

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 29. Januar 2026**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1218/24 - 3.2.01

Anmeldenummer: 13789151.1

Veröffentlichungsnummer: 2882625

IPC: B61D19/02

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

TÜRFLÜGEL FÜR EIN FAHRZEUG, INSBESONDERE EIN SCHIENENFAHRZEUG

Patentinhaber:

Knorr-Bremse Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Einsprechende:

Bode - Die Tür GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

Schlagwort:

Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag (ja)

Zitierte Entscheidungen:

T 0176/84, T 0195/84, T 0047/91, T 0560/89, T 1910/11

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

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1218/24 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 29. Januar 2026

Beschwerdeführerin:

(Einsprechende)

Bode - Die Tür GmbH
Ochshäuser Straße 14
34123 Kassel (DE)

Vertreter:

Patentanwälte Bauer Vorberg Kayser
Partnerschaft mbB
Goltsteinstraße 87
50968 Köln (DE)

Beschwerdegegnerin:

(Patentinhaberin)

Knorr-Bremse Gesellschaft mit beschränkter
Haftung
Beethovengasse 43-45
2340 Mödling (AT)

Vertreter:

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

Angefochtene Entscheidung:

**Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am 2. August
2024 zur Post gegeben wurde und mit der der
Einspruch gegen das europäische Patent Nr.
2882625 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ
zurückgewiesen worden ist.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender

G. Pricolo

Mitglieder:

B. Spitzer

S. Fernández de Córdoba

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde der Einsprechenden richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung, den Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 2 882 625 (das Patent) zurückzuweisen.
- II. Der Einspruch war gegen das Patent in vollem Umfang eingelegt und auf die Einspruchsgründe nach Artikel 100 a) EPÜ i.V.m. Artikel 56 EPÜ (mangelnde erfinderische Tätigkeit) gestützt worden.
- III. Am 29. Januar 2026 fand die mündliche Verhandlung vor der Kammer als Videokonferenz statt.
- IV. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Zurückweisung der Beschwerde (Hauptantrag) und hilfsweise die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in der Fassung gemäß einem der mit der Beschwerdeerwiderung eingereichten Hilfsanträgen 1 bis 4.

- V. Der erteilte Anspruch 1 lautet wie folgt (die von der Einspruchsabteilung verwendete Merkmalsgliederung ist in eckigen Klammern eingefügt):

"1. **[M 1.1]** Türflügel (200) für ein Fahrzeug, insbesondere ein Schienenfahrzeug, wobei **[M1.2]** der Türflügel (200) einen Türflügelrahmen (100), eine an einer ersten Hauptfläche (277) des Türflügelrahmens (100) angeordnete erste Schale (270) und eine an einer

der ersten Hauptfläche (277) gegenüberliegenden zweiten Hauptfläche (278) angeordnete zweite Schale (275) aufweist, wobei der Türflügelrahmen (100) **[M1.3]** ein oberes Querprofil (110) und ein unteres Querprofil (120) sowie ein Hinterkanten-Längsprofil (130) und ein Vorderkanten-Längsprofil (140) aufweist, wobei das obere Querprofil 110 mit dem Hinterkanten-Längsprofil 130 sowie dem Vorderkanten-Längsprofil 140 verbunden ist und das untere Querprofil 120 mit dem Hinterkanten Längsprofil 130 sowie dem Vorderkanten Längsprofil 140 verbunden ist und wobei **[M1.4]** der Türflügel (200) derart ausgebildet ist, dass ein Wärmepfad (280) von der ersten Schale (270) zu der zweiten Schale (275) durch zumindest zwei unterschiedliche Materialien erfolgt, wobei **[M1.5]** die zumindest zwei unterschiedlichen Materialien eine sich voneinander unterscheidende Wärmeleitfähigkeit aufweisen, wobei **[M1.6]** ein erstes Material der zumindest zwei unterschiedlichen Materialien eine schlechtere Wärmeleitfähigkeit als ein Metall, insbesondere eine schlechtere Wärmeleitfähigkeit als Aluminium, aufweist, dadurch gekennzeichnet, dass

- **[M1.7]** der Türflügelrahmen (100) aus dem ersten Material ausgebildet ist oder
- **[M1.8]** zumindest ein Profil (110, 120, 130, 140) aus der Gruppe oberes Querprofil (110), unteres Querprofil (120), Hinterkanten-Längsprofil (130) und/oder Vorderkanten-Längsprofil (140) zumindest einen Steg (230) aus dem ersten Material aufweist, wobei der Steg (230) zwischen zwei Profilteilen (210, 220) des zumindest einen Profils (110, 120, 130, 140) derart angeordnet ist, sodass die erste Schale (270) gegenüber der zweiten Schale (275) thermisch entkoppelt ist."

VI. In dieser Entscheidung wird auf die folgenden aus dem Einspruchsverfahren bekannten und im

Beschwerdeverfahren zitierten Dokumente Bezug genommen:

- D2 AT 412 271 B
- D9 Online Artikel: "So wurde das Aluminiumfenster gerettet", Glaswelt - Fassade Sicherheit Sonnenschutz, 22. Januar 2018, <https://www.glaswelt.de/node/77649/print>
- D10 DE 32 03 631 A1
- D11 DE 32 27 509 A1
- D12 DE 32 36 357 A1
- D13 DE 34 07 121 A1
- D14 DE 25 52 700 C2
- D15 DE 29 37 454 A1
- D16 DE 30 33 206 A1
- D17 DE 29 09 425 A1
- D18 DE 76 13 917 U
- D19 CH 556 501
- D20 EP 0 043 968 B1
- D21 DE 28 49 556 A1
- D22 CH 416 039
- D23 DE 80 25 207 U1
- D24 DE 199 56 415 C1
- D25 DE 10 2008 007 329 A1
- D26 DE 1 759 296
- D27 Veröffentlichung Meilensteine der Entwicklung, Firma Ensinger GmbH, 2017

Entscheidungsgründe

- 1. Einspruchsgründe nach Artikel 100 a) EPÜ in Verbindung mit Artikel 56 EPÜ
- 1.1 Die Kammer kommt zur gleichen Schlussfolgerung wie die Einspruchsabteilung, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 ausgehend vom Dokument D2 unter

Berücksichtigung des allgemeinen Fachwissens oder der Lehre der Dokumente D9 bis D27 nicht nahegelegt ist (siehe angefochtene Entscheidung, Gründe, Punkt 13).

- 1.2 Es ist zwischen den Beteiligten nicht streitig:
- dass das Dokument D2 einen möglichen Ausgangspunkt zur Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit darstellt,
 - dass sich der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 vom Dokument D2 in der Ausführungsform gemäß dem Merkmal M1.7 und in der alternativen Ausführungsform gemäß dem Merkmal M1.8 unterscheidet,
 - dass der technische Effekt dieser Merkmale eine Verbesserung des thermischen und/oder akustischen Verhaltens eines Türflügels ist (siehe Patent, Absätze [0009] und [0012]) und dass somit die objektive technische Aufgabe darin liegt, einen Türflügel für ein Fahrzeug mit verbesserter Wärmedämmung zu finden,
 - dass der Fachmann ein Ingenieur des Maschinenwesens ist und über Kenntnisse auf dem Gebiet der Thermodynamik verfügt, insbesondere über Materialien unterschiedlicher Wärmeleitfähigkeit sowie über die Problematik von Wärmebrücken und deren Vermeidung, und
 - dass die Wärmedämmung mittels eines Stegs zwischen zwei Profilschalen bei Türen und Fenstern im Bereich des Bauwesens/Gebäudetechnik bekannt ist (siehe Dokumente D9 bis D27).
- 1.3 Streitig ist allerdings, ob die Lösung gemäß einem der Merkmale M1.7 oder M1.8 für einen "Türflügel für ein Fahrzeug" ausgehend vom Dokument D2 naheliegend war. Insbesondere bestritt die Beschwerdegegnerin, dass der Fachmann allein aufgrund seines allgemeinen Fachwissens

– ohne unzulässige rückschauende Betrachtungsweise – tatsächlich zu der beanspruchten Lösung gemäß Merkmal M1.7 oder M1.8 gelangt wäre. Darüber hinaus verneinte sie, dass der Fachmann ein entferntes technisches Gebiet wie das Bauwesen bzw. die Gebäudetechnik herangezogen hätte oder dadurch zur beanspruchten Lösung gelangt wäre.

- 1.4 Naheliegen der Lösungen gemäß Merkmal M1.7 und gemäß Merkmal M1.8 ausgehend vom Dokument D2 in Kombination mit dem allgemeinen Fachwissen
- 1.4.1 Auch wenn das physikalische Prinzip der thermischen Trennung zur Vermeidung von Wärmebrücken und der Einsatz von Materialien mit unterschiedlichen Wärmeleitfähigkeiten allgemein bekannt sind, so stimmt die Kammer der Beschwerdegegnerin zu, dass die konkrete Ausgestaltung je nach Anwendungsfall unterschiedlich ist.
- 1.4.2 Dokument D2 offenbart einen Türflügel für ein Schienenfahrzeug bestehend aus zwei lackierten Blechen aus einer Aluminiumlegierung, die auf einem Türflügelrahmen montiert sind und deren Zwischenraum mehr oder weniger ausgeschäumt sein kann, um beispielsweise die Wärmedämmung zu verbessern (siehe Dokument D2, Seite 2, Zeilen 1 bis 3 und Zeilen 53 bis 55).
- 1.4.3 Zur Lösung der objektiven technischen Aufgabe die Wärmedämmung dieses bekannten Türflügels für ein Fahrzeug zu verbessern, gibt es im Prinzip verschiedene Möglichkeiten und Ausgestaltungen. Die Beschwerdeführerin hat keinen überzeugenden Grund vorgebracht, warum der Fachmann ausgehend vom Dokument D2 für den Rahmen ein Material gemäß Merkmal M1.7,

beispielsweise aus einem Kunststoff oder einem Faserverbundwerkstoff mit einer geringeren Wärmeleitfähigkeit, oder ein gemäß Merkmal M1.8 ausgestaltetes Rahmenprofil ausgewählt hätte. Insbesondere sind die speziellen Anforderungen an eine Fahrzeugtür zu berücksichtigen, etwa im Hinblick auf dynamische Druckbelastungen, betriebsbedingte Bewegungen, die Funktion der Tür als Teil der Fahrzeughülle, das zu optimierende Innenraumvolumen, sowie einschlägige Sicherheitsanforderungen. Es fehlt eine Veranlassung, warum der Fachmann dies nicht nur hätte machen können, sondern auch tatsächlich gemacht hätte. Die Kammer verweist auf den "could-would approach", der von den Beschwerdekammern bei der Beurteilung der Frage, ob die beanspruchte Erfindung angesichts des nächstliegenden Stands der Technik und der objektiven technischen Aufgabe für den Fachmann naheliegend gewesen wäre, angewendet wird (siehe "could-would approach" in der Rechtsprechung der Beschwerdekammern des Europäischen Patentamts, 11. Auflage, Juli 2025, "Rechtsprechung", I.D.5.).

- 1.5 Naheliegen der Lösungen gemäß Merkmal M1.7 und gemäß Merkmal M1.8 ausgehend vom Dokument D2 in Kombination mit den Dokumenten D9 bis D27
- 1.5.1 Die Dokumente D9 bis D27 stammen aus dem Gebiet des Fensterbaus/der Gebäudetechnik. Sie offenbaren geteilte Profile mit Isolierstegen/Wärmetrennstegen bzw. Verbundprofile mit wärmeisolierenden Profilschienen aus beispielsweise Kunststoff zur thermischen Trennung. Die Dokumente D22 und D23 offenbaren Verbundprofile als Meterware, die insbesondere für Fenster- und Türkonstruktionen eingesetzt werden.

- 1.5.2 Die Beschwerdeführerin argumentierte unter Verweis auf die Rechtsprechung (siehe Rechtsprechung, I.D.8.2, unter anderem die Entscheidungen T 176/84, T 195/84, T 560/89, T 1910/11, T 47/91, T 560/89), dass der Fachmann Lösungen aus benachbarten oder übergeordneten Gebieten in Betracht gezogen hätte, diese auf den aus dem Dokument D2 bekannten Türflügel für ein Schienenfahrzeug auch angewendet hätte und somit zur beanspruchten Lösung gemäß dem Merkmal M1.7 oder gemäß dem Merkmal M1.8 gelangt wäre.
- 1.5.3 Die Kammer teilt nicht die Schlussfolgerung der Beschwerdeführerin. Auch wenn der Fachmann Lösungen aus dem Bereich des Fensterbaus im Bauwesen kennt, so unterscheiden sich - wie die Beschwerdegegnerin vorbrachte - die Anforderungen und Randbedingungen für Fenster/Türen für Gebäude und Fenster/Türen für Fahrzeuge erheblich. Daher überzeugt die Argumentation der Beschwerdeführerin die Kammer nicht, dass ein Fachmann auf dem technischen Gebiet des Baus von Türen für Fahrzeuge sich zur Lösung der oben formulierten objektiven technischen Aufgabe der entsprechenden Mittel aus dem Gebiet des Baus von Türen für Gebäude bedient hätte, diese unverändert auf Türen für Fahrzeuge übertragen hätte und so tatsächlich zu den beanspruchten Lösungen gemäß dem Merkmal M1.7 oder dem Merkmal M1.8 gelangt wäre.
- 1.6 Die Argumente der Beschwerdeführerin überzeugen aus folgenden Gründen nicht:
- 1.6.1 Es wird nicht lediglich (irgend-)ein Türflügel beansprucht, sondern ein Türflügel für ein Fahrzeug. Dies bedeutet der Türflügel muss zumindest für ein Fahrzeug geeignet sein (siehe Rechtsprechung, I.C. 8.1.5). Die erforderliche Eignung trifft auch auf die

von der Beschwerdeführerin erwähnten Türen zum Be- und Entladen von Paketfahrzeugen, Kühlfahrzeugen und/oder Wohnmobilen zu. Zu erwähnen ist ferner, dass das Dokument D2, das als Ausgangspunkt für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit seitens der Beteiligten betrachtet wird, bereits und ausschließlich einen Türflügel für ein Schienenfahrzeug offenbart.

- 1.6.2 Die Beschwerdeführerin argumentierte des Weiteren, dass nicht das gesamte technische Gebiet Bauwesen/ Gebäudetechnik, sondern lediglich das technische Gebiet "Fenster und Türenbau im Bauwesen" für das Gebiet "Fenster und Türenbau im Fahrzeugbau" heranzuziehen sei. Da sich beide Gebiete mit demselben physikalischen Prinzip befassten, wie Wärmeleitung durch mehrschalige Elemente, Minimierung von Kältebrücken, Stabilität und Festigkeit bei gleichzeitiger Isolationswirkung, Abdichtung gegen Außeneinflüsse, bestehe eine funktionale Nähe. Zumindest gehörten laut der Beschwerdeführerin sowohl das Gebiet der Fahrzeugtüren als auch das der Gebäudetüren zu dem übergeordneten Feld der "Wärmedämmung".

Auch wenn die Kammer diese funktionale Nähe anerkennt und das allgemeine Wissen des Fachmanns außer Zweifel steht, bleibt dennoch die Frage offen, weshalb der Fachmann die aus dem Gebiet der Gebäudetüren und -fenster bekannte Lösung ohne unzulässige rückschauende Betrachtungsweise für Türen im Fahrzeugbereich angewendet hätte (siehe auch oben Punkt 1.5; siehe Rechtsprechung, I.D.6.).

- 1.6.3 Als Anlass für eine Kombination dieser beiden technischen Gebiete verweist die Beschwerdeführerin auf strukturelle und konstruktive Parallelen. So würden Fahrzeugtürflügel und Gebäudefenster und -türen oft

mehrschalige Konstruktionen aufweisen, Hohlräume, Stege und isolierende Zwischenlagen enthalten, zur thermischen Trennung dienen und ähnliche (Aluminium-)Profile verwenden.

Die Kammer stimmt der Beschwerdegegnerin zu, dass hierfür kein Nachweis vorgebracht wurde und dass sich derartige Parallelen dem Dokument D2 nicht entnehmen lassen. Ungeachtet dessen bestehen - wie oben ausgeführt - in beiden Bereichen unterschiedliche Anforderungsprofile und Randbedingungen, sodass eine unmittelbare Übertragung nicht nahegelegt ist.

- 1.6.4 Der pauschale Verweis der Beschwerdeführerin auf die Verwendung von Holz im Fahrzeugbau in der Vergangenheit spielt vorliegend keine Rolle, insbesondere wurde kein Dokument vorgelegt, bei dem ein Türflügelrahmen aus Holz besteht oder zwei Profile mit einem Holzsteg thermisch entkoppelt sind.
- 1.6.5 Die Kammer folgt der Beschwerdeführerin insoweit, als dass im Bereich der Gebäudetüren und -fenster das Problem der verbesserten Wärmedämmung eine Rolle spielte und damit eine Entsprechung zur vorliegend zu lösenden, objektiven technischen Aufgabe im Fahrzeugbereich besteht, nämlich einen Türflügel mit verbesserter Wärmedämmung zu finden. Dies ändert jedoch nichts daran, dass sich nach Auffassung der Kammer die Anforderungen an einen Türflügel für ein Fahrzeug und an einen Türflügel im Gebäudebereich deutlich unterscheiden, so dass der Fachmann keine Veranlassung gehabt hätte, die aus der Gebäudetechnik bekannte Lösung auf den Fahrzeugbereich zu übertragen.
- 1.6.6 Die Beschwerdeführerin brachte vor, dass sich die Frage des Naheliegens ausschließlich nach der objektiven

technischen Aufgabe richten würde, welches vorliegend lediglich ein thermisches Problem wäre, so dass unterschiedliche mechanische Randbedingungen nicht relevant wären. Mechanische Unterschiede betreffen beispielsweise dynamische Druckbelastungen, Bewegungen durch den Fahrzeugbetrieb und Unfallanforderungen. Diese Unterschiede hätte jedoch keinen Einfluss auf das thermische Wirkprinzip eines Stegs zwischen zwei Profilschalen. Für die Wärmedämmung wären lediglich die Wärmeleitfähigkeit, die Reduktion von Wärmebrücken, die Gestaltung thermischer Trennschichten und die Profilgeometrie auf thermische Durchgänge relevant.

Die Kammer stimmt der Beschwerdeführerin insofern zu, dass das thermische Wirkprinzip unabhängig von den mechanischen Randbedingungen gilt. Allerdings bedeutet dies nicht, dass der Fachmann eine aus dem Bereich der Gebäudetüren/-fenster bekannte Lösung für Fahrzeugtüren nicht nur hätte übernehmen können, sondern auch tatsächlich übernommen hätte. Ausgehend vom Dokument D2, das einen Türflügel für ein Schienenfahrzeug offenbart, hätte der Fachmann in Übereinstimmung mit der Beschwerdegegnerin keine Veranlassung gehabt, eine Änderung der Rahmenkonstruktion oder des Rahmenmaterials vorzunehmen - auch nicht unter Berücksichtigung der aus dem Bereich der Gebäudetüren/-fenster bekannten Lösung.

- 1.6.7 Als Gegenargument führt die Beschwerdeführerin aus, dass der Fachmann eine Lösung auch dann anwende, wenn Anpassungen erforderlich seien. So könnten laut der Beschwerdeführerin mechanische Verstärkungen hinzugefügt werden, ohne das thermische Trennprinzip zu beeinträchtigen.

Die Kammer verweist auf ihre obigen Ausführungen,

wonach die Frage, ob der Fachmann tatsächlich bestimmte Änderungen vorgenommen hätte, anhand schlüssiger Gründe zu beantworten ist. Dadurch wird eine rückschauende Betrachtungsweise vermieden (siehe Rechtsprechung, I.D.6.) .

1.7 Schlussfolgerung

Die Argumente der Beschwerdeführerin überzeugen die Kammer nicht. Die Entscheidung der Einspruchsabteilung, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 ausgehend vom Dokument D2 unter Berücksichtigung des allgemeinen Fachwissens bzw. der Dokumente D9 bis D27 nicht nahegelegt ist, wird bestätigt.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



M. Schalow

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt