

# BUNDESPATENTGERICHT

5 W (pat) 437/01

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
24. Oktober 2002

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

...

**betreffend das Gebrauchsmuster 296 20 382**

(hier: Löschantrag)

hat der 5. Senat (Gebrauchsmuster-Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 24. Oktober 2002 durch die Richterin Werner als Vorsitzende sowie die Richter Dipl.-Ing. Winklharrer und Dipl.-Ing. Bülskämper

beschlossen:

- 1.) Die Beschwerde der Antragsgegnerin wird zurückgewiesen.
- 2.) Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

## **Gründe**

### **I**

Die Antragsgegnerin ist Inhaberin des Gebrauchsmusters 296 20 382 mit der Bezeichnung

"Schonbezug für einen ein- oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz".

Das Gebrauchsmuster wurde am 23. November 1996 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet und am 16. Januar 1997 eingetragen. Seine Schutzdauer wurde auf 6 Jahre verlängert. Die mit der Anmeldung eingereichten und mit korrigierten Schreibfehlern der Eintragung zugrundeliegenden Schutzansprüche 1 bis 14 lauten:

1. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4), bestehend aus mindestens einem Sitz (7) und einem Rückenlehnteil (6), von denen mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist, in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Be-

reich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung, eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes, verdeckt ist oder sichtbar ist, wobei der Schonbezug (17) über den Spalt (15) gespannt ist und im Bereich des Spaltes (15) so ausgebildet ist, daß er durch den aus dem Spalt (15) des Sitz- oder Rückenpolsters heraustretenden Seitenairbag (2, 3) oder durch die abgesprengte Abdeckung bei partiellem Druck durch den sich aufblasenden Seitenairbag (2, 3) einen Spalt (12) aufwirft, durch den der Seitenairbag (2, 3) dringt.

2. Schonbezug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) im Bereich vor dem Spalt (15) des Airbags zwei überlappende Bahnen aufweist, deren Überlappungszone über dem Spalt liegt und mindestens so lang ist wie der Spalt und daß die überlappenden Stoffbahnen aneinander durch leicht lösbare Verbindungselemente miteinander gekoppelt sind oder lose aufeinander liegen.
3. Schonbezug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17, 14c) einen mit dem Spalt kongruent verlaufenden Schlitz (12) aufweist und daß die beiden aneinanderstoßenden Stoffbahnenkanten des den Schlitz bildenden Schonbezuges (17, 14c) durch leicht zerreißbare Fäden (18) miteinander verbunden sind oder

durch leicht aufreißbare Reißverschluß- oder Fügeverschlußverbindungen oder durch Klettverschlußelemente miteinander verbunden sind, die so beschaffen sind, daß durch den rückseitigen Druck auf den Schonbezug (17) der Schlitz (12) sich für den durchdringenden Seitenairbag (2, 3) öffnet.

4. Schonbezug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) im Bereich des Spaltes eine über diesen verlaufende Öffnung in Form eines Ausschnittes aufweist.
5. Schonbezug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Öffnung von einer aufgebracht Stoffabdeckung oder einem Einsatz (10) abgedeckt ist, die bez. der mindestens an zwei gegenüberliegenden Seiten mit den entsprechend korrespondierenden Rändern des Öffnungsausschnittes mittels Verbindungselemente (11) verbunden sind, die durch den von dem sich aufblasenden Airbag (2, 3) von hinten wirkenden Druck lösbar sind.
6. Schonbezug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Stoffabdeckung (10) klappenförmig ausgebildet ist und an mindestens einer Seite fest mit dem Schonbezug (14c) verbunden ist.
7. Schonbezug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in den Schonbezug (17) partiell, mindestens den Bereich des darunterliegenden Spalts überdeckend eine Fläche derart eingewebt oder eingewirkt ist, daß diese durch den Druck der abgesprengten Abdeckung

und/oder des austretenden Airbags (2, 3) zerreißt und längs des Spaltes (15) eine Durchdringungsöffnung für den Airbag bildet.

8. Schonbezug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug zum Spalt in dem Sitz- und/oder Rückenpolster beabstandet mittels Flächenreißverschlußelemente oder anderer Befestigungsmittel an dem Stoff oder dem Polster der Sitz- oder Rückenlehnteils (6, 7) fixiert ist.
9. Schonbezug nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Überlappungsränder oder die aneinanderstoßenden Kanten umsäumt sind.
10. Schonbezug nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Gewebe oder Gewirk Kett- und/oder Schußfäden aufweist, die bei einer bestimmten Spannung reißen.
11. Schonbezug nach Anspruch 7 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Stoff mehrschichtig und so ausgebildet ist, daß alle Schichten aufreißen.
12. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4), bestehend aus mindestens einem Sitz (7) und einem Rückenlehnteil (6), von denen mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befesti-

gungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist, in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung, eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes, verdeckt ist oder sichtbar ist, wobei der Schonbezug im Bereich des Spaltes freigeschnitten ist und nur oben und unten (Rückenlehne) oder vorn und hinten (Sitz) fixiert ist.

13. Schonbezug nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) von der Sitz- oder Rückenlehnenfläche her den Spalt geringfügig überdeckt und danach mindestens über die Länge des Spaltes freigeschnitten ist, derart, daß der sich aufblasende Seitenairbag seitlich austreten kann.
14. Schonbezug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausbildung im Bereich des Spaltes des Schonbezugs auch an einem rückseitigen Schonbezugsteil eines auf die Rückenlehne eines vorderen Fahrzeugsitzes überziehbaren Schonbezugs vorgesehen ist, um das Öffnen eines in der Rückenlehne nach hinten sich öffnenden Airbags zu ermöglichen.

Die Antragstellerinnen haben am 14. Oktober 1997 (Antragstellerin 1), 14. November 1997 (Antragstellerin 2) und 27. August 1998 (Antragstellerin 3) beim Deutschen Patentamt Antrag auf Löschung des Gebrauchsmusters gestellt. Zur Begründung haben sie ausgeführt, daß der Gegenstand des Gebrauchsmusters im Hinblick auf den Stand der Technik ua nach

Volvo Accessories Catalogue 850-97 Ausgabe 06-96,  
US-Patentschrift 5 498 030,  
US-Patentschrift 5 556 129,  
DE 42 06 561 A1,  
DE 295 10 608 U1,  
FR-Patentschrift 15 93 125

sowie aufgrund verschiedener Vorbenutzungen vollständig vorbekannt sei und jedenfalls nicht auf einem erfinderischen Schritt beruhe.

Die Antragsgegnerin hat dem Löschantrag widersprochen.

Die Gebrauchsmusterabteilung II hat mit Beschlüssen vom 10. März 1998 und 3. Dezember 1998 in Anwendung von § 147 ZPO die Gebrauchsmusterlöschungs-sachen zum Zwecke der gleichzeitigen Bearbeitung, Verhandlung und Entscheidung verbunden. Mit Beschluß vom 8. März 2001 hat die Gebrauchsmusterabteilung II die vollständige Löschung des Gebrauchsmusters 296 20 382 angeordnet und die Kosten des Verfahrens der Antragsgegnerin auferlegt. In der Begründung dieses Beschlusses führt die Gebrauchsmusterabteilung aus, daß die Schutzansprüche 1 bis 14 insbesondere mit Rücksicht auf den Stand der Technik nach Volvo Accessoires Catalogue 850-97 Ausgabe 06-96 sowie nach US-Patentschrift 5 498 030 und DE 42 06 561 A1 nicht auf einem erfinderischen Schritt beruhten.

Gegen diesen Beschluß wendet sich die Antragsgegnerin mit ihrer Beschwerde. Sie verteidigt das angegriffene Gebrauchsmuster jetzt noch mit folgenden Schutzansprüchen 1 bis 10:

1. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4) aus mindestens einem Sitz- (7) und einem Rückenlehnteil (6), in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung oder eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes verdeckt oder sichtbar ist, wobei mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) über den Spalt (15) gespannt ist und im Bereich des Spaltes (15) so ausgebildet ist, daß er durch den aus dem Spalt (15) des Sitz- oder Rückenpolsters heraustretenden Seitenairbag (2, 3) oder durch die abgesprengte Abdeckung bei partiellem Druck durch den sich aufblasenden Seitenairbag (2, 3) einen Spalt (12) aufwirft, durch den der Seitenairbag (2, 3) dringt, wobei der Schonbezug (17) im Bereich vor dem Spalt (15) des Airbags zwei überlappende Bahnen

aufweist, deren Überlappungszone über dem Spalt liegt und mindestens so lang ist wie der Spalt und daß die überlappenden Stoffbahnen durch leicht lösbare Verbindungselemente miteinander gekoppelt sind oder lose aufeinander liegen.

2. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4) aus mindestens einem Sitz- (7) und einem Rückenlehnteil (6), in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung oder eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes verdeckt oder sichtbar ist, wobei mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist,

dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) über den Spalt (15) gespannt ist und im Bereich des Spaltes (15) so ausgebildet ist, daß er durch den aus dem Spalt (15) des Sitz- oder Rückenpolsters heraustretenden Seitenairbag (2, 3) oder durch die abgesprengte Abdeckung bei partiellem Druck durch den sich aufblasenden Seitenairbag (2, 3) einen Spalt (12) aufwirft, durch den der Seitenair-

bag (2, 3) dringt, wobei der Schonbezug (17, 14c) einen mit dem Spalt kongruent verlaufenden Schlitz (12) aufweist und die beiden aneinanderstoßenden Stoffbahnenkanten des den Schlitz bildenden Schonbezuges (17, 14c) durch leicht zerreißbare Fäden (18) miteinander verbunden sind oder durch leicht aufreißbare Reißverschluß- oder Fügeverschlußverbindungen oder durch Klettverschlußelemente miteinander verbunden sind, die so beschaffen sind, daß durch den rückseitigen Druck auf den Schonbezug (17) der Schlitz (12) sich für den durchdringenden Seitenairbag (2, 3) öffnet.

3. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4) aus mindestens einem Sitz- (7) und einem Rückenlehnteil (6), in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung oder eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes verdeckt oder sichtbar ist, wobei mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist,

dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) über den Spalt (15) gespannt ist und im Bereich des Spaltes (15) so ausgebildet ist, daß er durch den aus dem Spalt (15) des Sitz- oder Rückenpolsters heraustretenden Seitenairbag (2, 3) oder durch die abgesprengte Abdeckung bei partiellem Druck durch den sich aufblasenden Seitenairbag (2, 3) einen Spalt (12) aufwirft, durch den der Seitenairbag (2, 3) dringt, wobei der Schonbezug (17) im Bereich des Spaltes eine über diesen verlaufende Öffnung in Form eines Ausschnittes aufweist und die Öffnung von einer aufgebrauchten Stoffabdeckung oder einem Einsatz (10) abgedeckt ist, die bzw. der mindestens an zwei gegenüberliegenden Seiten mit den entsprechend korrespondierenden Rändern des Öffnungsausschnittes mittels Verbindungselemente (11) verbunden ist, die durch den von dem sich aufblasenden Airbag (2, 3) von hinten wirkenden Druck lösbar sind.

4. Schonbezug nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Stoffabdeckung (10) klappenförmig ausgebildet ist und an mindestens einer Seite fest mit dem Schonbezug (14c) verbunden ist.
5. Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz (4) aus mindestens einem Sitz- (7) und einem Rückenlehnteil (6), in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil (7, 6) im Seitenpolster (13) oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag (2, 3) integriert ist, der durch einen Spalt (15) im Polster im Falle einer starken Stoßbela-

stung durch ein Steuersystem aufgeblasen wird und austritt, welcher Spalt (15) durch eine absprengbare Abdeckung oder eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes verdeckt oder sichtbar ist, wobei mindestens eines der beiden Teile (7, 6) einschließlich der äußeren Seitenpolster (13) von dem Schonbezug (17) überspannt ist, der durch unter dem Sitz (7) oder hinter dem Rückenlehnteil (6) verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern (13) des Sitz- und/oder Rückenteiles (7, 6) befestigt ist,

dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug (17) über den Spalt (15) gespannt ist und im Bereich des Spaltes (15) so ausgebildet ist, daß er durch den aus dem Spalt (15) des Sitz- oder Rückenpolsters heraustretenden Seitenairbag (2, 3) oder durch die abgesprengte Abdeckung bei partiellem Druck durch den sich aufblasenden Seitenairbag (2, 3) einen Spalt (12) aufwirft, durch den der Seitenairbag (2, 3) dringt, in den Schonbezug (17) partiell, mindestens den Bereich des darunterliegenden Spaltes überdeckend eine Fläche derart eingewebt oder eingewirkt ist, daß diese durch den Druck der abgesprengten Abdeckung und/oder des austretenden Airbags (2, 3) zerreißt und längs des Spaltes (15) eine Durchdringungsöffnung für den Airbag bildet.

6. Schonbezug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Schonbezug zum Spalt in dem Sitz- und/oder Rückenpolster beabstandet mittels Flächenreißverschlusselemente oder anderer Befestigungsmittel an dem Stoff oder dem Polster der Sitz- oder Rückenlehnteils (6, 7) fixiert ist.

7. Schonbezug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Überlappungsränder oder die aneinanderstoßenden Kanten umsäumt sind.
8. Schonbezug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Gewebe oder Gewirk Kett- und/oder Schußfäden aufweist, die bei einer bestimmten Spannung reißen.
9. Schonbezug nach Anspruch 5 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Stoff mehrschichtig und so ausgebildet ist, daß alle Schichten aufreißen.
10. Schonbezug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausbildung des Schonbezugs im Bereich des Spaltes auch an einem rückseitigen Schonbezugsteil eines auf die Rückenlehne eines vorderen Fahrzeugsitzes überziehbaren Schonbezugs vorgesehen ist, um das Öffnen eines in der Rückenlehne nach hinten sich öffnenden Airbags zu ermöglichen.

