

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 14. Oktober 2010**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1822/07 - 3.5.02

Anmeldenummer: 99108283.5

Veröffentlichungsnummer: 0957565

IPC: H02K 7/102

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Elektromotor mit Bremse

Patentinhaber:
Sew-Eurodrive GmbH & Co. KG

Einsprechender:
Lenze Drive Systems GmbH

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54, 56

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):

-

Schlagwort:
"Neuheit und erfinderische Tätigkeit - ja (Hauptantrag)"
"Offenkundige Vorbenutzung"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-

Aktenzeichen: T 1822/07 - 3.5.02

**ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.5.02
vom 14. Oktober 2010**

Beschwerdeführer: Lenze Drive Systems GmbH
(Einsprechender) Hans-Lenze-Str. 1
D-31855 Aerzen (DE)

Vertreter: Patentanwälte Thielking & Elbertzhagen
Gadderbaumer Straße 14
D-33602 Bielefeld (DE)

Beschwerdegegner: Sew-Eurodrive GmbH & Co. KG
(Patentinhaber) Ernst-Blickle-Straße 42
D-76646 Bruchsal (DE)

Vertreter: Bohnenberger, Johannes
Meissner, Bolte & Partner GbR
Postfach 86 06 24
D-81633 München (DE)

**Angefochtene
Entscheidung:** **Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am
29. August 2007 zur Post gegeben wurde
und mit der der Einspruch gegen das
europäische Patent Nr. 0957565 aufgrund
des Artikels 102 (2) EPÜ 1973
zurückgewiesen worden ist.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: M. Ruggiu
Mitglieder: M. Rognoni
P. Mühlens

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde der Einsprechenden richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung über die Zurückweisung des Einspruchs gegen das europäische Patent Nr. 0 957 565.
- II. Die Einsprechende hatte ihren Einspruch u. a. auf die Einspruchsgründe nach Artikel 100 a) EPÜ gestützt und damit begründet, dass wegen einer offenkundigen Vorbenutzung der Gegenstand des Streitpatents neuheitsschädlich vorweggenommen sei. So erfüllten die Merkmale des Patentanspruchs 1 das Neuheitserfordernis gemäß Artikel 54 EPÜ nicht, erst recht fehle es bei der Merkmalskombination des Anspruchs 1 an erfinderischer Tätigkeit gemäß Artikel 56 EPÜ.

Zum Nachweis der vermeintlich offenkundigen Vorbenutzung wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Anlage 1: Kopie eines Prospektes der Firma "Lenze GmbH & Co KG" für die Federkraftbremse des Typs BFK 457, verteilt auf der Hannover Messe 1997;
- Anlage 2: Fachaufsatz "Varianten zum Prinzip machen" erschienen in der Fachzeitschrift "KEM 1997, September", Seiten 107, 108;
- Anlage 3: Fachaufsatz "Federkraftbremsen aus dem Baukasten", erschienen in der Fachzeitschrift "Der Konstrukteur 12/97";
- Anlage 4: Lieferschein von "Lenze GmbH & Co KG" vom 9. Juni 1997;
- Anlage 5: Rechnung von "Lenze GmbH & Co KG" vom 22. September 1997;
- Anlage 6: Bestellung bei "Lenze GmbH & Co KG" vom 8. September 1997;
- Anlage 7: Lenze - Zeichnung Nr. BFK 45705-001;
- Anlage 8: Lenze - Zeichnung Nr. BME 45705-004.

- III. Die Einspruchsabteilung befand, dass die offenkundige Vorbenutzung der Lenze-Federkraftbremse BFK 457-03/04/05 gemäß den Anlagen 1 bis 3 gegeben sei. Diese Federkraftbremse sei aber lediglich eine Anbaubremse, die nicht über den in der Patentschrift gewürdigten Stand der Technik hinausgeht. Angesichts dieser Vorbenutzung sei weder offenbart noch nachvollziehbar, dass Elektromotoren mit endseitigem Bremslagerschild mit der Anbaubremse BFK 457 vor dem Prioritätstag des Streitpatents ausgerüstet worden sind. Der Gegenstand von Anspruch 1 sei somit neu und beruhe auf einer erfinderischen Tätigkeit.
- IV. Als Nachweis der Lieferung im Jahr 1997 von Elektromotoren, die mit der Lenze-Anbaubremse des Typs BFK457 ausgestattet waren, reichte die Beschwerdeführerin (Einsprechende) mit der Beschwerdebegründung folgende zusätzliche Unterlagen ein:

- Anlage 9: Kopie einer Zeichnung der Firma "Flender-Himmelwerk GmbH" mit der Zeichnungsnummer 8.212 066;
- Anlage 10a: Kopie eines Auftragsschreibens vom 20. Juni 1997;
- Anlage 10b: Kopie einer Auftragsänderung vom 01. Juli 1997;
- Anlage 11: Kopie eines Kommissionszettels von "Flender-Himmelwerk GmbH";
- Anlage 12: Kopie einer Auftragsbestätigung von "Flender-Himmelwerk GmbH";
- Anlage 13: Kopie einer Rechnung ausgestellt von "Flender-Himmelwerk GmbH" am 28. August 1997;
- Anlage 14: Kopie der Bestätigung für den Kunden von "Flender-Himmelwerk GmbH" über den erfolgten Versand der bestellten Elektromotoren;
- Anlage 15: Kopie eines entsprechenden Frachtbelegs;
- Anlage 16: Kopie der entsprechenden Ausfuhranmeldung;
- Anlage 17: Kopie eines Kommissionszettels vom 28. August 1997;
- Anlagen 18 bis 25: Ausdrücke der unter der Artikelnummer 1447216 in der EDV abgelegten Stammdatenblätter;
- Anlagen 26 bis 27: Ausdrücke von weiteren Datenblättern;
- Anlage 28: Zeichnung von "Flender-Himmelwerk GmbH" mit der Nummer 8.212 187.

V. Am 14. Oktober 2010 fand eine mündliche Verhandlung vor der Kammer statt.

VI. Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen (Hauptantrag);

- hilfsweise, das Patent in geänderter Form auf der Grundlage des Anspruchs 1 des Hilfsantrags 1, eingereicht mit Schreiben vom 7. September 2010, und der Ansprüche 2 bis 11 der Patentschrift aufrechtzuerhalten;
- hilfsweise, das Patent in geänderter Form auf der Grundlage der Ansprüche 1 bis 10 eines der Hilfsanträge 2 oder 3, beide eingereicht mit Schreiben vom 7. September 2010, aufrechtzuerhalten.

VII. Anspruch 1 des Streitpatents lautet wie folgt:

"Elektromotor (1) mit

- einem Rotor (2) und
- einem Gehäuse (3), das ein endseitiges Brems-Lagerschild (4) zum Lagern einer durch das Brems-Lagerschild (4) hindurchführenden Welle (5) des Rotors (2) hat, und
- einer elektromagnetisch betätigbaren Bremse (10), die Folgendes aufweist:

- einen Magnetkörpern (17) mit einer Bremsspule (11),
- eine von dem Magnetkörper (17) entgegen einer von Federn aufgebrachten Bremsandruckkraft anziehbare Ankerplatte (13), die in einer Führungseinrichtung (15) im Wesentlichen drehfest aber in Richtung der Welle (5) axial verschiebbar ist, und
- einen Bremsrotor (20), auf dem die Ankerplatte (13) bei stromloser Bremsspule (11) mit der Bremsandruckkraft (*sic*) aufliegt und der an der Welle (5) befestigt ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

die Bremse (10) vorkomplettiert ausgebildet und an das Gehäuse (3) anschraubbar ist, wobei die Führungseinrichtung (15) als Ring ausgebildet ist, der mit dem Magnetkörper (17) verbunden, insbesondere verschraubt ist, und/oder der Bremsrotor (20) drehfest aber axial verschiebbar auf einem Mitnehmer (28) aufgesetzt ist, die mit der Welle (5) verbunden ist."

Ansprüche 2 bis 11 sind von Anspruch 1 abhängig.

Der Wortlaut der unabhängigen Ansprüche der Hilfsanträge 1 bis 3 braucht nicht wiedergegeben zu werden, da über diese Hilfsanträge nicht zu entscheiden war.

VIII. Die für die Entscheidung relevanten Argumente der Beschwerdeführerin lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Auf der ersten Seite der Anlage 2 sei eine Bremse der offenkundig vorbenutzten Art dargestellt, die auf einer Welle montiert ist. Die Welle werde in der Legende als Motorwelle bezeichnet. Angesichts der gezeigten Anordnung der Befestigungsschrauben sei ferner offensichtlich, dass diese an einem die Welle umgebenden Gehäuseteil des Motors anzubringen sind. Ein solches Gehäuseteil stelle aber ein Bremslagerschild gemäß Anspruch 1 des Streitpatents dar. Strenggenommen bleibe somit als einziger Unterschied zwischen der bereits im Einspruchsverfahren geltend gemachten offenkundigen Vorbenutzung und dem Gegenstand des Streitpatents gemäß Anspruch 1 die Tatsache, dass es sich bei dem beanspruchten Motor mit Bremse um einen Elektromotor handelt. Mit den weiteren Anlagen 9 bis 28 sei jedoch auch die Lieferung im Jahr 1997 von mit der Lenze-Anbaubremse ausgestatteten Elektromotoren nachgewiesen. Durch diese Vorbenutzung sei der Gegenstand des Streitpatents neuheitsschädlich getroffen. Im Lichte der Antriebe, die in den Anlagen 1 bis 3 als Anwendungsgebiet der vorbenutzten Bremsen offenbar sind, stelle sich aber die Frage, inwieweit es als erfinderisch anzusehen ist, für den Fachmann als Motor für z. B. Aufzugsanlagen oder Rolltreppen-Fahrertriebe einen Elektromotor vorzusehen.

Die von der Beschwerdegegnerin beschriebenen Unterschiede zwischen einer streitpatentgemäßen und einer offenkundig

vorbenutzten Motor-Brems-Kombination beruhten im Wesentlichen auf der Gestaltung der Oberfläche des Motorlagerschildes. Der Wortlaut des Anspruchs 1 sage doch über die Gestaltung des dort als Bremslagerschild bezeichneten Bauteils nichts näher aus. Auch die Beschreibung des Streitpatents gebe keinen Hinweis auf besondere Gestaltungsmerkmale des Bremslagerschildes. Gemäß Anspruch 1 spielt in der Tat die Gestaltung des Bremslagerschildes für die Funktionsweise der Bremse keine Rolle. Bei einer Bremse des offenkundig vorbenutzten Typs drücke beim Schließen der Bremse die Ankerplatte den Rotor gegen die Grundplatte und erzeuge so den zur Verzögerung beitragenden Reibschluss. Die Grundplatte werde durch Schrauben am Motorlagerschild befestigt. Bei den Merkmalen der abhängigen Ansprüche 8 bis 11, bei denen auf dem Motorlagerschild ein Reibblech angeordnet ist, unterscheide sich dieses Reibblech in seiner Funktion bei der zusammengebauten Bremse nicht von der Grundplatte. Das Reibblech liege, wie die Grundplatte, am Motorlagerschild an und sei über eine Schraubverbindung, welche die einzelnen Bauteile der Bremse zusammenhält, an dieser verdrehsicher befestigt, so dass das Bremsmoment des Rotors auf das Motorlagerschild übertragen werden kann. Im Streitpatent und in der offenkundigen Vorbenutzung seien in der Tat die Funktionen der einzelnen Bauteile die gleichen. Geändert seien lediglich deren Geometrie und deren Benennung. Insoweit rechtfertige sich der Antrag, das Streitpatent zu widerrufen.

IX. Die für die Entscheidung relevanten Argumente der Beschwerdegegnerin lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der in Anspruch 1 verwendete Begriff "Bremslagerschild" sei insbesondere anhand der im Streitpatent genannten Patentschrift DE-C2-41 26 672 eine Definition, die für den auf dem entsprechenden Gebiet tätigen Fachmann sehr klar ist. Es handele sich um ein B-seitiges Lagerschild, welches so ausgebildet ist, dass es als Bremsfläche bzw. als Träger einer Bremsfläche dienen kann.

Von den als Beweismittel für die vermeintlich offenkundige Vorbenutzung eingereichten Unterlagen gehörten lediglich die Anlagen 1-3 unstreitig zum Stand der Technik. Bei den darin dargestellten Federkraftbremsen des Typs BFK 457 handele es sich jedoch nicht um eine im Sinne der Erfindung vorkomplettierte Einbaubremse, die für ihre Bremsfunktion das Bremslagerschild des Elektromotors benötigt, sondern um eine vollständige und funktionsfähige Anbaubremse. Ferner bezögen sich die Anlagen 1 bis 3 nicht auf die Kombination der genannten Anbaubremse mit einem Elektromotor mit Bremslagerschild. Selbst wenn die vermeintlich offenkundigen Vorbenutzung eines mit der Federkraftbremse BFK 457 ausgerüsteten Elektromotors als nachgewiesen gälte, würde deren Gegenstand den erfindungsgemäßen Elektromotor weder vorwegnehmen noch nahelegen. Die Beschwerde sei somit zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.

Auslegung von Anspruch 1 der Patentschrift

2.1 Laut Beschwerdeführerin ist der in Anspruch 1 der Patentschrift verwendete Begriff "*Brems-Lagerschild*" kein anerkannter Fachausdruck, sondern eine Wortschöpfung der Patentinhaberin. Dieser Begriff könne für den Fachmann lediglich das bremsseitige Endlagerschild eines Elektromotors bezeichnen, an dem eine Anbaubremse anzubringen ist.

2.2 In der Tat ist "*Brems-Lagerschild*" bzw. "*Bremslagerschild*" kein allgemein üblicher Fachausdruck, wie auch die Beschwerdegegnerin zugegeben hat. Sie hat jedoch geltend gemacht, dass dieser Begriff in der Patentschrift klar und für den Fachmann unmissverständlich definiert sei, und dass der Wortlaut von Anspruch 1 des Streitpatents, insbesondere die Begriffe "*Bremslagerschild*" und "*vorkomplettiert ausgebildet*" den erfindungsgemäßen Elektromotor von der behaupteten offenkundigen Vorbenutzung klar unterscheide.

3.1 Bei dieser Sachlage stellt sich daher die Frage, wie Anspruch 1 auszulegen ist.

3.2 Im Absatz [0002] der dem Streitpatent entsprechenden, veröffentlichten Anmeldung wird angegeben, dass ein Elektromotor mit einer elektromagnetisch betätigbaren Bremse aus der Patentschrift DE-C2-41 26 672 bekannt ist. Die Welle dieses Elektromotors "*ist von einem Brems-Lagerschild des Elektromotors gelagert, das einen endseitigen Abschluß eines Gehäuses des Elektromotors bildet. Die Welle erstreckt sich durch das Brems-Lagerschild hindurch auf die Außenseite des Brems-Lagerschildes. Beim Einfallen der Bremse, also nach dem Ausschalten des Stromes durch den Elektromagneten, wird die Ankerplatte durch Federkraft gegen Bremsbeläge eines Belagträgers gedrückt, der mit der Welle an der Außenseite des Brems-Lagerschildes verbunden ist*" (Absatz [0002], Zeilen 11 bis 21, Unterstreichung hinzugefügt).

Das in der o. g. Anmeldung als "*Brems-Lagerschild*" bezeichnete Gehäuseteil des bekannten Elektromotors weist eine "*gehäusefeste Anlagefläche*" auf, wogegen die der Ankerscheibe abgewandte Seite der Bremsscheibe mit ihren Bremsscheiben gedrückt wird, wenn zum Bremsen die Spule des Elektromagneten entregt wird (siehe DE-C2-41 26 672, Spalte 4, Zeilen 7 bis 12). Bei dem bekannten Elektromotor wirkt somit das sogenannte "*Brems-Lagerschild*" als Bremsfläche für die mit der Welle rotierenden Bremsscheiben.

Gemäß Absatz [0007] der o. g. Anmeldung handelt es sich bei der aus DE-C2-41 26 672 bekannten Bremse "*um eine sogenannte Einbaubremse, die direkt an den Elektromotor angebaut ist. Die Bremse kann daher kompakt aufgebaut sein. Die Baulänge, das Gewicht und der Fertigungsaufwand sind somit geringer als*

bei sogenannten Anbaubremsen, die separat aufgebaute Bremsen sind und an dem Gehäuse des Elektromotors angesetzt werden" (Unterstreichung hinzugefügt).

Ferner wird im Absatz [0009] der o. g. Anmeldung festgestellt, dass bei der Montage oder bei Wartungsarbeiten an bekannten Elektromotoren mit elektromagnetisch betätigbaren Bremsen "vielfach die Bremse nur zusammen mit dem Brems-Lagerschild des Elektromotors montiert bzw. demontiert werden" kann. "In anderen Fällen kann die Bremse zwar von dem am Elektromotor befestigten Brems-Lagerschild abgenommen werden, befinden sich aber außer dem Belagträger noch weitere Teile zwischen dem Bremsschild der Bremse und dem Bremslagerschild des Elektromotors, die einzeln montiert werden müssen, bzw. die sich bei der Demontage unbeabsichtigt lösen und herunterfallen können. Beispiele für solche zusätzlichen Teile sind Druckfedern, die einen Bremsspulenkern der Bremse über Druckringe gegen den Anschlag von langen Befestigungsschrauben drücken, und Distanzhülsen zum Festlegen der axialen Distanz zwischen Bremsschild und Brems-Lagerschild".

3.3 Aus der o. g. Textstellen des Streitpatents bzw. der entsprechenden Anmeldung geht somit hervor, dass es sich beim Bremslagerschild um eine gehäusefeste Anlagefläche bzw. Bremsfläche handelt, gegen die der Bremsrotor gedrückt wird. Das Bremslagerschild ist daher nicht nur als Träger einer Anbaubremse zu verstehen, sondern als ein wesentlicher Bestandteil einer Einbaubremse, der am Bremsvorgang unmittelbar beteiligt ist. In der Tat wird in der Patentschrift bzw. Anmeldung hervorgehoben, dass die erfindungsgemäße Bremse an sich nicht funktionsfähig ist, weil sie keine feste Anlagefläche für den Bremsrotor bzw. keine Bremsfläche umfasst (vgl. Punkt 4.2 der Entscheidung).

4.1 Streitig zwischen den Parteien ist außerdem die Bedeutung des Begriffs "vorkomplettiert ausgebildet". Laut Beschwerdeführerin bedeutet "vorkomplettiert" nichts anderes als "vormontiert". So sei eine fertig gebaute Anlagebremse eine im Sinne der Erfindung vorkomplettiert ausgebildete Bremse.

Die Beschwerdegegnerin hat indes hervorgehoben, dass sich "vorkomplettiert ausgebildet" ausschließlich auf eine Einbaubremse beziehen könne, die lediglich in Verbindung mit dem Bremslagerschild des Elektromotors funktionsfähig ist.

4.2 Nach dem Streitpatent (Absatz [0044]) hat der erfindungsgemäße Motor den Vorteil, auch ohne die vorkomplettierte Bremse funktionsfähig zu sein. "Andererseits ist die vorkomplettierte Bremse nicht ohne das Brems-Lagerschild des Elektromotors funktionsfähig. Hierfür gibt es zwei wesentliche Gründe:

- Einerseits fehlt die notwendige Abstützung in axialer Richtung beim Bremsvorgang, da sowohl die Ankerplatte 13

- als auch der Bremsrotor 20 axial beweglich ausgestaltet sind;
- andererseits kann die an dem Reibblech 6 erzeugte Reibungswärme beim Bremsen nicht in ausreichendem Maße an die Luft abgegeben werden, so daß das Reibblech verglühen würde. Es ist daher mit einem anderen Körper bei geringem Wärmewiderstand verbunden, nämlich mit dem Brems-Lagerschild 4 des Elektromotors. An dieses wird die Bremswärme des Reibblechs 6 abgeführt. Das Brems-Lagerschild 4 ist vorzugsweise aus Metall gefertigt und weist eine wesentlich größere Wärmekapazität auf, als das Reibblech 6."

"Ein weiterer Grund dafür, daß die vorkomplettierte Bremse 10 nicht ohne das Brems-Lagerschild 4 des Elektromotors funktionsfähig ist, liegt darin, daß ihr die Dichtheit gegen eindringende Feuchtigkeit oder gegen eindringenden Schmutz aus der Umgebung fehlt. Die Dichtheit ist erst mit der Montage an dem Brems-Lagerschild 4 gegeben" (Streitpatent, Absatz [0045]).

- 4.3 Bei der Montage der Bremse (Streitpatent, Absatz [0043]) wird die komplette Bremse auf den Mitnehmer bzw. auf die Welle aufgesteckt, wobei unter leichtem Hin- und Herdrehen der Welle und/oder des Bremsrotors 20 die vorkomplettierte Bremse 10 mit dem Elektromotor gefügt und anschließend verschraubt wird.

Bei der Bremse des erfindungsgemäßen Motors handelt es sich daher um eine Bremse, die als komplett ausgebildete, aber für sich allein nicht funktionsfähige Einheit auf die Motorwelle aufgesteckt wird. Erst nachdem die Einheit an das entsprechende Bremslagerschild des Elektromotors angeschraubt worden ist, bildet sie eine vollständige und funktionsfähige Bremse.

Offenkundige Vorbenutzung

- 5.1 Es ist zwischen den Parteien unstrittig, dass die von der Beschwerdeführerin eingereichten Anlagen 1, 2 und 3 zum Stand der Technik gehören.

Anlage 1 ist die Kopie eines Prospektes für die Federkraftbremse des Typs BFK 457 der Firma "Lenze".

Anlage 2 ist die Kopie der Seiten 107 und 108 der Fachzeitschrift "KEM 1997, September". In dieser Anlage wird das Funktionsprinzip einer Federkraftbremse des Typs BFK 457 dargestellt und die wesentlichen Bestandteile abgebildet (Figur auf Seite 107).

Anlage 3 ist eine Kopie des Fachaufsatzes "Federkraftbremsen aus dem Baukasten". Auch in dieser Anlage werden das Funktionsprinzip einer Lenze-Federkraftbremse der Typen BFK 457 und 458 und ihre wesentlichen Bestandteile gezeigt.

Auf Seite 3 der Anlage 1 wird angegeben, dass bei einer Federkraftbremse BFK 457 ein "*Festlager bremsseitig nicht erforderlich*" ist. Die Figuren auf Seite 4 zeigen, dass alle Federkraftbremsen der Baureihe BFK 457 mit einem Flansch geliefert werden, welcher auch als Bremsfläche für den Bremsrotor dient. Sie werden mit integrierten Befestigungsschrauben an einem Elektromotor montiert. Bei den Lenze-Federkraftbremsen handelt es sich somit um Anbaubremsen, die eine Gegenbremsfläche umfassen und über die notwendige Abstützung in axialer Richtung beim Bremsvorgang verfügen. Diese Bremsen benutzen daher nicht das bremsseitige Endlagerschild des Elektromotors als Bremsfläche oder zur Abstützung des Reibblechs in axialer Richtung beim Bremsvorgang.

- 5.2 Bei der Lenze-Federkraftbremse BFK 457 handelt es sich somit nicht um eine im Sinne der Erfindung "vorkomplettiert ausgebildete" Einbaubremse, sondern um eine Anbaubremse, die funktionsfähig und vollständig ausgebildet geliefert wird.
- 6.1 Gegenstand der behaupteten offenkundigen Vorbenutzung ist ein Elektromotor, dessen Gehäuse ein übliches bremsseitiges Endlagerschild aufweist, und welcher eine an dieses Endlagerschild angeschraubte Lenze-Federkraftbremse umfasst. Wie vorstehend dargestellt, nimmt dieser Elektromotor die Kombination eines Elektromotors mit einem Bremslagerschild und einer vorkomplettierten Bremse gemäß der vorliegenden Erfindung nicht vorweg. Es ist auch nicht ersichtlich, wie ein Fachmann von einem solchen Gegenstand zum beanspruchten Elektromotor hätte gelangen können.
- 6.2 Bei dieser Sachlage ist daher unerheblich, ob die behauptete offenkundige Vorbenutzung eines mit einer Lenze-Anbaubremse BFK 457 ausgerüsteten Elektromotors durch die eingereichten Anlagen 4 bis 28 ausreichend substantiiert ist, da deren Gegenstand nach Auffassung der Kammer nicht in der Lage ist, die Patentierbarkeit des erfindungsgemäßen Elektromotors in Frage zu stellen.
- 7.1 Aus den vorstehenden Gründen kommt die Kammer zu dem Schluss, dass die von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Einwände gemäß Artikel 100a) EPÜ der Aufrechterhaltung des Streitpatents nicht entgegenstehen.
- 7.2 Die Beschwerde war somit zurückzuweisen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

U. Bultmann

M. Ruggiu