

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im ABl.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende

E N T S C H E I D U N G
vom 16. Januar 1996

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1056/93 - 3.2.1
Anmeldenummer: 86111483.3
Veröffentlichungsnummer: 0215315
IPC: B60G 17/00
Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Federungseinrichtung für Kraftfahrzeuge

Patentinhaber:
ROBERT BOSCH GMBH

Einsprechender:
WABCO Standard GmbH

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 56, 87, 88

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"
"Priorität (anerkannt)"

Zitierte Entscheidungen:
-

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 1056/93 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 16. Januar 1996

Beschwerdeführer: ROBERT BOSCH GMBH
(Patentinhaber) Postfach 30 02 20
D-70442 Stuttgart (DE)

Vertreter: -

Beschwerdegegner: WABCO Standard GmbH
(Einsprechender) Euskirchener Straße 80
D-53121 Bonn (DE)

Vertreter: Schrödter, Manfred, Dipl.-Ing.
WABCO Standard GmbH
Postfach 91 12 80
D-30432 Hannover (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 8. November 1993 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 0 215 315 aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. A. Gumbel
Mitglieder: F. J. Pröls
B. J. Schachenmann

Sachverhalt und Anträge

I. Auf die am 19. August 1986 angemeldete und am 25. März 1987 veröffentlichte europäische Patentanmeldung Nr. 86 111 483.3 wurde am 24. April 1991 das europäische Patent Nr. 0 215 315 erteilt.

II. Der von der Beschwerdegegnerin (Einsprechenden) am 22. Januar 1992 eingelegte Einspruch, der sich auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a) (erfinderische Tätigkeit) und 100 c) EPÜ stützte, führte zum Widerruf des Patents mangels erfinderischer Tätigkeit im Hinblick auf die im Einspruchsschriftsatz u. a. genannte Druckschrift

D1: US-A-4 333 668

sowie die von der Einspruchsabteilung ins Verfahren eingeführten Druckschriften

D3: Automotive Engineering 91, (1983) October, Nr. 10, Dallas, Texas, USA, Seiten 54 bis 56

D4: EP-B-0 032 529

durch die in der mündlichen Verhandlung vom 13. Oktober 1993 verkündete und mit schriftlicher Begründung am 8. November 1993 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung.

III. Gegen diese Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) bei gleichzeitiger Bezahlung der Beschwerdegebühr am 16. Dezember 1993 Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdebegründung ist am 20. Januar 1994 eingegangen.

IV. In einer Mitteilung der Beschwerdekammer gemäß Artikel 11 (2) der VOBK wurden noch die auf der Titelseite des Streitpatents u. a. aufgelistete Druckschrift

D5: PATENT ABSTRACTS OF JAPAN, Band 8, Nr. 238 (M-335) [1675], 31. Oktober 1984; & JP-A-59 118 513 (TOYOTA) 09.07.1984

sowie die Druckschrift

D6: DE-A-3 408 292

gemäß Artikel 114 (1) EPÜ ins Verfahren eingeführt.

V. Die Beschwerdegegnerin hat im Laufe des Beschwerdeverfahrens noch auf die weitere Druckschrift

D7: US-A-3 399 882

verwiesen.

VI. Am 16. Januar 1996 wurde mündlich vor der Beschwerdekammer verhandelt.

VII. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang auf der Grundlage der in der mündlichen Verhandlung überreichten Unterlagen (Ansprüche und Beschreibung) und der Figuren wie erteilt, hilfsweise mit dem am 18. Dezember 1995 eingereichten Anspruch 1.

Die Beschwerdegegnerin beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

Der Patentanspruch 1 nach dem Hauptantrag hat folgenden Wortlaut:

"Federungseinrichtung für Kraftfahrzeuge, die mit einer Stoßdämpfer-Federung, einem Luftfederungssystem und einer Steuerelektronik ausgerüstet ist, wobei die Federungseinrichtung eine 3-Punkt-Sensierung aufweist und jedem Hinterrad mindestens einer Hinterachse des Fahrzeugs ein Weggeber (20, 21) zugeordnet ist und den Vorderrädern ein Weggeber (19) zugeordnet ist, wobei ferner die bei Wankbewegungen des Fahrzeugaufbaus entstehenden Wegsignale in den drei Weggebern (19, 20, 21) der Vorderachse (1) und der Hinterachse (2 bzw. 3) bei Überschreiten einer gewissen Größe zum Ansteuern eines elektromagnetischen Stellglieds in den Stoßdämpfern (15, 16, 17, 18) im Sinne einer Veränderung der Dämpfungsquerschnitte genutzt sind, wobei die Dämpfungsquerschnitte mittels der Steuerelektronik (22) kontinuierlich verstellt werden können, und wobei die Stoßdämpfer (15, 16, 17, 18) zusätzlich mit einem Stellorgan zur Dämpferverstellung ausgerüstet sind, das in Abhängigkeit eines Druckes in dem Luftfederungssystem lastabhängig beeinflussbar ist."

Die abhängigen Ansprüche 2 und 3 richten sich auf besondere Ausführungsformen des Gegenstands nach dem Anspruch 1.

VIII. Die Argumente der Beschwerdeführerin lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Druckschrift D1 befaßt sich ausschließlich mit der elektronischen Regelung einer Stoßdämpfer-Federung mittels Wank-, Nick- und Belastungssensoren. Keine der weiteren Entgegenhaltungen D3 bis D6 gebe dem Fachmann einen Hinweis zur Veränderung oder Verbesserung des in der D1 beschriebenen Stoßdämpfer-Regelsystems. Soweit in

diesen Druckschriften Stoßdämpfer erwähnt oder gezeigt seien, handle es sich entweder um nicht geregelt verstellbare Einheiten (D3) oder um lastabhängig verstellbare Stoßdämpfer in Verbindung mit einem Luftfederungssystem (D5). Bei den ersteren komme eine verzögert ansprechende Niveau-Regelung zur Anwendung, während bei letzterem ein einziger Niveau-Sensor vorgesehen sei, der zur Erzeugung eines Wanksignals nicht geeignet sei. Somit hätte ein Fachmann keinen Anlaß gehabt, bei der Weiterentwicklung des geregelten Stoßdämpfersystems nach der D1 die weiteren Entgegenhaltungen in Betracht zu ziehen, zumal es bei Luftfederungssystemen auch andere Möglichkeiten gebe, das Wanken des Fahrzeugs zu verhindern, nämlich durch die Verwendung von Querstabilisatoren (D3) bzw. durch Verwendung eines aktiven Luftfederungssystems (D6).

Aber auch eine Kombination der in den Entgegenhaltungen offenbarten Stoßdämpfersysteme mit den bekannten Luftfederungssystemen hätte nicht zum Gegenstand des Streitpatents führen können, denn beim Stand der Technik sei ein aus drei Wegsensoren bestehender Wankgeber nicht bekannt, wie er für den beanspruchten Gegenstand gefordert werde.

IX. Die Beschwerdegegnerin machte im wesentlichen folgendes geltend:

Bei der Federungseinrichtung nach der D3 mit einer Stoßdämpfer-Federung und einem Luftfederungssystem mit Niveau-Regelung biete es sich für den Fachmann an, die aus der D1 bekannte Technik zur Vermeidung von Wankbewegungen in Form von geregelten Stoßdämpfern anzuwenden, bei der ein Wanksignalgeber den Dämpfungsquerschnitt einstelle. Da es dem Fachmann bekannt sei, Weggeber nicht nur zur Niveau-Sensierung sondern auch zur Wanksensierung zu benutzen, wie die D6 beweise, sei es

selbstverständlich, die drei bei der D3 zur Niveau-Sensierung benutzten Wegsensoren auch zur Erzeugung des Wanksignals zu verwenden und auf die zusätzliche Anordnung eines aus der D1 bekannten speziellen Wankensors zu verzichten. Die weiter im Anspruch 1 des Streitpatents definierte Anordnung der drei Sensoren (einer an der Vorderachse und zwei an der Hinterachse) stelle gegenüber der aus der D3 bekannten Anordnung (zwei Sensoren an der Vorderachse, ein Sensor an der Hinterachse) eine die Funktion nicht ändernde, äquivalente Alternative dar. Dies gelte auch für die zusätzlich beanspruchte, z. B. aus der D4 und D5 an sich bekannte lastabhängige Ansteuerung der Dämpfer durch den Druck aus dem Luftfederungssystem. Bei Anwendung dieser zusätzlichen Maßnahme trete auch keine synergistische Wirkung in Verbindung mit der wanksignalabhängigen Steuerung des Dämpfersystems auf. Das letztgenannte Merkmal müsse demnach für sich allein auf erfinderische Tätigkeit geprüft werden. In diesem Zusammenhang sei auch in Spalte 1, Zeile 29 ff. des Streitpatents von einer rein belastungsabhängigen Grunddämpfung die Rede, der die wankabhängige Dämpfung überlagert werden könne. Im übrigen sei nicht erkennbar, was einer Anwendung einer wanksignalabhängigen Dämpferregelung nach der D1 bei einem Federungssystem nach der D3 im Wege stehen konnte.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents beruhe somit nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 und den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist zulässig.

2. *Formale Fragen*

Nach Auffassung der Beschwerdekammer besteht die in der angefochtenen Entscheidung nicht anerkannte erste Priorität des Streitpatents vom 14. September 1985 aus folgenden Gründen zu Recht.

Das Prioritätsdokument DE 3 532 896.7 vom 14. September 1985 offenbart zwar nicht *expressis verbis* die beiden Teilmerkmale "elektromagnetisches" Stellglied und "bei Überschreiten einer gewissen Größe" aus dem Wortlaut des geltenden Anspruchs 1, jedoch ist die Kammer der Auffassung, daß diese Merkmale für den Fachmann implizit in diesem Prioritätsdokument offenbart sind, so daß sich der Anspruch 1 im wesentlichen auf dieselbe Erfindung bezieht, wie sie in den Prioritätsunterlagen offenbart ist. Die Kammer schließt sich dabei im wesentlichen den Ausführungen in Punkt III des Schriftsatzes der Beschwerdeführerin vom 17. Mai 1993 (Einspruchsverfahren) an.

Im übrigen schränken die vorstehend genannten Merkmale aus dem Anspruch 1 des Streitpatents den Schutzzumfang des Anspruchs 1 zwar ein, sie stehen jedoch in keinem wesentlichen Zusammenhang mit der Funktion und der Wirkung der beanspruchten Lehre. Die Kammer ist in Übereinstimmung mit der Entscheidung T 73/88, ABl. EPA 1992, 557 der Auffassung, daß die Aufnahme solcher unwesentlicher Merkmale in den Patentanspruch die Priorität selbst dann nicht ungültig machen könnte, wenn diese Merkmale tatsächlich nicht in den Prioritätsunterlagen vorhanden wären. In der Entscheidung der Großen Beschwerdekammer G 3/93, ABl. EPA 1995, 18 wird in diesem Zusammenhang festgestellt, daß das Prioritätsdokument und die spätere europäische Patentanmeldung

"dieselbe Erfindung" betreffen müssen, was, wie vorstehend erläutert, im vorliegenden Fall aus den beiden genannten Gründen zutrifft.

3. *Hauptantrag*

3.1 Zulässigkeit der geänderten Unterlagen

Die Lehre nach dem Anspruch 1 stützt sich auf die in den ursprünglichen Unterlagen enthaltenen Ansprüche 1 bis 3 und die Ausführungsbeispiele mit den darin gezeigten Anordnungsmöglichkeiten für die Sensoren. Das in den ursprünglichen Unterlagen nicht explizit aufgeführte Teilmerkmal des Anspruchs 1, "wobei die Dämpfungsquerschnitte ... kontinuierlich verstellt werden können", wird von einem fachmännischen Leser der ursprünglichen Unterlagen notwendig als die zweckmäßigste Form für die an sich pauschal offenbarte Steuerung des Dämpferdrosselquerschnittes angesehen. Das Hinzufügen des Begriffs "kontinuierlich" verändert daher den ursprünglich offenbarten Gegenstand nicht.

Der Anspruch 1 entspricht somit den Anforderungen von Artikel 123 (2) EPÜ.

Der geltende Anspruch 1 wurde gegenüber dem erteilten Anspruch 1 dadurch eingeschränkt, daß nur noch die Anordnung von zwei Weggebern an der Hinterachse und einem den Vorderrädern zugeordneten Weggeber und nicht auch die umgekehrte Anordnung beansprucht wird. Weiterhin wurde zusätzlich noch der Inhalt des erteilten Anspruchs 2 in den Wortlaut des Anspruchs 1 mit aufgenommen.

Der Anspruch 1 entspricht somit auch den Anforderungen von Artikel 123 (3) EPÜ.

4. *Aufgabenstellung, Gegenstand des Anspruchs 1, Anspruchsformulierung*

- 4.1 Das Streitpatent bezieht sich auf eine Federungseinrichtung für Kraftfahrzeuge mit einer Erfassungssensorik für den Wankwinkel.

Bei der bekannten Stoßdämpfer-Federung nach der D1 wird das Wanken des Fahrzeugaufbaus durch einen Wanksensor erfaßt, dessen Aufbau und Arbeitsprinzip nicht beschrieben sind. Das Wanksignal bestimmt über eine elektrische Steuerung zusammen mit einem Lastsignal und einem Nicksignal die Dämpfungsquerschnitte der Stoßdämpfer. Über ein Federungssystem, das mit der beschriebenen Stoßdämpfer-Federung zusammenwirkt, ist der D1 nichts zu entnehmen.

Die dem Streitpatent zugrundeliegende Aufgabenstellung besteht darin, eine Federungseinrichtung für Kraftfahrzeuge zu schaffen, bei der Wankschwingungen auch bei großer Federweichheit vermieden werden, wobei die wankabhängige Dämpfung einer belastungsabhängigen Grunddämpfung überlagert werden soll.

- 4.2 Bei der Lösung dieser Aufgabe nach dem Anspruch 1 des Streitpatents wird eine Stoßdämpfer-Federung mit wankabhängiger Querschnittseinstellung der Dämpfer zusammen mit einem Luftfederungssystem verwendet, wobei eine 3-Punkt-Sensierung mit einem gemeinsamen Weggeber für die Vorderräder und je einem Weggeber für jedes Hinterrad mindestens einer Hinterachse des Fahrzeugs zur Wanksignalerzeugung vorgesehen ist. Dieses Wanksignal bestimmt zusammen mit dem vom Druck des Luftfederungssystems gewonnenen lastabhängigen Signal die Dämpfungsquerschnitte der Stoßdämpfer.

Durch die Verwendung der sonst bei Luftfederungssystemen zur Niveau-Regelung verwendeten Weggeber für die Ermittlung des Wanksignals wird eine effektive und einfach aufgebaute Sensorik geschaffen, wobei die Verwendung des Druckes des Luftfederungssystems als lastabhängiges Signal einen zusätzlichen Lastsensor einspart.

- 4.3 Der Anspruch 1 ist ohne Aufteilung in Oberbegriff und Kennzeichen als einteiliger Anspruch formuliert. Eine solche Anspruchsfassung ist zulässig, da keine der Entgegenhaltungen für eine zweckmäßige Formulierung des Oberbegriffs geeignet ist. In der Druckschrift D1 ist nicht explizit offenbart, mit welchem Federungssystem die geregelten Stoßdämpfer kombiniert sind und bei den weiteren Entgegenhaltungen ist, soweit sie eine Kombination eines Stoßdämpfer-Federsystems mit einem Luftfederungssystem offenbaren (vgl. den folgenden Abschnitt 5) keine wankabhängige Beeinflussung des Dämpfersystems vorgesehen.

5. *Stand der Technik, Neuheit*

- 5.1 Neben den bereits im Einspruchsverfahren berücksichtigten Druckschriften D1 bis D4 wurden im Beschwerdeverfahren noch die Druckschriften D5 und D6 in das Verfahren aufgenommen (Artikel 114 (1) EPÜ).

Die von der Beschwerdegegnerin noch zusätzlich genannte, in der Beschreibungseinleitung der Druckschrift D1 erwähnte US-A-3 399 882 geht nicht über den Stand der Technik hinaus, wie ihn die Druckschrift D5 beschreibt. Diese verspätet vorgebrachte Druckschrift wird somit gemäß Artikel 114 (2) EPÜ nicht berücksichtigt.

5.2 In der Druckschrift D1 ist, wie schon erwähnt, lediglich ein gesteuertes Stoßdämpfersystem beschrieben. Obwohl in der Beschreibungseinleitung auf die o. g. US-A-3 399 882 Bezug genommen ist, bei der ein Stoßdämpfer mit einer Gasfeder eine Einheit bildet, befaßt sich die weitere Beschreibung der D1 ausschließlich mit dem in den Figuren dargestellten Stoßdämpfersystem, ohne daß in irgendeiner Weise auf ein zusätzliches Federsystem verwiesen wird. Der D1 kann somit nicht eindeutig entnommen werden, daß das in ihr beschriebene Dämpfersystem mit einer Luftfederung kombiniert ist.

Die Druckschrift D3 offenbart zwar die Verwendung eines über drei Wegsensoren angesteuerten, niveaugeregelten Luftfederungssystems in Verbindung mit vier Stoßdämpfern. Es ist jedoch in der D3 nichts erkennbar, was auf eine Einstellbarkeit dieser Stoßdämpfer hinweist. Der Wankbewegung des Fahrzeugaufbaus wird vielmehr durch die in der Figur dargestellten Querstabilisatoren entgegengewirkt.

Die D4 offenbart lediglich die Verwendung des Gasdruckes einer pneumatischen Federung zur lastabhängigen Regelung eines Bremskraftverstärkers. Die Anwendung von Stoßdämpfern zusammen mit einem Luftfederungssystem ist nicht erwähnt.

In der Druckschrift D5 ist ein mit Stoßdämpfern ausgestattetes Luftfederungssystem dargestellt und beschrieben, bei dem neben der Niveau-Regelung des Luftfederungssystems eine vom Druck der Luftfederung abgeleitete, lastabhängige Verstellung der Drosselquer-schnitte der Stoßdämpfer vorgesehen ist. Zur Niveau-Regelung dient ein Hözensensor. Vorkehrungen zur Beeinflussung der Wankbewegung des Fahrzeugs sind nicht vorhanden.

Bei der Druckschrift D6 werden die Höhenlage (das Niveau), der Nickwinkel und der Wankwinkel des Fahrzeugaufbaus durch ein aktives Federungssystem bestimmt, das sich grundsätzlich von einem normalen Luftfederungssystem unterscheidet. Die vier rechnergesteuerten Abstützaggregate des aktiven Federungssystem weisen dabei jeweils einen Wegsensor auf, so daß insgesamt vier Sensoren vorhanden sind. Eine wankabhängige Einstellung von Stoßdämpfern ist nicht vorgesehen.

Bei der lediglich einen Stand der Technik nach Artikel 54 (3) EPÜ bildenden Druckschrift D2 sind für die Wanksensierung zwei oder vier Wegsensoren vorgesehen. Auch handelt es sich um eine Luftfederung mit zugeordneter Stahlfeder.

Der Gegenstand des Einspruchs 1 ist somit im Vergleich zum aufgedeckten Stand der Technik neu, was auch nicht bestritten wurde.

6. *Erfinderische Tätigkeit*

- 6.1 Aus den Ausführungen unter Punkt 5.2 zum Stand der Technik folgt, daß die Druckschrift D1 als einzige Entgegenhaltung eine Steuerung der Drosselquerschnitte eines Stoßdämpfersystems in Abhängigkeit von den Signalen eines Wankensors offenbart. Den Druckschriften D1, D3 und D6, die sich u. a. mit dem Wankverhalten des Fahrzeugaufbaus und dessen Steuerung befassen, ist kein Hinweis dahingehend zu entnehmen, daß sich bei Vorhandensein eines niveaugeregelten Luftfederungssystems Vorteile für die Ausgestaltung eines eventuell eingebauten Wankregelsystems ergeben könnten.

Bei der D3 sind neben der niveaugeregelten Luftfederung offensichtlich unregelmäßige Stoßdämpfer vorhanden, wie dies aus dem Text und den Figuren des Aufsatzes nach der D3 zu entnehmen ist.

Zur Begrenzung der Wankbewegung sind, wie aus der Zeichnung auf Seite 54 der D3 erkennbar ist, lediglich die bei Kraftfahrzeugen meist üblichen Querstabilisatoren (in Form von Torsionsstäben) angebracht. Bei der D6 werden die Wankbewegung, die Nickbewegung und die Höhenlage (Niveau) des Fahrzeugaufbaus durch das aktive Federungssystem bestimmt, wobei das geregelte Anheben und Senken der je einem Rad zugeordneten Abstützaggregate durch Weggeber ausgelöst wird. Eine Beeinflussung der Charakteristik eines eventuell vorhandenen Dämpfersystems durch die im aktiven Federungssystem verwendeten Signale der Weggeber ist offensichtlich nicht vorgesehen, was auch dem einzigen Hinweis in der D6 auf ein Dämpfungssystem auf Seite 14, Zeilen 23 bis 25 zu entnehmen ist, demzufolge "die Dämpfungscharakteristik unabhängig von den anderen zu regelnden Größen vorgegeben werden kann". Die D6 führt somit einen fachmännischen Leser davon weg, für die Regelung eines evtl. vorhandenen Dämpfersystems die für das aktive Federsystem benutzten Signale von Wegsensoren zu verwenden.

Dies gilt in gewissem Sinne auch für die in der D3 zur Niveauregelung benutzten Wegsensoren, falls der Fachmann, aus welchen Gründen auch immer, eine Integrierung des aus der D1 bekannten, geregelten Stoßdämpfersystems in das niveaugeregelte Federungssystem nach der D3 in Betracht ziehen würde. Die bei der D3 zur Niveau-Regelung des Luftfedersystems dienende 3-Punkt-Sensierung mit zwei Weggebern auf der Vorderachse und einem Weggeber auf der Hinterachse ist nämlich in Verbindung mit einem Rechner derart programmiert, daß diejenigen Signale der Wegsensoren, die von Straßenunebenheiten, überhöhten

Kurven und anderen nur kurzzeitig wirkenden Einfederungen hervorgerufen werden, keine Reaktion an der Niveau-Regelung auslösen. Im Gegensatz zu der durch die 3-Punkt-Sensierung bestimmten, verzögert ansprechenden Niveau-Regelung des Luftfedersystems nach der D3 reagiert das Stoßdämpfer-Regelungssystem nach der D1 gerade auf kurzfristige Wank- und Nickbewegungen des Fahrzeugaufbaus. Das bekannte Regelungssystem für die Drosselquerschnittseinstellung der Stoßdämpfer (D1) spricht somit schon auf schnelle dynamische Lageänderungen des Fahrwerksaufbaus an, während eine Niveau-Regelung für ein Luftfederungssystem Änderungen der Fahrzeugbeladung, die während der Fahrt im allgemeinen unverändert bleibt, als Regelsignal benutzt und somit auf andere Störsignale nicht reagieren darf. Insofern würde ein Fachmann, sollte er eine Kombination des Dämpfersystems nach der D1 mit dem Luftfedersystem nach der D3 ins Auge fassen, letztlich durch das unterschiedliche Ansprechverhalten der beiden Regelsysteme davon abgehalten, die Sensorik und Steuerung eines dieser Systeme auch für das andere zu benutzen.

Im übrigen ist dem Stand der Technik kein Beispiel zu entnehmen, bei dem eine 3-Punkt-Lagesensierung zum Sensieren der Wankbewegung verwendet wird. In der D1 ist die Art des Wanksensors nicht bestimmt. Bei der D6 sind insgesamt vier Wegsensoren (an jedem Abstützaggagrat einer) vorgesehen. Auch bei dem kombinierten Dämpfer- und Luftfederungssystem nach der D5, bei dem Dämpfer mit Drosselquerschnittsregelung in einem niveaugeregelten Federungssystem vorgesehen sind, wird der nicht näher beschriebene Lagesensor (66) für die Niveau-Regelung des Luftfederungssystems benutzt, während der Druck des Luftfederungssystems oberhalb einer Druckschwelle die Stoßdämpfereinstellung verändert. Der Druck des Luftfederungssystems wird also zu einer lastabhängigen Verstellung des Dämpferquerschnitts benutzt. Es fehlt

jedoch jeglicher Hinweis auf eine zusätzliche Wanksensierung, weshalb auch hier keine Anregung gegeben wird, einen Lagesensor, der für die Niveau-Regelung zuständig ist, für die Wanksensierung eines Dämpfersystems zu benutzen.

- 6.2 Die Lehre nach dem Anspruch 1 des Streitpatents beschränkt sich jedoch nicht allein auf die vorstehend diskutierte Nutzung einer 3-Punkt-Lagesensierung im allgemeinen, sondern beansprucht zudem die Anordnung eines einzigen Wegsensors an der Vorderachse und von zwei Wegsensoren an den Rädern der Hinterachse. Auch hierfür gibt es kein Vorbild beim Stand der Technik, denn selbst beim 3-Punkt-Regler nach der D3 ist dies gerade umgekehrt.
- 6.3 Weiterhin wird zur zusätzlichen lastabhängigen Grundeinstellung der Dämpfer noch der Druck der Luftfederung herangezogen, was an sich aus der D5 schon bekannt ist. Dieser lastabhängigen Grunddämpfung wird die oben diskutierte wankabhängige Dämpfung überlagert.
- 6.4 Die D4 ist bei der Betrachtung der erfinderischen Tätigkeit insofern ohne Bedeutung, als sie lediglich die Benutzung des Druckes in einem Luftfedersystem für eine lastabhängige Regelung eines Bremskraftverstärkers lehrt.
- 6.5 Aus den vorstehenden Betrachtungen folgt, daß die Lehre nach dem Anspruch 1 des Streitpatents selbst unter Heranziehung des Inhalts mehrerer Druckschriften (D1, D3, D5 und D6) nicht nachvollzogen werden kann.

Die Kammer kommt somit zu dem Schluß, daß der Fachmann aus dem in Betracht gezogenen Stand der Technik keine Erkenntnisse gewinnen konnte, die es ihm ermöglicht hätten, in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 zu gelangen.

Demnach beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 (Hauptantrag) auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne von Artikel 56 EPÜ.

7. Die auf den Anspruch 1 zurückbezogenen abhängigen Ansprüche 2 und 3 betreffen besondere Ausführungsformen der Vorrichtung nach dem Anspruch 1 und haben daher ebenfalls Bestand.
8. Da dem Hauptantrag zu entsprechen war, erübrigt es sich, auf den Hilfsantrag einzugehen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

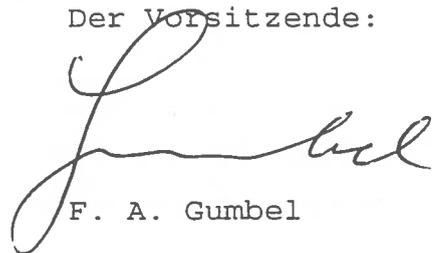
1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die Einspruchsabteilung zurückverwiesen mit der Auflage, das Patent in geändertem Umfang mit den folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Ansprüche 1 bis 3 und Beschreibung Seiten 1 bis 3, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 16. Januar 1996,
 - Figuren, wie erteilt.

Der Geschäftsstellenbeamte:



S. Fabiani

Der Vorsitzende:



F. A. Gumbel