Die Antragsgegnerin hat den Sachvortrag der Antragstellerinnen zur Vorbenutzung bestritten. Außerdem meint sie, die US-Patentschriften 5 498 030 und 5 556 129 sowie die DE 295 10 608 U1 zeigten keine Schonbezüge für Kraftfahrzeugsitze und die DE 94 00 494 U1, DE 42 06 561 A1 sowie die FR-Patentschrift 1 593 125 zeigten keine Schonbezüge, die über Austrittsspalte für aus dem Sitz- oder Rückenpolster von Kraftfahrzeugsitzen austretende Seitenairbags gespannt seien. Generell sei aus dem Stand der Technik nichts herzuleiten, was zum Beanspruchten führen könnte.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Beschluß der Gebrauchsmusterabteilung des Deutschen Patent- und Markenamts vom 8. März 2001 aufzuheben, die Löschungsanträge der Antragstellerinnen 1 bis 3 zurückzuweisen und die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen den Antragstellerinnen 1 bis 3 aufzuerlegen.

Die Antragstellerinnen 1 bis 3 beantragen sinngemäß,

die Beschwerde zurückzuweisen und die Kosten des Verfahrens der Antragsgegnerin aufzuerlegen.

Die Antragstellerinnen 1 und 2 treten dem Vorbringen der Antragsgegnerin in allen Punkten entgegen.

Die Antragsgegnerin hat weiter die Zulassung der Rechtsbeschwerde gem § 100 Abs 2 PatG iVm § 18 Abs 4 GebrMG angeregt mit der Begründung, es sei eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung, ob bei Gegenständen des alltäglichen Bedarfs bei der Beurteilung des erfinderischen Schrittes dieselben Maßstäbe anzulegen seien wie bei hochtechnischen Gegenständen oder ob in solchen Fällen besonders dann, wenn es sich um Großserienartikel handelt, aufgrund des hohen wirtschaftlichen Wertes reduzierte Anforderungen an die Erfindungshöhe zu stellen seien.

## II

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

Soweit die Antragsgegnerin das Gebrauchsmuster vor der Gebrauchsmusterabteilung nicht mehr verteidigt, hat es mit der ausgesprochenen Löschung sein Bewenden. In dem Umfang, in dem sie es vor dem Senat mit weiter beschränkten Schutzansprüchen nicht mehr verteidigt, beruht die Löschung auf § 17 Abs 1 Satz 2 GebrMG, weil der Widerspruch gegen die Löschung in diesem Umfang fallen gelassen worden ist. Soweit das Gebrauchsmuster noch verteidigt wird, sind die Löschanträge der Antragstellerinnen gem § 15 Abs 1 Nr 1 GebrMG begründet, weil das angegriffene Gebrauchsmuster in diesem Umfang nicht schutzfähig ist.

1. Die Antragsgegnerin kann das angegriffene Gebrauchsmuster im Umfang der neuen Schutzansprüche 1 bis 10 verteidigen.

Die neuen Schutzansprüche 1 bis 10 enthalten gegenüber den Schutzansprüchen nach dem eingetragenen Gebrauchsmuster keine Erweiterung.

2. Die Gegenstände der verteidigten Schutzansprüche 1 bis 10 mögen zwar neu sein, sie beruhen jedoch nicht auf einem erfinderischen Schritt. Denn der Fachmann kann bereits auf der Grundlage durchschnittlichen Fachwissens und bei routinemäßiger Prüfung des Standes der Technik diejenigen Lösungen für die Konstruktion von Schonbezügen entwickeln, die Gegenstand des angegriffenen Gebrauchsmusters sind.

Der Umstand, daß der Gegenstand des jetzt noch verteidigten Gebrauchsmusters Lösungen für solche Schonbezüge für Autositze anbietet, die als Serienartikel in großen Zahlen produziert werden, begründet für sich genommen noch keinen erfinderischen Schritt (vgl BGH GRUR 82, 406, 409 "Verteilergehäuse"). Weiter handelt es sich auch nicht um einen Fall, in dem für einen bekannten Massenartikel ein neuer, einfacherer und billigerer Herstellungsweg entwickelt worden wäre (vgl BGH BIPMZ 1955, 66) oder ein solcher neuer Herstellungsweg erst dann entwickelt wurde, nachdem lange Zeit ein Bedarf dafür bestand (vgl BGH BIPMZ

1958 114, 115 "Polster-sessel"). Mit ihrer Erfindung hat die Antragsgegnerin auch keine gebräuchlichen Massenartikel verbessert, ohne daß der Stand der Technik dazu weder Vorbilder noch Anregungen geboten hätte (vgl BGH GRUR 1974, 715, 717 "Spreizdübel"). Vielmehr besteht der Gegenstand des angegriffenen Gebrauchsmusters in einer Fortentwicklung für die Konstruktion von Schonbezügen für Autositze, die notwendig geworden war, nachdem sich Autositze mit Seitenairbags auf dem Markt durchgesetzt hatten. Diese Fortentwicklung erfolgte in direktem zeitlichen Zusammenhang mit der Entstehung des neuen Bedarfs. Ein auf den Markt entstehendes Bedürfnis als erster erkannt zu haben, reicht zur Begründung eines erfinderischen Schrittes jedoch nicht aus, dies läßt allenfalls auf kaufmännisches Geschick schließen (vgl Benkard, Patentgesetz, 9. Aufl 1993, § 4 PatG Rdn 26). Anzeichen dafür, daß Mitbewerber der Antragstellerinnen ihrerseits vergeblich nach entsprechenden technischen Lösungen gesucht hätten - was auf bestehende Schwierigkeiten hindeuten könnte - hat die Antragsgegnerin nicht vorgebracht und ist auch sonst nicht ersichtlich. Für die technische Fortentwicklung genügte durchschnittliches Fachwissen und die Übertragung des bereits vorhandenen technischen Wissens über die Konstruktion von Polsterbezügen für Autositze mit Seitenairbags auf die entsprechenden Schonbezüge, die sich von den Polsterbezügen nur dadurch unterscheiden, daß sie austauschbar sind.

Die selbständigen Schutzansprüche 1 bis 3 und 5 betreffen jeweils einen Schonbezug für einen einteiligen oder mehrteiligen Kraftfahrzeugsitz aus mindestens einem Sitz- und einem Rückenlehnteil, in welchem Sitzteil oder Rückenlehnteil im Seitenpolster oder im Bereich der äußeren Kante des Rücken- oder Sitzpolsters, zur Karosserie-seite des Kraftfahrzeuges hin verlaufend, in dem Polster mindestens ein Seitenairbag integriert ist, der durch einen Spalt im Polster im Falle einer starken Stoßbelastung durch ein Steuersystem ausgeblasen wird und austritt. Der Spalt wird durch eine absprengbare Abdeckung oder eine lösbare Überlappung des Bezugstoffes verdeckt oder ist sichtbar. Solche Kraftfahrzeugsitze gehören zum Stand der Technik, wie die Antragsgegnerin eingeräumt hat. Unbestritten wurden solche Sitze ab 1992 in den Vereinigten Staaten von Amerika in Fahrzeu-

ge eingebaut. In Europa war Volvo der erste Fahrzeughersteller, der diese Fahrzeugsitze ab 1994 serienmäßig in den Volvo 850 einbaute. Diesem Beispiel folgten 1996 weitere Fahrzeughersteller, ua Audi. Erst ab dieser Zeit war abzusehen, daß sich derartige Fahrzeugsitze in der Praxis durchsetzen würden. Dementsprechend konnte auch der Bedarf von Schonbezügen für solche Fahrzeugsitze erst zu dieser Zeit entstehen. Im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang damit, nämlich im November 1996, wurde das angegriffene Gebrauchsmuster angemeldet.

Mit der serienmäßigen Einführung von Fahrzeugen mit Seitenairbags bei verschiedenen Fahrzeugherstellern entstand in Europa ein Bedarf dafür, die bereits bekannten und verbreiteten Schonbezüge für Fahrzeugsitze nunmehr an die veränderten technischen Erfordernisse anzupassen. Die neuen Schonbezüge mußten den ungehinderten Austritt des Airbags beim Auslösen des Aufblasmechanismus sicherstellen.

Wie die Antragsgegnerin ausgeführt hat, hatten Fahrzeughersteller zunächst vorgeschrieben, daß Schonbezüge in Verbindung mit den beschriebenen Fahrzeugsitzen mit Seiten-Airbags nicht verwendet werden dürften. Das ist jedoch nur so zu verstehen, daß die bis dahin üblichen Schonbezüge nicht verwendet werden dürften, weil bei diesen keine Vorkehrungen getroffen waren, um ein zuverlässiges Austreten der Seitenairbags zu gewährleisten und es bei Unfällen ohne einen solchen Hinweis der Fahrzeughersteller zu Haftungsklagen gegen Fahrzeughersteller hätte kommen können. Da Fahrzeughersteller selbst keine Schonbezüge herstellen, kann aus einem solchen Hinweis kein allgemeines technisches Vorurteil hergeleitet werden, das die Fachwelt grundsätzlich davon hätte abhalten können, auch an die Verwendung von Schonbezügen für solche Fahrzeugsitze zu denken.

Fachmann für die hier in Rede stehenden Schonbezüge ist ein Schneider- oder Polstermeister, der Erfahrung in der Herstellung von Schonbezügen hat und die Problematik von Fahrzeugsitzen mit Seitenairbags kennt, bei denen das Austreten des Seitenairbags durch den Bezugstoff für das Sitzpolster nicht behindert werden

darf. Für diesen Fachmann folgt daraus selbstverständlich, daß die Funktion des Airbags auch durch einen Schonbezug nicht behindert werden darf.

Dieser Fachmann konnte bereits auf der Grundlage durchschnittlichen Fachwissens und in direkter Anwendung des Standes der Technik im Bereich der Konstruktion von Polsterbezügen für Autositze mit Seitenairbags den Gegenstand des angegriffenen Gebrauchsmusters nach den jetzt noch verteidigten Schutzansprüchen 1 bis 10 entwickeln.

Insoweit gilt für den selbständigen Schutzanspruch 1:

Wenn mindestens eines der beiden Teile eines Kraftfahrzeugsitzes mit Seitenairbag einschließlich der äußeren Seitenpolster von einem Schonbezug überspannt sein soll, der durch unter den Sitz und hinter dem Rückenlehnteil verlaufende Spannelemente oder durch Befestigungsmittel an den Seitenpolstern des Sitz- und/oder Rückenteiles befestigt sein soll, wie es für eine möglichst umfassende Schonung des Sitzbezugstoffes durch herkömmliche Schonbezüge beispielsweise aus der DE 94 00 449 U1 bekannt ist, bietet sich ohne weiteres der Vorschlag an, in dem Schonbezug mit denselben Mitteln den ungehinderten Austritt des Seitenairbags zu gewährleisten, wie sie zu demselben Zweck auch in dem Bezugstoff des Fahrzeugsitzes angewandt werden.

Von einem solchen Vorschlag wird ein Fachmann auch nicht deshalb abgehalten, weil er befürchten muß, daß sich der üblicherweise weniger straff als der Bezugstoff des Fahrzeugsitzes über das Sitz- oder Rückenlehnteil gespannte Schonbezug von dem Bereich wegbewegen könnte, durch den der Seitenairbag aus dem Bezugstoff austritt. Es ist nämlich für einen solchen Fachmann auch selbstverständlich, daß er ein solches Wegbewegen gegebenenfalls ohne weiteres beispielsweise durch Klettelemente oder einen Flächenreißverschluß unterbinden kann, wie es zum unverrückbaren Festlegen von Schonbezugbahnen am Bezug-

stoff eines Fahrzeugsitzes aus der französischen Patentschrift 1 593 125 bekannt ist.

Für den Bezugstoff eines Kraftfahrzeugsitzes im Bereich des Polsterspaltes, durch den ein Seitenairbag austreten kann, belegen die US-Patentschrift 5 498 030 und die DE 295 10 608 U1 Lösungen, wie der Bezugsstoff zB mit einer Reißnaht oder mit einem Spalt mit überlappenden Seiten so ausgebildet werden kann, daß der Airbag ungehindert austreten kann. Diese Lösungen führen für den Fachmann ohne weiteres zu dem Schluß, daß die entsprechenden Techniken auch für den Schonbezug eingesetzt werden können. Das ist gleichbedeutend mit einer Verwirklichung der entsprechenden Merkmale des Schonbezuges nach Schutzanspruch 1 ohne erfinderischen Schritt.

Das Gewebe 24 bzw der Bezugstoff des Fahrzeugsitzes nach der US-Patentschrift 5 498 030 weist in dem Bereich vor dem durch den Druck des sich aufblasenden Seitenairbags entstehenden Spalts zwei überlappende Bahnen (frangible seat seam 27) auf, deren Überlappungszone über dem entstehenden Spalt liegt und mindestens so lang ist, wie der vom Druck des sich aufblasenden Seitenairbags erzeugte Spalt. Von dieser Gestaltung gelangt der Fachmann durch das routinemäßige Aufgreifen dieser bekannten Ausbildung einer Sollbruchstelle ohne weiteres zu dem Vorschlag, auch bei einem über die Sollbruchstelle des Bezugstoffes gespannten Schonbezug im Bereich der darunterliegenden Sollbruchstelle des Bezugstoffes eine entsprechende Sollbruchstelle auszubilden.

Ob dabei die überlappenden Stoffbahnen durch leicht lösbare Verbindungselemente miteinander gekoppelt werden, wie es zB aus der US-Patentschrift 5 498 030 für die sich überlappenden Teile 66 der Airbagtasche 50 in Form einer leicht reißbaren Naht 62 bekannt ist, oder ob die sich überlappenden Stoffbahnen lose aufeinanderliegend angeordnet werden können, wie es für den Bezugstoff bei 27 angedeutet ist, wird sich nach der Beschaffenheit des Schonbezu-

ges und der Größe der Spannung richten, mit der der Schonbezug über den Sitz gezogen wird.

Auch die Merkmale des selbständigen Schutzanspruches 2 kann der Fachmann mit Hilfe routinemäßiger Überlegungen erzielen.

Einem Schneider- oder Polstermeister ist aus der US-Patentschrift 5 498 030 bekannt, daß ein Seitenairbag durch zwei überlappende Bahnen, die gegebenenfalls durch leicht lösbare Verbindungselemente gekoppelt sind, austreten kann. Das legt den Schluß nahe, daß dies ebenso möglich ist, wenn der Schonbezug einen mit dem Spalt kongruent verlaufenden Schlitz aufweist und die beiden aneinanderstoßenden Stoffbahnkanten durch leicht zerreißbare Fäden miteinander verbunden sind. Dem entspricht die Lösung des Schutzanspruches 2. Die Verbindung von Stoffbahnen, die sich entweder überlappen oder die nur aneinanderstoßen, ist einem Schneider- oder Polstermeister mit den damit jeweils verbundenen Vor- und Nachteilen geläufig, so daß er die für den jeweiligen Anwendungsfall am günstigsten erscheinende Verbindung auch für die Stoffbahnen eines Schonbezuges ohne weiteres auswählen kann. Die alternative Verwendung einer leicht aufreißbaren Reiß- oder Fügeverschlußverbindung oder von Klettverschlußelementen, die so beschaffen sind, daß durch den rückseitigen Druck auf den Schonbezug der Schlitz sich für den durchdringenden Seitenairbag öffnet, statt leicht zerreißbarer Fäden, liegt im Griffbereich eines Schneider- oder Polstermeisters, zumal Flächenreißverschlüsse oder Klettverschlußelemente zum Festlegen von Schonbezugselementen oder Schonbezügen zB aus der französischen Patentschrift 1 593 125 oder der DE 94 00 449 U1 bekannt sind und die Eignung solcher Verschlüsse, das Austreten eines Airbags zu ermöglichen, ohne weiteres erkennbar ist.

Weiter kann der Fachmann die Merkmale des selbständigen Schutzanspruches 3 mit Hilfe routinemäßiger fachmännischer Überlegungen entwickeln .

Wenn sich bei einem Schonbezug nach Schutzanspruch 2 in der Praxis herausstellen sollte, daß der zum Spalt kongruent verlaufende Schlitz seine Ausrichtung zum Spalt nicht immer beibehält, bietet sich ganz von selbst der Vorschlag an, anstelle des Schlitzes eine über den Spalt verlaufende Öffnung in Form eines Ausschnittes anzuordnen, der so groß ist, daß auch bei einem Verschieben des Schonbezuges relativ zum Bezugstoff des Kraftfahrzeugsitzes stets gewährleistet ist, daß sich der Ausschnitt noch über dem Spalt befindet und ein Austreten des Seitenairbags durch eine Verschiebung des Schonbezugs nicht behindert wird. Da ein solcher Ausschnitt optisch störend wirken kann und es bekannt ist, Teile eines Sitzes durch eine aufgebrachte Stoffabdeckung oder einen Einsatz abzudecken, die bzw der mindestens an zwei gegenüberliegenden Seiten mit den entsprechend korrespondierenden Rändern mittels Verbindungselementen verbunden ist, vergleiche FR-Patentschrift 1 593 125, versteht es sich von selbst, daß auch eine über den Spalt verlaufende Öffnung in Form eines Ausschnittes durch eine solche Stoffabdeckung oder einen Einsatz so abgedeckt werden kann, daß die Ränder durch den von dem sich aufblasenden Airbag von hinten wirkenden Druck lösbar sind.

Zu einer klappenförmigen Ausbildung einer Stoffabdeckung nach dem unselbständigen Schutzanspruch 4 wird ein Fachmann durch die US-Patentschrift 5 556 129 angeregt. In deren Figuren 1 und 2 ist nämlich schon angedeutet, daß klappenförmige Stoffabdeckungen, die an mindestens einer Seite fest mit dem übrigen Stoff verbunden sind, dazu geeignet sind, den Durchtritt eines Seitenairbags nicht zu behindern. Aus der großen technischen Ähnlichkeit zwischen den Bezügen für Autositze und den entsprechenden Schonbezügen folgt für den Fachmann ohne weiteres, daß eine solche Stoffabdeckung mit den gleichen vorteilhaften Wirkungen auch bei einem Schonbezug angewendet werden kann.

Zum selbständigen Schutzanspruch 5 und dem davon abhängigen Schutzanspruch 8 ist zu berücksichtigen, daß es aus der DE 295 10 608 U1 bekannt ist, den Bezugstoff 11 eines Kraftfahrzeugsitzes so an einem Deckel 10 zu befestigen, daß der Bezugstoff beim Aufblasen des Airbags unter Belastung beim Öffnen des

Deckels reißt (vgl S 3 Z 13 bis 15). Diese Lösung ist ohne weiteres auf Schonbezüge übertragbar. Wenn bei einem Schonbezug eine Überlappung von Stoffbahnen oder ein Schlitz im Bereich vor dem Spalt aus optischen Gründen vermieden werden soll, weiß der Fachmann, daß durch entsprechendes Einweben von Kett- und/oder Schußfäden in einem partiellen Bereich des Gewebes oder Gewirkes, in dem dieses mindestens den darunter liegenden Spalt überdeckt, in einfacher Weise dafür gesorgt werden kann, daß der Schonbezug durch den Druck der abgesprengten Abdeckung und/oder des austretenden Airbags in diesem partiellen Bereich zerreißt und längs des Spaltes eine Durchdringungsöffnung für den Airbag auch ohne überlappende Stoffbahnen und ohne Schlitz bildet.

Der Fachmann kann auch die Lösung nach Schutzanspruch 6, der sich auf alle vorangehenden Schutzansprüche bezieht, bereits mit Hilfe durchschnittlichen Fachwissens und nach den Vorgaben des Standes der Technik entwickeln.

Die FR-Patentschrift 15 93 125 offenbart, wie Stoffbahnen eines Schonbezuges mit Hilfe von Flächenreißverschlusselementen an dem Bezugstoff oder dem Polster eines Sitz- oder Rückenlehnteils fixiert werden können. Von daher weiß der Fachmann auch, daß Schonbezüge, zum Spalt in dem Sitz- und/oder Rückenpolster beabstandet, mittels solcher Flächenreißverschlusselemente oder anderer Befestigungsmittel an dem Stoff oder dem Polster des Sitz- oder Rückenlehnteils fixiert werden können, wenn durch das Spannen des Schonbezugs über den Spalt allein noch nicht ausreichend sichergestellt werden kann, daß die Sollbruchstelle des Schonbezuges ihre Lage stets über dem Spalt beibehält.

Das Umsäumen von Stoffkanten, um das Ausfransen zu vermeiden, gehört für Schneider und Polsterer zum durchschnittlichen Fachwissen. Daher kann dieses zusätzliche Merkmal des Schonbezugs gemäß Schutzanspruch 7 keinen erfinderscher Schritt begründen.

Mehrschichtige Stoffe für Schonbezüge sind aus DE 42 06 561 A1 bekannt. Es folgt aus durchschnittlichem Fachwissen, daß bei Verwendung eines solchen Stoffes für einen Schonbezug alle Schichten aufreißen müssen, damit der Airbag ungehindert austreten kann. Das entsprechende Merkmal gemäß Schutzanspruch 9 reicht daher für die Begründung des erfinderischen Schritts nicht aus.

Schutzanspruch 10 beschreibt lediglich die Anwendung durchschnittlichen Fachwissens auf den Fall, daß der Airbag in der Rücklehne des Fahrzeugsitzes untergebracht ist und sich nach hinten öffnet.

An den vorstehenden Feststellungen wird weiter deutlich, daß auch keine schutzfähige Kombinationserfindung vorliegt. Daß die einzelnen Merkmale der Schutzansprüche 1 bis 10 für sich genommen nicht auf einem erfinderischen Schritt beruhen, wurde bereits festgestellt. Soweit Gegenstand der Schutzansprüche eine Kombination dieser Merkmale ist, wird auf diese Weise keine erfinderische Lösung bewirkt. Vielmehr folgen die verschiedenen Merkmale der Schutzansprüche und deren Kombinationen nach Maßgabe durchschnittlichen Fachwissens und des bereits bekannten Wissens über die Konstruktion von Bezügen für Fahrzeugsitze mit Seitenairbags notwendig aus der sich aus der Anwendung von Schonbezügen unmittelbar ergebenden Aufgabe, für diesen neuen Typ von Fahrzeugsitzen Schonbezüge zu schaffen, die die Funktion des Airbags nicht behindern.

Mit Rücksicht auf die vorstehenden Feststellungen zum Stand der Technik erübrigt sich eine Prüfung der von den Antragstellerinnen behaupteten Vorbenutzungen.

Für eine Zulassung der Rechtsbeschwerde nach § 100 Abs 2 PatG iVm § 18 Abs 4 GebrMG besteht kein Anlaß. Denn über die Frage, welche Anforderungen bei der Anerkennung einer Leistung als erfinderisch in denjenigen Fällen zu stellen sind, in denen die Erfindung in der technischen Verbesserung eines Massenartikels besteht, wurde bereits höchstrichterlich entschieden (vgl die weiter oben zitierte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und Benkard, aaO, § 4 PatG

Rdnr 25). Die vorliegende Entscheidung berücksichtigt die Grundsätze dieser Rechtsprechung.

Die Entscheidung über die Kosten des Beschwerdeverfahrens beruht auf § 18 Absatz 2 GebrMG iVm § 84 Absatz 2 PatG, § 97 ZPO. Die Billigkeit erfordert keine andere Entscheidung.

Werner

Winklharrer

Bülskämper

Be