

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 2. Juli 2009**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0862/07 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 00890080.5

**Veröffentlichungsnummer:** 1036720

**IPC:** B61B 3/00

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Transporteinrichtung für seilgezogene Fahrzeuge

**Patentinhaber:**

High Technology Investments B.V.

**Einsprechender:**

Innova Patent GmbH

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

VOBK Art. 12 (4)

**Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):**

EPÜ Art. 56

**Schlagwort:**

"Zulassung von verspätet vorgebrachtem Stand der Technik (ja)"

"Erfinderische Tätigkeit (ja)"

**Zitierte Entscheidungen:**

-

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0862/07 - 3.2.01

**ENTSCHEIDUNG**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 2. Juli 2009

**Beschwerdeführerin:**  
(Einsprechende)

Innova Patent GmbH  
Rickenbacherstraße 8-10  
A-6960 Wolfurt (AT)

**Vertreter:**

Hehenberger, Reinhard  
Patentanwälte  
Dipl.-Ing. Manfred Beer  
Dipl.-Ing. Reinhard Hehenberger  
Lindengasse 8  
A-1070 Wien (AT)

**Beschwerdegegnerin:**  
(Patentinhaberin)

High Technology Investments B.V.  
Waaier 38  
NL-2451 VW Leimuiden (NL)

**Vertreter:**

Weiser, Andreas  
Patentanwalt Dr. Andreas Weiser  
Hietzinger Hauptstraße 4  
A-1130 Wien (AT)

**Angefochtene Entscheidung:**

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 10. April 2007 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1036720 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ 1973 zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** C. Narcisi  
T. Karamanli

## Sachverhalt und Anträge

- I. Der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1 036 720 wurde mit der am 10. April 2007 zur Post gegebenen Entscheidung der Einspruchsabteilung zurückgewiesen. Dagegen legte die Einsprechende am 9. Mai 2007 Beschwerde ein und reichte gleichzeitig die Beschwerdebegründung ein. Die Beschwerdegebühr wurde bereits am 7. Mai 2007 entrichtet.
- II. Es wurde am 2. Juli 2009 mündlich verhandelt. Wie bereits mit Schreiben vom 4. Mai 2009 mitgeteilt wurde, nahm die Beschwerdeführerin (Einsprechende) an der mündlichen Verhandlung nicht teil. Die Beschwerdeführerin hatte schriftlich die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents beantragt. Die Beschwerdegegnerin beantragte die Zurückweisung der Beschwerde. Der Antrag auf anderweitige Kostenverteilung wurde ausdrücklich zurückgenommen.

Der erteilte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Transporteinrichtung für seilgezogene Fahrzeuge, mit einem Fahrbahnträger (3) für den Transport der Fahrzeuge (5), umfassend einen oder mehrere Längsabschnitte, und zumindest einem Hängeseil (1), das in Längsrichtung des Fahrbahnträgers (3) verläuft, wobei zumindest ein Längsabschnitt des Fahrbahnträgers (3) direkt oder über Zwischenelemente (4) am Hängeseil (1) aufgehängt ist, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Zugseil (6) für den Antrieb der Fahrzeuge (5) vorgesehen ist, welches ober-, seitlich oder unterhalb des Fahrbahnträgers (3) verläuft und daß zwei

Stabilisierungsseile (7, 7') vorgesehen sind, die beidseits, bevorzugt symmetrisch, einer von Fahrbahnträger (3) und Hängeseil (1) gebildeten Ebene und unterhalb des Querschnitts des Fahrbahnträgers (3) verlaufen, wobei zumindest ein Längsabschnitt des Fahrbahnträgers (3) über weitere Zwischenelemente (8, 8') mit den Stabilisierungsseilen (7, 7') verbunden ist, welche Zwischenelemente (8, 8') jeweils durch ein Seil oder einen Zugstab gebildet sind."

III. Die Beschwerdeführerin legte dar, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf D1 (US-A-5 513 408) sowie auf die allgemeinen Kenntnisse des Fachmanns, die durch D3 (EP-B-0 673 817), D4 (US-A-5 419 261), D5 (AT-B-402 718) und D6 (FR-A-2 658 772) belegt seien, keine erfinderische Tätigkeit aufweise. Insbesondere zeige D1 eine Brückenkonstruktion für jegliche Art von Transportsystemen (Spalte 6, Zeilen 49-50), mit einem Fahrbahnträger 7, 15 und mit zwei Hängeseilen 4, die sich in Längsrichtung des Fahrbahnträgers erstreckten (siehe Figur 1). Diese Brückenkonstruktion weise weiterhin drei Längsabschnitte auf, welche über Zwischenelemente 5 an den Hängeseilen 4 aufgehängt seien. Die Brückenkonstruktion sei auch mit zwei seitlichen Stabilisierungsseilen 8 ausgebildet, welche sich unterhalb des Fahrbahnträgers 7, 15 befänden (siehe Figur 2 und 3). Bei dieser Brückenkonstruktion sei der Fahrbahnträger 7, 15 über mehrere weitere Zwischenelemente 3, 12, 13, welche als Seile bzw. als Zugstäbe ausgebildet seien, mit den Stabilisierungsseilen 8 verbunden (siehe Figur 1). Somit seien sämtliche Merkmale des Anspruchs 1 bekannt, mit der einzigen Ausnahme des Merkmals, wonach (i) die über

die Brücke bewegten Fahrzeuge seilgezogen seien. Dieses Merkmal könne aber keine erfinderische Tätigkeit begründen, insbesondere da D1 explizit angebe, dass die Tragfläche für schienengebundene Fahrzeuge oder für jegliche Art von Transportsystemen bestimmt sei. Demnach sei es für den Fachmann naheliegend, die in D1 gezeigte Brückenkonstruktion auch für seilgezogene Fahrzeuge zu verwenden, wobei solche Fahrzeuge in vielfacher Ausführungsform aus dem Stand der Technik, siehe bspw. D3 bis D6, bekannt seien. Zusätzlich sei auch anzumerken, dass insofern als vorliegend zwischen der spezifischen Brückenkonstruktion und dem verwendeten Transportmittel kein funktioneller technischer Zusammenhang bestehe, und dies seitens der Beschwerdegegnerin auch nicht geltend gemacht worden sei, die Verwendung einer bestimmten Brückenkonstruktion mit einem bestimmten Transportmittel keine erfinderische Tätigkeit beinhalten könne.

Auch im Hinblick auf D2 (US-A-3 541 964) weise der Gegenstand des Anspruchs 1 keine erfinderische Tätigkeit auf. Die erfinderische Tätigkeit könne nicht damit begründet werden, dass eine für ein selbstgetriebenes Fahrzeug verwendete Brückenkonstruktion alternativ für ein seilgezogenes Fahrzeug verwendet werde, und genauso wenig damit, dass sich die Stabilisierungsseile unterhalb des Fahrbahnträgers statt in der Ebene des Fahrbahnträgers befänden. Zudem werde darauf verwiesen, dass die Angabe "unterhalb des Fahrbahnträgers" zu unbestimmt sei, um die erforderliche Abgrenzung gegenüber dem bekannten Stand der Technik zu bewirken. Dies deshalb, da in nur geringem Abstand unterhalb des Fahrbahnträgers befindliche Stabilisierungsseile mit solchen Stabilisierungsseilen, welche in der Höhe des

Fahrbahnträgers angeordnet seien, in ihrer Wirkung technisch äquivalent seien. Somit könne insgesamt dem Gegenstand des Anspruchs 1 auch ausgehend von D2 keine erfinderische Tätigkeit zuerkannt werden.

- IV. Die Beschwerdegegnerin vertrat den Standpunkt, dass die Einführung der Dokumente D3 bis D6 in das Verfahren nicht zulässig sei, weil diese erst am 13. Dezember 2006, d.h. zweieinhalb Jahre nach Ablauf der Einspruchsfrist, eingereicht worden seien und damit verspätet vorgelegt worden seien. Zudem seien diese auch prima facie nicht relevant.

Unabhängig davon beinhalte jedenfalls der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 sowohl im Hinblick auf D1 als auch auf D2 eine erfinderische Tätigkeit. Der Anspruchsgegenstand unterscheide sich von D1 nicht nur dadurch, wie in der Entscheidung richtig festgestellt, dass (e) "zumindest ein Zugseil für den Antrieb der Fahrzeuge vorgesehen ist" , (f) "welches ober-, seitlich oder unterhalb des Fahrbahnträgers verläuft" , sondern auch durch die Merkmale, dass (d) "zumindest ein Längsabschnitt des Fahrbahnträgers direkt oder über Zwischenelemente am Hängeseil aufgehängt ist" , und dass (i) "zumindest ein Längsabschnitt des Fahrbahnträgers über weitere Zwischenelemente mit den Stabilisierungsseilen verbunden ist" , (j) "welche Zwischenelemente jeweils durch ein Seil oder einen Zugstab gebildet sind". Somit seien insbesondere durch die Merkmale (d), (i) und (j) wesentliche strukturelle Unterschiede zur Transporteinrichtung aus D1 gegeben, die im Hinblick auf den weiter vorliegenden Stand der Technik für den Fachmann, bei der gestellten Aufgabe eine geringe Anfälligkeit gegenüber Seitenwind zu erzielen, nicht naheliegen würden.

Gegenüber der Transporteinrichtung aus D2 seien gleichfalls eindeutige strukturelle Unterschiede gegenüber dem beanspruchten Gegenstand festzustellen, da dort die Stabilisierungsseile deutlich oberhalb des Querschnitts des Fahrbahnträgers lägen. Zusätzlich sei gemäß D2 auch kein Zugseil mit den Merkmalen (e) und (f) vorgesehen. Unter Berücksichtigung der mehrmals in D2 wiederholten Angabe, dass die dort geschilderte Anordnung optimal zur Stabilisierung gegenüber seitlichen Kräften und zur Dämpfung von Schwingungen sei, habe der Fachmann auch keine Veranlassung von der in D2 beschriebenen Transporteinrichtung abzugehen. Da auch D1, aus den bereits genannten Gründen, keinen Hinweis in Richtung der erfindungsgemäßen Lösung gebe, sei der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nicht naheliegend.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
  
2. Die Dokumente D3-D6 wurden nach dem Ablauf der Einspruchsfrist vorgelegt, und da es hierfür keinen ersichtlichen verfahrensbedingten Grund gab sind diese Dokumente als verspätet eingereicht anzusehen. Die Einspruchsabteilung hat diese Dokumente in Anwendung ihres Ermessens gemäß Art. 114 (2) EPÜ 1973 nicht berücksichtigt. Die Kammer ist jedoch der Auffassung, dass diese Dokumente den Nachweis erbringen, dass von Zugseilen angetriebene Standseilbahnen, bei denen die Zugseile in unmittelbarer Nähe des Fahrbahnträgers angebracht sind, aus dem Stand der Technik allgemein

bekannt sind. Insofern sind die Dokumente D3-D6 unmittelbar für die Merkmale e) und f) des Anspruchs 1 relevant und die Beschwerdeführerin hatte auch schon im erstinstanzlichen Einspruchsverfahren (Einspruchsschrift, Seite 3, vorletzter und letzter Absatz-Seite 4, erster Absatz) argumentiert, dass diese Merkmale im Hinblick auf D1 und die allgemeinen Kenntnisse des Fachmanns sowie auf das fachübliche Handeln keine erfinderische Tätigkeit beinhalten könnten. Folglich, da diese Dokumente einerseits relevant sind und andererseits lediglich der weiteren Ausführung und Untermauerung der bereits mit der Einspruchsschrift vorgetragenen Argumentationslinie dienen, und somit den rechtlichen und faktischen Rahmen des Verfahrens nicht sprengen, macht die Kammer nicht von ihrer Befugnis nach Art. 12 (4) VOBK (ABl. EPA 2007, 536) Gebrauch und berücksichtigt diese Dokumente.

3. Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 ist sowohl gegenüber D1 als auch gegenüber D2 neu. Dieser Gegenstand unterscheidet sich von D1 zumindest durch die Merkmale e) und f), während dieser sich von D2 durch die Merkmale e), f) und dadurch, dass (m) "die Stabilisierungsseile unterhalb des Querschnitts des Fahrbahnträgers verlaufen", unterscheidet.
4. Die Diskussion in der mündlichen Verhandlung ergab darüber hinaus, dass auch die Merkmale i) und j), wie von der Beschwerdegegnerin in der Beschwerdeerwiderung vom 27. November 2007 vorgetragen, sich nicht aus der in der angefochtenen Entscheidung geschilderten Lesart des Dokuments D1 ergeben. In der angefochtenen Entscheidung ist nämlich mit Bezug auf Figuren 1 bis 5 von D1 angegeben, dass "(g) zwei Stabilisierungsseile 8



vorgesehen sind, die beidseits, bevorzugt symmetrisch, einer von Fahrbahnträger 1 und Hängeseil 4 gebildeten Ebene und unterhalb des Querschnitts des Fahrbahnträgers 1 verlaufen, wobei (i) zumindest ein Längsabschnitt des Fahrbahnträgers über weitere Zwischenelemente 3, 18 mit den Stabilisierungsseilen 8 verbunden ist, (j) welche Zwischenelemente 18 jeweils durch ein Seil gebildet sind". Diese Deutung von D1 entspricht jedoch nicht den tatsächlich in D1 offenbarten Gegebenheiten und entspricht auch nicht dem Gegenstand des Anspruchs 1, weil nämlich einerseits gemäß D1 die Zwischenelemente oder Seile 18 nicht am Fahrbahnträger 1, 15 angreifen, sondern an der Baustruktur 3, und andererseits die Baustruktur 3 kein Zwischenelement in der Form eines Zugstabes oder eines Seiles gemäß dem Merkmal j) des vorliegenden Anspruchs 1 ist. Dasselbe gilt für die oben genannte Lesart von D1 durch die Beschwerdeführerin, die den Fahrbahnträger 1, 15 über Zwischenelemente 3, 12, 13 mit den Stabilisierungsseilen 8 verbunden sieht. Dies ist jedoch ebenfalls nicht zutreffend, weil die Baustruktur 3 gemäß D1 eben weder ein Seil noch ein Zugstab ist, wie vom Wortlaut des strittigen Anspruchs 1 gefordert wird.

5. Es ist folglich festzustellen, dass die Merkmale i) und j) nicht als aus D1 bekannt anzusehen sind. Aus diesem Grunde ist darüber hinaus auch nicht zu ersehen, wie der von D1 ausgehende Fachmann zu den Merkmalen i) und j) des Anspruchs 1 gelangen könnte. Insbesondere ist die Baustruktur 3 in D1 vielfach als wesentlich für die dortige Brückenkonstruktion beschrieben (D1, Spalte 3, Zeile 35-64; Spalte 4, Zeile 67-Spalte 5, Zeile 15), weil diese die Funktion hat, die beabsichtigte Spannung und den in den Figuren dargestellten geometrischen

Verlauf der Seile zu erzielen und zu erhalten. Es ist demzufolge für den Fachmann nicht naheliegend, technische Maßnahmen gemäß den Merkmalen i) und j) zu ergreifen, weil diese gerade den Verzicht auf die Verwendung der für die Brückenkonstruktion von D1 wesentlichen Baustruktur 3 bedeuten würden. Hierfür ist auch keine Notwendigkeit, und insbesondere kein eindeutiger und zwingender Grund zu erkennen.

6. Falls der Fachmann von D2 ausgehen sollte, lässt sich im Hinblick auf die bereits genannten Unterscheidungsmerkmale zwischen dem erteilten Anspruchsgegenstand und der Transporteinrichtung gemäß D2 folgendes sagen. Zunächst ist klar, dass entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin, das genannte Unterscheidungsmerkmal (m) einen eindeutigen Unterschied zur Transporteinrichtung von D2 bedeutet, da entsprechend diesem Merkmal die Stabilisierungsseile auf ihrer gesamten Länge unterhalb des Querschnitts des Fahrbahnträgers verlaufen, und somit liegt auch ihr Aufhängungspunkt unterhalb des Fahrbahnträgers. Dies ist offensichtlich bei der Konstruktion gemäß der Figur 1 in D2 nicht der Fall, und genauso wenig bei der Konstruktion gemäß den Figuren 6 und 7 von D2, weil dort die Stabilisierungsseile lediglich etwas "mehr" ("more") in der Ebene des Fahrbahnträgers verlaufen (D2, Spalte 3, Zeilen 55-58), im Vergleich zu den Stabilisierungsseilen der Figur 1, aber dennoch nicht über ihre gesamte Länge. Dies würde nämlich im Vergleich zu der Figur 1 auch eine bedeutende Änderung in der Lage des Aufhängungspunktes der Stabilisierungsseile mit sich nachziehen, was aber in D2 nicht offenbart ist.

Angesichts der obigen Ausführungen ist die Behauptung der Beschwerdeführerin nicht nachvollziehbar, das Merkmal (m) habe dieselbe oder nahezu dieselbe technische Wirkung wie die in D2 dargestellte Aufhängung der Stabilisierungsseile. Das Merkmal (m) impliziert durch die gegenüber D2 unterschiedliche Zugspannung der Stabilisierungsseile und die daraus resultierende unterschiedliche geometrische Konfiguration der gesamten Transporteinrichtung ein anderes Konstruktionskonzept als in D2 offenbart wird, welches sich folglich auch bei der Stabilität und bei der Schwingungsdämpfung nicht in derselben Weise wie bei der in D2 offenbarten Einrichtung auswirkt. In dieser Beziehung ist die Argumentation der Beschwerdeführerin gleichfalls nicht überzeugend, weil kein Grund angegeben wurde, aus welchem der Fachmann in naheliegender Weise zu den Maßnahmen gemäß Merkmal (m) greifen würde, so dass sich daraus ein eindeutiger technischer Vorteil ergeben würde. Ein solcher Grund ist aus dem vorliegenden Sachverhalt auch nicht unmittelbar ersichtlich. D1 würde ebenfalls dem Fachmann die Maßnahmen des Merkmals (m) nicht ohne weiteres nahelegen, weil die in D1 gezeigte Brückenkonstruktion offensichtlich lediglich für Fahrzeuge konzipiert ist, die oberhalb des Fahrbahnträgers fahren, wie z.B. aus Figur 5 zu ersehen ist.

Insgesamt ist also aus den vorangehenden und aus den unter Punkt 5 dargelegten Gründen dem Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 eine erfinderische Tätigkeit anzuerkennen (Art. 56 EPÜ 1973).

**Entscheidungsformel**

**Aus diesen Gründen wird entschieden:**

1. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane