

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 5. Februar 2013**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1689/09 - 3.5.05

Anmeldenummer: 04029831.7

Veröffentlichungsnummer: 1548986

IPC: H04L 12/28

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Bussystem für ein Flugzeug

Anmelderin:

Airbus Deutschland GmbH

Stichwort:

CAN-Bussystem mit Erweiterung nach ATA-Kapiteln/AIRBUS

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56, 111(1), 114(1)

Schlagwort:

"Hauptantrag - Erfinderische Tätigkeit (nein)"

"Hilfsantrag - Technischer Charakter (ja)"

"Zurückverweisung an die erste Instanz"

Zitierte Entscheidungen:

T 1194/97

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 1689/09 - 3.5.05

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.5.05
vom 5. Februar 2013

Beschwerdeführerin: Airbus Deutschland GmbH
(Anmelder) Kreetslag 10
D-21129 Hamburg (DE)

Vertreterin: Maiwald Patentanwalts GmbH
Elisenhof
Elisenstrasse 3
D-80335 München (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Prüfungsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 23. Februar 2009 zur Post gegeben wurde und mit der die europäische Patentanmeldung Nr. 04029831.7 aufgrund des Artikels 97 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzende: A. Ritzka
Mitglieder: M. Höhn
F. Blumer

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Prüfungsabteilung auf Zurückweisung der europäischen Patentanmeldung Nr. 04029831.7, die am 23. Februar 2009 zur Post gegeben wurde. Diese Entscheidung ist darauf gestützt, dass die unabhängigen Ansprüche gemäß Hauptantrag sowie erstem und zweitem Hilfsantrag nicht auf erfinderischer Tätigkeit gemäß Artikel 56 EPÜ beruhen.

Im erstinstanzlichen Verfahren wurde auf folgende Druckschriften Bezug genommen:

- D1: CAN Specification, Version 2.0, Robert Bosch GmbH, 1991,
D2: DE 4129205 A1 und
D3: Controller-Area-Network, Grundlagen, Protokolle, Bausteine, Anwendungen; K. Etschberger et al., Hanser Verlag, 2002.

- II. Die Beschwerdegebühr wurde mit der Beschwerdeschrift, eingegangen am 23. April 2009, entrichtet. Mit der Beschwerdebeurteilung, eingegangen am 23. Juni 2009, wurde beantragt, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und ein Patent auf der Grundlage der mit der Beschwerdebeurteilung eingereichten Anspruchssätze gemäß Hauptantrag sowie Hilfsanträgen 1 und 2 zu erteilen. Des weiteren beantragte die Beschwerdeführerin die Rückzahlung der Beschwerdegebühr. Weiter hilfsweise wurde eine mündliche Verhandlung beantragt.

Die Kammer hat in einem Bescheid vom 2. November 2012 zur mündlichen Verhandlung geladen und ihre vorläufige

Meinung zu der Beschwerde geäußert. Des weiteren wurde auf folgende weitere Veröffentlichungen verwiesen:

D4: EP 0940954 A1 und

D5: DE 10029645 A1.

Die Publikationen D4 und D5 wurden im Hinblick auf die Argumentation der Beschwerdeführerin zum Einsatz von CAN-Bussystemen im Flugzeugbau von Amts wegen in das Verfahren eingeführt (Artikel 114(1) EPÜ). Auf der Grundlage von D3 und D5 wurden insbesondere Einwände unter Artikel 56 EPÜ erhoben und die Gründe dafür dargelegt. Weiter teilte die Kammer der Beschwerdeführerin mit, dass eine behauptete Fehlbeurteilung keinen schwerwiegenden Verfahrensfehler darstelle. Die Beschwerdeführerin habe daher keine Gründe vorgetragen, die einen wesentlichen Verfahrensfehler darstellen und die Rückzahlung der Beschwerdegebühr rechtfertigen könnten.

- III. Mit Schreiben vom 7. Januar 2013 reichte die Beschwerdeführerin eine umfangreiche Erwiderung auf den Anhang zum Ladungsbescheid ein, worin vor allem weitere Argumente im Hinblick auf die erfinderische Tätigkeit vorgebracht wurden.
- IV. Am 5. Februar 2013 fand eine mündliche Verhandlung statt, in deren Verlauf die Beschwerdeführerin die bisherigen Hilfsanträge durch einen neuen Hilfsantrag ersetzte und den Antrag auf Rückzahlung der Beschwerdegebühr zurücknahm.

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß dem Hauptantrag lautet:

"1. Bussystem zur Übertragung eines Datenpakets zwischen einer Vielzahl von Flugzeugsystemen in einem Flugzeug, wobei das Bussystem ein CAN Datenbussystem ist, wobei das Datenpaket in dem CAN Datenbussystem ein erweitertes Identifikationsfeld mit einer Länge von 29 Bits aufweist um einen Empfänger des Datenpakets zu identifizieren, wobei ein fester Bereich des erweiterten Identifikationsfeldes zur Identifikation der Vielzahl von Flugzeugsystemen ausgestaltet ist, wodurch jedes Flugzeugsystem eindeutig adressierbar ist, wobei Bits der höchsten Signifikanz des erweiterten Identifikationsfeldes zur Festlegung einer Priorität des Datenpakets ausgestaltet sind, so dass ein Datenpaket für ein Flugzeugsystem mit hoher Kritikalität mit einer hohen Datenpaketpriorität adressiert werden kann."

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag lautet:

"1. Sender für einen CAN-Datenbus zum Senden eines Datenpakets mit einem erweiterten Identifikationsfeld (2) mit einer Länge von 29 Bits zur Identifikation eines Flugzeugsystems entsprechend eines ATA-Kapitels, wobei der Sender eingerichtet ist, einen festen Bereich (8) des erweiterten Identifikationsfeldes (2) zu senden, wobei der feste Bereich (8) des erweiterten Identifikationsfeldes (2) zur Identifikation einer Vielzahl von Flugzeugsystemen ausgestaltet ist, wodurch jedes Flugzeugsystem eindeutig adressierbar ist; wobei der feste Bereich (8) Bits der niedrigsten Signifikanz des erweiterten Identifikationsfeldes umfasst; wobei der Sender eingerichtet ist, Bits der höchsten Signifikanz (4) des erweiterten Identifikationsfeldes (2)

zur Festlegung einer Priorität des Datenpakets zu senden, so dass ein Datenpaket für ein Flugzeugsystem mit hoher Kritikalität mit einer hohen Datenpaketpriorität adressiert werden kann;

wobei die Bits der niedrigsten Signifikanz (8) des erweiterten Identifikationsfeldes (2) das ATA-Kapitel des Flugzeugsystems bezeichnen;

wobei ein weiterer Bereich (6) des erweiterten Identifikationsfeldes (2) zur Definition eines Flugzeugsystem-spezifischen Funktionskodes ausgestaltet ist;

wobei die Bits der niedrigsten Signifikanz des erweiterten Identifikationsfeldes (2) zur Angabe einer System-ID ausgestaltet sind, und

wobei die System-ID binär codiert ist und eindeutig auf die entsprechenden ATA-Kapitel verweist."

V. Die Beschwerdeführerin beantragte, die Zurückweisung aufzuheben und ein Patent auf der Grundlage des mit der Beschwerdebegründung vom 23. Juni 2009 eingereichten Hauptantrags, hilfsweise auf der Grundlage des während der mündlichen Verhandlung vor der Kammer eingereichten Hilfsantrags, zu erteilen.

VI. Am Ende der mündlichen Verhandlung verkündete die Kammer ihre Entscheidung.

Entscheidungsgründe

1. Zulässigkeit der Beschwerde

Die Beschwerde wurde wirksam und fristgerecht eingereicht. Die Beschwerdegebühr wurde ebenfalls

fristgerecht entrichtet (siehe Sachverhalt und Anträge, Punkt II). Die Beschwerde ist daher zulässig.

Hauptantrag

2. Erfinderische Tätigkeit - Artikel 56 EPÜ
 - 2.1 Die Kammer vertritt die Auffassung, dass D3 als nächstliegender Stand der Technik geeignet ist, weil darin Grundlagen, Protokolle und Anwendungen des CAN-Busses offenbart sind. Es wird insbesondere verwiesen auf D3, Seiten 93 und 450f, Abschnitt "Verarbeitungsorientierte Identifizierung" mit Figur 6.1-5. Auch die vorliegende Patentanmeldung geht in der Beschreibungseinleitung von den Grundlagen des CAN-Busses als Stand der Technik aus.
 - 2.2 Die Beschwerdeführerin hat mehrfach auf der Grundlage vermeintlicher Unterschiede des Gegenstands von Anspruch 1 gegenüber der Offenbarung von D3 in den unterschiedlichen Schichten des CAN-Protokolls argumentiert. Die Kammer weist darauf hin, dass der Wortlaut von Anspruch 1 keine Angaben dazu macht, auf welchen Schichten der beanspruchte Gegenstand realisiert wird. Auch macht Anspruch 1 keine Angaben darüber, ob eine Datenübertragung tatsächlich im Rahmen eines Multicasting realisiert ist, oder aber weitere darüber hinausgehende Adressierungsmaßnahmen getroffen werden. Diesbezügliche Argumente können daher nicht zu einer Abgrenzung des beanspruchten Gegenstands gegenüber D3 dienen.
 - 2.3 D3 offenbart neben den allgemeinen Grundlagen von CAN-Datenbussen darauf aufbauende weiterführende Konzepte.

Neben der Verwendung eines erweiterten Identifikationsfeldes mit 29 Bit (siehe z.B. Fußnote 1 auf Seite 450 und Bild 6.1-5 von D3) offenbart D3 "zusätzlich zur prioritätsorientierten Identifizierungsordnung" (vgl. Seite 450, letzter Absatz) auch die Verwendung eines festen Bereichs des erweiterten Identifikationsfeldes zur eindeutigen Adressierung von Systemen (siehe z.B. Bild 6.1-5 mit dem Hinweis in der voranstehenden Textpassage, wonach das Feld PDU zur Spezifikation von Zieladressen dienen kann). Auch wird explizit offenbart, dass die Bits der höchsten Signifikanz des erweiterten Identifikationsfeldes zur Festlegung der Priorität von Datenpaketen dient (vgl. wiederum Bild 6.1-5 von D3). Damit ist implizit verbunden, dass Datenpakete mit einer hohen Kritikalität mit einer hohen Datenpaketpriorität adressiert werden können, denn dies genau ist der Zweck der Priorisierung im Konzept des CAN-Datenbusses.

- 2.4 Die Kammer stimmt der Beschwerdeführerin nicht darin zu, dass die Formulierung "Vielzahl von Flugzeugsystemen" in Anspruch 1 vor dem Hintergrund der Beschreibung anstatt als spezifische Geräte vielmehr als eine Agglomeration von verschiedenen Geräten, Systemen oder Sub-Systemen zu verstehen sei (vgl. Seite 16, letzter Teilsatz der Eingabe vom 7. Januar 2013). Abgesehen davon, dass der Anspruchswortlaut aus sich heraus klar verständlich sein muss und eine solche Einschränkung nicht definiert, lässt die breite Formulierung des beanspruchten Gegenstands eine solche einschränkende Auslegung auch nicht zu. Vielmehr deutet die beanspruchte eindeutige Adressierung jedes Systems darauf hin, dass aufgrund der geforderten Eindeutigkeit ein exaktes Gerät adressiert werden soll. In diesem Zusammenhang sind daher auch die

weiter oben angeführten, in D3 offenbarten Zieladressen (Feld "PDU- spezifisch") relevanter Stand der Technik.

- 2.5 Damit ergibt sich als einziges Unterscheidungsmerkmal vom Gegenstand des Anspruchs 1 gegenüber D3, dass die Übertragung zwischen einer Vielzahl von Flugzeugsystemen in einem Flugzeug erfolgt.
- 2.6 Die Beschwerdeführerin hat ausgehend vom gleichen Stand der Technik, nämlich den Grundlagen des CAN-Bussystems, unterschiedliche Aufgabenstellungen formuliert. Zum einen die ursprünglich formulierte Aufgabe, ein Bussystem zur Übertragung eines Datenpaketes zwischen einer Vielzahl von Geräten in einem Flugzeug anzugeben, das eine Kommunikation für sicherheitskritische Funktionen des Flugzeuges sicherstellt (vgl. Absatz [0004] der Beschreibung). Zum anderen, eine sichere Fehlererkennung in Flugzeugen zu gewährleisten (vgl. Seite 7, Absatz 2 der Beschwerdebegründung).

Die Kammer ist der Auffassung, dass der Aspekt der Fehlererkennung zu eng gefasst ist und daher die ursprüngliche Aufgabe als objektive Aufgabe anzusehen ist.

- 2.7 Die Beschwerdeführerin argumentierte, dass bei der Anwendung des CAN-Bussystems in der Automobiltechnik nicht die Besonderheiten von Flugzeugen berücksichtigt würden, weshalb im Bereich des Flugzeugbaus traditionell kein CAN-Bus zum Einsatz gekommen wäre. Es wäre demnach nicht naheliegend gewesen, ein CAN Bussystem in einem Flugzeug zu verwenden (vgl. z.B. Seite 6, Absatz 2 der Beschwerdebegründung).

Daraufhin sah sich die Kammer veranlasst, dieses Argument zu überprüfen und ist dabei auf D4 und D5 gestoßen (Artikel 114(1) EPÜ), die vor dem Prioritätstag der vorliegenden Anmeldung veröffentlicht wurden. D4 beschreibt den Einsatz eines CAN-Bussystems im Flugzeug (siehe D4, z.B. Abschnitt [0011]). In D5 wurde der Einsatz von komplexen Datenbusstrukturen wie das CAN-Bussystem in Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Unter den angeführten Verkehrsmitteln wurden explizit auch Flugzeuge erwähnt (siehe D5, Spalte 1, Zeile 10f). Vor diesem Hintergrund vermag dieses Argument deshalb nicht zu überzeugen.

- 2.8 Dem Argument der Beschwerdeführerin, dass ausgehend von D5 davon abgeraten wurde, für eine differenzierte Adressierung an einem CAN-Bus festzuhalten (vgl. Seite 23, dritter Absatz der Eingabe vom 7. Januar 2013), kann nicht zugestimmt werden. Zum einen wird in Absatz [0009] von D5 festgestellt, dass der CAN-Bus gerade nicht die Probleme aufweist, von denen die Lehre in D5 ausgeht ("im Gegensatz zum CAN-Protokol"). Zum anderen wird in D5 explizit auf ein mögliches Ausführungsbeispiel mit CAN-Bus verwiesen (siehe Abschnitt [0030]).
- 2.9 Die Kammer vertritt daher die Auffassung, dass die Lehre der D3 vom Fachmann durchaus im Rahmen seines allgemeinen Fachwissens nicht nur für die Kfz-Technik in Betracht gezogen worden wäre, welche ja bereits sicherheitskritische Anforderungen stellt, sondern auch für den Einsatz in Flugzeugen mit Flugzeugsystemen.
- 2.10 Daher würde der Fachmann die objektive technische Aufgabe lösen, indem dieser eine Zuordnung von

Identifizieren zu Zieladressen von Systemen eines Flugzeugs vornehmen würde. Der Gegenstand von Anspruch 1 ist somit nahegelegt (Artikel 56 EPÜ) ausgehend von D3 kombiniert mit den technischen Anregungen in D5.

- 2.11 Selbst wenn der von der Beschwerdeführerin geltend gemachte vermeintliche Unterschied zwischen "Geräten" und "Systemen" (im Sinne eines Zusammenfassens von mehreren Geräten - vgl. Seite 8, dritter Absatz der Beschwerdebeurteilung) in Anspruch 1 vorläge, wovon die Kammer nicht überzeugt ist (siehe Punkt 2.4 oben), so wäre dies aus folgenden Gründen durch D5 nahegelegt.
- 2.12 So wird in D5 vorgeschlagen, im Rahmen eines CAN-Bussystems eine Nachricht selbst über den Identifier zu kennzeichnen und dadurch von den anderen Nachrichten zu unterscheiden, wobei jede der Nachrichten von jeder Komponente empfangen wird (Multicasting). Dadurch wird auch der von der Beschwerdeführerin geltend gemachte technische Effekt erreicht, mehrere zusammengehörende Systeme parallel anzusprechen (vgl. Seite 7, erster Absatz der Beschwerdebeurteilung). Die Komponenten selektieren dann die einzelnen Nachrichten aufgrund der Identifier. Dabei beinhaltet jede Komponente bzw. jeder Busteilnehmer eine Auflistung, welche Nachricht mit welchem Identifier empfangen werden soll, also eine statische bzw. feste Identifizierungszuordnung (vgl. D5, Spalte 1, Zeilen 46 bis 60). Dieses Prinzip einer funktionsspezifischen Adressierung, indem über gleiche funktionsspezifische Adressbestandteile gleiche Funktionsblöcke der Komponenten angesprochen werden, bringt unter anderem Vorteile und einen Sicherheitsgewinn beim Komponententausch, wobei sich zwar die Geräteadresse ändern kann, aber nicht die

Funktion (vgl. D5, Abschnitt [0009]). Ebenfalls wird dadurch der von der Beschwerdeführerin für die vorliegende Erfindung in Anspruch genommene Vorteil erreicht (vgl. Seite 7, erster Absatz der Beschwerdebegründung), dass in einem Fehlerfall komplette Systeme mit einem Datenpaket angesprochen werden können. Diese Funktionalität in D5 wird nicht dadurch außer Kraft gesetzt, dass darüber hinaus auch eine eindeutige Identifizierung von Komponenten mittels eines zusätzlichen Identifikationsadressbestandteils (siehe z.B. Abschnitt [0020] in D5) vorgeschlagen wird.

Weiter wird auf D5, Spalte 2, Zeilen 45 bis 49 verwiesen, woraus hervorgeht, dass eine "Komponente über ihren Hauptfunktionsblock angesprochen" wird. Daraus ist ersichtlich, dass Komponenten neben ihrer Hauptfunktion noch andere Funktionen besitzen, d.h. mehrere Funktionen zusammenfassen und damit durchaus einem System mit mehreren Geräten vergleichbar sind. Ein solcher vermeintlicher Unterschied, sofern überhaupt aus Anspruch 1 ableitbar, wäre daher zumindest aus D5 nahegelegt.

Hilfsantrag

3. Erfinderische Tätigkeit - Artikel 56 EPÜ
- 3.1 Anspruch 1 dieses Antrags ist auf einen Sender für einen CAN-Datenbus gerichtet und weist unter anderem das zusätzliche Merkmal auf, dass ein weiterer Bereich des erweiterten Identifikationsfeldes zur Definition eines Flugzeugsystem-spezifischen Funktionscodes ausgestaltet ist.

Bereits D3 offenbart die Anregung, im Rahmen der verarbeitungsorientierten Identifizierung eine Codierung von Nachrichtenfunktionen vorzunehmen (vgl. Seite 450, letzter Absatz). Zumindest aber vor dem Hintergrund der Offenbarung des Prinzips einer funktionsspezifischen Adressierung in D5 auch für Flugzeuge, wobei über gleiche funktionsspezifische Adressbestandteile gleiche Funktionsblöcke der Komponenten angesprochen werden (vgl. Punkt 2.12 oben), ist die Kammer der Auffassung, dass dieses Teilmerkmal keine erfinderische Tätigkeit begründet.

3.2 Die Kammer teilt auch nicht die Auffassung der Beschwerdeführerin, dass D3 eine dynamische Zuordnung von Identifiern im CAN-Bussystem vorschlägt und damit von der Erfindung wegführt. Zwar wird eine solche dynamische Zuordnung erwähnt, jedoch als vorteilhaft im Zusammenhang mit der Realisierung von offenen CAN-Netzwerken vorgeschlagen (siehe Seite 235, Abschnitt 5.1.3. erster Absatz). Im Umkehrschluss wird für geschlossenen Netzwerke (und als solches sieht die Kammer ein Flugzeug mit Flugzeugsystemen an) demnach eine statische Zuordnung bevorzugt. Außerdem wird in D5 explizit eine feste Zuordnung zwischen einem Identifier und einer Komponente bzw. einem System vorgeschlagen. So beinhaltet jede Komponente eine Auflistung, welche Nachricht mit welchem Identifier empfangen werden soll, also eine statische bzw. feste Identifizierungszuordnung (Prinzip einer funktionsspezifischen Adressierung; vgl. D5, Spalte 1, Zeilen 46 bis 60).

3.3 Durch das weitere hinzugefügte Teilmerkmal von Anspruch 1 dieses Antrags, wonach Bits der niedrigsten Signifikanz eines erweiterten Identifikationsfeldes ATA-

Kapitel eines Flugzeugsystems bezeichnen, wobei diese Bits zur Angabe einer binär codierten System-ID dienen, die eindeutig auf die entsprechenden ATA-Kapitel verweist, soll erreicht werden, dass Systeme hierarchisch strukturiert angesprochen werden können. Die zugrunde liegende objektive Aufgabe ist somit eine besonders effektive Adressierung der Systeme.

- 3.4 Hierbei ist weiter von Bedeutung, dass durch die Formulierung "zur Identifikation eines Flugzeugsystems entsprechend eines ATA-Kapitels" in Anspruch 1 nunmehr klar zum Ausdruck gebracht wird, dass nicht die einzelnen Komponenten des Flugzeugs adressiert werden, sondern entsprechend dem ATA-Standard gruppierte übergeordnete Funktionen, wie diese in Figur 3 der Anmeldung beispielhaft angeführt sind. Damit grenzt sich der beanspruchte Gegenstand von Anspruch 1 dieses Antrags von den in D3 offenbarten Zieladressen ab (vgl. Punkt 2.3 weiter oben).
- 3.5 In der angefochtenen Entscheidung wurde argumentiert, dass eine einfache Zuordnung von Informationsinhalt zu Bits eines Nachrichtenprotokolls keinen technischen Charakter aufweist (vgl. Seite 4, letzter Absatz). Die Kammer ist jedoch der Auffassung, dass eine Zuordnung zu ATA-Kapiteln, wie in Anspruch 1 spezifiziert, keine willkürliche Zuweisung von Bits eines Nachrichtenprotokolls zu Elementen einer bekannten hierarchischen Struktur darstellt und die Elemente der hierarchischen Struktur (wie in Figur 3 der Anmeldung gezeigt) nicht lediglich kognitive Daten darstellen, sondern funktionale Daten (siehe T 1194/97, Abl. EPA 2000, 525), die eine Kompatibilität mit einem Industriestandard im Flugzeugbau herstellen, der

technische Rahmenbedingungen definiert, welche sich auf Funktionen und Sicherheit beim Betrieb von Flugzeugsystemen auswirken. Dies wird schon daran deutlich, dass ein Defekt in dieser speziellen Zuordnung die erreichte Kompatibilität in Frage stellt. Daher ist die Kammer der Auffassung, dass durch dieses zusätzliche Merkmal ein technischer Beitrag im Hinblick auf eine effektive Adressierung der Systeme geleistet wird. Somit erachtet die Kammer die binäre Codierung der System-ID auf die ATA-Kapitel anhand der Bits mit der niedrigsten Signifikanz als technisches Merkmal.

- 3.6 Zwar muss grundsätzlich eine Zuordnung von Identifiern zu Flugzeugfunktionen vorgenommen werden. Die Beschwerdeführerin hat diesbezüglich jedoch argumentiert, dass es auch aus technischer Sicht bisher nicht realisierbar war, im Rahmen eines CAN-Protokolls auf den branchenüblichen hierarchischen Aufbau, wie dieser in der ATA iSpec definiert ist, zurückzugreifen, ohne die Zulassungsbedingungen für Flugzeuge zu verletzen.
- 3.7 Die Kammer kann dieses Argument anhand des in der Akte befindlichen Standes der Technik nicht abschließend beurteilen. Zwar enthält keine der genannten Schriften einen expliziten Hinweis auf eine Zuordnung nach ATA-Kapiteln, jedoch kann die Kammer nicht sicher sein, ob dieser Aspekt in der ersten Instanz überhaupt recherchiert wurde, da ein Nachweis dieses Teilmerkmals aufgrund der erstinstanzlichen Beurteilung als nicht-technisch für entbehrlich angesehen wurde. Die Kammer macht daher von ihrem Ermessen nach Artikel 111(1) EPÜ Gebrauch und verweist die Angelegenheit zur gegebenenfalls erforderlichen Recherche und zur weiteren Prüfung auf erfinderische Tätigkeit an die erste Instanz

zurück. Damit folgt die Kammer gleichzeitig auch einer entsprechenden Anregung der Beschwerdeführerin.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.

2. Die Angelegenheit wird an die Prüfungsabteilung zurückverwiesen zur weiteren Prüfung auf der Grundlage des während der mündlichen Verhandlung vor der Kammer eingereichten Hilfsantrags.

Die Geschäftsstellenbeamtin

Die Vorsitzende

K. Götz

A. Ritzka