

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) [-] Veröffentlichung im AB1.
- (B) [-] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [-] An Vorsitzende
- (D) [X] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 12. Juni 2024**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0440/22 - 3.2.01

Anmeldenummer: 16750714.4

Veröffentlichungsnummer: 3331736

IPC: B60T13/66, B60T17/22, G01M17/08

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

VERFAHREN ZUR INBETRIEBNAHME EINES BREMSSYSTEMS MIT
VORGEGEBENEN ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN SOWIE SYSTEM ZUR
INBETRIEBNAHME EINES BREMSSYSTEMS MIT VORGEGEBENEN
ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN

Patentinhaber:

KNORR-BREMSE
Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH

Einsprechende:

Siemens Mobility GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 52(1), 54, 56

Schlagwort:

Neuheit - (ja)

Erfinderische Tätigkeit - (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 0440/22 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 12. Juni 2024

Beschwerdeführer: Siemens Mobility GmbH
(Einsprechender) Otto-Hahn-Ring 6
81739 München (DE)

Vertreter: Siemens Patent Attorneys
Postfach 22 16 34
80506 München (DE)

Beschwerdegegner: KNORR-BREMSE
(Patentinhaber) Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
Moosacher Strasse 80
80809 München (DE)

Vertreter: Prüfer & Partner mbB
Patentanwälte · Rechtsanwälte
Sohnckestraße 12
81479 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 3331736 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 20. Dezember 2021.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: V. Vinci
P. Guntz

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, mit der das europäische Patent Nr. 3 331 736 in geänderter Fassung aufrechterhalten worden ist, Beschwerde eingelegt.

Die Einspruchsabteilung stellte fest, dass der geltend gemachte Einspruchsgrund gemäß Artikel 100(a) in Verbindung mit Artikel 54 EPÜ der Aufrechterhaltung des Streitpatents in erteilter Fassung entgegen stehe und entschied das Patent auf Grundlage des während der mündlichen Verhandlung eingereichten Hilfsantrags 1 aufrechtzuerhalten. Die Neuheit und das Vorliegen einer erfinderischen Tätigkeit des Gegenstandes der unabhängigen Ansprüche 1 und 11 gemäß Hilfsantrag 1 wurden unter Berücksichtigung des folgenden Standes der Technik anerkannt:

E1: DE 10 2011 113 024 A1

E3: Norm DIN EN 15595 vom Juli 2011

E8: TrainBraC-Bremsberechnungsprogramm für Auslegung und Nachweisführung, ETR, JUNI 2010, NR. 06, Seiten 367-372

Erstmals mit der Beschwerdebegründung reichte die Beschwerdeführerin (Einsprechende) folgende zusätzlichen Beweismittel ein, und beantragte sie in das Beschwerdeverfahren zuzulassen:

E10: US 2004/0107082 A1

E11: EP 1 905 636 A2

E12: EP 1 506 900 A1

E13: DE 10 2013 003 493 A1

Der Zulassung dieser Beweismittel wurde von der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) mit ihrer Beschwerdeerwiderung unter Artikel 12(4) VOBK entgegengetreten.

- II. In einer am 18. März 2024 versandten Mitteilung gemäß Artikel 15(1) VOBK legte die Kammer ihre vorläufige Meinung dar.

Eine mündliche Verhandlung fand am 12. Juni 2024 vor der Kammer per Videokonferenz statt.

- III. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde, hilfsweise die Aufrechterhaltung des Streitpatents in geändertem Umfang auf der Grundlage eines der mit der Beschwerdeerwiderung eingereichten Hilfsanträge 1 bis 11.

- IV. Der unabhängige Anspruch 1 in aufrechterhaltener Fassung gemäß Hilfsantrag 1 lautet wie folgt (Merkmalsgliederung gemäß den Vorträgen der Parteien):

M1 Verfahren zur Inbetriebnahme

M1.1 eines Bremssystems mit vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen,

M1.2 wobei das Bremssystem zumindest anteilig eine Reibungsbremse aufweist,

M1.3 wobei das Bremssystem weiter eine Steuerung mit einem initialen Steuerdatensatz zur Ansteuerung des Bremssystems im Betrieb aufweist, umfassend wenigstens die folgenden Schritte:

M1.4 - Es wird ein Referenzbetrieb durchgeführt und wenigstens eine Art von realen Referenzbetriebsparametern des Bremssystems erfasst, M1.4.1 wobei der Referenzbetrieb mindestens eine Testfahrt umfasst;

M1.5 es wird auf der Grundlage der Referenzbetriebsparameter ein virtuelles Modell des Bremssystems mit einem initialen virtuellen Steuerdatensatz, der dem initialen Steuerdatensatz entspricht, erstellt;

M1.6 auf der Grundlage des Modells wird wenigstens ein virtueller Testbetrieb durchgeführt, um das Erreichen der vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen zu überprüfen;

M1.7 anhand des virtuellen Testbetriebs wird der virtuelle Steuerdatensatz dahingehend überprüft, inwieweit dieser verändert werden muss, dass das Bremssystem die vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen erreicht und

M1.8 wenigstens ein Korrekturfaktor wird ermittelt, um einen korrigierten virtuellen Steuerdatensatz zu erhalten.

Der unabhängige Anspruch 11 in aufrechterhaltener Fassung gemäß Hilfsantrag 1 lautet wie folgt (Merkmalsgliederung gemäß den Vorträgen der Parteien):

M11 System zur Inbetriebnahme

M11.1 eines Bremssystems (10) mit vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen,

M11.2 wobei das Bremssystem zumindest anteilig eine Reibungsbremse aufweist, wobei das System wenigstens umfasst:

M11.3 Ein Bremssystem (10) mit wenigstens einer Steuereinheit (12), wobei die Steuereinheit (12) wenigstens eine Dateneingangsschnittstelle (14) und

wenigstens eine Datenausgangsschnittstelle (16) sowie wenigstens Steuerdatensatzspeicher (18) aufweist;

M11.4 wenigstens einen Sensor (20) zur Erfassung einer Art von realen Referenzbetriebsparametern des Bremssystems (10) in einem Referenzbetrieb,

M11.4.1 wobei der Referenzbetrieb mindestens eine Testfahrt umfasst;

M11.5 wenigstens eine Simulationseinheit (22) zur Erzeugung eines virtuelles Modells (24) des Bremssystems (10) mit einem initialen virtuellen Steuerdatensatz (26), der dem initialen Steuerdatensatz (19) entspricht, auf der Grundlage der Referenzbetriebsparameter;

M11.6 wenigstens eine Überprüfungseinheit (28), mittels derer auf der Grundlage des Modells wenigstens ein virtueller Testbetrieb durchführbar ist, um das Erreichen der vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen zu überprüfen und

M11.7 wobei anhand des virtuellen Testbetriebs der virtuelle Steuerdatensatz mittels der Überprüfungseinheit (28) dahingehend überprüfbar ist, inwieweit dieser verändert werden muss, dass das pneumatische System (10) die vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen erreicht und

M11.8 wobei mittels der Überprüfungseinheit (28) wenigstens ein Korrekturfaktor ermittelbar ist, um einen korrigierten virtuellen Steuerdatensatz zu erhalten.

Entscheidungsgründe

Artikel 52(1) und 54 EPÜ: Neuheit

1. Der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche 1 und 11 des Streitpatents in aufrechterhaltener Fassung ist neu im Sinne der Artikel 52(1) und 54 EPÜ.
- 1.1 Die Neuheit des Gegenstandes der unabhängigen Ansprüche wurde ausschließlich gegenüber der Entgegenhaltung E1 bestritten.
- 1.2 Zu diesem Punkt verwiesen die Parteien während der mündlichen Verhandlung auf ihr schriftliches Vorbringen. Die Kammer sieht daher keinen Grund, von ihrer vorläufigen Einschätzung vom 18. März 2024 abzuweichen, die hiermit bestätigt wird und wie folgt lautet:
 - 1.2.1 Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hielt daran fest, dass die Merkmale M1.4.1 bzw. M11.4.1 des unabhängigen Anspruchs 1 bzw. des unabhängigen Anspruchs 11 in E1 unmittelbar und eindeutig offenbart seien, so dass der Gegenstand dieser Ansprüche - anders als von der Einspruchsabteilung festgestellt - von diesem Stand der Technik neuheitsschädlich getroffen sei. In diesem Zusammenhang verwies die Beschwerdeführerin (Einsprechende) auf Seite 4/11, linke Spalte, ab Zeile 1 ff. sowie auf den Absatz [0007] der E1.
 - 1.2.2 Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) vertrat hingegen die Auffassung, dass zusätzlich zu den von der Einspruchsabteilung festgestellten unterscheidenden Merkmalen M1.4.1 und M11.4.1 auch die Merkmale M1.1, M1.3, M1.5, M1.6, M1.7 und M1.8 des Anspruchs 1 sowie die entsprechenden Merkmale des Anspruchs 11 der E1 nicht unmittelbar und eindeutig zu entnehmen seien.

Darüber hinaus und entgegen der Auffassung der Einspruchsabteilung und der Beschwerdeführerin (Einsprechenden) sei ein Sensor gemäß Merkmal M11.4 des Anspruchs 11 in der E1 weder explizit noch implizit offenbart.

1.2.3 Unter Debatte steht vor allem die Frage, ob der in der E1 anscheinend unstrittig offenbarte Referenzbetrieb gemäß Merkmalen M1.4 und M11.4 der unabhängigen Ansprüche, während dessen reale Referenzbetriebsparameter erfasst werden, *"mindestens eine Testfahrt umfasst"* wie von Merkmalen M1.4.1 bzw. M11.4.1 verlangt wird. Im Einklang mit der Schlussfolgerung der Einspruchsabteilung und den Ausführungen der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) liest die Kammer in den von der Beschwerdeführerin (Einsprechenden) angegebenen Passagen der E1 keine unmittelbare und eindeutige Offenbarung einer Erfassung von realen Referenzbetriebsparametern, die im Laufe einer Testfahrt erfolgt. Die Kammer stellt fest, dass die zitierten Passagen nicht ausschließen, dass die dort erwähnten Betriebsparameter wie z.B. der Verschleiß von Reibkomponenten, die Abbremszeit, die Abbremsstrecke, die Energierückgewinnung, sowie die Geräuschentwicklung während der Bremsung, rein simulativ erfasst werden. Ein schlüssiger Hinweis, dass Referenzbetriebsparameter während einer Testfahrt mittels wenigstens eines Sensors erfasst werden, kann die Kammer in den zitierten Offenbarungsstellen nicht finden.

1.2.4 Aus diesem Grund bestätigt die Kammer die Schlussfolgerung der Einspruchsabteilung, dass der Gegenstand der aufrechterhaltenen unabhängigen Ansprüche 1 und 11 neu gegenüber E1 ist.

1.2.5 Es kann auch dahingestellt bleiben, ob die strittigen Merkmale M1.1, M1.3, M1.5, M1.6, M1.7 und M1.8 sowie die entsprechenden Merkmale des Anspruchs 11 der E1 eindeutig und unmittelbar zu entnehmen sind, wie von der Einspruchsabteilung festgestellt und von der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) bestritten wurde, weil - wie im Folgenden vorgetragen - die Schlussfolgerung der Einspruchsabteilung, dass der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche trotz Annahme nur eines einzigen unterscheidenden Merkmals, nämlich des Merkmals M1.4.1 bzw. M11.4.1, auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, zu bestätigen ist.

Artikel 52(1) und 56 EPÜ: Erfinderische Tätigkeit

2. Der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche 1 und 11 des Streitpatents in aufrechterhaltener Fassung beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne der Artikel 52(1) und 56 EPÜ.

2.1 Entgegen der Einschätzung der Einspruchsabteilung hielt die Beschwerdeführerin (Einsprechende) daran fest, dass der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche 1 und 11 des Streitpatents in aufrechterhaltener Fassung von einer Kombination der E1 mit E3 oder E8 nahegelegt sei. Darüber hinaus führte die Beschwerdeführerin (Einsprechende) aus, dass der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche auch in Hinblick auf die Kombination von E1 mit einer der erstmals mit der Beschwerdebegründung eingereichten Entgegenhaltungen E10 bis E13 auf keiner erfinderischen Tätigkeit beruhe.

E1 in Kombination mit E3

- 2.2 Es besteht Einigkeit darüber, dass - ausgehen von E1 und in Hinblick auf das unterscheidende Merkmal M1.4.1 bzw. M11.4.1 - die zu lösende Aufgabe darin zu sehen ist, das in der E1 offenbarte Verfahren bzw. System dahingehend zu verbessern, dass die Zahl der notwendigen Testfahrten reduziert werden kann.
- 2.2.1 Zur Auslegung des Gegenstandes der Ansprüche 1 und 11 und insbesondere des Begriffes "*virtuelles Modell des Bremssystems*" verwies die Beschwerdeführerin (Einsprechende) auf die Absätze [0059] bis [0073] des Streitpatents. Es wurde ausgeführt, dass eine Fachperson - ausgehend von der E1 und zur Lösung der gestellten Aufgabe - die Norm E3, die Bahnanwendungen, Bremsen und Gleitschutzsysteme betreffen (vgl. Punkt A. 1 der E3), ohne weiteres berücksichtigen würde. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) verwies insbesondere auf Abschnitt A5.1.1 der Norm E3 wonach, - angeblich im Einklang mit der Lehre des Streitpatents und der E1 - ein Gleitschutzsystem durch eine Kombination von realen Testfahrten und Simulationsversuchen an einem Prüfstand typgeprüft sei. Diese Lehre gehe aus dem Hinweis im Abschnitt A5.1.1 der E3 noch deutlicher hervor. Hier hieße, dass "*die Simulationsversuche (Typprüfungen) zum Teil durch Streckenversuche auf einem Fahrzeug*" ersetzt werden können. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) betonte, dass der Abschnitt A.1 des Anhangs A der Norm E3 die identische technische Aufgabe wie im Streitpatent erwähne, und dass gemäß den nachfolgenden Abschnitten A6.2.1 bis A6.2.3 eine "*Validierung*" des virtuellen Modells (hier "*Prüfstand*" genannt) anhand von Testfahrten durchgeführt werde. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) argumentierte, dass die in der E3 beschriebene Validierung des Prüfstandes der Erstellung eines virtuellen Modells eines Bremssystems auf Grundlage von im Laufe einer Testfahrt

erfassten realen Referenzbetriebsparametern im Sinne der Merkmale M1.4, M1.4.1 und M1.5 des Anspruchs 1 entspreche. In Erwiderung auf die Ausführungen der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) trug die Beschwerdeführerin (Einsprechende) vor, dass das Gleitschutzsystem der E3 auch als Bremssystem im Sinne des unabhängigen Anspruchs 1 anzusehen sei. Schließlich erfolge die in der D3 offenbarte Erfassung von realen Referenzbetriebsparametern zur Erstellung/Validierung des Prüfstandes nicht nur einmalig bei seiner initialen Bereitstellung, sondern individuell vor jeder Inbetriebnahme des Prüfstandes für ein spezifisches Bremssystem, für welches die Einhaltung der vorgegebenen Zulassungsvoraussetzungen erreicht werden müsse. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) kam somit zum Schluss, dass die Fachperson bei der Implementierung des aus der E1 bekannten Verfahrens ohne weiteres die Norm E3 berücksichtigen würde. Aus dieser Entgeghaltung entnehme die Fachperson den eindeutigen Hinweis, dass die zur Erstellung des virtuelles Modells benötigten Referenzbetriebsparameter im Laufe einer Testfahrt vorteilhaft erfasst werden können, wie von Merkmal M1.4.1 verlangt, und würde daher diese Lehre ohne weiteres bei der Implementierung des aus der E1 bekannten Verfahrens anwenden. Dasselbe Ausführungen gelten bezüglich des Gegenstands des Anspruchs 11.

2.2.2 Die Kammer ist nicht überzeugt:

Wie von der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) ausgeführt, definiert Anspruch 1 eine bestimmte Reihenfolge von Schritten, wonach zunächst eine Testfahrt zur Erfassung von realen Referenzbetriebsparametern des Bremssystems durchgeführt wird (Merkmale M1.4 und M1.4.1), und

danach ein virtuelles Model auf Grundlage dieser realen Referenzbetriebsparameter erstellt wird. Die Kammer stellt fest, dass das Erstellen eines virtuelles Modell gemäß Merkmal M1.5 nicht mit dem Validieren eines Prüfstandes gemäß Abschnitt A.6.2 des Anhangs A der Norm E3 gleichzusetzen ist, und zwar weil die Validierung eines virtuellen Modells das Vorhandensein des zu validierenden Modells voraussetzt. Den zitierten Abschnitten der Norm E3 kann die Fachperson nicht entnehmen, ob die zur erstmaligen Herstellung des beschriebenen Prüfstandes verwendeten Referenzbetriebsparameter im Lauf einer Testfahrt oder lediglich simulativ erfasst wurden. Die von der Beschwerdeführerin (Einsprechende) erwähnte "*Validierung des Prüfstandes*" anhand einer Testfahrt dient nicht der Herstellung des virtuellen Prüfstandes, sondern dem Nachweis seiner Eignung bzw. seiner Justierung (vgl. Seite 53 der E3, erster Absatz). Die Kammer stimmt zu, dass Anspruch 1 nicht ausschließt, dass die Erstellung des virtuellen Modells gemäß Merkmal M1.5 nicht ganz von Grund auf, sondern auch ausgehend von einem bestehenden generischen Simulationsmodell/Algorithmus erfolgen könnte. Das endgültig anwendbare virtuelle Modell, mit dem die iterative Anpassung des Steuerdatensatzes nach Merkmalen M1.6 bis M1.8 des Anspruchs 1 durchgeführt wird, wird aber erstmal auf Grundlage der im Laufe einer Testfahrt erfassten Referenzbetriebsparameter fertiggestellt (vgl. Merkmale M1.4.1 und M1.5). Diese Reihenfolge ist der E3 nicht unmittelbar und eindeutig zu entnehmen. Die Kammer bestätigt somit die Schlussfolgerung der Einspruchsabteilung, dass der Schritt der Herstellung (entweder von Grund auf oder ausgehend von einem bestehenden, generischen Algorithmus) eines virtuelles Modells eines Bremssystems auf Grundlage von realen

Referenzbetriebsparametern, die gemäß Merkmal M1.4.1 im Laufe einer realen Testfahrt erfasst werden, der zitierten DIN Norm nicht zu entnehmen ist, sodass E1 in Kombination mit E3 nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents in aufrechterhaltener Fassung führt. Aus denselben Gründen beruht der Gegenstand des Anspruchs 11 auf einer erfinderischen Tätigkeit.

E1 in Kombination mit E8 oder mit E10 bis E13

- 2.3 Hinsichtlich dieser Angriffslinie verwiesen die Parteien während der mündlichen Verhandlung ausschließlich auf ihr schriftliches Vorbringen. Die Kammer sieht daher keinen Grund, von ihrer vorläufigen Einschätzung vom 18. März 2024 abzuweichen, die hiermit bestätigt wird und wie folgt lautet:

E1 + E8

- 2.4 Die Kammer folgt der Einschätzung der Einspruchsabteilung, dass E8 - ähnlich wie D3 - keinen Hinweis liefert auf die Verwendung von mindestens einer Testfahrt in dem aus der E1 bekannten Verfahren zur Erfassung von realen Referenzbetriebsparametern im Sinne des Merkmals M1.4.1, auf deren Grundlage das virtuelle Model erstellt wird. Eine Kombination von E1 mit E8 führt daher nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1. Dasselbe gilt hinsichtlich des Anspruchs 11.
- 2.4.1 Unabhängig von der von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) aufgeworfenen Frage ob die Entgegenhaltungen E10 bis E13 überhaupt noch ins Verfahren zuzulassen sind, können die darauf basierenden Ausführungen zur mangelnden erfinderischen

Tätigkeit auch in der Sache nicht überzeugen:

E1 + E10

- 2.4.2 Wie von der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) zutreffend angemerkt wurde, beschäftigt sich E10 mit Simulationen für (nicht schienengebundene) Kraftfahrzeuge. Es ist daher zumindest fraglich, ob eine Fachperson, die das Verfahren zur Inbetriebnahme eines Bremssystems für Schienenfahrzeuge der E1 weiterentwickeln möchte, die Lehre der E10 ohne weiteres in Betracht ziehen würde. Darüber hinaus ist der Grundgedanke der E10 darin zu sehen, auf Testfahrten komplett zu verzichten (vgl. Absatz [0011]). Selbst wenn die Fachperson den Bereich der Schienenfahrzeuge mit dem Bereich von Kraftfahrzeugen kombinieren würde, würde somit diese Entgeghaltung von der Lösung des Streitpatents, insbesondere von der Einführung des Merkmals M1.4.1 in das Verfahren gemäß E1, weglehren. Dasselbe gilt hinsichtlich des Merkmals M11.4.1 des Anspruchs 11.

E1 + E11

- 2.4.3 In ihrer Beschwerdebegründung gab die Beschwerdeführerin (Einsprechende) wörtlich den Inhalt verschiedener Absätze der E11 wieder, in welchen angeblich ein Hinweis auf die Durchführung einer Testfahrt zur Erfassung von realen Betriebsparametern eines Bremssystems zur Erstellung eines virtuellen Modells offenbart sei. Eine schlüssige Begründung, warum die Fachperson dieses Merkmal isoliert aus dem Kontext der E11 entnehmen und es bei der Weiterentwicklung des Verfahrens der E1 berücksichtigen sollte, fehlt und ist auch für die Kammer nicht ersichtlich. Darüber hinaus deutet zumindest der erste

Satz des zitierten Absatzes [0011] der E1 auch auf einen kompletten Verzicht auf realen Testfahrten hin.

E1 + E12 oder E13

- 2.4.4 Auch hinsichtlich dieser vorgebrachten Kombinationen lieferte die Beschwerdeführerin (Einsprechende) eine bloße Wiedergabe des Texts von Absätzen der E12 bzw. der E13. Es gelten daher dieselben Ausführungen, die zu der Kombination E1 + E11 präsentiert wurden. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat weder mit der Beschwerdebegründung noch als Reaktion auf den entsprechenden Vortrag der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) in ihrer Beschwerdeerwiderung erklärt, warum die Fachperson ausgehend von E1 und zur Lösung der gestellten Aufgabe diese Entgegenhaltungen kombinieren und das aus der E1 bekannten Verfahren im Sinne des Merkmals M1.4.1 modifizieren würde. Dasselbe gilt hinsichtlich des Merkmals M11.4.1 des Anspruchs 11. Aufgrund dieses Mangels an Substanziierung kann die Kammer nicht erkennen, warum eine Kombination von E1 mit E12 oder E13 den Gegenstand der Ansprüche 1 und 11 nahelegen sollte.
- 2.4.5 Die Kammer sieht daher keinen Grund, von der positiven Einschätzung der Einspruchsabteilung hinsichtlich des Vorliegens einer erfinderischen Tätigkeit abzuweichen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



M. Schalow

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt