



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 62/08

(Aktenzeichen)

Verkündet am
7. November 2011

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 102 29 536.0-51

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 7. November 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Bertl, der Richter Dr.-Ing. Kaminski, Dipl.-Ing. Groß und des Richters am Landgericht Dr. Schön

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Prüfungsstelle für Klasse B60W - hat die am 1. Juli 2002 eingereichte Patentanmeldung 102 29 536.0-51 - für die die US-Priorität am 29. Juni 2001 (Akz.: 09/681965) in Anspruch genommen ist - mit der Begründung zurückgewiesen, dass das System gemäß Patentanspruch 1 hinsichtlich der Vorausbestimmung der Drehzahl nicht deutlich offenbart sei, so dass Zweifel an seiner Ausführbarkeit bestehen, der nebengeordnete Anspruch 3 lasse nicht erkennen, welcher Gegenstand durch ihn unter Schutz gestellt werden solle, und auch für diesen bestünden Zweifel zur Ausführbarkeit.

Hiergegen richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Die Anmelderin beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60W vom 29. Mai 2008 aufzuheben und das nachgesuchte Patent DE 102 29 536 mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Ansprüche 1 – 13 vom 20. August 2008

Beschreibung Seiten 1, 2, 4 - 10 gemäß 5. Juli 2002 und 3, 3a vom 7. November 2011

2 Blatt Zeichnungen vom 5. Juli 2002

hilfsweise

Ansprüche 1 - 10 vom 22. September 2006

hilfsweise

Ansprüche 1 - 7 als Hilfsantrag 2 vom 7. November 2011

hilfsweise

Ansprüche 1 - 5 als Hilfsantrag 3 vom 7. November 2011

jeweils mit:

Beschreibung Seiten 1, 2, 4 - 10 gemäß 5. Juli 2002 und 3, 3a vom 7. November 2011

2 Blatt Zeichnungen vom 5. Juli 2002.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (unter Einfügung von Gliederungsbuchstaben):

- "a) System zum Stoppen eines Verbrennungsmotors im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (HEV), umfassend:
- b) einen Fahrzeug-Systemregler (18);
- c) einen Verbrennungsmotor (20);
- d) einen Motor/Generator (22);
- e) eine Leistungsübertragungseinheit (28);
- f) einen den Verbrennungsmotor (20), den Motor/Generator (22) und die Leistungsübertragungseinheit (28) verbindenden Fahrzeug-Antriebsstrang;

- g) eine Trennkupplung (24) zum Trennen des Verbrennungsmotors (20) vom Fahrzeug-Antriebsstrang;
- h) eine Einrichtung zur Erfassung und Zwischenspeicherung des zeitlichen Verlaufs der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit;
- i) eine Einrichtung zum Stoppen des Verbrennungsmotors mit einer
 - i1) Einrichtung zur Anweisung der Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung für den Motor/Generator (22);
 - j) eine Einrichtung zum Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generatordrehzahl
 - j1) auf der Basis eines Vergleichs von gespeicherten Kurven/ Werten von die Fahrzeuggeschwindigkeit zum Zeitpunkt (t_0) der Auslösung und mindestens einem Zeitpunkt ($t_0 - T$) vor Auslösung des Stoppbefehls zu definierten Abtastzeiten (T) repräsentierenden fahrzeugspezifischen Daten und Hochrechnung der Fahrzeuggeschwindigkeit auf Zeitpunkte nach dem Stoppbefehl ($t_0 + kT$);
 - k) eine Einrichtung zum Vergleich der aktuellen und der vorausbestimmten gewünschten Fahrzeuggeschwindigkeit zu den definierten Abtastzeiten ($t_0 + kT$) und bei Unterschreitung einer kalibrierbaren Toleranz zur Auslösung
 - k1) • einer Einrichtung zum Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor (20) und
 - k2) • einer Einrichtung zum Trennen der Trennkupplung (24) und
 - l) eine Einrichtung zum Berechnen eines gewünschten Motor-/Generatordrehmoments."

Der nebengeordnete Patentanspruch 6 gemäß Hauptantrag lautet (unter Einfügung von Gliederungsbuchstaben):

- "a) Verfahren zum Stoppen eines Verbrennungsmotors im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (HEV),
- b) das aus einem Fahrzeug-Systemregler (18),
- c) einem Verbrennungsmotor (20),
- d) einem Motor/Generator (22),
- e) einer Leistungsübertragungseinheit (28) und
- f) einem Fahrzeug-Antriebsstrang besteht, der den Verbrennungsmotor (20), den Motor/Generator (22), die Leistungsübertragungseinheit (28) und
- g) eine Verbrennungsmotor-Trennkupplung (24) verbindet, mit den Schritten:
- h) Erfassung und Zwischenspeicherung des zeitlichen Verlaufs der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit;
- i) Stoppen des Verbrennungsmotors, umfassend die Schritte:
 - i1) Anweisung der Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung für den Motor/Generator;
 - j) Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generatordrehzahl
 - j1) auf der Basis eines Vergleichs von gespeicherten Kurven/Werten von die Fahrzeuggeschwindigkeit zum Zeitpunkt (t_0) der Auslösung und mindestens einem Zeitpunkt (t_0-T) vor Auslösung des Stoppbefehls zu definierten Abtastzeiten (T) repräsentierenden fahrzeugspezifischen Daten und Hochrechnung der Fahrzeuggeschwindigkeit auf Zeitpunkte nach dem Stoppbefehl (t_0+kT);

- k) Vergleich der aktuellen und der vorausbestimmten gewünschten Fahrzeuggeschwindigkeit zu den definierten Abtastzeiten (t_0+kT) und bei Unterschreitung einer kalibrierbaren Toleranz
- k1) Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor und
- k2) Trennen der Trennkupplung;
- l) Berechnen eines gewünschten Motor-/Generatordrehmoments."

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 lautet (unter Einfügung von Gliederungsbuchstaben):

- "a) System zum Stoppen eines Verbrennungsmotors im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (HEV), umfassend:
 - b) einen Fahrzeug-Systemregler (18);
 - c) einen Verbrennungsmotor (20);
 - d) einen Motor/Generator (22);
 - e) eine Leistungsübertragungseinheit (28);
 - f) einen den Verbrennungsmotor (20), den Motor/Generator (22) und die Leistungsübertragungseinheit (28) verbindenden Fahrzeug-Antriebsstrang;
 - g) eine Trennkupplung (24) zum Trennen des Verbrennungsmotors (20) vom Fahrzeug-Antriebsstrang;
 - i) eine Einrichtung zum Stoppen des Verbrennungsmotors mit
 - k2) • einer Einrichtung zum Trennen der Trennkupplung (24) und
 - k1) • einer Einrichtung zum Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor (20); und

- j) einer Einrichtung zum Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generatordrehzahl; und
- l) eine Einrichtung zum Berechnen eines gewünschten Motor-/Generator Drehmoments."

Der nebengeordnete Patentanspruch 3 nach Hilfsantrag 1 lautet (unter Einfügung von Gliederungsbuchstaben):

- "a) Verfahren zum Stoppen eines Verbrennungsmotors im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (HEV),
- b) das aus einem Fahrzeug-Systemregler (18),
- c) einem Verbrennungsmotor (20),
- d) einem Motor/Generator (22),
- e) einer Leistungsübertragungseinheit (28) und
- f) einem Fahrzeug-Antriebsstrang besteht, der den Verbrennungsmotor (20), den Motor/Generator (22), die Leistungsübertragungseinheit (28) und
- g) eine Verbrennungsmotor-Trennkupplung (24) verbindet, mit den Schritten:
 - i) Stoppen des Verbrennungsmotors, umfassend die Schritte:
 - k2) Trennen der Trennkupplung und
 - k1) Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor
 - j) Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generatordrehzahl;
 - l) Berechnen eines gewünschten Motor-/Generator Drehmoments."

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 stimmt mit dem Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 überein.

Der nebengeordnete Patentanspruch 3 nach Hilfsantrag 2 stimmt mit dem Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 überein; er lautet (unter Einfügung von Gliederungsbuchstaben):

- "a) Verfahren zum Stoppen eines Verbrennungsmotors im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (HEV),
- b) das aus einem Fahrzeug-Systemregler (18),
- c) einem Verbrennungsmotor (20),
- d) einem Motor/Generator (22),
- e) einer Leistungsübertragungseinheit (28) und
- f) einem Fahrzeug-Antriebsstrang besteht, der den Verbrennungsmotor (20), den Motor/Generator (22), die Leistungsübertragungseinheit (28) und
- g) eine Verbrennungsmotor-Trennkupplung (24) verbindet,
- i) zum Stoppen des Verbrennungsmotors, umfassend die Schritte:
- j) Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generatordrehzahl, umfassend:
- m) • einen Kurvenvergleich, der auf einer Geschwindigkeit und Beschleunigung des Fahrzeugs zu einem gegenwärtigen Zeitpunkt (t_0) und einem um den Zeitraum (T) früheren Zeitpunkt (t_0-T) basiert oder
- n) • eine Vorausbestimmung, die auf einer Stellung des Fahrzeug-Gaspedals basiert oder

- o) • eine Vorausbestimmung, die auf einer Stellung der Fahrzeugbremse basiert;
- l) Berechnen eines gewünschten Motor-/Generator Drehmoments;
- k1) Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor und
- k2) Trennen der Trennkupplung."

Die Anmelderin vertritt die Auffassung, dass das beanspruchte System von einem Fachmann ausführbar sei. Auf den Vorhalt des Senats, dass die anspruchsgemäße Anweisung an den Motor/Generator in die Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung zu gehen, gar nicht durchgeführt werden könne, weil - wie auch das Flussdiagramm gemäß Figur 2 hierzu zeige - der Motor/Generator zu diesem Zeitpunkt noch mit dem Verbrennungsmotor gekuppelt sei, führt die Anmelderin zunächst aus, dass es sich bei der Anweisung der Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung nur um eine vorläufige Anweisung an den Motor/Generator handele. Weiterhin meint sie, dass mit der Anweisung auch gemeint sei, dass der Motor/Generator den Verbrennungsmotor bis zum Öffnen der Trennkupplung mitschleppe.

Die Anmelderin führt weiter aus, dass es aus dem Stand der Technik nicht bekannt sei, eine Vorausbestimmung einer gewünschten Motor-Generator Drehzahl vorzunehmen. Nach ihrer Auffassung sei es retrospektiv, dem Fachmann zu unterstellen, er käme ohne Kenntnis der Erfindung auf diese Maßnahme.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg, weil das System gemäß Patentanspruch 1 und das Verfahren gemäß Patentanspruch 6 nach Hauptantrag in den ursprünglichen Unterlagen jeweils nicht so deutlich und vollständig offenbart ist, dass ein Fachmann es ausführen kann (§ 34 Abs. 4 PatG) und weil die im jeweili-

gen nebengeordneten Patentanspruch 3 angegebenen Verfahren nach den Hilfsanträgen 1 bis 3 und das System nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 und 2 jeweils nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen (§ 4 Abs. 1 PatG).

1. Als zuständiger Fachmann ist hier ein Diplomingenieur mit Universitätsabschluss anzunehmen, der besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Regelungstechnik und der Ansteuerung von Elektromotoren in Hybridfahrzeugen hat und der in der Konzeption und Entwicklung solcher Fahrzeuge tätig ist und der bezüglich des Verhaltens von Verbrennungsmotoren und deren Wirkung auf Antriebsstränge und auf das Fahrverhalten von Hybridfahrzeugen einen Diplomingenieur mit Universitätsabschluss des Maschinenbaus um Rat angeht (vgl. BGH GRUR 78, 37 - Börsenbügel). Die Summe des Fachwissens beider Fachleute stellt dann das Wissen und Können des Durchschnittsfachmanns dar (vgl. BGH GRUR 86, 798 - Abfördereinrichtung für Schüttgut).

Ein solcher Fachmann hat zudem gute mathematische Kenntnisse auf dem Gebiet der Simulation von Antrieben und weiß insbesondere über das Betriebsverhalten der in Hybridfahrzeugen eingesetzten Antriebe und deren Ansteuerung Bescheid.

2. Das System gemäß Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist in den ursprünglichen Unterlagen nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann es ausführen kann (§ 34 Abs. 4 PatG).

Im Patentanspruch 1 ist im Merkmal i1) angegeben, dass der Motor/Generator (22) von einer Einrichtung angewiesen werden solle, in die Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung zu gehen. Der Fachmann wird sich - um festzustellen, wann in dem anspruchsgemäßen System diese Anweisung gegeben werden soll in der Beschreibung und hier im Flussdiagramm der Figur 2 informieren. Dazu findet er, dass gleich nach Eingabe der Betriebsart Stoppen des Verbrennungsmotors (Fig. 2:34) die Anweisung für den Motor/Generator (22) kommt, in die Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung zu gehen (S. 8 Z. 27 bis 31 i. V. m. Fig. 2: 36). Weiterhin

erfährt er aus der Beschreibung, dass die Trennkupplung (24) erst nach der Anweisung der Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung zu öffnen ist (S. 9 Z. 14 bis 18 i. V. m. Fig. 2: 50). Mithin sind Verbrennungsmotor (20) und Motor/Generator zum Zeitpunkt der Abgabe der Anweisung der Betriebsart Drehzahlfolgesteuerung für den Motor/Generator (22) noch mechanisch miteinander verbunden.

Eine Anweisung an den Motor/Generator (22) in die Betriebsart "Drehzahlfolgesteuerung" zu gehen ginge somit ins Leere, der Motor/Generator (22) könnte der Anweisung nicht folgen; Motor/Generator und Verbrennungsmotor drehen mit derselben Drehzahl.

Damit wäre es aber auch nicht möglich, eine Abweichung zwischen vorausbestimmter und gewünschter Fahrgeschwindigkeit (Fig. 3: V_{des} , V_{act}). d. h. eine Toleranz als Schaltkriterium einzuhalten, wie es das Merkmal k) vorsieht.

Der Fachmann erhält somit aus den ursprünglichen Unterlagen keinen Hinweis, wie er das System nach Patentanspruch 1 ausführen soll.

Wenn die Anmelderin dazu vorträgt, dass der Motor/Generator (22) den Verbrennungsmotor (20) zu Beginn des Stoppereignisses des Verbrennungsmotors auch mit erhöhtem Drehmoment für kurze Zeit mitschleppen würde, so kann dies der Senat aus den ursprünglichen Unterlagen nicht entnehmen. Auch der Fachmann würde solches ersichtlich batteriebelastendes und damit unökonomisches Verhalten, gerade bei einem Hybridfahrzeug nicht mitlesen.

Der fehlenden Ausführbarkeit steht nicht entgegen, auch wenn die Prüfungsstelle im Zurückweisungsbeschluss dies anders sieht, dass eine Einrichtung zum Vorausbestimmen der Motor-/Generatordrehzahl (Merkmal j)) - für sich genommen - aufgrund der in der Anmeldung ursprünglich offenbarten Angaben (Fig. 3 i. V. m. S. 10 Abs. 3 u. U.) vom Fachmann durchaus realisiert werden könnte.

3. Das Verfahren gemäß Patentanspruch 6 nach Hauptantrag entspricht - lediglich in anderer Kategorie - gehaltsmäßig dem System nach Patentanspruch 1. Es ist aus den dazu angegebenen Gründen, ebenfalls nicht ausführbar offenbart.

4. Das Verfahren gemäß dem Patentanspruch 3 nach Hilfsantrag 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit; es ist daher nicht patentfähig (§ 4 PatG).

Aus der US 5 993 351 ist - mit den Worten des Patentanspruchs 3 bekannt ein

- a) Verfahren zum Stoppen eines Verbrennungsmotors (Fig. 3: S. 9) im Antriebsstrang eines parallel laufenden Hybrid-Elektrofahrzeugs (Fig. 1),
- b) das aus einem Fahrzeug-Systemregler (13),
- c) einem Verbrennungsmotor (2),
- d) einem Motor/Generator (4),
- e) einer Leistungsübertragungseinheit (5) und
- f) einem Fahrzeug-Antriebsstrang besteht, der den Verbrennungsmotor (2), den Motor/Generator (4), die Leistungsübertragungseinheit (5) und
- g) eine Verbrennungsmotor-Trennkupplung (3) verbindet, mit den Schritten:
 - i) Stoppen des Verbrennungsmotors (2) (Fig. 3: S. 9), umfassend die Schritte:
 - k2) Trennen der Trennkupplung (Fig. 3: S. 5) und
 - k1) Unterbrechen von Kraftstoff in den Verbrennungsmotor (2) (Sp. 3 Z. 65 bis 68 i. V. m. Sp. 2 Z. 59 bis 61)
 - j) ~~Vorausbestimmen einer gewünschten Motor/Generatordrehzahl;~~

- l) Berechnen eines gewünschten Motor-/Generatordrehmoments (In Sp. 3 Z. 60 bis 68 ist angegeben, dass das Drehmoment des Motors/Generators 4 nach dem Schalten mit dem Drehmoment des Verbrennungsmotors 2 übereinstimmt, was bedeutet, dass ein Drehmoment für den Motor/Generator 4 berechnet wurde).

Ein Vorausbestimmen einer gewünschten Motor/Generatordrehzahl findet gemäß dem Verfahren nach der US 5 993 351 A nicht statt (Merkmal j)). Bei diesem Verfahren werden - worauf die Anmelderin zutreffend hinweist - vielmehr die Drehzahlen von Motor/Generator (4) und Verbrennungsmotor (2) gleichgesetzt, mit dem Ziel, dass kein Rucken entsteht (vgl. abstract: shock when switching...vehicle speed...).

Dies wird aber nur erreicht, wenn während des Schaltens keine Geschwindigkeitsänderung stattfindet (vgl. Fig. 4: vehicle speed). Würde bei dem aus der US 5 993 351 bekannten Hybridfahrzeug ein Trennen der Trennkupplung in eine Betriebsphase einer Beschleunigung oder eines Abbremsens hineinfallen, und trotzdem der Motor/Generator (4) nach dem Trennen vom Verbrennungsmotor (4) mit derselben Drehzahl weiter betrieben, wie der Verbrennungsmotor vor dem Schalten, so entstünde ein Rucken, weil die ehemalige Drehzahl des Verbrennungsmotors (2) nicht mehr zu der aktuell geforderten Drehzahl, die der Motor/Generator (4) nun zu erbringen hätte, passen würde.

Die daraus resultierende Aufgabe, ein Rucken zu vermeiden, auch dann, wenn das Fahrzeug beim - etwa durch eine voll aufgeladene Batterie verursachten - Umschalten auf Motor/Generator-Betrieb gerade beschleunigt oder abbremst, stellt sich daher in der Praxis von selbst.

Von einem Fachmann mit der oben genannten Qualifikation ist zu erwarten, dass er erkennt, dass beim Eintreten eines solchen Zustands eine entsprechend höhere (beschleunigen) oder niedrigere (bremsen) Drehzahl vom Motor/Generator (4) bereitzustellen ist. Dementsprechend stellt sich für den Fachmann nunmehr das Problem, die neuen, nach dem Trennen der Trennkupplung erforderlichen, d. h. in der Zukunft liegenden Werte für die Motor-/Generator Drehzahl zu ermitteln.

Dass er dazu eine Extrapolation aus der aktuellen und einer zeitlich zurückliegenden Drehzahl bzw. Fahrzeuggeschwindigkeit durchführt, um die gewünschte vom Motor/Generator (4) nach dem Schalten nunmehr bereitzustellende neue Drehzahl bzw. Fahrzeuggeschwindigkeit zu ermitteln, ist von einem in der Ansteuerung von Motoren bewanderten Fachmann nach Auffassung des Senats zu erwarten. Denn Extrapolationen werden nicht nur in der Statistik und Mathematik, sondern in allen Gebieten der Technik durchgeführt, wo es gilt neue Kennwerte zu ermitteln; sie gehören daher zum mathematischen jederzeit abrufbaren Rüstzeug des hier tätigen Regelungs- und Steuerungsfachmanns.

Der Fachmann muss somit nicht erfinderisch tätig werden, um das aus der US 5 993 351 bekannte Verfahren durch das Vorausbestimmen einer gewünschten Motor-/Generator Drehzahl auszugestalten (Merkmal j)).

5. Das jeweilige System gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1 und Hilfsantrag 2 entspricht - lediglich in anderer Kategorie - gehaltsmäßig dem Verfahren gemäß Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1. Es beruht aus den dort angegebenen Gründen ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

6. Das Verfahren gemäß dem Patentanspruch 3 nach Hilfsantrag 2 und das hierzu identische Verfahren gemäß dem Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit; es ist daher nicht patentfähig.

Das Verfahren gemäß Patentanspruch 3 nach Hilfsantrag 2 unterscheidet sich von dem des Patentanspruchs 3 nach Hilfsantrag 1 inhaltlich dadurch, dass das Vorausbestimmen der gewünschten Motor-/Generator-drehzahl erfolgt durch

- m) • einen Kurvenvergleich, der auf einer Geschwindigkeit und Beschleunigung des Fahrzeugs zu einem gegenwärtigen Zeitpunkt (t_0) und einem um den Zeitraum (T) früheren Zeitpunkt (t_0-T) basiert oder
- n) • eine Vorausbestimmung, die auf einer Stellung des Fahrzeug-Gaspedals basiert oder
- o) • eine Vorausbestimmung, die auf einer Stellung der Fahrzeugbremse basiert.

Zu Merkmal m):

Die Bereitstellung einer auf wenigstens zwei Zeitpunkten beruhenden, durch Extrapolation gebildeten Kurve anhand derer sich Näherungswerte für eine zukünftige gewünschte Motor-/Generator-drehzahl ermitteln lassen, gehört - wie schon oben angedeutet - zum handwerklichen Rüstzeug des Fachmanns.

Zu den Merkmalen n) und o):

Dem Fachmann ist nach Überzeugung des Senats auch klar, dass die Stellung des Fahrzeug-Gaspedals oder der Fahrzeugbremse angibt, ob das Fahrzeug beschleunigt oder abgebremst werden soll als "Absichtserklärung" des Fahrzeugführers für den zukünftigen Fahrzustand und dass sich somit die jeweilige Pedalstellung auch dazu eignet, einen neuen Wert für die gewünschten Motor-/Generator-drehzahl ausfindig zu machen.

7. Nach Wegfall der jeweiligen tragenden unabhängigen Patentansprüche nach allen Anträgen, teilen auch die auf diese Ansprüche jeweils rückbezogenen Unteransprüche deren Schicksale.

Bertl

Dr. Kaminski

Groß

Dr. Schön

Pü