



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 43/17

(Aktenzeichen)

Verkündet am
6. November 2017

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

...

betreffend das Patent 10 2008 037 356

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 6. November 2017 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Kleinschmidt, der Richterin Kirschneck sowie der Richter Dipl.-Ing. J. Müller und Dipl.-Phys. Dr. Haupt

beschlossen:

Auf die Beschwerde des Patentinhabers 1 wird der Beschluss der Patentabteilung 1.51 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 26. März 2015 aufgehoben und das Patent 10 2008 037 356 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Bezeichnung: Stapelmodul und Zentriermodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen,

Patentansprüche 1 bis 3 gemäß Hauptantrag, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 6. November 2017,

Beschreibung:

Seiten 1/36 bis 8/36 überreicht in der mündlichen Verhandlung am 6. November 2017,

Seiten 9/36 bis 12/36 bis „Patentansprüche“ gemäß Patentschrift DE 10 2008 237 356 B4,

Zeichnungen, Figuren 1 bis 13, gemäß Patentschrift DE 10 2008 237 356 B4.

Gründe

I.

Auf die am 12. August 2008 beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) eingegangene Patentanmeldung ist die Erteilung des nachgesuchten Patents mit der Nummer 10 2008 037 356 am 21. Februar 2013 veröffentlicht worden.

Es trägt die Bezeichnung

„Prüfanlage und Verfahren zum Prüfen von Reifen“.

Gegen das Patent hat die Einsprechende mit Schreiben vom 21. Mai 2013, beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangen am selben Tag, Einspruch erhoben mit der Begründung, der Gegenstand des Patents beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG i. V. m. § 4 PatG) und das Patent offenbare die Erfindung in Teilen nicht so vollständig und deutlich, dass ein Fachmann sie ausführen könne (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 PatG).

Mit am Ende einer Anhörung am 26. März 2015 verkündetem Beschluss hat das Deutsche Patent- und Markenamt – Patentabteilung 1.51 – das Patents widerrufen.

Die Patentinhaber 1 und 2 haben mit Schreiben vom 14. August 2015 gegen den Beschluss der Patentabteilung Beschwerde eingelegt.

Innerhalb der Beschwerdefrist ist nur eine Beschwerdegebühr in Höhe von 500 EURO entrichtet worden.

Die Patentinhaber beantragen,

den Beschluss der Patentabteilung 1.51 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 26. März 2015 aufzuheben und das Patent 10 2008 037 356 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

geänderte Bezeichnung „Stapelmodul und Zentriermodul für eine Prüf-
anlage zum Prüfen von Reifen“,

Patentansprüche 1 bis 3 gemäß Hauptantrag, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 6. November 2017,

Beschreibung,

Seiten 1/36 bis 8/36 überreicht in der mündlichen Verhandlung am 6. November 2017,

Seiten 9/36 bis 12/36 bis „Patentansprüche“ gemäß Patentschrift,

Zeichnungen, Figuren 1 bis 13, gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

die Beschwerde des Patentinhabers 1 zurückzuweisen.

Der Patentanspruch 1 und der nebengeordnete Patentanspruch 3 nach Hauptantrag lauten:

1. Stapelmodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (10), die umfasst:
 - wenigstens ein Lesegerät (20, 21) zum Erfassen eines einen Reifen (10) identifizierenden Kennzeichens (11);
 - ein Fördersystem (30) zum Transportieren der Reifen (10) in einer Förderrichtung (F), das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst;
 - wenigstens eine Prüfvorrichtung (40, 41) zum Prüfen der Reifen (10) und
 - wenigstens eine Steuervorrichtung (50, 57) zum Steuern des Lesegeräts (20, 21), des Fördersystems (30) und der Prüfvorrichtung (40, 41);
 - wobei das Fördersystem (30) mit einer Vielzahl an Sensoren (51) versehen ist, welche die Anwesenheit eines Reifens (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) erfassen, und
 - wobei die Steuervorrichtung (50, 57) derart ausgestaltet ist, dass die Position der Reifen (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) registriert wird und dass die Bewegung der Reifen (10) verfolgt wird;
 - wobei das Stapelmodul (70) geeignet ist, wenigstens zwei Reifen (10) aufzunehmen, und wenigstens zwei Transportbänder (71, 72, 73) aufweist, die übereinander angeordnet und in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind.

3. Zentriermodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (10), die umfasst:

wenigstens ein Lesegerät (20, 21) zum Erfassen eines einen Reifen (10) identifizierenden Kennzeichens (11);

ein Fördersystem (30) zum Transportieren der Reifen (10) in einer Förderrichtung (F), das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst;

wenigstens eine Prüfvorrichtung (40, 41) zum Prüfen der Reifen (10) und

wenigstens eine Steuervorrichtung (50, 57) zum Steuern des Lesegeräts (20, 21), des Fördersystems (30) und der Prüfvorrichtung (40, 41);

wobei das Fördersystem (30) mit einer Vielzahl an Sensoren (51) versehen ist, welche die Anwesenheit eines Reifens (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) erfassen, und

wobei die Steuervorrichtung (50, 57) derart ausgestaltet ist, dass die Position der Reifen (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) registriert wird und dass die Bewegung der Reifen (10) verfolgt wird;

wobei das Zentriermodul geeignet ist, die Reifen (10) orthogonal zur Förderrichtung (F) dahingehend kräftefrei auszurichten, dass das Entstehen von Druckstellen am Reifen (10), welche Eigenspannungen hervorrufen und damit das Prüfergebnis verfälschten, verhindert wird, und

wobei das Zentriermodul umfasst:

eine erste Transporteinrichtung (82), mittels der die Reifen (10) in der Förderrichtung (F) bewegbar sind;

eine zweite Transporteinrichtung (83), mittels der die Reifen (10) in zu der Förderrichtung (F) orthogonalen Zentrierrichtungen (Z) bewegbar sind;

einen ersten Positionssensor (84), der geeignet ist, die Position (eRP) der Reifen (10) an einem ersten Randbereich des Zentriermoduls (80) zu erfassen;

einen zweiten Positionssensor (85), der geeignet ist, die Position (zRP) der Reifen (10) an einem zweiten Randbereich des Zentriermoduls (80) zu erfassen, und

einen Wegsensor (81), der geeignet ist, die Strecke zwischen einer Ausgangsposition (AP) der Reifen (10) und der Position an dem ersten Randbereich (eRP) und die Strecke zwischen der Ausgangsposition (AP) und der Position an dem zweiten Randbereich (zRP) zu erfassen.

Zum Wortlaut des abhängigen Patentanspruchs 2 und wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die Beschwerde des Patentinhabers 1 ist statthaft und auch sonst zulässig (§ 73 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).

Insbesondere gilt die Beschwerde nicht gemäß § 6 Abs. 2 PatKostG wegen Nichtzahlung der Beschwerdegebühr als nicht eingelegt. Die nur eine Beschwerdegebühr in Höhe von 500 EURO, welche für die von den beiden nicht in Rechtsgemeinschaft stehenden Patentinhabern eingelegten Beschwerden fristgerecht gezahlt worden ist, lässt sich bei der gebotenen wohlwollenden Auslegung der Beschwerde des Patentinhabers 1 zuordnen. Denn nur der Patentinhaber 1 ist in den Angaben zum Verwendungszweck des erteilten SEPA-Lastschriftmandats in der Rubrik „Name des Einsprechenden/Beschwerdeführers:“ aufgeführt (vgl. BGH, Beschluss vom 18. August 2015 – X ZB 3/14, GRUR 2015, 1255 – Mauersteinsatz; BGH, Beschluss vom 28. März 2017 – X ZB 19/16).

2. Die Beschwerde des Patentinhabers 2 gilt wegen Nichtzahlung der Beschwerdegebühr als nicht eingelegt. Nachdem mehrere Patentinhaber notwendige Streitgenossen sind, ist der Patentinhaber 2 jedoch, auch ohne selbst Beschwerde eingelegt zu haben, an dem Beschwerdeverfahren des Patentinhabers 1 entsprechend § 62 Abs. 2 ZPO i. V. m. § 99 Abs. 1 PatG zu beteiligen (vgl. BGH, Beschluss vom 19. September 2017 – X ZB 1/17 – Mehrschichtlager). Durch die Beteiligtenstellung des Patentinhabers 2 als notwendiger Streitgenosse hat sich im Übrigen sein vorsorglich erklärter Beitritt als Nebenintervenient gemäß § 66 ZPO erledigt. Infolge dessen ist auch die Bedingung für den von dem Patentinhaber 2 nur hilfsweise gestellten Antrag auf Wiedereinsetzung in die Frist zur Zahlung der Beschwerdegebühr entfallen, der von ihm auch nicht weiterverfolgt wird. Die von dem Patentinhaber 2 nachträglich nach Ablauf der Zahlungsfrist (§ 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG i. V. m. § 73 Abs. 2 Satz 1 PatG) entrichtete (zweite) Beschwerdegebühr von 500 EURO ist mithin ohne Rechtsgrund gezahlt und wird zurückerstattet werden.

3. Die Beschwerde des Patentinhabers 1 hat insoweit Erfolg, als sie zur Aufhebung des Beschlusses der Patentabteilung 1.51 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 26. März 2015 und zur beschränkten Aufrechterhaltung des Patents führt.

4. Hintergrund des Streitpatents ist eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen und ein entsprechendes Verfahren (Absatz 0001 der Streitpatentschrift). Weiterhin waren bereits in der zunächst erteilten Fassung ein Stapelmodul und ein Zentriermodul für eine solche Prüfanlage beansprucht (Figuren 7a bis 9q, 11 bis 12f und Ansprüche 24 bis 28 der Streitpatentschrift).

Laut Streitpatentschrift werden Reifen zur Qualitätskontrolle und zur Reduzierung von Sicherheitsrisiken einer Werkstoffprüfung unterzogen, die es ermögliche, fehlerhafte Stellen, sogenannte Fehlstellen, zu erkennen. Vor allem dann, wenn es sich um benutzte Reifen handele, die runderneuert werden sollen, werde in der

Regel eine zerstörungsfreie Werkstoffprüfung durchgeführt, die eine vergleichsweise schnelle Reihenuntersuchung ermögliche (Absatz 0002 der Streitpatentschrift).

Häufig anzutreffen in der industriellen Praxis seien optische Messverfahren, wie zum Beispiel die Holographie oder die auch als Speckle-Pattern-Shearing-Interferometrie bezeichnete Shearographie. Die Shearographie sei ein relatives interferometrisches Messverfahren, das ein Ergebnisbild liefere, welches den Unterschied zwischen zwei zeitlich versetzten Zuständen des Prüfobjekts darstelle. Demzufolge sei es erforderlich, den Zustand des Prüfobjekts zwischen zwei Messungen durch Einwirkung einer mechanischen, thermischen oder pneumatischen Kraft zu verändern. Bekannte Vorrichtungen würden aus diesem Grund eine Druckkammer aufweisen, die entweder evakuiert oder mit Druck beaufschlagt werde, so dass sich das in der Druckkammer befindende Prüfobjekt infolge der Druckänderung verforme und damit von einem ersten Referenzzustand in einen zweiten Messzustand übergehe (Absatz 0003 der Streitpatentschrift).

Der Erfindung liege gemäß dem Antrag vom 6. November 2017 die Aufgabe zugrunde, ein Stapelmodul und ein Zentriermodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen zu schaffen, die bei einem zuverlässigen Prüfablauf eine hohe Kapazität ermögliche (Absatz 0013 auf Seite 3/36 der Beschreibung vom 6. November 2017).

Die gestellte Aufgabe wird durch die Gegenstände der Patentansprüche 1 und 3 gelöst, die sich in der Fassung vom 6. November 2017 wie folgt gliedern lassen:

- 1.1 Stapelmodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (10), die umfasst:
- 1.2 wenigstens ein Lesegerät (20, 21) zum Erfassen eines einen Reifen (10) identifizierenden Kennzeichens (11);

- 1.3 ein Fördersystem (30) zum Transportieren der Reifen (10) in einer Förderrichtung (F), das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst;
 - 1.4 wenigstens eine Prüfvorrichtung (40, 41) zum Prüfen der Reifen (10) und
 - 1.5 wenigstens eine Steuervorrichtung (50, 57) zum Steuern des Lesegeräts (20, 21), des Fördersystems (30) und der Prüfvorrichtung (40, 41);
 - 1.6 wobei das Fördersystem (30) mit einer Vielzahl an Sensoren (51) versehen ist, welche die Anwesenheit eines Reifens (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) erfassen, und
 - 1.7 wobei die Steuervorrichtung (50, 57) derart ausgestaltet ist, dass die Position der Reifen (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) registriert wird und dass die Bewegung der Reifen (10) verfolgt wird;
 - 1.8 wobei das Stapelmodul (70) geeignet ist, wenigstens zwei Reifen (10) aufzunehmen, und
 - 1.9 wenigstens zwei Transportbänder (71, 72, 73) aufweist, die übereinander angeordnet und in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind.
-
- 3.1 Zentriermodul für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (10), die umfasst:
 - 3.2 wenigstens ein Lesegerät (20, 21) zum Erfassen eines einen Reifen (10) identifizierenden Kennzeichens (11);
 - 3.3 ein Fördersystem (30) zum Transportieren der Reifen (10) in einer Förderrichtung (F), das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst;
 - 3.4 wenigstens eine Prüfvorrichtung (40, 41) zum Prüfen der Reifen (10) und

- 3.5 wenigstens eine Steuervorrichtung (50, 57) zum Steuern des Lesegeräts (20, 21), des Fördersystems (30) und der Prüfvorrichtung (40, 41);
- 3.6 wobei das Fördersystem (30) mit einer Vielzahl an Sensoren (51) versehen ist, welche die Anwesenheit eines Reifens (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) erfassen, und
- 3.7 wobei die Steuervorrichtung (50, 57) derart ausgestaltet ist, dass die Position der Reifen (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) registriert wird und dass die Bewegung der Reifen (10) verfolgt wird;
- 3.8 wobei das Zentriermodul geeignet ist, die Reifen (10) orthogonal zur Förderrichtung (F) dahingehend kräftefrei auszurichten, dass das Entstehen von Druckstellen am Reifen (10), welche Eigenstressungen hervorrufen und damit das Prüfergebnis verfälschten, verhindert wird, und
wobei das Zentriermodul umfasst:
- 3.9 eine erste Transporteinrichtung (82), mittels der die Reifen (10) in der Förderrichtung (F) bewegbar sind;
- 3.10 eine zweite Transporteinrichtung (83), mittels der die Reifen (10) in zu der Förderrichtung (F) orthogonalen Zentrierrichtungen (Z) bewegbar sind;
- 3.11 einen ersten Positionssensor (84), der geeignet ist, die Position (eRP) der Reifen (10) an einem ersten Randbereich des Zentriermoduls (80) zu erfassen;
- 3.12 einen zweiten Positionssensor (85), der geeignet ist, die Position (zRP) der Reifen (10) an einem zweiten Randbereich des Zentriermoduls (80) zu erfassen, und
- 3.13 einen Wegsensor (81), der geeignet ist, die Strecke zwischen einer Ausgangsposition (AP) der Reifen (10) und der Position an dem ersten Randbereich (eRP) und die Strecke zwischen der

Ausgangsposition (AP) und der Position an dem zweiten Randbereich (zRP) zu erfassen.

4.1 Als Fachmann legt der Senat einen Entwicklungsingenieur mit besonderen Kenntnissen auf dem Gebiet der Mechatronik und der Automatisierung von Stückgut-Transportabläufen zugrunde. Hinsichtlich der Besonderheiten im Zusammenhang mit der Registrierung und Verfolgung der Reifen arbeitet er mit Fachleuten zusammen, die sich mit der Produktverfolgung zwecks Qualitätssicherung befassen.

4.2 Im Prüfungs- und Einspruchsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt ist auf folgende Druckschriften Bezug genommen worden:

- D1 DE 699 20 090 T2
- D2 DE 25 35 145 C3
- D3 DE 36 24 589 A1
- D4 US 2005/0264796 A1
- D5 US 4 727 419 A
- D6 DE 10 2005 012 933 B3
- D7 DE 10 2005 027 687 A1
- D8 US 7 772 521 B2
- D8a US 2006/0151451 A1
- D9 US 6 009 991 A,

wobei die Druckschriften D1 bis D5 bereits im Prüfungsverfahren diskutiert und in der Patentschrift abgehandelt und die Druckschriften D6 bis D9 im Einspruchsverfahren eingeführt wurden.

Die Einsprechende hat außerdem sinngemäß geltend gemacht, dass der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 nicht neu, zumindest aber nahegelegt sei, weil dieser wegen einer offenkundigen Vorbenutzung einer Reifenprüfanlage vom

Typ „High Speed Uniformity Test Machine HSU-P-8.2“ bereits aus dem Stand der Technik bekannt sei. Zum Beleg der offenkundigen Vorbenutzung hat sie verschiedene Unterlagen eingereicht (Dokumente D10 bis D17) und einen Zeugenbeweis angeboten.

4.3 Der Senat legt seiner Entscheidung folgendes Verständnis der Angaben in den Patentansprüchen zugrunde:

4.3.1 Stapelmodul (Merkmale 1.1 und 1.8)

Allgemein wird unter einem Modul eine technisch oder organisatorisch geschlossene Funktionseinheit verstanden, die mit anderen Einheiten zu einem höherwertigen Ganzen zusammengefügt werden kann. Somit versteht der Fachmann im Kontext des Streitpatents die Angabe „Stapelmodul“ zum einen als eine Einheit, die als Teil der Prüfanlage zum Prüfen von Reifen mit den anderen Teilen oder Modulen der Prüfanlage zusammenwirkt und zum anderen als einen Bereich der Prüfanlage, in der die Reifen übereinander angeordnet – nämlich gestapelt – werden.

4.3.2 „... die Position der Reifen ... registriert wird“ (Merkmale 1.7 und 3.7)

Unter Zuhilfenahme der Erläuterung in Absatz 0054 des Streitpatents versteht der Fachmann die Angabe, wonach „die Position der Reifen (10) in den Förderabschnitten des Fördersystems (30) registriert wird“ nicht ausschließlich so, dass die relative Position innerhalb eines Förderabschnitts bestimmt würde, vielmehr lässt die Beschreibung auch die Lesart zu, dass jeweils mittels mindestens eines Sensors die Anwesenheit oder Nicht-Anwesenheit eines Reifens in einem Förderabschnitt erfasst wird.

4.3.3 „... die Bewegung der Reifen (10) verfolgt wird“ (Merkmale 1.7 und 3.7)

Da, wie oben in Abschnitt 4.3.2 beschrieben, die Anwesenheit eines Reifens in einem Förderabschnitt erfasst wird, ergibt sich durch die Registrierung der Anwesenheit von Reifen zu verschiedenen Zeiten in verschiedenen Modulen für den Fachmann zwangsläufig, dass die Bewegung der Reifen in diesem Sinne verfolgt wird. Eine konkretere Bedeutung misst er dieser Angabe nicht bei.

4.3.4 „Zentriermodul ... Reifen ... orthogonal auszurichten“ (Merkmal 3.8)

Nach Überzeugung des Senats versteht der Fachmann die Angabe, wonach die Reifen „orthogonal zur Förderrichtung (F)“ ausgerichtet werden, und die somit einen räumlichen Freiheitsgrad unbestimmt lässt, ohne Weiteres so, dass die Ausrichtbewegung in einer Richtung stattfindet, die zum einen senkrecht zur Förderrichtung und zum anderen parallel zur Ebene der Fördereinrichtung, d. h. somit in der Regel horizontal orientiert ist.

4.3.5 „Zentriermodul ... Reifen ... kräftefrei auszurichten“ (Merkmal 3.8)

Nach Überzeugung des Senats versteht der Fachmann die Angabe, wonach die Reifen „kräftefrei“ ausgerichtet werden, nicht gemäß der physikalisch korrekten Definition, die bedeuten würde, dass auf einen Körper keine Kräfte wirken oder diese sich insgesamt aufheben, so dass die resultierende Kraft gleich Null ist. Er weiß vielmehr, dass ein Ausrichten der Reifen bedeutet, dass diese entweder aus einem Ruhe- oder einem Bewegungszustand heraus zur „zentralen“ Position bewegt und dort aus der Bewegung heraus zum Stillstand gebracht werden müssen, um in der erwünschten „zentralen“ Position zu verbleiben. Dazu müssen die Reifen jeweils zumindest einmal positiv oder negativ beschleunigt werden, was wiederum zwangsläufig eine auf sie wirkende resultierende endliche Kraft erfordert. Der Fachmann versteht mithilfe der weiteren funktionelle Angabe im Merkmal 3.8, dass „kräftefrei“ hier, entgegen dem üblichen Sprachgebrauch, lediglich bedeutet,

dass die Beeinflussung des Bewegungszustandes eines Reifens in einer Weise erfolgen soll, die „das Entstehen von Druckstellen am Reifen (10), welche Eigen-
spannungen hervorrufen und damit das Prüfergebnis verfälschen, verhindert“.

5. Die geltenden Patentansprüche sind zulässig.

5.1 Die Ansprüche 1 bis 3 nach Hauptantrag gehen nicht über den Inhalt der
Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinaus (§ 21 Abs. 1 Nr. 4
PatG):

5.1.1 Die Merkmale des Gegenstandes gemäß Anspruch 1 sind wie folgt in den
am Anmeldetag eingereichten Unterlagen offenbart:

- 1.1 ursprüngliche Ansprüche 1 und 24;
- 1.2 ursprünglicher Anspruch 1;
- 1.3 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Be-
schreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Sei-
ten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 1.4 und 1.5 ursprünglicher Anspruch 1;
- 1.6 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Be-
schreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Sei-
ten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 1.7 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Be-
schreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Sei-
ten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 1.8 ursprünglicher Anspruch 24;
- 1.9 ursprünglicher Anspruch 25.

5.1.2 Die Merkmale des Gegenstandes gemäß Anspruch 3 sind wie folgt in den
am Anmeldetag eingereichten Unterlagen offenbart:

- 3.1 ursprüngliche Ansprüche 1 und 27;
- 3.2 ursprünglicher Anspruch 1;
- 3.3 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Beschreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Seiten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 3.4 und 3.5 ursprünglicher Anspruch 1;
- 3.6 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Beschreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Seiten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 3.7 ursprünglicher Anspruch 1 sowie ursprüngliche Beschreibung, Seite 6, 2. und 3. Absatz bzw. Seiten 15/16, seitenübergreifender Absatz;
- 3.8 ursprünglicher Anspruch 27 und ursprüngliche Beschreibung, Seite 8, 3. Absatz;
- 3.9 bis 3.13 ursprünglicher Anspruch 28.

5.1.3 Der geltende Anspruch 2 ist bis auf den angepassten Rückbezug mit dem ursprünglichen Anspruch 26 identisch.

5.2 Mit den Patentansprüchen 1 bis 3 wird der Schutzbereich des Patents gegenüber der erteilten Fassung nicht erweitert (§ 22 Abs. 1, 2. Alternative PatG), da sämtliche Merkmale der geltenden Patentansprüche den erteilten Ansprüchen entnommen sind oder diese einschränken.

6. Die Erfindung ist so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann sie ausführen kann (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 PatG).

Die Einsprechende macht sinngemäß geltend, der Anspruch 27 in der Fassung des Streitpatents sei nicht ausführbar, da dem Fachmann nicht mitgeteilt werde, wie das Zentriermodul realisiert werden soll. Dieser Auffassung kann sich der Senat nicht anschließen.

Zum einen ist es nicht erforderlich, dass ein Patentanspruch alle zur Ausführung der Erfindung notwendigen Angaben enthält. Vielmehr genügt es, wenn dem Fachmann mit dem Anspruch ein generelles Lösungsschema an die Hand gegeben wird und er insoweit notwendige Einzelangaben der allgemeinen Beschreibung oder den Ausführungsbeispielen entnehmen kann (BGH, Urteil vom 8. Juni 2010 – X ZR 71/08, juris, Rdn. 39 und Orientierungssatz 2). Dies gilt umso mehr, wenn diese notwendigen Einzelangaben in den dem fraglichen Anspruch untergeordneten Ansprüchen zu finden sind.

Zum anderen ist der erteilte Anspruch 27, auf den die Einsprechende ihren Angriff gerichtet hat, in den geltenden Anspruch 3 nach Hauptantrag im Merkmal 3.8 aufgegangen, wo dem zuständigen Fachmann mit den anschließend folgenden, dem erteilten Unteranspruch 28 entnommenen Merkmalen 3.9 bis 3.13 ein Weg aufgezeigt wird, mittels welcher Komponenten (zweite Transporteinrichtung (83), erster und zweiter Positionssensor (84, 85), Wegsensor (85)) und mit welchen Maßnahmen der Fachmann die Zentriervorrichtung ausgestalten bzw. betreiben muss, um die im Merkmal 3.8 angegebene Wirkung der zentralen Ausrichtung der Reifen zu erreichen.

7. Die Gegenstände der Ansprüche 1 und 3 nach Hauptantrag vom 6. November 2017 erweisen sich als patentfähig.

7.1 Der Gegenstand des Anspruchs 1 gilt als neu (§ 1 i. V. m. § 3 PatG), da keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften D1 bis D17 alle Merkmale 1.1 bis 1.9 dieses Gegenstandes offenbart.

7.1.1 Die von der Beschwerdegegnerin als entscheidungserheblich genannte und vom Senat für den Gegenstand des Anspruchs 1 als nächstliegender Stand der Technik angesehene Druckschrift DE 36 24 589 A1 (= D3) zeigt:

- ein Stapelmodul (Figuren 1 und 2, darin die Bezugszeichen I bis III und 11 sowie Spalte 5, Zeilen 3 bis 9: „*An der Behandlungsstation I sind zu kontrollierende Fahrzeugreifen, hier für eine Runderneuerung vorgesehene gebrauchte Fahrzeugreifen, gestapelt und können ... einzeln in die Ein- und Ausgabeposition II gebracht werden*“) für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (Bezeichnung: „*Einrichtung zur zerstörungsfreien Prüfung von Fahrzeugreifen*“; Merkmal 1.1);
- ein Fördersystem zum Transportieren der Reifen in einer Förderrichtung, das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst (Zusammenfassung: „*Das ... Prüfverfahren läßt sich mittels einer Einrichtung durchführen, auf welcher die zu prüfenden Reifen (11) einzeln schrittweise entlang einer Reifen-Transportstrecke mit verschiedenen Behandlungsstationen (I-V), ... bewegt werden.*“, Spalte 3, Zeilen 35 bis 43: „*eine voll- oder halbautomatische Fahrzeugreifenprüfung innerhalb einer Förderstrecke*“, Figuren 1 und 2, darin die Bezugszeichen 14 bis 17 und Spalte 4, Zeilen 59 bis 67: „*Die Reifen-Transportstrecke führt ... über einen ersten Aufzug 14 nach oben ... und über einen zweiten Aufzug 15 wieder nach unten*“ sowie Spalte 5, Zeilen 3 bis 9: „*Greif- und Spannvorrichtung 16, die an einem verfahrbaren Wagen 17 vertikalverstellbar angehängt ist*“; Merkmal 1.3);
- eine Prüfvorrichtung zum Prüfen der Reifen (Spalte 4, Zeilen 48 bis 50: „*Figur 7 ... Einrichtung mit der holografischen Prüfeinrichtung.*“ und Spalte 6, Zeile 24 bis zur Spalte 7, Zeile 4; Merkmal 1.4).

Das Stapelmodul ist offensichtlich geeignet, wenigstens zwei Reifen aufzunehmen (Figuren 1 und 2 und darin die Bezugszeichen I und 11; Merkmal 1.8).

Zwar sind der Druckschrift D3 die Merkmale 1.2 und 1.5 bis 1.7 des Stapelmoduls gemäß der geltenden Fassung des Anspruchs 1 nicht explizit entnehmbar:

- Die Druckschrift D3 zeigt kein Lesegerät zum Erfassen eines einen Reifen identifizierenden Kennzeichens.
- Ob bei der Prüfanlage eine Steuervorrichtung zum Steuern des Fördersystems und der Prüfvorrichtung verwendet wird, ist nicht feststellbar; insbesondere wird kein Lesegerät gesteuert, da ein solches nicht Teil der Anlage ist.
- Sensoren zur Erfassung der Anwesenheit eines Reifens in den Förderabschnitten des Fördersystems sind in Druckschrift D3 nicht erkennbar.
- Folglich kann in der Prüfanlage nach Druckschrift D3 auch nicht die Position der Reifen in den Förderabschnitten des Fördersystems registriert und deren Bewegung durch eine Steuervorrichtung verfolgt werden.

Jedoch ist das Stapelmodul zweifellos für den im Anspruch 1 angegebenen Zweck, nämlich für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen verwendbar (z. B. Bezeichnung: „Einrichtung zur zerstörungsfreien Prüfung von Fahrzeugreifen“), welche diese Merkmale 1.2 und 1.5 bis 1.7 umfasst.

Schließlich verbleibt als Unterscheidungsmerkmal zwischen dem Gegenstand des Anspruchs 1 und dem Stapelmodul nach Druckschrift D3, dass letzteres keine Transportbänder aufweist, die übereinander angeordnet, in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind.

Somit ist das Merkmal 1.9 des Stapelmoduls für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen nicht aus der Druckschrift D3 bekannt und das Stapelmodul gemäß dem geltenden Anspruch 1 ist gegenüber dieser neu.

7.1.2 Die Druckschrift US 2005/0264796 A1 (= D4) zeigt nach Beurteilung des Senats eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen von der Art, für welche die Stapelanlage gemäß Anspruch 1 verwendbar sein soll, mit allen diese Prüfanlage selbst betreffenden Merkmalen:

- eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (Figur 2, 3A und 3B, Absätze 0022, 0023: „*tire testing equipment*“ und Absatz 0079: „*anomaly detector apparatus 10*“; Teil von Merkmal 1.1);
- ein Lesegerät zum Erfassen eines einen Reifen identifizierenden Kennzeichens (Absatz 0186: „*But it is contemplated that if the tires are incorporated with a barcode, RFID, other identifier technology that can be recognized via OCR (Optical Character Recognition), and the like, then an auto identify system can be adapted for use with this tire profile function to automatically populate and or select the values and settings discussed below.*“; Merkmal 1.2);
- ein Fördersystem zum Transportieren der Reifen in einer Förderrichtung, das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst (Figur 9, Absatz 0110: „*inbound conveyor 216 ... outbound non-anomalous conveyor 224 and an outbound anomalous conveyor 226*“; Merkmal 1.3);
- eine Prüfvorrichtung zum Prüfen der Reifen (beispielsweise Figuren 2, 3A und 3B, Absätze 0022 und 0023: „*tire testing equipment*“, Figur 9, Absatz 108: „*a testing and inspection production system 200 including a presently preferred embodiment of a testing machine 202 and related inspection apparatus*“ und Absatz 0112: „*inspection imaging system, which preferably includes an imaging head 250*“; Merkmal 1.4);
- eine Steuervorrichtung zum Steuern des Lesegeräts, des Fördersystems und der Prüfvorrichtung (Figuren 9 und 10, Absatz 0110: „*system control module 300*“, Absatz 0116: „*The computer 302 is*

responsible for at least some, if not all, control of the testing machine 202 of FIG. 9.“; Merkmal 1.5).

Das Fördersystem ist mit einer Vielzahl von Sensoren versehen (Absatz 0110: „*proximity sensor 222*“, Absatz 0128: „*proximity switches 378*“, „*analog sensors 386*“. Die Sensoren erfassen die Anwesenheit eines Reifens in den Förderabschnitten des Fördersystems. Zum einen wird in der Beschreibung zur Figur 9 angegeben, dass ein Näherungssensor die Anwesenheit eines Reifens in einem bestimmten Abschnitt angibt (Absatz 0110: „*a proximity sensor 222 that senses presence (or absence) of the tire T and/or pallet 208.*“) bzw. das Verlassen eines bestimmten Bereiches (Figur 13C, Absatz 0157: „*At step 544, it is determined whether the tire T has been released by referencing the status of the proximity switch 222 signal.*“), zum anderen zeigt das Blockdiagramm der Figur 11, das die Ein- und Ausgabeparameter der Vorrichtung nach Figur 9 darstellt (Absatz 0035), zusammen mit der Bildschirmabbildung „*screen shot*“ der Figur 18, dass die Reifenprüfanlage eine Vielzahl von Sensoren aufweist, welche die Anwesenheit eines Reifens in den Förderabschnitten des Fördersystems erfassen (insbesondere Figur 11: „*Pallet Present At Stop 1 ... 5*“ und Figur 18, linke Spalte: „*PALLET PRES AT STOP 1 ... 5*“; Merkmal 1.6).

Dazu muss die Steuervorrichtung, bzw. der dafür verwendete Computer mit seinen Komponenten (Absatz 0116: „*the computer 302 has a processor 304, an internal memory 306, an external memory interface 308, an input device interface 310, an output device interface 312, a network interface 314, a machine input/output interface 316, and a communications module 318.*“) derart ausgestattet sein, dass die Position der Reifen in den Förderabschnitten des Fördersystems registriert wird. Schließlich kann nach obiger Auslegung, wie der Fachmann den nicht fachmännischen Begriff des „Verfolgens“ versteht (siehe hierzu Absatz 4.3.3), auch die Aussage getroffen werden, dass die Bewegung der Reifen verfolgt wird, wenn beispielsweise auf dem Monitor der Anlage, wie der Screenshot in Figur 18 in einer Momentaufnahme zeigt, zu verschiedenen Zeitpunkten

nacheinander jeweils verschiedene der ON/OFF-Anzeigen den Wert „ON“ anzeigen (Figur 18, linke Spalte: „PALLET PRES AT STOP 1 ... 5“; Merkmal 1.7).

Da die Reifenprüfanlage der Druckschrift D4 kein Stapelmodul aufweist, sind auch die Merkmale nicht entnehmbar, welche das Stapelmodul betreffen, nämlich dass dieses geeignet ist, wenigstens zwei Reifen aufzunehmen, und wenigstens zwei Transportbänder enthält, die übereinander angeordnet, in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind (Rest von Merkmal 1.1 und die Merkmale 1.8 und 1.9).

Somit ist die Reifenprüfanlage gemäß geltendem Patentanspruch 1 gegenüber dem aus der Druckschrift D4 Bekannten neu.

7.1.3 Schließlich beschreibt die von der Beschwerdegegnerin zuletzt im Einspruchsverfahren noch herangezogene Druckschrift US 2006/0151451 A1 (= D8a) eine Vorrichtung zur Markierung von Fahrzeugreifen in Anlagen mit Fördersystem und weist, ähnlich der Druckschrift D4, alle die Reifenprüfanlage selbst betreffenden Merkmale 1.2 bis 1.7 gemäß Anspruch 1 auf.

Jedoch ist auch der Druckschrift D8a keines der Merkmale gemäß Anspruch 1 zu entnehmen, die sich mit einem Stapelmodul (Merkmal 1.1) und dessen Ausgestaltung (Merkmale 1.8 und 1.9) befassen.

7.1.4 Auch in keiner der weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften, einschließlich der von der Einsprechenden genannten Dokumente D10 bis D17 zur behaupteten offenkundigen Offenbarung ist ein Stapelmodul entnehmbar, welches eines der Merkmale 1.8 oder 1.9 des Gegenstands des geltenden Anspruchs 1 zeigen würde. Auch die Beschwerdeführerin hat Derartiges nicht geltend gemacht.

7.2 Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag beruht gegenüber dem im Verfahren genannten Stand der Technik auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 i. V. m. § 4 PatG).

7.2.1 Ausgehend vom Stand der Technik nach der Druckschrift D3 kommt der Fachmann nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1.

Selbst wenn der Fachmann ausgehend vom Stapelmodul der Druckschrift D3 die Druckschrift D4 auffinden sollte und die darin genannten Merkmale 1.2 und 1.5 bis 1.7 der Prüfanlage zum Prüfen von Reifen, für die das Stapelmodul geeignet sein soll, auf das Stapelmodul gemäß Druckschrift D3 übertragen würde, gelangte er noch nicht zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1, da die Druckschrift D4 kein Stapelmodul beschreibt und ihr daher nichts darüber zu entnehmen ist, wie ein solches Stapelmodul konkret ausgestaltet sein kann, insbesondere nicht, dass es zur Erreichung hoher Prüfkapazität Transportbänder aufzuweisen hat, die übereinander angeordnet, in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind, so wie es im Merkmal 1.9 nach Anspruch 1 angegeben ist.

7.2.2 Der Fachmann kommt auch ausgehend vom Stand der Technik nach einer der Druckschriften D4 oder D8a nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1.

Der Fachmann mag aufgrund seines Bestrebens, eine effizientere Verfahrensführung zu erreichen, noch Veranlassung haben, eine der in den Druckschriften D4 oder D8a beschriebenen Reifenprüfanlagen mit einem zusätzlichen Stapelmodul auszustatten. Dieses jedoch mit mindestens zwei Transportbändern zu versehen, die übereinander angeordnet, in vertikaler Richtung verstellbar und in horizontaler Richtung bidirektional verfahrbar sind, so wie es das Merkmal 1.9 fordert, kann er dem Stand der Technik – insbesondere auch der Druckschrift D3 – weder ent-

nehmen, noch erhält er einen Hinweis ein Stapelmodul in dieser Weise auszugestalten.

7.2.3 Aus den gleichen Gründen kommt der Fachmann auch ausgehend von dem als offenkundig vorbenutzt unterstellten Gegenstand nach den Dokumenten D10 bis D17 oder den weiteren im Verfahren genannten Druckschriften nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des nach Hauptantrag geltenden Anspruchs 1.

Gegenteiliges hat die Einsprechende im Beschwerdeverfahren auch nicht geltend gemacht.

7.3 Der Gegenstand des Patentanspruchs 3 gemäß Hauptantrag gilt als neu, da eine Vorrichtung mit allen im Patentanspruch 3 aufgezählten Merkmalen aus dem im Verfahren berücksichtigten Stand der Technik nicht bekannt ist (§ 1 i. V. m. § 3 PatG).

7.3.1 Die vom Senat für den Gegenstand des Anspruchs 3 als nächstliegender Stand der Technik angesehene Druckschrift D8a zeigt:

- ein Zentriermodul (Figuren 7 und 8, Absatz 0042: „*a lateral centering device 56*“) für eine Prüfanlage zum Prüfen von Reifen (Absatz 0039: „*... tire as it moves through the ... testing, and inspection stations*“; Merkmal 3.1).
- ein Lesegerät zum Erfassen eines einen Reifen identifizierenden Kennzeichens (Absatz 0030: „*Station 3 contains a barcode reader 11 for reading the indicia contained on a usual barcode strip 13 which has been attached to the tire as shown in FIG. 5 upstream of station 3. Barcode strip 13 contains various coded indicia or information, such as the type of tire, individual serial number for the tire, the particular manufacturing plant I.D., and*

even the particular curing press in which the tire was cured. This information is read by barcode reader 11“; Merkmal 3.2).

- ein Fördersystem zum Transportieren der Reifen in einer Förderrichtung, das eine Vielzahl an Förderabschnitten umfasst (Figuren 1, 7 und 8, Absätze 0031 und 0041 bis 0046: *„conveyor 9; conveyor 53, 55, 57, 62, 88“; Merkmal 3.3).*
- eine Prüfvorrichtung zum Prüfen der Reifen (Absatz 0037: *„various inspection and uniformity test stations“*, Absatz 0039: *„... testing, and inspection stations“; Merkmal 3.4).*
- eine Steuervorrichtung zum Steuern des Lesegeräts, des Fördersystems und der Prüfvorrichtung (Figur 4, Absatz 0030: *„... information is read by barcode reader 11 and supplied to control unit 15“*, Absatz 0046: *„the individual conveyor sections are synchronized through the control unit ... a main control unit 15 which is provided with the appropriate software for controlling the motion of the equipment at each of the stations“; Merkmal 3.5).*

Das Fördersystem ist mit einer Vielzahl von Sensoren versehen, welche die Anwesenheit eines Reifens in den Förderabschnitten des Fördersystems erfassen (Figuren 7 und 8, Absatz 0041: *„An escapement device or control gate 54 ... insures that only a single tire ... Control gate 54 is a well known piece of equipment in the tire industry“; Merkmal 3.6).*

Die Steuervorrichtung ist derart ausgestaltet, dass die Position der Reifen in den Förderabschnitten des Fördersystems registriert wird und dass die Bewegung der Reifen verfolgt wird (Absatz 0041: *„control gate 54 controls the spacing of a plurality of tires and insures that only a single tire passes to the next station and apparatus.“; Merkmal 3.7).*

Jedoch ist bei dem Zentriermodul der Druckschrift D8a weder vorgesehen, dass dieses, wie im Merkmal 3.8 gefordert, geeignet sein soll, die Reifen orthogonal zur

Förderrichtung kräftefrei auszurichten, in einer Weise, die das Entstehen von Druckstellen am Reifen, welche Eigenspannungen hervorrufen und damit das Prüfergebnis verfälschen, verhindert, noch dass es die einzelnen Komponenten gemäß den Merkmalen 3.9 bis 3.13 umfasst:

- eine erste Transporteinrichtung, mittels der die Reifen in der Förderrichtung bewegbar sind,
- eine zweite Transporteinrichtung, mittels der die Reifen in zu der Förderrichtung orthogonalen Zentrierrichtungen bewegbar sind,
- einen ersten Positionssensor, der geeignet ist, die Position der Reifen an einem ersten Randbereich des Zentriermoduls zu erfassen,
- einen zweiten Positionssensor, der geeignet ist, die Position der Reifen an einem zweiten Randbereich des Zentriermoduls zu erfassen und
- einen Wegsensor, der geeignet ist, die Strecke zwischen einer Ausgangsposition der Reifen und der Position an dem ersten Randbereich und die Strecke zwischen der Ausgangsposition und der Position an dem zweiten Randbereich zu erfassen.

Somit ist das Zentriermodul für eine Reifenprüfanlage gemäß geltendem Patentanspruch 3 gegenüber dem aus der Druckschrift D8a Bekannten neu.

7.3.2 Der Gegenstand des nach Hauptantrag geltenden Anspruchs 3 ist auch gegenüber der einzigen weiteren im Verfahren befindlichen Druckschrift D2, in der ein Zentriermodul beschrieben wird, ebenfalls neu.

Zwar sind aus der Druckschrift D2, die ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Überprüfung von Reifen durch Auswertung von den Reifen durchstrahlenden Röntgenstrahlen beschreibt und einen Zentriermechanismus als Teil eines Fördermechanismus enthält (vgl. insbesondere die Figuren 1 und 4 mit der zugehörigen

Beschreibung und darin die Bezugszeichen 120 und 160), Merkmale und Teile von Merkmalen der im Anspruch 3 als Zweckangabe zu verstehenden Prüfanlage entnehmbar, so wie auch Merkmale des Zentriermoduls, wonach dieses umfasst:

- eine erste Transporteinrichtung, mittels der die Reifen in der Förderrichtung bewegbar sind (Spalte 6, Zeilen 24 bis 34: *„Rollenförderer 140 ... Vielzahl zylindrischer Rollen 142 ... Motor 142M ist mit den Rollen 142 durch eine Reihe von Rollenketten 143 antriebsmäßig verbunden“*; Merkmal 3.9),
- eine zweite Transporteinrichtung, mittels der die Reifen in zu der Förderrichtung orthogonalen Zentrierrichtungen bewegbar sind (Figur 4, Spalte 7, Zeile 50 bis Spalte 8, Zeile 19: *„Zentrierarme 161“*; Merkmal 3.10) und
- einen Positionssensor, der geeignet ist, die Anwesenheit der Reifen im Zentriermodul zu erfassen (Spalte 11, Zeile 39 bis Spalte 12, Zeile 45: *„Photozellen 142P1, 142P2 ... um die Anwesenheit oder Abwesenheit eines Gegenstandes zwischen einer oder beiden der Lichtquellen 250, 251 und den ihnen zugeordneten Photozellen 141P1, 141P2 anzuzeigen. ... bis der Reifen einen oder beide der Lichtstrahlen unterbricht, die von den Photozellen 142P1, 142P2 empfangen werden. Wenn eine oder beide der Photozellen 142P1, 142P2 die Anwesenheit eines Reifens abtastet“*, Spalte 36, Zeilen 2 bis 22: *„Wenn die beiden Armanordnungen 161 mit dem Reifen in Kontakt kommen, erzeugen die Schalter 190S₁ und 190S₂ Gleichstromausgangssignale zum Steuergerät“*; Teil von Merkmal 3.11).

Jedoch kann der Reifenprüfanlage nach Druckschrift D2 nicht entnommen werden, dass das dort verwendete Zentriermodul umfassen würde:

- einen ersten Positionssensor, der geeignet ist, die Position der Reifen an einem ersten Randbereich des Zentriermoduls zu erfassen,
- einen zweiten Positionssensor, der geeignet ist, die Position der Reifen an einem zweiten Randbereich des Zentriermoduls zu erfassen, und
- einen Wegsensor, der geeignet ist, die Strecke zwischen einer Ausgangsposition der Reifen und der Position an dem ersten Randbereich und die Strecke zwischen der Ausgangsposition und der Position an dem zweiten Randbereich zu erfassen, womit
- die Reifen orthogonal zur Förderrichtung kräftefrei ausgerichtet werden, in einer Weise, die das Entstehen von Druckstellen am Reifen, welche Eigenspannungen hervorrufen und damit das Prüfergebnis verfälschen, verhindert.

Somit ist das Zentriermodul gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 gegenüber dem aus der Druckschrift D2 Bekannten neu.

7.3.3 In keiner der weiteren im Verfahren berücksichtigten Druckschriften ist eine Zentriermodul mit den Transporteinrichtungen und den Sensoren erwähnt, wie es in den Merkmalen 3.9 bis 3.13 der Vorrichtung gemäß dem geltenden Anspruch 3 beschrieben ist.

7.4 Der Gegenstand des Anspruchs 3 nach Hauptantrag beruht gegenüber dem im Verfahren genannten Stand der Technik auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 i. V. m. § 4 PatG).

7.4.1 Da aus keiner der Druckschriften D1 bis D17 – wie zur Neuheit dargelegt – die Merkmale 3.11 bis 3.13 entnehmbar sind, konnte der Fachmann auch durch eine Zusammenschau mehrerer dieser Druckschriften nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Patentanspruchs 3 gelangen.

Da außerdem keine der Druckschriften D1 bis D17 etwas erkennen lässt, was dem Fachmann einen entsprechenden Hinweis liefern könnte, die Zentriereinrichtung so auszugestalten, dass durch Sensoren die Positionen in den Randbereichen des Zentriermoduls und die jeweiligen Strecken zwischen den Ausgangspositionen und den Randbereichen erfasst wird, so dass die Ausrichtung orthogonal zur Förderrichtung ohne Entstehung von Druckstellen erreicht wird, sondern vielmehr alle bekannten Lösungen Methoden zur Zentrierung verwenden, bei der die Reifen durch rein mechanische Anschläge oder Hebel zentriert werden, wobei das Entstehen von Druckstellen gerade nicht zu verhindern ist, kommt der Senat zu der Überzeugung, dass sich der Gegenstand des Anspruchs 3 nicht in naheliegender Weise aus diesem Stand der Technik ergibt und der Fachmann erfinderisch tätig werden musste, um zum Gegenstand des Zentriermoduls des geltenden Anspruchs 3 nach Hauptantrag zu gelangen.

8. Nachdem auch der auf den Patentanspruch 1 rückbezogene Unteranspruch 2 sowie die übrigen Unterlagen nach dem zuletzt gestellten Hauptantrag die an sie zu stellenden Anforderungen erfüllen, war der Beschwerde stattzugeben und das Patent – unter Aufhebung des angefochtenen Beschlusses – antragsgemäß beschränkt aufrechtzuerhalten.

9. Die Anträge der Einsprechenden auf Vertagung der mündlichen Verhandlung oder Nachlass einer Schriftsatzfrist waren abzulehnen, da die Gegenstände der geltenden Patentansprüche 1 und 3 in Form der erteilten Patentansprüche 25 bzw. 28 bereits Gegenstand des Prüfungs- sowie des Einspruchsverfahrens waren. Somit musste die Einsprechende damit rechnen, dass die Patentinhaber ihr Patent, wie geschehen, im Umfang eines oder mehrerer abhängiger Patentansprüche verteidigen.

Im Übrigen hat sich die Einsprechende in ihrem Einspruchsschriftsatz vom 21. Mai 2013 auch zu den nebengeordneten Patentansprüchen 23 und 27 sowie zu den darauf rückbezogenen Patentansprüchen 26 und 28 geäußert (Seite 9,

Abschnitt IV; Seiten 9 bis 10, Abschnitt V; Seite 11, Abschnitt VII), so dass sie das ihr hierzu zustehende rechtliche Gehör wahrgenommen hatte, wenn auch im Ergebnis erfolglos, da sich die summarische Aussage, die abhängigen Unteransprüche würden einfache Maßnahmen handwerklicher Art beinhalten (Seite 11, Abschnitt VII), als unbegründet herausgestellt hat.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den an dem Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu (§ 99 Abs. 2, § 100 Abs. 1, § 101 Abs. 1 PatG).

Nachdem der Beschwerdesenat in dem Beschluss die Einlegung der Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist die Rechtsbeschwerde nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel durch substantiierten Vortrag gerügt wird (§ 100 Abs. 3 PatG):

1. Das beschließende Gericht war nicht vorschriftsmäßig besetzt.
2. Bei dem Beschluss hat ein Richter mitgewirkt, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war.
3. Einem Beteiligten war das rechtliche Gehör versagt.
4. Ein Beteiligter war im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat.
5. Der Beschluss ist aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind.
6. Der Beschluss ist nicht mit Gründen versehen.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, schriftlich einzulegen (§ 102 Abs. 1 PatG).

Die Rechtsbeschwerde kann auch als elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten oder fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen ist, durch Übertragung in die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofes eingelegt werden (§ 125a Abs. 3 Nr. 1 PatG i. V. m. § 1, § 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, Abs. 2a, Anlage (zu § 1) Nr. 6 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesgerichtshof und Bundespatentgericht (BGH/BPatGERVV)). Die elektronische Poststelle ist über die auf der Internetseite des Bundesgerichtshofes www.bundesgerichtshof.de/erv.html bezeichneten Kommunikationswege erreichbar (§ 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BGH/BPatGERVV). Dort sind auch die Einzelheiten zu den Betriebsvoraussetzungen bekanntgegeben (§ 3 BGH/BPatGERVV).

Die Rechtsbeschwerde muss durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten des Rechtsbeschwerdeführers eingelegt werden (§ 102 Abs. 5 Satz 1 PatG).

Kleinschmidt

Kirschneck

J. Müller

Dr. Haupt

Ko