

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 25. April 2017**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0740/13 - 3.2.01

Anmeldenummer: 06008814.3

Veröffentlichungsnummer: 1728758

IPC: B66F9/24

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Flurförderzeug mit einer elektrischen Steuerungseinheit

Patentinhaber:

STILL GmbH

Einsprechende:

BT Products AB

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54(1), 56

Schlagwort:

Neuheit - (ja)

Erfinderische Tätigkeit - (ja)

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



Beschwerdekammern
Boards of Appeal
Chambres de recours

European Patent Office
D-80298 MUNICH
GERMANY
Tel. +49 (0) 89 2399-0
Fax +49 (0) 89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0740/13 - 3.2.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 25. April 2017

Beschwerdeführer: STILL GmbH
(Patentinhaber) Berzeliusstrasse 10
22113 Hamburg (DE)

Vertreter: Patentship
Patentanwaltsgesellschaft mbH
Elsenheimerstraße 65
80687 München (DE)

Beschwerdegegner: BT Products AB
(Einsprechender) 595 81 Mjölby (SE)

Vertreter: Stein, Jan
Zacco Sweden AB
Valhallavägen 117
Box 5581
114 85 Stockholm (SE)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 1728758 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 1. Februar 2013.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender G. Pricolo
Mitglieder: H. Geuss
P. de Heij

Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde der Patentinhaberin richtet gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 1728758 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 1. Februar 2013.

II. Die Einspruchsabteilung hat entschieden, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf das Dokument

WO 02/48955 A1 (D2)

nicht neu ist.

III. Weiterhin wurden die folgenden Dokumente in dieser Entscheidung berücksichtigt:

US 5,335,955 (D1)

US 2004/0102870 (D3)

EP 1122208 A2 (D8)

sowie

RFID Handbook (1999)
Klaus Finkenzeller (D7)

IV. Am 25. April 2017 wurde mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der erstinstanzlichen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents wie erteilt.

Die Beschwerdegegnerin beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

V. Der Anspruch 1 wie erteilt lautet wie folgt:

Flurförderzeug mit mindestens einer Kommunikationsvorrichtung (15) zum Datentransfer mit Warenidentifikationsmitteln, bestehend aus RFID-Transpondern,

dadurch gekennzeichnet, dass

mindestens eine elektronische Steuerung (3) für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen des Flurförderzeugs und Mittel (14)

zur Datenübertragung zwischen der Kommunikationsvorrichtung (15) und der elektronischen Steuerung (3) für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen des Flurförderzeugs vorgesehen sind.

VI. Die (teilweise erst in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten) Argumente der Beschwerdeführerin - soweit sie für die vorliegende Entscheidung wesentlich sind - lauten wie folgt:

Die Entscheidung der Einspruchsabteilung sei nicht korrekt.

Insbesondere sei an keiner Stelle der D2 offenbart, dass Mittel zur Datenübertragung zwischen der Kommunikationsvorrichtung und der elektronischen Steuerung für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen vorgesehen sind, Merkmal d), vgl. Merkmalsgliederung in der Beschwerdebegründung, Seite 2.

An nur einer einzigen Stelle (Seite 18, Zeilen 1 bis

21) werde erwähnt, dass die Liftfunktion automatisch in Abhängigkeit der Regalhöhe angefahren werde. Dies geschehe jedoch durch einen RFID, der das Regal kennzeichne. Auch geschehe die Programmierung dieser automatisch anzufahrenden Höhe von Hand; an keiner Textstelle gebe es einen eindeutigen Hinweis darauf, dass aus einem RFID Daten für die Ansteuerung einer bestimmten Hubhöhe übertragen würden.

Auch gegenüber D1 sei der Gegenstand neu, da die D1 nicht die Merkmale b) (RFID-Transpondern), c) (mindestens eine elektronische Steuerung für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen des Flurförderzeugs) und d) offenbare. D1 offenbare keine Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen, insbesondere keine, die mit einer Kommunikationsvorrichtung durch Mittel zur Datenübertragung verbunden ist. Des Weiteren gäbe es keine RFID Transponder.

Gegenüber D8 sei der Gegenstand des strittigen Anspruchs 1 ebenfalls neu. Dort sei auch keine Verbindung der Klemmkrafteinstellvorrichtung zur Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen offenbart. Für den in der Figur 5 gezeigten Zentralrechner, der mit der RFID Kommunikationseinheit verbunden sei, sei eine Verbindung mit der elektronischen Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen nicht offenbart. Die von der Beschwerdegegnerin angezogene Passage (Paragraph [0037] ff.) beschreibe lediglich die kurzfristige Erhöhung der Klemmkraft, abhängig von gemessenen Beschleunigungswerten. Was die weiteren Ausführungen in Paragraph [0039] betreffe, so sei lediglich ausgeführt, dass eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit eine Alternative zur Erhöhung der Klemmkraft sein könne.

Dabei sei nicht gesagt, wer oder was die

Geschwindigkeit verringere: dies könne schließlich auch der Operateur selbst sein.

Auch liege eine erfinderische Tätigkeit der in Anspruch 1 definierten Erfindung vor.

D2 stelle das Dokument des nächsten Standes der Technik dar. Ausgehend von D2 fehle das Merkmal d), die Mittel zur Datenübertragung. Mit diesem Merkmal werde die Aufgabe gelöst, eine einfache Bedienung des Flurförderzeugs zu ermöglichen. Durch die Kopplung gemäß Merkmal d) müsse der Operateur weder Steuern noch Werte einprogrammieren. Keine der zitierten Druckschriften zeige das Merkmal d), so dass der Fachmann auch durch Heranziehen der weiteren Dokumente (D1 oder D8) nicht zum Gegenstand des erteilten Anspruch 1 kommen könne. Dabei offenbarten D1 und D8, wie ausgeführt, lediglich Vorrichtungen zur Klemmkraftregulierung ohne Eingriff in die Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen.

Das Dokument D1 zeige auch nur eine Vorrichtung zur Steuerung der Klemmfunktion. Ob diese auch Liftfunktionen übernehmen könne, sei nicht bekannt, auf jeden Fall sei dies nicht offenbart. Somit könne auch eine Kombination mit D3 den Gegenstand des Anspruch 1 nicht nahelegen.

Aus denselben Gründen könne auch das Dokument D8 mit dem allgemeinen Fachwissen die erfinderische Tätigkeit der strittigen Erfindung nicht in Frage stellen. Insbesondere stelle der Paragraph [0039] keine Anregung für den Fachmann dar, die Reduzierung der Geschwindigkeit automatisch vorzusehen. Dies sei schon daher nicht nahegelegt, da die Systeme zur Klemmkraftanpassung meist von anderen Herstellern kämen

und nicht in die Steuerungsumgebung des Fahrzeugs integrierbar seien. Dort seien die nötigen Schnittstellen überhaupt nicht vorhanden.

VII. Die Beschwerdegegnerin begegnete diesen Argumenten schriftlich und mündlich wie folgt:

Das Dokument D2 offenbare neuheitsschädlich alle Merkmale des Gegenstands von Anspruch 1 wie erteilt.

Insbesondere sei auch das Merkmal d), wonach Mittel zur Datenübertragung zwischen der Kommunikationsvorrichtung (15) und der elektronischen Steuerung (3) für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen vorgesehen sind offenbart, vgl. Merkmalsgliederung in der Beschwerdebegründung, Seite 2. So gebe es verschiedentlich Passagen in D2, die zweifelsfrei beweisen, dass die besagte Verbindung zwischen der Kommunikationseinrichtung und der Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen vorhanden sein müsse, bzw. dass der dort benannte Prozessor auch die Hub- und Fahrfunktionen steuere. Zum einen deuteten die Formulierungen („... may be instructed...“, Seite 4, dritter Absatz; „For example ...“, Seite 4, Zeilen 9 ff.) darauf hin, dass neben der genannten Möglichkeit der Darstellung noch mindestens eine weitere existieren müsse und das könne nach fachmännischem Verständnis nur eine Verbindung zwischen der Kommunikationseinrichtung und der Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen sein. Die Passage auf Seite 17, Zeilen 26 bis 31 („The processor receives...pallet identity information from the RFID tags...The processor also sends out instructions to the vehicle...“) offenbare sogar explizit, dass Instruktionen an das Fahrzeug übermittelt würden. Auf der Seite 18, Zeilen 18 bis 21 sei ein Beispiel dieser Ansteuerung erklärt, da der dort offenbarte RFID einen Einfluss auf die

programmierte Höhe habe, die die Transportgabel einstelle. Auch das Dokument D1 offenbare alle Merkmale des erteilten Anspruchs 1. Dort sei zwar ein RFID zur Warenidentifikation nicht explizit genannt, der Fachmann lese diese Möglichkeit aber implizit mit. Weiter offenbare D1 dort eine Steuerung (control unit 3), die für die Klemmkraft zuständig sei, mit der das Ladegut gehalten werde. Eine derartige Hydrauliksteuerung sei aber prinzipiell auch dazu geeignet eine Liftfunktion zu übernehmen. Daher sei diese Steuerung als eine Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen gemäß Merkmal c) anzusehen.

Auch D8 offenbare alle Merkmale des Anspruchs 1. Die dort in der Figur 5 gezeigte Zentraleinheit stelle eine Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen im Sinne des Merkmals c) dar, so dass die dort offenbarte Verbindung zum Lesegerät (22, 23) für RFIDs ein Mittel zur Datenübertragung gemäß Merkmal d) sei. Dies werde auch durch die Passage in Paragraph [0025] ff. gestützt, die ausführe, dass eben das Fahrzeug diese Zentraleinheit aufweise. In den Paragraphen [0037] bis [0039] sei weiter ausgeführt, dass die Klemmkraft sekundenschnell verändert werden könne, wenn es kritische Fahrsituationen gäbe. Auch könne „in Grenzfällen“ die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden. Dies aber könne mit der nötigen Geschwindigkeit nur dann geschehen, wenn eine Verbindung gemäß Merkmal d) vorhanden sei. Dies müsse der Fachmann zwangsläufig so verstehen.

Selbst wenn der Fachmann in Dokument D1 nicht das Merkmal b) (RFID) mitlese, wäre der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nahegelegt. Schließlich seien RFID zur Warenkennzeichnung dem Fachmann allgemein bekannt (vgl. RFID Handbuch (D7)), so dass ein Einsatz für derartige Zwecke naheliegend sei.

Im Übrigen offenbare auch D3 eine lastabhängige Einstellung der Klemmkraft, die aus Warenkennzeichnungen gewonnen werde, ähnlich der Vorrichtung gemäß D1, die einen RFID verwende. Daher sei auch der strittige Gegenstand durch eine Kombination von D1 mit dem Dokument D3 nahegelegt.

Selbst wenn man davon ausgehe, dass es mit dem Merkmal d) einen Unterschied zwischen D2 und dem strittigen Gegenstand gäbe, dann wäre die Verbindung und die Automatisierung durch D1, Spalte 1, Zeilen 27 bis 35 nahegelegt. Dort sei explizit ausgeführt, dass eine automatische Steuerung der Klemmkraft die Bedien-sicherheit erhöhe, siehe auch Spalte 3, Zeilen 19 bis 26.

Auch die Kombination ausgehend von D2 mit Dokument D8 lege die streitgegenständliche Erfindung nahe. Das Dokument D8 offenbare schließlich bereits eine Verbindung des RFID-Lesegeräts mit dem Zentralrechner in der Figur 5. Diese Lehre könne einfach in die Vorrichtung gemäß D2 übernommen werden um die erfindungsgemäße Verbindung herzustellen.

Ebenfalls stelle Dokument D8 für sich genommen die erfinderische Tätigkeit des strittigen Gegenstands in Frage. Dazu sei bereits in Zusammenhang mit dem vorgebrachten Mangel an Neuheit argumentiert worden, dass es für den Fachmann aufgrund der Paragraphen [0037] bis [0039] klar sei, dass die Erfassung der RFID-Warendaten nicht nur zur Regelung der Klemmkraft herangezogen würden, sondern der Zentralrechner gemäß Figur 5 auch in der Lage sei, die Fahrzeug-geschwindigkeit zu verringern.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Der Gegenstand des Anspruchs 1 wie erteilt ist neu, Artikel 54 (1) EPÜ.

Insbesondere offenbart keines der Dokumente D1, D2 oder D8 (auch nicht D3) das Merkmal d), wonach Mittel zur Datenübertragung zwischen der Kommunikationsvorrichtung (15) und der elektronischen Steuerung (3) für Fahrfunktionen und/oder Hubfunktionen vorgesehen sind, vgl. Merkmalsgliederung in der Beschwerdebegründung, Seite 2.

- 2.1 Die Vorrichtung gemäß D2 erfasst Wareninformationen, die aus RFID-Transpondern ausgelesen werden. Diese Informationen werden aber lediglich dem Operateur des Flurförderfahrzeugs zur Information gegeben. Ein Eingriff in die Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen ist entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin nicht eindeutig und unmittelbar offenbart.

- 2.1.1 Dabei ist es unerheblich, ob D2 die Darstellung der Information lediglich als eine Möglichkeit offenbart („... may be instructed...“, Seite 4, dritter Absatz; „For example ...“, Seite 4, Zeilen 9 ff.). Die Beschwerdegegnerin schließt aus dieser Formulierung, dass es weitere Möglichkeiten geben müsse unter denen auch die Kopplung zu der Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen sei.
Auch wenn es aus sprachlichen Gründen naheliegen mag, dass es außer den genannten Möglichkeiten weitere gibt,

ist eine Verbindung zwischen der Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen und der Kommunikations-einrichtung weder erwähnt, noch gibt es in D2 irgendeinen Hinweis darauf, dass Einfluss auf die Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen genommen wird.

2.1.2 Auch die Passage auf Seite 17, Zeilen 26 bis 31 offenbart diese Verbindung nicht. Die Beschwerdegegnerin schließt aus der Formulierung „the processor also sends out instructions to the vehicle...“, dass dieser Prozessor durch die offenbarte Verbindung zum Fahrzeug auch eine Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen beinhaltet. Dies ist aber dieser Passage nicht zu entnehmen. Im Kontext der D2 bedeutet diese Formulierung vielmehr, dass die Instruktionen an *das Display* im Fahrzeug gesendet werden zur Wahrnehmung durch den Operateur.

Dasselbe gilt sinngemäß für die Passage auf Seite 3, Zeilen 28 bis 31, auf die sich die Einspruchsabteilung in ihrer Entscheidung bezogen hat. Die Tatsache, dass sich der dort benannte Prozessor im Fahrzeug befindet („The processor may be located on board the vehicle ...“) bedeutet nicht, dass er ebenfalls die Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen beinhaltet.

2.1.3 Mit Bezug auf die Stelle auf Seite 18, Zeilen 18 bis 21, von der die Beschwerdegegnerin behauptet, der dort offenbarte RFID habe einen Einfluss auf die automatisch programmierte Höhe, stellt die Kammer fest, dass der dort benannte RFID-Transponder dazu dient, einen Regalbereich (column of slots) zu identifizieren. Der RFID ist damit hier kein Warenidentifikationsmittel gemäß dem Merkmal a) des strittigen Anspruchs 1 sondern ein Navigationsmittel, wie es beispielsweise auch in der Beschreibungseinleitung des Streitpatents genannt wird, vgl. Paragraph [0002], Zeilen 26, 27; diese

Passage beschreibt die Verwendung von *derartigen Identifikationsmitteln*, nämlich RFID Tags (vgl. Zeile 20) als Navigationsunterstützung. Damit kann es dahingestellt bleiben, ob die Höheninformation aus diesem RFID an das Fahrzeug übermittelt wird oder nicht.

- 2.2 Die Argumentationslinie der Beschwerdegegnerin in Bezug auf D1 bezieht sich im Wesentlichen darauf, dass eine unstrittig offenbart Steuerung (control unit 3) eine Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen im Sinne des Merkmals c) darstellt.

Die von der Beschwerdegegnerin als Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen benannte control unit 3 in D1 steuert lediglich die Klemmkraft. Die Tatsache, dass eine Hydrauliksteuerung prinzipiell auch in der Lage sein mag andere Funktionen, z.B. eine Hubfunktion gemäß Merkmal c), zu steuern, wie es die Beschwerdegegnerin vorträgt, ist ohne Belang, da sie im von D1 dargestellten Kontext eben keine Steueraufgaben für die Hubfunktion ausführt und eine derartige Möglichkeit für die control unit (3) in D1 auch nicht offenbart wird. Damit aber zeigt das Dokument D1 ebenfalls keine Mittel zur Datenübertragung zwischen der Kommunikationseinrichtung und der Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen (Merkmal d)).

- 2.3 Dieselbe Situation liegt sinngemäß vor für Dokument D8. Auch hier stellt die von der Beschwerdegegnerin bezeichnete Steuerung keine im Sinne des Merkmals c) dar. So ist nicht gezeigt, dass es sich bei dem Rechner der Zentraleinheit 10 um eine Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen gemäß Merkmal c) handelt. Der offenbarte Prozessor regelt ausschließlich die Klemmkräfte, vgl. auch Spalte 10, Zeilen 39 bis 45.

Auch die Passagen der Paragraphen [0037] bis [0039] offenbaren das Merkmal d) nicht eindeutig und unmittelbar. Der allgemein gehaltene Hinweis, dass in Grenzfällen die Fahrgeschwindigkeit zu verringern ist, kann nach Ansicht der Kammer nicht so interpretiert werden, dass es für den Fachmann die einzige denkbare Möglichkeit darstellt, die Fahrzeuggeschwindigkeit automatisch über einen Eingriff in die Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen zu regeln. Dies könnte beispielsweise auch durch eine Anzeige geschehen, die dem Operateur mitteilt, dass die Geschwindigkeit zu hoch ist, und die allein auf den gemessenen Beschleunigungen und der bekannten Klemmkraft beruht.

3. Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, Artikel 56 EPÜ.

Da keines der genannten Dokumente das Merkmal d) offenbart, kann keine Kombination mehrerer Dokumente alle Merkmale des Anspruchs 1 zeigen:

Im Einzelnen:

- 3.1 Wie oben (vgl. 2.2) ausgeführt, offenbart D1 keine Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen im Sinne des Anspruchs, die mit einer Erfassung von Wareninformation in Verbindung steht, Merkmal d) bzw. c). Da D1 keinen Hinweis die Beeinflussung von Hub- oder Fahrfunktionen offenbart und sich das gesamte Dokument lediglich mit der Klemmkraftsteuerung auseinandersetzt, kann das Argument der Beschwerdegegnerin nicht überzeugen, dass der offenbarte hydraulische Klemmmechanismus die technische Kombination mit einem ebenfalls hydraulischen Liftmechanismus nahelege. Diese Argumente basieren auf einer rückschauenden Betrachtungsweise.

Daran ändert auch nichts die Offenbarung von D3, wo -

gemäß den Ausführungen der Beschwerdegegnerin - eine Warenidentifikation per RFID explizit offenbart ist, weil auch D3 das Merkmal d) nicht offenbart.

- 3.2 Auch ausgehend von D2 in Kombination mit D1 ist der Gegenstand von Anspruch 1 nicht nahegelegt. Wie ausgeführt (vgl. 2.1 ff., oben), werden in D2 die dargestellten Informationen dem Operateur dargestellt.
- 3.3 D1 offenbart keine Verbindung zu einer Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen (vgl. 2.2 und 3.1, oben). Somit ist in der Kombination von D2 mit D1 keine Lehre vorhanden, Mittel vorzusehen, die Kommunikations-einrichtung mit der Fahrzeugsteuerung zu verbinden.
- 3.4 Dasselbe gilt sinngemäß für die Kombination der Dokumente D2 und D8, die erstmals in der mündlichen Verhandlung vorgebracht wurde. Da D8 ebenfalls keine Verbindung zur Steuerung der Hub- und/oder Fahrfunktionen aufweist, kann auch die Lehre von D8 nicht dem Fachmann nicht darauf hinweisen, die Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen mit der Kommunikationseinrichtung zu verbinden.
- 3.5 Ausgehend von Dokument D8 trägt die Beschwerdeführerin/Patentinhaberin vor, dass das unterscheidende Merkmal, nämlich dass es erfindungsgemäß eine Verbindung zwischen der Kommunikationsvorrichtung und der Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen gibt, die Sicherheit und Bedienbarkeit verbessere (vgl. auch Patentschrift Paragraph [0007]).

Diese Verbindung werde dem Fachmann nicht nahegelegt, da es sich bei der Steuerung der Hub- und Fahrfunktionen und der in D8 offenbarte Steuerung der Klemmkraft, die die Waren-RFIDs auslese, um

unterschiedliche Vorrichtungen handele, die häufig von verschiedenen Herstellern kämen.

Die Beschwerdegegnerin/Einsprechende hat dieser Argumentation nicht widersprochen. Sie hat dazu ausschließlich ihre Ausführungen in Bezug auf Neuheit wiederholt. Diese wurden aber bereits oben (Punkt 2.3) berücksichtigt.

Somit sieht die Kammer keine Veranlassung, den Vortrag der Patentinhaberin in Zweifel zu ziehen.

- 3.6 Die RFID Technologie wie sie im RFID Handbuch (D7) dargestellt ist, betrachtet die Kammer als allgemeines Fachwissen. Dieses ist vorliegend berücksichtigt worden. Soweit der Beschwerdegegnerin noch ausgeführt hat, dass auch die Kombination von D1 und die Lehre vom RFID Handbuch den Gegenstand des Anspruchs 1 nahe legt, ist dem schon deshalb nicht zu folgen, weil diese Behauptung nicht weiter begründet ist.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.

Das Patent wird in unveränderter Form aufrechterhalten.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Wolinski

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt