



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 93/04

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend die aus der Patentanmeldung 102 00 401.3 durch Teilung
abgetrennte Patentanmeldung**

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 19. März 2008 unter Vorsitz des Richters Dipl.-Ing. Bülskämper sowie unter Mitwirkung der Richterin Friehe und der Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

- I. Auf die Beschwerde des Anmelders wird der Beschluss des Deutschen Patent- und Markenamtes - Prüfungsstelle für Klasse B 60 P - vom 16. Juni 2004 aufgehoben, soweit er die durch die Erklärung vom 20. Februar 2008 abgetrennte Teilanmeldung betrifft.

- II. Auf die Teilanmeldung wird ein Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:
 - Patentanspruch 1,
als Fax-Schriftsatz eingegangen beim Bundespatentgericht am 10. März 2008,
 - Beschreibung Seiten 1 bis 4,
 - Zeichnungen Figuren 1 bis 8,
jeweils gemäß Schriftsatz vom 20. Februar 2008, eingegangen beim Bundespatentgericht am 4. März 2008.

Die Bezeichnung lautet:

„Vorrichtung zum Handhaben von Stückgütern“.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 P des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 8. Januar 2002 eingegangene Patentanmeldung 102 00 401.3 mit der Bezeichnung

„Vorrichtung zum Handhaben von Stückgütern“

mit Beschluss vom 16. Juni 2004 zurückgewiesen. Sie war der Auffassung, der Gegenstand des seinerzeit geltenden Patentanspruchs 1 beruhe nicht auf erfindetischer Tätigkeit.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde des Anmelders vom 23. Juli 2004, eingegangen beim Deutschen Patent- und Markenamt am 26. Juli 2004.

Mit Schriftsatz vom 20. Februar 2008 hat der Anmelder eine Teilungserklärung mit vollständigen Unterlagen für vorliegende Patentanmeldung (Teilanmeldung) - Patentansprüche, Beschreibung, Zeichnungen - beim Deutschen Patent- und Markenamt sowie eine Einzugsermächtigung für die Anmeldegebühr, die Prüfungsantragsgebühr, die 3. bis 6. Jahresgebühr und die 7. Jahresgebühr eingereicht. Dieser Schriftsatz ist am 4. März 2008 beim 9. Senat des Bundespatentgerichts zur Akte der im Beschwerdeverfahren 9 W (pat) 93/04 anhängigen Patentanmeldung 102 00 401.3 (Stammanmeldung) gelangt.

Die Stammanmeldung hat er mit an das Deutsche Patent- und Markenamt und an das Bundespatentgericht gerichtetem Schreiben vom 05. März 2008, eingegangen beim Bundespatentgericht am 05. März 2008 als Fax-Schriftsatz, zurückgenommen.

Am 10. März 2008 hat der Anmelder einen neuen Patentanspruch 1 als Grundlage für die Erteilung eines Patents beim Bundespatentgericht eingereicht.

Der Anmelder beantragt sinngemäß, den angefochtenen Beschluss aufzuheben, soweit er die durch Erklärung vom 20. Februar 2008 abgetrennte Teilanmeldung betrifft, und auf die Teilanmeldung ein Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentanspruch 1,
als Fax-Schriftsatz eingegangen beim Bundespatentgericht am
10. März 2008,
- Beschreibung Seiten 1 bis 4,
- Zeichnungen Figuren 1 bis 8,
jeweils gemäß Schriftsatz vom 20. Februar 2008, eingegangen
beim Bundespatentgericht am 4. März 2008.

Der Anmelder regt außerdem an, vorliegende Teilanmeldung an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen, weil im jetzt geltenden Patentanspruch 1 enthaltene Merkmale ursprünglich nur in Beschreibungspassagen offenbart gewesen seien und eine diesbezügliche Recherche deshalb noch nicht erfolgt sei.

Der geltende Patentanspruch 1 (als einziger Patentanspruch) der Teilanmeldung lautet:

„Transportfahrzeug für ein Stückgut, mit einer Zugmaschine und einem Nachläufer, die während des Stückguttransportes durch das Stückgut miteinander verbunden sind und die jeweils eine Halte- und/oder Aufnahmevorrichtung für das Stückgut aufweisen, dadurch gekennzeichnet, dass diese Vorrichtungen so ausgebildet sind, dass sie eine Verdrehung des Stückgutes um die eigene Längsachse erlauben und dass an der Zugmaschine und/oder dem Nachläufer zur Haltevorrichtung ein Antrieb zur Verdrehung des Stückgutes vorgesehen ist, dass die der Zugmaschine zugeordnete Haltevorrichtung ein Zwischenstück aufnimmt, welches zwischen dem Stückgut und der Haltevorrichtung liegt, dass die dem Nachläufer zugehörige Haltevorrichtung aus einer drehbaren Aufnahme besteht, dass das Stückgut ein Rotorblatt einer Windenergieanlage ist, dass die dem Nachläufer zugeordnete Haltevorrichtung Mittel zur Arretierung des Rotorblattes aufweist und diese Mittel das Rotorblatt durchsetzen, dass das Transportfahr-

zeug mit einer Warnvorrichtung versehen ist, die eine evtl. Kollision des transportierten Stückgutes mit einer fahrbaren Begrenzung feststellt und dann in einer solchen Kollisionsgefahr eine Warnmeldung absetzt, dass die Verdrehung des Stückgutes im Stillstand des Fahrzeuges, aber auch bei langsamer oder mittlerer Fahrt des Fahrzeuges erfolgen kann und dass das Rotorblatt durch Verdrehen vor der Durchfahrt einer Straßenüberbrückung so auf die Seite gelegt wird, dass das Rotorblatt an seiner breitesten Stelle nicht mehr lotrecht steht, sondern um etwa 90° seitlich gelegt ist, so dass das Durchfahren der Straßenüberbrückung möglich ist und dass nach der Durchfahrung der Straßenüberbrückung mittels der Drehvorrichtung das Rotorblatt wieder in eine Position verdreht wird, bei der das Rotorblatt in aufrechter Position steht, d. h. die maximale Breite des Rotorblattes die maximale Höhe des gesamten Transports darstellt.“

Im Prüfungsverfahren der Stammanmeldung war folgender Stand der Technik zugrunde gelegt worden:

- DE 199 38 017 A1
- DE 32 15 880 A1.

Im Laufe des Beschwerdeverfahrens der Stammanmeldung hat der Anmelder gebeten (Schreiben vom 7. Januar 2005), folgenden weiteren, im Prüfungsverfahren einer parallelen Auslandsanmeldung in Betracht gezogenen Stand der Technik zu berücksichtigen:

- US 1 996 695
- US 2 808 288
- JP 56-017 778 A.

Mit Zwischenbescheiden vom 06. März 2008 wurde dem Anmelder mitgeteilt, dass der o. g., in der Stammanmeldung zitierte und außerdem der in der Beschreibung der Teilanmeldung dargelegte Stand der Technik für die Entscheidung über die Patentfähigkeit des Gegenstandes der Teilanmeldung relevant sein könne.

II.

Die Beschwerde ist zulässig. Sie hat in der Sache Erfolg durch Erteilung eines Patents auf die Teilanmeldung mit den im Beschlusstenor angegebenen Unterlagen.

1. Die am 4. März 2008 beim 9. Senat des Bundespatentgerichts zur Akte der im Beschwerdeverfahren 9 W (pat) 93/04 anhängigen Patentanmeldung 102 00 401.3 (Stammanmeldung) gelangte Teilungserklärung vom 20. Februar 2008 ist wirksam. Die Formerfordernisse sind erfüllt. Auch die Voraussetzungen des PatG § 39 Abs. 2 und 3, fristgemäße Nachentrichtung der Gebühren und Einreichung der erforderlichen Anmeldungsunterlagen, sind erfüllt.

Durch die wirksame Teilungserklärung ist eine Trennanmeldung entstanden, über die der Senat im Beschwerdeverfahren zu entscheiden hat (vgl. Schulte PatG 7. Auflage § 39 Rdn. 67, BPatG v. 17.11.2005, 10 W (pat) 1/03).

2. Die Teilanmeldung betrifft ein Transportfahrzeug mit einer Zugmaschine und einem Nachläufer, wobei Zugmaschine und Nachläufer während eines Stückguttransports durch das Stückgut selbst miteinander verbunden sind.

In der Beschreibungseinleitung der Teilanmeldung ist ausgeführt, dass solche Transportfahrzeuge seit längerem bekannt und insbesondere beim Transport von großen Röhren, beispielsweise Turmröhren von Windenergieanlagen, im Einsatz seien.

Der Vorteil solcher Transportfahrzeuge bestehe im Wesentlichen darin, dass mit vertretbarem Aufwand die äußeren Abmaße des gesamten Transports auf ein

ausreichendes Maß gebracht werden könnten. Vor allem könne die Transporthöhe so niedrig gehalten werden, dass regelmäßig ein Durchfahren von Unterführungen, Tunnel und Brücken und dergleichen möglich sei.

Im Bereich der Windenergietechnik würden aber auch bisher bekannte Transportfahrzeugsysteme an ihre Grenzen stoßen, weil die äußeren Abmaße der baulichen Einheiten, wie beispielsweise Turmsegmente, Rotorblätter usw., mittlerweile so groß geworden seien, dass der Einsatz solcher Transportsysteme nicht ohne Weiteres mehr möglich sei.

Das der Teilanmeldung zugrundeliegende und mit der Aufgabe formulierte technische Problem besteht daher darin,

ein Transportfahrzeug bereitzustellen, welches auch den Straßen-transport von sehr sperrigen Gütern, insbesondere von solchen Gütern, die die übliche Profilhöhe von Unterführungen, Brücken (Autobahnüberbrückung usw.) übersteigen, ermöglicht.

Dieses Problem wird durch das im geltenden Patentanspruch 1 der Teilanmeldung angegebene Transportfahrzeug gelöst.

3. Der geltende Patentanspruch 1 ist zulässig.

Der Patentanspruch ergibt sich aus einer Zusammenfassung der jeweiligen ursprünglichen Patentansprüche 1 bis 5 sowohl der Teil- als auch der Stammanmeldung unter Hinzunahme von Merkmalen aus der jeweiligen Beschreibung (Teilanmeldung: Seite 2, vorletzter Absatz, bis Seite 3, Zeile 3; Seite 4, 4. und 5. Absatz; Stammanmeldung: Seite 2, letzter Absatz; Seite 3, 1. Absatz; Seite 4, 4. und 5. Absatz).

4. Das offensichtlich gewerblich anwendbare Transportfahrzeug nach dem geltenden Patentanspruch 1 ist neu.

Die Prüfung durch den Senat hat ergeben, dass weder aus den in Betracht gezogenen Druckschriften für sich noch durch den in der Beschreibungseinleitung angegebenen Stand der Technik ein Transportfahrzeug mit allen im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen bekannt ist. Insbesondere weist keines dieser Fahrzeuge an einer Zugmaschine und einem Nachläufer angebrachte drehbare Haltevorrichtungen zur Aufnahme eines Rotorblattes mit Mitteln zum Durchsetzen des Rotorblattes bei der dem Nachläufer zugeordneten Haltevorrichtung auf.

5. Das Transportfahrzeug nach dem geltenden Patentanspruch 1 beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Als Fachmann legt der Senat einen Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zugrunde, der bei einem auf Schwerlast-/Übermaß-Transporte spezialisierten Transportunternehmen mit der Konstruktion von Aufnahme- und Halteinrichtungen für die Nutzlast befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

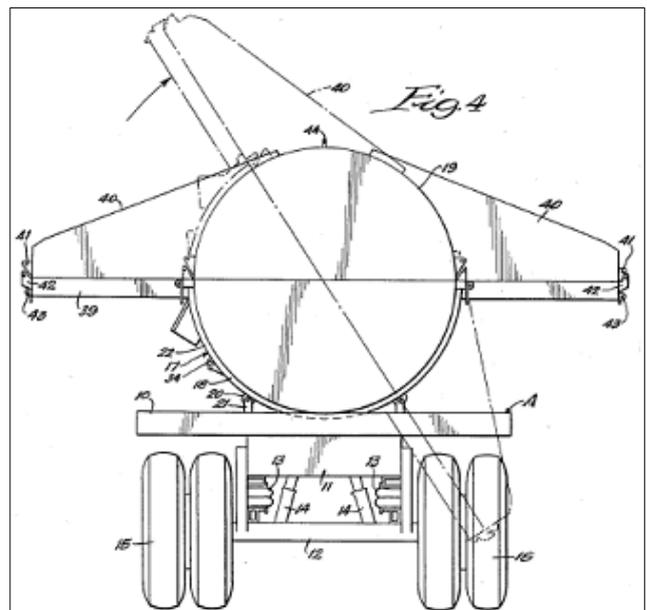
Bei dem gemäß Beschreibungseinleitung bekannten Transportfahrzeug für Turmröhren von Windkraftanlagen ist eine Zugmaschine und ein Nachläufer vorgesehen, der während des Transports der Turmröhre nur durch diese mit der Zugmaschine verbunden ist. Es mag für den Fachmann auf der Hand liegen, für den Transport von Windkraftanlagen-Rotorblättern das Fahrzeug einzusetzen, das er schon von dem Transport der Turmröhren her kennt. Er erhält aber keine Anregung, das Ladegut durch Verdrehen zwecks maßlicher Anpassung des gesamten Transports an ein im Fahrweg lokal vorliegendes Lichtraumprofil anzupassen. Denn Turmsegmente von Windkraftanlagen weisen regelmäßig eine Querschnittsform auf, bei der Höhe und Breite (jeweils quer zur Längserstreckung) in etwa gleich sind. Ein Drehen würde dabei keinen Sinn machen, da die Erstreckung quer zur Längsrichtung in jeder Drehlage unverändert bliebe.

Auch kann der Fachmann aufgrund der unterschiedlichen Querschnittsformen Haltevorrichtungen für Turmsegmente nicht ohne weiteres verwenden für Rotorblät-

Diese Vorrichtung vermag dem Fachmann das beanspruchte Fahrzeug schon deshalb nicht nahelegen, weil die Schrägladeböcke an sich nicht geeignet sind für ein Fahrzeug mit Zugmaschine und mit dieser nur durch das Ladegut verbundenem Nachläufer. Denn sie bedürfen zu ihrer Befestigung eines zwecks Begrenzung der Maximalhöhe niedrigliegenden Bauteiles in Form eines Längsträgers, der bei besagter Anordnung von Zugmaschine und Nachläufer gerade fehlt.

Würde der Fachmann diese Vorrichtung dennoch in Verbindung bringen mit einem Transportfahrzeug der für den Turmtransport bekannten Art, so ergäbe sich in konsequenter Verknüpfung das Anbringen von Schrägladeböcken der hier gezeigten Art an der Zugmaschine wie auch am Nachläufer. Dann wäre aber immer noch ein Drehen des Rotorblattes um die eigene Längsachse nicht möglich. Denn bei den bekannten Schrägladeböcken wird das Ladegut um eine zur Längsachse beabstandete Achse (Hauptlager 11) geschwenkt. Dabei hätte der Fachmann außerdem auch keinen Hinweis zur Gestaltung von Ladungssicherungen überhaupt, geschweige den zur Verwendung von das Rotorblatt durchsetzenden Mitteln an der Haltevorrichtung des Nachläufers. Denn über die Sicherung des Ladeguts ist der DE 199 38 017 A1 nichts entnehmbar.

Die US 2 808 288 zeigt ein Fahrzeug A mit einem Aufbau 17, der ein Behältnis aus einem unteren und oberen Gehäuseteil 18, 19 bildet (Spalte 2, Zeilen 46-49; vgl. hier wiedergegebene Figur 4). Das Behältnis kann übergroßes Ladegut wie Fluggeräte aufnehmen. Auf der Ladefläche 10 des Fahrzeugs sind Aufnahmeeinrichtungen 20, 21 für das Behältnis angebracht, die ein Verdrehen des aufgesetzten Behältnisses um seine Längsachse ermöglichen. Dazu sind an dem Fahrzeug Antriebsmittel 23-29 vorgesehen, die mit dem Behältnis zu

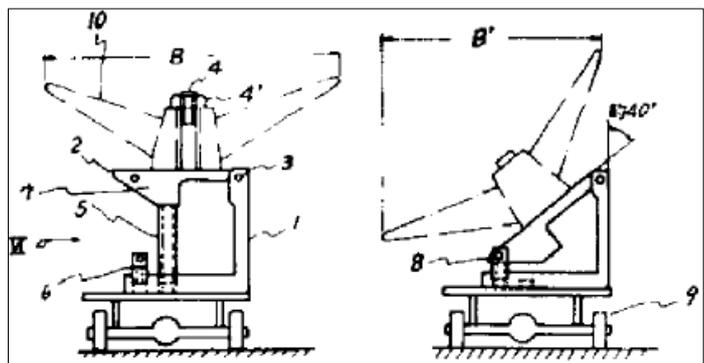


seiner Verdrehung in Eingriff stehen. Das Behältnis kann aus seiner Horizontalstellung in eine Schrägstellung überführt werden derart, dass es nicht über die Ladefläche 10 seitlich übersteht (Spalte 4, Zeilen 46-63).

Fasst man den Behälter 17 nach der US 2 808 288 (ggf. samt Inhalt) als Ladegut des Fahrzeugs A auf, mag diese Druckschrift dem Fachmann die Lehre vermitteln, das (so verstandene) Ladegut zwecks Anpassung des Transports an ein vorhandenes Lichtraumprofil um seine eigene Längsachse drehbar auf dem Fahrzeug zu halten. Die Halteinrichtungen für das Ladegut bestehen allerdings aus lagefesten Rollenlagerungen 20, 21, und die Antriebseinrichtungen 30 zum Verdrehen des Ladegutes greifen an von den Positionen der Halteinrichtungen 20, 21 unterschiedlichen Positionen 31, 32 des Ladegutes an (vgl. Figuren 6, 7). Sie bilden demnach von den Halteinrichtungen unabhängige und an sich selbständige Baugruppen. Die anspruchsgemäße Ausbildung der Haltevorrichtung selbst als drehbare Aufnahme (d. h. mitsamt dem Ladegut drehbar) und das Vorsehen eines auf diese Aufnahme zu ihrer Drehung wirkenden Antriebs („... zur Haltevorrichtung ein Antrieb ...“) lehrt diese Druckschrift gerade nicht.

Bei einer Übernahme dieser Konstruktion durch den Fachmann an das bekannte, aus Zugmaschine und Nachläufer bestehende Transportfahrzeug für Turmsegmente bestände somit kein Anlass, von diesem Konzept abzuweichen. Vielmehr wäre es für den Fachmann naheliegend, die getrennte Anordnung von Halteinrichtungen und Drehantriebsmitteln beizubehalten. Zu der beanspruchten Ausbildung käme er damit nicht.

Gemäß der JP 56-017 778 A (vgl. auch zugehöriges Abstract) ist ein L-förmiges Traggestell 1 auf einem Lastfahrzeug 9 angeordnet. An dem Traggestell ist über einen Gelenkbolzen 3 ein Träger 2 mit seinem einen Ende schwenkbar be-



festigt. Auf dem Träger kann ein Schiffspropeller 10 mittels eines Bolzens 4, der

eine für die Propeller-Antriebswelle vorgesehene Bohrung in der Propeller-Nabe durchgreift, befestigt werden (vgl. hier wiedergegebene Figuren 4, 5). Zum Transport wird das Aufnahmebauteil 2 mit dem aufgesetzten Propeller in eine geneigte Orientierung überführt. Dadurch wird die Gesamtbreite des Transports von dem Betrag B auf das Maß B' reduziert.

Bei dieser Vorrichtung wird die Last um ein von ihrer Längsachse entfernt liegendes Gelenk der Haltevorrichtung verschwenkt. In Verbindung mit einem aus Zugmaschine und Nachläufer bestehenden Fahrzeug der anmeldungsgemäß bekannten Art würde der Fachmann auf Zugmaschine und Nachläufer eine Haltevorrichtung nach Art des hier verwendeten Traggestells 1 anordnen. Ein Verdrehen der Last um seine eigene Längsachse ergäbe sich dabei gerade nicht.

Die US 1 996 695 zeigt in einem hier relevanten Ausführungsbeispiel ein Lastfahrzeug mit einem Sattelaufleger 25 und einem Nachläufer 26 zum Transport von Fachwerkträgern 27. Der Sattelaufleger wird von einer Zugmaschine 30 gezogen, der Nachläufer ist mit dem Aufleger nur über den Fachwerkträger verbunden. Aufleger und Nachläufer tragen jeweils eine Halte- und Aufnahmeeinrichtung für den Träger, die auf die Abmessungen der Last (die aus mehreren Trägern bestehen kann) einstellbar, jedoch nicht verdrehbar ist.

Im Hinblick auf den Gegenstand vorliegender Teilanmeldung erhält der Fachmann lediglich die Lehre, bei einem Ladegut großer Länge als Transportfahrzeug eine Zugmaschine und einen durch das Ladegut mitgeschleppten Nachläufer einzusetzen.

Aus der DE 32 15 880 A1 ist es bekannt, einen Kessel V (Gießpfanne L) für heißes, geschmolzenes Metall drehbar auf einer Transporteinrichtung TR anzuordnen, die aus zwei separaten fahrbaren Traggestellen besteht. Die Traggestelle sind durch den die Last bildenden Kessel verbunden. Der Kessel ist drehbar auf den Traggestellen angeordnet, um das heiße Metall in eine Schmelzanlage MF gießen zu können.

Diese Vorrichtung wird der Fachmann nach Überzeugung des Senats für den Transport von Bauteilen einer Windenergieanlage nicht in Betracht ziehen. Denn das Fachgebiet des Transports heißer flüssiger Metalle liegt vom einschlägigen Fachgebiet vorliegender Teilanmeldung so weit weg, dass der hier zuständige Fachmann Lösungen seines Problems dort nicht erwarten kann. Davon abgesehen führt auch eine Verknüpfung beliebiger Art mit dem oben dargelegten Stand der Technik nicht zum hier beanspruchten Gegenstand.

Vorstehende Ausführungen zeigen, dass auch eine wie immer geartete Zusammenschau des hier in Betracht gezogenen Standes der Technik nicht zu einem Transportfahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 zu führen vermag.

Insbesondere ist bei keiner der Vorrichtungen aus diesem Stand der Technik eine Haltevorrichtung mit das Ladegut durchsetzenden Arretierungsmitteln im Sinne der Anmeldung bekannt. Zwar wird bei der Vorrichtung nach der JP 56-017 778 A der Schiffspropeller von dem Arretierungsbolzen 4 durchsetzt. Dabei ist der Bolzen aber durch eine konstruktionsbedingt ohnehin vorhandene Bohrung geführt, die zur Befestigung des Propellers für den bestimmungsgemäßen Betrieb dient. Die anmeldungsgemäße Haltevorrichtung mit den Mitteln zum Durchsetzen des Rotorblattes setzt dagegen voraus, dass das Rotorblatt eigens für den Transport mit Durchlässen versehen wird und damit Querschnittschwächungen erhält, deren Folgen für die betriebliche Funktion (Strömung) und Sicherheit (Festigkeit) den Fachmann von Überlegungen in diese Richtung abhalten. Hinzu kommt, dass der Fachmann auch schon grundsätzlich bestrebt ist, das ihm anvertraute Ladegut völlig unversehrt und ohne jegliche Veränderung am Bestimmungsort anzuliefern. Er konnte die beanspruchte Lösung deshalb auch nicht im Rahmen des für ihn typischen fachmännischen Könnens auffinden.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist demnach patentfähig.

6. Die vom Anmelder angeregte Zurückverweisung der Teilanmeldung an das Deutsche Patent- und Markenamt ist nicht sachdienlich.

Zum einen wird die Patentfähigkeit des geltenden Patentanspruchs 1 vorliegender Teilanmeldung von Merkmalen getragen, die schon in der ursprünglichen Fassung der Stammanmeldung in Patentansprüchen enthalten waren (z. B. Patentanspruch 5). In ihrem Prüfungsbescheid zur Stammanmeldung vom 26. Juli 2002 hat die Prüfungsstelle zu diesen Patentansprüchen Stellung genommen. Von der Durchführung einer Recherche zu diesen Merkmalen ist daher ohne Weiteres auszugehen.

Zum anderen bedarf es für den Anmelder auch nicht der Möglichkeit der Prüfung der Teilanmeldung in zwei Instanzen. Denn seinem Antrag auf Erteilung eines Patents ist vollumfänglich stattgegeben.

Bülskämper

Friehe

Reinhardt

Dr. Höchst

Ko