

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 24. März 2022**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0789/19 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 06008855.6

**Veröffentlichungsnummer:** 1719677

**IPC:** B60T11/10, B60T8/17, B60T13/26

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Bremsvorrichtung einer Zugfahrzeug-Anhängerkombination mit Streckbremsfunktion

**Patentinhaberin:**

KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

**Einsprechende:**

WABCO Europe BVBA

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 56  
VOBK 2020 Art. 13(2)

**Schlagwort:**

Erfinderische Tätigkeit (ja)

Zulassung von neuen Anträgen (ja)

**Zitierte Entscheidungen:**

**Orientierungssatz:**



**Beschwerdekammern**

**Boards of Appeal**

**Chambres de recours**

Boards of Appeal of the  
European Patent Office  
Richard-Reitzner-Allee 8  
85540 Haar  
GERMANY  
Tel. +49 (0)89 2399-0  
Fax +49 (0)89 2399-4465

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 0789/19 - 3.2.01**

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01**  
**vom 24. März 2022**

**Beschwerdeführerin:**

(Einsprechende)

WABCO Europe BVBA  
Chaussee de la Hulpe 166  
1170 Brussels (BE)

**Vertreter:**

Bremer, Ulrich  
Advopat Patent- und Rechtsanwälte  
Brümmerstedt, Oelfke, Seewald & König  
Theaterstr. 6  
30159 Hannover (DE)

**Beschwerdegegnerin:**

(Patentinhaberin)

KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH  
Moosacher Strasse 80  
80809 München (DE)

**Vertreter:**

Aurigium Leischner & Luthe  
Patentanwälte Partnerschaft mbB  
Robert-Koch-Straße 2  
82152 Planegg (DE)

**Angefochtene Entscheidung:**

**Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung  
des Europäischen Patentamts über die  
Aufrechterhaltung des europäischen Patents  
Nr. 1719677 in geändertem Umfang, zur Post  
gegeben am 10. Januar 2019.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** H. Geuss  
**Mitglieder:** C. Narcisi  
O. Loizou

## **Sachverhalt und Anträge**

- I. Das europäische Patent Nr. 1 719 677 wurde mit der am 10. Januar 2019 zur Post gegebenen Entscheidung der Einspruchsabteilung in geänderter Form aufrechterhalten. Dagegen wurde von der Einsprechenden form- und fristgerecht gemäß Artikel 108 EPÜ Beschwerde eingelegt.
- II. Es fand am 24. März 2022 eine mündliche Verhandlung statt. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) nahm ihren Hauptantrag zurück und beantragte die Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Fassung auf der Grundlage des Hauptantrags eingereicht mit Schreiben vom 11. März 2022 als Hilfsantrag.
- III. Folgende Dokumente werden in dieser Entscheidung zitiert:
- EP-A (hiermit wird im Folgenden die Veröffentlichung der ursprünglichen Anmeldung (EP-A2-1 719 677) bezeichnet);
- EP-B (hiermit wird im Folgenden die veröffentlichte Streitpatentschrift bezeichnet);
- D1 (WO 03/029061 A1);
- D4 (EP 0 357 599 B1);
- D30 (EP 1 366 964 A2);
- D41 (EP 0 808 756 B1).
- IV. Anspruch 1 des Hauptantrags hat folgenden Wortlaut:

"Bremsvorrichtung einer Zugfahrzeug-Anhängerkombination beinhaltend eine Streckbremsvorrichtung (1) umfassend eine im Zugfahrzeug angeordnete manuell betätigbare Bedieneinrichtung (HCU), welche mit einer Steuereinrichtung (ECU) zusammenwirkt, um abhängig von einer manuellen Betätigung der Bedieneinrichtung (HCU) Steuersignale für eine Anhängersteuereinrichtung (TCM; TCV) zu erzeugen, welche pneumatische Stellsignale für wenigstens einen pneumatischen Bremsaktuator einer Betriebsbremseinrichtung des Anhängerfahrzeuges aussteuert, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinrichtung ein elektronisches Streckbremssteuergerät beinhaltet (ECU), welches von der Bedieneinrichtung (HCU) elektrische Steuersignale zur Erzeugung elektrischer Stellsignale für die Anhängersteuereinrichtung (TCM; TCV) empfängt, wobei das elektronische Streckbremssteuergerät (ECU) in ein Steuergerät einer elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung (EAC) integriert ist".

V. Die Einsprechende führte aus, dass der am 11. März 2022 als Hilfsantrag eingereichte neue Hauptantrag der Beschwerdegegnerin nicht zum Beschwerdeverfahren zuzulassen sei.

Insbesondere sei dieser Hauptantrag erst kurz vor der mündlichen Verhandlung eingereicht worden. Dieser Hauptantrag sei also eindeutig verspätet und es gebe auch keine außergewöhnlichen Umstände die die Zulassung des Hauptantrags zum Beschwerdeverfahren rechtfertigen könnten.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 (Hauptantrag) sei im Hinblick auf D1 (oder D4) und das allgemeine Fachwissen, sowie im Hinblick auf D1 (oder D4) und D30 (oder D41) nicht erfinderisch.

D1 (oder D4) offenbare unstreitig sämtliche Merkmale des Anspruchs 1, mit der einzigen Ausnahme des Merkmals, wonach "das elektronische Streckbremssteuergerät (ECU) in ein Steuergerät einer elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung (EAC) integriert ist" (im Folgenden als Merkmal (i) benannt)".

Als objektive technische Aufgabe ergebe sich folglich eine Verringerung des Hardwareaufwands zu erreichen. Dieses Merkmal definiere jedoch die beanspruchte Bremsvorrichtung durch eine Luftaufbereitungseinrichtung, die nicht einmal ein Bestandteil der Bremsvorrichtung sei. In der Vorrichtung gemäß D1 (oder D4) sei hingegen das elektronische Streckbremssteuergerät in ein elektronisches Steuergerät des elektronisch geregelten Bremssystems (EBS) integriert. Aus Merkmal (i) sei somit zu entnehmen, dass es bei dieser technischen Maßnahme lediglich um eine alternative Montagestelle oder Montageanordnung für das Streckbremssteuergerät gehe, wobei keine besonderen Vorteile mit der Integration des Streckbremssteuergerätes spezifisch in das Steuergerät der elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung verbunden seien. Auch in der Streitpatentschrift (im Folgenden als EP-B benannt) seien keine besonderen technischen Vorteile genannt, die sich speziell aus der Integration des Streckbremssteuergerätes in das Steuergerät der Luftaufbereitungseinrichtung ergäben. Die Integration des Streckbremssteuergerätes in ein beliebiges elektronisches Steuergerät der Zugfahrzeug-Anhängerkombination werde genauso (entsprechend der gestellten Aufgabe) zu einer Verringerung des Hardwareaufwandes führen.

Folglich sei Merkmal (i) für den Fachmann naheliegend, da dies nur eine alternative, mögliche Anordnung des Streckbremssteuergerät impliziere, die keinen besonderen technischen Effekt mitbringe und nur eine mögliche Anordnung darstelle, unter den allgemein bekannten zur Auswahl stehenden alternativen Anordnungen.

Zudem ergebe sich der Gegenstand des Anspruchs 1 auch aus der naheliegenden Kombination von D1 (oder D4) mit D30 oder D41.

Der von D1 (oder D4) ausgehende Fachmann werde in naheliegender Weise das Dokument D30 (oder D41) zur Lösung der gestellten Aufgabe heranziehen, da D30 speziell technische Maßnahmen offenbare, die zu einer Verringerung des Hardwareaufwandes führten. Insbesondere offenbare D30 als besonders vorteilhaft, "dass die elektronische Steuerung für die Feststellbremsanlage nicht separat ausgeführt ist, wodurch wieder eine zusätzliche Komponente benötigt würde, sondern zumindest teilweise in einer für weitere Zwecke vorgesehenen elektronischen Steuerung integriert ist" (D30, Spalte 2, Zeilen 30-35). Demnach sei vorgesehen, die elektronische Steuerung der Feststellbremsanlage zumindest teilweise entweder in der Steuerung des elektronischen Bremssystems (EBS) (D30, [0016]) oder in der Steuerung der elektronischen Luftaufbereitungsanlage zu integrieren (D30, [0017]). Ausgehend von D1 (oder D4) werde der Fachmann folglich in naheliegender Weise gemäß Merkmal (i) das Streckbremssteuergerät in die elektronische Steuerung der Luftaufbereitungsanlage integrieren, da der Fachmann die für die elektronische Steuerung der Feststellbremse in D30 offenbarte Maßnahme analog auf die Streckbremssteuerung übertragen werde.

Dasselbe gelte analog für Dokument D41, welches dem Fachmann nahelege, die elektronische Steuerung der Luftaufbereitungseinrichtung in die Steuerung des elektronischen Bremssystems (EBS) zu integrieren (D41, Absatz [0025]), in welcher gemäß D1 (oder D4) bereits die Streckbremssteuerung integriert ist. Damit sei Merkmal (i) auch in naheliegender Weise verwirklicht.

VI. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) legte dar, dass der neue Hauptantrag zum Beschwerdeverfahren zuzulassen sei, weil der Anspruch 1 bereits als unabhängiger Anspruch 3 im vormaligen Hauptantrag enthalten sei und sich damit dieser neue Hauptantrag lediglich durch Streichen des Anspruchs 1 und 2 des vormaligen Hauptantrags ergebe. Zusätzlich habe auch die erste Instanz über den geltenden Anspruch 1 (als unabhängiger Anspruch 3 des vormaligen Hauptantrags) in der angefochtenen Entscheidung diskutiert und entschieden, wobei auch die Diskussion im Beschwerdeverfahren bereits stattgefunden habe. Somit läge keine Änderung des Beschwerdevorbringens vor und die Berücksichtigung des neuen Hauptantrags im Beschwerdeverfahren sei gerechtfertigt.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe im Hinblick auf D1 (oder D4) auf einer erfinderischen Tätigkeit, weil insbesondere das Merkmal (i) im Hinblick auf das Fachwissen nicht naheliegend sei. Ausgehend von D1 (oder D4) werde der Fachmann das elektronische Streckbremssteuergerät nicht in naheliegender Weise in das Steuergerät der elektronischen Luftaufbereitungseinrichtung integrieren, weil dies auch (gemäß D1 und D4) die Integration des EBS in das Steuergerät der Luftaufbereitungseinrichtung erfordere und damit auch mit Nachteilen verbunden sei, wobei der

Fachmann nicht im Voraus bewerten könne, ob die Vorteile die Nachteile überträfen. Bei der erfindungsgemäßen Integration des Streckbremssteuergeräts (die nicht gleichzeitig die Integration des EBS erfordere) in das Steuergerät der Luftaufbereitungseinrichtung ergebe sich insbesondere als Vorteil, da die Streckbremse mit Druckluft betrieben werde (und über elektrische Leitungen mit der elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung verbunden sei), auch ein kürzerer und sicherer Weg für die Steuerleitungen der Streckbremsung. Damit werde die Steuerung der Streckbremse auch robuster, kompakter und weniger störungsanfällig.

Der von D1 (oder D4) ausgehende Fachmann werde im Hinblick auf D30 oder D41 nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gelangen. Insbesondere offenbare D30 eine Feststellbremse und keine Streckbremse, beide Bremstypen implizierten unterschiedliche technische Eigenschaften und Merkmale, und der Fachmann werde Merkmale aus unterschiedlichen Bremstypen nicht kombinieren. Ebenso sei in D41 keine Streckbremse offenbart und der Fachmann werde dieses Dokument auch gar nicht näher in Betracht ziehen, weil D41 lediglich eine Luftaufbereitungsanordnung und deren Steuerung betreffe, jedoch keine Bremseinrichtungen.

## **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Die Beschwerdekammer hat den verspätet vorgelegten Hauptantrag der Beschwerdegegnerin (vorgelegt als Hilfsantrag am 11. März 2022) nach Artikel 13 (2) VOBK

2020 (Verfahrensordnung der Beschwerdekammern) im Beschwerdeverfahren berücksichtigt und insofern dem Antrag der Beschwerdeführerin ihn nicht in das Beschwerdeverfahren zuzulassen nicht stattgegeben.

Gemäß Artikel 13 (2) VOBK 2020 bleiben Änderungen des Beschwerdevorbringens nach Zustellung der Ladung grundsätzlich unberücksichtigt, es sei denn, der betreffende Beteiligte hat stichhaltige Gründe dafür aufgezeigt, dass außergewöhnliche Umstände vorliegen.

Insbesondere ergibt sich der nun geltende Hauptantrag lediglich durch Streichen der Ansprüchen 1 und 2 des vormaligen Hauptantrags, womit der unabhängige Anspruch 3 des vormaligen Hauptantrags zum Anspruch 1 des geltenden Hauptantrags wird.

Die erste Instanz hat in der angefochtenen Entscheidung über diesen Anspruch (als unabhängiger Anspruch 3 des vormaligen Hauptantrags) bereits entschieden, und die Diskussion dieses Anspruchs hat auch im Beschwerdeverfahren (vor der mündlichen Verhandlung) im schriftlichen Verfahren, in übersichtlicher und knapper Form stattgefunden.

Folglich kommt als besonders relevanter Aspekt hinzu, dass für die Beschwerdekammer unmittelbar ersichtlich war, dass die Begründetheit der Entscheidung der ersten Instanz ohne Auftreten von komplexen Fragen und ohne eine längere Diskussion, insbesondere betreffend die Zulassung von neuen Dokumenten oder Beweismittel, zu debattieren und zu überprüfen war.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass besagter Anspruch 3 des vorherigen Hauptantrags auch Teil der Diskussion des Hauptantrags während der mündlichen Verhandlung vor der Beschwerdekammer war, und die

Beschwerdekammer nach der Beratung abschliessend ihre vorläufige Meinung (im Rahmen der Überprüfung der erstinstanzlichen Entscheidung) sowohl über den unabhängigen Anspruch 1 als auch über den unabhängigen Anspruch 3 des Hauptantrags kundgetan hatte.

Aus diesen Gründen ist die Beschwerdekammer der Auffassung, dass der vorliegende Hauptantrag keine Änderung des Beschwerdevorbringens darstellt und somit im Verfahren zu berücksichtigen ist.

3. Über die Zulassung zum Beschwerdeverfahren des Dokuments D41 erübrigt sich eine Entscheidung der Beschwerdekammer, wie es sich aus den nachfolgenden Ausführungen zur erfinderischen Tätigkeit ergibt.
4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist im Hinblick auf D1 (bzw. D4) und das Fachwissen nicht naheliegend (Artikel 56 EPÜ).

D1 (bzw. D4) unterscheidet sich unstreitig vom Gegenstand des Anspruchs 1 lediglich durch das besagte Merkmal (i) (d.h. "das elektronische Streckbremssteuergerät (ECU) in ein Steuergerät einer elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung (EAC) integriert ist"), welches in D1 (oder D4) nicht offenbart ist. Weiterhin, offenbart D1 (und D4) unstreitig, dass das elektronische Streckbremssteuergerät 6 (siehe z.B. D1, Figuren 1, 2; Beschreibung Seite 4, erster Absatz; Seite 4, letzter Absatz-Seite 5) in das Steuergerät des elektronisch geregelten Bremssystems 6 (EBS) integriert ist.

Hiervon ausgehend würde der Fachmann nicht in naheliegender Weise das Streckbremssteuergerät in das Steuergerät der elektrischen

Luftaufbereitungseinrichtung anordnen und integrieren, denn die Vorteile betreffend die Verringerung des Hardwareaufwandes gemäß D1 (oder D4) durch die Integration des Streckbremssteuergeräts in das Steuergerät des EBS bereits gegeben und verwirklicht sind. Zusätzlich, insofern als durch die Integration der Streckbremssteuerung in das EBS dieselben Steuerleitungen (zumindest für den Anhänger) wie für die Betriebsbremse verwendet werden, würde dieser Vorteil durch die Integration der Streckbremssteuerung in die Steuerung der elektronischen Luftaufbereitungseinrichtung nicht mehr bestehen. Durch die Implementierung von Merkmal (i) würden sich also aus der Sicht des Fachmanns klare Nachteile ergeben, wie von der Beschwerdegegnerin festgestellt wurde.

Folglich würde der Fachmann in naheliegender Weise keine alternative Anordnung der Streckbremssteuerung in Betracht ziehen, wie von der Beschwerdeführerin behauptet, da für einen solchen Schritt keinerlei Hinweise, sowie sich daraus ergebende etwaige Vorteile, aus dem allgemeinen Fachwissen nachgewiesen wurden und nachweislich abzuleiten sind.

Die von der Beschwerdegegnerin angegebenen Vorteile (siehe oben, Punkt VI) sind zwar in EP-B nicht genannt, sind aber, angesichts der vom Merkmal (i) implizierten unmittelbaren Nähe und Kontiguität des Streckbremssteuergeräts am Steuergerät der elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung, als plausibel und einleuchtend anzusehen. Jedoch liegt auch hierfür kein Nachweis im allgemeinen Fachwissen vor, welcher den Fachmann in naheliegender Weise zum Merkmal (i) in der beanspruchten Merkmalskombination führen würde.

5. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist im Hinblick auf D1 (oder D4) und die weiteren Dokumente D30 oder D41 nicht naheliegend (Artikel 56 EPÜ).

Ausgehend von D1 (oder D4) würde der Fachmann im Hinblick auf D30 (oder D41) nicht in naheliegender Weise zum besagten Merkmal (i) (d.h. "das elektronische Streckbremssteuergerät (ECU) in ein Steuergerät einer elektrischen Luftaufbereitungseinrichtung (EAC) integriert ist") gelangen. D30 schlägt vor, die elektronische Steuerung der Feststellbremsanlage zumindest teilweise in der Steuerung der elektronischen Luftaufbereitungsanlage zu integrieren (D30, [0017]).

Den Ausführungen der Beschwerdegegnerin folgend, ist auch die Beschwerdekammer der Auffassung, dass der Fachmann in Anbetracht von D30 die Streckbremssteuerung nicht in die Steuerung der elektronischen Luftaufbereitungsanlage integrieren würde, da die Streckbremse und die Feststellbremse technisch unterschiedliche Merkmale und Betriebsweisen aufweisen. Insbesondere, wird die Feststellbremse grundsätzlich nur beim Anhalten oder Parken des Fahrzeugs verwendet, während die Streckbremse, ähnlich wie die normale Betriebsbremse, prinzipiell während der Fahrt des Fahrzeugs zum Einsatz kommt. Folglich ist es auch sinnvoll, wie in D1 (und D4) offenbart, die Streckbremssteuerung in die Steuerung des EBS zu integrieren, weil damit auch im Betrieb zumindest teilweise dieselben Steuerleitungen verwendet werden können, wie bei der Betriebsbremse, wobei die Streckbremseinrichtung in der Regel gerade auf die Betriebsbremse des Anhängers wirkt. Folglich würde der Fachmann die in D30 offenbarte technische Maßnahme betreffend die Steuerung der Feststellbremse nicht in

naheliegender Weise auf die Streckbremssteuerung übertragen.

Betreffend D41 wird festgestellt, dass dieses Dokument lediglich eine Luftaufbereitungsanordnung für Druckluft betrifft, sowie die Anordnung und das Anbringen der Steuerung der Luftaufbereitungsanordnung, jedoch keine Bremsanordnungen. Der Fachmann würde somit D41 nicht näher in Betracht ziehen, wenn es darum geht, wie vorliegend der Fall ist, eine Streckbremssteuerung hinsichtlich des Hardwareaufwandes sinnvoll unterzubringen. In D41 wird nämlich lediglich auf die Steuerung der Luftaufbereitungsanordnung und deren Anordnung eingegangen. Folglich würde der Fachmann, ohne vorherige Kenntnis der Erfindung, nicht in naheliegender Weise zum Merkmal (i) gelangen.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die Einspruchsabteilung mit der Anordnung zurückverwiesen, ein Patent auf der Grundlage der Ansprüche des Hauptantrags eingereicht mit Schreiben vom 11. März 2022 als Hilfsantrag und einer noch anzupassenden Beschreibung aufrechtzuerhalten.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

H. Geuss

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt