

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 8. August 2017**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1547/16 - 3.2.01

Anmeldenummer: 12002064.9

Veröffentlichungsnummer: 2492237

IPC: B66F9/075, B62B3/06, B62B5/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Batteriebetriebenes Flurförderzeug

Patentinhaberin:
Jungheinrich Aktiengesellschaft

Einsprechende:
STILL GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag, Hilfsantrag 1 (nein)

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 1547/16 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 8. August 2017

Beschwerdeführerin:

(Einsprechende)

STILL GmbH
Berzeliusstrasse 10
22113 Hamburg (DE)

Vertreter:

Patentship
Patentanwaltsgesellschaft mbH
Elsenheimerstraße 65
80687 München (DE)

Beschwerdegegnerin:

(Einsprechende)

Jungheinrich Aktiengesellschaft
Am Stadtrand 35
22047 Hamburg (DE)

Vertreter:

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

Angefochtene Entscheidung:

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 20. Juni 2016 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 2492237 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: W. Marx
O. Loizou

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde der Einsprechenden richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung über die Zurückweisung des Einspruchs gegen das europäische Patent Nr. 2 492 237.

Der Einspruch wurde unter anderem darauf gestützt, dass der Gegenstand des europäischen Patents nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Zum Stand der Technik wurden unter anderen folgende Dokumente berücksichtigt:

E1: EP 1 136 425 B1;

E2: DE 31 39 317 A1;

E4: englischsprachige Zusammenfassung JP11199189 A.

- II. Am 8. August 2017 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

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

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Beschwerde zurückzuweisen (Hauptantrag), hilfsweise das Patent in geänderter Form auf der Grundlage der mit der Beschwerdeerwiderung eingereichten Ansprüche des Hilfsantrags 1 aufrechtzuerhalten.

- III. Anspruch 1 wie erteilt (Hauptantrag) lautet in der Merkmalsgliederung der Beschwerdeführerin:

- a) Batteriebetriebenes Flurförderzeug mit einer Batterie, die zwei oder mehr einzelne Batteriezellen (38,40) aufweist,

dadurch gekennzeichnet, dass

- b) - die Batteriezellen wartungsfrei sind,
- c) - die Batteriezellen in nur schwer zugänglichen Hohlräumen für den Ladebetrieb nicht auswechselbar angeordnet sind, und
- d) - mindestens eine der Batteriezellen unterhalb einer Standplattform oder eines Fahrersitzes eingebaut ist.

Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 wurde gegenüber dem erteilten Anspruch 1 ergänzt durch Aufnahme des folgenden Merkmals:

", wobei

- die Batterie zugängliche Kontakte für ein Ladekabel aufweist, über das sie ohne ausgebaut zu werden geladen werden kann"

IV. Das für die vorliegende Entscheidung relevante Vorbringen der Beschwerdeführerin lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 sei nicht erfinderisch gegenüber der E1. Merkmal a) sei durch Absatz [0014] und die zugehörige Figur 3 offenbart. In Verbindung mit Figur 1, aber auch aus Absatz [0014] allein folgend (Chassis 2, Bedienplatz 4), zeige E1 auch räumlich unterhalb des Fahrersitzes angeordnete Batteriezellen und damit Merkmal d). Figur 3 zeige Batterien fest eingefasst zwischen Schlittenführungen, Blechwänden sowie weiteren Komponenten, wobei der Bedienplatz bzw. die Fahrerkabine oberhalb dieser Rahmenanordnung schwingend gelagert sei. Eine obere

Abdeckung der Batterien sei z. B. zum Schutz der Kontakte und der Steuerelektronik vor Feuchtigkeit erforderlich. Da sich kein Hinweis auf eine seitliche Öffnung oder eine Kippmöglichkeit der Fahrerkabine finde, seien die Batterien nicht einfach zu entnehmen, also nur schwer zugänglich, insbesondere schwerer zugänglich als in der in der Figur des Streitpatents gezeigten Ausführungsform. Der rein subjektive Begriff "nicht auswechselbar für den Ladebetrieb" sei nicht ausreichend zur Abgrenzung gegenüber dem Stand der Technik, so dass E1 auch Merkmal c) offenbare. Außerdem sei im Stand der Technik (z. B. E4) bekannt, Batterien von Flurförderzeugen im Fahrzeug zu laden.

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 unterscheide sich allein durch das Merkmal b), wobei Absatz [0010] des Streitpatents selbst als allgemeines Fachwissen darstelle, dass Batterien mit moderner Technologie wartungsfrei seien. Als Beleg für das allgemeine Fachwissen werde auf E2 verwiesen, die (Seite 25) explizit für einen Gabelstapler den Einsatz einer wartungsfreien Blei-Säure-Batterie beschreibe. Laut E2 sei ein wartungsfreier Betrieb mit 2000 Ladungszyklen gewährleistet, d. h. die Batterien könnten im Fahrzeug verbleiben, so dass ein Wechsel für den Ladebetrieb nicht nötig sei. E1 zeige auch für den Ladevorgang frei zugängliche Kontakte auf der Oberseite der Batteriezellen, wie mit dem zusätzlichen Merkmal in Hilfsantrag 1 gefordert.

V. Die Beschwerdegegnerin entgegnete dem wie folgt:

E1 offenbare nicht die Merkmale d), c) und b):

- Auch wenn die Fahrerkabine aus E1 einen Fahrersitz aufweise, ergebe sich daraus keineswegs unmittelbar und eindeutig dessen Anordnung relativ zu den

Batterien; die Darstellungen in Figur 1 und 3 der E1 seien in Bezug auf die Position des gezeigten Federelements 8 nicht in Deckung zu bringen. Die Batterien seien nicht notwendigerweise direkt unterhalb des Fahrersitzes, sondern u. U. auch seitlich versetzt angeordnet.

- Das Streitpatent mag zwar keine klare Definition von "schwer zugänglichen Hohlräumen" geben, aber E1 offenbare nicht unmittelbar "für den Ladebetrieb nicht auswechselbare Batteriezellen", wobei beide Merkmale in direktem Zusammenhang miteinander stünden (für den Ladebetrieb nicht auswechselbare Batterien erlaubten die Unterbringung in schwer zugänglichen Hohlräumen). Auch wenn das Aufladen von Batterien im Flurförderzeug selbst, also ohne Entnahme bekannt sei, so werde in E1 dazu nichts gesagt und damit dieses Merkmal nicht gezeigt. Zudem sei keine unmittelbare und eindeutige Offenbarung einer schweren Zugangsmöglichkeit in E1 im Umkehrschluss daraus abzuleiten, dass E1 nicht unmittelbar und eindeutig eine einfache Zugangsmöglichkeit zu den Batterien offenbare.
- Die Wartungsfreiheit einer Batterie verlange keinen Ausbau der Batterie zum Nachfüllen von Flüssigkeit und habe nichts mit dem Nichtauswechseln für den Ladebetrieb zu tun, was eine schnellere Nutzung des Fahrzeugs im Mehrschichtbetrieb ermögliche.

Es sei nicht zu erkennen, wie die Druckschrift E2, in der am Rande wartungsfreie Blei-Säure-Batterien erwähnt seien, die Erfindung ausgehend von E1 nahelegen könne. E1 zeige auch nicht die im Hilfsantrag 1 geforderten Kontakte für ein Ladekabel, sondern nur Kontakte an den Batteriezellen, die laut Beschwerdeführerin gerade in schwer zugänglichen Hohlräumen angeordnet und damit nicht frei zugänglich seien.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. *Erfinderische Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ)*
 - 2.1 Die Kammer sieht den Gegenstand der Ansprüche 1 gemäß Hauptantrag sowie Hilfsantrag 1 nicht als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend an.
 - 2.2 Ausgehend von Dokument E1 als nächstliegendem Stand der Technik ist (siehe Figur 3) ein batteriebetriebenes Flurförderzeug mit einer aus mehreren Batteriezellen bestehenden Batterie gemäß Merkmal a) bekannt, was nicht bestritten wurde. Unstrittig war auch, dass E1 keine Wartungsfreiheit der Batteriezellen wie in Merkmal b) definiert offenbart.
 - 2.3 Entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin zeigt E1 Batteriezellen unterhalb des Fahrersitzes eingebaut, entsprechend der zweiten Alternative des Merkmals d).

E1 beschreibt (gemäß Absatz [0011]) ein einziges Ausführungsbeispiel und zeigt in Figur 3 im Chassis (2) des Gabelstaplers eingebaute Batteriezellen (2d). Wie aus der Beschreibung zu Figur 3 (Absatz [0014]) hervorgeht, ist ein Bedienplatz (4) auf das Chassis (2) aufgesetzt mittels Führungsstangen, die am Bedienplatz nach unten herausragend angeordnet sind und in Schlittenführungen (6a) des Chassis eingreifen, so dass der Bedienplatz gegenüber dem Chassis vertikal höhenverstellbar ist. Damit ist bereits unmittelbar und eindeutig eine Anordnung der Batteriezellen unterhalb des Bedienplatzes gezeigt. Die Beschreibung des Ausführungsbeispiels wird damit eingeleitet (siehe

Absatz [0012]), dass der Bedienplatz den Fahrersitz enthält, wie auch in Figur 1 schematisch dargestellt. Damit offenbart E1 auch unzweifelhaft unterhalb des Fahrersitzes eingebaute Batteriezellen (Merkmal d)).

Inkonsistenzen in der Darstellung der Figuren 1 und 3 in E1 sind nach Auffassung der Kammer unbeachtlich. Zum einen zeigt Figur 1 im Vergleich zu Figur 3 nur eine grob schematische Darstellung des Bedienplatzes relativ zum Chassis, aus der keine genaue Aussage über die Lage des Federelements (8) gegenüber den Führungselementen (6) zur höhenbeweglichen Lagerung des Bedienplatzes zu entnehmen ist. Zum anderen kommt es darauf auch nicht an, da - wie bereits ausgeführt - der Beschreibung zu Figur 3 (Absatz [0014]) unmittelbar und eindeutig unterhalb des Bedienplatzes angeordnete Batteriezellen und unter Berücksichtigung von Absatz [0012] auch ein Einbau der Batteriezellen unterhalb des Fahrersitzes zu entnehmen ist.

Merkmal d) verlangt nach Auffassung der Kammer auch nicht notwendigerweise Batteriezellen direkt unterhalb des Fahrersitzes, wie von der Beschwerdegegnerin argumentiert. Der Anspruchswortlaut definiert lediglich eine Anordnung der Batterien relativ zum Fahrersitz in vertikaler Richtung und lässt durchaus auch einen seitlichen Versatz zu. Zudem sind gemäß Anspruch 1 ("mindestens eine der Batteriezellen unterhalb eines Fahrersitzes") nicht alle Batteriezellen ausschließlich direkt unterhalb des Fahrersitzes eingebaut.

- 2.4 Die Beschwerdeführerin sah auch Merkmal c) als in E1 verwirklicht an, wohingegen nach Auffassung der Beschwerdegegnerin E1 weder eine Anordnung der Batteriezellen "in nur schwer zugänglichen Hohlräumen"

noch "für den Ladebetrieb nicht auswechselbar"
unmittelbar und eindeutig zeige.

Nachdem das Streitpatent selbst keine klare Definition von "schwer zugänglichen Hohlräumen" beinhaltet, ist dieser Ausdruck entsprechend seiner Verwendung im Streitpatents auszulegen. Dieser Ausdruck findet sich in Absatz [0009] des Streitpatents in der Formulierung "in vorhandenen Hohlräumen oder anderen schwer zugänglichen Orten", wobei beispielhaft lediglich Einbauorte "unterhalb einer Standplattform oder eines Fahrersitzes" benannt werden (welche sich auch in Absatz [0016] finden). Damit mag bereits der Eindruck entstehen, dass z. B. ein Einbauort unterhalb des Fahrersitzes an sich schon als schwer zugänglich anzusehen ist, insbesondere da im einleitenden Teil der Beschreibung des Streitpatents (Absätze [0002], [0003]) als bekannter Stand der Technik nur Batterien in Batterietrögen an gut zugänglichen Positionen im Flurförderzeug angeordnet beschrieben werden, die in entsprechende Ausnehmungen eingeschoben sind bzw. nach oben entnommen werden. Dazu kommt, dass auch das im Streitpatent gezeigte einzige Ausführungsbeispiel der Erfindung (siehe Figur) keine engere Einschränkung zulässt, auch wenn dieses keine Batterien unterhalb des Fahrersitzes sondern in einem Hubgerüst zeigt. Darin sind im unteren Teil des Lastrahmens des Hubgerüsts zwei Reihen von je drei Batteriezellen angeordnet, die zumindest von oben und von der Seite der Standplattform her - weitere Verkleidungsteile sind nicht gezeigt - frei erreichbar bzw. zugänglich sind. Aber selbst wenn man eine zusätzliche Verkleidung oder Abdeckung unterstellen würde, so ist nach Auffassung der Kammer die Zugänglichkeit der Batteriezellen im Streitpatent vergleichbar mit der in E1 (zumindest nicht schwerer). Denn die in Figur 3 in E1 gezeigten Batteriezellen sind

in Längsrichtung zwischen anderen Komponenten angeordnet und in dieser Richtung schwer entnehmbar bzw. schwer zugänglich, und auch zur Seite hin ist zumindest eine Reihe der Batteriezellen zwischen Schlittenführungen für Führungsstangen der Fahrerkabine eingepasst und damit schwer zugänglich. Wie auch im Streitpatent ist in E1 offen gelassen, ob noch eine weitere Verkleidung bzw. Abdeckung (z. B. in Form eines Abdeckblechs nach oben zur Fahrerkabine hin) vorgesehen ist. Zumindest stellt aber der im Ausführungsbeispiel der E1 gezeigte Bedienplatz, der wie bereits weiter oben ausgeführt von oben vertikal höhenverstellbar mittels Führungselementen auf das Chassis aufgesetzt wird und den Bereich der Batteriezellen zumindest teilweise überlappt (denn das den Bedienplatz mit dem Chassis verbindende Federelement ist gemäß Figur 3 zwischen den Batteriezellen angeordnet), eine weitere "Abdeckung" dar. Aus diesen Betrachtungen folgt, dass bei der durch das Streitpatent gebotenen weiten Auslegung des Begriffs "schwer zugänglich" die in E1 gezeigten Hohlräume unterhalb des Bedienplatzes und damit auch des Fahrersitzes als schwer zugänglich anzusehen sind.

Da in E1 das Aufladen der Batteriezellen nicht angesprochen wird, kann die Kammer allerdings nicht erkennen, dass E1 "für den Ladebetrieb nicht auswechselbar" angeordnete Batteriezellen unmittelbar und eindeutig offenbart. Damit ist neben Merkmal b) also ein zweiter Unterschied gegenüber E1 durch ein Teilmerkmal des Merkmals c) gegeben.

2.5 Wie von der Beschwerdegegnerin anerkannt, ist die Wartungsfreiheit einer Batterie gemäß Merkmal b), die einen wartungsfreien Betrieb über lange Zeit und damit über eine große Anzahl von Ladezyklen ohne Ausbau der

Batterie ermöglicht, unabhängig von dem Teilmerkmal des Merkmals c), dass Batteriezellen für den Ladebetrieb nicht auswechselbar angeordnet sind, d. h. dass die Batterie zum Aufladen am Einbauort verbleiben (siehe Absatz [0012] des Streitpatents). Die Erfindung soll gemäß Streitpatent den Wechsel der Batterie zum Aufladen unnötig machen, womit im Mehrschichtbetrieb eine schnellere Nutzung des Fahrzeugs ermöglicht wird.

Die beiden unterscheidenden Merkmale sind deshalb losgelöst voneinander hinsichtlich ihres erfinderischen Beitrags zu betrachten.

2.5.1 Wartungsfreie Batterien sind seit vielen Jahren im Bereich der Fahrzeugtechnik bekannt, wie beispielsweise durch die E2 (Seite 25) auch speziell für die Anwendung in einem Gabelstapler offenbart. Zudem wird im Streitpatent selbst darauf hingewiesen, dass "neue Batterietechnologien zur Verfügung stehen", die den Vorteil haben, "dass sie wartungsfrei sind" (siehe Absatz [0010]). Wartungsfreie Batterien sind also dem Fachmann als vorteilhafte Batterietechnologie bekannt. Die Auswahl einer wartungsfreien Batterie wird deshalb als naheliegend angesehen, so dass das unterscheidende Merkmal b) keine erfinderische Tätigkeit begründen kann.

2.5.2 Auch das in E1 nicht gezeigte Nichtauswechseln der Batterie für den Ladevorgang aus Merkmal c) beinhaltet nach Auffassung der Kammer keinen erfinderischen Schritt. Es ist zwar in E1 offen gelassen, wie die Batteriezellen des Flurförderzeugs wieder aufgeladen werden. Jedoch ist ein Aufladen in einem im Fahrzeug eingebauten Zustand dem Fachmann durchaus bekannt, wie von der Beschwerdegegnerin zugestanden und für ein Flurförderzeug mit mehreren Batterien in Dokument E4

offenbart, welches von der Beschwerdeführerin als Beleg des allgemeinen Fachwissens angeführt wurde.

- 2.5.3 Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag beruht deshalb ausgehend von E1 als nächstliegendem Stand der Technik nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ).
- 2.6 In Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 wurde das zusätzliche Merkmal aufgenommen, dass "die Batterie zugängliche Kontakte für ein Ladekabel aufweist, über das sie ohne ausgebaut zu werden geladen werden kann".

Der Aspekt des Ladens ohne Ausbau der Batterie wurde bereits in Bezug auf den Hauptantrag diskutiert und als nicht erfinderisch angesehen. Dies bedingt aber gleichzeitig, dass zwangsläufig eine Kontaktierung der Batterie zum Aufladen möglich sein muss, weshalb auch das Merkmal von zugänglichen Kontakten für ein Ladekabel nicht als erfinderisch anzusehen ist.

- 2.7 Somit erfüllt weder der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag noch der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 die Erfordernisse des Artikels 56 EPÜ.
3. Da sämtliche Anträge der Beschwerdegegnerin wegen mangelnder erfinderischer Tätigkeit des Gegenstands des jeweiligen Anspruchs 1 nicht gewährbar sind, ist das Streitpatent zu widerrufen

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird widerrufen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt