

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) [-] Veröffentlichung im AB1.
- (B) [-] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [-] An Vorsitzende
- (D) [X] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 27. Januar 2022**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0286/17 - 3.2.06

Anmeldenummer: 10705787.9

Veröffentlichungsnummer: 2379436

IPC: B66B1/18

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

VERFAHREN ZUR STEUERUNG EINER AUFZUGSANLAGE

Patentinhaberin:

Inventio AG

Einsprechende:

TK Elevator Innovation and Operations GmbH

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54

Schlagwort:

Neuheit - (nein) - implizite Offenbarung

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Boards of Appeal of the
European Patent Office
Richard-Reitzner-Allee 8
85540 Haar
GERMANY
Tel. +49 (0)89 2399-0
Fax +49 (0)89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0286/17 - 3.2.06

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.06
vom 27. Januar 2022

Beschwerdeführerin: TK Elevator Innovation and Operations GmbH
(Einsprechende) E-Plus-Straße 1
40472 Düsseldorf (DE)

Vertreter: DehnsGermany Partnerschaft von Patentanwälten
Postfach 33 04 29
80064 München (DE)

Beschwerdegegnerin: Inventio AG
(Patentinhaberin) Seestrasse 55
6052 Hergiswil (CH)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 6. Dezember 2016 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 2379436 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender M. Harrison
Mitglieder: T. Rosenblatt
J. Hoppe

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat Beschwerde eingelegt gegen die Zurückweisung ihres Einspruchs gegen das Europäische Patent 2 379 436 durch die Einspruchsabteilung.
- II. Die Parteien wurden zur mündlichen Verhandlung vor der Beschwerdekammer geladen. In einer Mitteilung nach Artikel 15 (1) der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK 2020) teilte die Kammer den Parteien ihre vorläufige Meinung mit. Sie vertrat unter anderem die vorläufige Auffassung, dass Anspruch 1 des angegriffenen Patents nicht neu sein dürfte. Die mündliche Verhandlung fand am 27. Januar 2022 in Form einer Videokonferenz statt.
- III. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.
- IV. Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen und das Patent in der erteilten Fassung aufrechtzuerhalten (Hauptantrag), hilfsweise, das Patent in geänderter Fassung auf Grundlage des Hilfsantrags 1, eingereicht mit der Beschwerdeerwiderung am 11. August 2017, aufrechtzuerhalten.
- V. Folgendes Dokument aus dem Einspruchsverfahren ist für die vorliegende Entscheidung relevant:
E1: WO 2007/147927 A1.

VI. Anspruch 1 des Streitpatents hat folgenden Wortlaut (Merkmalsnummerierung in eckigen Klammern durch die Kammer hinzugefügt):

"[M1] Verfahren zur Steuerung einer Aufzugsanlage (10) mit einer Doppel- bzw. Mehrfachaufzugskabine pro Aufzugsschacht (S0, S0");
[M1.2] wobei auf mindestens einem Rufeingabestockwerk mindestens ein Zielruf (T1) eingegeben wird;
[M1.3] welcher Zielruf (T1) ein Zielstockwerk bezeichnet;
[M1.4] und wobei für den Zielruf (T1) mindestens eine Fahrt mit mindestens einer Aufzugskabine (1, 1', 1") der Doppel- bzw. Mehrfachaufzugskabine von einem Abfahrtstockwerk auf ein Ankunftsstockwerk ermittelt wird,
dadurch gekennzeichnet, dass
[M1.5] vor Ermittlung einer Fahrt überprüft wird, ob mindestens ein situationsspezifischer Parameter (T2) erfüllt ist;
[M1.6] und dass falls ein situationsspezifischer Parameter (T2) erfüllt ist, mindestens eine situationsgerechte Rufzuteilung (T6) für eine Fahrt mit einer Stockwerkdifferenz von Null zwischen dem Rufeingabestockwerk und dem Abfahrtstockwerk bzw. mit einer Stockwerkdifferenz von Null zwischen dem Zielstockwerk und dem Ankunftsstockwerk ermittelt wird."

Im Oberbegriff des Anspruchs 1 des Hilfsantrags wurde lediglich die Abkürzung "bzw." in den beiden Ausdrücken "Doppel- bzw. Mehrfachaufzugskabine" durch die Konjunktion "oder" ersetzt.

VII. Die Beschwerdeführerin hat unter anderem geltend gemacht, dass das Verfahren gemäß dem erteilten

Anspruch 1 durch das aus E1 bekannte Verfahren vorweggenommen werde.

VIII. Die Argumente der Beschwerdegegnerin können wie folgt zusammengefasst werden.

Situationsspezifische Parameter entsprechend Merkmal M1.5 betreffen Eigenschaften der Aufzugsanlage, nicht aber Merkmale, die einem Benutzer der Aufzugsanlage zuzuordnen seien. Die Überprüfung, ob ein solcher Parameter erfüllt sei, müsse gemäß Merkmal M1.5 vor Ermittlung einer Fahrt durchgeführt werden, das heißt unmittelbar nach Eingabe eines Zielrufs. Die in Merkmal M1.5 genannte Fahrt sei diejenige, die den Zielruf gemäß Merkmal M1.2 bediene und entsprechend Merkmal M1.6 als Rufzuteilung ermittelt werde. Im Verfahren nach E1 werde die Überprüfung situationsspezifischer Anlagen-Parameter im Schritt 330 durchgeführt, deren Ergebnisse erst im Verfahrensschritt 340 (siehe Seite 16 unten), also nach Beginn der Ermittlung einer Fahrt erfolge. Darüber hinaus sei Ziel des Steuerungsverfahrens nach E1 die zeitlich kostengünstigste Fahrroute zu ermitteln. Stockwerksdifferenzen gleich Null bei Erfüllung eines situationsspezifischen Parameters, wie sie nach Merkmal M1.6 zu berücksichtigen seien, spielten dabei überhaupt keine Rolle. Das Verfahren nach E1 steuere Doppelkabinenaufzüge, die bekanntermaßen Zielrufe nach dem "gerade/ungerade"-Prinzip bedienen (Seite 11 Mitte). E1 enthalte keinen Hinweis, dass von diesem Prinzip abgewichen werden sollte. Vielmehr würden bei Erfüllung situationsspezifischer Parameter bestimmte Routenalternativen ausgeschlossen (Seite 17, Ende mittlerer Absatz). Folglich sei auch das Merkmal M1.6 nicht offenbart. Die Anforderungen an eine implizite Offenbarung seien auch nicht erfüllt.

Entscheidungsgründe

Hauptantrag

1. Der Gegenstand von Anspruch 1 des Streitpatents ist nicht neu gegenüber dem aus E1 bekannten Verfahren (Artikel 54 (1) und (2) EPÜ).
- 1.1 Die Offenbarung der Merkmale des Oberbegriffs von Anspruch 1 (M1, M1.1 bis M1.4) in E1 wurde nicht bestritten. Die Kammer hat keinen Grund, dies anders zu beurteilen. Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Begründung fasst die Kammer den Inhalt der E1 hier in seinen für die Entscheidung wesentlichen Aspekten zusammen.

E1 offenbart in Figuren 1 bis 3 und auf Seiten 12 bis 19 der Beschreibung ein Ausführungsbeispiel eines Verfahrens zur Steuerung einer Aufzugsanlage mit vier Doppelkabinenaufzügen (20) und einem Einzelkabinenaufzug (Merkmal M1.1). Von der Eingangslobby eines Gebäudes kommend kann ein Fahrgast die Kabinen über einen unteren und oberen Lobbybereich (10, 70) erreichen, die mittels Rolltreppen (40) miteinander verbunden sind. Zielrufe können an Eingabevorrichtungen (50, 30, 31) im Eingangs-, unteren und/oder oberen Lobbybereich eingegeben werden (Merkmal M1.2).

Nach Eingabe eines Zielrufs an einer Eingabevorrichtung in der Eingangslobby des Gebäudes teilt die Gruppensteuerung ("*group controller*") dem Fahrgast eine optimale Fahrtroute zu und leitet ihn zu dem entsprechenden Aufzug (Seite 13, mittlerer und letzter

Absatz). Dabei wird ihm entweder die Abfahrt mit einer Kabine von der unteren Lobby (10) im unteren Stockwerk oder von der oberen Lobby (70) im oberen Stockwerk mitgeteilt ("*indicated*"; Merkmale M1.3 und M1.4). Nach Einstieg in die ihm zugeteilte Aufzugskabine kommt der Fahrgast am Ende der Fahrt in einer Warte-Lobby an, die entweder das gewünschte Zielstockwerk ist oder in einer Warte-Lobby, die mit seinem Zielstockwerk beispielsweise über eine Rolltreppe verbunden ist (Seite 14, letzte 7 Zeilen des oberen Absatzes).

Ziel des Verfahrens nach E1 ist, wie auch von der Beschwerdegegnerin vorgetragen, die "Reise"-Zeit zu optimieren, d. h. die Zeit von Eingabe des Zielrufs bis zur Ankunft auf dem gewünschten Zielstockwerk. Die Reisezeit umfasst dabei neben der eigentlichen Fahrzeit mit der Aufzugskabine auch Transitzeiten zwischen der Zielruf-Eingabevorrichtung und dem jeweiligen Wartelobbybereich, von dem die den Zielruf bedienende Aufzugskabine abfährt, sowie Transitzeiten bei eventuell notwendigen Stockwerkswechseln, z. B. mittels Rolltreppen (Absatz im Übergang der Seiten 14/15).

Die Ermittlung der optimalen Fahrt zur Bedienung des Zielrufs wird in E1 anhand des funktionellen Blockdiagramms der Figur 3 beschrieben. Dabei werden nach Erfassen des Zielrufs (Block 310) Routenalternativen erzeugt, die jeweils vom Start- (wo der Ruf erfolgte) zum gewünschtem Ziel-Stockwerk (320) führen. Diese Routenalternativen umfassen für Doppel- oder Mehrfachkabinenaufzüge jeweils separate Fahrt-Alternativen für Abfahrten von und Ankünfte auf unterschiedlichen Warte-Lobbybereichen (Seite 16, Zeilen 4-6), inklusive damit eventuell verbundener variierender Transitzeiten. Die Routenalternativen werden anhand einer (Zeit-) Kostenfunktion bewertet,

mittels derer für jede alternative Route die totalen Kosten errechnet werden (Blöcke 340, 350, 370). Die totalen Kosten jeder Fahrtroutenalternative werden verglichen und diejenige mit den geringsten Kosten dem Fahrgast zugeteilt (Block 380; Seite 18, letzter Absatz).

Die Kostenfunktion, die bei Ermittlung der günstigsten Fahrtalternative verwendet wird, bezieht dabei unter anderem auch den Zustand der Aufzugsanlage mit ein (Block 330; Seite 16, erster vollständiger Absatz). Der Zustand umfasst neben Informationen über das augenblickliche Verkehrsaufkommen in unterschiedlichen Bereichen der Aufzugsanlage auch die Identifikation außergewöhnlicher Situationen ("*identify exceptional situations*"). Als außergewöhnliche Situationen werden Anlagendefekte, wie zum Beispiel der Ausfall einer Rolltreppe, einbezogen (Seite 6, vorletzter Absatz, Seite 17, die letzten sieben Zeilen des mittleren Absatzes).

Wie bereits angedeutet und im Folgenden weiter begründet, offenbart E1 dabei auch die Merkmale M1.5 und M1.6 von Anspruch 1.

- 1.2 Merkmal M1.5 wird in E1 aus folgenden Gründen als offenbart angesehen.
 - 1.2.1 Es wurde von der Beschwerdegegnerin nicht bestritten, dass bei der Bestimmung der totalen Kosten jeder Fahrt-Alternative zumindest die Berücksichtigung des Zustands der Aufzugsanlage, die unter anderem das Verkehrsaufkommen oder außergewöhnliche Situationen umfasst, wie z. B. den Ausfall einer Transit-Rolltreppe, der Überprüfung eines situationsspezifischen Parameters gemäß Merkmal M1.5

entspricht.

- 1.2.2 Nach Überzeugung der Kammer findet diese Überprüfung auch "vor Ermittlung einer Fahrt" statt. Der Ausdruck "einer Fahrt" im Merkmal M1.5 lässt unterschiedliche Interpretationen zu. Die Kammer kann aber zum Zweck dieser Entscheidung der Beschwerdegegnerin dahingehend folgen, dass mit "einer Fahrt" diejenige Fahrt mit einer Doppel- bzw. Mehrfachkabine gemeint ist, die den Zielruf gemäß Merkmal M1.2 bedienen soll und die entsprechend Merkmal M1.6 als situationsgerechte Rufzuteilung eine Fahrt mit einer Stockwerksdifferenz von Null bei Abfahrt bzw. Ankunft bildet. In E1 entspricht eine solche Fahrt der errechneten, somit anspruchsgemäß ermittelten, und dem Fahrgast zuzuteilenden kostengünstigsten Routenalternative (Figur 3, Blöcke 370 und 380; Seite 18, mittlerer Absatz, "is calculated", und letzter Absatz, "*compared ... and ... allocated*"). Die Überprüfung des situationsspezifischen Parameters in E1 (Figur 3, Block 330) ist zuvor in die Berechnung aller Fahrtroutenalternativen eingeflossen (Figur 3, Blöcke 340, 350) und hat folglich vor der Ermittlung der kostengünstigsten, den Zielruf bedienenden Fahrt stattgefunden.
- 1.2.3 Das Argument der Beschwerdegegnerin, dass die Überprüfung des situationsspezifischen Parameters in E1 gemäß Figur 3 erst nach dem Beginn der Ermittlung einer Fahrt stattfindet, weil der Zustand der Aufzugsanlage erst nach der Erzeugung sämtlicher Routenalternativen (Figur 3, Block 320) in die Berechnungen ihrer Kosten einfließe, überzeugt die Kammer nicht. Einerseits definiert Anspruch 1 des Streitpatents nicht, dass die Überprüfung des situationsspezifischen Parameters unmittelbar auf die Eingabe des Zielrufs erfolgt und

jeglichen Zwischenschritt, z.B. wie in E1 in Gestalt der Erzeugung von Routenalternativen, ausschließt. Andererseits legt die Beschwerdegegnerin das Merkmal M1.5 bezüglich des Ausdrucks "Ermittlung einer Fahrt" auch dahingehend aus, dass damit die nach Abschluss eines Optimierungsprozesses (Absatz 57 des Patents) ermittelte Fahrt gemeint ist, die den Zielruf bedient. Demnach muss auch die in E1 offenbarte "Ermittlung einer Fahrt" mit der nach dem abschließenden Vergleich aller Routenalternativen resultierenden Auswahl der kostengünstigsten (optimierten) Route gleichgesetzt werden, welche zweifelsfrei erst nach Überprüfung des situationsspezifischen Parameters ermittelt wurde.

- 1.2.4 Die Kammer kommt folglich zu dem Schluss, dass Merkmal M1.5 in E1 offenbart ist.
- 1.3 Das Merkmal M1.6 ist aus folgenden Gründen ebenfalls in E1 als (implizit) offenbart anzusehen.
 - 1.3.1 Nach ständiger Rechtsprechung der Beschwerdekammern sind Merkmale als implizit offenbart anzusehen, wenn sie nicht ausdrücklich genannt aber für den Fachmann vom Inhalt notwendigerweise mit erfasst sind.
 - 1.3.2 Merkmal M1.6 definiert, dass bei Erfüllung eines situationsspezifischen Parameters eine situationsgerechte Rufzuteilung für eine Fahrt mit Stockwerksdifferenzen von Null bei Abfahrt bzw. Ankunft ermittelt wird. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass das Merkmal M1.6 dann nicht erfüllt bzw. als nicht offenbart anzusehen wäre, wenn bei Erfüllung eines situationsspezifischen Parameters ausschließlich Fahrten mit einer Stockwerksdifferenz ungleich Null bei Abfahrt und Ankunft (also situationsgerechte Rufzuteilung) als situationsgerechte Rufzuteilung

ermittelt werden. Beispielsweise wenn alle Fahrgäste bei einem bestimmten Verkehrsaufkommen (situationsspezifischer Parameter erfüllt) von einem anderen Stockwerk abfahren müssten als von dem, auf dem sie den Zielruf abgesetzt haben und darüber hinaus auf einem anderen als dem gewünschten Zielstockwerk ankommen.

- 1.3.3 Bei der Ermittlung der optimalen, d.h. kostengünstigsten Fahrt-Route zur Bedienung eines Zielrufs gemäß dem aus E1 bekannten Verfahren werden, wie in den Absätzen im Übergang der Seiten 13 und 14 beschrieben ist, die verschiedenen Möglichkeiten eines Stockwerkswechsels des Fahrgastes bei Abfahrt und Ankunft berücksichtigt. Insbesondere auch die Möglichkeit, dass der Fahrgast zum Beispiel am Ende der Fahrt direkt auf dem gewünschten Zielstockwerk, d.h. mit einer Stockwerksdifferenz von Null, ankommt (siehe z.B. Seite 14, erster Absatz). Für den Fachmann ist aus dem Gesamtzusammenhang der Beschreibung des bevorzugten Steuerungsverfahrens in E1 auf den Seiten 12 bis 19 zu entnehmen, dass entsprechende Routenalternativen mit Stockwerksdifferenzen von Null bei Abfahrt oder Ankunft bei der Erzeugung der Routenalternativen (Figur 3, Block 320) grundsätzlich immer berücksichtigt werden. Es gibt keinen Hinweis in E1 und auch keinen technischen Grund, der zu der Annahme führen könnte, dass die auf Seite 14 beschriebenen Abfahrts- und Ankunftsszenarien unter bestimmten Bedingungen ("situationsspezifischer Parameter erfüllt") ausgeschlossen würden (oder dass nur Fahrten mit dem ebenfalls vorhandenen Einzelaufzug berücksichtigt werden sollten). Der Fachmann versteht es vielmehr als einzig plausibel, dass auch bei Erfüllung eines situationsspezifischen Parameters (Verkehrsaufkommen, Defekte an Anlagenkomponenten usw.) als Ergebnis der

Ermittlung der kostengünstigsten Fahrtroute eine Routenalternative mit Stockwerksdifferenzen von Null bei Abfahrt und/oder Ankunft erhalten werden kann. Dass mitunter im Einzelfall im Verfahren nach E1, bei Erfüllung eines situationspezifischen Parameters, durchaus auch eine Fahrtmöglichkeit mit Stockwerksdifferenzen ungleich Null bei Abfahrt und Ankunft ermittelt werden kann, steht dem nicht entgegen. Denn das Verfahren nach E1 ermittelt notwendigerweise in anderen Fällen ("situationspezifischer Parameter erfüllt") Fahrten, die das Stockwerkskriterium bei Abfahrt oder Ankunft erfüllen und somit zumindest für diese Fälle Fahrten für eine situationsgerechte Rufzuteilung entsprechend Merkmal M1.6. Die gegenteilige Annahme, wonach das Verfahren aus E1 bei Erfüllung eines situationspezifischen Parameters ausschließlich Routenalternativen mit Stockwerksdifferenzen ungleich Null bei Ankunft und Abfahrt als optimale, kostengünstigste Routen ermitteln kann, erscheint der Kammer nach fachmännischem Verständnis vollkommen unplausibel.

- 1.3.4 Eine entsprechend ermittelte optimale Route wird in E1 als situationsgerechte Rufzuteilung dem Fahrgast auch zugeteilt (Figur 3, Block 380; Seite 18, letzter Absatz, "*allocated to the passenger*").
- 1.3.5 Folglich ist auch Merkmal M1.6 im Verfahren nach E1 (implizit) offenbart.
- 1.3.6 Die Beschwerdegegnerin widerspricht der Auslegung von E1 durch die Kammer mit dem Argument, dass die Doppelkabinenaufzüge in E1 nach dem einschlägigen Verfahren "gerade/ungerade" betrieben werde, d.h. die untere Kabine bediene nur ungeradzahlige und die obere

Kabine nur geradzahlige Stockwerke (oder umgekehrt, je nach Zählung der Stockwerke) und dass nichts in E1 darauf hindeute, von diesem Verfahren abzuweichen. Dieses Argument überzeugt die Kammer nicht. Die von der Beschwerdegegnerin zur Stützung ihres Arguments zitierte Passage auf Seite 11 der E1, beginnend mit "*Especiallly when multi-deck elevators are used...*" und eingegliedert in die Beschreibung von Vorteilen der Erfindung nach E1, sagt einerseits nämlich nicht, dass der "gerade/ungerade"-Betrieb in jedem Fall zu erhalten sei. Vielmehr wird in der zitierten Stelle nur die Vereinfachung für Fahrgäste erwähnt, nicht selber den richtigen Lobby-Bereich für ihre Fahrt aussuchen zu müssen ("*need not personally select*"). Darüber hinaus wird neun Zeilen weiter unten auf einen weiteren Vorteil des Verfahrens nach E1 hingewiesen. Demnach wird die Zuteilung der Fahrgäste zu den Aufzugskabinen erleichtert, indem nicht mehr an der üblichen Bindung an die "gerade/ungerade"-Zuordnung festgehalten wird. Dass diese Passage nach Meinung der Beschwerdegegnerin für das Verfahren gemäß dem Ausführungsbeispiel der E1 keine Bedeutung habe, erschließt sich der Kammer nicht.

Ebenso läuft das Argument der Beschwerdegegnerin ins Leere, welches sich auf den letzten Satz im mittleren Absatz auf Seite 17 der E1 stützt: "*If there is an exceptional situation prevailing in the elevator system, e.g. if one of the escalators connecting the waiting lobbies is out of use, then transfer routes not suited for the exceptional situation in question are excluded and the fastest one of the remaining transfer routes is selected.*" Diese Aussage widerspreche nach Meinung der Beschwerdegegnerin der Ermittlung von Fahrten mit Doppel- bzw. Mehrfachkabinenaufzügen mit Stockwerksdifferenzen von Null bei Abfahrt bzw. Ankunft. Die Kammer sieht in diesem Satz aber vielmehr

einen Hinweis auf das genaue Gegenteil, nämlich, dass im Fall (Erfüllung eines situationspezifischen Parameters) einer defekten Rolltreppe, die zur Erreichung der Abfahrtslobby oder zur Erreichung des Zielstockwerks benutzt werden müsste, eben gerade Fahrten mit Stockwerksdifferenzen ungleich Null ausgeschlossen werden (weil durch die defekte Rolltreppe ein Stockwerkswechsel ausgeschlossen ist). Fahrten mit Stockwerksdifferenzen gleich Null bleiben hingegen berücksichtigt und sind dann logischerweise auch die schnellsten.

2. Der Einspruchsgrund nach Artikel 100 a) in Verbindung mit Artikel 54 EPÜ steht somit der Aufrechterhaltung des Patents entgegen.

Hilfsantrag

3. Der Ersatz der Abkürzung "bzw." in den beiden Ausdrücken "Doppel- bzw. Mehrfachaufzugskabine" durch die Konjunktion "oder" im Oberbegriff von Anspruch 1 des Hilfsantrags führt nicht zu einer weiteren Abgrenzung des beanspruchten Verfahrens gegenüber dem aus E1 bekannten Verfahren. Folglich ändert sich nichts an der oben begründeten Beurteilung mangelnder Neuheit. Die Beschwerdegegnerin hat hierzu auch keine Argumente vorgetragen.

Da Anspruch 1 des Hilfsantrags das Erfordernis des Artikels 54 (1) und (2) EPÜ also auch nicht erfüllt, ist eine Aufrechterhaltung des Patents in dieser geänderten Fassung ausgeschlossen.

4. In Ermangelung eines Anspruchssatzes, der die Erfordernisse des EPÜ erfüllt, ist das Patent nach Artikel 101 (3) b) EPÜ zu widerrufen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird widerrufen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



D. Grundner

M. Harrison

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt