dokument D10 nicht heranziehen, weil es keine Straßenwalze betrifft, sondern die Steuerung einer Vier-Rad-Lenkung für LKWs, Traktoren, Kräne usw. (Spalte 1, Zeile 18). D10 offenbart, dass der Fahrer eines solchen Fahrzeugs durch Betätigen eines Hebels zwischen Vorderradantrieb (alternativ Hinterradantrieb), Vierradantrieb mit Hundeganglenkung und Vierradantrieb mit Rundganglenkung auswählen kann, wobei die Hinterräder bei/nach dem Umschalten in den Vorderradantrieb automatisch in die Nullstellung überführt werden (Spalte 2, Zeilen 47 bis 63). Die dort offenbarte Überführung in die Nullstellung erfolgt also nicht bei oder nach einem Fahrtrichtungswechsel, wie in Anspruch 1 gefordert. Im Übrigen erwähnt D10 an keiner Stelle die Umkehr der Fahrtrichtung. Selbst wenn der

Fachmann D10 berücksichtigen würde, könnte dieses Dokument die beanspruchte Lösung also nicht nahelegen.

- 5.2.13 Durch D12 ist die beanspruchte Lösung genauso wenig wie durch D1 nahegelegt. D12 offenbart einen Hebel 94 für die Eingabe eines Fahrtrichtungswechsels. Das Betätigen dieses Hebels bewirkt zwar ein automatisches Umschalten der Bandagen (Spalte 5, Zeilen 57 bis 65 und Figur 3), jedoch keine automatische Überführung der hinteren Bandage in ihre Nullstellung. Diese muss vielmehr von Hand mittels des Lenkrads 91 durchgeführt werden und wird visuell mit Hilfe der optischen Markierungen 149 kontrolliert (siehe Spalte 8, Zeilen 8 bis 11 und Figur 3 von D12 und D1, Spalte 5, Zeilen 18 bis 21 in Verbindung mit Spalte 1, Zeilen 50 bis 54).
- 5.2.14 Zusammenfassend kann die Kammer also nicht feststellen, dass sich der Gegenstand von Anspruch 1 ausgehend von D1 in naheliegender Weise aus dem entgegengehaltenen Stand der Technik und dem allgemeinen Fachwissen ergibt. Daher beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit, Artikel 56 EPÜ 1973.
- 5.3 Vorrichtungsanspruch 11
- 5.3.1 Die in D1 offenbarte zweibandagige Straßenwalze weist alle im Oberbegriff von Anspruch 11 aufgeführten Merkmale auf (siehe Punkt 5.2.1 oben).
- 5.3.2 D1 lehrt zwar, dass zur Kontrolle des Lenkwinkels einer Bandage bei ihrer manuellen Überführung in die Nullstellung Positionsanzeiger wie in D12 offenbart vorgesehen werden können (Spalte 5, Zeilen 19 bis 21 in Verbindung mit Spalte 1, Zeilen 50 bis 52). Dies bedeutet jedoch nicht, dass an den Bandagen Aufnehmer bzw. Sensoren zur Erfassung der Istwerte des

Lenkwinkels der Bandagen vorgesehen sind, geschweige denn, dass die Steuerungsvorrichtung an solche Istwert-Aufnehmer angeschlossen ist, wie im kennzeichnenden Teil von Anspruch 11 verlangt. In D12 sind als Positionsanzeiger nämlich lediglich ein an der Bandage vorgesehener Pfeil und eine am Fahrgestell vorgesehene Winkelskala offenbart, die es dem Fahrer ermöglichen, den Lenkwinkel der Bandage schnell und auch nur grob abzulesen (vgl. Markierungen 149 in Figur 3 und Spalte 8, Zeilen 8 bis 11).

- 5.3.3 Der Gegenstand von Anspruch 11 unterscheidet sich von D1 also nur durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 11.
- 5.3.4 Die mit diesen Merkmalen gelöste Aufgabe kann erneut darin gesehen werden, das Arbeiten mit der Straßenwalze weiter zu vereinfachen, um hierdurch eine Produktivitätssteigerung zu erzielen (siehe Punkt 5.2.5 oben).
- 5.3.5 Aus den in Bezug auf Anspruch 1 genannten Gründen gelangt ein mit dieser Aufgabe befasster Fachmann unter Berücksichtigung des entgegengehaltenen Standes der Technik und seines allgemeinen Wissens nicht in naheliegender Weise zur beanspruchten Lösung.
- 5.3.6 Folglich kommt die Kammer zu dem Schluss, dass ausgehend von D1 der Gegenstand von Anspruch 11 auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ 1973 beruht.
- 6. Die Kammer kommt deshalb zu dem Ergebnis, dass weder Artikel 123 (2) EPÜ noch die von der Beschwerdeführerin zulässigerweise geltend gemachten Einspruchsgründe der unzulässigen Änderung vor der Erteilung und der

mangelnden erfinderischen Tätigkeit der Aufrechterhaltung des Patents im Umfang des Hauptantrags der Beschwerdegegnerin entgegenstehen.

7. Auf die Hilfsanträge 1 bis 5 der Beschwerdegegnerin braucht nicht eingegangen zu werden.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



C. Spira

G. Ashley

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt