

BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

X ZB 12/94

vom

27. April 1995

in dem Rechtsbeschwerdeverfahren

betreffend das Patent 33 17 247

der V[REDACTED] AG, W[REDACTED],

Patentinhaberin und
Rechtsbeschwerdegegnerin,

- Verfahrensbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und [REDACTED] -

weitere Verfahrensbeteiligte:

1. H[REDACTED] G[REDACTED] K[REDACTED] K.K., T[REDACTED],

Einsprechende I,

2. A[REDACTED] O[REDACTED] AG, R[REDACTED],

Einsprechende II und
Rechtsbeschwerdeführerin,

- Verfahrensbevollmächtigter: Rechtsanwalt
Dipl.-Phys. [REDACTED] -

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat am
27. April 1995 durch den Vorsitzenden Richter Rogge und die
Richter Dipl.-Ing. Frhr. v. Maltzahn, Dr. Broß, Dr. Melullis
und Dr. Greiner

beschlossen:

Die Rechtsbeschwerde gegen den Beschluß des 9. Senats
(Technischen Beschwerdesenats IV) des Bundespatentge-
richts vom 8. Dezember 1993 wird auf Kosten der Einspre-
chenden zu II (Rechtsbeschwerdeführerin) zurückgewiesen.

Der Wert des Gegenstandes der Rechtsbeschwerde wird auf

150.000,-- DM

festgesetzt.

Gründe:

I. Die Patentinhaberin hat am 11. Mai 1983 ein Patent
mit der Bezeichnung

Kraftfahrzeug mit Allradantrieb

angemeldet. Der Patentanspruch 1 lautete:

Kraftfahrzeug mit Allradantrieb, bei dem entweder die
Räder sowohl der Vorderachse als auch der Hinterachse
ständig angetrieben und Vorderachse und Hinterachse

- 3 -

durch Sperren eines zwischengeschalteten Mittendifferentials starr miteinander koppelbar sind, oder die Räder nur einer Achse ständig angetrieben sind, während der Antrieb für die Räder der zweiten Achse selbsttätig mittels einer im Antriebsstrang zwischen Vorderachse und Hinterachse angeordneten Viskose-Kupplung herstellbar ist und zwar derart, daß Vorder- und Hinterachse drehmomentenmäßig im wesentlichen starr miteinander gekoppelt sind,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß im Zuge des Drehmomente übertragenden Antriebsstranges zwischen Vorder- und Hinterrädern mindestens eine drehmomentenmäßig koppel- und entkoppelbare Vorrichtung vorgesehen ist, welche derart angeordnet und ausgebildet ist, daß eine insbesondere durch Betätigen der Betriebsbremse hervorgerufene Verringerung der Umlaufgeschwindigkeit der Vorderräder nicht über den Antriebsstrang auf die Hinterräder übertragbar ist.

Das Deutsche Patentamt erteilte das Patent mit dem folgenden Patentanspruch 1:

Kraftfahrzeug mit Allradantrieb, bei dem die Räder der Vorderachse über ein Differential ständig angetrieben sind, während der Antrieb für die Räder der Hinterachse selbsttätig mittels einer im Antriebsstrang zwischen Vorderachse und Hinterachse angeordneten Visko-Kupplung herstellbar ist,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

daß im Zuge des Drehmomente übertragenden Antriebsstrangs zwischen Vorder- und Hinterrädern mindestens eine drehmomentenmäßig koppel- und entkoppelbare Vorrichtung vorgesehen ist, welche derart angeordnet und ausgebildet ist, daß eine insbesondere durch Betätigen der Betriebsbremse hervorgerufene Verringerung der Umlaufgeschwindigkeit der Vorderräder nicht über den Antriebsstrang auf die Hinterräder übertragbar ist.

Auf die Einsprüche der Verfahrensbeteiligten hat die Patentabteilung 12 des Deutschen Patentamts das Patent widerrufen, weil der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf erfinderischer Tätigkeit beruhe.

Mit ihrer Beschwerde hat die Patentinhaberin die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung begehrt. Das Bundespatentgericht hat den Beschluß des Deutschen Patentamts aufgehoben und das Patent aufrechterhalten. Der Einspruch der Verfahrensbeteiligten zu 1 sei unzulässig gewesen. Der Patentanspruch 1 sei entgegen der Auffassung der Verfahrensbeteiligten zu 2 nicht unzulässig erweitert und beruhe auf erfinderischer Tätigkeit.

Dagegen richtet sich die nicht zugelassene Rechtsbeschwerde der Verfahrensbeteiligten zu 2, mit der sie beantragt, den angefochtenen Beschluß aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Bundespatentgericht zurückzuverweisen.

II. Die nicht zugelassene Rechtsbeschwerde ist zulässig, da sie darauf gestützt wird, der angefochtene Beschluß sei nicht mit Gründen versehen (§ 100 Abs. 3 Nr. 5 PatG).

Die Rechtsbeschwerde ist jedoch nicht begründet. Der gerügte Mangel liegt nicht vor.

1. a) Das Bundespatentgericht hat festgestellt, daß der erteilte Anspruch 1 gegenüber der ursprünglichen Offenbarung nicht unzulässig erweitert ist. Bei dem im ursprünglichen Anspruch 1 enthaltenen Merkmal der drehmomentenmäßig im wesentlichen starren Koppelung handele es sich um eine überflüssige Definition der Visko-Kupplung, die aus dem Anspruch habe gestrichen werden können, ohne ihn damit unzulässig zu erweitern. Der Fachmann wisse, daß bei einer Visko-Kupplung die Drehmomentenübertragung vom Verhältnis der Antriebs- zur Abtriebsdrehzahl abhängig sei und das größte Drehmoment übertragen werde, wenn die Abtriebswelle stehe. Obwohl bei einer Visko-Kupplung keine mechanische starre Verbindung vorhanden sei, sei bei einem großen Drehzahlunterschied jedoch eine quasi starre Verbindung bezüglich der Drehmomentenübertragung gegeben, so daß man in Verbindung mit einer solchen Kupplung auch von einer im wesentlichen starren Verbindung sprechen könne.

b) Nach Auffassung des Bundespatentgerichts beruht der Gegenstand des Patentanspruchs 1 auf erfinderischer Tätigkeit. In der Fachwelt sei bekannt, daß beim Bremsen die Hinterräder nicht vor den Vorderrädern blockieren dürften. Deshalb würden die Bremsen bei Fahrzeugen so ausgelegt, daß die Bremsen der Vorderräder, die beim Bremsen auch noch stärker

belastet würden, besser griffen als die an den Hinterrädern. Bei Allradantrieben seien die Vorder- und Hinterachsen drehmomentenmäßig gekoppelt, so daß das Bremsmoment der einen Achse auf die andere übertragen werde. Um bei einem allradangetriebenen Fahrzeug ein Blockieren der Räder an der einen Achse nicht auf die andere Achse zu übertragen, gebe es im Stand der Technik zwei Lösungen. Nach der einen würden beim Bremsen die beiden Antriebsachsen entkoppelt, nach der anderen geschehe dies nicht, vielmehr werde sogar zusätzlich bei ausgeschaltetem Allradantrieb dieser zugeschaltet, damit die zum Blockieren neigenden Räder von den noch nicht blockierenden Rädern angetrieben würden. Bei Allradantrieben mit einer Visko-Kupplung habe man im Stand der Technik bewußt darauf verzichtet, neben der Visko-Kupplung noch Trennmittel im Antriebsstrang vorzusehen. Obwohl es auch zum allgemeinen Fachwissen gehört habe, bei Allradantrieben beim Bremsen den Antriebsstrang zwischen Vorder- und Hinterachse zu trennen, habe die Fachwelt bei Allradantrieben mit Visko-Kupplung im Antriebsstrang diese Maßnahme nicht für notwendig erachtet. Es sei das Verdienst der Patentinhaberin, entgegen der vorherrschenden Lehre in vorteilhafter Weise einen Mangel bei Kraftfahrzeugen mit Allradantrieben und Visko-Kupplung beseitigt zu haben.

2. a) Diese Ausführungen lassen mit hinreichender Deutlichkeit erkennen, auf welche tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen das Bundespatentgericht seine Entscheidung gestützt hat, sie sind auch nicht unverständlich, inhaltsleer oder verworren (Sen.Beschl. v. 4.12.1990 - X ZB 6/90, GRUR 1991, 442, 443 - Pharmazeutisches Präparat). Damit ist dem Begründungszwang genügt (vgl. Sen.Beschl. v. 3.12.1991

- X ZB 5/91 - Crackkatalysator II, GRUR 1992, 159 m.w.N.). Dieser erfordert lediglich, daß die die Entscheidung tragenden tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen in sich verständlich dargelegt sind; ob die Beurteilung durch das Bundespatentgericht sachlich richtig ist, kann im Verfahren der nicht zugelassenen Rechtsbeschwerde nicht geprüft werden (BGHZ 39, 333, 337, 341 - Warmpressen; BGH Crackkatalysator II aaO).

b) Die Rechtsbeschwerde rügt, die Begründung des Bundespatentgerichts, mit der dieses eine unzulässige Erweiterung des Anspruchs 1 verneint habe, sei widersprüchlich und nicht nachvollziehbar. Wenn es davon ausgehe, daß bei einer Visko-Kupplung das Verhältnis von Antriebs- zur Abtriebsdrehzahl variabel bis hin zum Stillstand der Abtriebswelle sei, also keine starre Koppelung bestehe, könne es aus der Tatsache, daß bei einem großen Drehzahlunterschied eine quasi starre Verbindung bezüglich der Drehmomentenübertragung bestehe, nicht den Schluß ziehen, man könne in Verbindung mit einer Visko-Kupplung auch von einer "im wesentlichen starren" Verbindung sprechen. Damit habe das Bundespatentgericht das Verhalten einer Visko-Kupplung in einem nur ausnahmsweise vorhandenen Betriebszustand zu einem allgemeinen Definitionsmerkmal erhoben.

Mit dieser Rüge zeigt die Rechtsbeschwerde einen beachtlichen Begründungsmangel nicht auf. Der behauptete Widerspruch liegt nicht vor. Den Ausführungen des Bundespatentgerichts liegt seine Auffassung zugrunde, daß auch bei allradangetriebenen Fahrzeugen mit Visko-Kupplung Betriebszustände auftreten, bei denen infolge der Drehzahlunterschiede zwi-

schen An- und Abtrieb Drehmomente übertragen werden, die dazu führen, daß sich die Koppelung wie eine starre Verbindung verhält. Diese Wirkung ist gerade Voraussetzung für einen sich selbständig herstellenden Antrieb der nicht immer angetriebenen Räder der Hinterachse bei dem im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 zugrunde gelegten Fahrzeug. Dabei wird das größte Drehmoment übertragen, wenn die Abtriebswelle steht, das kleinste dann, wenn die Drehzahl von An- und Abtriebswelle gleich oder nahezu gleich ist. In diesem Bereich zwischen Stillstand und Gleichlauf der Abtriebswelle sind verschieden starre Verbindungen zur Antriebswelle denkbar, die das Bundespatentgericht zu dem Schluß veranlaßt haben, bei einer Visko-Kupplung handele es sich um eine im wesentlichen starre Verbindung. Seine zu diesem Schluß führende Überlegung ist nachvollziehbar. Ob sie sachlich richtig ist, ist im Verfahren der nicht zugelassenen Rechtsbeschwerde nicht zu prüfen.

c) Ohne Erfolg beanstandet die Rechtsbeschwerde in diesem Zusammenhang weiter, die Begründung der angefochtenen Entscheidung lasse nicht erkennen, ob es die wesentliche Eigenschaft einer Visko-Kupplung in der Starrheit oder Nichtstarrheit der Verbindung gesehen und die Existenz solcher Kupplungen mit unterschiedlichen Starrheitswerten berücksichtigt habe.

Zwar hat das Bundespatentgericht diese Gesichtspunkte nicht ausdrücklich erörtert, denen die Rechtsbeschwerde in eigener Würdigung der Tatsachen eine maßgebende Bedeutung zumißt. Es kann aber dahinstehen, ob es dies hätte tun müssen; denn auch wenn seine Begründung Lücken aufweist oder

unvollständig sein sollte, bleibt nachvollziehbar, wie es zu seinem Ergebnis gekommen ist. Ob eine Visko-Kupplung ein eher zähes oder weniger zähes Visko-Fluid-Kupplungsmittel aufweist, mag zwar die Drehmomentenübertragung generell beeinflussen, ändert jedoch nichts an der vom Bundespatentgericht getroffenen Feststellung, nämlich daß bei einem großen Drehzahlunterschied zwischen Antriebs- und Abtriebsdrehzahl eine quasi starre Verbindung bezüglich der Drehmomentenübertragung vorhanden ist.

d) Die Rechtsbeschwerde ist der Auffassung, die Erwägungen des Bundespatentgerichts zur erfinderischen Tätigkeit seien in sich widersprüchlich, so daß nicht erkennbar sei, welche Gründe für die Entscheidung maßgebend seien. Das Gericht habe zwei Lösungen im Stand der Technik zur Vermeidung des Blockierens der Hinterräder bei allradgetriebenen Fahrzeugen festgestellt, nämlich einerseits das Entkuppeln der Antriebsachsen beim Bremsen und andererseits das Nichtentkuppeln. Da das Nichtentkuppeln beider Achsen zwangsläufig zu einem Blockieren der Hinterräder führe, hätte es prüfen müssen, ob dieser Lösungsweg technisch abwegig und wegen der Sicherheitsrisiken nicht akzeptabel sei. Es begründe die erfinderische Tätigkeit damit, daß das Patent von diesem Lösungsweg bei Visko-Kupplungen abgehe und sehe das Verdienst der Patentinhaberin darin, entgegen der vorherrschenden Lehre in eine Lücke gestoßen zu sein, ohne daß ersichtlich sei, welche vorherrschende Lehre der angefochtene Beschluß damit meine. Die Erfindung stehe gerade auf dem Boden der herrschenden Lehre, nämlich beim Bremsen mit einem Allradantrieb die beiden Antriebsachsen zu entkuppeln.

Auch diese Rüge führt nicht zum Erfolg. Entgegen der Auffassung der Rechtsbeschwerde ist die Begründung des Bundespatentgerichts zur erfinderischen Tätigkeit frei von Widersprüchen. Aus dem Zusammenhang der Gründe ergibt sich vielmehr eindeutig, welche vorherrschende Lehre das Bundespatentgericht gemeint hat, nämlich daß bei Fahrzeugen mit Allradantrieb und Visko-Kupplung eine Trennung im Antriebsstrang beim Bremsen nach dem Stand der Technik nicht für notwendig erachtet wurde. Wie dies im Stand der Technik gerechtfertigt wurde - mit den Eigenschaften der Visko-Kupplung oder aus der Überlegung heraus, daß die nichtblockierte Achse die zum Blockieren neigende Achse weiter antreiben sollte - läßt das Bundespatentgericht offen. Ob es in dieser - aus dem Stand der Technik bei allradangetriebenen Fahrzeugen ohne Visko-Kupplung bereits bekannten - Lösung für solche Fahrzeuge mit einer derartigen Kupplung zu Recht eine erfinderische Tätigkeit gesehen hat, betrifft allein die rechtliche und tatsächliche Würdigung des Sach- und Streitstoffes durch das Bundespatentgericht. Im vorliegenden Verfahren der nicht zugelassenen Rechtsbeschwerde ist nicht zu prüfen, ob diese sachlich zutrifft.

e) Ohne Erfolg bleibt die Rüge der Rechtsbeschwerde, das Bundespatentgericht habe feststellen müssen, ob die wesentlichen Eigenschaften einer Visko-Kupplung in Starrheit oder Nichtstarrheit der Verbindung zu sehen sei und ob deren Grad für die Frage, ob bei der Verwendung einer Visko-Kupplung das Entkuppeln beim Bremsen durch den Stand der Technik nahegelegt sei, eine Rolle spiele. Diese Rüge betrifft nur die

sachliche Vollständigkeit und Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung, der in diesem Verfahren nicht nachgegangen werden darf.

III. Eine mündliche Verhandlung hat der Senat nicht für erforderlich gehalten (§ 107 Abs. 1 2. Halbs. PatG). Die Kostenentscheidung beruht auf § 109 Abs. 1 Satz 2 PatG.

Rogge

Maltzahn

Broß

Melullis

Greiner