

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im ABl.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende

E N T S C H E I D U N G
vom 29. September 1997

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0321/96 - 3.4.2

Anmeldenummer: 91103129.2

Veröffentlichungsnummer: 0445671

IPC: G01M 17/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Verfahren und Vorrichtung zum Überprüfen von Wirkungen eines Kraftfahrzeug-Unfalles

Patentinhaber:

Technischer Überwachungs-Verein Bayern Sachsen e.V.

Einsprechender:

DEKRA Aktiengesellschaft

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 84, 56

Schlagwort:

"Klarheit und erfinderische Tätigkeit (nach Änderungen) ja"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0321/96 - 3.4.2

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.4.2
vom 29. September 1997

Beschwerdeführer: DEKRA Aktiengesellschaft
(Einsprechender) Schulze-Delitzsch-Straße 49
D-70565 Stuttgart (DE)

Vertreter: Patentanwalts-Partnerschaft
Rotermund + Pfusch
Waiblinger Straße 11
D-70372 Stuttgart (DE)

Beschwerdegegner: Technischer Überwachungs-Verein Bayern
(Patentinhaber) Sachsen e.V.
Westendstraße 199
D-80686 München (DE)

Vertreter: Grünecker, Kinkeldey,
Stockmair & Schwanhäusser
Anwaltssozietät
Maximilianstraße 58
D-80538 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am
1. Februar 1996 zur Post gegeben wurde und
mit der das europäische Patent Nr. 0 445 671
aufgrund des Artikels 102 (3) EPÜ in
geändertem Umfang aufrechterhalten wurde.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: E. Turrini
Mitglieder: M. Chomentowski
B. J. Schachenmann

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerdegegnerin ist Inhaberin des europäischen Patents Nr. 0 445 671, das auf der Grundlage der europäischen Anmeldung Nr. 91 103 129.2 erteilt wurde.
- II. Die Beschwerdeführerin hat gegen die Erteilung des Patents Einspruch erhoben und geltend gemacht, daß das Patent im Hinblick auf u. a. den in **A10** = "ATZ 66/7, Seiten 203 bis 209, E. Fiala et al., Methoden und Einrichtungen für Unfallversuche" wiedergegebenen Vortrag vom 14. - 15. November 1963 nicht neu wäre, bzw. nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen würde.
- III. Das Patent wurde in geändertem Umfang aufrechterhalten.

Die Einspruchsabteilung hat ihre Entscheidung wie folgt begründet:

Das geänderte Patent betreffe insbesondere ein Verfahren zum Überprüfen von Wirkungen eines Kraftfahrzeug-Unfalls, bei dem wenigstens ein fahrerloses Fahrzeug zur Nachbildung eines tatsächlich stattgefundenen Unfalls auf einem aus der Praxis vorgegebenen Fahrweg bewegt wird; dieses Verfahren sei neu, weil in dem Unfallsimulationssystem von **A10** keine bordeigene Regelung der Geschwindigkeit und der Lenkung des Versuchswagens enthalten sei. Fahrzeuge, die über Leitkabel geführt werden, seien u. a. aus dem von der Einsprechenden zitierten Dokument **A14** = Kongressbericht FISITA Paris 1974, Seiten 550 bis 554, H. H. Doman et al., "Ein System zur automatischen Fahrzeug-Führung", bekannt, worin zusätzlich erwähnt werde, daß eine Vollbremsung im Gefahrenfall stattfinden könne; es fehle jedoch der Hinweis, daß gegebenenfalls künstliche Unfälle mit automatisch geführten Versuchswagen gefahren werden sollten. Daher beruhe der Gegenstand der unabhängigen Ansprüche auf einer erfinderischen Tätigkeit.

IV. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat gegen diese Entscheidung Beschwerde eingelegt.

V. Während der mündlichen Verhandlung am 29. September 1997, die von der Beschwerdeführerin hilfsweise beantragt wurde, hat die Beschwerdegegnerin einen Hauptantrag und einen Hilfsantrag eingereicht, wobei der Hauptantrag 25 Ansprüche enthält und die einzigen unabhängigen Ansprüche Nr. 1 und 13 folgenden Wortlaut haben:

"1. Verfahren zum Überprüfen von Wirkungen eines

Kraftfahrzeug-Unfalls, bei dem wenigstens ein fahrerloses Fahrzeug an einen vorher definierten Kollisionspunkt geführt wird, wobei ein oder mehrere Fahrzeuge unter eigenem Antrieb durch bordeigene Regelung (5, 10 - 14) von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung zur Nachbildung eines tatsächlich stattgefundenen Unfalls auf einem aus der Praxis vorgegebenen Fahrweg, gegebenenfalls unter Einschluß von Umwelteinflüssen, bewegt werden, wobei der vorgegebene Fahrweg des Fahrzeugs durch eine Leiteinrichtung vorgegeben wird und der Ist-Wert der Geschwindigkeit sowie die Abweichung von dem durch die Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg durch bordeigene Sensoren ermittelt werden und im bordeigenen Regler mit Soll-Werten verglichen werden und aus dem Vergleich Stellsignale zur Beeinflussung der Geschwindigkeit und der Lenkung errechnet werden."

"13. Verwendung einer Vorrichtung mit mindestens einem fahrerlosen, selbstfahrenden Kraftfahrzeug, in dem ein Stellglied zur Geschwindigkeitsregelung, ein Stellglied für den Lenkeingriff und ein Stellglied für den Bremsengriff vorhanden und mit einem Bordregler (5) verbunden sind, wobei der Bordregler sowohl Verbindung zu Sensoren (11, 12, 14) zur Registrierung von Ist-Werten der Bewegungsparameter Geschwindigkeit, Abweichung von einem durch eine Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg Bremsbetätigung (lese "Fahrweg, Bremsbetätigung") aufweist als auch Verbindungen zu einer Einrichtung (1, 6), die zur Nachbildung eines tatsächlich stattgefundenen Unfalls die entsprechenden Soll-Werte speichert, zum Überprüfen von Wirkungen eines Kraftfahrzeug-Unfalls."

Die Beschwerdegegnerin beantragte, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent in geändertem Umfang, insbesondere auf der Grundlage des in der mündlichen Verhandlung eingereichten Hauptantrags aufrechtzuerhalten. Sie hat ihren Hauptantrag auf folgende Argumente gestützt:

Die Änderungen, die zum vorliegenden Hauptantrag geführt haben, seien mindestens sinngemäß in den früheren Fassungen des Streitpatents und der entsprechenden Anmeldung offenbart worden. Diese Änderungen seien dadurch begründet, daß die Bedeutung bestimmter Begriffe im Hinblick auf ihre Abgrenzung gegen den Stand der Technik von der Beschwerdeführerin und von der Beschwerdekammer beanstandet worden sei.

Zwar betreffe **A14** ein Verfahren, bei dem wenigstens ein Fahrzeug automatisch, z. B. als fahrerloses Fahrzeug, geführt wird; jedoch sei **A14** kein Hinweis auf Unfallversuche zu entnehmen. Ausgehend vom Unfallversuchssystem gemäß **A10**, bei welchem keine bordeigene Regelung von Geschwindigkeit und von Fahrtrichtung besteht, bilde die lange Zeitspanne zwischen diesem System (1963) und dem automatischen Führungssystem von **A14** (1974) einerseits und zum Prioritätsdatum des Streitpatents andererseits ein Anzeichen dafür, daß es nicht nahegelegen habe, diese beiden Systeme zu kombinieren. Außerdem erlaube das System gemäß dem Streitpatent, das nicht auf die Verwendung von Leitkabeln beschränkt ist, sondern auch z. B. die Anwendung eines Lasers vorsieht, Unfallversuche an besonderen Stellen wie z. B. entlang Leit-

Planken, insbesondere bei Ein- und Ausfahrten von Autobahnen und/oder auf Öls Spuren durchzuführen, wo dies früher kaum möglich gewesen sei. Zudem ließen sich solche Versuche viel präziser ausführen als bei dem im Streitpatent anerkannten Stand der Technik, z. B. gemäß **A10**. Daher beruhe der Gegenstand des vorliegenden Hauptantrags auf einer erfinderischen Tätigkeit.

- VI. Die Beschwerdeführerin beantragte, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent zu widerrufen. Zur Stützung ihres Antrags hat sie wie folgt argumentiert:

Einige der Änderungen, die zu den Ansprüchen des vorliegenden Hauptantrags geführt haben, seien in früheren Fassungen des Streitpatents und der entsprechenden Anmeldung nicht direkt so offenbart. Sie seien deshalb zumindest in diesem späten Stadium des Verfahrens nicht gerechtfertigt.

Dem Fachmann des aus **A10** bekannten Verfahrens zum Überprüfen von Wirkungen eines Kraftfahrzeug-Unfalls, bei dem wenigstens ein fahrerloses Fahrzeug auf Schienen an einen vorher definierten Kollisionspunkt geführt wird, sei die automatische Fahrzeug-Führungstechnik aus **A14** bekannt gewesen, weil sie einem benachbarten Fachgebiet angehöre und von Ingenieuren der gleichen Unternehmen vertrieben werde, da sie ebenfalls auf die Sicherheit im Kraftfahrungsverkehr gerichtet sei. Aus diesem Grund habe es nahegelegen, Leitkabel gemäß dem automatischen Führungssystem nach **A14** anstelle von Schienen nach **A10** zu verwenden. Die Zeitspannen zwischen **A10** und **A14**, 1963 bzw. 1974, einerseits, und zwischen

diesen Daten und dem Prioritätsdatum des Streitpatents (1990) andererseits, seien kein Indiz für eine erfinderische Tätigkeit, sondern ergäben sich aus dem Verlauf der technischen Entwicklung, indem Regler und Komputer erst in den letzten Jahren viel günstiger zu erwerben gewesen seien. Auch seien die für den Bau von Versuchsstrecken mit Schienenanlagen gemäß **A10** notwendigen hohen Investitionskosten erst dann amortisiert gewesen. Daher beruhe der Gegenstand des Streitpatents auf keiner erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. *Hauptantrag*
 - 2.1 Formelle Erfordernisse
 - 2.1.1 Anspruch 1 gemäß dem vorliegenden Hauptantrag enthält, im Vergleich zu dem durch die angefochtene Entscheidung aufrechterhaltenen Anspruch 1, das zusätzliche Merkmal, daß der vorgegebene Fahrweg des Fahrzeugs durch eine Leiteinrichtung vorgegeben wird und der Ist-Wert der Geschwindigkeit sowie die Abweichung von dem durch die Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg durch bordeigene Sensoren ermittelt und im bordeigenem Regler mit Soll-Werten verglichen werden und aus dem Vergleich Stellsignale zur Beeinflussung der Geschwindigkeit und der Lenkung errechnet werden. Anspruch 13 gemäß Hauptantrag ergibt sich durch Ersetzen des Worts

"Lenkausschlag" des entsprechenden Anspruchs 14 nach der angefochtenen Entscheidung durch das Merkmal "Abweichung von einem durch die Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg". Diese Änderungen hat die Beschwerdegegnerin glaubhaft dadurch begründet, daß insbesondere durch Übernahme von Merkmalen des jetzt gestrichenen Anspruchs 4 der früher aufrechterhaltenen Fassung Einwände der Beschwerdeführerin und der Beschwerdekammer berücksichtigt worden sind, wonach der Ausdruck "bordeigener Regler" nicht präzise genug sei, um das Verfahren des Streitpatents von dem aus **A10** bekannten Verfahren zu unterscheiden, bei welchem eine Steuerung und insbesondere eine "Fernsteuerung" eines Versuchskraftfahrzeuges vorgesehen ist. Was das Wort "Leiteinrichtung" anbetrifft, unterscheidet es sich sinngemäß nicht vom Wort "Leitsystem" im letzten Paragraphen der Beschreibung des Patents gemäß der angefochtenen Entscheidung. Die weiteren Änderungen in den Ansprüchen betreffen nur Anpassungen an die neuen unabhängigen Ansprüche 1 und 13.

Folglich werden die von der Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin beantragten Änderungen nicht abgelehnt, indem sie sachdienlich und erforderlich im Sinne der Entscheidungen G 9/92 und G 4/93, OJ 1994, 875 (vgl. Ziff. 16 der Gründe) sind.

- 2.1.2 Die Ansprüche des vorliegenden Hauptantrags genügen auch den Erfordernissen des Artikels 123 (3) EPÜ, wonach im Einspruchsverfahren die Ansprüche des europäischen Patents nicht in der Weise geändert werden dürfen, daß der Schutzbereich erweitert wird. Dies wurde von der Beschwerdeführerin auch nicht bestritten.

Außerdem genügen die Ansprüche des vorliegenden Hauptantrags den Erfordernissen des Artikels 123 (2) EPÜ, wonach ein europäisches Patent nicht in der Weise geändert werden darf, daß sein Gegenstand über den Inhalt der Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung hinausgeht. Dies wurde von der Beschwerdeführerin in bezug auf die Fassung gemäß vorliegendem Hauptantrag nicht bestritten. Einwände, die diese Fassung sinngemäß hätten betreffen können und gegen der von der Einspruchsabteilung aufrechterhaltenen Fassung gerichtet waren, wurden nach der vorläufigen Stellungnahme der Beschwerdekammer in der Ladungsanlage von der Beschwerdeführerin nicht weiter verfolgt.

2.1.3 Nach den oben erwähnten von der Beschwerdegegnerin beantragten Änderungen zur Klarstellung der Ansprüche geben die Ansprüche gemäß vorliegendem Hauptantrag den Gegenstand, für den Schutz begehrt wird, im Sinne von Artikel 84 EPÜ deutlich an.

2.2 *Neuheit und erfinderische Tätigkeit*

2.2.1 Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß vorliegendem Hauptantrag gehört nicht zum Stand der Technik und ist somit neu im Sinne von Artikel 54 EPÜ, was von der Beschwerdeführerin nicht bestritten wurde.

2.2.2 Ein Verfahren zum Überprüfen von Wirkungen eines Kraftfahrzeug-Unfalls ist aus **A10** (siehe Seite 203, Zusammenfassung; linke Spalte, erster Absatz; rechte Spalte, letzter Absatz des Paragraphen "die Vorbilder"; Seite 204, linke Spalte, letzter Absatz; Seite 205,

rechte Spalte, zweiter Absatz bis Seite 206, linke Spalte, erster Absatz; Bild 2, 3, 13) bekannt; bei dem bekannten Verfahren wird wenigstens ein fahrerloses Fahrzeug an einen vorher definierten Kollisionspunkt geführt; obwohl in diesem Zusammenhang auch von einer Fernsteuerung bei Antrieb durch den eigenen Motor die Rede ist, wird in **A10** (siehe insbesondere Seite 205, rechte Spalte, vorletzter Absatz) betont, daß der Versuchswagen auf sehr einfache Weise gelenkt werden kann, nämlich **mit Schiene und Führungsrolle**, weil es im allgemeinen völlig ausreicht, den Versuchswagen auf gerader Strecke zu beschleunigen, und besondere Lenkmanöver kurz vor dem Unfall zunächst nicht erforderlich sind, wenn es um die innere Sicherheit geht. Dabei wird für die Beschleunigung des Versuchswagens eine Heizwasserrakete vorgeschlagen.

Eine bordeigene Regelung von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung gemäß Anspruch 1 des vorliegenden Hauptantrags, wobei der vorgegebene Fahrweg des Fahrzeugs durch eine Leiteinrichtung vorgegeben wird und der Ist-Wert der Geschwindigkeit sowie die Abweichung von dem durch die Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg durch bordeigene Sensoren ermittelt und im bordeigenem Regler mit Soll-Werten verglichen werden und aus dem Vergleich Stellsignale zur Beeinflussung der Geschwindigkeit und der Lenkung errechnet werden, ist **A10** nicht zu entnehmen.

- 2.2.3 Gemäß der von der angefochtenen Entscheidung aufrechterhaltenen Fassung (siehe Seite 4, Zeilen 7 bis 10) liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zum Überprüfen von Wirkungen eines

Kraftfahrzeugunfalls zu schaffen, mit welchem ein tatsächlich sich ereigneter Unfall im Hinblick auf beispielweise Fahrgeschwindigkeit und Fahrtrichtung längs eines aus der Praxis vorgegebenen Fahrwegs nachgebildet werden kann.

2.2.4 Andererseits ist ein System zur automatischen Fahrzeugführung aus **A14** (siehe Seite 550, Zusammenfassung; Seite 550, rechte Spalte, letzter Absatz bis Seite 552, rechte Spalte, letzter Absatz; Bilder auf Seite 553) bekannt, bei dem Kraftfahrzeuge ohne Eingriff eines Fahrers geführt werden; dabei erhalten die Fahrzeuge die erforderlichen Informationen über ein Leitkabel, das in der Spurmitte verlegt ist; die Informationen wirken über die Spurerfassung auf den Lenkregler und steuern das Anfahren und die Fahrgeschwindigkeit; das System ist ausbaufähig zur Abstandsregelung und zum programmierten Fahrbetrieb; da das System eine spezielle Ausrüstung der Straße erfordert, ist zunächst nur ein Einsatz auf begrenzten Gebieten vorgesehen, z. B. auf Versuchsbahnen. Erst wenn dabei die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist, kann die Anwendung der Einrichtung auf stark befahrene öffentliche Straßen ausgedehnt werden; wirtschaftliche Vorteile ergeben sich bei Einführung dieser Einrichtung bereits dadurch, daß der Fahrer entlastet und bei Nutzfahrzeugen der Beifahrer eingespart werden kann.

2.2.5 Die Beschwerdeführerin hat argumentiert, daß dem Fachmann ausgehend von der Versuchstechnik von **A10** die automatische Fahrzeug-Führungstechnik aus **A14** bekannt sei, weil sie einem benachbarten Fachgebiet angehört und von Ingenieuren der gleichen Unternehmen vertrieben

wird, da sie ebenfalls auf Sicherheit im Kraftfahrzeugsverkehr gerichtet ist; aus diesem Grund habe es nahegelegen, Leitkabel gemäß **A14** anstelle von Schienen nach **A10** zu verwenden; die Zeitspannen zwischen **A10** und **A14**, 1963 bzw. 1974, einerseits, und zwischen diesen Daten und dem Prioritätsdatum des Streitpatents (1990) andererseits, seien kein Indiz für eine erfinderische Tätigkeit, sondern lediglich auf die technische Entwicklung zurückzuführen, zudem Regler und Computer erst in den letzten Jahren viel günstiger zu erwerben gewesen seien und wobei auch für den Bau von Versuchsstrecken mit Schienenanlagen gemäß **A10** notwendige hohe Investitionskosten erst dann amortisiert gewesen seien.

2.2.6 Diese Argumente konnten jedoch aus folgenden Gründen nicht überzeugen:

Zwar betrifft **A14** (siehe die oben erwähnten Textstellen) ein Verfahren, bei dem wenigstens ein Fahrzeug automatisch, z. B. als fahrerloses Fahrzeug, geführt wird, wobei ein oder mehrere Fahrzeuge unter eigenem Antrieb durch bordeigene Regelung von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung auf einem vorgegebenen Fahrweg bewegt werden; dabei wird der vorgegebene Fahrweg des Fahrzeugs durch eine Leiteinrichtung vorgegeben, die ein Leitkabel aufweist. Der Ist-Wert der Geschwindigkeit sowie die Abweichung von dem durch die Leiteinrichtung vorgegebenen Fahrweg werden durch bordeigene Sensoren ermittelt und im bordeigenem Regler mit Soll-Werten verglichen. Aus dem Vergleich werden Stellsignale zur Beeinflussung der Geschwindigkeit und der Lenkung errechnet. Außerdem wird in **A14** (siehe Seite 552, rechte

Spalte) auch darauf hingewiesen, daß weitere Vorteile beim Einsatz in Steinbrüchen, Gruben und Tagebaubetrieben entstehen, bei denen die Fahrstrecke oft verändert wird, um sie dem betrieblichen Ablauf anzupassen, indem das Verlegen von Leitkabeln sehr viel billiger ist als das von Gleisen, so daß Fahrstrecken leicht verändert werden können.

Die aus diesem Dokument zu entnehmende Lehre ist jedoch hauptsächlich darauf gerichtet, ein System für den automatischen Verkehr, z. B. für Lastkraftwagen auf entsprechend eingerichteten Fahrspuren von Autobahnen oder ähnliches zu entwickeln, wobei unter der Fahrbahn fest installierte Leitkabel den Verkehr auf stark befahrenen öffentlichen Straßen führen können, wie auch in den Figuren auf Seite 553 erkennbar ist. Ein Hinweis auf Unfallversuche ist **A14** nicht zu entnehmen.

In dieser Hinsicht konnte das Argument der Beschwerdeführerin überzeugen, daß zwischen dem System gemäß **A10** (1963), bei welchem keine bordeigene Regelung von Geschwindigkeit und von Fahrtrichtung besteht, und dem automatischen Führungssystem von **A14** (1974) eine lange Zeitspanne liegt und danach bis zum Prioritätsdatum des Streitpatents wiederum 16 Jahre verstrichen, was als Anzeichen dafür zu werten ist, daß es nicht nahegelegen hat, die beiden Systeme zu kombinieren. Das Argument der Beschwerdeführerin, daß serienreife und preisgünstige Führungssysteme nicht sehr lange vor dem Prioritätsdatum auf den Markt kamen, sind insofern nicht relevant, als es lediglich darauf ankommt, wann die ersten solchen Systeme dem Fachmann bekannt wurden. Die auf ökonomische Aspekte gerichteten Argumente der Beschwerdeführerin

können nicht überzeugen, weil sie nur Gründe für das Beibehalten des Systems von **A10** oder für die Anwendung von günstiger gewordenen Mitteln beim Führungssystem gemäß **A14** betreffen. Es bedarf jedoch eines zusätzlichen Gedankenschritts, um ausgehend vom Unfallversuchssystem von **A10** ein durch Anwendung von neuen Mitteln günstiger gewordenes Führungssystem vom Typ gemäß **A14** nach der oben erwähnten langen Zeitspanne plötzlich in Betracht zu ziehen, nachdem **A14** auf Unfallversuche gar nicht hinweist.

Wie außerdem von der Beschwerdegegnerin glaubhaft argumentiert wurde, erlaubt das System gemäß dem Streitpatent, das nicht auf die Verwendung von Leitkabeln beschränkt ist sondern auch z. B. die Anwendung eines Führungs-Lasers vorsieht, Unfallversuche an Stellen wie z. B. Leit-Planken bei Ein- und Ausfahrten von Autobahnen und/oder auf Ölspuren durchzuführen, wo dies früher kaum möglich war. Zudem kann dies viel präziser geschehen als bei dem im Streitpatent anerkannten Stand der Technik, z. B. gemäß **A10**.

2.2.7 Daher beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß dem vorliegenden Hauptantrag auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne von Artikel 56 EPÜ.

2.2.8 Anspruch 13 gemäß vorliegendem Hauptantrag gibt den Gegenstand des Streitpatents in der Form einer Verwendung einer Vorrichtung zur Nachbildung von Kraftfahrzeug-Unfällen an, und ist aus den oben zu Anspruch 1 genannten Gründen ebenfalls neu und erfinderisch.

2.3 Da die Ansprüche gemäß dem vorliegenden Hauptantrag den Erfordernissen der Übereinkommens genügen, kann das Patent auf dieser Grundlage aufrechterhalten bleiben. Es ist deshalb nicht nötig, den Hilfsantrag der Beschwerdegegnerin in Betracht zu ziehen (Art. 52 (1), 97 (2) und 102 (3) EPÜ).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die Einspruchsabteilung zurückverwiesen mit der Auflage, das Patent in geändertem Umfang aufrechtzuerhalten auf der Grundlage der Ansprüche 1 bis 25, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 29. September 1997 als Hauptantrag, mit daran anzupassender Beschreibung und den Zeichnungen gemäß der Patentschrift.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

P. Martorana

E. Turrini