

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**ENTSCHEIDUNG**  
vom 12. Februar 2004

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0683/02 - 3.2.1

**Anmeldenummer:** 96901738.3

**Veröffentlichungsnummer:** 0804347

**IPC:** B60K 7/00

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Antriebseinrichtung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug

**Patentinhaber:**

Schmid, Egon

**Einsprechender:**

Fritz Heinzmann GmbH & Co.  
INVACARE DEUTSCHLAND GmbH

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 123(2), (3), 56, 84, 69(1)

**Schlagwort:**

"Änderungen: Erweiterung (verneint)"

"Offenbarung (bejaht)"

"Neuheit (bejaht)"

"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

T 0301/87, T 0016/87

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0683/02 - 3.2.1

**ENTSCHEIDUNG**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1  
vom 12. Februar 2004

**Beschwerdeführer:** Schmid, Egon  
(Patentinhaber) Sauldorfer Straße 1  
D-88605 Sauldorf 3 (DE)

**Vertreter:** Weiss, Peter, Dr. rer. nat.  
Dr, Weiss, Weiss & Brecht  
Postfach 1250  
D-78229 Engen (DE)

**Beschwerdegegner:** Fritz Heinzmann GmbH & Co.  
(Einsprechender) Am Haselbach 1  
D-79677 Schönau/Schwarzwald (DE)

**Vertreter:** Maucher, Wolfgang, Dipl.-Ing.  
Maucher, Börjes & Kollegen  
Dreikönigsstraße 13  
D-79102 Freiburg (DE)

(Einsprechender) INVACARE DEUTSCHLAND GmbH  
Dehmer Straße 66  
D-32549 Bad Oeyenhausen (DE)

**Vertreter:** Fuchs Mehler Weiss & Fritzsche  
Patentanwälte  
Söhnleinstraße 8  
D-65201 Wiesbaden (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des  
Europäischen Patentamts, die am 6. Mai 2002  
zur Post gegeben wurde und mit der das  
europäische Patent Nr. 0804347 aufgrund des  
Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** Y. A. F. Lemblé  
S. U. Hoffmann

## Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerdeführerin ist Inhaberin des europäischen Patent Nr. 0 804 347 (Anmeldenummer 96 901 738.3).
- II. Die Beschwerdegegnerinnen (Einsprechenden I und II) legten gegen das erteilte Patent Einspruch ein und stützten ihren Einspruch auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 c) EPÜ (unzulässige Änderung) sowie Artikel 100 a) EPÜ (fehlende Neuheit, fehlende erfinderische Tätigkeit).

Sie beriefen sich dabei insbesondere auf die Entgegenhaltungen D1 bis D13 von denen nur noch die folgenden im Beschwerdeverfahren eine Rolle gespielt haben:

D3: DE-U-94 14 054

D4: DE-A-42 18 888

D5: "Barth-Synchron-Radnaben-Antrieb für Elektrofahrzeuge" (Prospektblatt)

D6: "Radnabenmotoren; Antriebe für Ansprüche" (Prospektblatt der Firma Heinzmann, 09/1994)

D12: US-A-2 506 146

D13: DE-A-24 03 463

- III. Durch die am 6. Mai 2002 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung wurde das Patent wegen mangelnder Neuheit des Gegenstandes seines Anspruchs 1 in Hinblick auf die D4 widerrufen.
- IV. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) am 4. Juli 2002 Beschwerde eingelegt und die Beschwerdegebühr gleichzeitig entrichtet. Die Beschwerdebegründung wurde am 7. September 2002 eingereicht.
- V. Am 12. Februar 2004 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt. Die Beschwerdegegnerin II (Einsprechende II) hatte bereits in ihrem Schreiben vom 27. Januar 2004 angekündigt, daß sie in der Verhandlung nicht vertreten sein werde. Im diesem Schreiben bestätigte die Beschwerdegegnerin II, daß sie ihren Antrag auf Zurückweisung der Beschwerde aufrechterhalte. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents auf der Basis der als Hauptantrag in der mündlichen Verhandlung überreichten Ansprüche, bzw. der als Hilfsantrag mit Schreiben vom 12. Januar 2004 eingereichten Ansprüche.  
Die Beschwerdegegnerin I (Einsprechende I) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.
- VI. Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet wie folgt:
- "1. Antriebseinrichtung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug, insbesondere für einen Rollstuhl, mit zumindest einer Felge (4) mit Felgenbett (6) und einer Achswelle (1), wobei zwischen der Felge (4) und der Achswelle (1) ein Ringkanal zur Aufnahme eines Motors

(11) und ein ringkanalförmiger Bremsraum (32) zur Aufnahme einer Bremse(12) ausgebildet sind, wobei Ringkanal und Bremsraum (32) durch einen feststehenden Innengehäusering (21) voneinander getrennt sind, und die Achswelle (1) drehfest mit der Felge (4) und gegenüber dem feststehenden Innengehäusering (21) über zwei Lager (28,29) drehbar abgestützt ist, dadurch gekennzeichnet, dass sich der ringkanalförmige Bremsraum (32) getrennt durch den Innengehäusering (21) innerhalb des Ringkanals zwischen den zwei Lagern (28, 29) befindet."

VII. Bezüglich des Hauptantrags argumentierte die Beschwerdegegnerin I im Wesentlichen wie folgt:

Der neu eingereichte Anspruch 1 gemäß Hauptantrag sei nicht klar und genüge nicht den Erfordernissen der Artikel 123 (2) und 123 (3) EPÜ.

Es bestehe ein unüberwindbarer Widerspruch zwischen dem Oberbegriff des Anspruchs 1 und seinem kennzeichnenden Teil. Im Oberbegriff seien ein einen Motor aufnehmender Ringkanal und ein eine Bremse aufnehmender ringkanalförmiger Bremsraum definiert, die durch einen feststehenden Innengehäusering voneinander getrennt sind. Im kennzeichnenden Teil sei dagegen angegeben, daß der Bremsraum sich innerhalb des Ringkanals befinde.

Ringkanal und Bremsraum könnten aber nicht gleichzeitig getrennt und ineinander liegend sein. Das Merkmal des kennzeichnenden Teils wurde im Erteilungsverfahren im Anspruch eingefügt und schränkte den Schutzbereich ein. Der ursprünglich offenbarte Ringkanal 10 könne aber nicht mit dem Ringkanal gemäß diesem kennzeichnenden Teil identisch sein.

Die Behebung dieses Widerspruchs würde zu einer unzulässigen Erweiterung des Schutzbereiches des erteilten Anspruchs 1 führen. Die Beschwerdeführerin befinde sich somit in der sogenannten "unentrinnbaren Falle" (Artikel 123 (2) und (3) EPÜ).

Das Merkmal, daß der Bremsraum sich zwischen den Lagern befinde, sei offensichtlich nicht wortwörtlich zu verstehen, da die radiale Breite des Bremsraums des Ausführungsbeispiels viel größer sei als die der Lager. Der Ausdruck "zwischen den Lagern" sei daher nicht deutlich im Sinne von Artikel 84 EPÜ.

Des Weiteren sei die im Prüfungsverfahren vorgenommene Aufnahme des Merkmals in den kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1, daß der Bremsraum sich zwischen den zwei Lagern befindet, nicht ursprünglich offenbart worden. Der als Grundlage für dieses Merkmal zitierte abhängige Anspruch 18 habe lediglich angegeben, daß die Bremse zwischen den beiden Lagern angeordnet sei. "Bremse" und "Bremsraum" seien nicht unbedingt gleich. Der Begriff "Bremse" lasse sich z. B. als technische Einheit auslegen, die die gesamte Bremse samt Betätigungselementen umfasse, während der "Bremsraum" den Raum darstelle, in dem sich die die Bremswirkung erzeugenden Komponenten befinden.

Folglich verstoße der Anspruch 1 gegen die Bestimmungen des Artikels 123 (2) EPÜ.

Schließlich beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Ausgehend von der gattungsgemäße Antriebseinrichtung nach der D3, aus der sämtliche Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1

bekannt seien, sei die Anordnung des Bremsraums zwischen zwei Lagern und innerhalb des den Motor aufnehmenden Ringkanals aus der D4 bekannt, so daß bereits eine Kombination der D3 und der D4 zur beanspruchten Antriebseinrichtung führe.

Auch aus der Figur 1 der D13 sei eine Antriebseinrichtung bekannt, bei welcher der Bremsraum 12 zwischen zwei Lagern und radial innerhalb eines Motorraums 8 angeordnet sei. Die beanspruchte Anordnung sei daher durch die Zusammenschau der D13 und der D4 ebenfalls als naheliegend anzusehen.

Des Weiteren weise auch der aus der D12 bekannte, Radnabenantrieb den kompakten Aufbau und die geringe Breite der beanspruchten Antriebseinrichtung auf. Die beanspruchte Antriebseinrichtung unterscheide sich von dem in der D12 dargestellten Antrieb für ein lenkbares Vorderrad lediglich dadurch, daß beim letzterem die Achswelle 23 feststehend sei. Wie es aber Spalte 4, Zeilen 10-17 der D12 zu entnehmen sei, könnte dies bei einem Antrieb für ein Hinterrad anders sein. Besonders unter Berücksichtigung dieser Textstelle sei es unter Anwendung des Prinzips der kinematischen Umkehrung naheliegend, die feststehende Achswelle durch eine drehfest mit der Felge sich drehende Achswelle zu ersetzen und somit zur beanspruchten Antriebseinrichtung zu gelangen.

VIII. Die Beschwerdegegnerin II gab in ihrem Schreiben vom 20. Dezember 2003 bekannt, daß sie sich dem Vortrag der Beschwerdegegnerin I voll inhaltlich anschließe.

IX. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Die von der Einsprechenden wegen fehlender Offenbarung der ursprünglichen Anmeldung beanstandeten Merkmale (Artikel 123 (2) EPÜ) seien durch die ursprünglich eingereichten Unterlagen offenbart. Auch die Einwände bezüglich der mangelnden Klarheit der Ansprüche seien nicht gerechtfertigt.

Der Gegenstand des Anspruch 1 sei gegenüber dem angeführten Stand der Technik neu und erfinderisch. Die beanspruchte Antriebseinrichtung weise eine minimale Baubreite auf, ohne den Zusammenbau und die Demontage zu beeinträchtigen. Durch die Anordnung des Bremsraumes zwischen den zwei Lagern werde ein sehr gutes Kräfteverhältnis beim Abbremsen gewährleistet und es komme nicht zu einem Verziehen in Folge der Bremswirkung.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 5 EPÜ; sie ist zulässig.

#### *Hauptantrag*

2. *Zulässigkeit der Änderungen (Artikel 84, 123 (2) und (3) EPÜ).*

2.1 Der geänderte Anspruch 1 enthält sämtliche Merkmale des erteilten Anspruchs 1. Lediglich der Oberbegriff des Anspruchs wurde durch die Hinzufügung ergänzt, daß "die Achswelle (1) drehfest mit der Felge (4) verbunden und



gegenüber dem feststehenden Innengehäusering (21) über zwei Lager (28,29) drehbar abgestützt ist".

Dadurch werden die im kennzeichnenden Teil des erteilten Anspruchs 1 zunächst nicht definierten Lager auf die Lager beschränkt, auf die sich die drehfest mit der Felge rotierende Achswelle 1 gegen den feststehenden Innengehäusering 21 abstützt. Die Grundlage für diesen Sachverhalt bildet Anspruch 6 der ursprünglich eingereichten Anmeldung sowie die Textstellen auf Seite 2, Zeilen 23-25 und Seite 6, Zeilen 14-18 in Verbindung mit der Figur 1 der ursprünglich eingereichten Anmeldung. Der Anspruch wurde daher durch diese Hinzufügung lediglich weiter eingeschränkt, so daß er die Anforderungen des Artikel 123 (3) EPÜ erfüllt.

- 2.2 Der Ansicht der Beschwerdegegnerin I, das Merkmal, daß der Bremsraum sich zwischen den zwei Lagern befindet, durch die im abhängigen Anspruch 18 der Anmeldung ursprünglich offenbarte Formulierung, "die Bremse ist zwischen den beiden Lagern angeordnet", nicht gestützt sei, kann von der Kammer nicht gefolgt werden.

Im vorliegenden Fall soll der Bremsraum die Bremse enthalten (Oberbegriff des Anspruchs). Ferner ist der Figur 1 der Anmeldung zu entnehmen, daß der gesamte Bremsraum 32 sich zwischen den durch die Lager 28,29 definierten axialen Ebenen befindet. Das besagte Merkmal geht somit nicht über das ursprünglich Offenbarte hinaus.

- 2.3 Der von der Beschwerdegegnerin erwähnte Widerspruch zwischen dem Oberbegriff des Anspruchs 1 und seinem kennzeichnenden Teil bezüglich des Begriffs "Ringkanal" ist nicht auf die im Rahmen des Einspruchs- bzw.

Beschwerdeverfahrens beantragten Änderungen des erteilten Anspruchs zurückzuführen. Dieser Widerspruch bildete eine Unklarheit, die bereits im erteilten Patentanspruch 1 vorhanden war. Nach ständiger Rechtsprechung der Beschwerdekammern läßt Artikel 102 (3) EPÜ in einem solchen Fall keine auf Artikel 84 EPÜ gestützten Einwände zu (siehe z. B. T 301/87, ABl. EPA 1990, 335).

Überdies kann die Kammer keinen unüberwindbaren Widerspruch im Wortlaut des Anspruchs erkennen, wenn dessen objektiver Inhalt, gegebenenfalls bei Auslegung unter Heranziehung der Beschreibung und der Figur, festgestellt werden soll (vgl. Artikel 69 EPÜ und T 16/87 ABl. 1992, 212).

In der einzigen Figur der Patentschrift ist zwischen dem Felgenbett 6 und dem Innengehäusering 21 ein radial äußerer, den Motor 11 aufnehmender, ringkanalförmiger Raum dargestellt. Dieser Raum entspricht dem Ringkanal im Sinne des Anspruchs. Weiter radial nach innen, zwischen dem Innengehäusering 21 und der Achswelle 1, ist der die Bremse aufnehmende ringkanalförmige Bremsraum 32 ausgebildet. Der Ringkanal und der Bremsraum sind durch den feststehenden Innengehäusering 21 voneinander getrennt. Da der Ringkanal und der Bremsraum sich im wesentlichen zwischen zwei gemeinsamen axialen Ebenen befinden, wird der radial innere ringförmige Bremsraum 32 vom radial äußeren Ringkanal sozusagen aufgenommen. Dieser Sachverhalt entspricht den Angaben des kennzeichnenden Teils des Anspruchs, wonach der Bremsraum 32 sich innerhalb des Ringkanals befindet.

Es sei bemerkt, das der Ringkanal im Sinne des Anspruchs von dem in der ursprünglich eingereichten Beschreibung und auf der Spalte 3, Zeilen 39-41 des Patents erwähnten Ringkanal 10 zu unterscheiden ist, denn letzterer entspricht dem gesamten, zwischen dem Felgenbett 6 und der Achswelle 1 gebildeten Raum, der sowohl den Ringkanal im Sinne des Anspruchs als auch den ringkanalförmigen Bremsraum 32 umfaßt.

2.4 In demselben Sinne ist der von der Beschwerdegegnerin hinsichtlich der Klarheit bemängelte Ausdruck "zwischen den Lagern" in Anlehnung an die einzige Figur des Patents als - zwischen den axialen Ebenen, in denen die Lager 28,29 liegen- auszulegen.

2.5 Somit ist festzustellen, daß der geänderte Anspruch 1 den Anforderungen der Artikel 84, 123 (2) und 123 (3) EPÜ genügt.

### 3. *Neuheit*

Da infolge der in den Anspruch 1 gemäß Hauptantrag durchgeführten Änderungen die Neuheit nicht mehr bestritten wurde, erübrigt sich ein näheres Eingehen hierauf.

### 4. *Erfinderische Tätigkeit*

4.1 Nach Ansicht der Kammer ist der nächstliegende Stand der Technik in der D3 anzusehen. Diese Schrift offenbart eine Antriebsvorrichtung mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

Eine Radnabenwelle 11 ist drehfest mit einer Felge 20 und gegenüber einem feststehenden Statorträger 27 über zwei Lager 12 drehbar abgestützt. Die zwischen dem Felgenbett 20 und der Radnabenwelle 11,35 angeordneten Motorraum und Bremsraum sind durch den sich radial erstreckenden Statorträger 27 getrennt. Im Bremsraum ist eine Bremsscheibe 37 mit radialem Spiel eingepaßt. Eine Anpreßplatte 38 ist vorgesehen, welche mittels mehrerer Druckfedern die Bremsscheiben gegen den Statorträger preßt und von einer zur Radnabenwelle koaxialen Lüftstange 56 samt Ringmagneten 43 sowie Statorwicklungen 30,31 betätigt werden kann.

Bedingt durch diesen Aufbau und im Unterschied zur beanspruchten Antriebseinrichtung ist die Radnabenwelle 11 zum Zwecke des Auffangens der Anpreßkräfte einseitig zum Bremsraum gelagert. Diese Bauweise, insbesondere die radiale Erstreckung des Statorträgers 27, wird auf der Seite 10, zweitem Absatz der D3 als besonders raumsparend hervorgehoben.

Nach Auffassung der Kammer entsteht daher kein Anreiz, diese bekannte Ausgestaltung in Frage zu stellen, um die Baubreite der Antriebseinrichtung weiter zu verringern.

- 4.2 Die Auffassung der Beschwerdegegnerin, wonach eine Kombination der D3 und der D4 zur beanspruchten Antriebseinrichtung führe, wird von der Kammer nicht geteilt.

Es mag sein, daß bei der aus der D4 bekannten Antriebseinrichtung ein ringkanalförmiger (vermeintlicher Brems-) Raum zwischen zwei Lagern angeordnet ist, diese Ähnlichkeit kann jedoch nicht

isoliert betrachtet werden und ein objektiver Beobachter kann nur feststellen, daß die aus der D4 bekannte Antriebseinrichtung gegenüber der gattungsgemäßen Antriebseinrichtung wesentliche konstruktive und funktionelle Unterschiede aufweist. Die als Radachse 54 ausgebildete Achswelle der D4 ist nicht, wie beansprucht, mit der Felge 50 drehfest verbunden, sondern feststehend. Das Teil, das von der Einspruchsabteilung als radiale Wand und von der Einsprechenden I als mit der Radnabe 53 einstückig verbundenen Ringprofil bezeichnet wurde und als "Innengehäusering" im Sinne des Anspruchs fungieren soll, ist auch nicht feststehend sondern drehbar. Mithin beruhen die Antriebseinrichtungen der D4 und der D3 auf einem derartig grundverschiedenen Aufbau, daß sie nicht ohne weiteres miteinander kombiniert werden können.

Es entbehrt jeder sachlich begründeten Motivation ein einzelnes Merkmal der D4 aus seinem technischen Gesamtzusammenhang herauszureißen und in die in D3 genannte Antriebseinheit zu übertragen, um diese in Richtung auf die patentgemäße Antriebseinrichtung weiter zu entwickeln. Die willkürliche Übertragung eines solchen Merkmals ist von einer rückschauenden Betrachtungsweise geprägt.

Im Hinblick auf die nach der Patentschrift anzustrebende geringstmögliche Baubreite (Spalte 1, Zeile 38) sei bemerkt, daß die Trennung zwischen Bremsraum und Motorraum durch eine radiale Wand, wie bei der D3, zu einem axialen Versatz der beiden Räume führt, so daß nicht davon gesprochen werden kann, daß der Bremsraum sich innerhalb des Motorraumes befindet.

- 4.3 Nach Ansicht der Kammer ergibt sich die beanspruchte Antriebseinrichtung auch nicht durch die Zusammenschau der D13 mit der D3.

Die D13 zeigt einen Hydrostatik-Radantrieb für ein Fahrzeug mit zumindest einer Felge 2 und einer Radachse 11, wobei zwischen der Felge und der Radachse ein ringkanalförmiger Bremsraum zur Aufnahme einer Bremse 12 ausgebildet ist. Die Radachse 11 wird von einem Hydrostatikmotor 8 über ein Stirnradgetriebe angetrieben. Der Bremsraum ist zwischen zwei Lagern angeordnet, die zur Lagerung der Radachse 11 in einem Radlagergehäuse 9 eingesetzt sind. Um den Hydrostatikmotor über starre Zuführungsleitungen mit Drucköl versorgen zu können, ist das Radlagergehäuse 9 schwenkbar auf einem Rohrfortsatz 8<sub>1</sub> um die Abtriebwelle 8<sub>7</sub> des Hydrostatikmotors 8 aufgehängt (vgl. Figur 2). Dieses letzte Merkmal ist der Kern der in der D13 beanspruchten Erfindung, die sich ausschließlich auf einen Hydrostatik-Radantrieb bezieht. Aus diesem Grund kann das Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach es für den Fachmann naheliegend sei, den zu einer Seite des Bremsraums angeordneten Hydrostatikmotor der D13 durch einen ringförmigen elektrischen Motor nach Vorbild der D3 zu ersetzen, nur einer unzulässigen rückschauenden Betrachtungsweise entstammen.

Folglich ist wegen der unterschiedlichen Bauweise ihrer Antriebseinrichtungen ein Fachmann überhaupt nicht dazu veranlaßt, die D3 mit der D13 zu kombinieren.

- 4.4 Auch der aus D12 bekannte Radnabenantrieb kann nach Ansicht der Kammer nicht in naheliegender Weise zur beanspruchten Antriebseinrichtung führen.

Die D12 setzt sich als Ziel, das Rad eines Fahrzeuges elektrisch zu motorisieren (Spalte 1, Zeilen 1-9). Zu diesem Zweck wird von einem auf einer feststehenden Radachse (axle 23) über zwei Lager 55,56 drehbar gelagerten, herkömmlichen Rad (wheel 61) ausgegangen (Spalte 3, Zeilen 16-22; Spalte 4, Zeilen 17-23). Zur Bildung des elektrischen Motors wird die Radachse 23 mit einem trommelartigen Statorträger (drum portion 24) und die Felge mit einem Rotor 72 ausgestattet. Der Aufbau dieses Radnabenantriebes ist nicht mit demjenigen der D3 vergleichbar. Wenn ein Bremsraum überhaupt definierbar ist, dann befindet er sich jedenfalls nicht zwischen den zwei Lagern 55,56.

Nach Meinung der Beschwerdegegnerin wäre es naheliegend, unter Anwendung des Prinzips der kinematischen Umkehrung die feststehende durch eine mitdrehende Radachse zu ersetzen und somit zur beanspruchten Antriebseinrichtung zu gelangen.

Wenn das Prinzip der kinematischen Umkehrung (rotierende und feststehende Teile auszutauschen) angewendet wird, dann darf dies nicht auf ein willkürlich ausgewähltes Teil der Einrichtung beschränkt werden, sondern muß auf die gesamte Antriebseinrichtung Anwendung finden. Sollte alleine die Radachse drehbar statt feststehend ausgebildet werden, stellt sich das technische Problem, wohin deren Lagerung überhaupt verlegt werden und wie diese aussehen könnte. Diese Maßnahme würde den räumlichen Aufbau des Radnabenantriebs in seiner Grundstruktur völlig ändern und umfangreiche konstruktive Umgestaltungen verlangen, die weit über eine fachübliche Weiterentwicklung hinausgehen.

Die von der Beschwerdeführerin als Stütze für ihre These herangezogene Textstelle der D12 (Spalte 4, Zeilen 10-17) besagt nur, daß bei einem Hinterrad-Antrieb die im Ausführungsbeispiel gezeigten Mittel zum Lenken der Radachse verständlicherweise nicht vorhanden sein werden. Hieraus eine Anregung zu entnehmen, die Radachse drehfest mit der Felge auszubilden, ist nicht gerechtfertigt.

- 4.5 Die vorstehenden zu der Radachse nach D12 angestellten Überlegungen gelten auch für den in dem Prospektblatt D5 dargestellten Radnebenantrieb, der im wesentlichen auf einem identischen Aufbau beruht (feststehende Radachse).
- 4.6 Auch bei der in D6 dargestellten Antriebseinrichtung ist die Achswelle nicht drehfest mit der Felge verbunden, sondern feststehend. Darüber hinaus sind Motorraum und Bremsraum nicht zwischen der Felge und der Achswelle ausgebildet, sondern in einem an der Felge seitlich angeflanschten Gehäuse untergebracht. Dies führt zu einer größeren Baubreite der Einrichtung.
- 4.7 Daraus folgt, daß der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.
5. Die abhängigen Ansprüche betreffen zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstands des Anspruchs 1 und haben in Zusammenhang mit diesem Bestand.

Die Beschreibung ist an die Ansprüche angepaßt worden, wobei die D3 in der Beschreibungseinleitung gewürdigt sind.



## Entscheidungsformel

### Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die erste Instanz mit der Auflage zurückverwiesen, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
  - Ansprüche: 1 bis 11 gemäß Hauptantrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 12. Februar 2004;
  - Beschreibung: Spalten 1 und 2 eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 12. Februar 2004, Spalten 3 bis 5 wie erteilt;
  - Zeichnung: wie erteilt.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

S. Crane