

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 702/02

(Aktenzeichen)

Verkündet am
13. Januar 2003

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 44 08 775

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. Januar 2003 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Bork und Dipl.-Ing. Bülskämper

beschlossen:

Auf den Einspruch wird das Patent 44 08 775 widerrufen.

G r ü n d e

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 15. März 1994 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Flurförderfahrzeug mit einem Fahrantriebsmotor und einer handgeführten Deichsel"

erteilt. Gegen das Patent richtet sich der Einspruch, der sich u.a. auf folgenden Stand der Technik stützt:

- Prospekt: CROWN, Geh-Gabelhochhubwagen Serie M/EM, Druckvermerk VF-220 D 9/92
- Prospekt: Sichelschmidt GmbH, Elektro-Deichsel-Gabelhubwagen >>d 100<<, Druckvermerk 3.89.3 Basse-Druck Hagen

Die Einsprechende meint, in Kenntnis dieser Prospekte sei das im Patentanspruch 1 des Streitpatents gemäß Haupt- und Hilfsantrag bezeichnete Flurförderfahrzeug für einen Durchschnittsfachmann nahegelegt.

Sie beantragt,

das Patent 44 08 775 zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent 44 08 775 aufrechtzuerhalten,

hilfsweise,

das Patent auf der Grundlage der in der mündlichen Verhandlung eingereichten Patentansprüche 1 bis 9 nebst noch anzupassender Beschreibung sowie Zeichnungen Figuren 1 und 2 gemäß Patentschrift beschränkt aufrechtzuerhalten.

Sie tritt dem Vorbringen der Einsprechenden in allen Punkten entgegen. Der mit Haupt- und Hilfsantrag verteidigte Patentgegenstand ist ihrer Meinung nach neu und durch den in Betracht gezogenen Stand der Technik nicht nahegelegt.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

Flurförderfahrzeug mit einem Fahrtriebomotor und einer handgeführten Deichsel (8), die zur Erzielung des Lenkeinschlags um eine senkrechte Achse drehbar und um eine horizontale Achse aus einer Tiefstellung (T) in eine aufragende Hochstellung (H) hochklappbar ist, wobei der Schwenkbereich der Deichsel (8) zwischen der Tiefstellung (T) und der Hochstellung (H) in zwei endseitige Bremsbereiche (α , γ) und einen mittleren Fahrbereich (β) mit Schaltpunkten an den Bereichsübergängen unterteilt ist und in den beiden Bremsbereichen (α , γ) eine Bremseinrichtung aktiviert und im Fahrbereich (β) der Fahrtrieb mittels eines Fahrschalters steuerbar ist,

dadurch gekennzeichnet,

daß innerhalb des der Hochstellung (H) der Deichsel (8) zugeordneten oberen Bremsbereichs (γ) ein durch Schaltpunkte begrenzter Sonderfahrbereich (δ) ausgebildet ist, der dem normalen Fahrbereich (β) benachbart ist und mit einer Schaltung gekoppelt ist, die innerhalb des Sonderfahrbereichs die Bremseinrichtung deaktiviert und die Höchstgeschwindigkeit für die Normalfahrt im normalen Fahrbereich (β) auf eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit für die Sonderfahrt im Sonderfahrbereich (δ) herabsetzt.

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 10 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag (Unterschied zum Hauptantrag fett gedruckt) lautet:

Flurförderfahrzeug mit einem Fahrantriebsmotor und einer handgeführten Deichsel (8), die zur Erzielung des Lenkeinschlags um eine senkrechte Achse drehbar und um eine horizontale Achse aus einer Tiefstellung (T) in eine aufragende Hochstellung (H) hochklappbar ist, wobei der Schwenkbereich der Deichsel (8) zwischen der Tiefstellung (T) und der Hochstellung (H) in zwei endseitige Bremsbereiche (α , γ) und einen mittleren Fahrbereich (β) mit Schaltpunkten an den Bereichsübergängen unterteilt ist und in den beiden Bremsbereichen (α , γ) eine Bremseinrichtung aktiviert und im Fahrbereich (β) der Fahrantrieb mittels eines Fahrschalters steuerbar ist, dadurch gekennzeichnet,

daß innerhalb des der Hochstellung (H) der Deichsel (8) zugeordneten oberen Bremsbereichs (γ) ein durch Schaltpunkte begrenzter Sonderfahrbereich (δ) ausgebildet ist, der dem normalen Fahrbereich (β) benachbart ist und mit einer Schaltung gekoppelt ist, die innerhalb des Sonderfahrbereichs die Bremseinrichtung deaktiviert und die Höchstgeschwindigkeit für die Normalfahrt im normalen Fahrbereich (β) auf eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit für die Sonderfahrt im Sonderfahrbereich (δ) herabsetzt **und dass der Sonderfahrbereich (δ) nur dann aktiviert wird, wenn eine Zusatzbedingung erfüllt ist, ansonsten der dem Sonderfahrbereich (δ) entsprechende Deichsel-schwenkbereich als Bremsbereich (γ) fungiert.**

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 9 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

II.

Der Einspruch ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig; er hat auch in der Sache Erfolg.

Zulässigkeit

Die geltenden Patentansprüche nach dem Haupt- und Hilfsantrag sind unbestritten zulässig, sie ergeben sich ohne weiteres aus den ursprünglichen Anmeldeunterlagen bzw der Streitpatentschrift.

Durchschnittsfachmann

Bei der folgenden Bewertung des Standes der Technik legt der Senat als Durchschnittsfachmann einen Ingenieur der Fördertechnik zugrunde, der bei einem Gabelhubwagenhersteller mit der Konstruktion gattungsgemäßer Flurförderfahrzeuge befasst ist, die einschlägigen Normen bzw Sicherheitsbestimmungen kennt und über eine mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Neuheit

Die gewerblich anwendbaren Flurförderfahrzeuge nach den Patentansprüchen 1 gemäß Haupt- und Hilfsantrag sind neu, denn Flurförderfahrzeuge mit sämtlichen im jeweiligen Patentanspruch 1 enthaltenen Merkmalen sind weder im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt noch von der Einsprechenden nachgewiesen worden. Zu ihrer Ausgestaltung bedurfte es allerdings keiner erfinderischen Tätigkeit.

A) Zum Hauptantrag

Bei dem Gabelhubwagen gemäß dem von der Einsprechenden genannte Prospekt: Sichelschmidt GmbH, Elektro-Deichsel-Gabelhubwagen >>d 100<<, Druckvermerk 3.89.3 Basse-Druck Hagen, handelt es sich nach übereinstimmender Auffassung der Beteiligten und des Senats um ein gattungsgemäßes Flurförderfahrzeug, bei dem sämtliche im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 angegebenen Merkmale verwirklicht sind. Dementsprechend sind ein Fahrtriebsmotor und eine handgeführte Deichsel vorhanden, vgl Prospekt insb Stichworte *Lenkung* und *Fahranlage*. Der Hinweis unter dem Stichwort *Lenkung*, wonach die Deichsel in ihrer Ausführung den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen entspricht, offenbart auch, dass die Deichsel -wie üblich- zur Erzielung des Lenkeinschlags um eine

senkrechte Achse drehbar und um eine horizontale Achse aus einer Tiefstellung in eine aufragende Hochstellung hochklappbar ist. Aus demselben Grund ist davon auszugehen, dass der Schwenkbereich der Deichsel in zwei endseitige Bremsbereiche und einen mittleren Fahrbereich unterteilt ist. Selbstverständlich müssen sich an den Bereichsübergängen Schaltpunkte befinden, um die Bremsen in den endseitigen Bremsbereichen automatisch aktivieren zu können. Im Fahrbereich ist der Fahrantrieb mittels eines Flügel-Drehschalters für den Fahrbetrieb vorwärts und rückwärts steuerbar, vgl insb Prospekt, Stichwort *Bedienungselemente*.

Die Ausbildung von Sonderfunktionen ist bei derartigen Flurförderfahrzeugen üblich, und auch das bekannte Flurförderfahrzeug verfügt über einen besonderen Fahrbereich. Dieser Sonderfahrbereich ist durch die Hochstellung der Deichsel gekennzeichnet, in der normalerweise der obere Bremsbereich aktiviert und die Bremse angelegt ist. Trotzdem soll es in dieser Deichselstellung, die beim Rangieren in engen Räumlichkeiten manchmal unvermeidbar ist, möglich sein, in Gabelrichtung, dh aus Sicherheitsgründen vom Bediener weg zu fahren, vgl Prospekt insb Stichwort *Bremsen*.

In dem Prospekt ist nicht beschrieben, welche technischen Einzelheiten zur Ausgestaltung dieses Sonderfahrbereichs vorgesehen sind. Dies ist auch nicht erforderlich, denn für den Durchschnittsfachmann ist durch die angegebene Wirkungsweise klar, dass Schalter oder sogenannte Schaltpunkte diesen Sonderfahrbereich -ähnlich dem oberen Bremsbereich- automatisch begrenzen und mit einer Schaltung gekoppelt sind, welche die im Sonderfahrbereich gewünschten Funktionen bereitstellt. Um dort fahren zu können, muß die Schaltung es ermöglichen, die im oberen Bremsbereich normalerweise angelegte Bremse zu deaktivieren. Außerdem ist der Sonderfahrbereich innerhalb des den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen entsprechenden oberen Bremsbereichs vorgesehen und damit benachbart dem Fahrbereich angeordnet.

Damit unterscheidet sich das vorbekannte Flurförderfahrzeug vom streitgegenständlichen Flurförderfahrzeug nur in der Art und Weise, wie in dem Sonderfahrbereich bei Hochstellung der Deichsel gefahren werden kann. Während der Gabelhubwagen entsprechend dem in Rede stehenden Prospekt Sichelschmidt dort

lediglich in Gabelrichtung fahrbar ist, soll er streitpatentgemäß richtungsunbeschränkt, jedoch mit verringerter Höchstgeschwindigkeit fahrbar sein.

Dieses Unterscheidungsmerkmal ergibt sich ohne weiteres aus dem Stand der Technik.

Wenn in der betrieblichen Praxis des bekannten Flurförderfahrzeugs nachteilig festgestellt wird, dass dessen Rangierfähigkeit im Sonderfahrbereich durch das beschränkte Fahren nur in eine Richtung zu stark eingeschränkt ist, wird der Durchschnittsfachmann zwangsläufig mit dem Problem beschäftigt, das Fahren im Sonderfahrbereich in beiden Richtungen zuzulassen. Weil ein unbeschränktes Fahren im eigentlichen Bremsbereich der Deichsel den installierten Bedienschutz "nur wegfahren vom Bediener" gänzlich aufheben würde und auch grundsätzlich gegen die bestehende Sicherheitsnorm verstößt, ist der Durchschnittsfachmann aufgefordert, dafür eine den Bediener schützende Kompensation vorzusehen.

Bei seiner diesbezüglichen Umschau nach bereits bekannten Lösungsvorschlägen im einschlägigen Stand der Technik kann er den Gabelhubwagen gemäß dem Prospekt: CROWN, Geh-Gabelhochhubwagen Serie M/EM, Druckvermerk VF-220 D 9/92, nicht übersehen. Denn dieser Gabelhubwagen weist unbestritten sämtliche Gattungsmerkmale auf und verfügt zudem über einen Sonderfahrbereich, der ausdrücklich für das Fahren in engen Bereichen, also insbesondere bei verhältnismäßig hoch stehender Deichsel, eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit per Geschwindigkeitsbegrenzungsschalter im Kontrollhandgriff vorsieht, vgl insb letzte Prospektseite, Technische Informationen, Lenkdeichsel Ziff. 3. Diesen Vorschlag wird der Durchschnittsfachmann aufgreifen und im Sonderfahrbereich des eingangs dargestellten Gabelhubwagens anwenden. Das anstehende Problem ist damit in naheliegender Weise gelöst, denn die uneingeschränkte Rangierfähigkeit ist nun auch bei hochstehender Deichsel sichergestellt und dem Bedienschutz ist dadurch Rechnung getragen, dass schnelles Fahren, insbesondere schnelles Anfahren unterbunden ist.

Mithin ist der Patentanspruch 1 nicht bestandsfähig.

Sein Schicksal teilen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 10.

B) Zum Hilfsantrag

Hinsichtlich der in dem Patentanspruch 1 nach dem Hilfsantrag inhaltsgleichen Merkmale des beanspruchten Flurförderfahrzeugs gelten die im vorstehenden Abschnitt A gemachten Ausführungen gleichermaßen. Das einzige zusätzliche Merkmal, nach dem der Sonderfahrbereich nur dann aktiviert wird, wenn eine Zusatzbedingung erfüllt ist, ansonsten der obere Bremsbereich unverändert erhalten bleibt, stellt sich vor dem Hintergrund der in Abschnitt A dargelegten Offenbarung des Prospekts CROWN, Geh-Gabelhochhubwagen Serie M/EM, als daraus bekannt dar. Die Zusatzbedingung dort besteht in der Betätigung des Geschwindigkeitsbegrenzungsschalters. Ohne dessen Betätigung bleibt der Sonderfahrbereich deaktiviert und alle anderen Funktionen der Deichsel, einschließlich der deichselstellungsabhängigen Bremse, bleiben erhalten. Mithin bedurfte es auch für die Übernahme dieses ebenfalls bekannten Merkmals keiner erfinderischen Tätigkeit, wie vorstehend dargetan.

Der geltende Patentanspruch 1 nach dem Hilfsantrag ist daher nicht patentfähig.

Sein Schicksal teilen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 9.

Bei dieser Sachlage erübrigt sich eine Erörterung des übrigen Standes der Technik sowie ein näheres Eingehen auf den Einwand der Einsprechenden, der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag sei unklar, weil die Zusatzbedingungen nicht definiert seien.

Petzold

Dr. Fuchs-Wissemann

Bork

Bülskämper

Bb

