Interner Verteilerschlüssel:

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

Datenblatt zur Entscheidung vom 25. Oktober 2024

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1863/22 - 3.2.01

Anmeldenummer: 14159170.1

Veröffentlichungsnummer: 2792568

IPC: B61D1/00, B61D19/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Mehrteiliges Schienenfahrzeug

Patentinhaberin:
Bombardier Transportation GmbH

Einsprechende:
1. Stadler Rail AG
2. Siemens Mobility GmbH
3. ALSTOM Transport Technologies

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54, 56, 83, 84, 123(2)

Dieses Datenblatt ist nicht Teil der Entscheidun
Es kann jederzeit und ohne Bekanntmachung geändert werde

Schlagwort:
Neuheit - Hauptantrag, Hilfsantrag 1 (nein) - Hilfsantrag 2 (ja)
Erfinderische Tätigkeit - Hilfsantrag 2 (ja)
Ausreichende Offenbarung - Ausführbarkeit (ja)
Patentansprüche - Klarheit nach Änderung (ja)
Änderungen - Erweiterung über den Inhalt der Anmeldung in der eingereichten Fassung hinaus (nein)

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:

Dieses Datenblatt ist nicht Teil der Entscheidun(
Es kann jederzeit und ohne Bekanntmachung geändert werde

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Boards of Appeal of the
European Patent Office
Richard-Reitzner-Allee 8
85540 Haar
GERMANY
Tel. +49 (0)89 2399-0

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1863/22 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 25. Oktober 2024

Beschwerdeführerin: (Patentinhaberin)	Bombardier Transportation GmbH Eichhornstraße 3 10785 Berlin (DE)
Vertreter:	Zimmermann & Partner Patentanwälte mbB Postfach 330 920 80069 München (DE)
Beschwerdeführerin: (Einsprechende 1)	Stadler Rail AG Ernst-Stadler-Strasse 1 9565 Bussnang (CH)
Vertreter:	Hepp Wenger Ryffel AG Friedtalweg 5 9500 Wil (CH)
Beschwerdeführerin: (Einsprechende 2)	Siemens Mobility GmbH Otto-Hahn-Ring 6 81739 München (DE)
Vertreter:	Siemens Patent Attorneys Postfach 22 16 34 80506 München (DE)
Weitere Verfahrensbeteiligte: (Einsprechende 3)	ALSTOM Transport Technologies 48, rue Albert Dhalenne 93400 Saint-Ouen (FR)
Vertreter:	Lavoix 2, place d'Estienne d'Orves 75441 Paris Cedex 09 (FR)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 2792568 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 27. Juli 2022.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender H. Geuss
Mitglieder: A. Wagner
O. Loizou

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 2792568 in geändertem Umfang auf Basis des Hilfsantrags 2, zur Post gegeben am 27. Juli 2022.

II. In ihrer Entscheidung ist die Einspruchsabteilung u.a. zu der Auffassung gelangt, dass die Erfordernisse des Artikels 100(b) EPÜ erfüllt sind, der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrags (Patent wie erteilt) und des Hilfsantrags 1 jedoch nicht neu ist.
Die Einwände unter Artikel 84, 123(2), 54 und 56 EPÜ zu Hilfsantrag 2 konnten nicht überzeugen.
Gegen diese Entscheidung haben die Patentinhaberin sowie die Einsprechenden 1 und 2 Beschwerde eingelegt.

III. Die angefochtene Entscheidung nimmt unter anderem Bezug auf die folgenden Entgegenhaltungen, die auch der vorliegenden Entscheidung zugrunde liegen.

D13: EP 0 630 797
D26: "Inspiro - Die neue Metro Plattform", Schlaht et al., Eisenbahntechnische Rundschau, Juni 2011, Nr. 6, Seiten 16 bis 21
D27: "Triebzüge Desiro ML für die SNCB", Kopp et al., Elektrische Bahnen, Heft 8-9/2012, Seiten 414 bis 419
D28: "Plattform Desiro ML für hohe Fahrzeugflexibilität im Regionalverkehr", Kopp et al., Elektrische Bahnen, Heft 10/2007, Seiten 503 bis 511
D31: Internetauszug, 31.08.2011
D32: vergrößertes Foto aus D31
D33: Internetauszug, 19.09.2010
D34: vergrößertes Foto aus D33

D43: Rolling Stock Information Sheets, März 2007
D58: DE 94 11 486 U1

IV. Am 25. Oktober 2024 fand eine mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer des Europäischen Patentamts statt.

Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent wie erteilt aufrechtzuerhalten (Hauptantrag), hilfsweise das Patent in geänderter Fassung gemäß einem der Hilfsanträge 1 bis 16, erstmals eingereicht im erstinstanzlichen Verfahren und erneut eingereicht mit der Beschwerdebegründung, aufrechtzuerhalten.

Die Beschwerdeführerinnen (Einsprechende 1 und 2) beantragten die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent vollständig zu widerrufen.

Weiterhin beantragten die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) und die Beschwerdeführerin (Einsprechende 2) eine Zurückverweisung an die Einspruchsabteilung, sollte über Anträge entschieden werden, über welche die Einspruchsabteilung noch nicht entschieden hatte.

V. Anspruch 1 in der erteilten Fassung (Hauptantrag) lautet wie folgt (Merkmalsgliederung entsprechend der angefochtenen Entscheidung):

1.1 Mehrteiliges Schienenfahrzeug

1.2 mit zwei Endwagen (10A, 10B, 110A, 110B)

1.3 und mindestens einem Mittelwagen (20, 120A),

1.4 wobei der Mittelwagen (20, 120A) eine gerade Anzahl

von Türen (30, 130) auf jeder Seite hat

1.5 und dass die beiden Endwagen (10A, 10B, 110A, 110B) eine vom Mittelwagen (20, 120A) abweichende Anzahl von Türen (30, 130) auf jeder Seite haben,

1.6 dadurch gekennzeichnet, dass alle Wagen (10A, 10B, 20, 110A, 110B, 120A, 120B) ein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment (11, 21, 121) aufweisen,

1.7 und dass jeder der Wagen (10A, 10B, 20) über zwei eigene Drehgestelle (40) verfügt.

In **Hilfsantrag 1** wurde das Merkmal 1.4a nach Merkmal 1.4 und das Merkmal 1.5a nach Merkmal 1.5 eingefügt (Nummerierung gemäß der Einsprechenden 1). Die Merkmale 1.4a und 1.5a sind in ihrem Wortlaut identisch und beziehen sich einmal auf die Türen des Mittelwagens und einmal auf die Türen der Endwagen.

Merkmal **1.4a** bzw. **1.5a** lautet:
"welche im normalen Betrieb den Fahrgästen zur Verfügung stehen, um den Fahrgastraum zu betreten und ihn auch wieder zu verlassen,"

Hilfsantrag 2 basiert auf Hilfsantrag 1, wobei das Merkmal 1.4b nach Merkmal 1.4a und das Merkmal 1.5b nach Merkmal 1.5a eingefügt wurde. Auch die Merkmale 1.4b und 1.5b sind in ihrem Wortlaut identisch.

Merkmal **1.4b** bzw. **1.5b** lautet:
"wobei jede Tür zwei Türspuren aufweist."

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt

sich wie folgt zusammenfassen:

Zulassung der D43 ins Einspruchsverfahren

Die Einspruchsabteilung habe bei der Zulassung der D43 ins Verfahren ihren Ermessensspielraum überschritten. Eine Prima-facie Relevanz sei nicht das einzige Kriterium für die Zulassung. Insbesondere sei der Grad der verspäteten Einreichung, nämlich zwei Wochen vor der mündliche Verhandlung, nicht zu rechtfertigen und auch von der Einsprechenden 1 nicht ausreichend begründet gewesen.

Hauptantrag, Hilfsantrag 1 - D43

D43 offenbare nicht Merkmal 1.6, da eine Wagenkastenrohbaustruktur nirgends thematisiert werde.

Hilfsantrag 2 - aufrechterhaltene Fassung
- Artikel 123(2) EPÜ

Die Merkmale 1.4a, 1.4b und 1.5a, 1.5b basierten auf Absatz [0013] des Streitpatents bzw. Absatz [0011] der A1-Veröffentlichung.

- Artikel 84 EPÜ

Die Einspruchsabteilung habe korrekt entschieden, dass die Merkmale 1.4a, 1.4b und 1.5a, 1.5b, insbesondere die Begriffe "normaler Betrieb" und "Türspur", für den Fachmann klar seien (angefochtene Entscheidung, Seite 10 und Seite 13).

- Artikel 83 EPÜ

Der Einspruchsabteilung sei zuzustimmen (angefochtene

Entscheidung, Punkt 20), dass der Fachmann zur Ausführung des Merkmals 1.6 aus dem Streitpatent, z.B. dem Absatz [0040] und Figur 1, ausreichend Informationen erhalte.

- D43: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

Anspruch 1 sei neu gegenüber D43, da die End- und Mittelwagen der "Victoria Line" und der "Central Line" auch einspurige Türen enthielten - entgegen der Merkmale 1.4b und 1.5b.

Für eine zweispurige Ausführung aller Türen in den Zügen der D43 gebe es weder Bedarf noch Anlass.

- D26: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

Anspruch 1 sei neu gegenüber D26, da kein Zug mit gerader Türanzahl im Mittelwagen und einer davon abweichenden Zahl an Türen in beiden Endwagen unmittelbar entnehmbar sei (Merkmal 1.4 mit Merkmal 1.5). Die Kombination der Merkmale 1.4 und 1.5 liege auch nicht nahe, da D26 in einem Zug nur Wagenkästen mit gleicher Türanzahl vorsehe, sei es immer mit drei oder immer mit vier Türen.

Auch sei nicht offenbart, dass ein Wagenkasten mit drei Türen das gleiche Wagenkastenrohbausegment aufweise wie der gezeigte Wagenkasten mit vier Türen (Merkmal 1.6). Dies liege auch nicht nahe, da die D26 keinen Hinweise enthalte, wie ein Wagenkasten mit drei Türen auszuführen sei. Daran ändere auch die Kombination mit D28 oder D13 nichts, da die darin gezeigten Züge nicht mit dem Metro-Konzept der D26 kompatibel seien und auch nur Wagenkästen mit zwei Türen umfassten.

- D28: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

Der Neuheitseinwand zu D28 sei erstmals in der Beschwerde erhoben worden und als verspätet nicht zuzulassen.
Anspruch 1 sei jedoch auch neu gegenüber D28, da der Mittelwagen zwischen seinen Drehgestellmitten einen größeren Abstand als die Endwagen aufweise, wodurch Merkmal 1.6 nicht offenbart sei.
D27 zeige eine speziell für SNCF angepasste Ausführung der in D28 genannten Desiro-Plattform, die der Fachmann nicht mit der in D28, Bild 2 gezeigten Plattform kombinieren würde.

Weiterhin fehle es an der Merkmalskombination 1.4 und 1.5. Auch wenn in D28 eine Tür in einem Wagenkasten als Blindtür ausgeführt sein könne (Seite 506, linke Spalte, vierter Absatz), sei ein Zug mit gerader Türanzahl im Mittelwagen und einer davon abweichenden Zahl an Türen in beiden Endwagen weder eindeutig und unmittelbar offenbart noch nahegelegt.

VII. Das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen (Einsprechende 1 und 2) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Zulassung der D43 ins Einspruchsverfahren

Die Einspruchsabteilung habe die D43 in ihrer vorläufigen Meinung bereits adressiert, so dass die D43 von Beginn an im Verfahren gewesen sei. Der Neuheitseinwand mit D43 sei eine direkte Reaktion auf die Einreichung der Hilfsanträge der Patentinhaberin gewesen und von der Einspruchsabteilung zu Recht zugelassen worden.

Hauptantrag, Hilfsantrag 1 - D43

Die D43 offenbare sowohl für die "Victoria Line" als auch für die "Central Line" ein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment. Das Merkmal 1.6 sei nicht näher definiert, so dass die Wagenkästen der D43 mit gleichen äußeren Abmessungen darunter fielen.

Hilfsantrag 2 - aufrechterhaltene Fassung
- Artikel 123(2) EPÜ

Gemäß Absatz [0011] der A1-Veröffentlichung müssten alle Türen, die für Passagiere im Normalbetrieb zugänglich seien, zwei Spuren aufweisen. Der Zug zeige in Figur 2 auch Türen an den Stirnseiten, durch die ebenfalls der Fahrgastraum betreten bzw. verlassen werden könne. Anspruch 1 schränke sich diesbzgl. nicht ein und beinhalte daher eine unzulässige Zwischenverallgemeinerung.

- Artikel 84 EPÜ

Die aus der Beschreibung hinzugefügten Merkmale verstießen gegen Artikel 84 EPÜ, da sie unklare Begriffe und Zusammenhänge enthielten.

- Artikel 83 EPÜ

Das Merkmal 1.6 sei wenig konkret. Die Beschreibung enthalte hierzu widersprüchliche und ungenaue Angaben. Der Fachmann erhalte nicht genügend Informationen darüber, wie das Wagenkastenrohbausegment aufgebaut sei und welche Teile es umfasse, so dass die Ausführbarkeit nicht gewährleistet sei.

- D43: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

Anspruch 1 sei nicht neu, da die außenliegende Tür der "Central Line" mit einer Breite von 832mm auch als zweispurig angesehen werden könne. Es sei durchaus möglich, dass zwei Passagiere gleichzeitig eine solche Türe benutzen könnten. Bei einem U-Bahn-Gedränge sei dies sogar meist der Fall. Vergleichbares gelte für die "Victoria Line".

Sollte dies von der Kammer anders gesehen werden, liege die Anordnung von nur zweispurigen Türen nahe, wenn der Fachmann den Passagierfluss erhöhen wollte. Dies sei bekannterweise mit zweispurigen Türen möglich, wie in D43 bereits gezeigt oder in D58, Seite 5, Zeilen 4 bis 6, beschrieben.

- D26: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

Die D26 offenbare, dass der Wagenkasten wahlweise mit drei oder vier Türen je Seite ausgestattet werden könne (den die Seiten 17 und 18 überbrückender Satz). Damit sei auch ein Zug mit einem viertürigen Mittelwagen und zwei dreitürigen Endwagen gemäß der Merkmale 1.4 und 1.5 offenbart. Dass die zentralen Wagenkastenrohbausegmente einheitlich seien, sei der linken Spalte auf Seite 17 und Bild 3 zu entnehmen.

Sollten die Merkmale 1.4 bis 1.6 als nicht offenbart angesehen werden, liege es nahe, um eine optimierte Konfiguration hinsichtlich Fahrgastfluss und Passagierkapazität zu finden, eine Zugkonfiguration mit drei Türen in den Endwagen und 4 Türen im Mittelwagen bereitzustellen. Der Grundgedanke, im Mittelwagen mehr Türen als im Endwagen vorzusehen sei dem Fachmann bekannt wie der Zug auf dem Foto D32 der D31 bzw. dem Foto D34 der D33 zeige.

Alternativ liege es in Kombination mit D13 nahe, zur Erhöhung des Passagierflusses im Endwagen mehr Türen als im Mittelwagen vorzusehen, wodurch die Merkmale 1.4 und 1.5 ebenfalls verwirklicht wären. In D13, Figur 1, seien nämlich drei zweispurige Türen im Endwagen und zwei im Mittelwagen vorgesehen.

Merkmal 1.6 sei durch D28 nahegelegt, weil darin vorgeschlagen werde, für den Wagenkasten mit weniger Türen einfach eine der Türen des zweitürigen Wagenkastens als Blindtür vorzusehen. Hieraus ergebe sich für D26 ein einheitliches Wagenkastenrohbausegment für drei- und viertürige Wagenkästen.

- D28: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

D28 offenbare auf Seite 506, linke Spalte, vierter Absatz, dass "*Alle Wagen können [...] mit einem oder zwei Einstiegen je Seite ausgeführt werden.*". Analog zu D26 sei damit ein Mittelwagen mit zwei Türen und zwei Endwagen mit je einer Tür offenbart (Merkmale 1.4 und 1.5).
Merkmal 1.6 erlaube eine breite Auslegung, so dass bereits einzelne, kurze Wagenkastenabschnitte in D28 als "einheitliches, zentrales Wagenkastenrohbausegment" angesehen werden könnten. Dass der Drehgestellmittenabstand des Mittelwagens von dem der Endwagen abweiche, sei für Merkmal 1.6 unerheblich.

Sollte Merkmal 1.6 als nicht offenbart gesehen werden, werde ein einheitliches, zentrales Wagenkastenrohbausegment mit gleichen Drehstellmittenabstände von der D27 nahegelegt, in der auf Seite 416, Bild 2, eine spezielle Ausführung der in D28 genannten Desiro-Plattform mit Merkmal 1.6 gezeigt sei.

Entscheidungsgründe

1. **Zulassung der D43**

1.1 Die Einspruchsabteilung hat ihr Ermessen hinsichtlich der Zulassung der D43 und des damit verbundenen Neuheitsangriffs korrekt ausgeübt (angefochtene Entscheidung, Punkt 22 in Verbindung mit Punkt 21.3). Ein Ermessensfehler wegen Missachtung relevanter oder Anwendung falscher Kriterien ist nicht ersichtlich.

1.2 Gemäß der ständigen Rechtsprechung der Beschwerdekammern ist es bei einer angefochtenen Ermessensentscheidung der ersten Instanz nicht Aufgabe der Beschwerdekammer, die Sachlage nochmals wie ein erstinstanzliches Organ zu prüfen, um zu entscheiden, ob sie das Ermessen in der selben Weise ausgeübt hätte. Die Kammer sollte sich daher nur dann über die Art und Weise, in der die erste Instanz das Ermessen ausgeübt hat, hinwegsetzen, wenn sie zu dem Schluss gelangt, dass die erste Instanz ihr Ermessen nach Maßgabe der falschen Kriterien, unter Nichtbeachtung der richtigen Kriterien oder in willkürlicher Weise ausgeübt hat, vgl. Rechtsprechung der Beschwerdekammern, 10. Auflage, V.A.3.4.1 b).

1.3 Die D43 wurde durch einen weiteren Einsprechenden, der wegen zu spätem Einreichen des Einspruchs nur als "Dritter" anzusehen ist, bereits am 18. Dezember 2019 ins Verfahren eingebracht. Die D43 wurde auch in der Konkordanzliste vom 11. November 2021, die der vorläufigen Meinung der Einspruchsabteilung beigefügt war, aufgeführt. Somit war allen Parteien die Entgegenhaltung D43 frühzeitig bekannt.

1.4 Mit dem Schreiben vom 9. Juni 2022 der Einsprechenden 1, d.h. zwei Wochen vor der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung, wurde erstmals ein Neuheitsangriff mit D43 vorgebracht. Dessen Vorlage wurde begründet als Reaktion auf den ca. zwei Monate zuvor neu eingereichten Hilfsantrag 1.

1.5 Bei der Zulassung des Neuheitsangriffs hat die Einspruchsabteilung das Kriterium der prima facie Relevanz sowie der Relevanz der D43 gegenüber den bisher im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen angewendet. Damit wurden die richtigen Kriterien beachtet, so dass die Kammer keinen Anlass hat, die Ermessensentscheidung der Einspruchsabteilung in Frage zu stellen.

2. Hauptantrag, Hilfsantrag 1 - D43

2.1 Die Kammer bestätigt die Entscheidung der Einspruchsabteilung (Punkte 21.3, 24.1 und 24.2), dass Anspruch 1 beider Anträge nicht neu gegenüber der in D43 gezeigten "Victoria Line" und "Central Line" ist.

2.2 Die Patentinhaberin bestritt für beide Anträge nur das Merkmal 1.6, wonach anspruchsgemäß alle Wagen ein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment aufweisen. Weder für die "Victoria Line" noch für die "Central line" sei die zugrunde liegende Rohbaustruktur unmittelbar und eindeutig beschrieben. Entgegen der Entscheidung der Einspruchsabteilung könne nicht allein aus den äußeren Abmessungen Abstand, Höhe und Breite auf Merkmal 1.6 geschlossen werden.

2.3 Die Kammer stimmt jedoch den Einsprechenden dahingehend zu, dass das Merkmal "einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment" einer Auslegung bedarf, da

Merkmal 1.6 nicht klar definiert, welche genauen Einschränkungen damit beabsichtigt sind. Der Fachmann versteht Merkmal 1.6 jedoch zumindest derart, dass ein mittlerer (zentraler) Bereich, z.B. der Bereich zwischen den Drehgestellmitten wie im Streitpatent, für alle Wagenkästen zumindest äußerlich einheitlich gestaltet ist. Dies ist in D43 für die "Victoria line" und die "Central line", wie von der Einspruchsabteilung (Entscheidung, Punkt 21.3) ausgeführt, der Fall. Insbesondere zeigt das so für alle Wagenkästen des Zuges definierte zentrale Wagenkastenrohbausegment der D43 alle im Streitpatent, Absatz [0044], in Verbindung mit Merkmal 1.6 genannten Merkmale, i.e. ein einheitlicher Drehzapfenabstand, ein gleicher Fensterteiler und gleiche Türausschnitte. Weitere technische Einschränkungen sind dem Streitpatent nicht zu entnehmen.

2.4 Merkmal 1.6 ist daher für die "Victoria line" und die "Central line" offenbart. Folglich erfüllt der Hauptantrag und Hilfsantrag 1 nicht die Erfordernisse des Artikels 54 EPÜ.

3. Hilfsantrag 2 - aufrechterhaltene Fassung

3.1 Die Kammer bestätigt die Entscheidung der Einspruchsabteilung, dass Hilfsantrag 2 eine gewährbare Fassung für die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang darstellt.

3.2 In Anspruch 1 wurde im Vergleich zum Hauptantrag ergänzt, dass es sich bei den Türen im Mittelwagen und den Türen im Endwagen um Türen handelt,
- *welche im normalen Betrieb den Fahrgästen zur Verfügung stehen, um den Fahrgastraum zu betreten und ihn auch wieder zu verlassen,* (Merkmale 1.4a und 1.5a)

- wobei jede Tür zwei Türspuren aufweist." (Merkmale 1.4b und 1.5b)

3.3 **Artikel 123(2) EPÜ**

3.3.1 Die Kammer bestätigt die Entscheidung der Einspruchsabteilung, dass die vorgenommenen Änderungen die Erfordernisse des Artikels 123(2) EPÜ erfüllen (angefochtene Entscheidung, Punkt 25.1, Seite 13).

3.3.2 Beanstandet wurden die Merkmale 1.4b bzw. 1.5b, wonach jede Tür zwei Türspuren aufweist. Die Kammer sieht hierfür eine Basis in Absatz [0011] der A1-Veröffentlichung des Streitpatents. Darin heißt es: "*Jede Tür kann zwei Türspuren aufweisen.*"

3.3.3 Die Einsprechende 1 argumentierte, dass die Übergangssegmente gemäß Absatz [0043] der A1-Veröffentlichung den Übergang zwischen den Wagen erlaubten. An dieser Stelle sei der Figur 2 eine stirnseitige Tür zu entnehmen, die gemäß Absatz [0011] auch zweispurig sein müsse. Anspruch 1 lasse dies offen, was gegen Artikel 123(2) EPÜ verstoße.

3.3.4 Dem stimmt die Kammer nicht zu. Zum einen bezieht sich Absatz [0011] auf die zuvor in Absatz [0010] genannten Türen im Mittelwagen und in den Endwagen gemäß der Merkmale 1.4 und 1.5, also auf Türen an der Seite der Wagen.
Zum anderen werden stirnseitige Türen im Streitpatent gar nicht thematisiert. Absatz [0043] besagt lediglich: "*Die Übergangssegmente 12, 22 [...] stellen einen Übergang für Fahrgäste zwischen den einzelnen Wagen her, sodass ein durchgängiger Passagierbereich ermöglicht wird*".
Selbst wenn dort Türen wären, ist der Passagierraum

"*durchgängig*", so dass entgegen Merkmal 1.4a bzw. 1.5a - das in Verbindung mit den zweispurigen Türen ebenfalls in Absatz [0011] offenbart ist - ein Verlassen des Fahrgastraums durch diese stirnseitigen Türen gar nicht möglich wäre. Folglich fallen evtl. vorhandene Verbindungstüren zwischen den Wagenkästen nicht unter die in Absatz [0011] genannten zweispurigen Türen.

3.4 Artikel 84 EPÜ

3.4.1 Die Kammer bestätigt die Entscheidung der Einspruchsabteilung (Punkt 23.1, Seite 10, und Punkt 25.1, Seite 13, zweiter Absatz), dass die aus der Beschreibung entnommenen Merkmale 1.4a und 1.4b bzw. 1.5a und 1.5b klar sind.

3.4.2 Laut den Einsprechenden sei unklar,

- worauf sich "im normalen Betrieb" beziehe (auf die Tür, das Fahrzeug, den Wagen,..).
- wie die Türen auf beiden Seiten im normalen Betrieb zur Verfügung stehen könnten, da oft nur eine Seite am Bahnsteig geöffnet werden könne.
- ob die Tür unmittelbar in den Fahrgastraum münden müsse oder z.B. auch in einen Treppenbereich.
- was mit zwei Türspuren gemeint sei.

3.4.3 Die Kammer ist nicht überzeugt. Ein Fachmann, der den Anspruch mit dem Willen zu verstehen liest, weiß anhand seines Fachwissens durchaus, was ein "normaler Betrieb" ist. Dies ist üblicherweise ein Betrieb nach Fahrplan, entlang einer Strecke x, an der flexibel je nach Bahnsteig die an den beiden Seiten angeordneten Türen den Fahrgästen zum Ein- und Ausstieg zur Verfügung stehen. Der Begriff "Fahrgastraum" kann dabei breit ausgelegt werden als der Raum, in dem sich Fahrgäste

aufhalten dürfen, sei es ein Treppenbereich, ein Vorraum zum Großraumabteil, ein Gang vor dem 1. Klasse-Abteil, etc.

3.4.4 Auch der Begriff "zweispurig" ist aus Sicht der Kammer für einen Fachmann ausreichend klar. Insbesondere weiß der Fachmann - sei es bei der Dimensionierung der Sitzplätze, der Kalkulation von Stehplätzen etc., von welchem Durchschnitts-Passagier normalerweise ausgegangen wird. Sieht der Fachmann eine Tür bzw. eine Türöffnung, ist er anhand der gegebenen Breite durchaus in der Lage zu erkennen, ob sie als zweispurige Tür dimensioniert wurde oder nicht. Des weiteren ist der Begriff der zweispurigen Tür in der Beschreibung erläutert, siehe Absatz [0020].

3.5 **Artikel 83 EPÜ**

3.5.1 Die Kammer bestätigt die Entscheidung der Einspruchsabteilung (Punkt 20), dass das bereits zum Hauptantrag beanstandete Merkmal 1.6 die Erfordernisse des Artikels 83 EPÜ erfüllt.

3.5.2 Die Einsprechende 2 wiederholte ihren erstinstanzlichen Einwand, dass für den Fachmann nicht verständlich sei, was unter dem in Merkmal 1.6 genannten "einheitlichen zentralen Wagenkastenrohbausegment" zu verstehen sei. Auch die Beschreibung gebe hierzu keine hinreichenden Informationen.

3.5.3 Die Kammer stimmt jedoch der Einspruchsabteilung zu, dass in Figur 1 und Absatz [0040] des Streitpatents für den Fachmann ausreichend Informationen offenbart sind, um Merkmal 1.6 auszuführen.

3.5.4 Zwar kann der Einsprechenden 2 dahingehend zugestimmt werden, dass das Streitpatent nicht abschließend festlegt, was unter einem "einheitlichen zentralen Wagenkastenrohbausegment" zu verstehen ist. Dennoch ist dem Fachmann aus der Gesamtoffenbarung klar, dass ein zentraler, d.h. mittlerer Bereich aller Wagen einheitlich aufgebaut ist - zumindest hinsichtlich der in Absatz [0040] genannten gleichen Drehzapfenabstände, gleichen Überhänge, gleichen Fensterteiler, und/oder gleichen Türausschnitte. Die Kammer sieht daher keinen Grund, die Ausführbarkeit zu bezweifeln.

3.6 D43: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

3.6.1 Anspruch 1 ist neu gegenüber der D43 "Victoria Line" und "Central Line", da entgegen der Ansicht der Einsprechenden die Merkmale 1.4b und 1.5b nicht offenbart sind. Die außenliegenden Türen der Wagenkästen sind in diesen Zügen nur einspurig ausgebildet.

3.6.2 Die Einspruchsabteilung verwies für die "Victoria Line" auf die Tabelle, Seite 3, wonach die Türbreite mit 2ft3ins (=689mm) angegeben ist. Für die "Central Line" wurde auf die Tabelle auf Seite 9 verwiesen. Darin ist die Breite der endseitigen Türen (single) mit 832mm angegeben. Die Kammer stimmt der Einspruchsabteilung zu, dass diese Türen damit als einspurig anzusehen sind.

3.6.3 Entgegen der Ansicht der Einsprechenden würde der Fachmann Türen mit dieser Breite nicht als Zugang für zwei Passagiere nebeneinander, und damit als zweispurige Tür, ansehen. Zwar mag der Einwand der Einsprechenden 1 korrekt sein, dass es theoretisch möglich ist, dass zwei Passagiere gleichzeitig eine Tür

von z.B. 832mm benutzen. Ein Fachmann weiß jedoch, dass eine Türbreite ein Mindestmaß erfordert. Dass zwei erwachsene Personen gleichzeitig komfortable durch eine Tür der Breite von 832mm passen, ist alleine aus der Alltagserfahrung schon nicht überzeugend.

3.6.4 Die Merkmale 1.4b und 1.5b werden für die Züge der D43 auch nicht nahegelegt, sei es mit Fachwissen oder mit D58.

3.6.5 Die Aufgabe sei laut Einsprechenden darin zu sehen, den Fahrgastfluss zu erhöhen. Den Einsprechenden kann dahingehend zugestimmt werden, dass der Fachmann aus seinem Fachwissen heraus weiß, dass zweispurige Türen im Vergleich zu einspurigen Türen den Passagierfluss erhöhen. Nichts anderes besagt die von den Einsprechenden herangezogene D58, Seite 5, Zeilen 4 bis 6 ("*Die erkennbar breiten, doppelspurigen Schwenkschiebetüren 13 ermöglichen selbst bei einem hohen Fahrgastaufkommen ein schnelles Aus- und Zusteigen,...*").

3.6.6 Allerdings sieht die Kammer ausgehend von der "Central Line" oder auch der "Victoria Line" keinerlei Anlass für den Fachmann, die endseitigen Türen an den Wagenkästen zweispurig auszuführen. Insbesondere ist aus dem Gesamtkonzept der beiden Schienenfahrzeuge (Seite 9 oder Seite 3, oben) ersichtlich, dass durch die aneinander angrenzenden, einspurigen Türen an den jeweiligen Endseiten der Wagenkästen ein wagenübergreifendes, zweispuriges Türkonzept verwirklicht ist, wodurch bereits ein guter Fahrgastfluss gewährleistet wird. Die Umsetzung endseitiger, zweispuriger Türen steht daher nicht im Verhältnis zu dem damit verbundene Sitzplatzverlust, so dass es nicht naheliegt, die "Central Line" oder die

"Victoria Line" gemäß Merkmal 1.4b und 1.5b zu modifizieren.

3.7 D26: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

3.7.1 Anspruch 1 ist neu gegenüber der D26, da keine Ausgestaltung eines Zuges mit einem viertürigen Mittelwagen und zwei dreitürigen Endwagen unmittelbar offenbart ist. Zusätzlich fehlt es an der Offenbarung einer Ausführung eines dreitürigen Wagenkastens, so dass offen bleibt, ob ein solcher ein gleiches zentrales Wagenkastenrohbausegment aufweist wie ein viertüriger Wagenkasten. Die Merkmale 1.4 bis 1.6 sind somit nicht offenbart.

3.7.2 Auch wenn die D26, wie von der Einsprechenden 2 vorgebracht, Wagenkästen wahlweise mit drei oder vier Türen nennt (siehe den die Seiten 17, 18 überbrückender Satz), ist der Patentinhaberin zuzustimmen, dass D26 in Bild 1 und Bild 3 lediglich ein Schienenfahrzeug mit der gleichen Anzahl Türen in allen Wagen, hier mit vier Türen, unmittelbar zeigt.

3.7.3 Die Merkmalskombination 1.4 bis 1.6 beinhaltet ausgehend von D26 eine erfinderische Tätigkeit.

3.7.4 Laut der Einsprechenden 2 sei die dem Merkmal 1.6 zugrunde liegende Aufgabe darin zu sehen, den Aufbau der Wagen zu vereinfachen. D26, Seite 17, linke Spalte, letzter Absatz, nenne einen konsequenten Aluminium-Leichtbau für den geschweißten Wagenkasten-Rohbau. In Verbindung mit dem letzten Satz der Seite 17, wonach der Wagenkasten wahlweise mit 3 oder 4 Türen je Seite ausgestattet sein könne, liege es anhand des Fachwissens nahe, einfach eine der in Bild 3 gezeigten vier Türen bei einer dreitürigen Ausführung wegzulassen

oder in Kombination mit D28, Seite 506, linke Spalte, vierter Absatz, einen der endseitigen Einstiege als Blindtür auszuführen. Damit sei Merkmal 1.6 nahegelegt.

Weiterhin liege es nahe - bei Zugrundelegen der von der Einspruchsabteilung gewählten Aufgabe, eine optimierte Konfiguration mit Hinblick auf den Kompromiss Fahrgastfluss und Passagierkapazität zu finden - die beiden Endwagen mit drei Türen zu wählen und den Mittelwagen mit vier Türen. Schließlich seien dem Fachmann Züge mit weniger Türen in den Endwagen als im Mittelwagen bekannt wie aus den Fotos D32 und D34 hervorgehe.

3.7.5 Diese Argumentation beruht jedoch auf einer rückschauenden Betrachtungsweise. Tatsächlich lässt D26 offen, wie ein Wagenkasten mit drei Türen aussieht. D26 bezieht sich auf ein Plattform-Konzept für ein Metro-Fahrzeug mit hohen Durchflusszahlen. Wie von der Patentinhaberin vorgetragen, ist der Fachmann zur Gewährleistung eines gleichmäßig über den Zug verteilten Fahrgastfluss bestrebt, die Türen gleichmäßig über den Zug zu verteilen. Dies hat zur Folge hat, dass der Fachmann bei einem dreitürigen Wagen eine der Türen in der Mitte des Wagenkastens anordnen würde wie auf den von der Einsprechenden 2 vorgebrachten Fotos D32 bzw. D34 gezeigt. Dadurch ergibt sich für den Wagenkasten mit drei Türen jedoch gerade kein gleiches, einheitliches Wagenkastenrohbausegment wie bei dem Wagenkasten mit vier Türen, so dass Merkmal 1.6 vom Fachwissen nicht nahegelegt wird.

3.7.6 Auch die Kombination mit D28 überzeugt nicht. Zum einen würde der Fachmann die ausentwickelte Inspiro-Plattform der D26 für Metrofahrzeuge aufgrund der

unterschiedlichen Anforderungen an den Fahrgastfluss nicht mit der ebenfalls ausentwickelten Desiro ML-Plattform der D28 für den Regionalverkehr kombinieren. Selbst wenn der Fachmann die D28 berücksichtigen würde, könnte er zwar in den Endwagen jeweils eine der Türen als Blindtür ausführen, dies würde der Fachmann jedoch nicht tun, da dies einem gleichmäßigen Fahrgastfluss über den Zug hinweg entgegenstünde. Gerade bei Metro-Fahrzeugen steht dieser Aspekt aufgrund hoher Fahrgastzahlen bei verhältnismäßig kurzer Reisestrecke jedoch im Vordergrund. Die Lösung, einfach eine der vier Türen zu verschließen, um einen dreitürigen Wagenkasten zu schaffen würde die Zweckmäßigkeit des Zuges der D26 einschränken und ist daher nicht naheliegend.

3.7.7 Zuletzt kann auch die D13 die Merkmale 1.4 bis 1.6 nicht nahelegen. D13 offenbart in allen Wagenkästen genau zwei Türen. Wie von der Patentinhaberin vorgetragen ist die angeblich dritte Tür im Endwagen eine Fahrertür (siehe Figur 2), die entgegen dem Merkmal 1.5a den Fahrgästen im normalen Betrieb nicht zur Verfügung steht.
Selbst wenn diese Tür eine Fahrgasttür wäre, würde - wie von der Einsprechenden 2 selbst argumentiert - die Kombination von D26 mit D13 dazu führen, mehr Türen in den Endwägen und weniger Türen im Mittelwagen vorzusehen. Auf dem Hintergrund der D26, die nur drei- oder viertürige Wagenkästen offenbart, würde dies zu einer Konstellation mit vier Türen im Endwagen und drei Türen im Mittelwagen führen, wodurch jedoch Merkmal 1.4 nicht mehr erfüllt wäre.

3.8 D28: Neuheit und erfinderische Tätigkeit

3.8.1 Anspruch 1 ist neu gegenüber der D28, da keine Ausgestaltung eines Zuges mit einem zweitürigen Mittelwagen und zwei eintürigen Endwagen unmittelbar offenbart ist. Auch ist für den Fachmann kein einheitliches, zentrales Wagenkastenrohbausegment entnehmbar. Die Merkmalskombination 1.4 bis 1.6 ist somit nicht aus D28 bekannt.

3.8.2 Hinsichtlich der Merkmale 1.4 und 1.5 argumentierte die Einsprechende 2, dass durch Bild 2 mit Seite 506, linke Spalte, vierter Absatz ("*Alle Wagen können [...] mit einem oder zwei Einstiegen je Seite ausgeführt werden.*") analog zu D26 ein Mittelwagen mit einer geraden Anzahl Türen (zwei) und zwei Endwagen mit einer davon abweichenden Anzahl Türen (je eine Tür) offenbart sei.

3.8.3 Die Kammer ist jedoch aus analogen Gründen wie unter obigen Punkt 3.7.2 genannt nicht überzeugt. Bild 2 zeigt lediglich ein Schienenfahrzeug, bei dem alle Wagen zwei Türen aufweisen. Die spezifische Ausgestaltung eines Zuges gemäß der Merkmalskombination 1.4 und 1.5 ist der D28 nicht unmittelbar entnehmbar.

3.8.4 Bzgl. Merkmal 1.6 argumentierte die Einsprechende 2, dass dieses derart breit formuliert sei, dass auch ein Türmodul oder ein Fenstermodul alleine bereits als ein einheitliches, zentrales Wagenkastenrohbausegment angesehen werden könne. Weiterhin wurde auf Seite 506, linke Spalte, Zeilen 5 bis 8 ("*Durch geschickte Modularisierung der Wagenkastenkonzeption konnten bis auf den Kopfbereich einheitliche Ausführungen für Mittelwagen und Endwagen erreicht werden.*") verwiesen,

woraus sich Merkmal 1.6 ergebe.

3.8.5 Auch hier ist die Kammer nicht überzeugt. Der Fachmann, der in D28 versucht, ein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment zu identifizieren, versteht den Begriff "zentral" als "im mittleren Bereich". Der mittlere Bereich ist jedoch bei dem Zug der D26 gerade nicht einheitlich für alle Wagenkästen. Dies geht aus dem Folgesatz der von der Einsprechenden 2 genannten linken Spalte auf Seite 506 hervor, wonach "*der Endwagen im Niederflurbereich um einen Fensterteiler kürzer ausgeführt*" ist. Dies ist auch in Bild 2 der D28 gezeigt, woraus ersichtlich ist, dass der Abstand zwischen den Türen in den Endwagen um den Fensterteiler kleiner ist als im Mittelwagen. Die Türöffnungen sind jedoch bereits im Rohbausegment anzulegen, so dass sich für den Mittelwagen und die Endwagen gerade kein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment ergibt. Dieses Verständnis wird auch durch Bild 4 der D28 bestätigt, worin der zentrale, mittlere Bereich des Mittelwagens (Modul d) von dem zentralen, mittleren Bereich (Modul b) des Endwagens aufgrund der unterschiedlich Türabstände abweicht.
Merkmal 1.6 ist somit nicht offenbart.

3.8.6 Da der neu im Beschwerdeverfahren vorgebrachte Neuheitseinwand ausgehend von D28 nicht überzeugt, blieb die von der Patentinhaberin aufgeworfene Frage der Zulassung ins Verfahren unberücksichtigt.

3.8.7 Ausgehend von D28 ist Anspruch 1 erfinderisch, da insbesondere Merkmal 1.6 weder in Kombination mit Fachwissen noch in Kombination mit D27 nahegelegt wird.

3.8.8 Sollte der Fachmann anhand des Hinweises in D28, Seite 506, linke Spalte, vierter Absatz ("*Alle Wagen können*

[...] mit einem oder zwei Einstiegen je Seite ausgeführt werden. Zusätzlich besteht optional die Möglichkeit, Einstiege nachträglich zu verschießen oder umgekehrt eine Blindtür mit Seitenfenster zum späteren Einsatz einer Einstiegstür vorzurüsten") ein Schienenfahrzeug mit zwei Türen im Mittelwagen und einer Tür in den Endwagen realisieren, ändert dies nichts daran, dass der Mittelwagen und die Endwagen aufgrund der unterschiedlichen Abstände zwischen den Türen kein einheitliches zentrales Wagenkastenrohbausegment aufweisen.

3.8.9 Die D27 kann dies ebenfalls nicht nahelegen. Insbesondere würde der Fachmann die D28 gar nicht erst mit der D27 kombinieren. Die D27 offenbart zwar wie die D28 die Desiro ML -Plattform, beschreibt jedoch eine speziell für die SNCB entwickelte Ausführung AM08, in der jeder Wagen genau zwei Türen aufweist. Die D28 hingegen offenbart eine Variante EMU Desiro ML.
Der D27 sind weiterhin keine Längenmaße für die mittleren Wagenkastenbereiche entnehmbar. Der Tabelle 1 sind lediglich die Längen für den Endwagen (26 906mm) und den Mittelwagen (26 095mm) entnehmbar, die nicht zu denen der D28 passen, siehe Tabelle 1 und Bild 2, in denen die Längen für den Endwagen mit 24 205mm und für den Mittelwagen mit 22 520mm angegeben sind. Der D27 kann daher kein Hinweise entnommen werden, den Zug der D28 hinsichtlich des Merkmals 1.6 zu modifizieren.

3.9 Das Schienenfahrzeug nach Anspruch 1 erfüllt somit die Erfordernisse der Artikel 123(2), 83, 84, 54 und 56 EPÜ.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerden werden zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin: Der Vorsitzende:

M. Schalow H. Geuss

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt