

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 23. Juli 2025**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1795/23 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 15713137.6

**Veröffentlichungsnummer:** 3114018

**IPC:** B62D65/18

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

FERTIGUNGSANLAGE, TRANSPORTSYSTEM UND VERFAHREN

**Patentinhaberin:**

KUKA Systems GmbH

**Einsprechende:**

SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 54, 56

EPÜ R. 103(4) (a)

VOBK 2020 Art. 12(1) (a), 12(2)

**Schlagwort:**

Neuheit - Hauptantrag (ja)

Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag (ja) - rückschauende  
Betrachtungsweise

Rückzahlung der Beschwerdegebühr - Rücknahme der Beschwerde  
vorrangiges Ziel des Beschwerdeverfahrens -

Beschwerdevorbringen ist auf Einwände gerichtet, die  
Entscheidung zugrunde liegen (ja)

**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

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 1795/23 - 3.2.01**

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01**  
**vom 23. Juli 2025**

**Beschwerdeführerin:**  
(Patentinhaberin)

KUKA Systems GmbH  
Blücherstraße 144  
86165 Augsburg (DE)

**Vertreter:**

Ernicke, Klaus Stefan  
ERNICKE Patent- und Rechtsanwälte PartmbB  
Beim Glaspalast 1  
86153 Augsburg (DE)

**Beschwerdegegnerin:**  
(Einsprechende)

SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG  
Ernst-Blickle Strasse 42  
76646 Bruchsal (DE)

**Vertreter:**

SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG  
Abt. ISI  
Ernst-Blickle Strasse 42  
76646 Bruchsal (DE)

**Angefochtene Entscheidung:**

**Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung  
des Europäischen Patentamts über die  
Aufrechterhaltung des europäischen Patents  
Nr. 3114018 in geändertem Umfang, zur Post  
gegeben am 31. Juli 2023.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** H. Geuss  
**Mitglieder:** A. Wagner  
O. Loizou

## **Sachverhalt und Anträge**

- I. Die Patentinhaberin und die Einsprechende legten Beschwerde ein gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung über die Aufrechterhaltung des europäischen Patents Nr. 3114018 in geändertem Umfang, zur Post gegeben am 31. Juli 2023.
- II. In ihrer Entscheidung ist die Einspruchsabteilung u.a. zu der Auffassung gelangt, dass die Hilfsanträge V und VI nicht die Erfordernisse des Artikels 54 EPÜ erfüllten, das Patent auf Basis des Hilfsantrags VIa jedoch aufrechterhalten werden könne.
- III. Die angefochtene Entscheidung nimmt unter anderem Bezug auf die folgenden Entgegnungen, die auch der vorliegenden Entscheidung zugrunde liegen.

D6: DE 36 14 165 A1

D17: CN 1 168 309 A

D17a: englische Maschinenübersetzung der D17

- IV. Am 21. Juli 2025 fand eine als Videokonferenz durchgeführte mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer des Europäischen Patentamts statt.

Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte letztlich die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent in geänderter Fassung auf der Grundlage des erstinstanzlichen Hilfsantrags V (als Hauptantrag) aufrechtzuerhalten.

Während der mündlichen Verhandlung nahm die Einsprechende ihre Beschwerde unter Regel 103(4)(a) EPÜ zurück und beantragte als Beschwerdegegnerin die

Zurückweisung der Beschwerde der Patentinhaberin.

V. **Anspruch 1** des **Hauptantrags** mit der in der angefochtenen Entscheidung verwendeten Merkmalsgliederung lautet wie folgt:

**M1.1<sub>HiI</sub>**: Fertigungsanlage für Werkstücke, nämlich Karosserieteile,

**M1.2** wobei die Fertigungsanlage (1) mehrere Fertigungsstationen (2-5) und

**M1.3<sub>HiI</sub>**: ein Transportsystem (9) zum Transport der Karosserieteile innerhalb der Fertigungsanlage (1) und zwischen den Fertigungsstationen (2-5) aufweist,

**M1.4** das Transportsystem (9) ein Transportwegenetz (11) aus mehreren miteinander verbundenen und einander kreuzenden Transportwegen (10)

**M1.5** und eine Transporteinrichtung (12) mit mehreren auf den Transportwegen (10) beweglichen automatischen Transportmitteln (13,14,15) aufweist,

**M1.6** wobei die Transportwege (10) an mehrere, in einer Stationsmatrix (8) angeordnete Fertigungsstationen (2-5) angebunden sind

**M1.7** und die Transportwege (10) als bodenseitige Fahrstraßen ausgebildet sind,

**UA2**: - wobei das Transportsystem (9) ein Transportliniensystem (16) aufweist, in dem die automatischen Transportmittel (13,14,15) liniengebunden auf Transportwegen (10) verkehren,

**UA3:** - wobei das Transportliniensystem mehrere ringförmig geschlossene Transportlinien (17,18) aufweist, auf denen jeweils ein automatisches Transportmittel (13,14) liniengebunden und bevorzugt im Kreislauf verkehrt und

**UA4:** - die Transportlinien (17,18) selektiv an einzelne Fertigungsstationen (2-5) angeschlossen und jeweils über eine gemeinsam angeschlossene Fertigungsstation (2-5) miteinander verkettet sind.

Der Hauptantrag enthält weiterhin einen unabhängigen **Verfahrensanspruch 7**, der wie folgt lautet:

Verfahren zum Fertigen von Werkstücken (29), nämlich Karosserieteilen, wobei die Karosserieteile (29) in einer Fertigungsanlage (1) mit mehreren Fertigungsstationen (2-5) und einem Transportsystem (9) zum Transport der Werkstücke Karosserieteile innerhalb der Fertigungsanlage (1) und zwischen den Fertigungsstationen (2-5) gefertigt werden, dadurch gekennzeichnet, dass die Werkstücke Karosserieteile (29) mit einem Transportsystem (9) auf einem Transportwegenetz (11) aus mehreren miteinander verbundenen und einander kreuzenden Transportwegen (10) und mittels einer Transporteinrichtung (12) mit mehreren auf den Transportwegen (10) beweglichen automatischen Transportmitteln (13,14,15) transportiert werden, wobei die Transportwege (10) an mehrere, in einer Stationsmatrix (8) angeordnete Fertigungsstationen (2-5) angebunden sind und die Transportwege (10) als bodenseitige Fahrstraßen ausgebildet sind, wobei - die automatischen Transportmittel (13,14,15) in einem Transportliniensystem (16) des Transportsystems (9) liniengebunden verkehren,

- wobei ein automatisches Transportmittel (13,14) in einer ringförmig geschlossenen Transportlinie (17,18) des Transportliniensystems (16) liniengebunden und bevorzugt im Kreislauf verkehrt,
- wobei die automatischen Transportmittel (13,14,15) auf ihrer Transportlinie (17,18) zu einzelnen, selektiv angeschlossenen Fertigungsstationen (2-5) fahren und
- wobei mehrere Fertigungsstationen (2-5) prozesstechnisch durch eine Transportlinie (17,18) verkettet werden.

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*Hauptantrag - Anspruch 1: Neuheit gegenüber D6*

D6 offenbare keines der Merkmale M1.1<sub>HiI</sub>, M1.3<sub>HiI</sub>, M1.4, M1.6, UA2 und UA4.

Insbesondere seien die Transportlinien in D6 entgegen Merkmal UA4 nicht miteinander verkettet. Die Einspruchsabteilung habe verkannt, dass eine Verkettung eine funktionale Verbindung der Transportlinien beinhalte. Dies sei in D6 nicht gegeben.

*Hauptantrag - Anspruch 1: erfinderische Tätigkeit D17 mit Fachwissen*

D17 betreffe eine Fertigungsanlage für Motorblöcke und keine Fertigung für Karosserieteile (M1.1<sub>HiIlf</sub>, M1.3<sub>HiIlf</sub>). Daher sei D17 gattungsfremd und werde vom Fachmann gar nicht erst in Betracht gezogen. Weiterhin offenbare D17 keines der Merkmale M1.4 (miteinander verbundene und sich kreuzende Transportwege), M1.6 (Stationsmatrix) und M1.7

(bodenseitige Fahrstraße). Diese Merkmalskombination werde vom Fachwissen auch nicht nahegelegt.

Weiterhin sei der Angriff D17 mit Fachwissen gegen den Hauptantrag (erstinstanzlicher Hilfsantrag V) wegen Verspätung nicht ins Verfahren zuzulassen. Dieser Angriff sei gegen den Hilfsantrag V erstinstanzlich nicht vorgebracht worden.

- VII. Das Vorbringen der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*Hauptantrag - Anspruch 1: Neuheit gegenüber D6*

Der Einspruchsabteilung sei bzgl. der fehlenden Neuheit des Anspruchs 1 des Hilfsantrags V gegenüber D6, insbesondere in Bezug auf Merkmal UA4, zuzustimmen (Entscheidung, Punkte 18.3.2.2).

*Hauptantrag - Anspruch 1: erfinderische Tätigkeit D17 mit Fachwissen*

Anspruch 1 unterscheide sich von der D17 nur durch Merkmal 1.7. Da die D17a jedoch Fahrzeuge offenbare, mit denen Paletten transportiert würden (z.B. Absatz [0032]), liege es nahe, die Fahrzeuge der D17 (Figur 1) auf dem Boden fahren zu lassen. Sollte die Kammer zusätzlich Merkmal 1.4 nicht in D17 offenbart sehen, würden sich entsprechende Transportwege auf naheliegende Weise ergeben.

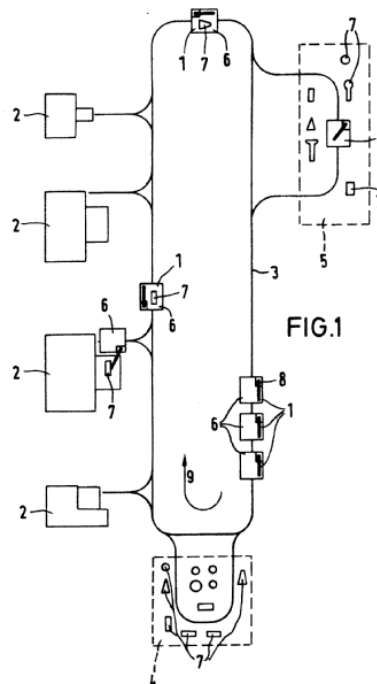
Dieser Angriff sei bereits in der angefochtenen Entscheidung für Hilfsantrag VIa behandelt worden. Da dieser gegenüber dem vorliegenden Hauptantrag weiter eingeschränkt sei, gelte der Angriff gleichermaßen.

## Entscheidungsgründe

### 1. Hauptantrag - Anspruch 1: Neuheit gegenüber D6

1.1 Anspruch 1 des Hauptantrags ist neu gegenüber D6, da zumindest die in Merkmal UA4 geforderte Verkettung der Transportlinien über eine gemeinsam angeschlossene Fertigungsstation nicht offenbart ist.

1.2 D6 offenbart ein Transportsystem für Serienfertigungen (Titel) mit Transportmitteln ("Wagen 1"), die über Induktionsführungen geleitet werden, wobei jeder Wagen einer durch die Induktionsführung festgelegten Strecke selbsttätig folgt (Spalte 3, Zeilen 45 bis 54). Die Wagen transportieren Werkstücke 7 von einem Bereitstellungsplatz 4 zu einer Fertigungsstation ("Werkzeugmaschine 2") und von dort entweder zu einer Ablage 5 oder zu einer weiteren Fertigungsstation 2 (Spalte 6, Zeilen 26 bis 42, Figur 1, hier wiedergegeben).



1.3 Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) war der Ansicht, dass Merkmal UA4 - wie in der angefochtenen Entscheidung, Punkt 18.3.2.2 getan - breit auszulegen sei. Die von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) mit dem Begriff "Verkettung" angeblich implizierte prozesstechnische Verkettung oder Werkstückübergabe von einem zum anderen Kettenglied sei nicht im Anspruchswortlaut enthalten. Um Merkmal UA4 zu erfüllen genüge es bereits, wenn der Wechsel des Werkstücks von einer zu anderen Transportlinie prinzipiell möglich sei. Da sich in D6 die verschiedenen Linien überlappen und über mindestens eine gemeinsame Fertigungsstation verbunden seien, sei Merkmal UA4 erfüllt.

1.4 Die Kammer ist nicht überzeugt.

1.4.1 Entgegen der Ansicht der Beschwerdegegnerin versteht der Fachmann eine "Verkettung der Transportlinien" nicht derart breit, dass jegliche, mehr oder weniger zufällige, räumliche Überlappung der Linien unter Merkmal UA4 fällt. Eine Verkettung der Transportlinien beinhaltet im Kontext des Anspruchs eine funktionale Verbindung der Transportlinien und letztlich auch eine Verkettung des Transportprozesses der auf den Linien transportieren Werkstücke - wie von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) vorgetragen.

1.4.2 Eine solche Verbindung von Transportlinien ist in D6 jedoch nicht offenbart. Stattdessen sind die Transportlinien für jedes zu bearbeitende Werkstück unabhängig voneinander (vgl. D6, Spalte 6, Zeilen 28 bis 41). Tatsächlich transportiert in D6 ein und derselbe Wagen - ohne dass dessen Transportlinie mit der eines anderen Wagens verkettet ist - das Werkstück vom Bereitstellungsplatz 4 über ein oder mehrerer Fertigungsstationen 2 zur Ablage 5. Dies entspricht

auch der Offenbarung in D6, Spalte 5, Zeilen 11 bis 18, wonach der Wagen die Kodierung des Werkstücks einliest, um alle anzulaufenden Werkzeugmaschinen auszuwählen.

1.4.3 Eine Verkettung der Transportlinien läge z.B. vor, wenn ein erster Wagen das Werkstück zur ersten Maschine fährt, ein zweiter Wagen das Werkstück abholt und zur zweiten Maschine bringt, ein dritte Wagen das Werkstück abholt und dann zur Ablage bringt. Oder wenn ein Wagen ein Werkstück zur ersten, dann zur zweiten Maschine bringt, ein zweiter Wagen ein weiteres Werkstück zur zweiten Maschinen bringt, die beiden Werkstücke dort verbunden werden und der zweite Wagen das neu entstandene Werkstück wieder abholt. Eine solche Verkettung von Transportlinien ist der D6 jedoch an keiner Stelle zu entnehmen.

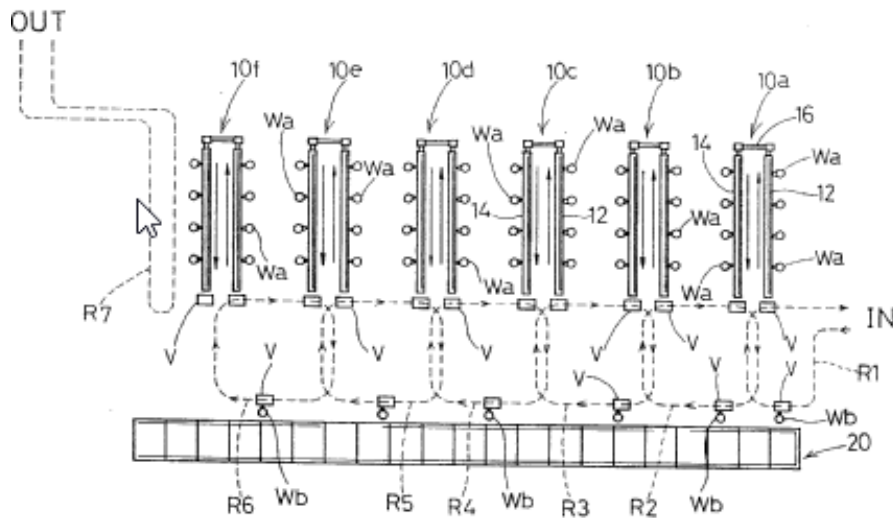
1.5 Die Erfordernisse des Artikels 54 EPÜ gegenüber D6 sind folglich erfüllt.

1.6 Da kein Angriff mit D6 als nächstliegender Stand der Technik für erfinderische Tätigkeit vorgebracht wurde, ist es für den vorliegenden Fall irrelevant, ob sich Anspruch 1 noch durch weitere Merkmale von der D6 unterscheidet oder nicht. Ob die von der Beschwerdeführerin zusätzlich bestrittenen Merkmale M1.1<sub>HiI</sub>, M1.3<sub>HiI</sub>, M1.4, M1.6 und UA2 in D6 offenbart sind oder nicht, musste daher nicht abschließend entschieden werden.

## **2. Erfinderische Tätigkeit: D17 mit Fachwissen**

2.1 Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrags beinhaltet eine erfinderische Tätigkeit gegenüber D17 mit Fachwissen.

- 2.2 Unstrittig ist, dass das Merkmal der bodenseitig ausgebildeten Transportwege (M1.7) nicht in D17 offenbart ist. Tatsächlich lässt D17 offen, worauf sich die Transportmittel ("*automatic conveying vehicle V*") bewegen.
- 2.3 Während aus Sicht der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) Merkmal M1.7 das einzige Unterscheidungsmerkmal ist, bestreitet die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) u.a. zusätzlich die Offenbarung von miteinander verbundenen und einander kreuzenden Transportwegen (M1.4).
- 2.4 Die Kammer stimmt der Beschwerdeführerin zu, dass sich Anspruch 1 zumindest durch die Merkmale 1.4 und 1.7 von D17 unterscheidet.
- 2.4.1 D17 beschreibt eine Anlage zur Montage von Motoren. Die Parteien beziehen sich auf Figur 1 (siehe unten). Darin ist eine "*parts library 20*" sowie gegenüber angeordnete U-förmige Fließbänder ("*conveyer belts 10a bis 10f*") gezeigt. Die automatisierten Transportmittel ("*automatic conveying vehicle V*") fahren kreisförmig auf den Routen ("*conveying lines R1, ..., R7*"). Über die Route R1 gelangt ein Motorblock zum Startpunkt des Fließbandes 10a. Am Endpunkt des Fließbands 10a wird der Motorblock von einem Fahrzeug V über die Route R2 abgeholt und zum Startpunkt des folgenden Fließbandes 10b transportiert, etc.
- D17 offenbart eine Prozessabfolge, bei der der Motorblock die Stationen 10a bis 10f eine nach der anderen durchläuft (D17a, Absätze [0032] bis [0038]).



2.4.2 In einer ersten Argumentationslinie sah die Beschwerdegegnerin das Merkmal 1.4 in Figur 1 durch die sich kreuzenden Transportwege R1 bis R7 gezeigt.

2.4.3 Dies reicht jedoch für eine Offenbarung des Merkmals 1.4 nicht aus. D17 offenbart einzelne, unabhängige Loops R1 bis R7, die lediglich prozesstechnisch über die Fertigungsstationen 10a bis 10f verbunden sind. Die in Figur 1 gezeigte Kreuzung der Loops führt nicht automatisch auch zu miteinander verbundenen Transportwegen. D17a (Absätze [0027, 0028]) beschreibt den Weg ohne eine verbindende Kreuzung so wie z.B. auch in der alternativen Ausführung nach Figur 2 gezeigt. Wie von der Beschwerdeführerin vorgetragen ist es in der Fertigungsanlage der D17 nämlich aufgrund der Prozesskette nicht gewollt - und auch nicht erforderlich - z.B. vom Fließband 10a direkt zum Fließband 10e zu gelangen. Folglich ist eine Verbindung der Transportwege in D17 nicht vorgesehen.

2.4.4 In einer zweiten Argumentationslinie seien laut Beschwerdegegnerin die Routen R1 bis R7 lediglich die Transportlinien, nicht jedoch die Transportwege. Damit werde der Ansicht der Beschwerdeführerin gefolgt, dass

zwischen den allgemein vorhandenen Wegen und den darauf ausgebildeten, spezifischen Transportlinien zu unterscheiden sei. Zur Ausbildung der Transportlinien R1 bis R7 impliziere D17 ein Transportwegenetz gemäß Merkmal 1.4. Dies sei in Figur 1 ähnlich einer liegenden Leiter ausgebildet und weise im Bereich der Loops R1 bis R7 zum einen zwei Wege in Links-Rechts-Ausrichtung auf, von denen einer entlang der "*parts library 20*" und einer entlang der Fließbänder verlaufe, zum anderen habe das Wegenetz dazu senkrechte Wege zwischen der "*parts library 20*" und den Fließbändern.

- 2.4.5 Auch dieser Argumentation kann die Kammer nicht zustimmen. Das Zugrundelegen des angeblich impliziten Transportwegenetzes beruht auf der Kenntnis des beanspruchten Gegenstands und damit auf einer rückschauenden Betrachtungsweise der D17. Tatsächlich entnimmt der Fachmann der D17 an keiner Stelle eine Offenbarung dahingehend, dass die Transportlinien R1 bis R7 auf einem derartigen Transportwegenetz ausgebildet sind. Stattdessen beschränkt sich die D17 auf die Offenbarung einzelner, unabhängiger Loops R1 bis R7.
- 2.4.6 Merkmal 1.4 ist folglich nicht offenbart.
- 2.5 Ausgehend von den Unterscheidungsmerkmalen M1.4 und M1.7 argumentierte die Beschwerdegegnerin, dass bodenseitige, ähnlich der liegenden Leiter ausgebildete Fahrwege (siehe obigen Punkt 2.4.4), eine bekannte, naheliegende Maßnahme seien und lediglich eine Lücke in der Offenbarung der D17 füllten, die sich für den Fachmann bei der Umsetzung der Anlage der D17 ergebe. Ein Hinweis auf bodenseitige Fahrwege ergebe sich durch die Nennung der Fahrzeuge V, die gemäß Absatz [0032] der D17a Paletten transportierenden ("*The automatic*

*conveying vehicle V conveys the pallet and the engine body (base part) carried on it..."*).

- 2.5.1 Aber selbst wenn die Kammer der Argumentation der Beschwerdegegnerin dahingehend folgen würde, dass Merkmal 1.7 (bodenseitige Fahrstraßen) eine dem Fachmann bekannte, naheliegende Möglichkeit ist, fehlt noch immer das Merkmal M1.4. Denn auch dann würde der Fachmann lediglich die Loops R1 bis R7 als bodenseitige Fahrstraßen ausbilden ohne diese miteinander zu verbinden (vgl. obigen Punkt 2.4.3).  
Für die Behauptung, dass der Fachmann auf naheliegende Weise ein Transportwegenetz in der erwähnten Leiterform ausbilden würde, um darauf die Routen R1 bis R7 auszubilden, gibt es keinerlei Hinweis oder Anregung in der D17 oder dem Fachwissen. Hierzu gibt es aufgrund der in D17 offenbarten, notwendigen Prozessabfolge auch gar keinen Anlass, siehe auch oben, 2.4.3.
- 2.5.2 Aufgrund des fehlenden Anlasses, die Transportwege zu verbinden, bedeutet dies weiterführend, dass für die Ausführung der Transportwege, für den Zweck der D17, neben bodenseitigen Fahrstraßen dem Fachmann noch weitere naheliegende Möglichkeiten bekannt sind, z.B. die von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) genannte aufgeständerte Schienenführung. Diese weist weitere Vorteile auf (z.B. mehr Bodenfreiheit), so dass es auch für Merkmal M1.7 keine naheliegende Veranlassung gibt.
- 2.5.3 Tatsächlich schließen die Merkmale 1.4 und 1.7 nicht nur eine Lücke in der Offenbarung der D17, sondern haben den Synergieeffekt, durch die bodenseitigen, verbundenen und sich kreuzenden Transportwege eine Fertigungsanlage bereitzustellen, die im Vergleich zu

D17 bzgl. der Prozessabläufe eine hohe Flexibilität bietet (vgl. auch Absatz [0005] der Streitschrift).

- 2.6 Abgesehen davon, dass der Angriff D17 mit Fachwissen die Kammer nicht überzeugen konnte, wird zum Antrag der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin), diesen Angriff gegen den erstinstanzlichen Hilfsantrag V (jetzigen Hauptantrag) wegen angeblich verspäteten Vorbringens nicht in Beschwerdeverfahren zuzulassen, nur der Vollständigkeit halber folgendes angemerkt.
- 2.6.1 Die Frage der Zulassung dieses Angriffs ins Beschwerdeverfahren stellt sich nicht, da sich aus Sicht der Kammer ein entsprechender Angriff bereits im Verfahren befand.
- 2.6.2 Zwar ist korrekt, dass die Einsprechende erstinstanzlich schriftlich auf die Einreichung der Hilfsanträge zwar reagierte, in diesem Schreiben den Angriff D17 mit Fachwissen gegen Hilfsantrag V jedoch nicht genannt hat. Allerdings beruht der Hilfsantrag V (jetziger Hauptantrag) auf einer Kombination der erteilten Ansprüche 1, 2, 3 und 4, die alle bereits in der Einspruchsschrift ausgehend von D17 mit Fachwissen angegriffen wurden.
- 2.6.3 Insbesondere hat die Einspruchsabteilung zu D17 mit Fachwissen bzgl. des im Vergleich zum vorliegenden Hauptantrag weiter eingeschränkten Hilfsantrags VIa, der alle Merkmale des jetzigen Hauptantrags umfasst - insbesondere die Merkmale der erteilten Ansprüche 1 bis 4 - entschieden (Entscheidung, Punkt 21.4.2). Hierzu liegt folglich eine beschwerdefähige Entscheidung vor, die im Beschwerdeverfahren entsprechend überprüft werden kann.

2.6.4 Damit liegt der Angriff D17 mit Fachwissen gegen den vorliegenden Hauptantrag implizit der angefochtenen Entscheidung zugrunde und ist gemäß Artikel 12 (1), (2) VOBK Teil des Beschwerdeverfahrens.

### **3. Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang**

3.1 Gegen den Verfahrensanspruch 7 des Hauptantrags (erstinstanzlicher Hilfsantrags V) wurden keine Einwände vorgebracht. Der Hauptantrag mit den Ansprüchen 1 bis 9 bildet daher eine geeignete Grundlage für die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang.

3.2 Bzgl. der Beschreibung stimmt die Kammer der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) zu, dass die während der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung angepassten Beschreibung auch für den vorliegenden Hauptantrag gilt.  
Die Beschwerdegegnerin hatte hiergegen keine Einwände

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die Einspruchsabteilung mit der Anordnung zurückverwiesen, ein Patent in geänderter Fassung mit den Ansprüchen vom erstinstanzlichen Hilfsantrag V, den Zeichnungen der Patentschrift und der während der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung angepassten Beschreibung aufrechtzuerhalten.

3. Die Beschwerdegebühr der Einsprechenden wird zu 25% zurückerstattet.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



M. Schalow

H. Geuss

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt