



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
2. April 2008

1 Ni 24/07

(Aktenzeichen)

...

n der Patentnichtigkeitsache

...

...

betreffend das deutsche Patent 196 54 370

hat der 1. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 2. April 2008 durch den Präsidenten Lutz, den Richter Dipl.-Ing. Bork, die Richterin Gabriele Schuster sowie die Richter Dipl.-Ing. Reinhardt und Dipl.-Ing. Dr. Höchst

für Recht erkannt:

- I. Das deutsche Patent 196 54 370 wird für nichtig erklärt.
- II. Der Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits, einschließlich der Kosten der Nebenintervenientin.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Beklagte ist eingetragener Inhaber des deutschen Patents 196 54 370, das am 24. Dezember 1996 angemeldet und am 29. Januar 1998 mit 8 Patentansprüchen erteilt worden ist. Der Gegenstand des Streitpatents ist bezeichnet mit „Heizsystem für Fahrzeuge“.

Patentanspruch 1 lautet in der erteilten Fassung wie folgt:

Heizsystem für Fahrzeuge, insbesondere solche mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der Rückenlehne (3; 32) von Sitzen Luftdüsen (6; 33) zum Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft vorgesehen sind.

Wegen der unmittelbar und mittelbar auf Anspruch 1 rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 8 wird auf die Streitpatentschrift DE 196 54 370 C1 verwiesen.

Nach Auffassung der Klägerinnen ist der Gegenstand des Patentanspruchs 1 und der der Unteransprüche durch den druckschriftlichen Stand der Technik vorweggenommen. Auf jeden Fall beruhe die Lehre des Streitpatents nicht auf erfinderscher Tätigkeit.

Zur Begründung berufen sich die Klägerinnen insbesondere auf

- die Übersetzung DE 692 21 263 T2 der europäischen Patentschrift 0 543 289 B1 (Anlagenkonvolut **K7**).

Die Nebenintervenientin hält den Gegenstand des Streitpatents ebenfalls für nicht patentfähig und beruft sich auf mehrere japanische und deutsche Gebrauchsmuster-, Offenlegungs- und Patentschriften.

Die Klägerinnen und die Nebenintervenientin beantragen,

das deutsche Patent 196 54 370 in vollem Umfang für nichtig zu erklären.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen, hilfsweise, das Streitpatent im Umfang der Hilfsanträge I bis III vom 19. März 2008 bzw. der in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Hilfsanträge IV und V - in dieser Reihenfolge - aufrechtzuerhalten.

Die Patentansprüche und Änderungen der Beschreibung nach den Hilfsanträgen I bis V lauten wie folgt:

Hilfsantrag I:

1. Heizsystem für Fahrzeuge, insbesondere solche mit offener und offen zu fahrender Personenzelle, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird, dadurch gekennzeichnet, dass es von deren Heizungs- und Lüftungssystem getrennt ausgeführt ist und dass im Bereich der Rückenlehne (3; 32) von Sitzen Luftdüsen (6; 33) zum gezielten Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft vorgesehen sind.

2. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein oder mehrere zum oberen Randbereich der Sitze führende Luftkanäle (20; 41) innerhalb oder im rückwärtigen Bereich der Rückenlehne (3; 32) angeordnet sind, um die Luftdüsen (6; 33) mit Warmluft zu versorgen.

3. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Heizsystem mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeuges verbunden ist.
4. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Heizsystem als gesonderte Heizung mit separatem Wärmetauscher (22; 42) und Gebläse (23; 43) vorgesehen ist.
5. Heizsystem nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass elektrische Heizdrähte wenigstens in einem Teil der Luftkanäle (20; 41) vorgesehen sind.
6. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (33) in die Rückenlehne (32) integriert sind.
7. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (6) an einem Düsenhalter (5) zwischen Rückenlehne (3) und Kopfstütze (4) angeordnet sind.
8. Heizsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Luftdüsen und Luftkanälen vor und/oder zwischen Luftkanälen (20) und dem vorgeschalteten Heizsystem Bälge (21; 40) vorgesehen sind.

In der Beschreibung lauten Spalte 1, Zeilen 3 bis 6 wie folgt: „Die vorliegende Erfindung betrifft ein Heizsystem für Fahrzeuge gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.“ In Spalte 2, Zeile 24 wird das Wort „Warmluftsystem“ durch das Wort „Kühlwassersystem“ ersetzt. Zeile 25, beginnend mit dem Wort „Dies“ bis Zeile 30 werden gestrichen.

Hilfsantrag II:

1. Heizsystem für Fahrzeuge mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird, dadurch gekennzeichnet, dass es als gesonderte Heizung mit separatem Wärmetauscher (22; 42) und Gebläse (23; 43) vorgesehen ist und dass im Bereich der Rückenlehne (3; 32) von Sitzen Luftdüsen (6; 33) zum gezielten Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft vorgesehen sind.
2. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein oder mehrere zum oberen Randbereich der Sitze führende Luftkanäle (20; 41) innerhalb oder im rückwärtigen Bereich der Rückenlehne (3; 32) angeordnet sind, um die Luftdüsen (6; 33) mit Warmluft zu versorgen.
3. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Heizsystem mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeuges verbunden ist.
4. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass elektrische Heizdrähte wenigstens in einem Teil der Luftkanäle (20; 41) vorgesehen sind.
5. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (33) in die Rückenlehne (32) integriert sind.
6. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (6) an einem Düsenhalter (5) zwischen Rückenlehne (3) und Kopfstütze (4) angeordnet sind.

7. Heizsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Luftdüsen und Luftkanälen vor und/oder zwischen Luftkanälen (20) und dem vorgeschalteten Heizsystem Bälge (21; 40) vorgesehen sind.

In der Beschreibung lauten Spalte 1, Zeilen 3 bis 6 wie folgt: „Die vorliegende Erfindung betrifft ein Heizsystem für Fahrzeuge gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.“ In Spalte 2, Zeile 24 wird das Wort „Warmluftsystem“ durch das Wort „Kühlwassersystem“ ersetzt. Zeile 25, beginnend mit dem Wort „Dies“ bis Zeile 43 werden gestrichen.

Hilfsantrag III:

1. Heizsystem für Fahrzeuge mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird, dadurch gekennzeichnet, dass es als gesonderte Heizung mit separatem Wärmetauscher (22; 42) und Gebläse (23; 43) vorgesehen ist, wobei elektrische Heizdrähte wenigstens in einem Teil der Luftkanäle (20; 41) vorgesehen sind und dass im Bereich der Rückenlehne (3; 32) von Sitzen Luftdüsen (6; 33) zum gezielten Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft vorgesehen sind.

2. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein oder mehrere zum oberen Randbereich der Sitze führende Luftkanäle (20; 41) innerhalb oder im rückwärtigen Bereich der Rückenlehne (3; 32) angeordnet sind, um die Luftdüsen (6; 33) mit Warmluft zu versorgen.

3. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Heizsystem mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeuges verbunden ist.

4. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (33) in die Rückenlehne (32) integriert sind.
5. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (6) an einem Düsenhalter (5) zwischen Rückenlehne (3) und Kopfstütze (4) angeordnet sind.
6. Heizsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Luftdüsen und Luftkanälen vor und/oder zwischen Luftkanälen (20) und dem vorgeschalteten Heizsystem Bälge (21; 40) vorgesehen sind.

In der Beschreibung lauten Spalte 1, Zeilen 3 bis 6 wie folgt: „Die vorliegende Erfindung betrifft ein Heizsystem für Fahrzeuge gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.“ Nach Spalte 2, Zeile 9 werden folgende Sätze eingefügt (bisher Spalte 2, Zeilen 45 bis 51): „Elektrische Heizdrähte, die zusätzlich angebracht sein können, sind wenigstens in einem Teil der Luftkanäle vorgesehen. Dies kann, insbesondere bei unzureichender Erwärmung durch den Wärmetauscher zu einer zusätzlichen Erwärmung der Luftströmung der Luftdüsen führen. Des weiteren ergeben sich relativ kurze Aufwärmzeiten, die unabhängig von der Motortemperatur sind.“ In Spalte 2, Zeile 24 wird das Wort „Warmluftsystem“ durch das Wort „Kühlwassersystem“ ersetzt. Zeile 25, beginnend mit dem Wort „Dies“ bis Zeile 44 werden gestrichen.

Hilfsantrag IV:

1. Heizsystem für Fahrzeuge mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird, dadurch gekennzeichnet, dass es als gesonderte Heizung mit separatem Wärmetauscher (22; 42) und Gebläse (23; 43) vorgesehen ist und dass im Bereich der Rückenleh-

ne (3; 32) von Sitzen Luftdüsen (6; 33) zum Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft vorgesehen sind, wodurch eine räumlich begrenzte Warmluftströmung erzielt wird, welche bis zu den Schulteraußenseiten bzw. Oberarmen reicht.

2. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein oder mehrere zum oberen Randbereich der Sitze führende Luftkanäle (20; 41) innerhalb oder im rückwärtigen Bereich der Rückenlehne (3; 32) angeordnet sind, um die Luftdüsen (6 33) mit Warmluft zu versorgen.

3. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Heizsystem mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeuges verbunden ist.

4. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass elektrische Heizdrähte wenigstens in einem Teil der Luftkanäle (20; 41) vorgesehen sind.

5. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (33) in die Rückenlehne (32) integriert sind.

6. Heizsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luftdüsen (6) an einem Düsenhalter (5) zwischen Rückenlehne (3) und Kopfstütze (4) angeordnet sind.

7. Heizsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Luftdüsen und Luftkanälen vor und/oder zwischen Luftkanälen (20) und dem vorgeschalteten Heizsystem Bälge (21; 40) vorgesehen sind.

In der Beschreibung lauten Spalte 1, Zeilen 3 bis 6 wie folgt: „Die vorliegende Erfindung betrifft ein Heizsystem für Fahrzeuge gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.“ In Spalte 2, Zeile 24 wird das Wort „Warmluftsystem“ durch das Wort „Kühlwassersystem“ ersetzt. Zeile 25, beginnend mit dem Wort „Dies“ bis Zeile 43 werden gestrichen.

Hilfsantrag V:

Zu den Hilfsanträgen II bis IV ist Unteranspruch 3 ersatzlos zu streichen. Die folgenden Unteransprüche sind entsprechend umzunummerieren. Entsprechend sind in Spalte 2 die Zeilen 23 bis 25 zu streichen.

Der Beklagte tritt dem Vortrag der Klägerinnen und der Nebenintervenientin in allen Punkten entgegen. Insbesondere meint er, die Druckschrift **K7** betreffe die Klimatisierung eines Fahrzeuginnenraums, bei der der Aufwand für die Erzeugung der klimatisierten Luft reduziert werden solle. Die in **K7** beschriebenen Luftdüsen seien zur Erzeugung einer gegen den Kopf-, Nacken-, Schulterbereich zielenden Strömung ungeeignet.

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien und der Nebenintervenientin wird auf die eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage, mit der der Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit geltend gemacht wird (§ 22 Abs. 1 i. V. m. 21 Abs. 1 Nr. 1, § 3 Abs. 1, 4 PatG), ist begründet.

I.

Die Nebenintervention ist gemäß § 99 Abs. 1 PatG i.V.m. §§ 66 ff. ZPO zulässig. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung genügt es für die Zulässigkeit der Streithilfe im Patentnichtigkeitsverfahren auf Klägerseite, wenn der Nebenintervenient durch das Streitpatent in seiner geschäftlichen Tätigkeit als Wettbewerber beeinträchtigt werden kann (BGHZ 166, 18 - Carvedilol; BGH GRUR 2008, 60 = Mitt. 2008, 78 - Sammelhefter II). Dies ist hier der Fall. Die Nebenintervenientin ist alleinige Abnehmerin des „Airscarf-Systems“, das Gegenstand des von dem Beklagten geführten, auf das Streitpatent gestützten Verletzungsprozesses ist. Sie könnte aus dem Streitpatent in Anspruch genommen und damit in ihrer geschäftlichen Tätigkeit als Wettbewerberin beeinträchtigt werden.

II.

1. Das Streitpatent betrifft in seiner erteilten Fassung ein Heizsystem für Fahrzeuge, welchem zum Heizen Warmluft über Kanäle zugeführt wird. Nach der Patentbeschreibung wird im Stand der Technik bei derartigen Heizsystemen die Heiztemperatur entweder über die Luftmenge, die über einen unregulierten Wärmetauscher geführt wird, gesteuert, oder die Luft strömt ständig durch den Wärmetauscher, wobei dessen Temperatur über die Warmwassermenge reguliert wird. Die Warmluftzufuhr erfolge allgemein über Lüftungskanäle, die im Bereich der Cockpitverkleidung Austrittsöffnungen und Klappen aufwiesen. Nach der Streitpatentschrift ist die Funktion eines solchen Heizungssystems bei offenen Fahrzeugen wie Cabriolets unbefriedigend. Bei derartigen Cockpits werde der Fahrtwind durch die Windschutzscheibe nach oben abgelenkt und der Luftstrom oberhalb des Fahrzeugs somit stark beschleunigt. Dort reiße die sehr schnell strömende Luft in dem Übergangsbereich zu der vergleichsweise gering bewegten Luft des darunter befindlichen Cockpits eine gewisse Luftmenge mit, wodurch im Fahrzeuginneren ein Unterdruck entstehe. Dieser Unterdruck bewirke im hinteren Fahrzeugbereich eine Rückströmung der Luft. Diese an sich nicht unerwünschte Rückströmung, die einen Teil des Cabrio-Fahrgefühls ausmache, führe zu einem

kühlen Luftzug im Kopf-, Nacken- Schulterbereich, was zu Unterkühlung und Gesundheitsschäden führen könne. Bei den im Stand der Technik, insbesondere der DE 39 25 809 A1 und der DE 34 23 657 A1 beschriebenen Lüftungssystemen finde eine gezielte Erwärmung dieses gefährdeten Körperbereichs nicht statt. Aufgabe der Erfindung sei daher, ein Heizsystem zu schaffen, das eine Unterkühlung des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs bei der Fahrt mit offenen Fahrzeugen bei Vermeidung lästiger Zugluft wirkungsvoll verhindere, ohne die durchaus erwünschte Cabrio-Brise zu unterbinden (Streitpatentschrift Spalte 1, Zeilen 48 bis 53).

Zur Lösung offenbart Patentanspruch 1 des Streitpatents in der erteilten Fassung ein Heizsystem für Fahrzeuge mit folgenden Merkmalen:

- M1.** Heizsystem für Fahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle,
 - M1.a** dem Heizsystem wird über Kanäle...
 - M1.b** zum Heizen Warmluft zugeführt,
- M2.** das Heizsystem verfügt über Luftdüsen
 - M2.a** im Bereich der Rückenlehne von Sitzen
 - M2.b** ...zum Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereichs der sitzenden Person mit Warmluft.

2. Als Fachmann beschäftigte sich mit dem technischen Gebiet des Streitpatents im Anmeldezeitpunkt ein Diplom-Ingenieur (FH) der Fachrichtung Maschinenbau mit mehrjähriger Berufserfahrung bei einem Fahrzeughersteller oder einem seiner Zulieferer, der mit der Komfortsteigerung in der Fahrgastzelle durch Heizen und/oder Klimatisieren der unmittelbaren Fahrgastumgebung befasst ist. Nach

dem Verständnis dieses Fachmanns, das Maßstab sowohl für die Auslegung des Patentanspruchs als auch für die Beurteilung der erfinderischen Leistung ist, stellt sich der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 wie folgt dar:

Bei dem nach Patentanspruch 1 beanspruchten Heizsystem für Fahrzeuge ist offen gelassen, für welche Art von Fahrzeugen das Heizsystem geeignet ist. Die Angabe "insbesondere solche mit offener oder offen zu fahrender Personenzelle" ist fakultativ und beschränkt das beanspruchte Heizsystem deshalb nicht auf Cabrios oder seitlich öffnungsfähige oder offene Fahrzeuge. Der Patentanspruch lässt auch offen, wie die Warmluft für das Heizsystem bereitgestellt wird. Das Heizsystem kann daher motorabhängig oder motorunabhängig sein; es kann beispielsweise auch in eine Klimaanlage mit Heizungs-, Kühlungs- und Luftmengenregelung oder in eine andere Anlage, die das Aufheizen des Fahrzeugs ermöglicht, integriert sein. Die Formulierung „im Bereich der Rückenlehne“ lässt offen, ob die Luftdüsen in der Rückenlehne bzw. in dem Fahrzeugsitz integriert sind oder etwa seitlich, hinter oder oberhalb der Rückenlehne - z. B. in Verkleidungen der Fahrzeugstruktur - angebracht sind. Dem Begriff „Luftdüsen“ kann nicht entnommen werden, ob es sich um Vorrichtungen zum Umwandeln von Druckenergie in Bewegungsenergie oder nur um Vorrichtungen zum Verteilen der Luft handelt. Die Angabe „zum Umströmen des Kopf-, Nacken- und Schulterbereich der sitzenden Person mit Warmluft“ ist so zu verstehen, dass die Düsen jedenfalls geeignet sind, an ihrem Austritt Warmluft bereitzustellen, so dass diese Körperteile warm umströmt werden können. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Luftdüsen zwingend auf den Kopf-, Nacken- und Schulterbereich einer Person gerichtet sein müssen und dass die austretende Luft ausschließlich Kopf-, Nacken- und Schulterbereich der Person erreicht.

III.

Der so dem Streitpatent in der erteilten Fassung zu entnehmende Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist gegenüber dem Stand der Technik nicht mehr neu.

Die als **K7** vorgelegte DE 692 21 263 T2 enthält die Übersetzung der nachveröffentlichten europäischen Patentschrift 0 543 289 B1, deren Inhalt nicht über den der vorveröffentlichten Offenlegungsschrift EP 0 543 289 A2 hinausgeht. In **K7** wird eine Klimaanlage für ein beliebiges Fahrzeug anhand zahlreicher Ausführungsbeispiele beschrieben (vgl. Titel). Klimatisieren bedeutet sowohl Kühlen als auch Heizen (vgl. S. 1, Z. 18 bis 20). Somit stellt die Klimaanlage ein - wahlweise zu betreibendes - Heizsystem für ein Fahrzeug dar (Merkmal M1). In einem unteren Kanal 62 ist ein Heizkern 80 zum Erwärmen der Luft vorgesehen (vgl. Fig. 1 und S. 13, Z. 31 bis Z. 5 der S. 14). Die Warmluft wird von dem unteren Kanal 62 einem Zwischenkanal 66 zugeführt. An den Zwischenkanal 66 schließt sich noch ein balgförmiger Kanal 68, ein rohrförmiges Kernelement 128 und ein oberer Kanal 70 an, an dessen Auslassanschluss 72 die Warmluft ausströmt (vgl. Fig. 2; Merkmale M1.a, M1.b). Alternativ können auch zwei obere Kanäle 70 vorgesehen sein (vgl. z. B. Fig. 6 oder 9A i. V. m. S. 18, Z. 32 ff.). Die Auslassanschlüsse 72 zum Verteilen der Warmluft (Merkmal M2) sind im Bereich der Rückenlehne 52 vorgesehen (Merkmal M2.a). Das kann oberhalb der Rückenlehne oder seitlich im oberen Bereich sein (vgl. Fig. 1 und Fig. 6). Gegebenenfalls wird die Richtung der austretenden Luftströme zusätzlich durch Lamellen 132 im Austrittsquerschnitt geregelt (vgl. Fig. 11 i. V. m. S. 21, Z. 14 bis 19). Zielsetzung dieser Klimaanlage ist, einen erhöhten Wirkungsgrad der eingesetzten Energie durch Klimatisieren nur des Bereichs um die auf dem jeweiligen Sitz sitzende Person zu erreichen (vgl. S. 2, Z. 28 ff.), d. h. ein gezieltes Umströmen ausschließlich der im Sitz befindlichen Person (vgl. Stromlinienbild in Fig. 1 und S. 18, Z. 16 bis 20). Dabei wird zwangsläufig Kopf- Nacken- und Schulterbereich der Person umströmt (Merkmal M2.b). Somit sind sämtliche Merkmale des beanspruchten Heizsystems aus dieser Druckschrift bekannt, und dieses ist daher nicht mehr neu.

Bei dieser Sachlage kann es dahinstehen, ob aus dem Stand der Technik noch weitere Ausgestaltungen von Heizsystemen bekannt sind, die alle Merkmale des beanspruchten Systems aufweisen.

Der Beklagte meint, das beanspruchte Heizsystem müsse als Zusatzheizung zu anderen Heizungs- und Lüftungssystemen des Fahrzeugs aufgefasst werden, wie dies in der Streitpatentschrift für das Ausführungsbeispiel in Sp. 3, Z. 48 bis 51 angegeben ist. Das beanspruchte Heizsystem sei gegenüber Klimaanlage, Ventilationssitzen und Cabriolets abgegrenzt. Eine gezielte, räumlich begrenzte Strömung bestimmter Ausrichtung, die jederzeit durch eine gesonderte Heizung erzeugbar sei, könne dem Stand der Technik nicht entnommen werden. Eine derartige Auslegung unterhalb des Wortlauts (im Sinn einer Auslegung unterhalb des Sinngehalts) des Patentanspruchs ist nicht zulässig (BGH Urt. v. 12. Dezember 2006 - X ZR 131/02, GRUR 2007, 309 - Schussfädentransport).

Der Beklagte ist weiter der Auffassung, dass Klimaanlage in offenen Fahrzeugen nicht zuverlässig funktionierten, dass Heizsysteme, die Sitze belüften, keine ausreichend hohen Temperaturen an den Düsenaustritten bereitstellen könnten und dass die bekannten Düsen nur ein Vorbeiströmen an bestimmten Körperteilen, jedoch kein Umströmen derselben ermöglichen. Hierzu ist anzumerken, dass sowohl das Streitpatent als auch der Stand der Technik dem Fachmann überlassen, wie er seine Heizungssysteme zu dimensionieren hat. Insbesondere zeigt der Stand der Technik gerade, dass es für den Komfort eines Fahrzeugsitzinsassen darauf ankommt, die Warm- oder Kaltluft je nach Bedarf an einen bestimmten Ort der Personenzelle zu führen, so dass bestimmte Körperteile angeströmt oder umströmt werden, da der Komfort mit anderen Mitteln eben nur unzureichend oder mit größerem Aufwand erreicht werden kann. Sollte aus irgendeinem Grund die Anordnung der Luftdüsen nicht über dem Kopf der Person möglich sein, zeigt die DE 692 21 263 T2 (**K7**), dass es Möglichkeiten gibt, diese auch anders anzuordnen, insbesondere etwas oberhalb der Schulter, ohne das Grundkonzept nach Fig. 1 verlassen zu müssen (vgl. Fig. 6 und S. 18, Z. 32 bis S. 19, Z. 5). Die flexiblen Balgbereiche 118 ermöglichen eine Ausrichtung der Strömung. Eine Person, die naturgemäß von größerer oder kleinerer Körpergestalt sein kann, hat somit die Möglichkeit, die Strömung genau so einzustellen, dass ihr das Klima angenehm ist. Durch das individuelle Einstellen kann auch unterschiedlichen äußeren Faktoren wie unerwünschte Zugluftströmungen, die bei einem Öffnen des Fahr-

zeugs während der Fahrt auftreten mögen, gezielt entgegengewirkt werden. Gerade die Flexibilität und Anordnung des bekannten Systems ermöglicht es, einen Komfort sowohl im geschlossenen als auch im geöffneten Fahrzeug zu erzielen.

IV.

Auch die mit den Hilfsanträgen I bis V beanspruchten Gegenstände sind nicht patentfähig.

1. Nach Patentanspruch 1 des Hilfsantrags I ist zusätzlich vorgesehen, dass das Heizsystem für Fahrzeuge „von deren Heizungs- und Lüftungssystem getrennt ausgeführt ist“ und dass das Umströmen mit Warmluft gezielt erfolgt. Das Relativpronomen „deren“ bezieht sich nach Auffassung des Senats auf „Fahrzeuge“. Der Patentanspruch lässt dabei offen, wie „deren Heizungs- und Lüftungssystem“ von dem beanspruchten Heizsystem für Fahrzeuge abzugrenzen ist. Eine getrennte Ausführung kann vielfältige Bedeutungen haben. Es können zwei oder mehrere völlig voneinander unabhängig betriebene Heizsysteme mit jeweils eigenen Wärmequellen vorhanden sein. Die Heizsysteme können aber auch an eine gemeinsame Wärmequelle angeschlossen sein mit einem Wärmetauscher, von dem in getrennten Kanalsystemen Warmluft zu Verbrauchsstellen weggeführt wird (wie der erteilte Anspruch 3 suggeriert), oder mit mehreren Wärmetauschern, denen jeweils ein getrenntes Kanalsystem zugeordnet ist. Jedes getrennte Heizsystem kann jedoch auch mehrere Wärmetauscher oder Heizquellen umfassen. Das Ausführungsbeispiel geht von einem Wärmetauscher aus, der mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeugs verbunden ist (vgl. Spalte 3, Zeilen 44 bis 46). So auch die Weiterbildung nach Patentanspruch 3 des Hilfsantrags I. In der erteilten Fassung war eine Anbindung an das Warmluftsystem des Fahrzeugs vorgesehen. Diese Weiterbildungen legen daher nahe, dass eine getrennte Ausführung auch eine Trennung von Teilbereichen eines Heizsystems betreffen kann, und nicht zwingend einen vollständig unabhängigen Betrieb bedeutet, zumal das Kühlwassersystem üblicherweise als Wärmequelle für das reguläre Heizungs- und Lüftungssystem eines Fahrzeugs angezapft wird.

Ein solches Heizsystem ist aus der DE 692 21 263 T2 (**K7**) bekannt und daher nicht neu. So ist bei dem in Fig. 40 dargestellten Ausführungsbeispiel ein Heizsystem für einen Fahrzeugsitz dargestellt, das getrennt von einem weiteren Heizsystem für einen anderen Fahrzeugsitz ausgebildet ist. Die einzelnen Heizsysteme sind analog zu dem Heizsystem nach Fig. 1 oder Fig. 6 aufgebaut (vgl. Seite 35, Zeilen 18 bis 21). Sie sind entsprechend der Weiterbildung nach Patentanspruch 3 mit dem Kühlwassersystem des Fahrzeugs verbunden und können getrennt über die jeweilige Temperatureinstelleinrichtung 166 betrieben werden, indem die jeweiligen Gebläse 74 und jeweiligen Luftmischklappen 82 vor dem jeweiligen Heizkern 80 eingestellt werden, um eine gewünschte Temperatur für den jeweiligen Sitz zu erreichen. Somit wird durch getrennte Umströmung gezielt die jeweils gewünschte Temperatur erreicht.

Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob durch das Ersetzen des Begriffs „Warmluftsystem“ durch den Begriff „Kühlwassersystem“ in Patentanspruch 3 und in der Beschreibung ein durch das erteilte Patent geschützter Gegenstand durch einen anderen ersetzt würde (Aliud).

Ebenso kann dahinstehen, ob weitere Heizsysteme für Fahrzeuge bekannt sind, die getrennt von anderen Heizsystemen des Fahrzeugs ausgebildet sind, wie etwa in Fig. 102 der DE 692 21 263 T2 (**K7**) und der zugehörigen Beschreibung von Seite 76, Zeile 10 bis Seite 77, Zeile 16 beschrieben, bei dem ein Warmluftstrom über ein Kanalende 557 einem Fahrgastraum zugeführt wird und gesondert dazu ein weiteres Heizsystem für den Bereich des Körpers einer in einem Sitz befindlichen Person vorgesehen ist.

2. Die Präzisierung in Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag II, dass Schutz für ein Heizsystem für Fahrzeuge mit offener oder offen zu fahrender Fahrgastzelle begehrt wird, führt nicht zur Patentfähigkeit. Bei der überwiegenden Anzahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge ist es möglich, mit offener Fahrgastzelle zu fahren, sei es durch das Öffnen eines Seitenfensters und/oder Schiebedachs. Der Fachmann liest dieses Merkmal daher bei den Fahrzeugen in der

DE 692 21 263 T2 (**K7**) mit, zumal es sich um Fahrzeuge zum Transport von Personen handelt. Schließlich erklärt auch der Patentinhaber, dass mit „offen“ bzw. „offen zu fahrend“ keinesfalls nur Cabriolet-Fahrzeuge gemeint seien.

Zu den weiteren Angaben in Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag II gegenüber dem erteilten Patentanspruch 1, dass das Heizsystem als gesonderte Heizung mit separatem Wärmetauscher und Gebläse vorgesehen ist und die Umströmung bestimmter Körperteile der im Sitz befindlichen Person gezielt erfolgt, wird auf die Ausführungen zu Hilfsantrag I hingewiesen. Die Heizkerne 80 sind die mit dem Kühlkreislauf des Fahrzeugs verbundenen Wärmetauscher. Das Heizsystem für Fahrzeuge nach Hilfsantrag II ist demnach nicht neu.

Es kann daher auch hier dahinstehen, ob durch das Ersetzen des Begriffs „Warmluftsystem“ durch den Begriff „Kühlwassersystem“ der Gegenstand des Patents durch einen anderen ersetzt würde (Aliud).

3. Auch das durch Patentanspruch 1 des Hilfsantrags III definierte Heizsystem ist nicht neu. Soweit Identität der Merkmale zu dem Heizsystem nach Hilfsantrag II besteht, wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Das zusätzliche Merkmal, dass elektrische Heizdrähte wenigstens in einem Teil der Luftkanäle vorgesehen sind, ist bei den Heizsystemen nach der DE 692 21 263 T2 (**K7**) ebenfalls realisiert. In Zusammenhang mit Figur 1 wird auf Seite 15, mittlerer Absatz ausgeführt, dass die Mittel zum Erhitzen der Luft nicht auf einen in das Kühlwassersystem eingebundenen Heizkern beschränkt sind, sondern auch andere äquivalente Elemente wie eine elektrische Wärmetauschereinrichtung verwendet werden können. Die Möglichkeit der Realisierung solcher Wärmetauschereinrichtungen durch elektrische Heizdrähte liest der Fachmann ohne weiteres mit. Denn solches gehört schon zu seinem Grundlagenwissen und ist ihm überdies aus seinem häuslichen Umfeld in vielfältiger Weise bekannt, z. B. bei Haartrocknern, Heizlüftern, Herdplatten, Bügeleisen u. dgl. mehr. Im Übrigen geht auch das Streitpatent davon aus, dass Heizdrähte bekannt sind (vgl. Spalte 1, Zeilen 59 bis 63). Da in dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 40 der **K7** ausdrücklich auf die

Ausführungsbeispiele nach Fig. 1 oder 6 hingewiesen wird (vgl. Seite 35, Zeilen 18 bis 21), ist das beanspruchte Heizsystem nicht mehr neu. Bezüglich des Ersetzens von Begriffen wird auf die Ausführungen zu Hilfsantrag I verwiesen.

4. Mit Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag IV wird Schutz für ein weiteres Heizsystem begehrt, das nicht neu ist. Ausgehend von einem Heizsystem nach Hilfsantrag II soll durch dieses Heizsystem eine räumlich begrenzte Warmluftströmung erzielt werden, welche bis zu den Schulteraußenseiten bzw. Oberarmen reicht. Lösungsvorschläge, wie diese Zielsetzung erreicht werden könnte, bietet das Streitpatent nicht. Insbesondere enthält es keine Angaben, wie das Heizsystem körperlich gestaltet werden muss. Ein Heizsystem, mit dem dieses Ziel erreicht wird, ist schon aus der DE 692 21 263 T2 (**K7**) bekannt (vgl. dort Stromlinienführung in Fig. 1 oder Fig. 40 i. V. m. Seite 18, Zeilen 16 bis 20). Die Warmluftströmung reicht vom Kopf bis zum Beinbereich und somit jedenfalls auch bis zu den Oberarmen. Die weiteren Ausführungen zu Hilfsantrag II gelten entsprechend.

5. Nach Hilfsantrag V wird der in den Hilfsanträgen II bis IV enthaltene Patentanspruch 3 und die zugehörige Passage in der Beschreibung (Spalte 2, Zeilen 23 bis 25) gestrichen. Damit wird dem Einwand der Klägerin Rechnung getragen, dass es sich bei dem Kühlwassersystem um ein Auswechseln eines Gegenstandes durch einen anderen handele. Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag V ist jedoch gegenüber Patentanspruch 1 des jeweiligen Hilfsantrages II bis IV unverändert. Insofern gelten die bezüglich der Gegenstände dieser Patentansprüche getroffenen Feststellungen unter Punkt 2. bis 4. und die rechtliche Beurteilung unverändert auch hier.

V.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG i. V. m. §§ 91 Abs. 1, 101 Abs 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 99 Abs. 1 PatG, § 709 Satz 1 und 2 ZPO.

Lutz

Bork

Schuster

Reinhardt

Dr. Höchst

Pr