

**Interner Verteilerschlüssel:**

- (A) [ - ] Veröffentlichung im AB1.
- (B) [ - ] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [ - ] An Vorsitzende
- (D) [ X ] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 4. Dezember 2025**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0629/23 - 3.2.08

**Anmeldenummer:** 16184865.0

**Veröffentlichungsnummer:** 3284976

**IPC:** F16H57/08, F16H1/28

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**  
PLANETENTRÄGER

**Patentinhaberin:**  
Flender GmbH

**Einsprechende:**  
ZF Friedrichshafen AG

**Relevante Rechtsnormen:**  
EPÜ Art. 54, 56, 84, 111(1)  
VOBK 2020 Art. 11

**Schlagwort:**  
Hauptantrag - Neuheit (nein)  
Zurückverweisung - (nein)  
Hilfsantrag 4 - erfinderische Tätigkeit - (nein)  
Hilfsantrag 5 und 6 - Patentansprüche - Klarheit (nein)



**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

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 0629/23 - 3.2.08**

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.08**  
**vom 4. Dezember 2025**

**Beschwerdeführerin:** ZF Friedrichshafen AG  
(Einsprechende) Löwentaler Strasse 20  
88046 Friedrichshafen (DE)

**Vertreter:** ZF Friedrichshafen AG  
Gewerblicher Rechtsschutz  
Löwentalerstraße 20  
88046 Friedrichshafen (DE)

**Beschwerdegegnerin:** Flender GmbH  
(Patentinhaberin) Alfred-Flender-Straße 77  
46395 Bocholt (DE)

**Vertreter:** Michalski Hüttermann & Partner  
Patentanwälte mbB  
Kaistraße 16A  
40221 Düsseldorf (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung  
des Europäischen Patentamts über die  
Aufrechterhaltung des europäischen Patents  
Nr. 3284976 in geändertem Umfang, zur Post  
gegeben am 3. Februar 2023.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzende** P. Acton  
**Mitglieder:** C. Vetter  
F. Bostedt

## Sachverhalt und Anträge

- I. Gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, wonach das Streitpatent in der Fassung des damaligen Hilfsantrags 10 die Erfordernisse des EPÜ erfüllt, hat die Einsprechende (Beschwerdeführerin) Beschwerde eingelegt.
- II. Die Einspruchsabteilung hatte unter anderem entschieden, dass der Gegenstand dieses Antrags neu ist und auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.
- III. Es fand eine mündliche Verhandlung vor der Kammer statt.
- IV. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde, und damit die Aufrechterhaltung des Streitpatents in der von der Einspruchsabteilung als gewährbar erachteten Fassung gemäß dem damaligen Hilfsantrag 10 (Hauptantrag). Für den Fall, dass dem Hauptantrag nicht stattgegeben wird, beantragte sie hilfsweise die Zurückverweisung an die Einspruchsabteilung. Weiter hilfsweise beantragte sie die Aufrechterhaltung gemäß einem der Hilfsanträge 4 bis 6, eingereicht mit der Beschwerdeerwiderung vom 19. Juni 2024.

- V. Der unabhängige Anspruch 1 des **Hauptantrags** lautet wie folgt (Merkmalsgliederung hinzugefügt):

**M1.1** Verwendung eines Planetenträgers, aufweisend

- M1.2** eine antriebsseitige Nabe (1),
- M1.3** eine antriebsseitige äußere Wange (2a),
- M1.4** eine abtriebsseitige Wange (5) und
- M1.5** mindestens einen die beiden besagten Wangen (2a, 5) verbindenden Steg (4),
- M1.6** wobei die abtriebsseitige Wange (5) mindestens einen abtriebsseitigen Achssitz (6b) einer Planetenachse (14) aufweist,
- M1.7** wobei eine antriebsseitige innere Wange (8),
- M1.8** welche parallel zur antriebsseitigen äußeren Wange (2a) angeordnet ist und
- M1.9** mindestens einen antriebsseitigen Achssitz (6a) der Planetenachse (14) aufweist,  
*dadurch gekennzeichnet, dass*
- M1.10** die antriebsseitige innere Wange (8) zwischen der antriebsseitigen äußeren Wange (2a) und der abtriebsseitigen Wange (5) angeordnet ist,
- M1.11** wobei eine Drehmomenteinleitung an der antriebsseitigen Nabe (1) erfolgt.

Anspruch 1 gemäß **Hilfsantrag 4** unterscheidet sich von dem des Hauptantrags durch die zusätzlichen Merkmale der erteilten abhängigen Ansprüche 6 und 7, wonach

- M6** die antriebsseitige innere Wange (8) Einschnürungen (22, 23) und/oder Durchbrüche zwischen den antriebsseitigen Achssitzen (6a) aufweist, und/oder
- M7** die abtriebsseitige Wange (5) Einschnürungen (22, 23) und/oder Durchbrüche zwischen den abtriebsseitigen Achssitzen (6b) aufweist.

Anspruch 1 von **Hilfsantrag 5** unterscheidet sich von Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 durch das zusätzliche Merkmal M1.12, wonach

**M1.12** die Drehsteifigkeit eines inneren Lastpfads, welcher von der antriebsseitigen Nabe (1) zu dem antriebsseitigen Achssitz (6a) führt, auf die Drehsteifigkeit eines äußeren Lastpfads, welcher von der antriebsseitigen Nabe (1) zu dem abtriebsseitigen Achssitz (6b) führt, so abgestimmt ist, dass sich unter Last eine definierte Relativverdrehung des antriebsseitigen Achssitzes (6a) zu dem abtriebsseitigen Achssitz (6b) einstellt, bei dem sich die beiden Achssitze (6a, 6b) um dasselbe Maß verdrehen, so dass die Planetenachse (14) unter Last keine Schiefstellung erfährt.

Anspruch 1 von **Hilfsantrag 6** unterscheidet sich von Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 5 durch das geänderte Merkmal M1.1', wonach der Planetenträger drei oder vier Planeten aufweist. Merkmal M1.1' lautet demgemäß (Änderungen hervorgehoben):

**M1.1'** Verwendung eines Planetenträgers, aufweisend drei oder vier Planeten.

VI. In der vorliegenden Entscheidung wird auf folgende Entgegenhaltungen Bezug genommen:

D11: US 2013/0035194 A1

D14: WO 2014/082781 A1

VII. Das entscheidungserhebliche Vorbringen der Beteiligten ist unten in den Entscheidungsgründen aufgeführt.

## **Entscheidungsgründe**

1.       Anspruchsauslegung
  - 1.1       Antriebsseitig - abtriebsseitig
    - 1.1.1     Anspruch 1 des Streitpatents ist auf die Verwendung eines Planetenträgers gerichtet, der unter anderem eine antriebsseitige äußere Wange, eine antriebsseitige innere Wange und eine abtriebsseitige Wange aufweist (Merkmale M1.1, M1.3, M1.4, und M1.7).
    - 1.1.2     Die Patentinhaberin argumentierte, im Kontext der Beschreibung und der Figuren des Streitpatents seien die Begriffe "antriebsseitig" und "abtriebsseitig" als absolute geometrische Positionsangaben im Sinne von "linke Seite" und "rechte Seite" zu verstehen. Dies folge zum einen aus dem Wortbestandteil "-seitig" und zum anderen aus der Logik der Begriffswahl, da schon das Attribut "innere" eine Position "dazwischen im Kraftfluss" festlege, sodass "antriebsseitig" die absolute Position angeben müsse, da die Begriffe andernfalls redundant seien. Die antriebsseitige innere Wange müsse sich folglich in der antriebsseitigen Hälfte des Planetenträgers befinden, also beispielsweise links der Mitte in Figur 2 des Streitpatents.
    - 1.1.3     Nach fachmännischem Begriffsverständnis bezeichnen die Attribute "antriebsseitig" und "abtriebsseitig" in einem Planetenträger Positionen bezüglich des Kraftflusses. Eine absolute Positionsbestimmung ergibt sich hieraus nicht, denn ein Bauteil, das sich in der antriebsseitigen Hälfte des Planetenträgers befindet, kann im Kraftfluss durchaus abtriebsseitig eines

anderen Bauteils, beispielsweise einer Eingangsnabe, angeordnet sein.

Auch die Beschreibung des Streitpatents geht zunächst von obigem Begriffsverständnis aus und unterscheidet die Bauteile des Planetenträgers mit den Positionsbestimmungen "antriebsseitig" und "abtriebsseitig" entsprechend der Drehmomenteinleitung und -ausleitung (Streitpatent, Absatz [0007], Zeilen 40 bis 46). Allerdings verwendet die Beschreibung hinsichtlich der Begriffe "antriebsseitig" und "abtriebsseitig" eine Bezugsgröße, nämlich das Planetenrad: Dieses befindet sich gemäß den Absätzen [0030] und [0033] des Streitpatents bei einem (herkömmlichen) Planetenträger zwischen einer antriebsseitigen Wange und einer abtriebsseitigen Wange. Insoweit verwendet das Streitpatent die Begriffe "antriebsseitig" und "abtriebsseitig" also nicht zur Bezeichnung einer beliebigen Position innerhalb des Planetenträgers, sondern einer relativen Position bezüglich des Planetenrads. Eine *absolute* Positionsbestimmung ergibt sich aber auch hieraus nicht, weil die absolute Position des Planetenrads nicht bestimmt ist.

- 1.1.4 Die zusätzliche Unterscheidung zwischen einer "inneren" und einer "äußeren" Wange resultiert daraus, dass das Streitpatent lehrt, die antriebsseitige Wange eines herkömmlichen Planetenträgers durch zwei parallel angeordnete antriebsseitige Wangen zu ersetzen. Die äußere Wange soll dabei im "äußeren" Bereich des Planetenträgers angeordnet sein, und relativ dazu die antriebsseitige innere Wange weiter im "Inneren" des Planetenträgers (Streitpatent, Absatz [0034], Zeilen 16 bis 26). Die Bezeichnung antriebsseitige innere Wange ist also nicht redundant, sondern spezifisch für die

Wange, die sich auf der Antriebsseite des Planetenrads näher am Planetenrad befindet.

1.1.5 Im Ergebnis lässt sich aus dem Begriff "antriebsseitig" - auch bei Berücksichtigung der Beschreibung und der Figuren des Streitpatents - nicht ableiten, an welcher absoluten geometrischen Position oder in welcher Hälfte des Planetenträgers sich das so bezeichnete Bauteil befindet.

1.2 Steg

1.2.1 Gemäß Merkmal M1.5 sind die antriebsseitige äußere Wange und die abtriebsseitige Wange durch mindestens einen Steg verbunden.

1.2.2 Die Patentinhaberin argumentierte, ein Steg müsse eine gerade verlaufende Strecke sein. Ein Element mit einem oder mehreren Knicken, beispielsweise ein Zickzack, könne kein Steg sein.

1.2.3 Die Patentinhaberin legte jedoch nicht zur Überzeugung der Kammer dar, dass das allgemeine fachmännische Verständnis des Begriffs "Steg" Krümmungen oder Knicke von vornherein ausschließt.

In Anspruch 1 wird der Begriff "Steg" im Zusammenhang mit seiner Funktion erwähnt, nämlich der Verbindung der antriebsseitigen äußeren Wange mit der abtriebsseitigen Wange. Die Form des Stegs wird vom Anspruch nicht ausdrücklich definiert.

Auch die Beschreibung des Streitpatents definiert den Begriff "Steg" nicht derart, dass er keine Krümmungen oder Knicke aufweisen dürfte.

1.2.4 Das Merkmal M1.5 ist daher so auszulegen, dass der mindestens eine Steg, der die antriebsseitige äußere Wange und die abtriebsseitige Wange verbindet, auch eine oder mehrere Krümmungen oder Knicke aufweisen kann.

2. Hauptantrag - Neuheit

2.1 Die Entgegenhaltung D14 offenbart unbestritten, insbesondere in der unten wiedergegebenen Figur 2, eine (Verweise in Klammern beziehen sich auf D14)

- M1.1** Verwendung eines Planetenträgers (19), aufweisend
- M1.2** eine antriebsseitige Nabe (bei Lagerung 26),
- M1.3** eine antriebsseitige äußere Wange (24, in Figur 2 links bei Bezugszeichen 12), und
- M1.4** eine abtriebsseitige Wange (24, in Figur 2 rechts bei Bezugszeichen 18),
- M1.6** wobei die abtriebsseitige Wange mindestens einen abtriebsseitigen Achssitz einer Planetenachse aufweist.

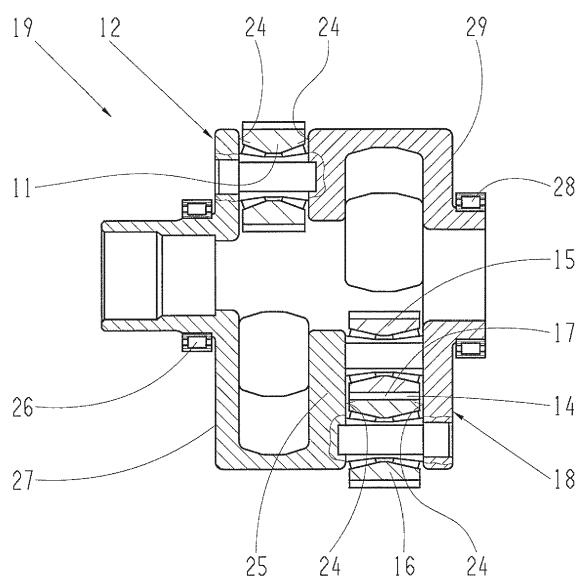


Fig. 2

2.2 Hinsichtlich Merkmal M1.5 offenbart D14 auf Seite 9, letzter Absatz, dass der Gesamtträger 19, der in obiger Abbildung mit zwei unterschiedlichen Schraffuren gezeichnet ist, *einteilig* ist. Der sich axial erstreckende, zylinderförmige Teil des Gesamtträgers 19 stellt also eine Verbindung zwischen der antriebsseitigen äußeren Wange und der abtriebsseitigen Wange bereit.

2.3 Die Patentinhaberin argumentierte, dieser Teil des Gesamtträgers 19 weise keine gerade verlaufende Strecke auf, sondern sei durch Öffnungen für die Planetenräder unterbrochen. Die Verbindung zwischen der antriebsseitigen äußeren Wange und der abtriebsseitigen Wange verlaufe daher im Zickzack und könne nicht als "Steg" gelten.

2.4 Wie oben bei Punkt 1.2 festgestellt, muss ein Steg im Sinne des Merkmals M1.5 aber nicht zwingend eine gerade verlaufende Strecke sein, sondern kann grundsätzlich Krümmungen oder Knicke aufweisen.

Im Planetenträger der D14 ist der zylinderförmige Teil des Gesamtträgers 19 integral ausgebildet und lediglich durch Öffnungen für die Planetenräder unterbrochen. Darüber hinaus stellt er die von Merkmal M1.5 geforderte Funktion bereit, nämlich die Verbindung der antriebsseitigen äußeren Wange und der abtriebsseitigen Wange. Daher erfüllt der zylinderförmige Teil des Gesamtträgers 19 das Merkmal M1.5.

2.5 Mit Verweis auf Merkmal M1.7 argumentierte die Patentinhaberin, D14 offenbare keinen dreiwängigen Planetenträger einer einzelnen Planetenstufe. Stattdessen zeige D14 zwei getrennte Planetenstufen,

die jeweils zweiwangig seien. Die Wandung 25 in Figur 2 der D14 bilde dabei gleichzeitig die rechte Wange des Planetenträgers 12 und die linke Wange des Planetenträgers 18. Die Wandung 25 sei daher keine dritte Wange eines Planetenträgers, wie von Merkmal M1.7 gefordert.

- 2.6 Der Anspruch 1 ist nicht auf einen Planetenträger für eine einzige Planetenstufe eingeschränkt.

Die Wandung 25 der D14, welche die antriebsseitige Wange der in Figur 2 rechten Planetenstufe (bei Bezugszeichen 14) bildet, stellt daher eine *Wange* des Planetenträgers im Sinne des Merkmals M1.7 dar.

- 2.7 Die Patentinhaberin argumentierte weiter, die Wandung 25 der D14 befinde sich gemäß der Figur 2 axial *mittig* im Planetenträger und daher nicht "antriebsseitig", wie von Merkmal M1.7 gefordert.

- 2.8 Wie bereits bei Punkt 1.1 festgestellt, lässt sich aus dem Begriff "antriebsseitig" nicht ableiten, an welcher absoluten geometrischen Position oder in welcher Hälfte sich das so bezeichnete Bauteil befindet.

Die Wandung 25 der D14 liegt im Kraftfluss antriebsseitig der Planetenräder der in Figur 2 rechten Planetenstufe (bei Bezugszeichen 14) und ist damit eine *antriebsseitige* Wange des Planetenträgers im Sinne des Merkmals M1.7.

Darüber hinaus befindet sich die Wandung 25 zwischen der antriebsseitigen äußeren Wange 24 (in Figur 2 links bei Bezugszeichen 12) und der abtriebsseitigen Wange 24 (in Figur 2 rechts bei Bezugszeichen 18). Es handelt sich bei der Wandung 25 also um eine antriebsseitige

*innere* Wange des Planetenträgers gemäß Merkmal M1.7, die gemäß Merkmal M1.10 zwischen der antriebsseitigen äußeren Wange und der abtriebsseitigen Wange angeordnet ist.

2.9 Ferner ist die Wandung 25 parallel zur antriebsseitigen äußeren Wange 24 angeordnet und weist unstreitig einen Achssitz auf. Sie erfüllt daher auch die Merkmale M1.8 und M1.9.

2.10 Die Drehmomenteinleitung erfolgt bei dem Planetenträger der D14 unstreitig an der antriebsseitigen Nabe, wie von Merkmal M1.11 gefordert.

2.11 Die D14 nimmt damit sämtliche Merkmale von Anspruch 1 des Hauptantrags neuheitsschädlich vorweg, sodass dessen Gegenstand nicht neu ist (Artikel 54 EPÜ).

3. Zurückverweisung an die Einspruchsabteilung

3.1 Die Patentinhaberin argumentierte, bei den Hilfsanträgen 4 bis 6 handle es sich um Anträge, mit denen sich die Einspruchsabteilung noch nicht befasst habe. Gemäß Artikel 12 (2) VOBK sei es das vorrangige Ziel des Beschwerdeverfahrens, die angefochtene Entscheidung gerichtlich zu überprüfen. Zu den Hilfsanträgen 4 bis 6 liege jedoch noch keine Entscheidung vor, die überprüft werden könnte. Der Prüfstoff gemäß den Hilfsanträgen 4 bis 6 gehe auch inhaltlich deutlich über den Prüfungsumfang der in der Einspruchsentscheidung behandelten Tatsachen hinaus. Da in der vorläufigen Meinung der Beschwerdekammer keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Hilfsanträgen 4 bis 6 erfolgt sei, sei fraglich, ob in der Sache unter Wahrung des rechtlichen Gehörs entschieden werden könne.

3.2 Gemäß Artikel 111 (1) Satz 2 EPÜ steht eine Zurückverweisung im Ermessen der Beschwerdekammer. Gemäß Artikel 11 VOBK verweist die Kammer die Angelegenheit nur dann zur weiteren Entscheidung an das Organ zurück, das die angefochtene Entscheidung erlassen hat, wenn besondere Gründe dafür sprechen.

3.3 Der von der Patentinhaberin im Beschwerdeverfahren eingereichte Hilfsantrag 4 beschränkt sich auf eine Kombination der Merkmale der erteilten Ansprüche 1, 6 und 7, zu denen sich die Einsprechende bereits in ihrer Beschwerdebegründung geäußert hat.

In Hilfsantrag 5 wurde ein Merkmal ergänzt, das die Abstimmung der Drehsteifigkeiten eines inneren und eines äußeren Lastpfads zum Gegenstand hat. Auch dieser Aspekt wurde bereits in der Beschwerdebegründung der Einsprechenden diskutiert, und zwar unter dem Aspekt der mangelnden Ausführbarkeit.

Hilfsantrag 6 geht nur insoweit über Hilfsantrag 5 hinaus, als der Planetenträger drei oder vier Planeten aufweisen soll. Hierbei handelt es sich um ein technisch triviales Merkmal, das zudem bereits in D14 unstreitig offenbart ist.

3.4 Im vorliegenden Fall liegen also keine besonderen Gründe vor, die eine Zurückverweisung der Angelegenheit an die Einspruchsabteilung rechtfertigen würden.

3.5 Darüber hinaus konnte über diese Anträge auch in der Sache entschieden werden, ohne das rechtliche Gehör der Patentinhaberin zu verletzen, da sämtliche entscheidungserheblichen Argumente bereits von der Einsprechenden im schriftlichen Verfahren vor der

Kammer vorgetragen beziehungsweise in der mündlichen Verhandlung vor der Kammer ausführlich diskutiert wurden.

3.6 Der Antrag auf Zurückverweisung wurde daher abgelehnt (Artikel 111 (1) Satz 2 EPÜ, Artikel 11 Satz 1 VOBK).

4. Hilfsantrag 4 - erfinderische Tätigkeit

4.1 Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 enthält zusätzlich die Merkmale der erteilten abhängigen Ansprüche 6 und 7, wonach

**M6** die antriebsseitige innere Wange (8) Einschnürungen (22, 23) und/oder Durchbrüche zwischen den antriebsseitigen Achssitzen (6a) aufweist, und/oder

**M7** die abtriebsseitige Wange (5) Einschnürungen (22, 23) und/oder Durchbrüche zwischen den abtriebsseitigen Achssitzen (6b) aufweist.

4.2 Diese Merkmale sind unstreitig Unterscheidungsmerkmale gegenüber der Offenbarung der D14.

4.3 Die Patentinhaberin machte geltend, der aus diesen Unterscheidungsmerkmalen resultierende technische Effekt liege darin, dass die Wangen weicher seien. Dies habe zur Folge, dass sich beide Wangen unter Last gleichartig verformen könnten. Nach Ansicht der Patentinhaberin liege die objektive technische Aufgabe folglich darin, die Verformung des Planetenträgers und damit die Lastverteilung zu optimieren und so seine Haltbarkeit zu verbessern.

4.4 Es ist allgemeines Fachwissen, und unter den Beteiligten unstreitig, dass Einschnürungen oder

Durchbrüche in einer Wange diese weicher machen. Hieraus resultiert aber nicht, dass sich antriebsseitige und abtriebsseitige Wange(n) unter Last *gleichartig* verformen, denn zum einen definieren die Merkmale M6 und M7 nicht, welche dieser Wangen die Einschnürungen oder Durchbrüche aufweist/aufweisen, und zum anderen ist die Größe der Einschnürungen oder Durchbrüche nicht bestimmt. Die objektive technische Aufgabe liegt daher lediglich darin, die Torsionssteifigkeit der jeweiligen Wange(n) einzustellen (Streitpatent, Absatz [0026]).

- 4.5 Aus seinem allgemeinen Fachwissen kennt der Fachmann verschiedene Maßnahmen, die er in naheliegender Weise zur Lösung dieser Aufgabe heranziehen würde. Hierzu zählen neben einer Anpassung der Materialeigenschaften oder der Dicke der Wangen auch das Vorsehen von Materialschwächungen, beispielsweise in Form von Einschnürungen oder Durchbrüchen. Der Fachmann wäre daher ausgehend von D14 bereits unter Berücksichtigung seines allgemeinen Fachwissens zur beanspruchten Lösung gemäß den Merkmalen M6 und M7 gelangt.
- 4.6 Im Übrigen befasst sich auch die Entgegenhaltung D11 mit der Aufgabe, die Torsionssteifigkeit in einem Planetenträger einzustellen (D11, Absatz [0009]).
- 4.7 Die Patentinhaberin argumentierte, der Fachmann hätte die Lehre der D11 nicht berücksichtigt, da D11 ein anderes Fachgebiet betreffe, nämlich Hubschraubergetriebe, die sich von Getrieben für Windkraftanlagen wie in D14 grundlegend unterscheiden. Darüber hinaus lehre D11 keine Einschnürungen oder Durchbrüche in den Wangen. Stattdessen seien diese im Bereich der Abtriebsnabe und im konischen Abschnitt des Planetenträgers angeordnet.

- 4.8 Die Planetengetriebe der D11 und D14 sind in der Tat für verschiedene Anwendungen vorgesehen und mögen daher unterschiedliche Anforderungen erfüllen müssen, beispielsweise hinsichtlich ihres Gewichts. Hieraus folgt jedoch nicht zwingend, dass sich Planetengetriebe für Hubschrauberantriebe grundlegend von denen für Windkraftanlagen unterscheiden. Im Gegenteil: Beide Planetengetriebe sind nicht nur in ihrem jeweiligen Aufbau, sondern auch in ihrem Betriebsverhalten vergleichbar. Ausgehend vom Planetenträger der D14 hätte der Fachmann daher die Lehre der D11 nicht von vornherein ausgeschlossen.
- 4.9 D11 lehrt in Anspruch 37 und Absatz [0070], in den Strukturen des Planetenträgers mehrere Entlastungskanäle 431, 432 und 433 vorzusehen, um die Flexibilität des Planetenträgers in Umfangsrichtung zu erhöhen und die Lastverteilung zu verbessern. Der in den konischen Abschnitt ragende Entlastungskanal 432 durchzieht dabei die abtriebsseitige Wange 420 (D11, Figuren 10 und 11). Ausgehend von D14 wäre der Fachmann daher auch unter Berücksichtigung der Lehre der D11 zur beanspruchten Lösung gemäß den Merkmalen M6 und M7 gelangt.
- 4.10 Der Gegenstand des Anspruchs 1 von Hilfsantrag 4 beruht folglich nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ).
5. Hilfsanträge 5 und 6 - Klarheit
- 5.1 Anspruch 1 der Hilfsanträge 5 und 6 enthält jeweils das zusätzliche Merkmal M1.12, wonach

**M1.12** die Drehsteifigkeit eines inneren Lastpfads, welcher von der antriebsseitigen Nabe (1) zu dem

antriebsseitigen Achssitz (6a) führt, auf die Drehsteifigkeit eines äußeren Lastpfads, welcher von der antriebsseitigen Nabe (1) zu dem abtriebsseitigen Achssitz (6b) führt, so abgestimmt ist, dass sich unter Last eine definierte Relativverdrehung des antriebsseitigen Achssitzes (6a) zu dem abtriebsseitigen Achssitz (6b) einstellt, bei dem sich die beiden Achssitze (6a, 6b) um dasselbe Maß verdrehen, so dass die Planetenachse (14) unter Last keine Schiefstellung erfährt.

- 5.2 Das Merkmal M1.12 ist auf das zu erreichende Ergebnis gerichtet, nämlich die Drehsteifigkeit der Lastpfade so abzustimmen, dass sich die beiden Achssitze um dasselbe Maß verdrehen, sodass die Planetenachse unter Last keine Schiefstellung erfährt.
- 5.3 Die Patentinhaberin behauptete, das Merkmal enthalte auch Hinweise, wie dieses Ergebnis erreicht wird. Konkrete Angaben hierzu machte die Patentinhaberin allerdings nicht.
- 5.4 Tatsächlich enthält das Merkmal M1.12 jedoch keinen einzigen Hinweis bzw. kein einziges technisches Merkmal, aus dem hervorgeht, wie die Drehsteifigkeit der Lastpfade derart abgestimmt werden könnte, dass sich der gewünschte Effekt einstellt.

Auch die übrigen Merkmale des Anspruchs 1 von Hilfsantrag 5 oder 6 geben hierüber keinen Aufschluss (siehe auch oben Punkt 4.4). Der Anspruch enthält folglich nicht alle Merkmale, die zur Lösung der technischen Aufgabe erforderlich sind. Er erfüllt daher nach ständiger Rechtsprechung der Beschwerdekammern nicht das Erfordernis des Artikels 84 EPÜ

(Rechtsprechung der Beschwerdekammern, 11. Auflage 2025, II.A.3.3).

5.5 Die Hilfsanträge 5 und 6 sind daher nicht gewährbar.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

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

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Die Vorsitzende:



C. Moser

P. Acton

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt