

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 27. August 2015**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 2568/12 - 3.2.01

Anmeldenummer: 09155521.9

Veröffentlichungsnummer: 2067638

IPC: B60G17/052

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Schaltventil für Anlagen zum Heben und Senken eines
Fahrzeugaufbaus

Patentinhaberin:

Haldex Brake Products GmbH

Einsprechende:

WABCO GmbH
Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ 1973 Art. 76(1), 100(c)
EPÜ Art. 123, 54(3)

Schlagwort:

Änderungen - zulässig (ja)
Neuheit - Hauptantrag (ja)

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



Beschwerdekammern
Boards of Appeal
Chambres de recours

European Patent Office
D-80298 MUNICH
GERMANY
Tel. +49 (0) 89 2399-0
Fax +49 (0) 89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 2568/12 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 27. August 2015

Beschwerdeführerin II: Haldex Brake Products GmbH
(Patentinhaberin) Mittelgewannweg 27
69123 Heidelberg (DE)

Vertreter: REHBERG HÜPPE + PARTNER
Patentanwälte PartG mbB
Robert-Gernhardt-Platz 1
37073 Göttingen (DE)

Beschwerdeführerin I: WABCO GmbH
(Einsprechende 1) Am Lindener Hafen 21
30453 Hannover (DE)

Vertreter: Günther, Constantin
Gramm, Lins & Partner
Patent- und Rechtsanwälte PartGmbB
Freundallee 13 a
30173 Hannover (DE)

**Weitere
Verfahrensbeteiligte:** Knorr-Bremse
(Einsprechende 2) Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH
Moosacher Str. 80
80809 München (DE)

Vertreter: Specht, Peter
Loesenbeck - Specht - Dantz
Patent- und Rechtsanwälte
Am Zwinger 2
33602 Bielefeld (DE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 2067638 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 16. Oktober 2012.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo

Mitglieder: W. Marx

S. Fernández de Córdoba

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Einsprechende 1 (Beschwerdeführerin I) sowie die Patentinhaberin (Beschwerdeführerin II) haben Beschwerde eingelegt gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, das auf einer Teilanmeldung beruhende europäische Patent Nr. 2 067 638 in geändertem Umfang aufrechtzuerhalten.
- II. Die Einspruchsabteilung war unter anderem der Auffassung, dass der erteilte Anspruch 1 unzulässig geändert sei. Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß dem am 17. August 2012 eingereichten Hilfsantrag 3 sei allerdings neu gegenüber dem nach Artikel 54 (3) EPÜ geltenden Stand der Technik D9 (WO2007/093251 A1) und durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.
- III. Am 27. August 2015 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin I (Einsprechende 1) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

Die Beschwerdeführerin II (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang auf der Grundlage des in der mündlichen Verhandlung eingereichten Hauptantrags (mit Anspruch 1 entsprechend dem mit Schreiben vom 24. Juli 2015 eingereichten Hilfsantrag 5). Die sonstigen Anträge wurden zurückgenommen.

Für die weitere Verfahrensbeteiligte (Einsprechende 2) war niemand erschienen.

IV. Anspruch 1 gemäß dem in der mündlichen Verhandlung eingereichten Hauptantrag lautet wie folgt (die gegenüber dem erteilten Anspruch 1 hinzugefügten Merkmale sind durch Unterstreichungen gekennzeichnet, Streichungen durch Durchstreichen):

"Verwendung eines Mmanuell betätigbarens pneumatischen
Schaltventils (1) für Anlagen zum Heben und Senken
eines mindestens ein Luftfedererelement (7; 8)
aufweisenden Fahrzeugaufbaus mit einem Steuerelement
(15) ~~oder Steuerschieber~~ mit einem manuell betätigbaren
Bedienelement (13), wobei das Steuerelement (15)
Stellungen HEBEN (11), SENKEN (12), NEUTRAL (17) und \neq
~~oder FAHRT (9) aufweist und je nach der Stellung des~~
Steuerelements (15) ~~oder Steuerschiebers~~ ein
Einlassventil oder ein Auslassventil zum Heben und
Senken betätigbar ist, wobei die Stellung HEBEN (11)
über eine Verriegelungseinheit (30) sicherbar ist,
wobei ein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit
(30) in der Stellung HEBEN (11) mit Indikation einer
Fahrsituation möglich ist, ~~dadurch gekennzeichnet, dass~~
wobei bei einem automatischen Lösen der
Verriegelungseinheit (30) in der Stellung HEBEN (11)
mit Indikation einer Fahrsituation veranlasst durch
eine Torsionsfeder ~~oder exzentrische federbelastete~~
Stössel ein selbsttätiges Rückstellen des
Steuerelements (15) ~~oder Steuerschiebers~~ aus der
Stellung HEBEN (11) in die Stellung NEUTRAL (17) oder
FAHRT (9) erfolgt, für eine Anlage zum Heben und Senken
eines Fahrzeugaufbaus von luftgederten Fahrzeugen mit
einem automatischen Lösen der Verriegelungseinheit (30)
in der Stellung HEBEN (11) mit Indikation einer
Fahrsituation."

- V. Das in Bezug auf die vorliegende Entscheidung relevante Vorbringen der Beschwerdeführerin I (Einsprechende 1) lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Der Verwendungsanspruch 1 solle den Zusammenhang mit einer Steuerelektronik herstellen und die Generierung von Signalen mit umfassen, was so nicht ursprünglich offenbart sei. Auf Seite 5 der ursprünglich eingereichten Beschreibung werde die Indikation einer Fahrsituation angesprochen, aber keine Anlage offenbart.

Zudem liege eine unzulässige Erweiterung hinsichtlich folgender Merkmale aus dem erteilten Anspruch 1 vor:

- Ein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit mit Indikation einer Fahrsituation sei nicht ursprünglich offenbart, sondern lediglich eine Verstellung aus einer Verriegelung für Heben oder Senken (Spalte 4, Zeilen 16 bis 20 der A-Schrift). Selbst wenn man das Lösen als Teil des Verstellvorgangs ansehen würde, läge zumindest eine unzulässige Zwischenverallgemeinerung vor, wenn ein Lösen ohne Verstellung beansprucht werde. Außerdem sei ursprünglich der Ausdruck "für eine Indikation einer Fahrsituation" offenbart, der - anders als der im Sinne eines Auslösens zu verstehende Ausdruck "mit Indikation einer Fahrsituation" - nicht bedeute, dass die Indikation einer Fahrsituation eine Auswirkung auf das Schaltventil habe.
- Ein selbsttätiges Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in eine Stellung FAHRT sei nicht ursprünglich offenbart, da die Rückstellung in die Stellung FAHRT auch im automatisierten Fall immer über eine Zwischenposition NEUTRAL erfolge (Absatz [0013] der A-Schrift; ebenso für die Ausführungsformen der Figuren 4 bis 12 im Rahmen

eines ersten Teilschritts). Anspruch 1 stelle auch ein Schaltventil ohne die Stellung NEUTRAL unter Schutz, und die Anspruchsmerkmale deckten ein direktes einschrittiges Rückstellen des Steuerelements in die Stellung FAHRT ab, so dass eine unzulässige Zwischenverallgemeinerung vorliege. Zudem werde das Rückstellen durch ein Lösen der Verriegelungseinheit in Folge einer Druckbeaufschlagung veranlasst und nicht durch die Torsionsfeder.

Es sei zudem nicht klar, wie die Anlage "mit einem automatischen Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN mit Indikation einer Fahrsituation" ausgebildet sei, d. h. ob die Anlage diese Merkmale enthalte oder dies extern vorgesehen sei.

Der Titel von D9 zeige, dass das Schaltventil aus D9 auch zur Verwendung für Anlagen zum Heben und Senken eines luftgefederten Fahrzeugs vorgesehen sei. Der Ausdruck "mit Indikation einer Fahrsituation" bedeute nicht, dass die Anlage eine entsprechend programmierte Software enthalte und die Indikation der Fahrsituation als Teil des Verfahrens anzusehen sei. Es bedeute lediglich, dass - "wenn eine Indikation einer Fahrsituation vorliege" (d. h. wenn ein entsprechendes Signal in D9 anliege, z. B. über das Kabel 25) - eine entsprechende Funktion möglich sei; dies sei in D9 gegeben. Eine entsprechende Software-Funktion sei nicht Teil des beanspruchten Schutzzumfangs.

Im Übrigen sei der Aufgabenstellung in D9 (Seite 3, dritter Absatz) zu entnehmen, dass ein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit bei Indikation einer Fahrsituation erfolge, da eine Ventileinrichtung angegeben sei, die eine automatische Rückstellung in

die "Fahrt-Stellung" (dieses Wort beinhalte die Indikation einer Fahrsituation) erlaube. Dies sei auch der nachfolgenden Vorteilsbeschreibung in D9 zu entnehmen. Eine automatische Rückstellung in die "Fahrt-Stellung" sei aufgrund der zuvor beschriebenen Problematik (vom Bediener in der Stoppstellung vergessener Hebel, vgl. Seite 3, erster Absatz) aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Auch aus der Beschreibung der Funktion eines zusätzlichen manuellen Arretierelements in D9 (siehe Seite 6) lasse sich entnehmen, dass ohne das manuelle Arretierelement beim Durchfahren eines Tunnels, also bei einer Fahrsituation, ein Zurückstellen in die Fahrstellung erfolgen würde - nur deswegen ergebe sich ein Bedarf für das optionale manuelle Arretierelement. Die Rückstellung in die Fahrt-Stellung erfolge in D9 selbsttätig über die Rückstellkraft einer Drehfeder (Seiten 4 und 8) nach Entriegelung einer Arretier- vorrichtung (Seiten 9 und 10). Die in D9 angesprochene Totmann-Funktion habe nichts mit der automatischen Rückstellung in die Fahrt-Stellung zu tun.

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

Mit der Ausrichtung der Patentansprüche auf die Verwendung des manuell betätigbaren pneumatischen Schaltventils solle dem Einwand begegnet werden, dass das beanspruchte Schaltventil lediglich die Eignung zu einem automatischen Lösen der Verriegelungseinheit und zum selbsttätigen Zurückstellen des Steuerelements mit Indikation einer Fahrsituation besitze.

Da Stellungen "NEUTRAL und FAHRT" beansprucht seien, werde keine Ausführungsform ohne "NEUTRAL" (von der

Einspruchsabteilung als unzulässig angesehen) beansprucht. Es liege auch keine unzulässige Erweiterung hinsichtlich bereits erteilter Merkmale vor. Die Offenbarung für ein "automatisches Lösen der Verriegelungseinheit mit Indikation einer Fahrsituation" ergebe sich aus identischen Absätzen in den ursprünglichen Anmeldungsunterlagen der Stammanmeldung (Seite 5, Zeilen 1 bis 6) und der vorliegenden Teilanmeldung (Seite 5, Zeilen 8 bis 18). Zum anderen sei ein durch eine Torsionsfeder veranlasstes Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in die Stellung FAHRT ursprünglich offenbart, denn die Torsionsfeder veranlasse das Rückstellen des Steuerelements im Sinne einer ersten Teilbewegung (in die Stellung NEUTRAL); das "Veranlassen" sei im Sinne eines Auslösens zu verstehen, Sorge also dafür, dass eine Bewegung erfolge. Die neu in Anspruch 1 aufgenommene Verwendung des Schaltventils gehe aus der Offenbarung Seite 1, Zeile 5 hervor und definiere die Umgebung, in der das Schaltventil eingesetzt werde, und welche Funktion dort ausgeführt werde.

D9 offenbare nur ein automatisches Rückstellen in die Stellung FAHRT gemäß der zweiten beanspruchten Alternative. D9 zeige zwar unstreitig ein Lösen der Arretiervorrichtung durch Druckbeaufschlagung, jedoch kein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit mit Indikation einer Fahrsituation. Es komme entscheidend darauf an, welcher Zeitpunkt oder welches Ereignis für die Rückstellung über die Drehfeder aus D9 hervorgehe, und zwar für eine Rückstellung aus der Stellung HEBEN in die Stellung FAHRT. Die Verwendung des Kriteriums einer "Indikation einer Fahrsituation" solle sich nach Auffassung der Beschwerdeführerin I implizit aus D9 ergeben. D9 zeige zwar an mehreren Stellen (Seiten 3,

4, 6 und 13) eine automatische Rückstellung, allerdings nicht in Verbindung mit Indikation einer Fahrsituation, also ohne Hinweis auf die konkrete Betriebssituation im Sinne einer konkreten Auswahl. D9 enthalte also kein Auslösekriterium für die automatische Rückstellung in die Fahrt-Stellung. Für den auf Seite 3 zitierten bekannten Stand der Technik sei bei fahrendem Fahrzeug lediglich eine Rückstellung aus der Stellung Stopp gezeigt. Bei der auf Seite 6 in D9 beschriebenen Fahrsituation (Durchfahren längerer niedriger Tunnel) befinde sich das Schaltventil gerade nicht in der Stellung Fahrt, sondern in der Stellung Senken, obwohl eine Fahrsituation gegeben sei. Die automatische Rückstellung solle hier willkürlich durch den Fahrzeugbediener ausgelöst werden.

Entscheidungsgründe

1. *Zulässigkeit der Änderungen*
 - 1.1 Der nun auf die Verwendung eines manuell betätigbaren pneumatischen Schaltventils gerichtete Anspruch 1 gemäß Hauptantrag erfüllt in Bezug auf die erstmalig im Einspruchsbeschwerdeverfahren vorgenommenen Änderungen die Erfordernisse der Artikel 123, 76 (1) und 84 EPÜ bzw. EPÜ 1973.
 - 1.1.1 Der Kategoriewechsel von dem zuvor beanspruchten "Schaltventil für Anlagen zum Heben und Senken eines mindestens ein Luftfederelement aufweisenden Fahrzeugaufbaus" auf die Verwendung desselben bedingt, dass nicht mehr ein Schaltventil per se geschützt werden soll, welches lediglich "geeignet" sein muss für die Verwendung in den genannten Anlagen, d. h.

unabhängig von dem tatsächlichen Einsatz in einer bestimmten Umgebung, sondern ein für derartige Anlagen verwendetes Schaltventil. Da damit wie auch bei einem Verfahrensanspruch eine Tätigkeit beansprucht wird, sind Merkmale, die im Zusammenhang mit den Anlagen zum Heben und Senken Funktionsweisen oder Abläufe beschreiben, als Verfahrensschritte zu interpretieren, die den Schutzbereich in jedem Fall einschränken. Der Schutzbereich wird somit gegenüber dem erteilten Patent durch den Wechsel der Anspruchskategorie nicht erweitert (Artikel 123 (3) EPÜ), was auch nicht bestritten wurde. Dies gilt gleichermaßen für die im Vergleich zum erteilten Anspruch 1 nun gestrichene Alternative "oder Steuerschieber" - die Beschwerdeführerin I hatte beanstandet, dass der Begriff "Steuerschieber" in der Stammanmeldung nicht ursprünglich offenbart sei.

- 1.1.2 Die zusätzlichen Merkmale von Anspruch 1 gemäß Hauptantrag gehen unmittelbar und eindeutig aus dem einleitenden Satz der Beschreibung sowohl der früheren Stammanmeldung als auch der Teilanmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung (jeweils Seite 1, Zeile 5 ff.) hervor, der lautet:

"Manuell betätigbare pneumatische Schaltventile der hier angesprochenen Art werden eingesetzt für Anlagen zum Heben und Senken eines Fahrzeugaufbaus von luftgefederten Fahrzeugen."

Der Einsatz der Schaltventile für Anlagen zum Heben und Senken eines Fahrzeugaufbaus definiert die Verwendung der Schaltventile und offenbart damit explizit die in Anspruch 1 neu eingeführte Kategorie der Verwendung des ursprünglich beanspruchten Schaltventils. Die ebenfalls neu eingeführte Merkmalsgruppe am Ende von Anspruch 1 ("für eine Anlage zum ...") wiederholt lediglich bereits im Anspruch enthaltene Merkmale und kann

deshalb den Gegenstand von Anspruch 1 nicht unzulässig erweitern. Die Erfordernisse des Artikels 123 (2) EPÜ sowie des Artikels 76 (1) EPÜ 1973 sind somit erfüllt.

1.1.3 Da Anspruch 1 auf die Verwendung eines manuell betätigbaren pneumatischen Schaltventils gerichtet ist, sind die diese "Tätigkeit" definierenden physischen Schritte als technische Merkmale aufzufassen. Dazu gehört also auch das Merkmal gemäß Anspruch 1, dass "bei einem automatischen Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN mit Indikation einer Fahrsituation veranlasst durch eine Torsionsfeder ein selbsttätiges Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT erfolgt". Die Anlage, in der das Schaltventil verwendet wird, ist also derart ausgebildet ist, dass ein automatisches Lösen mit Indikation einer Fahrsituation erfolgt. Die Kammer kann nicht erkennen, inwiefern der Gegenstand von Anspruch 1 nicht klar formuliert sein soll (Artikels 84 EPÜ 1973).

1.2 Auch in Bezug auf die bereits im erteilten Anspruch 1 enthaltenen Merkmale kann die Kammer keine unzulässige Erweiterung erkennen (Artikels 100 c) EPÜ 1973).

1.2.1 Ein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN mit Indikation einer Fahrsituation ist nach Auffassung der Kammer ursprünglich offenbart. Wie auf Seite 5 der ursprünglich eingereichten Beschreibung sowohl der Stammanmeldung (im ersten Absatz) also auch der Teilanmeldung (erster Absatz) offenbart, kann ein Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN manuell oder - alternativ - automatisiert erfolgen. Anschließend wird beschrieben (Stammanmeldung, Seite 5, zweiter Absatz; Teilanmeldung, Seite 5, nachfolgend im ersten Absatz), dass "auch für eine Indikation einer

Fahrsituation ... eine automatische Verstellung in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT" erfolgt, und zwar auch aus einer Stellung HEBEN heraus. Zwar wird an dieser Stelle der Begriff "Verstellung" und nicht "Lösen" gebraucht, aber eine Verstellung und damit eine Bewegung in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT impliziert, dass vorher die Verriegelung gelöst worden ist.

Die Beschwerdeführerin I argumentierte weiterhin, dass zumindest eine Zwischenverallgemeinerung vorläge, wenn ein automatisches Lösen beansprucht werde, ohne gleichzeitig auch die Verstellung mit in den Anspruchswortlaut aufzunehmen. Dem kann sich die Kammer jedoch nicht anschließen, da eine solche Verstellung nachfolgend durch das Merkmal "Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT" ausgedrückt ist.

Der von der Beschwerdeführerin I angeführte Unterschied zwischen der Formulierung "mit Indikation einer Fahrsituation" in Anspruch 1 und "für eine Indikation einer Fahrsituation" auf Seite 5 der ursprünglich eingereichten Beschreibung der Stammanmeldung oder Teilanmeldung ist nach Auffassung der Kammer unbeachtlich. Durch den Wechsel der Anspruchskategorie auf einen Verwendungsanspruch wird nunmehr eine auszulösende Funktion des Schaltventils ("mit Indikation einer Fahrsituation veranlasst durch ... ein selbsttätiges Rückstellen des Steuerelements ... erfolgt") beansprucht, die durch ein Auslösekriterium ("mit Indikation einer Fahrsituation") eingeleitet wird. Dies geht nach Auffassung der Kammer aus den ursprünglich eingereichten Unterlagen hervor, auch wenn der Begriff "für eine Indikation einer Fahrsituation" verwendet wird, weil die ursprüngliche Offenbarung im Zusammenhang gelesen ("für eine Indikation einer

Fahrsituation ... erfolgt eine automatische Verstellung") eine automatische Verstellung als Folge einer indizierten Fahrsituation und damit dieselbe technische Information ausdrückt.

- 1.2.2 Das Merkmal, dass "veranlasst durch eine Torsionsfeder ein selbsttätiges Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT erfolgt", drückt aus, dass ein selbsttätiges Rückstellen durch die Torsionsfeder "veranlasst" und also mittels Federwirkung lediglich eingeleitet wird. Wie auch in der angefochtenen Entscheidung festgestellt, ist der Begriff "Veranlassung" demnach im Sinne eines ersten Teilschritts der Rückstellbewegung zu verstehen. Der Begriff "selbsttätig" wird dabei im Sinne von "automatisiert" verstanden, und eine automatisierte Verstellung ist gemäß Seite 5 der Beschreibung sowohl der Stammanmeldung als auch der Teilanmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT möglich und entspricht einem selbsttätigen Rückstellen wie beansprucht. Die Kammer kann also nicht erkennen, wieso die Veranlassung zu einem selbsttätigen Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in eine Stellung FAHRT - entsprechend der zweiten beanspruchten Alternative - nicht ursprünglich offenbart sein soll. Es liegt nach Auffassung der Kammer also keine unzulässige Zwischenverallgemeinerung vor. Auch der Einwand der Beschwerdeführerin I, dass das Rückstellen durch ein Lösen der Verriegelungseinheit in Folge einer Druckbeaufschlagung (nicht durch eine Torsionsfeder) veranlasst werde, geht ins Leere, da kein federveranlassstes Lösen der Verriegelungseinheit beansprucht wird, sondern "bei einem automatischen Lösen", d. h. im Falle eines bereits erfolgten Lösens die Ursache dafür angegeben wird, dass ein Rückstellen

des Steuerelements selbsttätig bzw. automatisiert erfolgt, und zwar "veranlasst durch eine Torsionsfeder".

2. *Neuheit gegenüber D9 (Artikel 54 (3) EPÜ)*

Dokument D9 kann die Neuheit des Gegenstands von Anspruch 1 nicht in Frage stellen. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob die frühere Priorität der Anmeldung gültig ist und D9 demzufolge als gemäß Artikel 54 (3) EPÜ zu berücksichtigender Stand der Technik zu betrachten ist.

Anspruch 1 spezifiziert, dass bei einem automatischen Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN mit Indikation einer Fahrsituation, veranlasst durch eine Torsionsfeder, ein selbsttätiges Rückstellen des Steuerelements aus der Stellung HEBEN in die Stellung NEUTRAL oder FAHRT erfolgt. D9 zeigt zwar durchaus ein selbsttätiges Rückstellen in die Stellung FAHRT entsprechend der zweiten Alternative in Anspruch 1. Allerdings verlangt der Anspruchswortlaut, dass diese Rückstellung bei Vorliegen eines konkreten Auslösekriteriums, und zwar "mit Indikation einer Fahrsituation" erfolgt. Für den vorliegenden Verwendungsanspruch ist dieses Auslösekriterium nicht mehr - wie z. B. für einen allein auf das Schaltventil gerichteten Anspruch - als reine Möglichkeit zu verstehen, sondern als eine zwingend erforderliche Bedingung, welche das selbsttätige Rückstellen des Steuerelements zur Folge hat. Dies ist aber gerade nicht unmittelbar und eindeutig in D9 gezeigt.

D9 zeigt zum einen explizit für einen bekannten Stand der Technik, dass "bei fahrendem Fahrzeug" ein Rückstellen aus der Stellung STOPP in die Stellung

FAHRT erfolgt, d. h. bereits der Ausgangspunkt für die Rückstellbewegung unterscheidet sich von Anspruch 1, der von einem Rückstellen aus der Stellung HEBEN ausgeht. In den darauffolgenden Abschnitten in D9 wird jedoch für kein Ausführungsbeispiel der Fahrzustand des Fahrzeugs als Voraussetzung für ein selbsttätiges Rückstellen in die Stellung FAHRT genannt, auch wenn man implizit noch ein automatisches Lösen der Verriegelungseinheit in der Stellung HEBEN erkennen mag. Damit zeigt D9 gerade nicht unmittelbar und eindeutig ein selbsttätiges Rückstellen aus der Stellung HEBEN in die Stellung FAHRT in Verbindung mit der Angabe eines Auslösekriteriums, insbesondere nicht, dass dieses Rückstellen "mit Indikation einer Fahrsituation", also bei erkanntem Fahrzustand erfolgt.

3. Die Beschwerdeführerin I machte keine weiteren Einwände gegen die Patentfähigkeit des Gegenstands von Anspruch 1 gemäß Hauptantrag geltend, und auch die Kammer sah keine Veranlassung, die Patentfähigkeit in Frage zu stellen.
4. Anspruch 1 gemäß vorliegendem Hauptantrag mit der daran angepassten Beschreibung und den vorliegenden Zeichnungen bildet daher eine geeignete Grundlage für die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die Einspruchsabteilung zurückverwiesen mit der Anordnung, ein Patent auf der Grundlage der folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Anspruch 1 wie eingereicht in der mündlichen Verhandlung;
 - Spalten 1 bis 13 der Beschreibung wie eingereicht in der mündlichen Verhandlung;
 - Figuren 1 bis 12 wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt