

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 3. März 2021**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0839/18 - 3.2.08

Anmeldenummer: 11181212.9

Veröffentlichungsnummer: 2570689

IPC: F16D55/226, F16D65/095

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Scheibenbremse eines Kraftfahrzeugs und Bremsbelag

Patentinhaberin:

KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

Einsprechender:

VRI-Verband der Reibbelagindustrie e.V.

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 84, 54, 56, 113(1)

EPÜ R. 103(1) (a)

VOBK 2020 Art. 13(2)

Schlagwort:

Patentansprüche - Klarheit im Einspruchsverfahren

Neuheit - (ja)

Erfinderische Tätigkeit - (ja)

Rechtliches Gehör - wesentlicher Verfahrensmangel (nein)

Rückzahlung der Beschwerdegebühr - (nein)

Zitierte Entscheidungen:

G 0003/14

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
Fax +49 (0)89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0839/18 - 3.2.08

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.08
vom 3. März 2021

Beschwerdeführer: VRI-Verband der Reibbelagindustrie e.V.
(Einsprechender) Robert-Perthel-Str. 49
50739 Köln (DE)

Vertreter: Lecomte & Partners
76-78, rue de Merl
2146 Luxembourg (LU)

Beschwerdegegnerin: KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH
(Patentinhaberin) Moosacher Strasse 80
80809 München (DE)

Vertreter: Dantz, Jan Henning
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. 2570689 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 18. Januar 2018.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender C. Herberhold
Mitglieder: M. Foulger
C. Schmidt

Sachverhalt und Anträge

- I. Mit der am 18. Januar 2018 zur Post gegebenen Entscheidung stellte die Einspruchsabteilung fest, dass das Patent in der Fassung gemäß Hilfsantrag 1 aufrechterhalten werden könne.
- II. Der Einsprechende legte gegen diese Entscheidung Beschwerde ein.
- III. Eine mündliche Verhandlung fand am 3. März 2021 vor der Beschwerdekammer als Videokonferenz statt.
- IV. Am Ende der mündlichen Verhandlung lauteten die Anträge wie folgt:

Der Beschwerdeführer (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents. Außerdem beantragte er die Zurückerstattung der Beschwerdegebühr.

Die Beschwerdegegnerin beantragte als Hauptantrag die Zurückweisung der Beschwerde (d.h. Aufrechterhaltung des Patents in der von der Einspruchsabteilung gebilligten Fassung), hilfsweise die Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Fassung auf der Grundlage des ersten oder zweiten Hilfsantrags, beide eingereicht am 10. Oktober 2018 mit der Beschwerdeerwiderung.

- V. Folgende Dokumente sind für diese Entscheidung relevant:

E1: DE 10 2008 0135 14 A1

E5: DE 10 2007 006 472 A1

E6: Breuer / Bill, "Bremsenhandbuch Grundlagen,

Komponenten, Systeme, Fahrdynamik", 2. Auflage, 2004, Friedr. Vieweg & Sohn Verlag.

VI. Anspruch 1 nach Hauptantrag (d.h. in der von der Einspruchsabteilung gebilligten Fassung) lautet:

" **(M1)** Scheibenbremse eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Nutzfahrzeugs, aufweisend einen eine Bremsscheibe (5) übergreifenden Bremssattel (8)

(M2) mit einem als separates Bauteil zum Bremssattel ausgebildeten fahrzeugseitig ortsfesten Bremsträger (1),

(M3) in dem mindestens ein mit einer Belagträgerplatte (42) und einem daran befestigten Reibbelag (41) versehener Bremsbelag (4) geführt ist,

(M4) wobei der Bremsträger (1) in einer Hauptdrehrichtung (HDR) der Bremsscheibe (5) einlaufseitig und auslaufseitig die Belagträgerplatte (42) des Bremsbelags (4) stützende Trägerhörner (2, 3) aufweist, wobei das einlaufseitige Trägerhorn (3) des Bremsträgers (1) und die diesem benachbarte Stützfläche (422) der Belagträgerplatte (42) formschlüssig ineinander greifen, **dadurch gekennzeichnet, dass** **(M5)** das auslaufseitige Trägerhorn (2) gegenüber dem einlaufseitigen Trägerhorn (3) abgesenkt ausgebildet ist."

(Merkmalsgliederung in fett hinzugefügt; Änderungen gegenüber dem erteilten Patent unterstrichen)

VII. Zur Stützung seiner Anträge hat der Beschwerdeführer im Wesentlichen folgendes vorgebracht.

a) Zurückerstattung der Beschwerdegebühr

Die Ermessensentscheidung der Einspruchsabteilung, den

Hilfsantrag in das Einspruchsverfahren zuzulassen, sei fehlerhaft, da nicht durch den Verfahrensverlauf gerechtfertigt. Außerdem sei die Entscheidung diesbezüglich - s. Punkt 14.1.2 der Einspruchsentscheidung - nicht ausreichend begründet.

Damit liege eine Verletzung des rechtlichen Gehörs und ein schwerwiegender Verfahrensfehler vor, so dass die Beschwerdegebühr zurückzuerstatten sei.

b) Klarheit

Durch die Änderung gegenüber dem erteilten Anspruch sei der Anspruch 1 unklar geworden, da der Begriff Bremssattel jetzt so interpretiert werden müsse, dass er den Bremsträger nicht umfasse. Dies führe zu einem Widerspruch im Anspruchswortlaut. Auch sei nicht klar, wo die Grenze zwischen Bremsträger und Bremssattel verlaufe.

c) Zulassung von E6

Die Einreichung dieses Dokuments stelle eine Reaktion auf den Vortrag der Beschwerdegegnerin während der Verhandlung dar. Eine frühere Einreichung des Dokuments sei somit weder möglich noch veranlasst gewesen. Darüber hinaus stelle E6 lediglich das allgemeine Fachwissen dar.

d) Neuheit

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht neu über die Offenbarung der E1 oder der E5.

E1, siehe insbesondere die Figuren 3 und 3A, offenbare eine Scheibenbremse mit asymmetrischen Trägerhörnern.

Die einlaufseitigen- und auslaufseitigen Trägerhörner wiesen dabei jeweils eine Aussparung mit Berührungsflächen für die Belagträgerplatte auf. Der Anspruch sei so zu verstehen, dass der Begriff "Trägerhorn" diese Berührungsflächen bezeichne, wobei die Berührungsfläche der Aussparung an der Auslaufseite im Vergleich zur Berührungsfläche der Aussparung an der Einlaufseite wie beansprucht abgesenkt sei.

E5 offenbare ebenfalls eine Scheibenbremse. Obwohl die darin dargestellten Beispiele Festsattelbremsen betreffen, werde in Paragraf [0019] ausgeführt, dass die "beschriebene Konzeption eines Bremssattels... sich in einer Scheibenbremse mit einem Festsattel oder mit einem Schwimmsattel anwenden [ließe]."

Betreffend Merkmal M5 müsse die Absenkung vom Fußpunkt des Trägerhorns aus gemessen werden. In Figur 7 weise das auslaufseitige Trägerhorn somit eine geringere radiale Erstreckung auf und sei gegenüber dem einlaufseitigem Trägerhorn abgesenkt.

Damit sei der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht neu über die Offenbarung der E1 und der E5.

e) Erfinderische Tätigkeit

E5 sei der nächstliegende Stand der Technik.

Angeregt durch die Offenbarung der E5, Paragraf [0019] würde der Fachmann die Scheibenbremse von E5, Figur 7 als Schwimmsattelbremse ausbilden. Dazu würde er einen separaten Bremsträger vorsehen und so ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand des Anspruchs 1 gelangen.

VIII. Zur Stützung ihrer Anträge hat die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen folgendes vorgebracht.

a) Zurückerstattung der Beschwerdegebühr

Die Einspruchsabteilung habe eine Ermessensentscheidung getroffen und den damalige Hilfsantrag in das Verfahren zugelassen. Dagegen habe der Beschwerdeführer in der mündlichen Verhandlung keinen Einwand erhoben. Auch sei die Entscheidung zwar knapp aber in Anbetracht der Umstände ausreichend begründet. Es sei daher nicht ersichtlich, wieso ein schwerwiegender Verfahrensfehler vorliegen solle.

b) Klarheit

Die im Einspruchsverfahren vorgenommenen Änderungen seien klar und hätten keine Unklarheit eingeführt. Die Bedeutung der Begriffe Bremsträger und Bremssattel seien dem Fachmann bekannt. Der erteilte Anspruch enthalte bereits das Merkmal "mit einem fahrzeugseitig ortsfesten Bremsträger", und zwar - wie aus Paragraph [0027] des Patents ersichtlich - sowohl für eine Ausbildung des Bremsträgers als separates Bauteil, wie auch als integraler Bestandteil eines Bremssattels. Die Hinzufügung des an sich klaren Merkmals könne daher keinen Klarheitsmangel verursachen.

c) Zulassung von E6

E6 sei erstmals während der mündlichen Verhandlung vor der Kammer erwähnt worden. Eine derart kurzfristige Änderung des Vorbringens sei nur unter besonderen Umständen und unter Angabe stichhaltiger Gründe zuzulassen - Kriterien, die hier beide nicht erfüllt seien.

d) Neuheit

Weder E1 noch E5 offenbart Merkmal M5 des Anspruchs 1.

Ob ein Trägerhorn abgesenkt sei, müsse relativ zur Bremsscheibenachse beurteilt werden.

Die Trägerhörner der D1 seien offensichtlich gleich hoch, während in E5 - anders als beansprucht - das einlaufseitige Trägerhorn gegenüber dem auslaufseitigen Trägerhorn abgesenkt ausgebildet sei.

e) Erfinderische Tätigkeit

Ausgehend von E5 würde der Fachmann nicht ohne erfinderisches Zutun zum Gegenstand des Anspruchs 1 gelangen. Obwohl Paragraph [0019] auf eine Schwimmsattelbremse hinweist, sei es nicht ohne weiteres offensichtlich, wie eine derartige Schwimmsattelscheibenbremse ausgebildet werden sollte.

Das Merkmal M5 sei zudem ausgehend von E5 nicht offensichtlich, da der Fachmann keinen Anlass habe, die Trägerhörner umzugestalten. Damit bliebe das auslaufseitige Trägerhorn weiterhin nicht abgesenkt gegenüber dem einlaufseitigen. Diese Beurteilung gelte insbesondere, wenn die Trägerhörner nunmehr am Bremsträger angebracht würden.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe somit auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsgründe

1. Zurückerstattung der Beschwerdegebühr

Nach Auffassung des Beschwerdeführers hat die Einspruchsabteilung mit der Zulassung des der Aufrechterhaltung zu Grunde liegenden Hilfsantrags einen schwerwiegenden Verfahrensfehler begangen. Er sei auf die Änderungen der Ansprüche in diesem Hilfsantrag nicht vorbereitet gewesen.

Allerdings hat der Beschwerdeführer dies in der Verhandlung vor der Einspruchsabteilung nicht gerügt - siehe die angefochtene Entscheidung, Paragraph [14.1.1]: "Die Zulässigkeit des in der mündlichen Verhandlung eingereichten Hilfsantrags 1 wurde von der Einsprechenden nicht in Frage gestellt." Auch ist aus den Paragraphen 5.6, 5.7 und 6 des Protokolls der mündlichen Verhandlung ersichtlich, dass der Beschwerdeführer zum damaligen Zeitpunkt keinen Einwand gegen die Zulassung des Antrags erhoben hat. Einen Antrag auf Berichtigung des Protokolls hat der Beschwerdeführer ebenfalls nicht gestellt. Die Kammer sieht daher keinen Anlass, daran zu zweifeln, dass das Protokoll den Verhandlungsverlauf zutreffend wiedergibt.

Es ist richtig, dass in der Entscheidung, Punkt 14.1.2 die Zulassung des letztlich der Aufrechterhaltung zu Grunde liegenden Antrags nur kurz diskutiert wird. Die Entscheidung führt als Begründung an, dass die Einreichung des Hilfsantrags als durch den Verlauf der mündlichen Verhandlung gerechtfertigt angesehen wird. Insbesondere da die Zulassung ausweislich der Niederschrift der mündlichen Verhandlung nicht streitig war, wird diese Begründung als ausreichend angesehen,

vgl. Rechtsprechung der Beschwerdekammer, 9. Ausgabe 2019, IV.C.4.2. Die Entscheidung über die Zulassung des entsprechenden Antrags lag außerdem im Ermessen der Einspruchsabteilung. Die Kammer kann keine Anzeichen erkennen, dass dieses Ermessen in unangemessener Weise ausgeübt worden wäre.

Damit ist kein schwerwiegender Verfahrensfehler zu erkennen. Für eine Rückzahlung der Beschwerdegebühr besteht somit bereits aus diesem Grund kein Anlass (Regel 103(1) a) EPÜ).

2. Klarheit

Gemäß G 3/14, siehe Leitsatz, können die Ansprüche des Patents nur auf die Erfordernisse des Artikels 84 EPÜ geprüft werden, sofern die Änderung einen Verstoß gegen Artikel 84 EPÜ herbeiführt. In dem vorliegenden Fall ist das Merkmal "mit einem fahrzeugseitig ortsfesten Bremsträger" Teil des erteilten Anspruchs. Das neu hinzugefügte Merkmal, wonach der Bremsträger "als separates Teil" ausgebildet ist, ist in sich klar, weil dem Fachmann die Begriffe Bremsträger und Bremssattel bekannt sind und an der Bremse erkennbar ist, ob das Merkmal erfüllt ist oder nicht.

Anspruchsgemäß muss es eine Grenze zwischen Bremssattel und Bremsträger geben, da beide als separate Teile definiert sind. Zwar definiert der Anspruch nicht eindeutig, wo genau diese Grenze verläuft. Dies war jedoch bereits im erteilten Anspruch 1 der Fall, der den nun eingeschränkten Gegenstand umfasste.

Damit haben die Änderungen keinen Verstoß gegen Artikel 84 EPÜ herbeigeführt.

3. Zulassung von E6

Während der mündlichen Verhandlung vor der Kammer beantragte der Beschwerdeführer die Einführung des Dokuments E6. Dies sei als Reaktion zum Vortrag der Beschwerdegegnerin anzusehen und das Dokument stelle lediglich das allgemeine Fachwissen dar.

Gemäß Artikel 13(2) VOBK 2020 bleiben Änderungen des Beschwerdevorbringens eines Beteiligten nach Zustellung der Ladung zur mündlichen Verhandlung grundsätzlich unberücksichtigt, es sei denn, der betreffende Beteiligte hat stichhaltige Gründe dafür aufgezeigt, dass außergewöhnliche Umstände vorliegen.

Im vorliegenden Fall sind die Kammer und die Parteien mit dem allgemeinen Fachwissen vertraut. Auch ist keine neue Entwicklung des Verfahrens erkennbar, die die Einreichung eines neuen Dokuments begründen könnte. Die Diskussion der erfinderischen Tätigkeit ausgehend von E5 in Hinblick auf das allgemeine Fachwissen bewegte sich in dem durch die Beschwerdebegründung- und Beschwerdeerwiderung vorgegebenen Rahmen.

Somit liegen keine außergewöhnlichen Umstände vor, die die Zulassung des Dokuments E6 rechtfertigen könnten. Dokument E6 wird daher nicht in das Verfahren zugelassen.

4. Neuheit

4.1 In Bezug auf E5

E5 offenbart eine Scheibenbremse. Die Bremsbeläge sind dabei in den Aufnahmen der Sattelbrücken gelagert (siehe Paragraf [0034]). Diese Aufnahmen sind

hakenförmig - siehe Fig. 7 - und entsprechen den Trägerhörnern des Streitpatents. Daher sind die Merkmale M1, M3 und M4 unstreitig aus E5 bekannt.

Die Ausführungsbeispiele von E5 betreffen eine Festsattelbremse, d.h. eine Bremse, bei der die Bremsträger nicht als separates Teil zum Bremssattel ausgebildet sind. Allerdings offenbart Paragraph [0019]: "Die beschriebene Konzeption eines Bremssattels und eines Bremsbelags lassen sich in einer Scheibenbremse mit einem Festsattel oder mit einem Schwimmsattel anwenden." Daher ist auch eine Schwimmsattelbremse aus E5 im Prinzip bekannt. Dabei ist es bei Schwimmsattelbremsen üblich, einen separaten Bremsträger vorzusehen, so dass auch das Merkmal M2 aus E5 bekannt ist.

Die Erfindung der E5, wie in Anspruch 1 dieses Dokuments definiert, betrifft die Anordnung des Zentralträgers (28, 29, 68, 98). Der Fachmann würde bei der Ausführung der Lehre von Paragraph [0019] diese Anordnung daher beibehalten. Es ist jedoch nicht eindeutig und unmittelbar offenbart, wie die übrigen Teile des Bremssattels bzw. Bremsträgers, insbesondere die Trägerhörner, in diesem Fall ausgestaltet werden sollen.

Bei dem Ausführungsbeispiel der Figur 7 erstreckt sich das einlaufseitige Trägerhorn 72 zudem weiter in Richtung der Bremsachse als das auslaufseitige Trägerhorn 75. Von der Bremsachse aus gesehen ist daher das einlaufseitige Trägerhorn gegenüber dem auslaufseitigem Trägerhorn abgesenkt.

Die Einspruchsabteilung und der Beschwerdeführer bestimmen die Absenkung eines Trägerhorns relativ zum

Fußpunkt der Trägerhörner am radial äußeren Rand der Bremsscheibe. Bei dieser Interpretation ist das auslaufseitige Trägerhorn abgesenkt, da seine Erstreckung nach radial innen geringer ist als die des einlaufseitigen Trägerhorns.

Die Bremsscheibe ist jedoch ein rotierendes Objekt und bei solchen Objekten ist es fachüblich die Drehachse als Referenz zu verwenden. Die Kammer ist daher der Auffassung, dass der Fachmann die Rotationsachse als Basis zur Beurteilung des Begriffs "abgesenkt" verwenden würde. Damit ist das auslaufseitige Trägerhorn gegenüber dem einlaufseitigen Trägerhorn angehoben und nicht abgesenkt. Das Merkmal M5 ist daher nicht aus E5 bekannt.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist somit neu gegenüber der Offenbarung der E5.

4.2 In Bezug auf E1

E1 offenbart unstreitig alle Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 einschließlich eines als separates Teil ausgebildeten Bremsträgers (5).

E1 offenbart weiterhin eine asymmetrische Ausbildung der Trägerhörner, weil die in den Trägerhörnern vorgesehenen Nuten 5A1 und 5B1 verschiedene Längen aufweisen (s. z.B. Abbildung 3). Die Trägerhörner selbst sind jedoch von gleicher Höhe.

Merkmal M5 definiert, dass das auslaufseitige Trägerhorn gegenüber dem einlaufseitigen Trägerhorn abgesenkt ausgebildet ist, d.h. ein Horn sollte in der radialen Richtung niedriger sein als das andere. Dies ist in E1 nicht der Fall.

Der Anspruch definiert insbesondere nicht die relative Höhe der "Kontaktpunkte" (z.B. in den Nuten 5A1 und 5B1) zur Belagträgerplatte, sondern bezieht sich auf die Trägerhörner selbst.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist daher neu in Bezug auf E1.

4.3 Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist daher neu.

5. Erfinderische Tätigkeit

Das Merkmal, wonach die Scheibenbremse mit einem als separates Bauteil zum Bremssattel ausgebildeten fahrzeugseitig ortsfesten Bremsträger versehen ist, ist durch den Verweis auf eine Schwimmsattelbremse in Paragraph [0019] der E5 bekannt. Es ist jedoch nicht bekannt, wie eine derartige Anordnung konkret ausgestaltet werden muss.

Der Gegenstand des Anspruchs unterscheidet sich daher von der Scheibenbremse der E5 durch das Merkmal M5.

Laut dem Beschwerdeführer besteht die zu lösende Aufgabe darin, eine alternative Ausgestaltung der in E5 offenbarten Bremse bereitzustellen. Die Ausführung als Schwimmsattelbremse stelle in diesem Zusammenhang eine wohlbekannt Alternative zu einer Festsattelbremse dar.

Selbst wenn der Fachmann die Bremse der E5 in eine Schwimmsattelbremse umwandeln würde, so gäbe es für ihn jedoch keinen Anlass die relativen Höhen der Trägerhörner zu verändern. Der Fachmann würde somit einen Bremsträger vorsehen, der die Haken gemäß E5 durch Trägerhörner am Bremsträger ersetzt. Damit wäre

das Merkmal M5 immer noch nicht erfüllt. Dies gilt selbst dann, wenn der Fachmann einen Bremsträger mit radial sich nach außen erstreckenden Trägerhörnern einsetzen würde (wie z.B. in E1 dargestellt), da weiterhin das auslaufseitige Trägerhorn gegenüber dem einlaufseitigen Trägerhorn nicht abgesenkt ausgebildet wäre. Bei einer derartigen hypothetischen Ausführungsform mit typischerweise relativ zum Bremssattel achsennäher angebrachtem Bremsträger wäre die Angabe einer "Höhe" der Trägerhörner, bzw. die Bestimmung einer relativen "Absenkung", nicht relativ zur Drehachse, sondern relativ zu einem radial peripher gelegenen Fußpunkt (wie vom Beschwerdeführer vorgebracht) für den Fachmann vollends fernliegend.

Der Fachmann gelangte daher ausgehend von E5 nicht zum Gegenstand des Anspruchs 1.

Damit beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

- 1) Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

- 2) Der Antrag auf Rückerstattung der Beschwerdegebühr wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



D. Magliano

C. Herberhold

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt