Interner Verteilerschlüssel:

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

Datenblatt zur Entscheidung vom 2. Juli 2026

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1456/24 - 3.2.01

Anmeldenummer: 17724325.0

Veröffentlichungsnummer: 3455091

IPC: B60D1/24, B60D1/06, G01L1/04, G01L1/22

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
VORRICHTUNG ZUM ZIEHEN EINES ANHÄNGERS UND/ODER HALTEN EINER LASTENTRÄGEREINHEIT

Patentinhaberin:
ACPS Automotive GmbH

Einsprechende:
WESTFALIA - Automotive GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54, 56

Schlagwort:
Neuheit - (ja)
Erfinderische Tätigkeit - (ja)

Dieses Datenblatt ist nicht Teil der Entscheidun
Es kann jederzeit und ohne Bekanntmachung geändert werde

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:

Dieses Datenblatt ist nicht Teil der Entscheidun(
Es kann jederzeit und ohne Bekanntmachung geändert werde

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

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 1456/24 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 2. Juli 2026

Beschwerdeführerin: (Einsprechende)	WESTFALIA - Automotive GmbH Am Sandberg 45 33378 Rheda-Wiedenbrück (DE)
Vertreter:	Patentanwälte Bregenzer und Reule Partnerschaftsgesellschaft mbB Neckarstraße 47 73728 Esslingen (DE)
Beschwerdegegnerin: (Patentinhaberin)	ACPS Automotive GmbH Bertha-Benz-Strasse 2 74379 Ingersheim (DE)
Vertreter:	Hoeger, Stellrecht & Partner Patentanwälte mbB Uhlandstrasse 14c 70182 Stuttgart (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 3455091 in geändertem Umfang, zur Post gegeben/elektronisch überm ittelt am 6. November 2024.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: M. Geisenhofer
A. Jimenez

Sachverhalt und Anträge

I. Sowohl die Patentinhaberin, als auch die Einsprechende legten Beschwerde ein gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, wonach das Streitpatent in der Fassung des seinerzeitigen Hilfsantrags II die Erfordernisse des EPÜ erfüllt.

II. Die Einspruchsabteilung hatte entschieden, dass die Erfindung gemäß Hauptantrag ausführbar sei (Artikel 100(b) EPÜ) und nicht unzulässig geändert worden sei (Artikel 100(c) EPÜ). Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei jedoch nicht neu gegenüber dem Dokument

D5 US 2013/0253814 A1.

Hilfsantrag I wurde als ausreichend klar (Artikel 84 EPÜ) und nicht unzulässig geändert angesehen (Artikel 123(2) EPÜ), allerdings als ebenfalls nicht neu gegenüber D5 (Artikel 54 EPÜ).

Hilfsantrag II wurde analog zum Hauptantrag und Hilfsantrag I als ausreichend klar und nicht unzulässig geändert angesehen. Die Einspruchsabteilung war zudem der Auffassung, dass das die Erfindung so ausreichend offenbart sei, dass ein Fachmann sie ausführen könne. Zudem sei der Gegenstand des Anspruchs 1 neu gegenüber D5, sowie erfinderisch ausgehend von einem der folgenden Dokumente als nächstkommendem Stand der Technik:

D1 DE 10 2014 013 812 A1,
D7 DE 10 2013 007 727 A1, oder
D8 US 6 053 521

III. Es fand eine mündliche Verhandlung vor der Kammer statt.

a) Die Beschwerdeführerin-Patentinhaberin nahm ihre Beschwerde zurück.

b) Die verbleibende Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

c) Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, das Streitpatent in geänderter Fassung auf Grundlage des mit der Beschwerdebegründung eingereichten Hilfsantrags IV aufrechtzuerhalten. Alle weiteren Anträge wurden zurückgenommen.

IV. Anspruch 1 des einzig verbliebenen Antrags lautet wie folgt:

"*Heckseitig an einer Kraftfahrzeugkarosserie (14) montierbare Vorrichtung (20, 30, 40) zum Ziehen eines Anhängers und/oder Halten einer Lastenträgereinheit, umfassend einen mit einem ersten Endbereich (32, 132) mit der Kraftfahrzeugkarosserie (14) verbundenen Haltearm (30, 130), insbesondere einen Kugelhals, der an einem zweiten Endbereich (34, 134) mit einem Element (40), insbesondere eine Kupplungskugel, zum Anhängen des Anhängers und/oder zum Fixieren der Lastenträgereinheit versehen ist, und ferner umfassend Sensoren zum Erfassen von durch Belastungen des Haltearms (30, 130) bedingten reversiblen Deformationen des Haltearms (30, 130), wobei einem Haltearmabschnitt (60) des Haltearms (30, 130) durch dessen reversible Deformationen beeinflusste Dehnungssensoren (72, 74,*

76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) zugeordnet sind,
dadurch gekennzeichnet, dass zur Erfassung von mindestens einer ausgewählten Biegebelastung, die durch eine Kraft auf das Element (40) in vertikaler Richtung bedingt ist, mindestens ein Dehnungssensor (72, 76, 106, 126, 172, 206) auf einer Seite und mindestens ein Dehnungssensor (74, 78, 108, 128, 174, 208) auf einer gegenüberliegenden Seite eines Flächenbereichs (FB) einer der ausgewählten Biegebelastung zugeordneten Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) angeordnet sind, dass die Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) auf unterschiedlichen einander gegenüberliegenden Seiten des Flächenbereichs (FB) der Neutralreferenzfläche (NRFV), das heißt einer Teilfläche der Neutralreferenzfläche (NRFV), liegen, so dass dadurch die Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) die von demselben Volumenbereich des Haltearms (30, 130) ausgeführten reversiblen Deformationen einmal als Dehnung und einmal als Stauchung erfassen, dass eine senkrechte Projektion der auf einander gegenüberliegenden Seiten der Neutralreferenzfläche (NRFV) angeordneten Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) auf den Flächenbereich (FB) innerhalb dieses Flächenbereichs (FB) liegt, dass der Flächenbereich (FB) in jeder seiner Ausdehnungsrichtungen eine Ausdehnung aufweist, die maximal das Doppelte, noch besser maximal das 1,5-fache, der Ausdehnung jedes der Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) parallel zu dieser Ausdehnungsrichtung ist, wobei die Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) durch eine Vertikal-Neutralfaser (NFV) hindurch verläuft und senkrecht zu einer sich bei der vertikalen Biegebelastung (BV) ausbildenden Biegebewegungsfläche

verläuft, wobei unter einer Biegebewegungsfläche bei vertikaler Biegebelastung diejenige Fläche zu verstehen ist, parallel zu welcher sich der Haltearm (30, 130) bei einer durch die Krafteinwirkung in der vertikalen Richtung ausgelösten Biegebelastung mit der geringsten Querbewegung zu dieser Fläche bewegt, und die durch die sich bei dieser Biegebelastung ergebende neutrale Faser (NFV) des Haltearms (30, 130) hindurchverläuft, dass die Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206,208) jeweils in einem Abstand von diesem Flächenbereich (FB) angeordnet sind, dass die Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) ungefähr parallel zu dem Flächenbereich (FB) der Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) ausgerichtet sind, wobei unter einer ungefähr parallelen Ausrichtung eine Ausrichtung der Dehnungssensoren zu verstehen ist, die von einer exakt parallelen Ausrichtung zu dem Flächenbereich (FB) der Vertikal Neutralreferenzfläche (NRFV) um maximal ±20°, besser maximal ±10°, abweicht, dass die Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) derart angeordnet und ausgerichtet sind, dass sie eine horizontale Zugbelastung durch eine horizontale Längskraft (FX) auf das Element (40) erfassen, wobei unter einer horizontalen Längskraft (FX) auf das Element (40) eine in Fahrzeuglängsrichtung und horizontal auf das Element (40) wirkende Kraft bei an einer Fahrzeugkarosserie montierten Vorrichtung und auf einer horizontalen Fahrbahn stehendem Kraftfahrzeug zu verstehen ist, dass eine Auswerteeinheit vorgesehen ist, welche die Signale der Dehnungssensoren (72, 74, 76, 78, 106, 108, 126, 128, 172, 174, 206, 208) auswertet, dass die Auswerteeinheit (AU) die auf das Element (40) in vertikaler Richtung (Z) wirkende Kraft (FZ) ermittelt und dass die Auswerteeinheit (AU) eine horizontale Längskraft (FX) ermittelt, dass eine

Sensoreinheit (90, 190) einen Sensorträger (92, 192) aufweist, der auf einander gegenüberliegenden Seiten mit Sensorträgerflächen (102, 104, 122, 124, 202, 204) versehen ist, auf denen die Dehnungssensoren (106, 108, 126, 128, 206, 208) angeordnet und mit diesen verbunden sind, dass der Sensorträger (92, 192) mit dem deformierbaren Halteabschnitt (60) des Haltearms (30, 130) derart verbunden ist, dass der Sensorträger (92, 192) ein reversibles Deformationsverhalten zeigt, das qualitativ mit dem reversiblen Deformationsverhalten des Haltearmabschnitts (60) identisch ist, dass der Sensorträger (92, 192) so relativ zum Haltearmabschnitt (60) angeordnet ist, dass zur Erfassung der ausgewählten Biegebelastung eine dieser Biegebelastung zugeordnete Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) des Haltearmabschnitts (60) einen zwischen den Sensorträgerflächen (102, 104, 122, 124, 202, 204) liegenden Volumenbereich (94, 194) des Sensorträgers (92, 192) durchsetzt, so dass die auf den Sensorträgerflächen (102, 104, 122, 124, 202, 204) angeordneten Dehnungssensoren (106, 108, 126, 128, 206, 208) in der Lage sind, die reinen Biegebelastungen dadurch zu erfassen, dass der Dehnungssensor (102, 122, 202) auf einer Seite der Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) eine Dehnung und der Dehnungssensor (104, 124, 204) auf der anderen Seite der Vertikal-Neutralreferenzfläche (NRFV) eine Stauchung erfährt."

V. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin (Einsprechende) kann wie folgt zusammengefasst werden:

a) Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht neu gegenüber dem in Figur 4 von D8 gezeigten Ausführungsbeispiel. Dabei sei der mit den Sensoren (16) versehene Abschnitt des Haltearms (37) gleichzeitig als Sensorträger im Sinne des

Streitpatents zu verstehen. Alternativ könne man auch den Abschnitt neben dem die Sensoren tragenden Abschnitt des Haltearms als Haltearmabschnitt verstehen.

b) Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht erfinderisch gegenüber einer Kombination von D1 mit D8. Ausgehend von dem einen auf einem Sensorträger montierten Sensor im Ausführungsbeispiel der Figuren 8 - 10 werde dem Fachmann durch D8 nahegelegt, zwei beabstandete Sensoren zu verwenden, die dann zwangsläufig auf unterschiedlichen Seiten der Vertikal-Neutralreferenzfläche liegen würden.

VI. Das Vorbringen der Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) kann wie folgt zusammengefasst werden:

a) Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei neu. Das in Figur 4 von D8 gezeigte Ausführungsbeispiel weise zwar einen Sensor (16) auf, der jedoch nicht auf einem Sensorträger montiert sei.

b) Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei auch erfinderisch. Ausgehend von D1 habe der Fachmann keine Veranlassung, den eine Verformung des Haltearms messenden Sensor durch ein Sensorenpaar auf dem Sensorträger zu ersetzen, insbesondere nicht so, dass die Sensoren auf unterschiedlichen Seiten der Vertikal-Neutralreferenzfläche angeordnet seien.

Entscheidungsgründe

1. Der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 des einzigen Antrags ist neu (Artikel 54 EPÜ).

1.1 Dokument D8 zeigt in Figur 4 eine Anhängerkupplung zum Ziehen eines Anhängers mit einem mit der Karosserie verbundenen Haltearm (30) und einer Kupplungskugel (4). Der Haltearm weist einen Bereich (38) auf, in dem auf der Ober- und Unterseite in einer Ausnehmung (40) je ein Dehnungssensor (16) angeordnet ist. Diese Sensoren sind bei Belastung der Anhängerkupplung mit einer vertikalen Last auf unterschiedlichen Seiten der sich durch die Biegebelastung einstellenden Vertikal-Neutralreferenzfläche angeordnet, so dass der Sensor an der Oberseite die Deformation des Haltearms als Dehnung, der Sensor auf der Unterseite als Stauchung erfasst.

So kann aus dem Signal der Sensoren über die Auswerteeinheit (22) die in vertikaler Richtung auf den Kupplungskopf einwirkende Auflast ermittelt werden. Gleichzeitig kann aus dem Signal der Sensoren aber auch eine horizontale Zugkraft ermittelt werden (siehe Spalte 1, Zeilen 41 - 48: "tongue weight" und "pulling/ compressive force")

1.1.1 Die Beschwerdegegnerin argumentiert zwar, dass im Ausführungsbeispiel der Figur 4 nur die vertikale Auflast ermittelt würde. Dies ergäbe sich aus der die Figur 4 betreffenden Beschreibung in Spalte 5, Zeilen 11 - 17: In dieser Passage werde nur beschrieben, dass die Spannungsdifferenz zwischen oberen und unterem Sensor ausgewertet werde, was nur einen Rückschluss auf

das durch die vertikale Auflast verursachte Biegemoment im Haltearm erlaube.

1.1.2 In der fraglichen Passage wird aus Sicht der Kammer aber nicht auf eine Differenz der Messwerte zwischen oberem und unteren Sensor abgestellt, sondern auf die Veränderung der Signale ("strain differential") der Sensoren auf der oberen und unteren Seite (n.b. "on the upper and lower surfaces of the drawbar beam section" und nicht "between upper and lower surfaces") des Haltearms. Daher kann die im allgemeinen Teil der Beschreibung in Spalte 1 beschriebene Aufgabe auch mit Hilfe der Sensoren der Figur 4 gelöst werden, d.h. es kann aus den Messwerten der Sensoren sowohl die vertikale Auflast, als auch eine horizontale Zugkraft auf die Kupplungskugel ermittelt werden.

1.2 Das in Figur 4 von Dokument D8 dargestellte Ausführungsbeispiel ist - entgegen der Argumentation der Beschwerdeführerin - jedoch nicht neuheitsschädlich, da es keinen Sensorträger aufweist, auf dem die Sensoren montiert sind.

1.2.1 Der in Figur 4 gezeigte Haltearmabschnitt (38), an dem die Sensoren (16) in den Ausnehmungen (40) angebracht sind, ist Teil des Haltearms und kann nicht - wie von der Beschwerdeführerin argumentiert - gleichzeitig auch den Sensorträger darstellen, da dieser dem Wortlaut des Anspruchs 1 folgend ein eigenständiges Bauteil sein muss.

a) Der Sensorträger muss dem Wortlaut des Anspruchs folgend mit dem deformierbaren Halteabschnitt des Haltearms derart verbunden sein, dass er das selbe Deformationsverhalten wie der Haltearmabschnitt aufweist. Ein Vergleich des Deformationsverhaltens

setzt jedoch voraus, dass zwei unterschiedliche und auch unterscheidbare Bauteile vorliegen. Nur dann kann man das Deformationsverhalten des einen Bauteils (Haltearm) mit dem des anderen Bauteils (Sensorträger) vergleichen.

b) Zudem kann man den Sensorträger nur dann mit dem Halteabschnitt des Haltearms verbinden, wenn der Sensorträger ein vom Haltearms sich unterscheidendes Bauteil darstellt. Eine Verbindung eines Bauteils mit sich selbst ist schlicht unmöglich.

1.2.2 Die Beschwerdeführerin argumentierte in einer weiteren, anderen Interpretation des Haltearmabschnitts, man könne den Bereich des Haltearms, der die Ausnehmungen (40) aufweist, als Sensorträger ansehen, und den sich daran (in der Figur links dargestellt) anschließenden Abschnitt des Haltearms als Haltearmabschnitt.

a) Diese Interpretation lässt es jedoch ebenfalls nicht zu, den Sensorträger mit dem Haltearmabschnitt zu verbinden, da beide Abschnitte monolithisch aus dem selben Material bestehen, d.h. nicht miteinander verbunden werden können, sondern in einem Stück ausgeformt wurden.

b) Zudem würde in diesem Verständnis des Ausführungsbeispiels der Figur 4 der Sensorträger (Haltearm zwischen den Vertiefungen 40) nicht mehr die in Anspruchs 1 verlangte Bedingung erfüllen, dass "*der Sensorträger so relativ zum Haltearmabschnitt angeordnet ist, dass ... eine ... Vertikal-Neutralreferenzfläche des Haltearmabschnitts einen zwischen den Sensorträgerflächen liegenden Volumenbereich des*

Sensorträgers durchsetzt". Die Vertikal-Neutralreferenzfläche des Haltearmabschnitt ist keine Ebene mit unendlicher Erstreckung, sondern eine Fläche, die Teil des Haltearmabschnitts sein muss. Ein sich an den Haltearmabschnitt anschließender Sensorträger kann aber dann nicht von dieser, auf den Bereich des Haltearmabschnitts begrenzte Fläche durchsetzt werden.

1.3 Weitere Argumentationslinien zur Neuheit wurden von der Beschwerdeführerin nicht geltend gemacht.

2. Der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 des einzigen Antrags wird auch nicht durch den Stand der Technik nahegelegt (Artikel 56 EPÜ).

2.1 Das Dokument D1 wurde von der Beschwerdeführerin in der von ihr zur erfinderischen Tätigkeit vorgetragenen Argumentationslinie als nächstkommender Stand der Technik angesehen.

2.2 D1 offenbart in den Figuren 8 - 10 eine Anhängerkupplung zum Ziehen eines Anhängers mit einem mit der Karosserie verbundenen Haltearm (311) und einer Kupplungskugel (18). Der Haltearm weist zwei Bereiche auf, in denen in einer Ausnehmung (340, 341) jeweils ein Sensor (360, 361) angeordnet ist. Die jeweilige Vertiefung liegt dabei mit Abstand zur Vertikal-Neutralreferenzfläche des jeweiligen Bereichs (siehe Absatz [0036]: "außerhalb der neutralen Phase"; offensichtlich ist hier "außerhalb der neutralen Faser" gemeint). Der darin vorgesehene Sensor kann gemäß Absatz [0082] einen Dehnungsmessstreifen umfassen und weist ein Sensorgehäuse (362) auf, das als Sensorträger verstanden werden kann. Mit Hilfe dieser Sensoren kann die in vertikaler Richtung auf den Kupplungskopf

einwirkende Auflast und die in horizontaler Richtung wirkende Zugkraft ermittelt werden (siehe Absatz [0113]).

2.3 Es war unstrittig zwischen den Parteien, dass im jeweiligen Haltearmabschnitt der D1 nur ein Sensor angeordnet ist und gerade nicht - wie von Anspruch 1 verlangt - zwei Sensoren auf unterschiedlichen Seiten der Vertikal-Neutralreferenzfläche, so dass bei einer Biegebelastung des Haltarms der eine Sensor eine Stauchung, der andere Sensor eine Längung erfährt.

2.4 Die Beschwerdeführerin argumentierte, dass dem Fachmann ausgehend von dem in Figur 8 - 10 von D1 gezeigten Ausführungsbeispiel durch das Dokument D8 nahegelegt werde, den einzelnen Sensor im Haltearms zu ersetzen durch zwei auf den Außenflächen des Sensorträgers angeordnete Sensoren. Diese würden dann zwangsläufig auf unterschiedlichen Seiten der Vertikal-Neutralreferenzfläche zu liegen kommen. Ein solche Modifikation würde daher ohne erfinderisches Zutun zur in Anspruch 1 verlangten Sensoranordnung führen.

2.4.1 Die Kammer folgt dieser Auffassung nicht, da es zum einen keinen nachvollziehbaren Grund gibt, den Sensor der D1 durch ein Paar von Sensoren zu ersetzen. In D1 wird die vertikale Auflast und die horizontale Zugkraft aus der geometrisch komplexen Verformung des gekrümmten Haltearms ermittelt. Dabei wird an zwei diskreten Positionen die Längsdehnung des Haltearms gemessen und mit gemessenen Lasten auf den Kugelkopf verknüpft. So kann von einer gemessenen Längsdehnung durch Interpolation der Kalibrierungswerte auf eine Auflast und/oder Zugkraft geschlossen werden. Es gibt aber keine Veranlassung hierfür die Messung der Längsdehnung an einer Stelle durch die minimal beabstandete Messung

zweier Längsdehnungen an der selben Stelle zu ersetzen. In D8 werden zwei beabstandete Sensoren verwendet, um ein Biegemoment im Haltearmbereich zu bestimmen - was in D1 nicht notwendig ist, da hier nur die Längsdehnung erfasst wird.

2.4.2 Selbst wenn aber der Fachmann tatsächlich einen Sensorträger mit zwei Sensoren verwenden würde, gibt es keine Veranlassung, diese so anzuordnen, dass die Vertikal-Referenzfläche zwischen den Sensoren liegt. Man könnte auch beide Sensoren auf der gleichen Seite bezüglich der Vertikal-Referenzfläche anordnen, da die Lage der Vertikal-Referenzfläche keine Rolle für die Ermittlung einer Längsdehnung spielt.

2.4.3 Unter den Annahme, dass der Fachmann jedoch tatsächlich die beiden Sensoren auf unterschiedlichen Seiten der Vertikal-Referenzfläche anordnen würde, gibt es keinen nachvollziehbaren Grund, die beiden Sensoren auf ein und dem selben Sensorträger im Kern des Haltearms anordnen. Stattdessen wird durch D8 nahegelegt, die beiden Sensoren als zwei getrennte Sensoren an der Ober- und Unterseite des Haltearms vorsehen. Hierfür würde der Fachmann dann aber nicht einen einzigen, den kompletten Haltearm durchsetzenden Sensorträger verwenden, sondern allenfalls zwei getrennte, an der Ober- bzw. Unterseite montierte Sensorträger mit je einem Sensor. So erhält der Fachmann aber einen Gegenstand, der nicht unter Anspruch 1 fällt, da der Wortlaut des Anspruchs einen einzigen Sensorträger verlangt, auf dem beide Sensoren angeordnet sind. Zudem würde dieser Sensorträger nicht die Vertikal-Referenzfläche durchsetzen, wie es Anspruch 1 aber ebenfalls verlangt.

2.5 Der Fachmann würde daher weder eine Kombination von D1 mit D8 in Betracht ziehen, noch würde eine Kombination von D1 mit D8 zum Gegenstand des Anspruchs 1 führen.

2.6 Weitere Argumentationslinien zur erfinderischen Tätigkeit wurden von der Beschwerdeführerin nicht vorgebracht.

3. Die Beschwerdeführerin machte keine weiteren Beanstandungen hinsichtlich des einzigen im Verfahren gestellten Antrags geltend.

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 in geändertem Umfang mit folgender Fassung aufrechtzuerhalten:

Ansprüche:

Nr.: 1-16 eingereicht als Hilfsantrag IV mit der Beschwerdebegründung.

Beschreibung:

Spalten: 1-30 eingereicht um 11:56 Uhr mit der dritten Email von der Patentinhaberin während der mündlichen Verhandlung (mit der Bezeichnung "Beschreibung Hilfsantrag finale Version 2.7.2026").

Zeichnungen:

Figuren 1-25 der Patentschrift.

Die Geschäftsstellenbeamtin: Der Vorsitzende:

M. Schalow G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt