

BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 43/99

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 195 34 111.2-21

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 10. August 2000 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dipl.-Ing. Winklharrer, Dipl.-Ing. Bork und Rauch

beschlossen:

Die Beschwerde des Patentanmelders wird zurückgewiesen.

G r ü n d e

I.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 T des Deutschen Patent- und Markenamtes hat die am 14. September 1995 eingegangene Patentanmeldung mit der Bezeichnung
Vorderradbremсанlage für Motorräder

mit Beschluß vom 15. Dezember 1998 zurückgewiesen, weil Anspruch 1 mangels Erfindungshöhe seines Gegenstandes nicht gewährbar sei. Dieser Gegenstand ergebe sich nämlich mit dem Auftreten von Motorrädern mit zwei Bremsscheiben am Vorderrad entsprechend dem Oberbegriff des Anspruchs 1 iVm dem Stand der Technik nach der DE-OS 17 55 846 und der CH-PS 289 234 ohne erfinderisches Zutun.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde des Anmelders, der beantragt,

den Beschluß aufzuheben und ein Patent auf Grundlage der geltenden Unterlagen zu erteilen.

Es gelten folgende Unterlagen:

Patentanspruch 1 vom 21. August 1996, beim Deutschen Patentamt eingegangen am 22. August 1996,

Patentansprüche 2 und 3 vom 24. Juni 1996, beim Deutschen Patentamt eingegangen am 25. Juni 1996,

Beschreibung Seiten 1 bis 5 vom 21. August 1996, beim Deutschen Patentamt eingegangen am 22. August 1996 und

1 Blatt Zeichnung, beim Deutschen Patentamt eingegangen am 25. Juni 1996.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

Vorderradbremusanlage für Motorräder, mit zwei beidseitig am Motorradvorderrad anbringbaren Bremsscheiben, die durch Betätigung eines am Motorradlenker angebrachten Handbremshebels mit einer hydraulisch übertragenen Bremskraft beaufschlagbar sind,

dadurch gekennzeichnet, daß jeder Bremsscheibe ein eigener Bremskreis mit einer Zylinder/Kolben-Einheit zugeordnet ist, wobei die beiden Zylinder/Kolben-Einheiten bevorzugt in einem gemeinsamen Gehäuse nebeneinanderliegend ausgebildet sind und wobei die Bremskolben beider Zylinder/Kolben-Einheiten mit dem Handbremshebel verbunden sind, derart, daß bei Betätigung des Handbremshebels beide Bremskolben und damit beide Bremsscheiben gleichzeitig betätigt werden.

Dem Patentanspruch 1 schließen sich zwei rückbezogene Patentansprüche an.

II.

Die Beschwerde des Patentanmelders ist zulässig aber nicht begründet.

1. Die Patentanmeldung bezieht sich auf eine Vorderradbremusanlage für Motorräder mit den Merkmalen nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1, die nach den Ausführungen in der Beschreibungseinleitung aus der Praxis bekannt ist. Demnach ist den beiden mit dem Vorderrad verbundenen Bremsscheiben ein gemeinsamer Bremskreis zugeordnet, durch den bei Betätigung eines am Motorradlenker vorgesehenen Handbremshebels jeweils Bremsklötze gleichzeitig von beiden Seiten gegen die (jede) Bremsscheibe des (Vorderrades des) Motorrades gedrückt werden. Bei Versagen des Bremskreises kann das Vorderrad nicht mehr

verzögert werden, so daß nur ungefähr 10% der Gesamtverzögerung des Motorrades möglich ist.

Aufgrund dieser Problematik sind nach der Beschreibungseinleitung Motorräder der Marke Moto Guzzi mit einem Bremssystem ausgerüstet, bei dem nur die rechte Bremsscheibe am Vorderrad mit dem Handbremshebel gekoppelt ist, während die linke Bremsscheibe gemeinsam mit der Hinterradbremse über den Fußbremshebel betätigt wird. Dieses System hat sich jedoch nach den weiteren Ausführungen in der Beschreibungseinleitung nicht durchgesetzt, da die gleichzeitige Bremsung von Vorder- und Hinterrad sich als unvorteilhaft hinsichtlich des Bremsverhaltens des Motorrades erwiesen habe.

Der Patentanmeldung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Vorderradbremseanlage der in der Beschreibungseinleitung eingangs genannten Art zu schaffen, die eine hohe Verlässlichkeit aufweist. Diese Aufgabe soll mit den Merkmalen nach dem Patentanspruch 1 gelöst werden.

2. Die unbestritten neue und gewerblich anwendbare Vorderradbremseanlage für Motorräder beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Aus der CH-PS 289 234 ergibt sich die allgemeine Lehre, zur Erhöhung der Sicherheit von hydraulischen Bremseinrichtungen von Automobilen, größeren und kleineren Motorrädern sowie Motorrollern ohne zusätzliche mechanische Bremseinrichtungen mindestens zwei Druckzylinder, deren Kolben durch ein gemeinsames Betätigungsorgan betätigbar sind, über getrennte Leitungen für das Druckmedium je mit einem anderen Bremszylinder derart zu verbinden, daß mindestens zwei druckseitig hydraulisch voneinander getrennte Bremssysteme vorhanden sind. Anhand des Ausführungsbeispiels sind zwei in einem gemeinsamen Gehäuse (Körper 10) parallel angeordnete Kolben/Zylinder-Einheiten erläutert, von denen offensichtlich eine einem Bremskreis für das Vorderrad und die andere einem Bremskreis für das Hinterrad zugeordnet ist. Bei einer solchen An-

ordnung ergeben sich allerdings die vom Patentanmelder geschilderten Nachteile. Im letzten Absatz der Beschreibung der CH- PS 289 234 ist aber zusätzlich erwähnt, daß auch mehr als zwei Druckzylinder und Bremszylinder vorhanden sein können, die mehr als zwei hydraulisch getrennten Drucksystemen angehören. Dies ist für einen Durchschnittsfachmann, z.B. einen mit der Konstruktion von Motorradbremsanlagen beruflich betrauten Maschinenbauingenieur, ein unmittelbarer Hinweis, daß eine entsprechende Anordnung auch bei einem gattungsgemäßen Motorrad mit zwei beidseitig am Vorderrad angebrachten Bremsscheiben und einer Hinterradbremse, also bei einem Motorrad mit insgesamt drei Bremsen, vorgesehen werden kann. Auch wenn bei einer solchen einfachen Übertragung die beiden beiderseits des Vorderrades angeordneten Bremsscheiben gemeinsam mit der Hinterradbremse betätigt werden, ergibt sich damit ohne erfinderisches Zutun eine Vorderradbremsanlage, die alle Merkmale nach dem geltenden Patentanspruch 1 aufweist.

Wenn dabei eine unabhängige Betätigung der Hinterradbremse gewünscht werden sollte, versteht es sich von selbst, daß eine entsprechende unabhängige Betätigung für die Hinterradbremse vorgesehen werden kann.

Der lange Zeitraum, der zwischen der Veröffentlichung der CH-PS 289 234 und dem Anmeldetag der vorliegenden Patentanmeldung liegt, ist für sich allein nicht geeignet, eine erfinderische Tätigkeit zu begründen. Er könnte allenfalls als Indiz für das Vorliegen einer erfinderischen Tätigkeit gewertet werden, wenn es aufgrund des Standes der Technik zweifelhaft erscheint, ob die beanspruchte Übertragung naheliegend ist oder nicht. Da aber keine technischen Schwierigkeiten erkennbar sind, die der Übertragung der in der CH-PS 289 234 gegebenen Lehre auf ein gattungsgemäßes Motorrad entgegenstehen könnten, um auch bei diesem die Sicherheit in gleicher Weise zu erhöhen, bestehen keine Zweifel, daß die beanspruchte Vorderradbremsanlage nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht. Entsprechendes gilt für das geltend gemachte Bedürfnis, das schon seit langem in erheblichem Maße bestanden haben soll.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht somit nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Patentanspruch 1 kann daher nicht zugestanden werden.

Mit Patentanspruch 1 fallen schon aus formalen Gründen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 und 3. Diese Patentansprüche betreffen im übrigen nur einfache bauliche Maßnahmen, durch die eine erfinderische Tätigkeit ebenfalls nicht begründet werden kann.

Petzold

Winklharrer

Bork

Rauch

prä/Bb