



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 27/09

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2005 054 089

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 28. April 2014 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dr.-Ing. Baumgart

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung des Einspruchs das am 12. November 2005 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Steuergerät für eine Druckluftbremsanlage eines Kraftfahrzeugs"

nach einer Anhörung durch Beschluss vom 31. März 2009 beschränkt aufrechterhalten. In der Beschlussbegründung ist dargelegt, dass das Steuergerät in seiner beschränkten Fassung durch den Stand der Technik weder vorweggenommen noch nahegelegt sei, sondern auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Gegen den Beschluss wendet sich die Beschwerde, mit der zuletzt ausdrücklich eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren beantragt ist (Bl. 34 GA). Als Widerrufsründe macht die beschwerdeführende Einsprechende unzulässige Erweiterung (PatG § 21 (1) Nr. 4) und mangelnde erfinderische Tätigkeit (PatG

§ 21 (1) Nr. 1) geltend. Dazu verweist sie auf folgende, im Prüfungs- bzw. Einspruchsverfahren berücksichtigte Druckschriften:

- D 1 DE 103 36 611 A1
- D 2 DE 103 14 642 B3
- D 6 WABCO - Firmenschrift „ECAS für Anhängerfahrzeuge“, Ausgabe November 1995
- D 7 WABCO - Firmenschrift „Systeme und Komponenten in Nutzfahrzeugen“, Ausgabe 1998
- D 11 DE 10 2005 061 095 A1 (prioritätsälter, nachveröffentlicht)
- D 12 DE 10 2006 039 764 A1 (prioritätsälter, nachveröffentlicht)
- D 13 DE 103 54 056 A1
- D 14 DE 10 2007 002 020 A1 (prioritätsälter, nachveröffentlicht)
- D 15 DE 10 2005 019 478 B3 (nachveröffentlicht)
- D 16 DE 10 2005 019 479 B3 (nachveröffentlicht)
- D 17 DE 10 2005 017 591 B3 (nachveröffentlicht)
- D 18 DE 10 2004 021 242 A1 (nachveröffentlicht)
- D 19 DE 10 2005 026 344 A1 (nachveröffentlicht)
- D 20 DE 10 2004 051 812 A1 (nachveröffentlicht)
- D 21 DE 43 27 763 A1
- D 22 DE 102 45 815 A1.

Erstmals im Beschwerdeverfahren nennt sie außerdem noch folgende Druckschriften:

- D 25 DE 103 59 040 A1
- D 26 DE 101 43 888 A1.

Dazu führt sie aus, das streitpatentgemäße Steuergerät sei dem zuständigen Fachmann durch eine Kombination von D 1 mit seinem allgemeinen Fachwissen

nahegelegt. Auch die Kombination von D 1 jeweils mit D 2, D 21, D 22, D 6, D 7, D 25 oder D26 lege den Gegenstand nach Anspruch 1 des Streitpatents nahe.

In einem richterlichen Hinweis vom 28. November 2013 wurde den Verfahrensbeteiligten mitgeteilt, dass die Beschwerde voraussichtlich erfolglos bleiben werde. Denn nach vorläufiger Auffassung werde die vom Deutschen Patent- und Markenamt vorgenommene Bewertung des Standes der Technik durch die Beschwerdebegründung nicht entkräftet. Zusätzlich wurde erläutert, dass und warum die in der Beschwerdebegründung erstmals genannten Druckschriften D 25 und D 26 voraussichtlich zu keinem anderen Ergebnis führen könnten.

Außerdem wurde auf das internationale Patent EP 1 785 325 B2 mit Benennungsland Deutschland hingewiesen. Dieses nehme die Priorität des Streitpatents wirksam in Anspruch und sei vom europäischen Patentamt ebenfalls beschränkt aufrechterhalten worden. Nach Rücknahme der dagegen erhobenen Beschwerde durch die hiesige Beschwerdeführerin habe es Rechtskraft erlangt. In diesem Zusammenhang werde die Beschwerdeführerin um Prüfung gebeten, ob angesichts der vorliegenden, patentbestätigenden Entscheidungen zweier Patentämter und der im Hinweis erläuterten, vorläufigen Auffassung noch ein Interesse an einem förmlichen Beschluss des Bundespatentgerichts bestehe. Ihr wurde Gelegenheit gegeben, die Beschwerde innerhalb einer zweimonatigen Frist zurückzunehmen. Eine entsprechende Eingabe ist bis zum heutigen Tag nicht zur Akte gelangt.

Die Beschwerdeführerin beantragt schriftsätzlich,

den Beschluss der Patentabteilung 1.21 vom 31. März 2009 aufzuheben und das deutsche Patent 10 2005 054 089 in vollem Umfang zu widerrufen. (Eingabe vom 19.04.2012, Bl. 34 GA)

Die Beschwerdegegnerin beantragt schriftsätzlich,

die Beschwerde zurückzuweisen. (Eingabe vom 19.08.2009,
Bl. 16 GA)

Sie tritt dem Beschwerdevorbringen vollumfänglich entgegen und meint, das patentierte Steuergerät sei neu und durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

Außer den vorgenannten Druckschriften sind im Prüfungs- und Einspruchsverfahren noch folgende Druckschriften berücksichtigt worden:

- D 3 DE 103 41 723 A1
- D 4 US 2004/0145237 A1
- D 5 DE 102 51 249 A1
- D 8 EP 1 366 964 A2
- D 9 Bosch - Publikation, ISBN 3-934584-10-1: „Druckluftanlagen für Nutzfahrzeuge 1: Grundlagen, Systeme und Pläne“, 3. Ausgabe Februar 1998
- D 10 Bosch - Publikation, ISBN 3-7782-2016-0: „Druckluftanlagen für Nutzfahrzeuge 2: Geräte“, 2. Ausgabe August 1994
- D 23 Bosch - Kraftfahrzeugtechnisches Taschenbuch, ISBN 3-528-13876-9, 24. Auflage 2002, (nachveröffentlicht)
- D 24 WABCO - Fahrzeugvorschriften, Ausgabe 2004, (nachveröffentlicht)
- D 25a (Doppelbenennung D 25 durch Beschwerdeführerin) Pneumatik – Kompendium, ISBN 3-18-400379-5, 1977
- D 27 DE 39 34 243 C1 – Stand der Technik gemäß Streitpatentschrift
- D 28 DE 32 32 127 A1 – Stand der Technik gemäß Streitpatentschrift.

Der Patentanspruch 1 in seiner beschränkt aufrechterhaltenen Fassung des Streitpatents gemäß DE 10 2005 054 089 C5 lautet (Gliederungszeichen hinzugefügt, Beschränkung **fett** gedruckt):

Steuergerät (1) für eine Feststellbremse und eine Anhängerbremse einer Druckluftbremsanlage eines Kraftfahrzeugs, mit

- a) einem Eingangsanschluss (3) für Steuersignale,
- b) einem Eingangsanschluss (6) für eine Druckluftversorgung,
- c) einem zu einem Anhängersteuerventil (11) führenden Ausgangsanschluss (9) und
- d) einem zu Federspeicherbremszylindern (17) des Kraftfahrzeugs führenden Ausgangsanschluss (15),
- e) bei dem in einem Gehäuse (2, 49) mindestens zwei von einer Steuerelektronik schaltbare Magnetventile (19, 20; 19', 20') zum gemeinsamen Be- und Entlüften der beiden Ausgangsanschlüsse (9, 15) und ein Schaltventil (30, 30') vorgesehen sind,
e1) wobei das zweite Magnetventil (20, 20') unerregt durch die Kraft einer Feder (25) eine Sperrstellung einnimmt und
- f) wobei das Schaltventil (30, 30') in einer Stellung die beiden Ausgangsanschlüsse (9, 15) miteinander verbindet
- g) und in der anderen Stellung den zu dem Anhängersteuerventil (11) führenden Ausgangsanschluss (9) belüftet,
- h) während der zu den Federspeicherbremszylindern (17) führende Ausgangsanschluss (15) über die beiden Magnetventile (19, 20; 19', 20') be- und entlüftbar bleibt.

An ihn schließen sich die rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 10 als Unteransprüche mit weiterbildenden Merkmalen des Steuergeräts an.

II.

Die Beschwerde ist unbestritten zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg, denn der Senat konnte aufgrund der Aktenlage nicht feststellen, dass dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik am Anmeldetag des Streitpatents eine hinreichende Anregung für ein Steuergerät mit den Merkmalen des beschränkten Patentanspruchs 1 zu entnehmen war.

1. Durchschnittsfachmann:

Zwischen den Beteiligten besteht Einvernehmen, dass der im angegriffenen Beschluss zutreffend definierte Fachmann ein mit der Entwicklung von pneumatischen Systemen für Nutzfahrzeuge befasster Ingenieur ist. Zu den pneumatischen Systemen zählen neben denjenigen zur Druckluftaufbereitung auch alle Druckluftverbraucher wie z. B. Bremsanlagen, Luftfedern, Niveauregelungen und Nebenverbraucher. Insbesondere das Fachwissen bezüglich Luftfedern setzt der angegriffene Beschluss bereits für den am Anmeldetag tätigen Fachmann voraus, vgl. S. 10 Abs. 1 sowie S. 11 Abs. 3. Dafür bedarf es folglich keines vermeintlichen Nachweises anhand teilweise nicht vorveröffentlichten Standes der Technik, wie ihn die Beschwerdeführerin mit den Druckschriften D 11 bis D 20 benennt, vgl. Beschwerdebeurteilung Kapitel C, Nr. 4.

Selbstverständlich ist ein derartiger Fachmann mit den auf seinem Fachgebiet existierenden gesetzlichen Vorschriften, den einschlägigen Normen für pneumatische Bauteile sowie den Grundlagen der Technik von pneumatischen Ventilen vertraut. Dieses Wissen ist für seine tägliche Arbeit unverzichtbar, zählt sozusagen zu seinem Handwerkszeug.

2. Zulässigkeit der Patentansprüche gemäß Streitpatent:

Die geltenden Patentansprüche 1 bis 10 sind zulässig, sie ergeben sich ohne weiteres aus dem Streitpatent in seiner erteilten Fassung (siehe B3-Schrift) sowie aus den Ursprungsunterlagen. Das trifft auch zu auf das einzige streitige, zur Beschränkung in den erteilten Patentanspruch 1 aufgenommene Merkmal:

- **wobei das zweite Magnetventil (20, 20') unerregt durch die Kraft einer Feder (25) eine Sperrstellung einnimmt.**

Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung kann ein Patentinhaber sein Patent im Einspruchsbeschwerdeverfahren beschränken, solange weder dessen Schutzbereich erweitert noch an die Stelle der erteilten patentgeschützten Erfindung eine andere gesetzt wird. Die Aufnahme zusätzlicher Merkmale in einen Patentanspruch stellt eine zulässige Beschränkung dar, wenn die weiteren Merkmale für den Fachmann aus den ursprünglichen Unterlagen und dem Streitpatent als zu der beanspruchten Erfindung gehörend zu erkennen waren, also hinreichend offenbart sind, vgl. BGH in GRUR 1995, 113-115, *Datenträger*, m. w. N. Dienen mehrere in der Beschreibung eines Ausführungsbeispiels genannte Merkmale der näheren Ausgestaltung der unter Schutz gestellten Erfindung, die je für sich, aber auch zusammen den durch die Erfindung erreichten Erfolg fördern, hat es der Patentinhaber in der Hand, ob er sein Patent durch die Aufnahme einzelner oder sämtlicher dieser Merkmale beschränkt; in dieser Hinsicht können dem Patentinhaber keine Vorschriften gemacht werden, vgl. BGH in GRUR 2002, 111-114, *Drehmomentübertragungseinrichtung*. Schließlich kann eine zur Erfindung gehörende Offenbarung auch in einer Zeichnung enthalten sein. Maßgeblich ist dabei, ob die merkmalsgemäße Ausgestaltung nach der Gesamtoffenbarung aus fachmännischer Sicht als mögliche Ausführungsform der zum Patent angemeldeten Erfindung erscheint, vgl. BGH in GRUR 2010, 599-602, *Formteil*. Des Weiteren hat der BGH erst kürzlich bekräftigt, dass ein „breit“ formulierter Anspruch als zu-

lässig anzusehen ist, solange sich ein entsprechendes Ausführungsbeispiel der Erfindung unterordnet, BGH in GRUR 2012, 1124-1129, *Polymerschaum*.

Diesem Prüfungsmaßstab genügt das streitige Beschränkungsmerkmal. Offenbarungsstellen betreffend das zweite Magnetventil 20, 20' finden sich in der Erteilungsfassung der Streitpatentschrift wie folgt:

Abs. [0021], insb: „Die beiden Magnetventile 19 und 20 besitzen jeweils die dargestellten Stellungen, Anschlüsse und Ausbildungen.“ und „Die Sperrstellung wird in der unerregten Stellung durch die Kraft einer Feder 25 eingenommen.“

Abs. [0025], insb: „Das Magnetventil 20 bleibt dagegen eingeschaltet, so dass es seine Durchgangsstellung einnimmt.“

Abs. [0030], insb: „So besitzen die beiden Magnetventile 19' und 20' jeweils eine stromlos geschlossene Stellung und eine erregte Durchgangsstellung.“

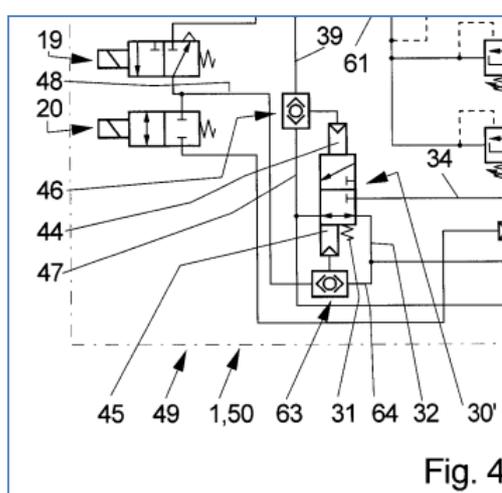
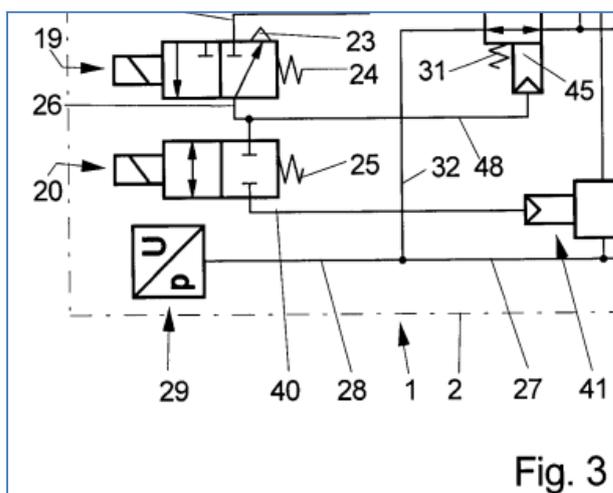
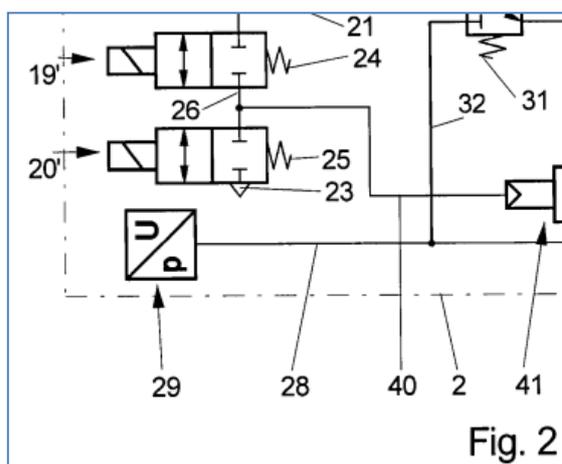
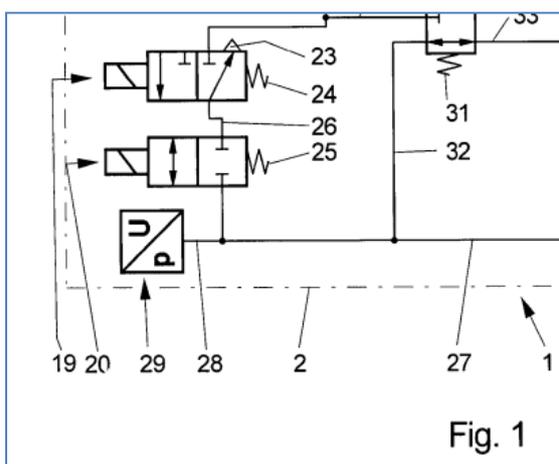
Abs. [0034], insb: „Wird nun die Spannung unterbrochen, also bei abgestelltem festgebremsten Fahrzeug die Zündung ausgeschaltet, dann führt dies nur dazu, dass das Magnetventil 20 seine andere, durch die Feder 25 belastete Sperrstellung einnimmt.“

Außerdem enthält Abs. [0012] folgenden ausdrücklichen Hinweis:

„Weitere Merkmale sind den Zeichnungen - insbesondere den dargestellten Geometrien und den relativen Abmessungen mehrerer Bauteile zueinander sowie deren relativer Anordnung und Wirkverbindung - zu entnehmen.“

In vier bevorzugten Ausführungsbeispielen offenbart die erteilungsentsprechende Streitpatentschrift verschiedene Varianten des Steuergeräts, welche die zugehörigen Figuren 1 bis 4 als pneumatische Schaltbilder zeigen, vgl. insb. Abs. [0013]

bis [0017]. In den nachstehenden Ausschnitten aus den Figuren 1 bis 4 ist das zweite Magnetventil 20, 20' jeweils folgendermaßen dargestellt:



Sämtliche Offenbarungstexte und Zeichnungen sind wörtlich und bildlich identisch in den ursprünglichen Anmeldungsunterlagen enthalten, das bestreitet die Beschwerdeführerin nicht.

Die schriftliche Offenbarung muss der vorstehend definierte Fachmann konkludent und eindeutig so verstehen, dass das zweite Magnetventil 20, 20' in seiner Ruhestellung, also elektromagnetisch nicht erregt, durch die Kraft der Feder 25 eine

Sperrstellung einnimmt. Für ein anderweitiges Verständnis lässt der offenbarte Wortlaut keinen Spielraum.

Die bildliche Darstellung des zweiten Magnetventils 20, 20' entspricht der einschlägig bekannten ISO-Sinnbilddarstellung für ein 2/2-Wegeventil. Danach werden die Betätigungsmittel (hier: Elektromagnet und Rückstellfeder) dem Sinnbild des Ventils zugefügt. Es zeigt in seiner offenbarten Form, dass die Verbindung zwischen den beiden Ventilanschlüssen in der federbeaufschlagten Ruhestellung des Magnetventils 20, 20' unterbrochen ist. Daher offenbaren auch die Figuren das streitige Beschränkungsmerkmal für den Fachmann unmissverständlich und stimmen insoweit mit der entsprechenden schriftlichen Offenbarung überein.

Dagegen wendet die Beschwerdeführerin ein, das in Rede stehende Beschränkungsmerkmal finde sich nicht in dem Anspruch 1 der ursprünglich eingereichten Anmeldeunterlagen bzw. in der Streitpatentschrift. Es sei zwar in der Beschreibung zu sämtlichen Ausführungsbeispielen offenbart, jedoch immer nur bei einer Ausbildung des ersten Magnetventils und einer Anordnung des ersten und des zweiten Magnetventils derart, dass im Falle eines Spannungsabfalls am Magnetventil 20 eine Entlüftung bzw. ein Abfall des angesteuerten Feststellbremsdrucks verhindert werde. Folglich stelle die isolierte Aufnahme des Beschränkungsmerkmals eine unzulässige Erweiterung dar, da der Gegenstand des beschränkten Anspruchs 1 über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinausgehe.

Dieser Einwand kann nicht durchgreifen, denn er verkennt, dass der Anspruch 1 der ursprünglichen Anmeldeunterlagen keine abschließende Festlegung des Anspruchswortlauts bedeutet, sondern nur ein erster Formulierungsversuch ist. Die Gesamtoffenbarung ergibt sich aus dem, was Ansprüche, Beschreibung und Zeichnungen ursprünglich offenbaren. Daraus entnimmt der Fachmann a. a. O. ohne Zweifel, dass das zweite Magnetventil unerregt durch die Kraft einer Feder eine Sperrstellung einnimmt. Als Einzelbauteil des Steuergeräts gehört es dem-

nach eindeutig zur Erfindung. Würde es der Fachmann bspw. bei einem der gezeigten Ausführungsbeispiele weglassen, käme ein streitpatentgemäßes Steuergerät nicht zustande. Insofern genügt die nachgewiesene Offenbarung den vorstehenden Bedingungen. Im erteilten Patentanspruch 1 kann das Beschränkungsmerkmal schon deshalb nicht enthalten sein, weil dessen Hinzufügung ansonsten keine Beschränkung herbeiführen würde. Allerdings offenbaren auch in der erteilungentsprechenden Patentschrift die Beschreibung und die Zeichnungen a. a. O. das Beschränkungsmerkmal wort- und bildidentisch und somit als erfindungszugehörig.

Im Übrigen resultiert die gegenständliche Beschränkung sowie die Beschränkung des Schutzbereichs aus dem zusätzlichen Merkmal gegenüber einem Steuergerät allein mit den Merkmalen des erteilten Patentanspruchs 1. Dass durch dieses zusätzliche, im Sprachgebrauch der Beschwerde „isolierte“ Merkmal eine nicht ursprungsoffenbarte Wirkung oder ein anderer Gegenstand gegeben sein könnte als die/der ursprünglich und in der Erteilungsfassung der Streitpatentschrift offenbarte, vermag der Senat nicht zu erkennen.

3. Fachliches Verständnis:

Das Steuergerät 1 gemäß Patentanspruch 1 der geänderten Streitpatentschrift (siehe C5-Schrift) für eine Feststellbremse und eine Anhängerbremse einer Druckluftbremsanlage eines Kraftfahrzeugs ermöglicht eine separate Feststellbremsen-Prüfstellung, vgl. Abs. [0026]. In dieser Prüfstellung bleiben die Federspeicherbremszylinder 17 des Zugfahrzeugs betätigt, während die Anhängerbremse gelöst wird. Damit ist überprüfbar, ob allein die Bremswirkung der Federspeicherbremszylinder des Zugfahrzeugs ausreicht, den Lastzug insgesamt auf einem entsprechenden Gefälle zu halten.

Unter Zugrundelegung einer Steuergerätekonfiguration gemäß geltendem Patentanspruch 1 ist diese Feststellbremsen-Prüfstellung einnehmbar bei einer Hilfs-

bremsstellung, in der an beiden Ausgangsanschlüssen 9 und 15 des Steuergeräts 1 der ausgesteuerte Druck gleich 0 ist, d. h. Zugfahrzeug und Anhänger durch die jeweilige Feststellbremse festgebremst sind.

Zur Feststellbremsen-Prüfung wird ein Schaltventil 30 des Steuergeräts 1 in seine laut Anspruchswortlaut „andere Stellung“ gebracht, in welcher es die zuvor vollzogene Festbremsung separat am Anhänger aufhebt. Durch das zur Beschränkung aufgenommene Merkmal e1) ist diese Prüfstellung bei Stromausfall abgesichert. Denn das zweite Magnetventil 20 gewährleistet durch seine federbeaufschlagte Sperrstellung auch bei einem elektrischen Defekt, dass die Feststellbremsen-Prüfung durchführbar ist. Dieser Sicherheitsvorteil liegt für den Fachmann auf der Hand, und daher negiert ihn die Beschwerdeführerin ohne Grund.

Weil diese spezielle Prüfstellung erfindungsgemäß durch Ventile im Steuergerät 1 erreicht wird, können separate Rohrleitungen zwischen Fahrerhaus und Feder-speicherbremszylindern sowie Prüfanschlüsse allein für diese Feststellbremsen-Prüfstellung entfallen.

4. Patentfähigkeit:

Das streitpatentgemäße **Steuergerät für eine Feststellbremse und eine Anhängerbremse einer Druckluftbremsanlage eines Kraftfahrzeugs** ist zweifellos gewerblich anwendbar und neu, denn im berücksichtigten Stand der Technik ist unbestritten kein Steuergerät mit sämtlichen Merkmalen nachgewiesen, die im beschränkten Patentanspruch 1 des Streitpatents enthalten sind. Dieses Steuergerät legt der im Verfahren befindliche Stand der Technik auch nicht nahe.

Bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit bleiben die Druckschriften D 11, D 12 und D 14 als Stand der Technik nach § 3 Abs. 2 PatG außer Betracht. Die Druckschriften D 15 bis D 20 sowie D 23 und D 24 stellen keinen berücksichtigungsfähigen

gen Stand der Technik dar, denn sie sind weder prioritätsälter noch vorveröffentlicht.

Die vorveröffentlichte D 1 zeigt unbestritten den nächstkommenden Stand der Technik. Denn sie beschreibt eine druckmittelbetätigte Bremsanlage für ein Fahrzeug, bei welcher eine Prüfstellung im vorstehend erläuterten Sinn bereits ausgeführt ist, vgl. insb. Absätze [0051], [0052] und [0106] i. V. m. nachstehender Fig. 8. Daher sind in dieser Bremsanlage mit Ausnahme des Merkmals e1) bereits sämtliche Merkmale a) bis h) verwirklicht. Dies hat die Beschwerdeführerin unter Hinweis auf die Offenbarungsstellen im Einzelnen zutreffend und unwidersprochen auf den Seiten 5 bis 8 der Beschwerdebegründung nachgewiesen. Ebenfalls zutreffend hat sie herausgestellt, dass das funktional dem erfindungsgemäßen zweiten Magnetventil 20 entsprechende Ventil 221 als „normal geöffnetes“ Magnetventil ausgebildet ist, weil es durch eine Feder in seine Öffnungsstellung beaufschlagt ist, vgl. insb. Abs. [0047]. Zusammen mit einem ersten Ventil 213 in der Ausgestaltung als elektromagnetisches Bistabil-Ventil ist der Feststellbremsdruck in der Leitung 225/204 zum Federspeicherbremszylinder steuerbar, vgl. Absätze [0042] bis [0044] der D 1.

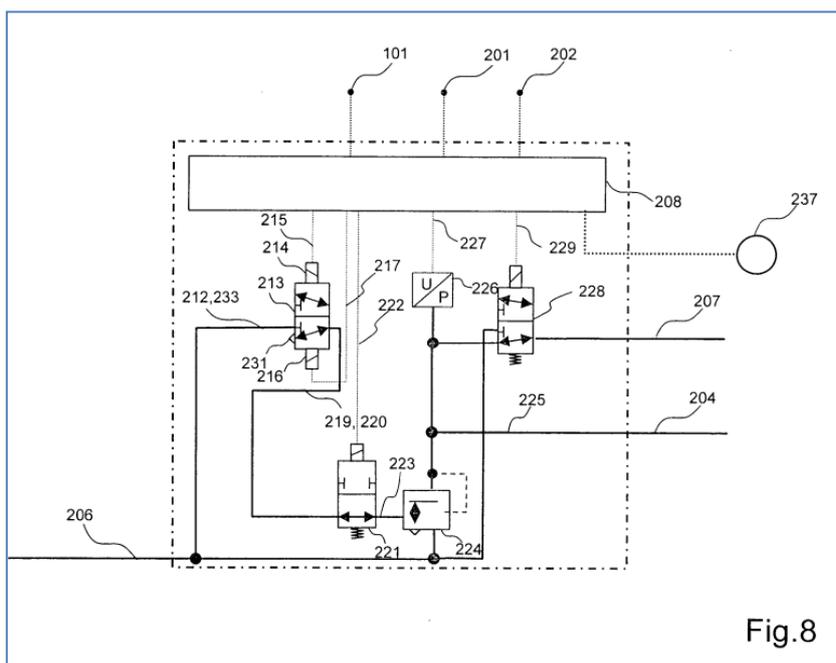


Fig.8

Allerdings meint die Beschwerdeführerin, für den eingangs definierten Fachmann habe es am Anmeldetag des Streitpatents nahegelegen, die federbeaufschlagte Ruhestellung des Magnetventils 221 umzukehren, wodurch es unerregt durch die Kraft einer Feder eine Sperrstellung einnehme (Merkmal e1). Diese Auffassung überzeugt den Senat aus nachstehenden Gründen nicht:

Die federbeaufschlagte Durchlass-Stellung des Magnetventils 221 ist nicht beliebig änderbar, weil sie integraler Bestandteil eines in Abs. [0085], [0086] ausdrücklich offenbarten Sicherheitskonzepts der Bremsanlage nach D 1 ist, das jedem dazugehörenden Baustein resp. Ventil eine individuelle Teilaufgabe zuweist. Wenn nämlich ein Defekt beispielsweise darin besteht, dass die Spannungsversorgung für das Feststellbrems-Modul und ggf. andere Teile der Bremsanlage ausfällt, dann erfolgt eine durch Federkraft bewirkte automatische Rückstellung des Magnetventils 221 in die Durchlass-Stellung. Da ein vorgeschaltetes Bistabil-Ventil 213 die Eigenschaft hat, bei fehlender elektrischer Betätigung seine Schaltstellung beizubehalten, werden im Fall seiner Entlüftungsstellung die Federspeicher-Bremszylinder über die Druckluftleitungen 207/204/225/223/219 und den Auslass 231 entlüftet, wodurch die Bremswirkung der Federspeicher eintritt und die Feststellbremsanlage betätigt wird.

Dieses konsistente Sicherheitskonzept wird der Fachmann nicht ohne Anlass aufgeben. Einen solchen Anlass findet er in der D 1 allerdings nicht, das behauptet auch die Beschwerdeführerin nicht. Die alleinige Fachkenntnis betreffend ein in Ruhestellung federbeaufschlagtes Magnetventil reicht als Anlass ebenso wenig aus. Denn derartig ist das Magnetventil 221 bereits ausgebildet und weist mit einer Ausgestaltung als „normal geöffnet“ vom beanspruchten „normal geschlossen“ unmissverständlich weg. Ein anderer Grund, bspw. ein offensichtlicher Mangel, warum sich der Fachmann von dem ausdrücklich offenbarten Sicherheitskonzept nach D 1 abwenden sollte, ist nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund scheint die gegenteilige Auffassung der Beschwerdeführerin, es sei für einen Fachmann trivial oder zumindest durch sein Fachwissen nahegelegt, die federbeaufschlagte Durch-

Demnach kann ein Magnetventil 41, welches am Feststellbremsanschluss 22 die Belüftungs- und die Absperrfunktion der Feststellbremse erbringt, über eine mechanische Feder in die Absperrstellung beaufschlagt sein. Damit wird beispielsweise bei einem Stromausfall oder auch einer gewollt verursachten Stromunterbrechung, insbesondere beim Ausschalten der Zündung, die Absperrstellung eingenommen. Die Feststellbremse behält in einem solchen Schadensfall die Stellung bei, die sie vor Eintritt des Schadensereignisses hatte.

Sofern der unvoreingenommene Fachmann diese Sicherheitsfunktion aufgreifen und bei der Bremsanlage nach D 1 anwenden möchte, müsste er das dort „normal geöffnete“ Magnetventil 221 in ein Bistabil-Ventil entsprechend abändern. Denn nur so wäre erreichbar, dass die Feststellbremse bei einem Schadensfall exakt diejenige Stellung beibehält, die sie vor Eintritt des Schadensfalles hatte.

Zudem ist in Abs. [0013] der D 2 darauf hingewiesen, dass sich eine weitere Sicherheitsfunktion dann ergibt, wenn die Entlüftungsstellung des Feststellbremsanschlusses über eine mechanische Feder herbeigeführt wird, weil bei Stromausfall die Feststellbremse eingelegt werde. Diesen Fall deckt die Ventilanordnung nach Fig. 8 der D 1 mit dem vorstehend erläuterten Sicherheitskonzept allerdings schon ab; einer Änderung der dortigen Schaltstellungen bedarf es folglich nicht.

Abgesehen davon lehrt die D 2 nur dann eine Umkehr der Schaltstellungen des zweiten Belüftungs- und Sperrventils 28 für den Feststellbremsanschluss 22 von „normal geöffnet“ in „normal geschlossen“, wenn ein Relaisventil 37 zusätzlich dem Feststellbremszylinder 24 vorgeschaltet ist, vgl. insb. Abs. [0030] i. V. m. Fig. 2. Ein Relaisventil 224 ist bei der Bremsanlage nach D 1 allerdings schon vorhanden/berücksichtigt, und deshalb besteht objektiv kein Bedarf, die in D 2 vorgeschlagene Schaltstellungsumkehr auf die Bremsanlage nach D 1 zu übertragen.

Aus alledem ergibt sich für den Senat in überzeugender Weise, dass die Kenntnis und/oder eine wie auch immer geartete Zusammenschau der Druckschriften D 1

mit D 2 den Fachmann nicht zu einem erfindungsgemäßen Steuergerät für eine Feststellbremse und eine Anhängerbremse einer Druckluftbremsanlage eines Kraftfahrzeugs führen kann.

Das gilt gleichermaßen auch für die geltend gemachte Zusammenschau der D 1 mit den Druckschriften D 6, D 7, D 21, D 22, D 25 und D 26. Wie der angegriffene Beschluss zutreffend ausführt, offenbaren die Druckschriften D 6, D 7, D 21 und D 22 keine Steuergeräte für eine Feststellbremse und eine Anhängerbremse einer Druckluftbremsanlage, sondern zeigen jeweils Luftfederanlagen eines Fahrzeugs. Sie liegen schon deshalb ferner als der vorstehend berücksichtigte Stand der Technik. Inhaltlich offenbaren sie nicht mehr als zugestanden vorbekannte, elektromagnetische Ventile in „normal geschlossener“ oder „normal geöffneter“ Stellung, nunmehr in Anwendung bei Luftfederungen. Inwieweit sich daraus für den Fachmann andere Möglichkeiten der Druckaussteuerung ergeben sollten, wie die Beschwerdeführerin meint, die ihn zur Übernahme in die Bremsanlage nach D 1 anregen könnten, ist nicht ersichtlich. Denn diese anderen Möglichkeiten der Druckaussteuerung waren dem Fachmann bereits durch sein Fachwissen bezüglich der verschiedenen Ventil-Schaltstellungen bzw. durch die Druckschriften D 1 und D 2 einschlägig bekannt und konnten ihn trotzdem nicht zur Erfindung des Streitpatents führen, wie vorstehend dargetan.

D 25 offenbart nach Verständnis des Senats unwidersprochen ein elektronisch geregeltes Bremssystem mit einer pneumatischen Rückfallebene, die nicht alle Achsen bei einer Bremsung einschließt. Die Ausführungsbeispiele unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Anordnung der Steuer- und Regelelektronik entweder in dem Achsmodul 8 einer gebremsten Achse 2 (Fig. 1 und zugehörige Beschreibung) oder in den Radmodulen 61 der Vorderachse 78 (Fig. 2 und zugehörige Beschreibung). Von dieser Verortung unabhängig befasst sich Abs. [0023] der Beschreibung, auf den die Beschwerdeführerin in ihrer Begründung ausdrücklich Bezug nimmt, mit dem Ausfall des elektrischen Bremskreises. Für diesen Fall ist gemäß offener Anlagenkonfiguration und Beschreibung vorgesehen, lediglich

die Vorderachse und ggf. den Anhänger (pneumatisch) zu bremsen, die Hinterachse des Zugfahrzeugs indes nicht.

Dass der Fachmann hieraus zwanglos die Lehre entnähme, alternative Ventilanzordnungen zur Aussteuerung des Bremsdrucks durch Vertauschen von Schaltzuständen der Ventile zu erreichen, wie in der Beschwerdebeurteilung ausgeführt ist, kann der Senat nicht feststellen. Insbesondere scheint die Ausfallkonfiguration nach D 25 unmittelbar und eindeutig kein „Vertauschen“ von Ventil-Schaltstellungen zu offenbaren, wie die Beschwerdebeurteilung ausführt, sondern vielmehr eine Teilnutzung der pneumatischen Bremsanlage für den Notfall. Mit einem derartigen Notfall befasst sich das Streitpatent jedoch nicht, sondern mit der Verwirklichung einer separaten Feststellbremsen-Prüfstellung.

Deshalb wird der unvoreingenommene Fachmann das Bremssystem gemäß D 25 bei der Suche nach einer Lösung für das Problem des Streitpatents überhaupt nicht in Betracht ziehen.

D 26 offenbart eine kombinierte Ventileinrichtung, welche unter Nutzung des Vorratsdrucks der Betriebsbremse und eines Nebenkreislaufes alternativ Druckluft aussteuert zu Verbrauchern der pneumatischen Betriebsbremse oder der Luftfederung. In der beispielhaft in Fig. 1 vorgeschlagenen Ventileinrichtung 1 sind Ein- und Auslassventile 17/18 sowie 19/20 vorhanden, die für eine Be- oder Entlüftung des jeweils zu versorgenden Verbraucherkreises vorgesehen sind.

Welche Veranlassung der Fachmann haben sollte, diese Ventile „alternativ oder zusätzlich zu der Anordnung der Magnetventile 213 und 221 der Steuereinrichtung gemäß D 1, Fig. 8“ vorzusehen, lässt die Beschwerdebeurteilung offen. Das mag letztlich auch dahinstehen, denn eine alternative Anordnung von Ein- und Auslassventilen ginge einher mit dem Verzicht auf die besonderen Vorteile des nach D 1 ausdrücklich vorgesehenen bistabilen Ventils 213, Anspruch 5 sowie Abs. [0044]. Dafür gibt es nach dem Senatsverständnis objektiv keinen Anlass.

Gegen eine zusätzliche Anordnung von Ein- und Auslassventilen bei der Steuer-
einrichtung gemäß Fig. 8 der D 1 spricht zudem deren Offenbarung zur Fig. 8.
Denn in Fig. 8 ist eine durch Weglassen von Ventilen kostenreduzierte Version
des Feststellbremsmoduls nach Fig. 2 der D 1 offenbart, vgl. insb. Abs. [0016].
Dieser Kostenvorteil würde durch eine zusätzliche Anordnung von Ein- und Aus-
lassventilen aufgehoben, was der erklärten Absicht zur Kostenreduzierung dia-
metral entgegenstünde. Ganz abgesehen davon ist eine funktionsnotwendige Be-
- und Entlüftungsfunktion bereits durch die Ventile 213 und 221 hinreichend instal-
liert.

Die übrigen vorveröffentlichten Druckschriften weisen keine Steuergeräte für eine
Feststellbremse und eine Anhängerbremse nach, welche dem streitpatentge-
mäßigen näher kommen als der vorstehend erläuterte Stand der Technik. Deshalb
hat die Beschwerdeführerin eine Zusammenschau der übrigen berücksichtigungs-
fähigen Druckschriften mit der D 1 und/oder untereinander in der Beschwerdebe-
gründung nicht mehr geltend gemacht. Insoweit ist der darauf abstellende Teil der
Begründung des angegriffenen Beschlusses unbestritten. Die Prüfung durch den
Senat hat abschließend ergeben, dass dieser Teil der Beschlussbegründung frei
von Rechtsfehlern und inhaltlich im Ergebnis zutreffend ist.

Bei dieser Sachlage war die Beschwerde zurückzuweisen.

III.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das
Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht
zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe
gestützt wird, nämlich dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Hilber

Bork

Paetzold

Dr. Baumgart

Ko