

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 20. Januar 2016**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0453/14 - 3.2.01

Anmeldenummer: 07787379.2

Veröffentlichungsnummer: 2061689

IPC: B61F5/14

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

EINRICHTUNG ZUR VERÄNDERUNG DER WANKSTEIFIGKEIT

Patentinhaberin:

Siemens AG Österreich

Einsprechende:

Bombardier Transportation GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54

Schlagwort:

Neuheit (nein)

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 0453/14 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 20. Januar 2016**

Beschwerdeführerin: Siemens AG Österreich
(Patentinhaberin) Siemensstraße 92
1210 Wien (AT)

Vertreter: Maier, Daniel Oliver
Siemens AG
Postfach 22 16 34
80506 München (DE)

Beschwerdegegnerin: Bombardier Transportation GmbH
(Einsprechende) Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin (DE)

Vertreter: Cohausz & Florack
Patent- & Rechtsanwälte
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Bleichstraße 14
40211 Düsseldorf (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 2. Januar 2014 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 2061689 aufgrund des Artikels 101 (3) (b) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: C. Narcisi
S. Fernández de Córdoba

Sachverhalt und Anträge

- I. Das europäische Patent mit der Nr. 2 061 689 wurde mit der am 2. Januar 2014 zur Post gegebenen Entscheidung der Einspruchsabteilung widerrufen, aufgrund mangelnder Neuheit gegenüber Dokument E1 (EP-A-0 189 382). Dagegen wurde von der Patentinhaberin am 26. Februar 2014 Beschwerde eingelegt und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 28. April 2014 eingereicht.

- II. Es fand am 20. Januar 2016 eine mündliche Verhandlung statt. Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angegriffenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents wie erteilt. Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

- III. Der erteilte Anspruch 1 hat folgenden Wortlaut:

"Schienenfahrzeug (SCH) mit zumindest zwei in Fahrzeugquerrichtung dezentral angeordneten Notfedern (NF) und einem Wankstabilisator (WS), wobei die zumindest zwei Notfedern (NF) in Bezug auf die Fahrzeuglängsachse (λ) in unterschiedlichen Fahrzeughälften (FH1, FH2) angeordnet sind, dadurch gekennzeichnet, dass in einem Notfederbetrieb eine Kraftkopplung (KOP) zwischen den zumindest zwei Notfedern zur Minimierung der Momentübertragungsfähigkeit um die Fahrzeuglängsachse (λ) zwischen diesen Notfedern (NF) vorgesehen ist."

- IV. Die Beschwerdeführerin brachte vor, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf E1 (EP-A-0 189 382) neu sei. Die Erfindung habe sich zum Ziel gesetzt, die sich im Falle eines Notfederbetriebs

ergebende Behinderung oder Einschränkung der Wankbewegung (d.h. erhöhte Wanksteifigkeit), die sich infolge des Lagerns des Wagenkastens auf den Stahlnotfedern ergebe, zu überwinden. Die erhöhte Wanksteifigkeit berge eine hohe Entgleisungsgefahr. Als Lösung werde von der Erfindung vorgeschlagen, zur Minimierung der Momentübertragungsfähigkeit eine Kraftkopplung zwischen den zwei Notfedern vorzusehen. Dieses Merkmal sei im Schienenfahrzeug gemäß E1 nicht erfüllt, da dort die Steifigkeit der durch eine Regelung gesteuerten hydraulischen Zylinder 62 (E1, Figuren 4, 5), die zwischen der jeweiligen (an der Wiege 32 befestigten) Notfeder 56 und dem Drehgestell ("bogie" 10) angeordnet seien, diese direkte Kraftkopplung verhindere. Dies gelte selbst noch im Falle, wo die Regelung der hydraulischen Zylinder abgeschaltet oder ausgefallen sei, da die hydraulischen Zylinder einen inhärenten Widerstand oder eine inhärente Steifigkeit besäßen. Folglich könne die Wiege 32 mit dem darauf liegenden Wagenkasten nicht freischwingen und damit könne keine Kraftübertragung zwischen den Notfedern erfolgen. Somit sei der Anspruchsgegenstand im Hinblick auf E1 neu.

- V. Die Beschwerdegegnerin war der Auffassung, dass der Anspruchsgegenstand im Hinblick auf E1 nicht neu sei. Insbesondere sei die Wiege 32 über Schwenkhebel 44 um die Fahrzeugslängsachse schwenkbar an dem Drehgestell ("bogie" 10) angelenkt (siehe E1, Figuren 4 und 5), wobei der Schnittpunkt der Längsachsen der Schwenkhebel 44 einen Momentanpol bzw. Drehpunkt definiere, um den die Wiege 32 bezüglich des Drehgestells schwenkbar sei. Demgemäß stelle die Wiege im Notfederbetrieb eine Kraftkopplung zwischen den Notfedern 56 dar, bei der eine Verschiebung der zugehörigen einer Notfeder 56 in der Höhenrichtung des Fahrzeugs eine gegenläufige

Verschiebung der zugehörigen anderen Notfeder 56 auf der anderen Fahrzeugseite erzeuge, sodass der Wagenkasten C insoweit frei um den besagten Drehpunkt wanken könne, es mithin also zu einer reduzierten Einleitung von Wankmomenten über die Notfedern 56 in den Wagenkasten C komme. Eine aktive Regelung der hydraulischen Zylinder 62 ändere hieran nichts, wie man übrigens auch daraus entnehmen könne, dass auch das Streitpatent in Figur 7 eine unter dem Wortlaut des Anspruch 1 fallende Ausführungsform offenbare, bei der die Momentenentkopplung (zwischen dem Wagenkasten und dem darunterliegenden Drehgestell) über eine durch eine Regelung gesteuerte elektromechanische Anordnung erfolge. E1 offenbare im Übrigen zusätzlich explizit auch den Fall eines Notbetriebs, bei welchem das Hydrauliksystem für die Hydraulikzylinder 62 ausgefallen sei (E1, Seite 6, letzter Absatz-Seite 7, erster Absatz). In einem solchen Falle sei jedenfalls bei wirkungslosen Zylindern 62 keinerlei Fixierung der Wiege 32 überhaupt mehr möglich und damit sei die beanspruchte Momentenentkopplung zweifellos gegeben. Somit sei der Anspruchsgegenstand durch E1 neuheitsschädlich vorweggenommen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.

2. Der Gegenstand des Anspruchs 1 ist nicht neu im Hinblick auf E1. Zunächst offenbart das aus E1 bekannte Schienenfahrzeug unstreitig zwei in Fahrzeugquerrichtung dezentral angeordnete Notfedern 56 (E1, Figuren 4, 5) und einen Wankstabilisator 70, 72, 74 (Figur 3), wobei die Notfedern in Bezug auf die Längsachse in unterschiedlichen Fahrzeughälften angeordnet sind (siehe Figuren 4 und 5). Der strittige

kennzeichnende Teil des Anspruchs ist aber ebenfalls aus E1 bekannt. Insbesondere ist die von den Parteien kontrovers diskutierte Frage, ob die Wiege 32 (cross-bearer 32) im Wesentlichen frei schwingen kann, oder ob sie durch die hydraulischen Zylinder daran gehindert wird, klar und deutlich in E1 beantwortet. E1 offenbart nämlich, wie von der Beschwerdegegnerin betont wurde, dass im Notbetrieb absolute Sicherheit garantiert ist, weil selbst bei Ausfall der hydraulischen Regelung sich die neutrale Lage der Wiege 32 durch die Wirkung der Schwerkraft von selbst einstellt (E1, Seite 6, letzter Absatz-Seite 7: "It should be noted, that by virtue of the arrangement according to the invention, the neutral, that is, the non-rotated, position of the cross-bearer 32 and hence of the body C relative to the bogie is attained simply by gravity, without the intervention of hydraulic controls, which leads to absolute safety and the vehicle being able to run even in the event of breakdown of the controls (hydraulic or electrical) for attitude variation"). Demzufolge ist klar, dass im Notfallbetrieb gemäß E1 die Wiege 32 ("cross-bearer 32") und der darauf liegende Wagenkasten C zumindest insoweit frei schwingen können, dass eine Einstellung der Ruhelage allein durch die Wirkung der Schwerkraft erfolgen kann, ohne wesentliche Behinderung durch die hydraulische Regelung. Somit werden, außer der Schwerkraft, im Notfallbetrieb auch andere Wankbewegungen hervorrufende mögliche Kräfte (z.B. Fliehkraft) auf die Wiege 32 notwendigerweise einwirken und entsprechende Schwingungen der Wiege 32 hervorrufen. Dabei entsteht bei all diesen Kräften eine Kraftkopplung zwischen den beiden Notfedern, da durch die drehbare Lagerung der Wiege 32 bei einer Verschiebung der einen Notfeder 56 in der Höhenrichtung des Fahrzeugs eine gegenläufige Verschiebung der zugehörigen anderen Notfeder 56 auf der anderen

Fahrzeugseite (Fahrzeughälfte) erzeugt wird. Diese Kraftkopplung schafft auch eine Reduzierung der Momentübertragungsfähigkeit im Sinne des Anspruchs 1, da es sich beim Gegenstand des strittigen Anspruchs 1 und beim Schienenfahrzeug gemäß E1, wie bereits erläutert, um dieselben gegenständlichen und funktionellen Merkmale und um dieselbe Art von wirkenden Kräften handelt. Daher ist insgesamt der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nicht neu (Artikel 54 EPÜ).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt