

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**ENTSCHEIDUNG**  
vom 10. Februar 2005

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0793/03 - 3.2.1  
**Anmeldenummer:** 97929317.2  
**Veröffentlichungsnummer:** 0910513  
**IPC:** B60G 17/015  
**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

Niveaugeregeltes luftgefedertes Achsaggregat, z. B. für  
Großraumpersonenkraftwagen

**Patentinhaber:**

DaimlerChrysler AG

**Einsprechender:**

Continental AG

**Stichwort:**

-

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 123(2), 84, 56

**Schlagwort:**

"Zulässigkeit der Änderungen (bejaht)"  
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

**Zitierte Entscheidungen:**

T 0301/87

**Orientierungssatz:**

-



Aktenzeichen: T 0793/03 - 3.2.1

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1  
vom 10. Februar 2005

**Beschwerdeführerin:** Continental AG  
(Einsprechende) Postfach 169  
D-30001 Hannover (DE)

**Vertreter:** -

**Beschwerdegegnerin:** DaimlerChrysler AG  
(Patentinhaberin) Epplestraße 225  
D-70567 Stuttgart (DE)

**Vertreter:** -

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 6. Juni 2003 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 0910513 aufgrund des Artikels 102 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** S. Crane  
**Mitglieder:** Y. A. F. Lemblé  
A. Pignatelli

## Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) hat gegen die am 6. Juni 2003 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung über die Zurückweisung des Einspruchs gegen das europäische Patent Nr. 0 910 513 die am 21. Juli 2003 eingegangene Beschwerde eingelegt. Mit der Beschwerde wurde auch die Beschwerdebegründung eingereicht und gleichzeitig die Beschwerdegebühr entrichtet.

Mit dem Einspruch war das gesamte Patent im Hinblick auf Artikel 100 a) EPÜ angegriffen worden. Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, daß die genannten Einspruchsgründe der Aufrechterhaltung des Patents in unveränderter Form nicht entgegenstünden.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) ließ die Frist für eine eventuelle Erwiderung verstreichen, ohne auf die Beschwerdebegründung zu reagieren.

II. In einem am 3. August 2004 erlassenen Bescheid gemäß Artikel 110 Absatz 2 EPÜ teilte die Kammer den Parteien mit, daß sie der vorläufigen Auffassung war, daß der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 unter Berücksichtigung der folgenden, bereits im Einspruchsverfahren zitierten Entgegenhaltungen

D1: DE-A-3 212 433

D2: EP-A-0 397 181

nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

III. Am 10. Februar 2005 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

Die Beschwerdegegnerin beantragte die Aufrechterhaltung des Patents auf der Grundlage der in der mündlichen Verhandlung überreichten Ansprüche 1 bis 9 und einer dazu angepaßten Beschreibung.

IV. Die maßgebende Fassung des Anspruchs 1 lautet wie folgt:

"Niveaugeregeltes luftgefedertes Achsaggregat (4) eines Fahrzeuges, insbesondere eines nicht spurgebundenen Fahrzeuges, wie z. B. Großraum-Personenkraftwagen, mit für jede Fahrzeugseite gesondert steuerbaren Luftfederaggregaten (5,6), z. B. Luftfederbälgen, welche über eine Steuerventilanordnung (9,10,13) separat mit einem Kompressor (12) bzw. einem Ablaß zur Atmosphäre verbindbar sind, und mit für jede Fahrzeugseite gesonderten Gebern (17) zur Niveauerfassung eines Fahrzeugaufbaus bzw. zur Erfassung eines Abstandes zwischen einem aufbauseitigen Teil und einem Radträger des Achsaggregates, wobei eine beidseitige Niveauveränderung schrittweise und in ständigem Wechsel zwischen den Fahrzeugseiten erfolgt, indem eine der Steuerventilanordnung (9,10,13) zugeordnete Regel- bzw. Steuereinheit (16) das Luftfederaggregat (5) der einen Fahrzeugseite und das Luftfederaggregat (6) der anderen Fahrzeugseite bei einer beidseitigen Niveauanhebung alternierend zur Ausführung aufeinanderfolgender geringer bzw. begrenzter Hebebewegungen direkt mit dem Kompressor (12) und bei einer beidseitigen

Niveauabsenkung alternierend zur Ausführung aufeinanderfolgender geringer bzw. begrenzter Absenkbewegungen mit der Atmosphäre verbindet, wobei bei der jeweiligen Hebe- bzw. Absenkbewegung am jeweils aktiven Luftfederaggregat (5,6) wegabhängig gesteuert ein Niveau (N5, N6) eingestellt wird, welches um einen vorgegebenen kleinen Wert (dN) höher bzw. tiefer liegt als das Niveau am entsprechenden Luftfederaggregat auf der jeweils anderen Fahrzeugseite."

V. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Auch wenn in den ursprünglichen Unterlagen eine formelle Grundlage für die zum erteilten Anspruch 1 hinzugefügten Merkmale zu finden sei, brächte ihre Einführung im geänderten Anspruch 1 folgende Probleme mit sich:

- aus dem Inhalt der Patentschrift und insbesondere Paragraph [0013] des Patents sei eindeutig, daß lediglich bei stehendem Fahrzeug die Niveauänderungen wegabhängig gesteuert werden. Bei fahrendem Fahrzeug werden sie dagegen zeitgesteuert. Der geänderte Anspruch 1 mit dem einschränkenden Merkmal, daß das Maß der wegabhängigen Korrekturen vorgegeben sei, lasse jedoch offen, ob die um einen vorgegebenen kleinen Wert durchgeführten Korrekturen bei fahrendem oder stehendem Fahrzeug vorgenommen werden. Eine entsprechende Aussage, daß bei fahrendem Fahrzeug das Maß der Korrektur vorgegeben und fest sei, befinde sich nicht in den ursprünglich eingereichten Unterlagen. Demnach sei das einschränkende Merkmal nicht in der allgemein beanspruchten Art offenbart worden;

- der beanspruchte vorgegebene Wert  $dN$  deute auf einen punktgenauen Wert. Ein solcher Wert lasse sich in der Praxis jedoch nicht mit Exaktheit erreichen. Des weiteren bestehe der geänderte Anspruch 1 aus einer Verquickung zwischen einem Sachanspruch und einem Verfahrensanspruch, wodurch sich zusätzliche Klarheitsmängel ergäben.

Als Folge der im Anspruch 1 durchgeführten Einschränkung seien die bei fahrendem Fahrzeug durchgeführten zeitgesteuerten Korrekturen (vgl. Spalte 8 des Patents) durch den Schutzzumfang des Anspruchs nicht mehr erfaßt. Um den Erfordernissen des Artikels 84 EPÜ zu genügen und erhebliche Auslegungsschwierigkeiten in einem potentiell nachfolgenden Verletzungsverfahren vorzubeugen, sollten zumindest die Absätze [0013], [0039] und [0040] des erteilten Patents, die sich auf diese zeitgesteuerte Korrekturen bezögen, gestrichen werden.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, weil er sich aus dem Inhalt der D1 und dem allgemeinen Wissen des Fachmanns in naheliegender Weise ergebe. Das Merkmal, daß es sich bei der beanspruchten Niveauregelung um eine mittels Luftfederaggregate arbeitende Luftfederung handele, sei aus der D1 zwar nicht bekannt, für den Fachmann sei jedoch selbstverständlich, daß unter den allgemeinen, in der D1 verwendeten Begriff der Federung mit Niveauregulierung auch eine niveaugeregelte Luftfederung falle. Die Einstellung auf die neue Plattformhöhe erfolge bei der D1 durch aufeinanderfolgende und begrenzte Korrekturen in mehreren an den Federungseinheiten alternierenden Schritten (vgl.

Anspruch 1 und Anspruch 14). Die erste Korrektur werde an der Federungseinheit vorgenommen, bei der die festgestellte tatsächliche Plattformhöhe am stärksten von der angestrebten Plattformhöhe abweiche (Seite 7, Absatz 3, Merkmal ii). Die Größe der Korrektur für jede der Federungseinheiten werde über die Öffnungszeit der Steuerventilanordnung so berechnet, daß sie zumindest ausreiche, um den Fehler auf weniger als den Fehler der Federungseinheit mit dem nächstgrößten Fehler zu verringern. Diese Korrekturen werden in mehreren Schritten einer im voraus festgelegten Mindestkorrektur von z. B. 6 mm vorgenommen (Seite 14, letzter Absatz und Seite 15, Absatz 1). Der Fachmann erkenne unschwer aus diesen Passagen der D1 den Zusammenhang zwischen Fluiddurchflußmenge und Weg. Wenn die Korrektur aus offensichtlichen Gründen sich nicht genau über die Öffnungszeitspanne der Ventile einstellen lasse, dann stehe es dem Fachmann frei, eine im voraus festgelegte wegabhängige Korrektur (vgl. das Beispiel der 6 mm in der D1) als sinnvolle Alternative zu der zeitgesteuerten Korrektur zu verwenden. Durch diese mathematische Vorgabe ergebe sich zwingend auf der einen Seite des Fahrzeuges ein Niveau, welches um einen kleinen Wert höher bzw. tiefer liege als das Niveau am entsprechenden Luftfederaggregat auf der jeweils anderen Fahrzeugseite. Das Erfordernis des vorgegebenen Wertes im Anspruch 1 beziehe sich lediglich auf den einen Schritt der Absenk- bzw. Hebebewegung, der gerade durchgeführt werde. Der Anspruch verlange nicht, daß für sämtliche aufeinanderfolgenden Absenk- bzw. Hebebewegungen der vorgegebene Wert jedes Mal der gleiche sei.

VI. Die Beschwerdegegnerin hat folgendes vorgetragen:

Die von der Beschwerdeführerin im Hinblick auf ihre Zulässigkeit beanstandeten Merkmale seien in den Absätzen [0013], [0027] und [0042] des Patents, bzw. den korrespondierenden Textstellen der ursprünglich eingereichten Unterlagen, eindeutig offenbart.

Auch die Einwände bezüglich der mangelnden Klarheit des Anspruchs 1 seien nicht gerechtfertigt, denn zwischen den von der Beschwerdeführerin beanstandeten Absätzen [0013], [0039] und [0040] des Patents und dem Wortlaut des Anspruchs 1 sei auch kein Widerspruch zu erkennen.

Der Gegenstand des Anspruch 1 sei auch gegenüber dem Inhalt der D1 erfinderisch. Die Federung mit selbsttätiger Niveauregelung nach der D1 arbeite auf dem Prinzip einer Zeitsteuerung. Für jede Korrektur werde die Ventilanzordnung während einer errechneten, dem gewünschten Korrekturgrad entsprechenden Zeitspanne geöffnet (Seite 14, zweiter Absatz). Diese Regelungsart sei für eine Luftfederung nicht geeignet und die D1 enthalte überhaupt keinen Hinweis auf eine Wegsteuerung.

Überdies sei die in dem letzten Teil des Anspruchs 1 beanspruchte Einstellung der Niveauregelung unter Heranziehung des objektiven Inhalts des Absatzes [0027] des Patents auszulegen (Artikel 69 EPÜ).

## Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 EPÜ sowie der Regel 64 EPÜ; sie ist zulässig.
2. *Zulässigkeit der Änderungen*
  - 2.1 Der geänderte Anspruch 1 enthält sämtliche Merkmale des erteilten Anspruchs 1. Der Anspruch wurde durch die Hinzufügung ergänzt, daß die Einstellung der jeweiligen Hebe- bzw. Absenkbewegung am jeweils aktiven Luftfederaggregat "wegabhängig gesteuert" erfolgt. Der Ausdruck "um ein geringes Maß (dN)" wurde durch den Ausdruck "um einen vorgegebenen kleinen Wert (dN)" ersetzt.

Die Grundlage für diese Hinzufügung bzw. Präzisierung bilden die Textstellen auf der Seite 6, Zeilen 24-27 in Verbindung mit dem vorletzten Absatz der Seite 16, bzw. Seite 11, Zeilen 26-28 in Verbindung mit der Figur 3 und Seite 14, Zeilen 6-7 in Verbindung mit der Figur 4 der ursprünglich eingereichten PCT Anmeldung. Der Anspruch wurde durch diese Änderungen lediglich weiter eingeschränkt, so dass er die Anforderungen des Artikel 123 (2) und (3) EPÜ erfüllt. Die Beschreibung wurde am neuen Wortlaut des Anspruchs angepaßt.

- 2.2 Die Behauptung der Beschwerdeführerin, daß die beanspruchte wegabhängige Steuerung der Niveauänderung ausschließlich bei stehendem Fahrzeug erfolgen kann, wird durch die Aussage in dem vorletzten Absatz der Seite 16 der ursprünglich eingereichten Anmeldung (Absatz [0042] des Patents) widerlegt. Hier ist ausdrücklich erwähnt, daß eine Niveauänderung bei

fahrendem Fahrzeug in gleicher Weise wie bei stehendem Fahrzeug erfolgen kann. Die Kammer sieht auch keinen Widerspruch zwischen dieser Aussage und dem Wortlaut des Anspruchs 1. Bei einem fahrenden Fahrzeug können unter Umständen die Verhältnisse ohne weiteres genauso gleichbleibend sein wie bei einem stehenden Fahrzeug, zum Beispiel bei einer Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit auf einer ebenen Fahrstrecke, wenn die Abweichungen vom Sollniveau auf beiden Fahrzeugseiten gleichgerichtet sind.

2.3 Artikel 102 (3) EPÜ läßt im Falle von im Einspruchs- bzw. Beschwerdeverfahren vorgenommenen Änderungen keine auf Artikel 84 EPÜ gestützten Einwände zu, die nicht auf diese Änderungen zurückgehen (siehe z. B. T 301/87, ABl. EPA 1990, 335). Die von der Beschwerdeführerin erwähnte Verquickung zwischen Sachmerkmale und Verfahrensmerkmale im Anspruch 1 ist nicht auf die im Rahmen des Einspruchs- bzw. Beschwerdeverfahrens beantragten Änderungen des erteilten Anspruchs zurückzuführen. Diese sogenannte Verquickung war bereits im erteilten Patentanspruch 1 vorhanden. Folglich dürfte dieser Klarheitseinwand im Sinne der oben genannten Rechtsprechung nicht zulässig sein. Auch die von der Beschwerdeführerin vermeintliche Unerreichbarkeit eines punktgenauen Wertes  $dN$  ist nicht als Klarheitsmangel anzusehen. Das Erfordernis eines vorgegebenen Werts  $dN$  ist im Rahmen des bei derartigen Regelungen üblichen Toleranzbereiches auszulegen.

2.4 Bezüglich des Antrags der Beschwerdeführerin, die Absätze [0013], [0039] und [0040] der Beschreibung zu streichen, ist folgendes zu bemerken. Das letzte Merkmal des Anspruchs 1 bezieht sich auf Hebe- bzw.

Absenkbewegungen, die vorzugsweise bei stehendem Fahrzeug durchgeführt werden. Die Absätze [0013], [0039] und [0040] des Patents beziehen sich auf eine zusätzliche Funktionalität des bevorzugten Ausführungsbeispiels, bei welcher die Schließzeitpunkte der Ventile bei fahrendem Fahrzeug nicht weggesteuert, sondern zeitgesteuert werden können (vgl. insbesondere Spalte 8, Zeilen 30-33). In der Tatsache, daß die beim Gegenstand des Anspruchs 1 vorhandene Regel- bzw. Steuereinheit bei Bedarf in einen anderen Betriebsmodus umgeschaltet werden kann, sieht die Kammer - im Gegensatz zur Beschwerdeführerin - keinen "Widerspruch" zum Anspruch. Darüber hinaus hat sich ohnehin durch die vorgenommene Änderung des Anspruchs 1 in Hinblick auf den Status der beschriebenen zusätzlichen Funktionalität nichts geändert. Der Patentschrift wie erteilt ist nämlich nichts zu entnehmen, das darauf hindeutet, daß ein Achsaggregat, das nur entsprechend dem in den Absätzen [0013], [0039] und [0040] angegebenen Betriebsmodus funktioniert, innerhalb des Schutzbereichs des erteilten Anspruchs 1 liegen soll.

Unter diesen Umständen kann die Kammer keine Veranlassung erkennen, die betreffenden Absätze der Beschreibung zu streichen. Die von der Beschwerdeführerin vorgebrachte abstrakte und nicht substantiierte Befürchtung, daß im Verletzungsverfahren die Ansprüche falsch ausgelegt und verstanden werden könnten, kann die Streichung der strittigen Textstellen nicht rechtfertigen.

2.5 Somit ist festzustellen, daß die in den Ansprüchen und der Beschreibung durchgeführten Änderungen den Anforderungen der Artikel 84, 123 (2) und 123 (3) EPÜ genügen.

### 3. *Erfinderische Tätigkeit*

#### 3.1 Am nächsten kommender Stand der Technik

Nach Auffassung der Kammer ist der nächstliegende Stand der Technik in der D2 zu finden. Die D2 beschreibt eine niveaugeregelte Luftfederung eines Fahrzeuges mit für jede Fahrzeugseite gesonderten steuerbaren Luftfederaggregaten, z. B. Luftfederbälgen 2, welche über eine Steuerventilanordnung 8,12 separat mit einem Kompressor 10 bzw. einem Ablaß zur Atmosphäre verbindbar sind, und mit für jede Fahrzeugseite gesonderten Gebern 6 zur Niveauerfassung eines Fahrzeugaufbaus bzw. zur Erfassung eines Abstandes zwischen einem aufbauseitigen Teil und einem Radträger. Das beanspruchte niveaugeregelte luftgefederte Achsaggregat entspricht einer vereinfachten Ausführungsform einer solchen niveaugeregelten Luftfederung, bei der beispielsweise die Vorderachse nicht luftgefedert einstellbar ist, sondern eine konventionelle Federung mit passiven Federaggregaten besitzt, zum Beispiel solche mit Schrauben- oder Torsionsstabfedern.

Die D1 beschreibt eine allgemeine Federung mit Niveauregulierung und keine niveaugeregelte Luftfederung. Es sei bemerkt, daß die Offenbarung eines allgemeinen Begriffes, (die Federung mit Niveauregulierung der D1) die Neuheit eines speziellen Beispiels (hier eine Luftfederung mit Niveauregulierung mittels Luftfeder-

aggregaten, einem Kompressor und einer Ventilanordnung mit einem Ablaß zur Atmosphäre), das unter den offenbarten allgemeinen Begriff fällt, nicht vorwegnimmt. Im Falle einer Niveauänderung wird in der D1 die Größe der schrittweise durchgeführten Korrekturen für jede der Federungseinheiten über die Öffnungszeit von Stellventilen gesteuert (Seite 14, zweiter Absatz). Diese zeitgesteuerte Niveauregelung ist auf hydropneumatische Federungssysteme oder hydraulisch betätigte Verstellelemente anwendbar. Für eine Luftfederung ist sie aber nicht unmittelbar geeignet, weil aufgrund der Luftherwärmung während der Kompressionsphase mit anschließender Abkühlung in den Luftleitungen und den Luftaggregaten sowie der Elastizität von Schläuchen die Größe der Korrektur nicht mit zuverlässiger Wiederholbarkeit und ausreichender Genauigkeit über eine Öffnungszeitspanne der Ventilanordnung einstellbar wäre. Die Federung mit Niveauregulierung der D1 kann somit nicht als der nächstkommende Stand der Technik angesehen werden.

### 3.2 Aufgabe

Wird bei einer Luftfederung der aus der D2 vorbekannten Art eine beidseitige Niveauanhebung des Fahrzeugaufbaus notwendig, werden die Luftfederaggregate über die Steuerventilanordnung mit dem Kompressor verbunden. Sobald auf einer Fahrzeugseite das gewünschte Niveau erreicht ist, wird die Verbindung zwischen dem Luftfederaggregat dieser Fahrzeugseite und dem Kompressor unterbrochen, während das Luftfederaggregat auf der anderen Fahrzeugseite noch weiterhin mit dem Kompressor verbunden bleibt, bis auch dort das

gewünschte Niveau erreicht wird (D2: Spalte 5, Zeilen 41-54).

Nachteilig bei dieser bekannten Regelung ist, daß bei starken Belastungsunterschieden zwischen den Fahrzeugseiten und entsprechenden Differenzen zwischen den Abstützkräften bzw. den Pneumatikdrücken der Federaggregate ein Last- oder Druckausgleich zwischen den Aggregaten nicht vermieden werden kann. Dies führt gegebenenfalls dazu, daß das Luftfederaggregat auf der Seite mit der geringeren Belastung das gewünschte Niveau bereits erreicht haben könnte, bevor das am stärksten belastete Luftfederaggregat beginnt, den Fahrzeugaufbau auf der anderen Seite anzuheben. Dies äußert sich dann durch eine unerwünschte Schiefelage und eine damit einhergehende ausgeprägte Wankbewegung des Fahrzeugaufbaus relativ zur Fahrzeuglängsachse.

### 3.3 Lösung

Das niveaugeregelte luftgefederte Achsaggregat mit den Merkmalen des Anspruchs 1 bietet eine Lösung zu der o. g. Aufgabe.

Die Frage, ob der Fachmann die Lehre der D1 unter Einbeziehung von wegabhängigen Korrekturen auf ein luftgefedertes Aggregat nach Vorbild der D2 angewendet hätte, wie von der Beschwerdeführerin vorgetragen, mag dahingestellt bleiben, denn ein bedeutendes steuerungstechnisches Merkmal des Anspruchs 1 (beginnend mit "wobei bei der jeweiligen ... Fahrzeugseite") ist aus keiner dieser Entgegenhaltungen zu entnehmen. Nämlich, wenn zum Beispiel bei einer der jeweiligen geringen Hebebewegungen Luft bei geöffnetem Ventil in

das jeweils aktive Luftfederaggregat auf der einen Fahrzeugseite eingeführt wird, mit der Folge, daß das Niveau an diesem Luftfederaggregat entsprechend ansteigt, dann wird das Niveau, um welches sich der Fahrzeugaufbau auf der gegenüberliegenden Seite während dieser Hebebewegung - wenn auch in geringerem Maße - bewegt, bei der Bestimmung des Schließzeitpunktes des Ventils berücksichtigt. Erst wenn das Niveau auf der ersten Seite um den vorgegebenen kleinen Wert  $dN$  höher liegt als das Niveau am entsprechenden Luftfederaggregat auf der gegenüberliegenden Seite wird das Ventil abgeschaltet.

Auch wenn der Fachmann bei der Übertragung der Lehre der D1 auf eine niveaugeregelte Luftfederung ein wegabhängiges Regelprinzip angewendet hätte, hätte ihn den Stand der Technik nicht dazu veranlaßt, bei der Bestimmung der jeweiligen Korrektur am jeweils aktiven Luftfederaggregat das erfaßte Niveau am entsprechenden Luftfederaggregat auf der gegenüberliegenden Seite mitzueinbeziehen.

- 3.4 Die Kammer kommt folglich zu dem Schluß, daß der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.
4. Die abhängigen Ansprüche betreffen zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstands des Anspruchs 1 und haben in Zusammenhang mit diesem Bestand.

Die Beschreibung ist an die Ansprüche angepaßt worden.

## **Entscheidungsformel**

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

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
  
2. Die Sache wird an die erste Instanz mit der Auflage zurückverwiesen, das Patent mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
  - Ansprüche 1 bis 9 wie eingereicht in der mündlichen Verhandlung,
  
  - Beschreibung: Spalten 1 bis 2 wie eingereicht in der mündlichen Verhandlung; Spalten 3 bis 9 wie erteilt,
  
  - Zeichnungen wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

S. Crane