



BUNDESPATENTGERICHT

5 W (pat) 450/02

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
3. Juli 2003

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

...

betreffend das Gebrauchsmuster 298 24 501

hier: Löschantrag

hat der 5. Senat (Gebrauchsmuster-Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 2003 durch die Richterin Werner als Vorsitzende sowie die Richter Dipl.-Ing. Köhn und Dipl.-Ing. Dr. Pösentrup

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Antragsgegnerin wird der Beschluß der Gebrauchsmusterabteilung I des Deutschen Patent- und Markenamts vom 22. Juli 2002 aufgehoben.

Das Gebrauchsmuster 298 24 501.9 wird gelöscht, soweit es über die Schutzansprüche gemäß 3. Hilfsantrag vom 3. Juli 2003 hinausgeht. Die weitergehende Beschwerde der Antragsgegnerin wird zurückgewiesen.

Der weitergehende Löschungsantrag der Antragstellerinnen wird zurückgewiesen.

Die Beschwerde der Antragstellerin 1) wird zurückgewiesen.

Die Kosten des ersten Rechtszuges werden gegeneinander aufgehoben. Die Kosten des zweiten Rechtszuges tragen die Antragstellerin 1) und die Antragsgegnerin je zur Hälfte.

Gründe

I

Die Antragsgegnerin ist eingetragene Inhaberin des Gebrauchsmusters 298 24 501 mit der Bezeichnung "Transportschiff". Dieses Gebrauchsmuster ist am 18. Januar 2001 unter Abzweigung aus der europäischen Patentanmeldung EP 98 95 8826.4 mit PCT-Anmeldetag vom 2. Dezember 1998 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet worden. Für die der Abzweigung zugrundeliegende Patentanmeldung waren die Prioritäten der dänischen Patentanmeldungen 1997 01395 vom 3. Dezember 1997 (DK 139597) und 1998 00078 vom 22. Januar 1998 (DK 7898) in Anspruch genommen worden. Das Gebrauchsmuster ist am 3. Mai 2001 mit 24 Schutzansprüchen vom 19. Januar 2001 in das Register eingetragen worden. Die Schutzdauer des Gebrauchsmusters ist auf 6 Jahre verlängert worden.

Die eingetragenen Schutzansprüche haben folgenden Wortlaut:

1. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, dadurch gekennzeichnet, dass
der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,
der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und
der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, und
das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist.
2. Transportschiff gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das obere Kühlfrachtraumdeck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % und vorzugsweise zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist
3. Transportschiff gemäß Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die isolierten Wände (132, 133), die sich in der Querrich-

tung erstrecken, direkt an den Frachtraumabschnitt (28, 28') in dem vorderem und / oder hinterem Abschnitt (25, 35) des Schiffes angrenzen.

4. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die thermisch isolierten Wände, die sich in der Längsrichtung erstrecken, an die Verschalung (22) des Rumpfes angrenzen.
5. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das obere Kühlfrachtraumdeck (130) an ein Stützen einer Ladung angepasst ist.
6. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen Kühlfrachtraumdeck (130) vorgesehen sind.
7. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass
der Kühlfrachtraumabschnitt (130) mit Zwischendecks (31) versehen ist und
der Abstand zwischen den Zwischendecks ungefähr 2 m bis 3 m und vorzugsweise ungefähr 2,25 m bis ungefähr 2,5 m beträgt.
8. Transportschiff gemäß Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Zwischendecks (31) als ein Grätting aufgebaut sind und das Kühlen mittels umlaufender Luft stattfindet.
9. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Zugang zu dem Kühlfrachtraumabschnitt (30) in den thermisch isolierten Wänden vorgesehen ist.
10. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebseinrichtung des Schiffes achtern

von dem Frachtraumabschnitt (28) in dem hinteren Abschnitt (25) vorgesehen sind (lies: ist).

11. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Länge des Kühlfrachtraumabschnittes (30) zwischen ungefähr 20 % und 50 % und vorzugsweise zwischen ungefähr 25 % und 45 % der Gesamtlänge des Schiffes beträgt.
12. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die thermisch isolierten Wände (132, 133, ...) des Kühlfrachtraumabschnittes (30) symmetrisch um den Mittel-schiffabschnitt und die Mittellinieebene angeordnet sind.
13. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (28, 28') im wesentlichen in der gesamten Breite der Frachtraumabschnitte (28, 28') vorgesehen sind.
14. Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht, wobei das Transportschiff folgendes aufweist:
 - einen Rumpf mit einer Verschalung (222), einem Wetterdeck (223, 223'), einem Boden (218) und einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit und
 - einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229),dadurch gekennzeichnet, dass
 - das Schiff eine Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228') aufweist, die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert sind, wobei die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen ande-

ren Art an Gütern angepasst sind,
das Wetterdeck (223, 223') an ein Stützen der Container (232, 232') angepasst ist,
das Wetterdeck (223, 223') Zugangsluken aufweist, die einen Zugang zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') gestatten, und
der Tank (230) für ein Speichern der Flüssigkeit sich von der Fläche an dem Boden (218). des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') erstreckt.

15. Transportschiff gemäß Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass die Gesamtvolumenkapazität des Tanks (230) im wesentlichen der Volumenkapazität des Tanks bei einem herkömmlichen Tanker (201) mit einem Rumpf mit entsprechenden Abmessungen entspricht.
16. Transportschiff gemäß Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) eine Gesamtvolumenkapazität von zwischen ungefähr 5.000 und 100.000 m³ und vorzugsweise ungefähr 40.000 m³ aufweist und
die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Unterbringen von insgesamt zumindest ungefähr 200 und vorzugsweise zumindest ungefähr 450 Normcontainern angepasst sind.
17. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Frachtraumabschnitte (228, 228') quer verlaufende Wände haben, die im wesentlichen vertikal sind und die direkt an den Tank (230) wahlweise mit Zwischenkofferdämmen angrenzen, und
die Wände der Frachtraumabschnitte (228, 228') die sich in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, durch die Verschalung (222) des Rumpfes ausgebildet sind.

18. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass
der vordere Abschnitt (235) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte (228') aufweist,
der hintere Abschnitt (225) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte (228) aufweist und
der mittlere Abschnitt (229) des Transportschiffes den Tank (230) aufweist.
19. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) in eine Vielzahl an unabhängigen Räumen unterteilt ist. -
20. Transportschiff gemäß Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass die unabhängigen Räume zylindrisch oder kugelartig sind.
21. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) sich in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') von zwischen 10 % und 200 % und vorzugsweise zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (220) gemessen bis zu dem Wetterdeck (223, 223') erstreckt.
22. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) sich in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') von zumindest ungefähr 10 m und vorzugsweise zumindest 15 m erstreckt.
23. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass das Volumen des Tanks oberhalb des Wetterdecks (223, 223') zumindest 20 % und vorzugsweise zwischen ungefähr 40 % und 60 % des Gesamtvolumens des Tanks beträgt.

24. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 14 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') im wesentlichen in der gesamten Breite der Frachtraumabschnitte (228, 228') vorgesehen sind.

Die Antragstellerinnen haben mit der Begründung, daß der Gegenstand des Gebrauchsmusters nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, am 17. Juli 2001 beim Deutschen Patent- und Markenamt gemeinsam die vollständige Löschung des Gebrauchsmusters beantragt. Sie haben dazu auf folgende Dokumente verwiesen.

- D1) Projects generate interest. In: The Motor Ship, January 1997
- D2) 3 Zeichnungen, handschriftlich mit "Cap San Diego" beschriftet (E5)
- D3) 1 Blatt "Das Schiff" über MS Polar Colombia
- D4) 1 Blatt mit Bild 2.34 Polar Argentina und Bild 2.35 Polar Costa Rica; Polar Honduras
- D5) 1 Blatt RoSA LINE
- D6) K. H. Hochhaus, Deutsche Kühlschiffahrt, Bremen 1996, S 12
- D7) HANSA Schiffahrt · Schiffbau · Hafen, 131. Jg 1994, Nr 7, S 32
- D8) EP 0 601 233 A1 (Anmelde-Nr 92121114.0, AT 11.12.92)
- D9) DE 42 25 790 A1 (E2)
- D10) GB-PS 1 383 887 (E4)
- D11) DD- 104 481
- D12) J. Gollenbeck et al., Western Gallantry – ein Schiff der Bremer Vulkan AG vom Typ Multigrade OBO-Carrier, in: Schiff und Hafen/Kommandobrücke, H 8, 1987, S 17 bis 22 (E7)
- D13) JP 59-186794 A mit englischem Abstract

Die Gebrauchsmusterinhaberin hat dem Löschantrag mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2001 teilweise, nämlich im Umfang der mit demselben Schriftsatz eingereichten neuen Schutzansprüche 1 bis 28 widersprochen. Die Schutzansprüche vom 11. Oktober 2001 enthalten ua die drei als Nebenansprüche formulierten Schutzansprüche 1, 5 und 18, die wie folgt lauten:

1. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,
der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und
der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei
das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass
 - a) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) an ein Lagern von Gütern oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angepasst ist,
 - b) das obere thermisch isolierte Kühlfrachtraumdeck (130) in einer

Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist

5. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,
der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und
der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei
das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass
 - i) das obere thermisch isolierte Kühlfrachtraumdeck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') vorgesehen ist
 - ii) der Kühlfrachtraumabschnitt (130) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern oberhalb und unterhalb der Höhe des Wetterdecks (23, 23') aufweist, und

iii) die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen Kühlfrachtraumdeck (130) vorgesehen sind.

18. Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht, wobei das Transportschiff folgendes aufweist:

einen Rumpf mit einer Verschalung (222), einem Wetterdeck (223, 223'), einem Boden (218) und einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit und

einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229),

dadurch gekennzeichnet, dass

das Schiff eine Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228') aufweist, die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert sind, wobei die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,

das Wetterdeck (223, 223') an ein Stützen der Container (232, 232') angepasst ist,

das Wetterdeck (223, 223') Zugangsluken aufweist, die einen Zugang zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') gestatten, und

der Tank (230) für ein Speichern der Flüssigkeit sich von der Fläche an dem Boden (218) des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') erstreckt.

Zum Wortlaut der übrigen Ansprüche vom 11. Oktober 2001 wird auf die Akten verwiesen.

Die Gebrauchsmusterabteilung I des Deutschen Patent- und Markenamts hat mit Bescheid vom 12. Dezember 2001 folgende Druckschriften in das Verfahren eingeführt:

D14) DE 25 31 487 B2 (E3)

D15) DE 41 07 970 A1 (E6)

D16) EP 0 217 561 A1 (E9)

D17) Linde-LNG-Tanksystem international anerkannt. In: Schiff & Hafen, H 8 1974 S 701 (E8).

Die Antragstellerinnen haben noch folgende Druckschriften vorgelegt:

D18) Broschüre Automatic Seaborne Pallet Handling ASPH

D19) Druckschrift (2 Blätter) Schiffko Reefer Flexi 550/21 Building Specification

In der mündlichen Verhandlung vor der Gebrauchsmusterabteilung I des Deutschen Patent- und Markenamts am 22. Juli 2002 hat die Antragsgegnerin das Gebrauchsmuster hilfsweise mit Schutzansprüchen 1 bis 17 gemäß Hilfsantrag vom selben Tage verteidigt. Die Ansprüche 1 und 5 gemäß diesem Hilfsantrag lauten:

1. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgese-

hen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,

der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und

der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei

das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

a) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) an ein Lagern von Gütern oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angepasst ist,

b) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist,

wobei der über das Wetterdeck (23 23') überstehende Teil des Kühlfrachtraumabschnitts (30) zugunsten der Frachtraumabschnitte (28, 28') unter dem Wetterdeck (23, 23') ausgebildet ist und die Länge des Kühlraumabschnittes (30) zwischen ungefähr 20 % und 50 % oder zwischen 25 % und 45 % der Gesamtlänge des Schiffes beträgt.

5. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) auf-

weist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,

der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und

der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei

das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

i) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') vorgesehen ist

ii) der Kühlfrachtraumabschnitt (130) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern oberhalb und unterhalb der Höhe des Wetterdecks (23, 23') aufweist, und

iii) die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen Kühlfrachtraumdeck (130) vorgesehen sind,

wobei der über das Wetterdeck (23 23') überstehende Teil des

Kühlfrachtraumabschnitts (30) zugunsten der Frachtraumabschnitte (28, 28') unter dem Wetterdeck (23, 23') ausgebildet ist und die Länge des Kühlraumabschnittes (30) zwischen ungefähr 20 % und 50 % oder zwischen 25 % und 45 % der Gesamtlänge des Schiffes beträgt.

Zum Wortlaut der übrigen Ansprüche dieses Hilfsantrages wird auf die Akten verwiesen.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Gebrauchsmusterabteilung I – hat das Streitgebrauchsmuster durch Beschluß vom 22. Juli 2002 gelöscht, soweit es über die Schutzansprüche 1 bis 17 nach Hilfsantrag vom 22. Juli 2002 hinausgeht, und die Verfahrenskosten den Antragstellerinnen zu 3/10 und der Antragsgegnerin zu 7/10 auferlegt. Soweit in diesem Beschluß die Löschung des angegriffene Gebrauchsmusters angeordnet wurde, wurde die Entscheidung auf den Lösungsgrund der fehlenden Schutzfähigkeit gem § 15 Abs 1 Nr 1 GebrMG iVm § 1 gestützt, nämlich auf mangelnde Neuheit (Schutzansprüche 18 bis 28 nach Hauptantrag) oder auf das Fehlen eines erfinderischen Schrittes (Schutzansprüche 1 bis 17). In der Beschlußbegründung hat die Gebrauchsmusterstelle noch folgende Druckschrift als identisch zu "Projects generate interest" (D1) zitiert:

D20) DE 43 33 083 (E1).

Gegen diesen Beschluß richten sich die Beschwerden der Antragstellerin 1) und der Antragsgegnerin.

Die Antragstellerin 1) hat im Beschwerdeverfahren noch die folgende Druckschriften benannt:

D21) DE 43 02 821 C1 (E10)

D22) GB 2 088 786 A (E11)

D23) Fruit World Intern. 2/2002, S 179 – 183 (E12)

D24) Schiff & Hafen 9/2002, S 11 (E13)

D25) Schnellfrachter MS Friesenstein. In: Schiff & Hafen 12/1967 S 914, 916 (E14)

D26) Blue Class (E15).

Die Antragsgegnerin hatte das Gebrauchsmuster im patentgerichtlichen Beschwerdeverfahren zunächst mit neuen Schutzansprüchen 1 bis 28 gemäß neuem Hauptantrag vom 19. Februar 2003 verteidigt. In der mündlichen Verhandlung vom 3. Juli 2003 hat sie dann das angegriffene Gebrauchsmuster mit wiederum neuen Schutzansprüchen 1 bis 28 und außerdem mit neuen Schutzansprüchen 1 bis 28 gemäß Hilfsantrag 1, neuen Schutzansprüchen 1 bis 27 gemäß Hilfsantrag 2, neuen Schutzansprüchen 1 bis 26 gemäß Hilfsantrag 3 sowie mit weiteren Hilfsanträgen verteidigt.

Die Schutzansprüche 1, 5 und 18 gemäß Hauptantrag der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003 lauten:

1. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten, der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgese-

hen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und

der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Quer- richtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

a) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) an ein Lagern von Gütern oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angepasst ist,

b) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist.

5. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei

der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,

der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu

gestatten, und

der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Quer- richtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

ii) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern aufweist, und

iii) die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind, wobei die Navigationsbrücke (27) ausschließlich über dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) abschließenden Deck (130) liegt.

18. Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht, wobei das Transportschiff folgendes aufweist:

einen Rumpf mit einer Verschalung (222), einem Wetterdeck (223, 223'), einem Boden (218) und einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit und

einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229), dadurch gekennzeichnet, dass

das Schiff eine Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228') aufweist, die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert sind, wobei die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen ande-

ren Art an Gütern angepasst sind,
das Wetterdeck (223, 223') an ein Stützen der Container (232, 232')
angepasst ist,
das Wetterdeck (223, 223') Zugangsluken aufweist, die einen Zu-
gang zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') gestatten, und
der Tank (230) für ein Speichern der Flüssigkeit sich von der Fläche
an dem Boden (218). des Schiffes in der nach oben weisenden
Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223')
erstreckt.

Die Schutzansprüche 1 und 18 gemäß 1. Hilfsantrag entsprechen denen gemäß
Hauptantrag. Der Anspruch 5 gemäß 1. Hilfsantrag lautet:

5. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22),
ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) auf-
weist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt
(25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt
(28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist,
und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgese-
hen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu
gestatten,
der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt
(28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist,
und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgese-
hen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu
gestatten, und
der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumab-
schnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den
Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), ei-

nen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Quer- richtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

- i) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist,
- ii) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern oberhalb und unterhalb der Höhe des Wetterdecks (23, 23') aufweist, und
- iii) die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind.

Der Schutzanspruch 1 gemäß dem 2. Hilfsantrag entspricht dem nach Hauptantrag, der Schutzanspruch 5 entspricht dem nach dem 1. Hilfsantrag. Der Schutzanspruch 18 gemäß dem 2. Hilfsantrag lautet:

18. Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht, wobei das Transportschiff folgendes aufweist:

einen Rumpf mit einer Verschalung (222), einem Wetterdeck (223, 223'), einem Boden (218) und einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit und einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und

einen mittleren Abschnitt (229),
dadurch gekennzeichnet, dass
das Schiff eine Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228') aufweist, die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert sind, wobei die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,
das Wetterdeck (223, 223') an ein Stützen der Container (232, 232') angepasst ist,
das Wetterdeck (223, 223') Zugangsluken aufweist, die einen Zugang zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') gestatten, und
der Tank (230) für ein Speichern der Flüssigkeit sich von der Fläche an dem Boden (218). des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') erstreckt,
der vordere Abschnitt (235) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte 228') aufweist,
der hintere Abschnitt (225) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte 228) aufweist,
der mittlere Abschnitt (229) des Transportschiffes den Tank (230) aufweist.

Von den Schutzansprüchen 1 bis 26 gemäß dem 3. Hilfsantrag entsprechen die Ansprüche 1 bis 4 den entsprechenden Schutzansprüchen nach dem Hauptantrag und die Schutzansprüche 5 bis 17 denen nach dem 1. Hilfsantrag. Diese neuen Schutzansprüche 1 bis 26 lauten:

1. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei

der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,

der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und

der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Quer- richtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

a) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) an ein Lagern von Gütern oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angepasst ist,

b) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist.

2. Transportschiff gemäß Anspruch I, dadurch gekennzeichnet, dass Zwischendecks zum Stützen der Güter bei Höhen oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet sind.

3. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind.
4. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das obere, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist.
5. Transportschiff (20) mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
der vordere Abschnitt (35) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28'), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23') vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28') zu gestatten,
der hintere Abschnitt (25) des Schiffes einen Frachtraumabschnitt (28), der durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definiert ist, und Zugangsluken aufweist, die in dem Wetterdeck (23) vorgesehen sind, um einen Zugang zu dem Frachtraumabschnitt (28) zu gestatten, und
der mittlere Abschnitt (29) des Schiffes einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden, der unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist, und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist, die sich in der Quer-

richtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, wobei das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist, dadurch gekennzeichnet, dass

i) das obere thermisch isolierte, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist,

ii) der Kühlfrachtraumabschnitt (30) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern oberhalb und unterhalb der Höhe des Wetterdecks (23, 23') aufweist, und

iii) die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind.

6. Transportschiff (20) gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der thermisch isolierte Boden in der Nähe des Schiffbodens angeordnet ist.
7. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass das obere, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist.
8. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die isolierten Wände (132, 133), die sich in der Querrichtung erstrecken, direkt an den Frachtraumabschnitt (28, 28') in dem vorderem und / oder hinterem Abschnitt (25, 35) des Schiffes angrenzen.
9. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die thermisch isolierten Wände, die sich in

der Längsrichtung erstrecken, an die Verschalung (22) des Rumpfes angrenzen.

10. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das obere, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) an ein Stützen einer Ladung angepasst ist.
11. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 2 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Abstand zwischen den Zwischendecks ungefähr 2 m bis 3 m und vorzugsweise ungefähr 2,25 m bis ungefähr 2,5 m beträgt.
12. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 2 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Zwischendecks (31) als ein Grating aufgebaut sind und das Kühlen mittels umlaufender Luft stattfindet.
13. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Zugang zu dem Kühlfrachtraumabschnitt (30) in den thermisch isolierten Wänden vorgesehen ist.
14. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebseinrichtung des Schiffes achtern von dem Frachtraumabschnitt (28) in dem hinteren Abschnitt (25) vorgesehen sind.
15. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Länge des Kühlfrachtraumabschnittes (30) zwischen ungefähr 20 % und 50 % und vorzugsweise zwischen ungefähr 25 % und 45 % der Gesamtlänge des Schiffes beträgt.
16. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die thermisch isolierten Wände (132, 133, ...)

zu des Kühlfrachtraumabschnittes (30) symmetrisch um den Mittelschiffabschnitt und die Mittellinieebene angeordnet sind.

17. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (28, 28') im wesentlichen in der gesamten Breite der Frachtraumabschnitte (28, 28') vorgesehen sind.

18. Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht, wobei das Transportschiff folgendes aufweist:

einen Rumpf mit einer Verschalung (222), einem Wetterdeck (223, 223'), einem Boden (218) und einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit und

einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229),

dadurch gekennzeichnet, dass

das Schiff eine Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228') aufweist, die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert sind, wobei die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,

das Wetterdeck (223, 223') an ein Stützen der Container (232, 232') angepasst ist,

das Wetterdeck (223, 223') Zugangsluken aufweist, die einen Zugang zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') gestatten, und

der Tank (230) für ein Speichern der Flüssigkeit sich von der Fläche an dem Boden (218) des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') erstreckt,

der vordere Abschnitt (235) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte 228') aufweist,

der hintere Abschnitt (225) des Transportschiffes einen der Frachtraumabschnitte 228) aufweist,

der mittlere Abschnitt (229) des Transportschiffes den Tank (230) aufweist, und

der Tank (230) sich in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') von zwischen 10 % und 200 % und vorzugsweise zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (220) gemessen bis zu dem Wetterdeck (223, 223') erstreckt

19. Transportschiff gemäß Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, dass die Gesamtvolumenkapazität des Tanks (230) im wesentlichen der Volumenkapazität des Tanks bei einem herkömmlichen Tanker (201) mit einem Rumpf mit entsprechenden Abmessungen entspricht.
20. Transportschiff gemäß Anspruch 18 oder 19, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) eine Gesamtvolumenkapazität von zwischen ungefähr 5.000 und 100.000 m³ und vorzugsweise ungefähr 40.000 m³ aufweist und die Frachtraumabschnitte (228, 228') an ein Unterbringen von insgesamt zumindest ungefähr 200 und vorzugsweise zumindest ungefähr 450 Normcontainern angepasst sind.
21. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 18 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Frachtraumabschnitte (228, 228') quer verlaufende Wände haben, die im wesentlichen vertikal sind und die direkt an den Tank (230) wahlweise mit Zwischenkofferdämmen angrenzen, und die Wände der Frachtraumabschnitte (228, 228') die sich in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken, durch die Verschalung (222) des Rumpfes ausgebildet sind.

22. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 18 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) in eine Vielzahl an unabhängigen Räumen unterteilt ist.
23. Transportschiff gemäß dem vorherigen Anspruch, dadurch gekennzeichnet, dass die unabhängigen Räume zylindrisch oder kugelartig sind.
24. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 18 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass der Tank (230) sich in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') von zumindest ungefähr 10 m und vorzugsweise zumindest 15 m erstreckt.
25. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 18 bis 24, dadurch gekennzeichnet, dass das Volumen des Tanks oberhalb des Wetterdecks (223, 223') zumindest 20 % und vorzugsweise zwischen ungefähr 40 % und 60 % des Gesamtvolumens des Tanks beträgt.
26. Transportschiff gemäß einem der vorherigen Ansprüche 18 bis 25, dadurch gekennzeichnet, dass Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') im wesentlichen in der gesamten Breite der Frachtraumabschnitte (228, 228') vorgesehen sind.

Zum Wortlaut der übrigen Schutzansprüche gemäß Hauptantrag und gemäß 1. und 2. Hilfsantrag sowie zum Wortlaut der weiteren Hilfsanträge wird auf die Akten verwiesen.

Die Antragstellerin 1) macht geltend, daß Schutzanspruch 5 in der Fassung des Hauptantrages der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003 eine unzulässige Erweiterung enthalte, weil darin das Merkmal i) (das den Kühlfrachtraumabschnitt nach oben abschließende Deck ist in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks vorgese-

hen) entfallen ist, mit dem Schutzanspruch 5 im Hauptantrag der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung vor der Gebrauchsmusterlöschungsabteilung am 22. Juli 2002 verteidigt worden war. Gleichzeitig sieht die Antragstellerin 1) auch in dem Merkmal i) eine unzulässige Erweiterung, weil nach der Lehre des eingetragenen Gebrauchsmusters das Oberdeck des Kühlfrachtraumabschnitts, wenn es denn schon oberhalb des Wetterdecks liege, zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffs über dem Wetterdeck angeordnet sein müsse. Im übrigen vertritt die Antragstellerin 1) die Auffassung, daß der Gegenstand des angegriffenen Gebrauchsmusters in keiner der verteidigten Fassungen schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG sei.

Die Antragstellerin 1) beantragt (sinngemäß),

den angegriffenen Beschluß insoweit aufzuheben, als darin der Löschantrag der Antragstellerinnen 1) und 2) zurückgewiesen wurde,
das Gebrauchsmuster insgesamt zu löschen
sowie die Beschwerde der Antragsgegnerin zurückzuweisen.

Die Antragsgegnerin beantragt (sinngemäß),

den angegriffenen Beschluß insoweit aufzuheben, als darin die Löschung des angegriffenen Gebrauchsmusters auch im nunmehr verteidigten Umfang angeordnet wurde,
den Löschantrag zurückzuweisen, soweit er über die Schutzansprüche gemäß Hauptantrag vom 3. Juli 2003 bzw über die Schutzansprüche gemäß Hilfsanträgen 1 bis 5 vom 3. Juli 2003 hinausgeht,
und die Beschwerde der Antragstellerin 1) zurückzuweisen.

Sie vertritt die Auffassung, daß die verteidigten Schutzansprüche zulässig seien und daß der Gegenstand des Gebrauchsmusters zumindest in einer der hilfsweise verteidigten Fassungen schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG sei.

Die Antragstellerin 2) hat sich im Beschwerdeverfahren nicht zur Sache geäußert.

Zum weiteren Vorbringen der Beteiligten wird auf den Inhalt ihrer Schriftsätze verwiesen.

II

Die Beschwerden der Antragstellerin I und der Antragsgegnerin sind zulässig. Die Beschwerde der Antragstellerin 1 hat jedoch keinen Erfolg, die Beschwerde der Antragsgegnerin hat nur teilweise Erfolg.

Soweit das Gebrauchsmuster nicht mehr verteidigt wird, verbleibt es bei der im angefochtenen Beschluß ausgesprochenen und insoweit auch nicht angefochtenen Löschung, bzw erfolgt die Löschung gem § 17 Abs 1 Satz 1 GebrMG. In Abweichung von dem angegriffenen Beschluß ist eine Löschung des eingetragenen Gebrauchsmusters nur noch insoweit anzuordnen, als es im übrigen über die Fassung des Hilfsantrages 3 der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003 hinausgeht. Für diese Löschung ist der Löschungsgrund der mangelnden Schutzfähigkeit gem § 15 Absatz 1 Nr 1 GebrMG gegeben. Insoweit ist die Beschwerde der Antragsgegnerin begründet und die Beschwerde der Antragstellerin 1) unbegründet. Der weitergehende Löschantrag ist unbegründet, weil sich insoweit nicht feststellen läßt, daß das angegriffenen Gebrauchsmuster nicht schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG ist. Die jeweils weitergehenden Beschwerden der Antragstellerin 1) und der Antragsgegnerin waren als unbegründet zurückzuweisen.

1. Zur Schutzfähigkeit des Gebrauchsmusters in der Fassung der Schutzansprüche 1 bis 28 gemäß **Hauptantrag** der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003

Von den Gegenständen der Schutzansprüche 1 bis 28 in der Fassung des Hauptantrages sind nur die Schutzansprüche 1 bis 4 iSv §§ 1, 3 GebrMG uneingeschränkt schutzfähig. Die Schutzansprüche 6 bis 17 sind nur insoweit schutzfähig, als sie auf Schutzanspruch 1 zurückbezogen sind. Schutzanspruch 5 sowie Schutzansprüche 6 bis 17, soweit sie auf Schutzanspruch 5 rückbezogen sind, und Schutzansprüche 18 bis 28 sind nicht schutzfähig, weil sie nicht auf einem erfinderischem Schritt beruhen.

1.1 Die Merkmale des Gegenstands des nach Hauptantrag und allen Hilfsanträgen gleichlautenden Schutzanspruchs 1 lassen sich wie folgt gliedern:

Transportschiff (20)

1. mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
2. der vordere Abschnitt (35) einen durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definierten Frachtraumabschnitt (28') und Zugangsluken im Wetterdeck (23') für den Frachtraumabschnitt (28') aufweist,
3. der hintere Abschnitt (25) einen durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definierten Frachtraumabschnitt (28) und Zugangsluken im Wetterdeck (23) für den Frachtraumabschnitt (28) aufweist,
4. das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist,
5. der mittlere Abschnitt (29) einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist; der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist,

- 5.1 der Boden des Kühlfrachtraumabschnittes (30) unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist,
- 5.2 die Wände (132, 133, ...) des Kühlfrachtraumabschnittes (30) sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken,
- 5.3 der Kühlfrachtraumabschnitt (30) an ein Lagern von Gütern oberhalb und unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angepasst ist,
- 5.4 das den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließende Deck (130) in einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (23, 23') von zwischen 20 % und 200 % der Seitenhöhe des Schiffes (20) gemessen bis zu dem Wetterdeck (23, 23') vorgesehen ist.

Auch die auf den Schutzanspruch 1 rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 4 lauten nach Hauptantrag und allen Hilfsanträgen gleich.

Die Schutzansprüche 1 bis 4 sind unstreitig zulässig. Der Oberbegriff des Schutzanspruchs 1 enthält die Merkmale des eingetragenen Schutzanspruchs 1. Das Merkmal a (5.3 der vorstehenden Merkmalsgliederung) des kennzeichnenden Teils des Schutzanspruchs 1 geht zurück auf Seite 15, Zeilen 30 bis 32 der Beschreibung iVm dem eingetragenen Schutzanspruch 7. Das Merkmal b des kennzeichnenden Teils (5.4 Merkmalsgliederung) stammt aus dem eingetragenen Schutzanspruch 2.

Der Schutzanspruch 1 hat den gleichen Wortlaut wie der Schutzanspruch 1 vom 19. Februar 2003 und entspricht inhaltlich dem Schutzanspruch 1 vom 11. Oktober 2001, weil nur das obere Kühlfrachtraumdeck (130) nunmehr als oberes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130) bezeichnet wird (5 und 5.4 Merkmalsgliederung). Hierbei handelt es sich um eine reine Klarstellung. Der Schutzanspruch 1 geht somit nicht hinter die bisherige Verteidigungslinie zurück.

Der Schutzanspruch 2 stammt aus dem eingetragenen Schutzanspruch 7 iVm Seite 15, Zeilen 30 bis 32 der Beschreibung.

Die Schutzansprüche 3 und 4 entsprechen dem eingetragenen Schutzanspruch 6 und der bevorzugten Ausbildung gemäß dem eingetragenen Schutzanspruch 2.

Die Gegenstände der Schutzansprüche 1 bis 4 sind schutzfähig.

Das Transportschiff gemäß Schutzanspruch 1 ist unbestritten neu. Das Charakteristische dieses Transportschiffs ist die Unterteilung in Längsrichtung in drei Abschnitte, deren vorderer und hinterer in üblicher Weise ausgebildet sind und die Höhe des Wetterdecks definieren und deren mittlerer als Kühlfrachtraum ausgebildet ist, dessen ihn oben abschließendes Deck deutlich, nämlich mindestens um 20 % der Seitenhöhe des Schiffes höher als das Wetterdeck liegt.

Bei dem aus "Projects generate interest" (D1, ebenso bzw ähnlich D18 bis D20) bekannten Transportschiff sind zwar ein vorderer und ein hinterer Abschnitt zum Stauen von Containern unter und auf dem Wetterdeck ausgebildet. Ein Kühlfrachtraum im mittleren Abschnitt des Schiffes liegt aber vollständig unterhalb des Wetterdecks. Auch der Abschnitt des Wetterdecks über dem Kühlfrachtraum ist zum Stapeln von Containern eingerichtet. Hiervon unterscheidet sich der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 durch die Merkmale 5.3 und 5.4.

In der DE-AS 25 31 487 (D14) ist ein reines Kühlcontainerschiff beschrieben, bei dem sämtliche Laderäume über das Wetterdeck hinaus nach oben vergrößert sind.

Bei dem Schnellfrachter "Friesenstein" (D25) weist der vordere, sich über mehr als die halbe Schiffslänge erstreckende Teil des Schiffes Frachträume ohne Kühlung auf. Im hinteren Teil des Schiffes sind einige Kühlfrachträume angeordnet, deren

Anteil an der Gesamtladekapazität unter 5 % der Gesamtladekapazität beträgt (D25, S 914 reSp). Die Kühlfrachträume liegen an Steuerbord und an Backbord oberhalb (Ladekühl 6A) oder unterhalb (Ladekühl 6B) der Höhe des Wetterdecks (S25, S 916 Seitenansicht). Hiervon unterscheidet sich das Transportschiff nach Schutzanspruch 1 zumindest durch die Merkmale 5 und 5.1 in Kombination mit 5.3 und 5.4.

Die "blue class"-Schiffe (D26) haben eine Ladekapazität für Container von 220 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) in Laderäumen und 136 TEU auf dem Deck bzw den Luken (D26, 4. S). Die Schiffe haben Anschlüsse für 36 Kühlcontainer. Alle diese Anschlüsse befinden sich auf dem Deck (D26, 2. S, li Sp, 2. Tab iVm 4. S, Tab "refeer sockets"). Die Merkmale 5 bis 5.4 sind somit bei diesen Schiffen nicht vorhanden.

Die übrigen Druckschriften kommen dem Gegenstand des Schutzanspruchs 1 auch nicht näher.

Die Lehre für das Transportschiff nach Schutzanspruch 1, dessen gewerbliche Anwendbarkeit nicht in Zweifel steht, beruht auch auf einen erfinderischen Schritt.

Im Unterschied zu der bisher anzutreffenden im wesentlichen einheitlichen Ausbildung der Laderaumhöhe und ggfs der Decksladefähigkeit längs des Schiffes ist nunmehr das Schiff in Längsrichtung in drei Abschnitte unterteilt, wobei der Kühlfrachtraumabschnitt durch seine im Vergleich zu den normalen Frachträumen größere Höhe den Verlauf des Wetterdecks unterbricht. Für den Grundgedanken, den Kühlfrachtraumabschnitt gegenüber der herkömmlichen Bauweise zu verkürzen und ihn statt dessen nach oben über das Wetterdeck hinaus unter Aufgabe des dort herkömmlicherweise vorgesehenen Stauraums zu vergrößern, findet der durchschnittliche Fachmann - ein Schiffbauingenieur mit Erfahrungen in der Konstruktion von Frachtschiffen, insbesondere Kühl- und/oder Container-Frachtschiffen - in dem aufgezeigten Stand der Technik kein Vorbild. Da es nicht einfach

darum geht, einen Laderaum vorgegebener Länge höher auszubilden, um ihn zu vergrößern, sondern da es um die Verteilung des insgesamt vorhandenen Laderaums für die unterschiedlichen Frachtarten – Kühlfracht und andere Fracht - in Längs- und in Vertikalrichtung geht, erhält der Fachmann auch aus Druckschriften wie der DE-AS 25 31 487 (D14), in denen Schiffe mit über das Wetterdeck hinaus erhöhten Laderäumen beschrieben sind, keine Anregung für die beanspruchte Lösung.

Die Schutzansprüche 2 bis 4 sind auf Merkmale zur Weiterbildung des Gegenstands des Schutzanspruchs 1 gerichtet. Die Gegenstände dieser Schutzansprüche sind daher ebenfalls schutzfähig.

1.2 Der Gegenstand des als selbständiger Nebenanspruch formulierten Schutzanspruchs 5 ist nicht schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG, weil er nicht auf einem erfinderischen Schritt beruht. Die Frage, ob Schutzanspruch 5 in der Fassung des Hauptantrages zulässig ist, kann deswegen dahinstehen.

Die Merkmale des Gegenstands dieses Schutzanspruchs lassen sich wie folgt gliedern:

Transportschiff (20)

1. mit einem Rumpf, der eine Verschalung (22), ein Wetterdeck (23, 23') und einen Frachtraum (28, 28', 30) aufweist und einen vorderen Abschnitt (35), einen hinteren Abschnitt (25) und einen mittleren Abschnitt (29) hat, wobei
2. der vordere Abschnitt (35) einen durch den Rumpf und das Wetterdeck (23') definierten Frachtraumabschnitt (28') und Zugangsluken im Wetterdeck (23') für den Frachtraumabschnitt (28') aufweist,

3. der hintere Abschnitt (25) einen durch den Rumpf und das Wetterdeck (23) definierten Frachtraumabschnitt (28) und Zugangsluken im Wetterdeck (23) für den Frachtraumabschnitt (28) aufweist
4. das Wetterdeck (23, 23') an ein Stützen einer Ladung angepasst ist,
5. der mittlere Abschnitt (29) einen Kühlfrachtraumabschnitt (30) aufweist, der durch ein oberes thermisch isoliertes, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließendes Deck (130), einen thermisch isolierten Boden und durch thermisch isolierte oder thermisch isolierende Wände (132, 133, ...) definiert ist,
 - 5.1 der Boden des Kühlfrachtraumabschnittes (30) unterhalb des Wetterdecks (23, 23') angeordnet ist,
 - 5.2 die Wände (132, 133, ...) des Kühlfrachtraumabschnittes (30) sich in der Querrichtung und in der Längsrichtung des Schiffes erstrecken,
 - 5.3 der Kühlfrachtraumabschnitt (30) Zwischendecks zum Lagern von auf Paletten gelagerten Gütern aufweist
 - 5.4 die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind, wobei die Navigationsbrücke (27) ausschließlich über dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) abschließenden Deck (130) liegt.

In "Projects generate interest" (D1) und in der DE 43 33 083 A1 (D20) ist ein Transportschiff beschrieben, das offensichtlich die Merkmale 1 bis 4 der vorstehenden Merkmalsgliederung aufweist. Dies ergibt sich ohne weiteres aus der Abbildung. Der mittlere Abschnitt des Schiffes mit sechs Laderäumen ist zur Aufnahme von Paletten mit Obst in isolierten Kühlräumen ausgebildet (D1 liSp Abs 4). Somit sind auch die Merkmale 5 bis 5.3 vorhanden.

Anders als bei dem bekannten Schiff, bei dem die Navigationsbrücke und die Mannschaftsräume am Heck angeordnet sind, sollen diese nunmehr gemäß Merkmal 5.4 auf dem Deck des Kühlfrachtraumabschnitts angeordnet werden. Damit bleibt das Schiff aber im Rahmen bekannter Schiffsformen, denn Transportschiffe mit Navigationsbrücke und Mannschaftsräumen an allen möglichen Stellen in Längsrichtung des Schiffes sind bekannt - zB vorn (D10), im mittleren Bereich (D21), am Heck (D1) und sogar an beliebiger Stelle festsetzbar (D22). In der letztgenannten Druckschrift ist zudem ausdrücklich auf eine Positionierung der Navigationsbrücke unter dem Gesichtspunkt guter Sichtbedingungen hingewiesen (S 2, Z 55 bis 58). Die Anordnung der Navigationsbrücke und der Mannschaftsräume entsprechend Merkmal 5.4 ist deswegen eine technische Lösung, die dem Fachmann bereits aufgrund seiner allgemeinen Kenntnisse geläufig ist.

Die nach allen Hilfsanträgen gleichlautenden Schutzansprüche 6 bis 17 sind zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 und/oder den Schutzanspruch 5 rückbezogen. Insofern sie auf Schutzanspruch 1 rückbezogen sind, sind sie unstreitig zulässig. Der Schutzanspruch 6 findet seine Stütze auf Seite 14, Zeilen 33 bis 35 der Beschreibung. Der Schutzanspruch 7 stammt aus dem eingetragenen Schutzanspruch 2. Die Schutzansprüche 8 bis 17 entsprechen den eingetragenen Schutzansprüchen 3 bis 5 und 7 bis 13.

In ihrem Rückbezug auf Schutzanspruch 1 sind die Schutzansprüche 6 bis 17 auf Merkmale gerichtet, die den Gegenstand von Schutzanspruch 1 weiter ausbilden. Insofern sind die Schutzansprüche 6 bis 17 schutzfähig wie Schutzanspruch 1, auf den sie sich beziehen.

Insofern die Schutzansprüche 6 bis 17 auf Schutzanspruch 5 rückbezogen sind, kann ihre Zulässigkeit dahinstehen; denn sie sind jedenfalls ohne eigenständigen erfinderischen Gehalt.

1.3 Der nach Hauptantrag und 1. Hilfsantrag gleichlautende selbständige Nebenanspruch 18 ist unstreitig zulässig, denn er stimmt überein mit dem Schutzanspruch 18 gem Hauptantrag vom 19. Februar 2003, dem Schutzanspruch 18 vom 11. Oktober 2001 und dem eingetragenen Schutzanspruch 14. Sein Gegenstand ist jedoch nicht schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG, weil er nicht auf einem erfinderischen Schritt beruht.

Die Merkmale des Gegenstands dieses Schutzanspruchs lassen sich wie folgt gliedern:

Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht,

1. mit einem Rumpf, der eine Verschalung (222), ein Wetterdeck (223, 223'), einen Boden (218) und einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229) aufweist,
2. mit einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit,
3. mit einer Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228'), die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert und an ein Lagern von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,
4. das Wetterdeck (223, 223') ist an ein Stützen von Containern (232, 232') angepasst,
5. das Wetterdeck (223, 223') weist Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') auf,
6. der Tank (230) erstreckt sich von der Fläche an dem Boden (218) des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223').

Der nach Hauptantrag und dem 1. Hilfsantrag gleichlautende Schutzanspruch 18 ist unstreitig zulässig. Denn er entspricht dem eingetragenen Schutzanspruch 14.

Der Gegenstand des Anspruchs 18 nach Hauptantrag ist jedoch nicht schutzfähig, weil er nicht auf einem erfinderischen Schritt beruht.

In der Druckschrift "Western Gallantry" (D12) ist ein Transportschiff beschrieben, das zum gleichzeitigen Transport von Öl, Containern und zusätzlichen Gütern geeignet ist (S 17 mittlere Sp unteres Drittel). Das Schiff weist selbstverständlich einen Rumpf mit Seitenwänden, einem Boden und einem Wetterdeck sowie einem vorderen, einem mittleren und einem hinteren Abschnitt auf. Für das Öl sind mehrere Tanks (auch beim Gegenstand des Schutzanspruchs 18 kann gemäß dem eingetragenen Schutzanspruch 19 der Tank in eine Vielzahl von unabhängigen Räumen unterteilt sein) und für den Transport von Containern oder anderem Frachtgut mehrere Frachtraumabschnitte vorgesehen. Das Wetterdeck weist Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten auf und ist an ein Stützen von Containern angepaßt (D12 aaO).

Der Gegenstand des Schutzanspruchs 18 unterscheidet sich somit von dem bekannten Schiff nur durch das Merkmal 6. Unter dieses Merkmal fallen aber auch Ausbildungen, bei denen der Tank nur geringfügig nach oben über das Wetterdeck hinausragt. Zu einer derartigen beliebigen Ausbildung bedarf es keiner erfinderischen Überlegungen, zumal bei dem bekannten Schiff die Laderäume, auch die als Tanks ausgebildeten, mit ihren Säulen und Luken über das Wetterdeck hinausragen, wie der Fachmann aus der Abbildung "Seitenansicht nach dem Umbau" auf Seite 18 der D12 entnimmt.

Die auf Schutzanspruch 18 rückbezogenen Schutzansprüche 19 bis 28 sind Fortbildungen von Schutzanspruch 18 ohne selbständigen erfinderischen Gehalt und wie dieser nicht schutzfähig.

2. Zur Schutzfähigkeit des Gebrauchsmusters in der Fassung der Schutzansprüche 1 bis 28 gem **Hilfsantrag 1** der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003

2.1 Die Schutzansprüche 1 bis 4 sind gleichlautend mit den Schutzansprüchen 1 bis 4 nach Hauptantrag und wie diese schutzfähig.

2.2 Schutzanspruch 5 in der Fassung des 1. Hilfsantrages ist zulässig und schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG. Nach diesem Hilfsantrag sind Schutzansprüche 6 bis 17 auch insoweit zulässig und schutzfähig, als sie auf Schutzanspruch 5 rückbezogen sind.

Entgegen seiner Formulierung als selbständiger Nebenanspruch enthält der in den Hilfsanträgen 1 bis 3 gleichlautende Schutzanspruch 5 keine eigenständige Lösung, sondern lediglich eine vorteilhafte Weiterbildung des Schiffes gemäß Schutzanspruch 1. Nach den ersten drei Hilfsanträgen enthält Schutzanspruch 5 alle Merkmale 1 bis 5.4 des Schutzanspruchs 1 und zusätzlich das weiter einschränkende Merkmal, daß

5.5 die Navigationsbrücke (27) des Schiffes und die Mannschaftsräume (26) auf dem oberen, den Kühlfrachtraumabschnitt (30) oben abschließenden Deck (130) vorgesehen sind.

Dieses Merkmal geht zurück auf den eingetragenen Schutzanspruch 6.

Da der Schutzanspruch 5 nach dem 1. Hilfsantrag – wie vorstehend ausgeführt – in einem zusätzlichen Merkmal eine vorteilhafte Weiterbildung des Schiffes gemäß Schutzanspruch 1 umfaßt, ist er wie dieser schutzfähig.

Die Schutzansprüche 6 bis 17 in ihrer Rückbeziehung auf den Schutzanspruch 5 sind auf Merkmale gerichtet, die den Gegenstand des Schutzanspruches 5 weiter ausbilden. Ihre Gegenstände sind somit auch insoweit schutzfähig.

2.3 Schutzansprüche 18 bis 28 sind gleichlautend mit den entsprechenden Schutzansprüchen in der Fassung des Hauptantrages der Antragsgegnerin und daher wie diese nicht schutzfähig.

3. Zur Schutzfähigkeit des Gebrauchsmusters in der Fassung der Schutzansprüche 1 bis 27 gemäß **2. Hilfsantrag** der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003

3.1 Schutzansprüche 1 bis 17 stimmen mit Schutzansprüchen 1 bis 17 in der Fassung des 1. Hilfsantrages überein und sind daher wie diese zulässig und schutzfähig.

3.2 Die Schutzansprüche 18 bis 27 in der Fassung des 2. Hilfsantrages sind zulässig, ihre Gegenstände jedoch nicht schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG.

Die Merkmale des Gegenstands des Schutzanspruchs 18 lassen sich wie folgt gliedern:

Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht,

1. mit einem Rumpf, der eine Verschalung (222), ein Wetterdeck (223, 223'), einen Boden (218) und einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229) aufweist,
2. mit einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit,
 - 2.1 der im mittleren Abschnitt (229) des Transportschiffes angeordnet ist,
3. mit einer Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228'), die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert und an ein Lagern

von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,

3.1 wobei je einer der Frachtraumabschnitte (228, 228') in dem vorderen und in dem hinteren Abschnitt (235, 225) des Transportschiffes angeordnet ist,

4. das Wetterdeck (223, 223') ist an ein Stützen von Containern (232, 232') angepasst,
5. das Wetterdeck (223, 223') weist Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') auf,
6. der Tank (230) erstreckt sich von der Fläche an dem Boden (218) des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223'.

Die gegenüber der Fassung nach dem 1. Hilfsantrag zusätzlichen Merkmale 2.1 und 3.1 stammen aus dem eingetragenen Schutzanspruch 18.

3.3 Der Gegenstand des Schutzanspruchs 18 gemäß dem 2. Hilfsantrag ist nicht schutzfähig, da er nicht auf einem erfinderischen Schritt beruht.

Gemäß den im Vergleich zum Schutzanspruch 18 gemäß 1. Hilfsantrag zusätzlich aufgenommenen Merkmalen sollen der vordere und der hintere Abschnitt des Transportschiffes jeweils einen Frachtraumabschnitt und der mittlere Abschnitt des Transportschiffes den Tank aufweisen. Auch diese Maßnahme erschließt sich dem Fachmann bereits ohne weiteres bei einer routinemäßigen Durchsicht des Standes der Technik. Aus der Druckschrift "Western Gallantry" (D12) ist es nämlich bereits bekannt, die Tankabschnitte zwischen Abschnitten für Container bzw anderes Frachtgut anzuordnen. Die Aufteilung des Transportschiffs in drei Frachtraumabschnitte, von denen der mittlere den Tank aufnimmt, gemäß Schutzan-

spruch 18 nach 2. Hilfsantrag bleibt im Rahmen dieses Konstruktionsprinzips und bietet sich dem Fachmann ohne weiteres an.

4. Zur Schutzfähigkeit des Gebrauchsmusters in der Fassung der Schutzansprüche 1 bis 26 gemäß **3. Hilfsantrag** der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003

4.1 Die Schutzansprüche 1 bis 17 stimmen mit Schutzansprüchen 1 bis 17 in der Fassung des 1. Hilfsantrages überein und sind daher wie diese zulässig und schutzfähig.

4.2 Die Schutzansprüche 18 bis 26 in der Fassung des 3. Hilfsantrages sind zulässig und schutzfähig iSv §§ 1, 3 GebrMG.

Die Merkmale des nebengeordneten Schutzanspruchs 18 gemäß dem 3. Hilfsantrag lassen sich wie folgt gliedern:

Transportschiff (220), das an einen gleichzeitigen Transport einer Ladung angepasst ist, die aus i) einer Flüssigkeit insbesondere Öl und ii) einer Vielzahl an Containern (232, 232') und auch iii) wahlweise zumindest einer zusätzlichen Art an Gütern besteht,

1. mit einem Rumpf, der eine Verschalung (222), ein Wetterdeck (223, 223'), einen Boden (218) und einen vorderen Abschnitt (235), einen hinteren Abschnitt (225) und einen mittleren Abschnitt (229) aufweist,
2. mit einem Tank (230) für ein Speichern und Transportieren der Flüssigkeit,
 - 2.1 der im mittleren Abschnitt (229) des Transportschiffes angeordnet ist,
3. mit einer Vielzahl an Frachtraumabschnitten (228, 228'), die durch den Boden (218) und das Wetterdeck (223, 223') definiert und an ein Lagern

von Containern (232, 232') und / oder der wahlweisen anderen Art an Gütern angepasst sind,

3.1 wobei je einer der Frachtraumabschnitte (228, 228') in dem vorderen und in dem hinteren Abschnitt (235, 225) des Transportschiffes angeordnet ist,

4. das Wetterdeck (223, 223') ist an ein Stützen von Containern (232, 232') angepasst,
5. das Wetterdeck (223, 223') weist Zugangsluken zu den Frachtraumabschnitten (228, 228') auf,
6. der Tank (230) erstreckt sich von der Fläche an dem Boden (218) des Schiffes in der nach oben weisenden Richtung bis zu einer Höhe oberhalb des Wetterdecks (223, 223') von zwischen 10 % und 200 % und vorzugsweise zwischen 50 % und 150 % der Seitenhöhe des Schiffes (220) gemessen bis zu dem Wetterdeck (223, 223').

Der Schutzanspruch 18 enthält die Merkmale aus den eingetragenen Schutzansprüchen 14, 18 und 21. Die Schutzansprüche 19 bis 26 entsprechen den eingetragenen Schutzansprüchen 15 bis 17, 19, 20 und 22 bis 24.

4.3 Der Gegenstand des Schutzanspruchs 18 nach dem 3. Hilfsantrag ist schutzfähig.

Der Gegenstand des Schutzanspruchs ist gegenüber dem aufgezeigten Stand der Technik neu. Dies gilt zum einen in Hinblick auf die Druckschrift "Western Gallantry" (D12), wie zum 1. und zum 2. Hilfsantrag bereits ausgeführt wurde, und zum andern in Hinblick auf die DE 43 02 821 C1 (D21).

In der D21 ist ein Containerschiff beschrieben, bei dem das Deckshaus etwa in 1/3 der Schiffslänge (vom Bug gesehen) über einer Tankscheibe angeordnet ist. Vor

und hinter dem Deckshaus und der Tankscheibe können Container in Frachträumen unter Deck und auch auf dem Wetterdeck geladen werden. Die sich gemäß den Zeichnungen vom Schiffsboden bis etwa zur Höhe des Wetterdecks erstreckende Tankscheibe weist Tanks für den zum Antrieb des Schiffes benötigten Kraftstoff auf. Von diesem Stand der Technik unterscheidet sich der Gegenstand des Schutzanspruchs 18 durch die Merkmale 2 und 6 gemäß der vorstehenden Merkmalsgliederung.

Auch in keiner der übrigen Druckschriften ist ein Transportschiff mit der Kombination der Merkmale 2, 2.1, 3 und 6 offenbart.

Der Gegenstand des Schutzanspruchs 18, dessen gewerbliche Anwendbarkeit nicht in Zweifel steht, beruht auch auf einem erfinderischen Schritt. Die Lehre dieses Schutzanspruchs enthält die gleiche Grundidee wie die des Anspruchs 1, nämlich den Tank (beim SA1 den Kühlfrachtraumabschnitt) deutlich über das Wetterdeck nach oben hinausragen zu lassen, um so den gegenüber einer Erstreckung über die gesamte Länge des Schiffes eingebüßten Frachtraum durch die größere Höhe ganz oder teilweise zurückzugewinnen. Dazu liefert der aufgezeigte Stand der Technik dem Fachmann keinerlei Anregungen. So sind bei der "Western Gallantry" (D12) sämtliche Frachträume sowohl für Öl als auch für andere Ladungen gleich hoch.

Die Schutzansprüche 19 bis 26 nach 3. Hilfsantrag sind auf Merkmale zur Weiterbildung des Gegenstands des Schutzanspruchs 18 gerichtet. Die Gegenstände dieser Schutzansprüche sind somit ebenfalls schutzfähig.

5. Alle nach dieser Entscheidung schutzfähigen Schutzansprüche sind in den Schutzansprüchen nach Hilfsantrag 3 enthalten, gleichzeitig sind alle Schutzansprüche nach diesem Hilfsantrag schutzfähig. Dagegen sind die Schutzansprüche nach Hauptantrag und Hilfsanträgen 1 bis 2 der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003 jeweils nur teilweise schutzfähig. Deswegen wurde dem Löschantrag stattge-

geben, soweit er über den 3. Hilfsantrag der Antragsgegnerin vom 3. Juli 2003 hinausging.

Mit dieser Entscheidung haben sich die weiteren Hilfsanträge der Antragsgegnerin erledigt.

6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 Abs 2 Satz 2 GebrMG iVm § 84 Abs 2 Satz 2 PatG und iVm §§ 92 Abs 1, 97 Abs 1 ZPO. Mit der jetzt angeordneten teilweisen Löschung des angegriffenen Gebrauchsmusters hat dessen Gegenstand in etwa zur Hälfte seinen ursprünglichen Schutz verloren. Weiter war zu berücksichtigen, daß die Antragstellerin 2) keine Beschwerde eingelegt hatte.

Werner

Köhn

Dr. Pösentrup

Pr