

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 15. Juni 2009**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0344/05 - 3.2.04

Anmeldenummer: 00111041.0

Veröffentlichungsnummer: 1063424

IPC: F02N 11/08

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Verfahren bzw. Einrichtung zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeugs

Patentinhaberin:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Einsprechende:

DaimlerChrysler AG
Peugeot Citroën Automobiles SA

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54 (3)

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):

EPÜ Art. 54 (1), 56

Schlagwort:

"Zulässigkeit spät eingereichter Hilfsanträge (verneint)"
"Neuheit, erfinderische Tätigkeit (verneint)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0344/05 - 3.2.04

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.04
vom 15. Juni 2009

Beschwerdeführerin: DamilerChrysler AG
(Einsprechende I) Epplestr. 225
D-70567 Stuttgart (DE)

Vertreter: M. Hartinger
Schliffkopfweg 1
D-71106 Magstadt (DE)

Verfahrensbeteiligte: Peugeot Citroën Automobiles SA
(Einsprechende II) Route de Gizy
F-78943 VELIZY VILLACOUBLAY CEDEX (FR)

Vertreterin: Catherine Ménès
Peugeot Citroën Automobiles SA
DRIA/PPIQ/BLE
18, rue des Fauvelles
F-92250 La Garenne Colombes (FR)

Beschwerdegegnerin: Volkswagen Aktiengesellschaft
(Patentinhaberin) D-38436 Wolfsburg (DE)

Vertreter: Manfred Klaus Lindner
Patentanwälte
Walter . Eggers . Lindner
Paosostraße 95
D-81249 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 1063424 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 18. Januar 2005.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: M. Ceyte
Mitglieder: M. Poock
T. Bokor

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Einspruchsabteilung hat mit der Zwischenentscheidung vom 18. Januar 2005 festgestellt, dass das Europäische Patent 1 063 424 in der Fassung des Hilfsantrags 2 den Erfordernissen des Übereinkommens genüge und dabei insbesondere die folgenden Druckschriften berücksichtigt:

D2: DE-A-19 532 135;

D7: EP-A-1 020 640.

Zu den Ansprüchen 1 und 9 des Hauptantrages stellte sie fest, dass deren Gegenstand zwar neu sei, ausgehend von dem aus Druckschrift D2 bekannten Verfahren jedoch nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe. Zu Anspruch 1 des 1. Hilfsantrages stellte sie fest, dass dieser nicht klar sei.

- II. Gegen diese Entscheidung hat die Einsprechende I am 12. März 2005 Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung ist am 14. Mai 2005 eingegangen.

Auch die Patentinhaberin hat gegen diese Entscheidung Beschwerde eingelegt, nämlich am 18. März 2005 und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung ist am 14. Mai 2005 eingegangen.

- III. Mit der Ladung zu der beantragten mündlichen Verhandlung hat die Beschwerdekammer den Beteiligten Folgendes mitgeteilt:

"Zur Unterstützung der Beteiligten bei der Vorbereitung der beantragten mündlichen Verhandlung, möchte die Kammer auf Folgendes hinweisen

1. Aus der Patentschrift scheint sich zu ergeben, dass unter "Bremspedalbetätigung" das Niederdrücken des Bremspedals zu verstehen ist.
2. Es wird zu diskutieren sein, ob die in den unabhängigen Ansprüchen des Hauptantrages, gegebenenfalls der Hilfsanträge 1 bis 3, beanspruchten Verfahren und Einrichtungen patentfähig sind.

Dabei scheint insbesondere Druckschrift D2 im Hinblick auf die erfinderische Tätigkeit von Bedeutung zu sein. Aus dieser Druckschrift scheint bekannt zu sein, dass der Motor bei Vorliegen einer Startbedingung, insbesondere dem Lösen der Betriebsbremse, gestartet wird. Der Fachmann müsste sich also überlegen, wie er das Merkmal "Lösen der Betriebsbremse" in die Praxis umsetzen würde.

3. Falls erforderlich wird zu prüfen sein, ob die vorgenommenen Änderungen die Erfordernisse der Artikel 84 und 123 (2) EPÜ erfüllen.
4. Die Beteiligten werden insbesondere darauf hingewiesen,

dass diese Feststellungen vorläufig und nicht bindend für die Kammer im weiteren Beschwerdeverfahren sind, und

dass etwaige Stellungnahmen so rechtzeitig eingereicht werden sollten, dass sie der Kammer spätestens einen Monat vor dem Termin für die mündliche Verhandlung vorliegen.

In diesem Zusammenhang wird auf Artikel 12 und insbesondere Artikel 13 der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern hingewiesen."

- IV. Nachdem die Beschwerdeführerin II (Patentinhaberin) bereits mit der Beschwerdebegründung zwei Hilfsanträge und mit dem Schreiben vom 22. Februar 2006 drei neue Hilfsanträge eingereicht hat, hat sie mit Schreiben vom 15. Mai 2009 acht neue Hilfsanträge eingereicht.
- V. Die mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer hat am 15. Juni 2009 stattgefunden.
- VI. Die Beschwerdeführerin I (Einsprechende I) und die Verfahrensbeteiligte (Einsprechende II) beantragten die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents Nr. 1 063 424.

Die Beschwerdeführerin II (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung (Hauptantrag) oder hilfsweise, die Aufrechterhaltung des Patents auf Basis eines der Hilfsanträge 1 - 8, eingereicht mit Schreiben vom 15. Mai 2009.

- VII. Der unabhängige Anspruch 1 des Hauptantrags (erteilte Fassung) hat folgenden Wortlaut:

"Verfahren zum Wiederaanlassen des Motors (2) eines Kraftfahrzeuges, wobei der Motor (2) in bestimmten Fahrbetriebszuständen, insbesondere im Standbetrieb, zur Kraftstoffverbrauchseinsparung zumindest zeitweise ausgeschaltet wird und für einen Wechsel des Fahrbetriebszustandes, vorzugsweise vom Standbetrieb in den Fahrbetrieb, durch eine Bremspedalbetätigung wieder eingeschaltet wird, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Motor (2) eingeschaltet wird, wenn das bereits betätigte Bremspedal - aus seiner betätigten Stellung kommend, sich in seine Ausgangsposition zurückbewegend - eine bestimmte, zumindest seiner Ausgangsstellung angenäherte Position erreicht hat".

In Anspruch 1 des Hilfsantrages 1 wurde das folgende Merkmal hinzugefügt:

"dass die Zeit zum Umsetzen des Fußes des Fahrers vom Bremspedal auf das Gaspedal zum Wiederaanlassen des Motors genutzt wird".

In Anspruch 1 des Hilfsantrages 2 wurde im Vergleich zu dem Hauptantrag das folgende Merkmal hinzugefügt:

"dass der Motor (2) betriebsbereit ist, wenn der Fahrer den Fuß, den er vom Bremspedal umsetzt, auf das Gaspedal des Kraftfahrzeuges stellt".

In Anspruch 1 des Hilfsantrages 7 wurde im Vergleich zu dem Hauptantrag das folgende Merkmal hinzugefügt:

"und dass die Position des Bremspedals mit Hilfe des Bremsdruckschalters (5a) angezeigt wird".

VIII. Die Beschwerdeführerin II (Patentinhaberin) hat Folgendes vorgetragen:

a) Zur Zulässigkeit der Hilfsanträge 1 bis 8

Diese Hilfsanträge seien eine Reaktion zu den Feststellungen der Kammer in der Anlage zur Ladung für die mündliche Verhandlung, die innerhalb der dort gesetzten Frist eingereicht worden sind. Deshalb könnte die Einreichung dieser Anträge nicht als verspätet gewertet werden. Da auch angegeben worden ist, auf welche Stellen der ursprünglichen Anmeldung sich die in den Ansprüchen vorgenommenen Änderungen stützen, würde die Zulassung dieser Hilfsanträge auch nicht zu einer wesentlichen Verfahrensverzögerung führen. Dies gelte insbesondere für die Hilfsanträge 3 und 4, da eine negative Feststellung zu Hilfsantrag 3 auch gegen den Hilfsantrag 4 gelten würde.

b) Zur Neuheit (alle Anträge)

In keiner der entgegengehaltenen Druckschriften, insbesondere der Druckschrift D7, sei offenbart, in welcher Stellung des Bremspedals der Motor gestartet wird, wenn sich das Bremspedal von seiner niedergedrückten Stellung in seine Ausgangsstellung zurückbewegt. Außerdem betreffe Absatz [0021] der Druckschrift D7 lediglich ein Bremssignal und nicht das Bremspedal.

c) Zur erfinderischen Tätigkeit (Hilfsantrag 7)

Das aus Druckschrift D2 bekannte Verfahren zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeuges könne als nächstliegender Stand der Technik herangezogen werden. Der beanspruchte Gegenstand würde auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen, weil der Fachmann nicht nur mehrere erfinderische Schritte unternehmen müsste, um zu der beanspruchten Lösung zu gelangen, sondern sogar entgegen seiner naheliegenden fachmännischen Beurteilung handeln müsste. Der Fachmann hätte keine Veranlassung gehabt, sich neuerlich mit dieser Technologie zu befassen.

Die erfinderischen Schritte wären danach zu beurteilen, was ausgehend vom Stand der Technik erreicht werden sollte, also dass das Fahrzeug aus der Sicht des Fahrers - subjektiv gesehen - immer im fahrbereiten Zustand ist (vergleiche Patentschrift Spalte 3, Zeile 23 - 26). In der mündlichen Verhandlung wurde darüber hinaus ausgeführt, dass es bei der Erfindung um die Aufgabe ginge, ein zuverlässiges Verfahren zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeugs zu schaffen. Dort wurde auch ausgeführt, dass Bremsdruckschalter starke Verbreitung in der Kfz-Technik hätten, z. B. in ABS-Bremssystemen, Antischlupfregelungen etc., weil sie insbesondere im Vergleich zu Bremslichtschaltern sehr zuverlässig seien.

Darüber hinaus sei dem Stand der Technik keine Anregung zu entnehmen, in einem Verfahren zum Wiederanlassen eines Motors den Bremsdruck

heranzuziehen, um die Stellung eines Bremspedales festzustellen.

IX. Demgegenüber hat die Beschwerdeführerin II (Einsprechende I) und die Verfahrensbeteiligte (Einsprechende II) Folgendes vorgetragen:

a) Zur Zulässigkeit der Hilfsanträge 1 bis 8

Da in der Anlage zur Ladung für die mündliche Verhandlung lediglich die zu erörternden Diskussionspunkte angegeben worden sind, könne die Einreichung neuer Hilfsanträge nicht als Reaktion auf diese Mitteilung der Kammer gewertet werden.

b) Zur Neuheit (sämtliche Anträge)

Der Gegenstand des Anspruches 1 sei insbesondere im Hinblick auf die Druckschrift D7 nicht neu, weil sämtliche Merkmale sich daraus ergäben, insbesondere aus den Absätzen [0017] in Verbindung mit [0020] und [0021].

c) Zur erfinderischen Tätigkeit (Hilfsantrag 7)

Der Gegenstand des Anspruches 1 sei nicht erfinderisch, weil er sich in naheliegender Weise aus dem in Druckschrift D2 beschriebenen Verfahren zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeuges ergebe.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerden sind zulässig.
2. Zulässigkeit der Hilfsanträge 1 bis 8
 - 2.1 Hilfsanträge 1, 2 und 7
 - 2.1.1 Die geltenden Hilfsanträge 1 und 2 entsprechen vollständig den mit Schreiben vom 22. Februar 2006 eingereichten Hilfsanträgen 1 und 2. Auch der geltende Hilfsantrag 7 ist im Vergleich zu dem mit diesem Schreiben eingereichten Hilfsantrag 3 nur unwesentlich geändert worden.
 - 2.1.2 Da diese Hilfsanträge somit bereits erstmals in einem frühen Stadium des Beschwerdeverfahrens eingereicht worden sind und eine Reaktion auf die Beschwerdebegründung der Beschwerdeführerin I darstellen, hat sie die Kammer zum Verfahren zugelassen.
 - 2.2 Hilfsanträge 3 bis 6 und 8
 - 2.2.1 Diese Hilfsanträge wurden erst in einem sehr späten Stadium des Beschwerdeverfahrens vorgelegt, obwohl deren Einreichung bereits sehr viel früher veranlasst gewesen wäre, nämlich seit dem Zeitpunkt als die Patentinhaberin Kenntnis von den Einsprüchen erhielt. Seitdem hat sich der entgegengehaltene Stand der Technik nicht mehr verändert.
 - 2.2.2 Die späte Vorlage dieser Anträge ist nicht damit zu rechtfertigen, dass sie eine Reaktion auf die Entscheidung der Einspruchsabteilung oder die

Beschwerdebegründung der Beschwerdeführerin I darstelle. Denn dann wäre es erforderlich gewesen, sie bereits mit der Beschwerdebegründung bzw. zeitnah zu dieser vorzulegen, da diese gemäß Artikel 12 (2) der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK) den vollständigen Sachvortrag zu enthalten hat.

- 2.2.3 Auch die Ladung zu der beantragten mündlichen Verhandlung vor der Beschwerdekammer gab keine neue Veranlassung zur Einreichung von Hilfsanträgen in diesem späten Verfahrensstadium.

Mit der Ladung hat die Kammer die Beteiligten zur Unterstützung bei der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung auf die voraussichtlichen Diskussionspunkte hingewiesen, insbesondere, ob die in den unabhängigen Ansprüchen des Hauptantrages und der Hilfsanträge 1 bis 3 beanspruchten Verfahren und Einrichtungen patentfähig sind.

Die Kammer hat die Beschwerdeführerin II auch nicht zur Einreichung neuer Ansprüche aufgefordert, sondern lediglich darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen innerhalb der angegebenen Frist eingereicht werden sollten. Dies dient dem Zweck, dass solche Stellungnahmen den weiteren Verfahrensbeteiligten noch rechtzeitig vor der mündlichen Verhandlung mitgeteilt werden können.

- 2.3 Deshalb hat die Kammer das ihr von Artikel 12 (4) VOBK eingeräumte Ermessen dahingehend ausgeübt, die Hilfsanträge 3 bis 6 und 8 nicht zuzulassen.

3. Neuheit - alle Anträge

3.1 Hauptantrag

3.1.1 Druckschrift D7 offenbart ein Verfahren zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeuges (Spalte 4, Zeilen 25 bis 27), bei dem der Motor in bestimmten Fahrbetriebszuständen, insbesondere im Standbetrieb zur Kraftstoffsverbrauchseinsparung zumindest zeitweise ausgeschaltet wird (Spalte 4, Zeilen 27 - 33). In diesem Betriebszustand ist das Bremspedal niedergedrückt (Spalte 4, Zeile 31).

Für einen Wechsel des Fahrbetriebszustandes vom Standbetrieb in den Fahrbetrieb wird der Motor durch die Freigabe des Bremspedales wieder gestartet (Spalte 4, Zeilen 33 bis 37). Der Motorstart wird eingeleitet, wenn das Signal eines Bremsensors 11 ausgeht (Spalte 4, Zeilen 43 - 47; Spalte 12, Zeilen 10 - 12). Wann genau dies der Fall ist, ist in dieser Druckschrift zwar nicht explizit beschrieben, ergibt sich aber für den Fachmann, davon ist die Kammer überzeugt, aus dem dort implizit Offenbartem. Wenn der Bremsensor 11 ein Signal abgibt, weil das Bremspedal niedergedrückt wird (Spalte 4, Zeilen 9 - 12), und das Signal ausgeht, wenn das Bremspedal freigegeben wird (Spalte 4, Zeilen 43 - 47; Spalte 12, Zeilen 10 - 12), so bedeutet dies, dass der Sensor 11 zumindest in der Ausgangsstellung des Bremspedals kein Signal abgibt.

Somit ist in dieser Druckschrift auch offenbart, dass der Motor dann wieder gestartet wird, wenn das Bremspedal aus der niedergedrückten Stellung wieder die Ausgangsstellung erreicht.

3.1.2 Da in Anspruch 1 auch die Ausgangsstellung mit beansprucht wird, offenbart Druckschrift D7 sämtliche Merkmale des Anspruchs 1. Der Gegenstand des Anspruches 1 ist somit nicht neu im Sinne des Artikels 54 (3) EPÜ für die Vertragsstaaten, die im Streitpatent benannt worden sind (Art. 54 (4) EPÜ 1973).

3.2 Hilfsanträge 1 und 2

3.2.1 Im Start-Stopp-Betrieb wird der Fuß des Fahrers zum Losfahren vom Bremspedal auf das Gaspedal umgesetzt. Bei dem aus Druckschrift D7 bekannten Verfahren wird der Motor dann wieder eingeschaltet, wenn das Bremspedal freigegeben wird und das Signal ausgeht.

3.2.2 Im Wortlaut des letzten kennzeichnenden Merkmals des Anspruches 1 des Hilfsantrages 1 wird also die Zeit, die der Fahrer zum Umsetzen des Fußes vom Bremspedal auf das Gaspedal benötigt zum Wiederanlassen des Motors genutzt.

Selbst wenn in dieser Zeit der Startvorgang noch nicht vollständig beendet sein sollte, der Motor also noch nicht eigenständig Leistung abgäbe, würde die Umsetzzeit im Sinne des Anspruches zum Wiederanlassen des Motors genutzt.

3.2.3 Unter normalen Umständen, und für die soll das beanspruchte Verfahren nach den Aussagen der Beschwerdeführerin II auch gelten, wird der Startvorgang innerhalb einiger weniger Kurbelwellenumdrehungen beendet sein. Dann ist der Motor bereits betriebsbereit, d. h. angelassen (siehe Patentschrift Spalte 3, Zeilen 16 -- 18). Da dies auch für das aus Druckschrift

D7 bekannten Verfahren gilt, wird festgestellt, dass der Motor bereits läuft, wenn der Fahrer seinen Fuß vom Bremspedal nimmt und auf das Gaspedal des Kraftfahrzeuges stellt.

- 3.2.4 Da somit auch die zusätzlichen Merkmale des Anspruches 1 dieser Hilfsanträge aus Druckschrift D7 bekannt sind, fehlt auch dem Gegenstand dieser Ansprüche die erforderliche Neuheit.

3.3 Hilfsantrag 7

In Absatz [0017] der Druckschrift D7 wird beschrieben, dass der Bremsensensor 11 die Stellung des Bremspedals ("depression degree") misst. Dem entnimmt der Fachmann, dass der Bremsensensor 11 ein Wegesensor und kein Drucksensor ist.

Deshalb ist der Gegenstand des Anspruches 1 neu gegenüber dem aus Druckschrift D7 bekannten Verfahren.

4. Erfinderische Tätigkeit - Hilfsantrag 7

- 4.1 Die Beteiligten gehen übereinstimmend von dem aus Druckschrift D2 bekannten Verfahren als nächstliegendem Stand der Technik aus. Dort ist ein Verfahren zum Wiederanlassen des Motors eines Kraftfahrzeuges offenbart (siehe insbesondere Spalte 3, Zeile 11 bis Spalte 4, Zeile 3). Der Motor wird bei Vorliegen einer Stoppbedingung, beispielsweise der Betätigung der Betriebsbremse, ausgeschaltet (siehe Spalte 3, Zeilen 11 - 23) und automatisch wieder gestartet, wenn die Betriebsbremse gelöst wird (siehe Spalte 3, Zeilen 51 bis 61).

4.2 Aufgabe

4.2.1 Von diesem Verfahren unterscheidet sich der Gegenstand des Anspruches 1 durch die kennzeichnenden Merkmale.

Das erste kennzeichnende Merkmal bewirkt insbesondere, dass längere Zeitspannen zum Wiederanlassen des Motors vermieden werden (siehe Patentschrift, Abs. [0006] iVm Sp. 4, Z. 30-49).

Das zweite kennzeichnende Merkmal ermöglicht eine zuverlässige Erkennung der Stellung des Bremspedals.

4.2.2 Die tatsächlich zu lösende technische Aufgabe wird deshalb darin gesehen, das aus Druckschrift D2 bekannte Verfahren derart weiter zu bilden, dass längere Zeitspannen zum Wiederanlassen des Motors zuverlässig vermieden werden.

4.3 Naheliegende Lösung

4.3.1 Bei der praktischen Umsetzung des aus Druckschrift D2 bekannten Verfahrens, stehen dem Fachmann nur eine begrenzte Anzahl von Möglichkeiten zur Verfügung, die er für das "Lösen der Betriebsbremse" (s. Spalte 3, Z. 58) heranziehen würde. Es könnte die Stellung des Bremspedals festgestellt werden (z. B. das Verlassen der Endstellung, Erreichen der Anfangsstellung oder irgendeine Position dazwischen), seine Bewegung (z. B. die Zurückbewegung oder die Bewegungsgeschwindigkeit) oder der Pedaldruck. An der Bremse selbst könnte festgestellt werden, ob die Bremsbacken noch an der Bremse anliegen oder bereits freigegeben sind oder der

Druck der Bremsbacken könnte ermittelt werden.
Alternativ dazu könnte auch der Druck im hydraulischen System herangezogen werden, um das Lösen der Betriebsbremse festzustellen.

Einige dieser Möglichkeiten wird der Fachmann im Hinblick auf deren vorhersehbaren Vor- und Nachteile bereits ausscheiden. Würde der Fachmann beispielsweise das Verlassen der Endstellung des Bremspedals oder eines Bereiches in der Nähe davon heranziehen, so würde der Motor in Betriebssituationen nicht wieder gestartet, in denen das Bremspedal nicht seine Endstellung oder einen Bereich in der Nähe davon erreicht hat (z.B. wenn das Fahrzeug nur mit mäßigem Druck auf das Bremspedal abgebremst wird). Würde der Fachmann nur die Bewegung des Bremspedals zurück zur Ausgangsstellung heranziehen, so würde der Motor bereits bei kleinsten Pedalbewegungen gestartet.

Aus den sinnvollen Möglichkeiten eine auszuwählen, bedarf keiner erfinderischer Überlegungen. Es ist insbesondere für den Fachmann naheliegend, den Motor in der bzw. in der Nähe der Ausgangsstellung des Bremspedals wieder zu starten, da damit längere Zeitspannen zum Wiederaanlassen des Motors vermieden werden und kleinere Bremspedalbewegungen nicht sofort zu einem unbeabsichtigten Starten des Motors führen.

- 4.3.2 Bei dem Verfahren der Druckschrift D2 muss zwingend festgestellt werden, wann die Betriebsbremse gelöst wird.

Die Verwendung eines Sensors dazu ist für den Fachmann auf diesem technischen Gebiet eine Selbstverständlichkeit und ihm stehen dazu mehrere

Möglichkeiten zur Verfügung. Mit einem Bewegungswegsensor könnte festgestellt werden, wann sich das Bremspedal in die Ausgangsstellung zurückbewegt. Einfacher wäre es, lediglich die Stellung des Sensors festzustellen, beispielsweise mit einem Winkelstellungssensor. Selbstverständlich weiß der Fachmann, dass auch über den Bremsdruck (im Bremssystem, an den Bremsklötzen oder am Bremspedal) eine Aussage über die Bremspedalstellung bzw. den Lösezustand der Betriebsbremse gemacht werden kann.

Die Auswahl eines Drucksensors bietet sich für den Fachmann an, weil diese für ihre Zuverlässigkeit bekannt sind und ohnehin bereits meist im Bremssystem von mit Bremsregelungssystemen ausgerüsteten Fahrzeugen vorhanden sind. Da die Beschwerdeführerin II hinsichtlich der Verwendung des Bremsdruckschalters keine besondere Wirkungen angegeben hat und solche auch nicht ersichtlich sind, ist die Auswahl aus diesen Möglichkeiten willkürlich und bedarf keiner erfinderischer Überlegungen.

- 4.3.3 Somit ergibt sich der Gegenstand des Anspruches 1 des Hilfsantrags 7 für den Fachmann aus Druckschrift D2 aufgrund fachüblicher Überlegungen und erfüllt nicht die Erfordernisse des Artikels 56 EPÜ 1973.

Entscheidungsformel

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird widerrufen.

Der Geschäftsstellenbeamte

Der Vorsitzende

G. Magouliotis

M. Ceyte