

Veröffentlichung im Amtsblatt  Ja /  Nein

Aktenzeichen: T 773/90 - 3.2.1  
Anmeldenummer: 84 106 739.0  
Veröffentlichungs-Nr.: 0 128 583  
Bezeichnung der Erfindung: Fahrzeug mit Vierradantrieb

Klassifikation: B60K 41/20

ENTSCHEIDUNG  
vom 2. Juli 1991

Patentinhaberin: Robert Bosch GmbH

Einsprechende: (I): Alfred Teves GmbH  
(II): WABCO Westinghouse GmbH  
(III): Siemens AG

Stichwort:

EPÜ Artikel 54, Artikel 56

Schlagwort: "Neuheit (bejaht)"  
"Erfinderische Tätigkeit (verneint)"

Leitsatz



Aktenzeichen: T 773/90 - 3.2.1

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1  
vom 2. Juli 1991

**Beschwerdeführer:**  
(Patentinhaberin)

ROBERT BOSCH GmbH  
Postfach 10 60 50  
W-7000 Stuttgart 1 (DE)

**Beschwerdegegnerin I:**  
(Einsprechende 01)

Alfred Teves GmbH  
Guerickestrasse 7  
Postfach 90 01 20  
W-6000 Frankfurt 90 (DE)

**Beschwerdegegnerin II:**  
(Einsprechende 02)

WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen GmbH  
Am Lindener Hafen 21  
Postfach 91 12 80  
W-3000 Hannover 91 (DE)

**Beschwerdegegnerin III:**  
(Einsprechende 03)

Siemens Aktiengesellschaft  
Berlin und München  
Postfach 22 16 34  
W-8000 München 22 (DE)

**Angefochtene Entscheidung:**

Entscheidung der Einspruchsabteilung des  
Europäischen Patentamts vom 14. August 1990, mit  
der das europäische Patent Nr. 0 128 583 aufgrund  
des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** F. Gumbel  
**Mitglieder:** P. Alting van Geusau  
M. Schar

## Sachverhalt und Anträge

- I. Auf den Gegenstand der am 13. Juni 1984 mit Priorität vom 14. Juni 1983 (DE-3 321 377) eingereichten europäischen Patentanmeldung Nr. 84 106 739.0 ist am 14. Dezember 1988 das europäische Patent Nr. 0 128 583 erteilt worden.

Der Anspruch 1 lautet wie folgt:

"1. Fahrzeug mit Vierradantrieb, bei dem die beiden Räder je einer Achse über je ein Ausgleichsgetriebe angetrieben werden, wobei diese beiden Ausgleichsgetriebe über Antriebswellen mit einem Verteilergetriebe verbunden sind, das vom Antriebsmotor angetrieben wird, und bei dem eine Druckquelle enthaltende Bremsdrucksteuereinrichtung vorgesehen ist, mit der durchdrehende Räder beeinflussbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß den Rädern (1a - 1d) Meßwertgeber (1a' - 1d') zur Überwachung der Radgeschwindigkeit zugeordnet sind, daß diese mit einer Regeleinrichtung (6) verbunden sind und daß die Bremsdrucksteuereinrichtung (10) von der Regeleinrichtung (6) dann im Sinne einer Bremsung eines oder mehrerer Räder angesteuert wird, wenn dieses Rad oder diese Räder im Vergleich zu den anderen Rädern durchdreht bzw. durchdrehen, und daß zwischen der Regeleinrichtung (6) und einem das Motordrehmoment beeinflussenden Glied eine Wirkverbindung (9) besteht zwecks Erniedrigung des Motordrehmoments, wenn auch das letzte der Räder (1a - 1d) durchdreht."

- II. Gegen das erteilte Patent wurde von den Beschwerdegegnerinnen jeweils Einspruch eingelegt, mit dem Antrag, das Patent mangels Neuheit und erfinderischer Tätigkeit seines Gegenstandes zu widerrufen.

III. Mit Entscheidung vom 14. August 1990 hat die Einspruchs-  
abteilung das Patent widerrufen, da der Gegenstand des  
Anspruchs 1 zwar neu sei, jedoch nicht auf einer  
erfinderischen Tätigkeit beruhe. Um zum Gegenstand des  
Anspruchs 1 zu gelangen, brauche der auf dem  
Fahrzeuggebiet tätige Konstrukteur lediglich die beim  
Zweiradantrieb bekannte Antischlupfregelung, wie sie in  
der DE-C-2 148 303 offenbart ist, in naheliegender Weise  
auf einen Vierradantrieb zu übertragen.

IV. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin  
(Patentinhaberin) am 4. Oktober 1990 unter gleichzeitiger  
Entrichtung der Gebühr Beschwerde eingelegt. Die  
Beschwerdebegründung ist am 17. Dezember 1990 eingegangen.  
Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, daß die Lehre des  
Anspruchs 1 des Patents einen durch den Stand der Technik  
nicht angeregten neuen Weg aufzeige.

Folge man nämlich der Übertragungstheorie der Einspruchs-  
abteilung, so würden zwar ähnlich wie beim Zweiradantrieb  
jeweils die Raddrehzahlen mittels einer elektronischen  
Sperrung beider Achsen aneinander angeglichen, jedoch müßten  
dann bereits zwei gemeinsam durchdrehende Räder das  
Motormoment beeinflussen.

Nach der Erfindung würde demgegenüber das Motormoment erst  
dann beeinflußt, wenn alle Räder durchdrehen.

V. Die Beschwerdegegnerinnen (Einsprechende I bis III)  
widersprachen in ihren schriftlichen Stellungnahmen dem  
Vorbringen der Beschwerdeführerin und führten aus, daß der  
Unterschied zwischen dem Stand der Technik und dem  
Patentgegenstand lediglich in der Übertragung der für  
einen Zweiradantrieb bekannten Antischlupfregelung auf  
einen Vierradantrieb liege, wobei der Fachmann selbst-

verständlich nur dann, wenn alle angetriebenen Räder durchzudrehen anfangen, im Einklang mit der bei nur zwei angetriebenen Rädern bekannten Lehre die Motorleistung herabsetzen würde.

- VI. Die Beschwerdeführerin beantragt, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und die Aufrechterhaltung des Patents zu beschließen.

Ein mit der Beschwerdebegründung gestellter Hilfsantrag auf eine mündliche Verhandlung wurde mit Schreiben vom 20. März 1991 zurückgezogen.

Die Beschwerdegegnerinnen beantragen die Zurückweisung der Beschwerde und hilfsweise die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung.

#### Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 und Regel 64 EPÜ und ist zulässig.
2. Anspruch 1 des angefochtenen Patents umfaßt im wesentlichen eine Kombination der ursprünglich eingereichten Ansprüche 1 und 3. Die abhängigen Ansprüche 2 und 3 entsprechen inhaltlich den ursprünglichen Ansprüchen 2 und 4. Alle Ansprüche erfüllen somit das Erfordernis des Art. 123 (2) bzw. Art. 100 (c) EPÜ. Auch sonst bestehen keine formalen Bedenken.
3. Neuheit
  - 3.1 Als gattungsmäßig nächstkommender Stand der Technik ist die im Patent kommentierte US-A-4 258 958 (D1) anzusehen, die die im Oberbegriff des vorliegenden Patentanspruchs 1 enthaltenen Merkmale offenbart.

3.2 Wie von keiner der Beschwerdegegnerinnen mehr bestritten wurde, ist die Neuheit des Gegenstands nach Anspruch 1 des angefochtenen Patents anzuerkennen, denn die übrigen relevanten Entgegenhaltungen betreffen nur Zweirad-Antriebsvorrichtungen.

#### 4. Erfinderische Tätigkeit

4.1 Gegenüber dem Stand der Technik nach der D1 soll im Einklang mit den Angaben in der Patentschrift in Spalte 1, Zeile 36 bis 38 der Aufgabe gelöst werden, die bekannte, durch den Fahrzeugführer gesteuerte Regelung zu automatisieren, um so eine elektronische Alternative für die Differentialsperre zu schaffen.

4.2 Die Einspruchsabteilung hat in ihrer angefochtenen Entscheidung unter Punkt 3, insbesondere auf Seite 4, zweiter Absatz festgestellt, daß die DE-C-2 1438 303 (D2) neben wesentlichen Merkmalen gemäß Oberbegriff des Anspruchs 1 - jedoch bezogen auf einen Zweiradantrieb - auch alle wesentlichen im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 aufgeführten Merkmale (die Bremsung eines angesteuerten durchdrehenden Rades betreffend) enthält.

4.3 Die Kammer schließt sich diesen Ausführungen der Einspruchsabteilung an. Sie stellt weiter fest, daß die Beschwerdeführerin weder im Einspruchsverfahren noch im Beschwerdeverfahren hierzu eine abweichende Meinung vorgetragen hat. In der weitgehend mit der Erwiderung vom 19. April 1990 im Einspruchsverfahren inhaltsgleichen Beschwerdebeurteilung wird nur die von den Beschwerdegegnerinnen und der Einspruchsabteilung geltend gemachte naheliegende Übertragung von der bei einachsigen angetriebenen Fahrzeugen bekannten Technik auf zweiachsigen angetriebene Fahrzeuge bestritten.

4.4 Aber auch in diesem Punkt folgt die Kammer der Auffassung der Einspruchsabteilung, wie sie auf Seite 5 der angefochtenen Entscheidung dargelegt wurde, und der Auffassung der Beschwerdegegnerinnen dahingehend, daß der Fachmann sich zwangsläufig bei der Anwendung des bekannten Prinzips am "letzten" durchdrehenden Rad orientieren wird, um das Motormoment herabzusetzen, damit die in D2 gegebene Lehre auch sinngemäß angewandt werden kann. Die Beschwerdeführerin ist auf diese detaillierten Darlegungen in der angefochtenen Entscheidung nicht näher eingegangen, sondern hat sich mit einer nahezu wörtlichen Wiederholung ihrer Stellungnahme auf den Zwischenbescheid der Einspruchsabteilung begnügt.

4.5 Auch die Kammer kommt somit zu dem Ergebnis, daß es zur Lösung der gestellten, in sich nicht erfinderischen Aufgabe, die nur den Automatisierungswunsch eines an sich selbst schon bekannten Regelvorganges betrifft, naheliegend war, die aus der D2 an sich bekannten Maßnahmen in der beanspruchten Weise auf einen Vierradantrieb gemäß der D1 zu übertragen.

4.6 Der Gegenstand des Patents beruht aus den dargelegten Gründen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Der Aufrechterhaltung des Patents steht daher der Einspruchsgrund gemäß Artikel 100 (a) EPÜ entgegen.

5. Die Beschwerde muß bei dieser Sachlage zurückgewiesen werden. Da mithin im Sinne ihres Hauptantrags entschieden wurde, ist die von den Beschwerdegegnerinnen hilfsweise beantragte mündliche Verhandlung gegenstandslos.

Da diese Entscheidung im wesentlichen die Entscheidung der Vorinstanz bestätigt und die Beschwerdeführerin ausreichend Gelegenheit hatte, auf alle wesentlichen Punkte dieser Entscheidung einzugehen, hat die Kammer von

sich aus keine Notwendigkeit zur Abgabe einer vorläufigen Meinung in einem Bescheid gemäß Art. 110 (2) EPÜ oder zur Anberaumung einer von der Beschwerdeführerin offenbar nicht mehr gewollten mündlichen Verhandlung gesehen.

### Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

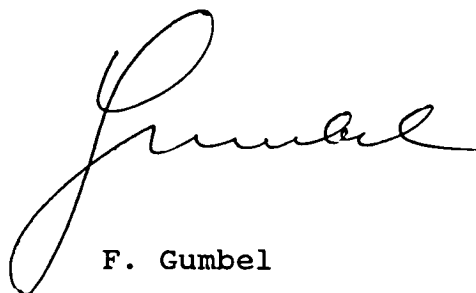
Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



S. Fabiani



F. Gumbel

02872

*u. Th.*