

Veröffentlichung im Amtsblatt Ja / Nein

Aktenzeichen: T 62/90 - 3.2.1
Anmeldenummer: 84 113 867.0
Veröffentlichungs-Nr.: 0 146 769
Bezeichnung der Erfindung: Wagenzugbremsanlage

Klassifikation: B60T 13/66

ENTSCHEIDUNG
vom 22. Oktober 1991

Patentinhaber: ROBERT BOSCH GmbH
Einsprechender: WABCO Westinghouse
Fahrzeugsbremsen GmbH

Stichwort:

EPÜ Art. 123 (2), 56

Schlagwort: "Unzulässige Änderung (bejaht)"
"Erfinderische Tätigkeit (verneint)"

Leitsatz



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Aktenzeichen: T 62/90 - 3.2.1

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 22. Oktober 1991

Beschwerdeführer:
(Einsprechender)

ROBERT BOSCH GMBH
Postfach 50
W - 7000 Stuttgart 1 (DE)

Vertreter:

Beschwerdegegner:
(Patentinhaber)

WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen GmbH
Am Lindener Hafen 21
Postfach 91 12 80
W - 3000 Hannover 91 (DE)

Vertreter:

Angefochtene Entscheidung:

Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts vom 29. Dezember 1989,
mit der das europäische Patent Nr. 0 146 769
aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen
worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. Gumbel
Mitglieder: P. Alting van Geusau
F. Benussi

Sachverhalt und Anträge

I. Auf die europäische Patentanmeldung Nr. 84 113 867.0, die am 16. November 1984 unter Inanspruchnahme der Priorität aus der Voranmeldung vom 24. Dezember 1983 (DE 3 346 919) angemeldet worden war, wurde das europäische Patent Nr. 0 146 769 erteilt. Der Hinweis auf die Erteilung wurde am 17. Februar 1988 bekanntgemacht.

II. Gegen das erteilte Patent hat die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) am 29. September 1988 Einspruch eingelegt und beantragt, das Patent zu widerrufen, da dessen Gegenstand nicht so deutlich und selbständig offenbart sei, daß ein Fachmann ihn ausführen kann (Art. 100 b) EPÜ) und darüber hinaus nicht neu sei bzw. nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe (Art. 100 a) EPÜ).

Zur Stützung ihres Vorbringens nannte die Einsprechende folgende Dokumente zum Stand der Technik:

D1: DE-A-3 207 793

D2: EP-A-0 088 911.

III. Die Einspruchsabteilung hat das Patent durch Entscheidung vom 29. Dezember 1989 mit der Begründung widerrufen, daß der Gegenstand des Streitpatents gegenüber dem Stand der Technik gemäß der D2 nicht neu sei.

IV. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) unter gleichzeitiger Zahlung der Beschwerdegebühr am 24. Januar 1990 Beschwerde erhoben.

Die Beschwerdebegründung wurde ebenfalls am 24. Januar 1990 eingereicht und enthielt einen neuen

Anspruch, der als Grundlage der weiteren Prüfung dienen sollte.

Die zuletzt geänderte Fassung dieses Anspruchs wurde am 1. September 1990 eingereicht und lautet wie folgt:

"Wagenzugbremsanlage, bei der auf dem Zugwagen eine Zweikreis-Bremseinrichtung und auf dem Zugwagen und/oder auf dem Anhänger bzw. Sattelaufleger neben einer Zweileitungs-Bremseinrichtung noch eine elektrisch angesteuerte Bremseinrichtung vorgesehen ist und bei der die beiden Bremseinrichtungen (pneumatisch und elektrisch) über jeweils eigene Leitungsanschlüsse (Kupplungsköpfe 38, 41 bzw. 33) mit einer Zweileitungsbremse des Anhängers bzw. der Sattelzugmaschine verbindbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß auf dem Zugwagen (Sattelzugmaschine 1) eine sowohl pneumatisch als auch elektrisch mit höherer Priorität ansteuerbare Betriebsbremseinrichtung mit betriebsbremsseitig zweikreisig ansteuerbarem Anhängersteuerventil vorgesehen ist und daß der Zugwagen mit einem Anhänger (Sattelaufleger 2) mit rein pneumatischer, vom Zugwagen aus betätigbarer 2-Leitungs-Anhänger-Bremseinrichtung wie auch bei Bedarf mit einem Anhänger kuppelbar ist, auf dem eine ebenfalls vom Zugwagen aus sowohl pneumatisch als auch elektrisch oder nur elektrisch ansteuerbare Bremseinrichtung vorgesehen ist und der im Notfall (Leitungsriß), wie bei rein pneumatischen Bremseinrichtungen üblich, automatisch über den pneumatischen Leitungsanschluß (Kupplungskopf 38) durch Druckabfall im Bremssinn ansteuerbar ist."

- V. In einer Mitteilung der Beschwerdekammer gemäß Artikel 11 Abs. 2 VOBK vom 4. März 1991 (Anlage zur Ladung zu einer mündlichen Verhandlung) hat diese ihre vorläufige Ansicht dargelegt, daß der im Anspruch enthaltenen Alternative, bei der der Anhänger nur mit einer elektrisch

ansteuerbaren Bremsenrichtung versehen ist, eine Stütze in der ursprünglichen eingereichten Anmeldung fehle.

Der Anspruch erfülle somit offenbar nicht das Erfordernis des Artikels 123 (2) EPÜ.

Auch könne, nach vorläufiger Auffassung der Kammer, dem Gegenstand des Anspruchs, soweit er von der ursprünglichen Beschreibung gestützt ist, im Hinblick auf die Offenbarungen der EP-A-0 088 911 (D2) und der EP-A-0 067 923 (D3), keine erfinderische Tätigkeit zugemessen werden.

VI. Die Argumente der Beschwerdeführerin lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Dem vorliegenden Patent liege die Aufgabe zugrunde, eine Wagenzugbremsanlage so auszubilden, daß Wagenzüge in beliebiger Kombination zusammengestellt werden können, gleichgültig, ob ihre Einzel-Fahrzeuge mit einer Standard-Zweileitungsbremse oder mit einer elektro-pneumatischen Bremse ausgerüstet sind.

Beim Gegenstand des vorliegenden Patents Sorge das über die zwei Betriebsbremskreise I und II ansteuerbare Anhängersteuerventil 34 dafür, daß das Anhänger-Bremsventil 42 beim Betätigen der Betriebsbremse auch dann im Bremssinn umgestellt wird, wenn einer der beiden Betriebsbremskreise I oder II ausfällt. Dann übernehme der jeweils intakte Bremskreis I oder II die Ansteuerung des Anhängersteuerventils 34 allein.

Demgegenüber behandle die Figur 2 der D2 eine Wagenzug-Bremsanlage, die nur in dieser Kombination betrieben werden dürfe, weil das Anhängersteuerventil 33 nicht für zweikreisige Betriebsbrems-Ansteuerung vorgesehen sei.

Demzufolge könne die bekannte Einrichtung auch nicht die der vorliegenden Erfindung zugrundeliegende Aufgabe lösen, Fahrzeuge mit verschiedenen Bremsanlagen unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen miteinander zu kuppeln. Bei einigen Arten der Kupplung entstünden nämlich Wagenzüge, die nicht zugelassene Bremsanlagen haben, weil ihnen eine zweikreisige Ansteuerung fehle.

Da die bekannten Bauarten auch keine Hinweise geben, wie man zu der universellen Kuppelbarkeit der neuen Bauart hätte gelangen können, dürfte auch ein die Aufrechterhaltung des Patents rechtfertigender erfinderischer Schritt vorliegen.

Auch von der D3 werde der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 weder neuheitsschädlich noch bezüglich der erfinderischen Tätigkeit getroffen.

VII. Die Beschwerdegegnerin trug mit Bezug auf das vorliegende Patentbegehren im wesentlichen folgendes vor:

Die Formulierung der Wagenzugbremsanlage nach dem Anspruch enthalte Alternativlösungen, von denen einige nicht ursprünglich offenbart seien und bei anderen sei nicht ersichtlich, wie ein Fachmann sie ausführen solle.

Der Gegenstand eines diesbezüglich bereinigten Anspruchs werde durch die D2 neuheitsschädlich getroffen.

Was das Erfordernis der erfinderischen Tätigkeit eines nicht bereinigten Anspruchs anbetrifft, so weise die neu genannte EP-A-67 923 (D3) neben einer Zweikreis-Zweileitungs-Bremseinrichtung zusätzlich noch eine elektrisch angesteuerte Bremseinrichtung für den Anhänger auf.

Somit weise der neue Patentanspruch als Überschuß nur noch das Merkmal auf, daß die Betriebsbremseinrichtung auf den Zugwagen auch elektrisch mit höherer Priorität ansteuerbar sei.

Dieser Überschuß sei jedoch von Fig. 2 der D2 nahegelegt, so daß eine Kombination der D3 und D2 in naheliegender Weise zu dem Gegenstand des Patentanspruchs führe.

VIII. Die Beschwerdeführerin beantragte, das angefochtene Patent auf der Basis des mit Schreiben vom 31. August 1990 eingereichten Anspruchs und der weiteren Unterlagen gemäß dem erteilten europäischen Patent Nr. 0 146 769 aufrechtzuerhalten, hilfsweise eine mündliche Verhandlung anzuberaumen.

Die Beschwerdegegnerin beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen und ebenfalls hilfsweise eine mündliche Verhandlung anzuberaumen.

IX. Mit Schreiben vom 4. September 1991 hat die Beschwerdeführerin mitgeteilt, daß sie nicht an der für den 8. Oktober 1991 vorgesehenen mündlichen Verhandlung teilnehmen werde, und Entscheidung nach Lage der Akten beantragt.

Daraufhin hat die Kammer die mündliche Verhandlung mit Mitteilung vom 23. September 1991 aufgehoben.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 und den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist zulässig.

2. Formale Zulässigkeit des Anspruchs

2.1 Der vorliegende Anspruch enthält im kennzeichnenden Teil eine Alternative der beanspruchten Wagenzugbremsanlage, bei der der Zugwagen mit einem Anhänger kuppelbar ist, auf dem eine nur elektrisch ansteuerbare Bremseinrichtung vorgesehen ist.

2.2 Die Kammer hat bei der Überprüfung dieser beanspruchten Alternative keine Stütze in der ursprünglich eingereichten Patentanmeldung gefunden; es wird dort nämlich nur auf eine sowohl pneumatisch als auch elektrisch ansteuerbare Anhängerbremseinrichtung Bezug genommen. Die Beschwerdeführerin hat sich auf den betreffenden Einwand der Kammer in ihrer Mitteilung sachlich nicht geäußert. Die Kammer sieht daher keinen Anlaß, von ihrer Auffassung abzugehen, daß die Patentanmeldung in einer Weise geändert wurde, daß ihr Gegenstand über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinausgeht.

2.3 Insofern erfüllt das geänderte Patent in dieser Hinsicht nicht das Erfordernis des Artikels 123 (2) EPÜ und muß daher schon aus diesem Grund widerrufen werden. Im übrigen ist nicht ersichtlich, wie in diesem Fall die Brems- einrichtung des Anhängers mit (Brems)Energie versorgt und dadurch überhaupt funktionsfähig gemacht werden sollte.

3. Erfinderische Tätigkeit der offenbarte Alternativlösungen nach dem geltenden Anspruch

3.1 In der Mitteilung vom 4. März 1991 hat die Kammer zusätzlich zu obenstehendem formalem Einwand noch darauf hingewiesen, daß dem Gegenstand des Anspruchs, soweit er von der ursprünglichen Beschreibung gestützt sei, im Hinblick auf die D2 und D3 keine erfinderische Tätigkeit zugemessen werden könne.

- 3.2 Von dem nächstkommenden Stand der Technik gemäß D2 unterscheidet sich der beanspruchte Gegenstand nämlich lediglich dadurch, daß ein betriebsbremsseitig zweikreisig ansteuerbares Anhängersteuerventil vorgesehen ist.

Die Beschwerdeführerin hat bei der Einreichung des geltenden Anspruchs darauf hingewiesen, daß bei der bekannten Einrichtung nach D2 ein Zusammenkoppeln verschiedener Einzelfahrzeuge wegen nicht immer gegebener Zweikreisigkeit der Anhängersteuerung, die gesetzlich vorgeschrieben sei, nicht immer zugelassen ist.

- 3.3 Jedoch sind, wie in D3 offenbart, betriebsbremsseitig mehrkreisig ansteuerbare Anhängersteuerventile ebenfalls Stand der Technik.

Im Hinblick auf das gestellte Problem einer flexiblen Ankupplung von verschiedenen Typen von Anhängern liegt es nach Auffassung der Kammer nahe, die gesetzlichen Anforderungen durch Verwendung dieser bekannten Anhängersteuerventile zu erfüllen.

Die in Anspruch enthaltenen ursprünglich offenbarten Alternativen beruhen somit nach Auffassung der Kammer nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Artikels 56 EPÜ. Daher könnte auch ein nur auf diese Alternativen gerichteter Anspruch keine Basis für die Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Fassung bilden.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

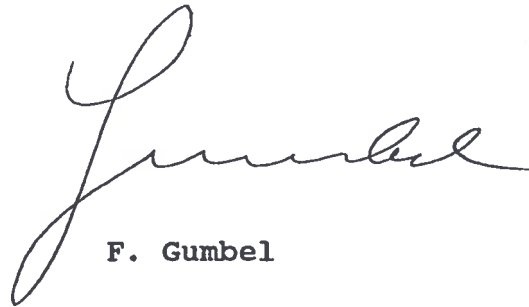
Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



S. Fabiani



F. Gumbel