

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 15. Dezember 2025**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0840/24 - 3.2.01

Anmeldenummer: 18180824.7

Veröffentlichungsnummer: 3424793

IPC: B61D17/18

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

VERKLEIDUNGSANORDNUNG FÜR EIN SCHIENENFAHRZEUG

Patentinhaberin:

Bombardier Transportation GmbH

Einsprechende:

Siemens Mobility GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54, 56, 99, 100(a)

Schlagwort:

Zulässigkeit des Einspruchs (ja)
Offenkundigkeit der Vorbenutzung (ja)
Erteiltes Patent - Neuheit (ja)

Zitierte Entscheidungen:

G 0001/92, T 1085/92, T 2037/18

Orientierungssatz:



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 0840/24 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 15. Dezember 2025

Beschwerdeführerin: Bombardier Transportation GmbH
(Patentinhaberin) Eichhornstraße 3
10785 Berlin (DE)

Vertreter: Zimmermann & Partner
Patentanwälte mbB
Postfach 330 920
80069 München (DE)

Beschwerdegegnerin: Siemens Mobility GmbH
(Einsprechende) Otto-Hahn-Ring 6
81739 München (DE)

Vertreter: Siemens Patent Attorneys
Postfach 22 16 34
80506 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 3424793 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 15. Mai 2024.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: B. Spitzer
P. Guntz
A. Wagner
S. Fernández de Córdoba

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde der Patentinhaberin richtet sich gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, dass das europäische Patent Nr. 3 424 793 (das Patent) unter Berücksichtigung der von der Patentinhaberin im Einspruchsverfahren vorgenommenen Änderungen gemäß dem Hilfsantrag 3a den Erfordernissen des Übereinkommens genügt.
- II. Der Einspruch war gegen das Patent in vollem Umfang eingelegt und auf die Einspruchsgründe nach Artikel 100 a) EPÜ gestützt worden.
- III. Am 15. Dezember 2025 fand die mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer als Videokonferenz statt.
- IV. Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents wie erteilt, hilfsweise in geändertem Umfang auf der Grundlage eines der Hilfsanträge 1 bis 3.
- Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.
- V. Der erteilte Anspruch 1 lautet wie folgt (die von der Einspruchsabteilung verwendete Merkmalsgliederung ist in eckigen Klammern eingefügt):

"[1.1] Schienenfahrzeug mit einer Verkleidungsanordnung (1) zur Verkleidung eines Innenraums im Bereich eines Funktionsträgers (6), **[1.2]** mit einem ersten Verkleidungselement (3), Befestigungsmitteln (5) zur Befestigung des ersten Verkleidungselementes (3) an

einer Rohbaustruktur (2) und einer Aussparung (14) im ersten Verkleidungselement (3) zur Durchführung des Funktionsträgers (6), **[1.3]** wobei ein zweites Verkleidungselement (4) mit einer Aussparung (23) zur Aufnahme des Funktionsträgers (6) vorgesehen ist, **[1.4]** wobei das zweite Verkleidungselement (4) ausgestaltet ist, in montiertem Zustand der Verkleidungsanordnung (1) die Aussparung (14) im ersten Verkleidungselement (3) randseitig zu überlappen, dadurch gekennzeichnet, dass **[1.5]** das zweite Verkleidungselement (4) bei montierter Verkleidungsanordnung (1) zwischen einer Rohbaustruktur (2) des Wagenkastens und erstem Verkleidungselement (3) angeordnet ist, **[1.6]** wobei der Funktionsträger (6) eine Leuchtvorrichtung, eine Sprühhvorrichtung oder eine Beschallungsvorrichtung ist."

VI. In dieser Entscheidung wird auf die folgenden aus dem Einspruchsverfahren bekannten und im Beschwerdeverfahren zitierten Dokumente Bezug genommen:

- D1: Firmenschrift "Desiro Class 380", Siemens AG 2012
- D2: Wikipedia, Britische Klasse 380, 3. Januar 2021
- D3: Foto einer halb geöffneten Türsäulenverkleidung aus dem Fahrzeug "ScotRail Desiro Class 380", aufgenommen am 8. März 2011 auf dem Werksgelände der Siemens AG in Krefeld
- D4: Screenshot der Internetseite <https://www.mattypsrailwaypics.com/class-380.html> mit Bilddarstellung des Innenraums der britischen Klasse 380 "Scotrail" vom 29. August 2014
- D5A: Technische Zeichnung, 3 Blätter, Abdeckungen Türsäule AB, A6Z99000073655, 20. Mai 2009
- D5B: Stückliste zu D5A

- D6A: Technische Zeichnung, 1 Blatt, Verkleidung innen links kpl., A6Z00003048059, 23. Juni 2009
- D6B: Stückliste zu D6A
- D10: Strukturplan ScotRail
- D10A: Screenshot von Dateiinformationen zu der der D10 zugrundeliegenden Originaldatei
- D13*: IHRUS 2019 Hersteller in der Instandhaltung - Warum denn eigentlich nicht?,
- D14*: Pressemitteilung "Scotrail agrees five-year maintenance contract extension for Siemens Mobility Class 380 trains, 9. Juni 2021, Ross Orchard

* Nummerierung wie von der Beschwerdegegnerin vorgenommen

Niederschriften über die Beweisaufnahme durch Einvernahme von Zeugen:

Vernehmung des Zeugen Herrn Rottmann
("Protokoll Herr Rottmann")

Vernehmung des Zeugen Herrn Herrn Ahlborn
("Protokoll Herr Ahlborn")

Entscheidungsgründe

1. Zulässigkeit des Einspruchs

Regel 76 (2) c) EPÜ verlangt, dass es sich aus dem Einspruchsschriftsatz zu ergeben hat, in welchem Umfang Einspruch eingelegt wird, auf welche Einspruchsgründe sich der Einspruch stützt und welche Tatsachen und Beweismittel der Begründung des Einspruchs dienen. Unbestritten sind im Einspruchsschriftsatz der Umfang und die Gründe angegeben; strittig ist die Begründung.

Der Einspruch genügt dem Erfordernis der Regel 76 (2) c) EPÜ.

Da der Einspruch auch die weiteren Erfordernisse der Regel 76 (2) EPÜ und die Erfordernisse des Artikels 99 EPÜ erfüllt, ist der Einspruch zulässig.

- 1.1 Die Einspruchsabteilung erachtete den Einspruch als zulässig, insbesondere da der Einspruchsgrund nach Artikel 100 a) EPÜ hinreichend dargelegt worden sei und anhand der innerhalb der Einspruchsfrist in der Einspruchsschrift angegebenen Tatsachen der Zeitpunkt der Vorbenutzung, der Gegenstand der Vorbenutzung und die Umstände der Vorbenutzung ermittelt werden konnten (siehe angefochtene Entscheidung, Gründe, Punkt 13).
- 1.2 Die Kammer teilt diese Auffassung der Einspruchsabteilung.
- 1.3 Die Beschwerdeführerin beanstandete fehlende Angaben zum "Was" und "Wie" und dass der vorliegend anzuwendende strengere Beweismaßstab der "mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit" nicht eingehalten worden sei.
 - 1.3.1 Aus der Einspruchsschrift gehe nicht hervor, wodurch die Merkmale 1.2, 1.5 und 1.6 des erteilten Anspruchs 1 vorweggenommen würden. Abstrakte Aussagen wie unter Punkt 4.1 der Einspruchsschrift reichten hierfür nicht aus. Insbesondere sei in den vorgelegten Dokumenten keine Rohbaustruktur zu erkennen. Diese sei erstmals während der Zeugenaussagen identifiziert worden. Die Beschwerdegegnerin habe über weitergehende, jedoch nicht eingereichte Dokumente/Informationen verfügt, wie beispielsweise ein von den Zeugen verwendetes CAD-Modell.

Ferner gehe der Zusammenhang zwischen den Dokumenten D5A/D5B und D6A/D6B einerseits und der Innenausstattung der Vorbenutzung gemäß ScotRail Desiro Class 380 (Dokumente D1 bis D4) andererseits nicht aus der Einspruchsschrift hervor. Hierzu sei erst verspätet das Dokument D10 eingereicht worden.

- 1.3.2 Des Weiteren sei die öffentliche Zugänglichkeit fraglich, da die Verkleidungsanordnung nicht einfach geöffnet werden könne. Die Anordnung der Bauteile sei für einen Fahrgast daher nicht ersichtlich. Selbst für Wartungsmitarbeiter sei die Anordnung von Elementen an der Rohbaustruktur nicht ohne Weiteres erkennbar. Ferner sei davon auszugehen, dass ein Wartungsmitarbeiter zur Geheimhaltung verpflichtet ist. Die Dokumente D13 und D14 belegten, dass Siemens selber für Wartung/Instandhaltung der Züge zuständig gewesen sei. Gemäß der Rechtsprechung könne das eigene Personal einer Firma normalerweise nicht als Öffentlichkeit angesehen werden (siehe Rechtsprechung der Beschwerdekammern des Europäischen Patentamts, 11. Auflage, Juli 2025, "Rechtsprechung", I.C.3.3.3; siehe auch T 1085/92).

- 1.4 Die Argumente der Beschwerdeführerin überzeugten die Kammer nicht. Die Kammer verweist auf die ständige Rechtsprechung, wonach zwischen der Prüfung des Einspruchs auf Zulässigkeit und der Prüfung auf materiellrechtliche Begründetheit zu unterscheiden ist (siehe Rechtsprechung, IV.C.2.2.8d) und i)). Die Angaben zum "Wann", "Was" und "Wie" der Vorbenutzung sind alles, was der Patentinhaber und die Einspruchsabteilung benötigen, um das Vorbringen des Einsprechenden zu verstehen, und sind damit die einzigen Zulässigkeitsvoraussetzungen für den

Einspruch. Ob die behaupteten Tatsachen hinreichend bewiesen sind oder im Laufe des Einspruchsverfahrens durch nachgereichte Beweismittel bewiesen werden können und ob dabei der strenge Beweismaßstab der "mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit" eingehalten ist, betrifft ausschließlich die materiellrechtliche Begründetheit.

Das "Was" und "Wie" der Vorbenutzung ist nach Auffassung der Kammer im Rahmen der Zulässigkeitsvoraussetzungen aus folgenden Gründen mit der Einspruchsschrift ausreichend substantiiert worden.

- 1.4.1 Innerhalb der Einspruchsfrist wurden für die geltend gemachte Vorbenutzung die Dokumente D1 bis D4, D5A/D5B und D6A/D6B eingereicht.

Auf Seiten 5 und 6 der Einspruchsschrift wurde im Zusammenhang mit den Merkmalen 1.2 und 1.5 auf die Dokumente D3 und D4 verwiesen, aus denen laut der Einsprechenden ersichtlich sei, dass das erste Verkleidungsteil teilweise aufgeklappt und das zweite Verkleidungselement bei montierter Verkleidungsanordnung zwischen der Türsäule als Teil der Rohbaustruktur des Wagenkastens und dem ersten Verkleidungselement angeordnet sei.

Für das Merkmal 1.6 wurde auf den Schnitt C-C des Dokuments D5A verwiesen, in dem das zweite Verkleidungsteil als Funktionseinrichtung mit einer eingebauten Sprechstelle ausgestattet sei, die einen Notruftaster, ein Mikrofon und einen Lautsprecher, also eine Beschallungsvorrichtung, umfasse.

Für den Zusammenhang zwischen den Dokumenten D3 und D4 einerseits und den technischen Zeichnungen und

Stücklisten D5A/D5B und D6A/D6B andererseits wurde auf die optische Übereinstimmung verwiesen und ein ergänzender Zeugenbeweis angeboten.

1.4.2 Weiterhin wurde in der Einspruchsschrift vorgebracht, dass die Offenkundigkeit der Vorbenutzung "Britische Klasse 380, Scotrail" den Dokumenten D1 und D2 zu entnehmen sei. Diese Dokumente zeigten die Aufnahme des Fahrgastbetriebs der Schienenfahrzeuge.

1.4.3 Mit diesen Angaben für das "Was" und "Wie" der Vorbenutzung ist nach Ansicht der Kammer der Einspruch verständlich, nachvollziehbar und ausreichend mit für die angeführten Einspruchsgründe relevanten Tatsachen und Beweismitteln unterlegt worden, so dass der Einspruch zum Zeitpunkt seiner Einlegung die Erfordernisse der Regel 76 (2) c) EPÜ erfüllt hat.

Selbst wenn sich im Verlauf eines Einspruchs- und Beschwerdeverfahrens im Hinblick auf die Gegenargumentation der Beschwerdeführerin oder im Hinblick auf die Beurteilung der Sache durch die Einspruchsabteilung oder die Beschwerdekammer herausstellen würde, dass die Beweismittel nicht ausreichend wären, um den einen oder den anderen Aspekt zu belegen, so kann sich daraus nicht ergeben, dass der Einspruch zum Zeitpunkt seiner Einlegung nicht ausreichend substantiiert war.

2. Offenkundigkeit der Vorbenutzung "Britische Klasse 380, Scotrail"

Die Vorbenutzung "Britische Klasse 380, Scotrail" war offenkundig.

- 2.1 Die Einspruchsabteilung kam zu der Schlussfolgerung, dass durch den Verkauf die Vorbenutzung "ScotRail Desiro Class 380" der Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich gemacht worden sei und dass keine konkreten Umstände, die für das Bestehen einer Geheimhaltungsverpflichtung sprächen, vorlägen (siehe angefochtene Entscheidung, Gründe, Punkte 16. 3 bis 16.5).
- 2.2 Die Kammer teilt die Auffassung der Einspruchsabteilung.
- 2.3 Die Beschwerdeführerin machte insbesondere die Nicht-Zugänglichkeit der hinter der Verkleidung versteckten Merkmale geltend und führte aus, dass die Wartung durch die Beschwerdegegnerin erfolge, weshalb die Wartungstechniker nicht als Teil der Öffentlichkeit betrachtet werden könnten, dass kein bedingungsloser Verkauf vorgelegen habe und dass Indizien wie die massiven Schwärzungen im Dokument D10, Vertraulichkeitsvermerke auf den technischen Zeichnungen D5A und D6A und das Bestehen eines Wartungsvertrags für eine Beweislastumkehr sprächen.
- 2.4 Die Argumente der Beschwerdeführerin überzeugen die Kammer nicht.
 - 2.4.1 Aus den Dokumenten D1 und D2 geht hervor, dass vor dem Prioritätstag des Patents, dem 4. Juli 2017, Schienenfahrzeuge des Typs "Desiro Class 380" von der Beschwerdegegnerin an die schottische Eisenbahngesellschaft ScotRail im Juli 2010 verkauft und geliefert wurden. Nach der ständigen Rechtsprechung genügt ein einziger Verkauf, um der Öffentlichkeit den verkauften Gegenstand im Sinne des Artikels 54 (2) EPÜ zugänglich zu machen, sofern der Käufer nicht zur Geheimhaltung verpflichtet wurde (siehe auch

Rechtsprechung, I.C.3.3.1).

Insbesondere wird - seitens der Kammer und auch der Beschwerdegegnerin - auf die gängige Rechtsprechung verwiesen und die Entscheidung G 1/92, wonach bei einem bedingungslosen Verkauf Informationen über die Zusammensetzung oder innere Struktur eines vorbenutzten Erzeugnisses der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und damit zum Stand der Technik gehören, wenn der Fachmann unter Verwendung bekannter Analysetechniken, die ihm vor dem maßgeblichen Anmeldetag zur Verfügung standen, unmittelbaren, eindeutigen Zugang zu ihnen hatte (siehe Rechtsprechung, I.C.3.2.4 d)). Wenn der Fachmann ohne unzumutbaren Aufwand die Zusammensetzung oder innere Struktur des Erzeugnisses erschließen und dieses reproduzieren kann, gehören sowohl das Erzeugnis als auch seine Zusammensetzung oder innere Struktur zum Stand der Technik.

Ein etwaig an der Verkleidung angebrachtes Schloss steht der Zugänglichkeit daher nicht entgegen, insbesondere kann die Verkleidung laut Aussage des Zeugen Herrn Rottmann mit einem gängigen Carriage Combination Key, dem britischen Vierkantschlüssel, geöffnet werden (siehe "Protokoll Herr Rottmann", Seite 36, letzter Absatz).

- 2.4.2 Im Zusammenhang mit dem möglichen Vorliegen einer Geheimhaltungsvereinbarung hat die Einspruchsabteilung bereits auf die Entscheidung T 2037/18 (Punkt 4 der Leitsätze) Bezug genommen, wonach es keine grundlegende Vermutung einer Vertraulichkeit zwischen Herstellern von Schienenfahrzeugen und Bahnbetreibergesellschaften bezüglich ausgelieferter und abgenommener Fahrzeuge gibt.

Außerdem hat jeder Beteiligte die ihr günstigen Tatsachen vorzutragen und zu beweisen. Eine etwaige Bindung des Empfängers durch eine Geheimhaltungsvereinbarung ist daher gemäß dem in der Rechtsprechung der Beschwerdekammern anerkannten Grundsatz "*negativa non sunt probanda*" vom Patentinhaber vorzutragen und zu beweisen (siehe Rechtsprechung, IV.C.2.2.8i)).

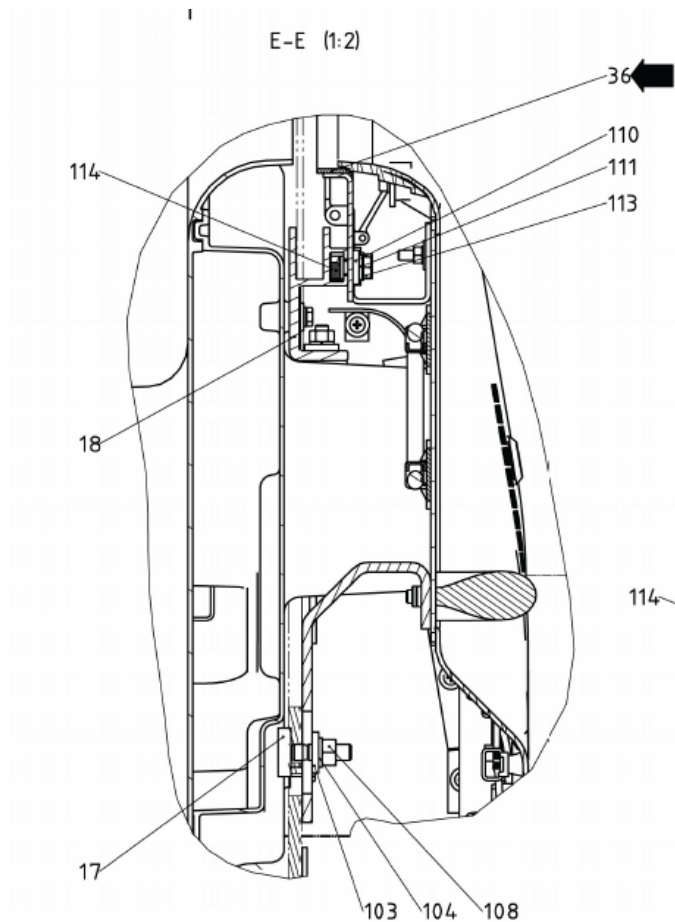
Weder die Schwärzungen im Dokument D10, noch der Vertraulichkeitsvermerk in den Dokumenten D5A und D6A, noch das Vorliegen eines eventuellen Wartungsvertrages (siehe Dokumente D2, D13, D14) stellen Indizien für das Vorliegen einer Geheimhaltungsvereinbarung dar bzw. lösen eine Umkehr der Beweislast aus. Die Kammer stellt fest, dass die relevanten Teile dem Dokument D10 zu entnehmen sind. Der Verweis der Beschwerdeführerin auf den Vertraulichkeitsvermerk in den technischen Zeichnungen beinhaltet nach Auffassung der Kammer weder eine explizite noch implizite Geheimhaltungsvereinbarung hinsichtlich der ausgelieferten Züge, sondern beschränkt sich auf die Zugänglichkeit der technischen Zeichnungen. Aus der Existenz eines etwaigen Wartungsvertrags kann nicht auf eine Verpflichtung des Käufers und sämtlicher Mitarbeiter zur Geheimhaltung geschlossen werden.

- 2.4.3 Die Kammer sieht keine Relevanz eines Wartungsvertrags für die öffentliche Zugänglichkeit. Da seitens der Beschwerdeführerin kein Nachweis über das Vorliegen einer Geheimhaltungsvereinbarung erbracht wurde, betrachtet die Kammer den Betreiber als Teil der Öffentlichkeit, der unabhängig vom Bestehen eines Wartungsvertrages Zugang hatte und ohne Schwierigkeiten die Verkleidungsteile hätte öffnen können und dürfen.

3. Neuheit des Gegenstands des erteilten Anspruchs 1 gegenüber der Vorbenutzung "ScotRail Desiro Class 380"

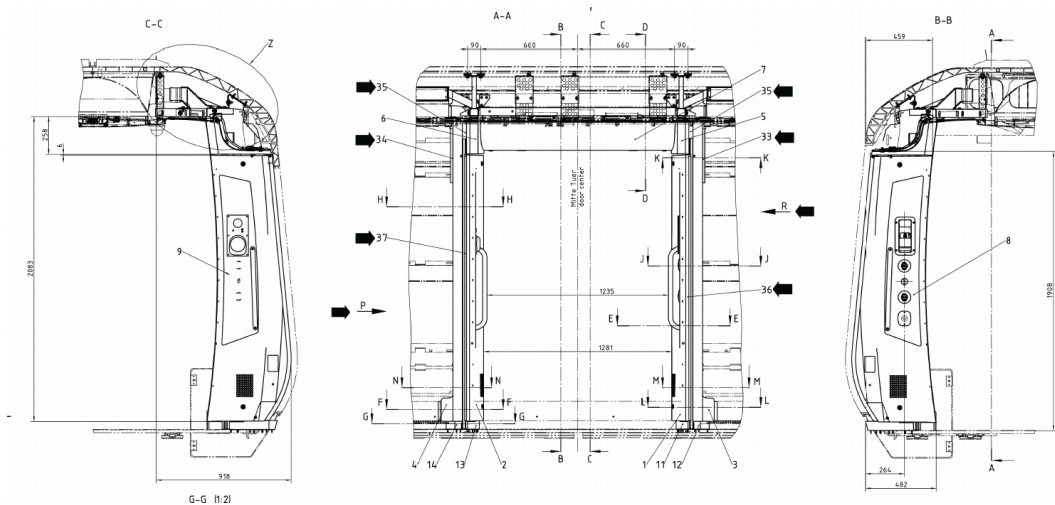
Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 ist neu gegenüber der Vorbenutzung "ScotRail Desiro Class 380".

- 3.1 Die Einspruchsabteilung kam zu der Schlussfolgerung, dass die offenkundige Vorbenutzung alle Merkmale des erteilten Anspruchs 1 aufweise (siehe angefochtene Entscheidung, Gründe, Punkt 17.2).
- 3.2 Die Kammer teilt diese Auffassung der Einspruchsabteilung nicht, sondern folgt der Argumentation der Beschwerdeführerin, wonach das Merkmal 1.5 durch die Vorbenutzung "ScotRail Desiro Class 380" nicht vorweggenommen wird.
- 3.3 Gemäß dem Merkmal 1.5 des erteilten Anspruchs 1 ist "das zweite Verkleidungselement (4) bei montierter Verkleidungsanordnung (1) zwischen einer Rohbaustruktur (2) des Wagenkastens und erstem Verkleidungselement (3) angeordnet".
- 3.3.1 Unter einer Rohbaustruktur wird insbesondere die verschweißte Rahmenkonstruktion verstanden. Laut der Zeugenaussagen hat der Wagenkasten ein Türschwert, das als Versteifung in den Raum Richtung Glaswand hineinragt und als Rohbau gemäß dem Merkmal 1.5 identifiziert worden ist (siehe "Protokoll Herr Rottmann", Seiten 11, 17, 30; "Protokoll Herr Ahlborn", Seite 19, 20). Der Schnitt E-E des Dokuments D5A (im Folgenden wiedergegeben) zeigt somit die **Rohbaustruktur** als Türschwert, sichtbar als schraffiertes Teil rechts von dem Bezugszeichen 17.

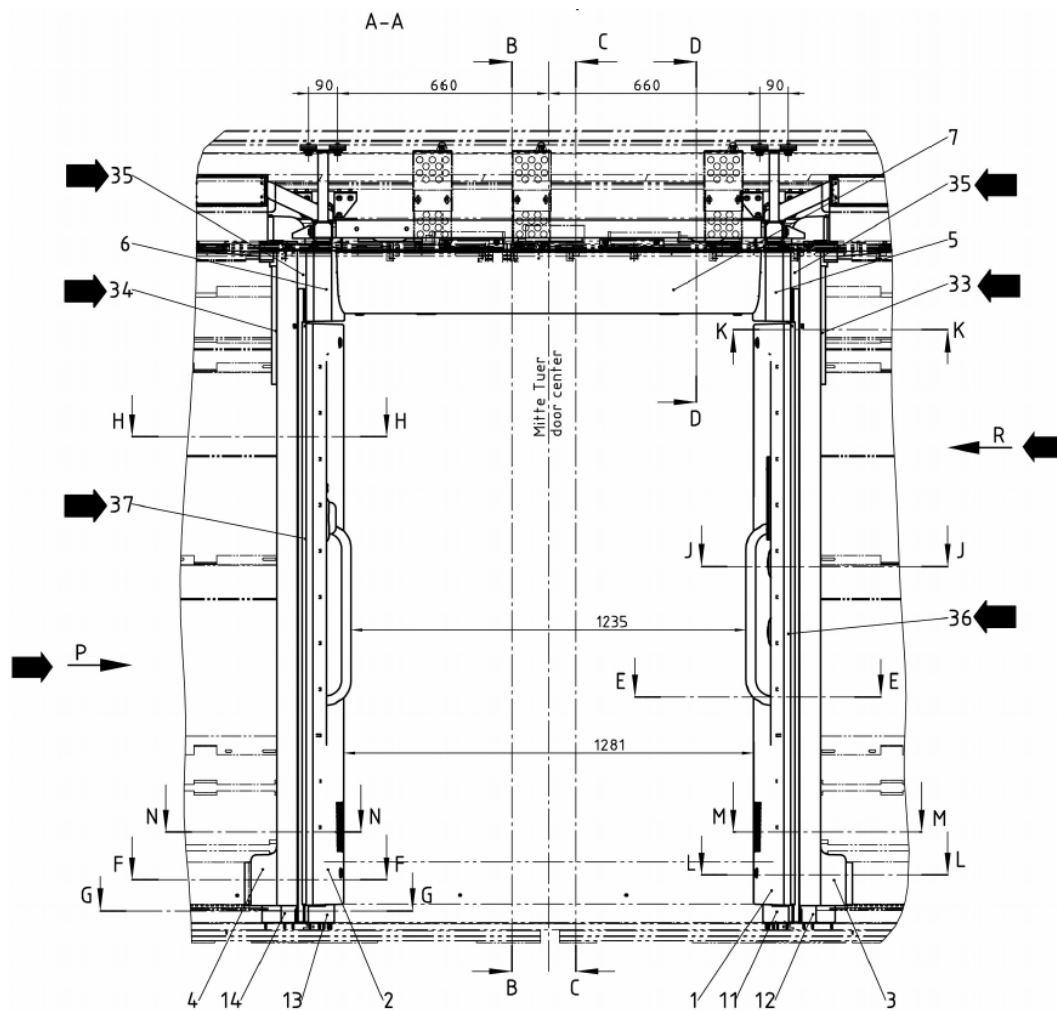


Schnitt E-E aus dem Dokument D5A

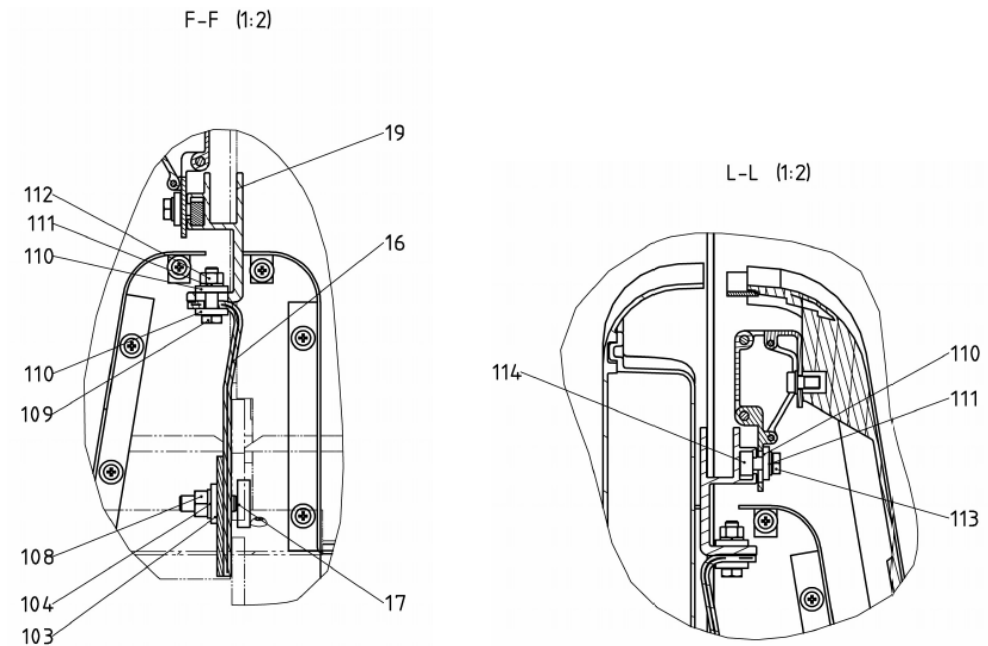
- 3.3.2 Das **erste Verkleidungsteil** gemäß Anspruch 1 entspricht den Verkleidungselementen 1, 2 im Dokument D5A (siehe Schnitte A-A, B-B und C-C, im Folgenden wiedergegeben). Die Kammer teilt die Auffassung der Beschwerdegegnerin, dass aus dem Dokument D5A ersichtlich ist, dass die schwenkbaren Verkleidungselemente 1, 2 (erstes Verkleidungsteil) jeweils über ein Aluprofil 18, 19 über einen gebogenen Träger 16 am Türschwert (Rohbaustruktur) befestigt sind (siehe Dokument D5B, Dokument D5A, Schnitte F-F und L-L, im Folgenden wiedergegeben, Schnitt E-E, wie oben wiedergegeben; "Protokoll Herr Rottmann", Seiten 17, 18; "Protokoll Herr Ahlborn", Seite 8, 11).



Schnitte C-C, A-A, B-B aus Dokument D5A

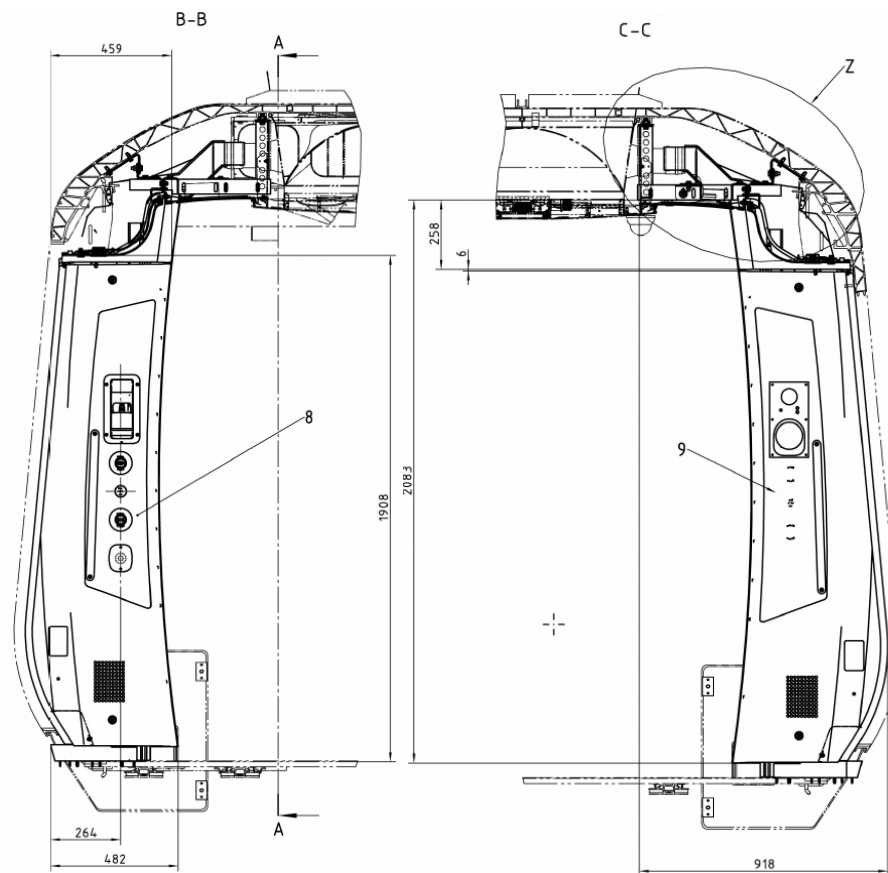


Schnitt A-A



Schnitte F-F und L-L aus dem Dokument D5A

- 3.3.3 Das **zweite Verkleidungsteil** gemäß Anspruch 1 entspricht der Trägerplatte 8, 9 im Dokument D5A (siehe Dokument D5A, Schnitte B-B und C-C, im Folgenden wiedergegeben und die zugehörige Stückliste Dokument D5B).



Schnitte B-B und C-C des Dokuments D5A

- 3.4 Die Beschwerdegegnerin argumentierte, dass in der Vorbenutzung das zweite Verkleidungselement bei montierter Verkleidungsanordnung zwischen einer Rohbaustruktur des Wagenkastens und dem ersten Verkleidungselement angeordnet sei. Das Merkmal 1.5 des erteilten Anspruchs 1 sei somit durch die Vorbenutzung vorweggenommen. Dies gelte bei der Auslegung des Begriffes "zwischen" *"sowohl in der Kette der verbundenen Elemente, als auch zumindest unter dem Großteil der möglichen Betrachtungswinkel räumlich; dies folgt ebenso aus 03 (Anmerkung der Kammer D3), aus 05A (Anmerkung der Kammer: D5A) Schnitt E-E wobei der Rohbau dünn schraffiert anliegend an Element 17 gezeigt wird"*.

3.5 Diese Argumente überzeugen die Kammer nicht.

Vielmehr teilt die Kammer die Auffassung der Beschwerdeführerin, dass dem Dokument D5A, insbesondere dem Schnitt E-E, nicht zu entnehmen ist, dass die Trägerplatten 8, 9 (zweites Verkleidungselement) räumlich oder innerhalb einer Verbindungskette zwischen dem Türschwert (Rohbaustruktur) und den Verkleidungselementen 1, 2 (erstes Verkleidungselement) angeordnet sind.

In räumlicher Hinsicht ist dem Schnitt E-E von Dokument D5A zu entnehmen, dass das Türschwert (Rohbaustruktur) unterhalb bzw. seitlich neben den Trägerplatten 8,9 (zweites Verkleidungselement) angeordnet ist, sodass diese nicht zwischen dem Türschwert (Rohbaustruktur) und den Verkleidungselementen 1, 2 (erstes Verkleidungselement) liegen können. Auch aus der Betrachtung der Verbindungskette ergibt sich keine entsprechende Anordnung: Wie insbesondere der Schnitt F-F von D5A zeigt, sind die Verkleidungselemente 1, 2 (erstes Verkleidungselement) über die Elemente 19 und 16 mit dem Türschwert (Rohbaustruktur) verbunden, während die Trägerplatten 8, 9 (zweites Verkleidungselement) jeweils über das im Schnitt E-E erkennbare U-förmige Profil, an dem auch der Griff befestigt ist, mit dem Türschwert (Rohbaustruktur) verbunden sind.

Damit liegt die Trägerplatte (zweites Verkleidungselement) weder räumlich noch innerhalb der Verbindungskette zwischen den Verkleidungselementen (erstes Verkleidungselement) und dem Türschwert (Rohbaustruktur).

3.6 Da somit bereits das Merkmal 1.5 des erteilten Anspruchs 1 von der Vorbenutzung nicht gezeigt ist, kann dahingestellt bleiben, ob die weiteren Merkmale des erteilten Anspruchs 1 durch die Vorbenutzung offenbart sind und ob die Dokumente D5A und D5B durch die im Einspruchsverfahren verspätet vorgebrachten Dokumente D10 und D10A dieser Vorbenutzung zuzuordnen sind.

4. Schlussfolgerung der Kammer

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 ist neu gegenüber der Vorbenutzung "ScotRail Desiro Class 380" (Einspruchsgrund nach Artikel 100 a) i.V.m. Artikel 54 EPÜ). Weitere Einwände sind im Beschwerdeverfahren nicht erhoben worden.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Der Einspruch wird zurückgewiesen und das Patent aufrechterhalten wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



D. Grundner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt