



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 54/03

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
23. August 2004

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 100 09 128

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. August 2004 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Petzold sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Küstner und Dipl.-Ing. Reinhardt

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 16 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat nach Prüfung des Einspruchs das am 26. Februar 2000 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Einrichtung zur Belüftung eines Fahrzeugsitzes"

mit Beschluss vom 12. August 2003 widerrufen. Die Patentabteilung hat die

Auffassung vertreten, daß der Patentgegenstand in seinem mit Haupt- und Hilfsantrag verteidigten Umfang nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe, da er durch den Stand der Technik nach der DE 197 03 516 C1 und der DE 198 26 458 A1 nahegelegt sei.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Patentinhaberinnen. In der mündlichen Verhandlung vom 23. August 2004 verteidigen sie das Patent im Umfang der erteilten Fassung und sind der Auffassung, daß die damit beanspruchte Einrichtung zur Belüftung eines Fahrzeugsitzes gegenüber dem Stand der Technik patentfähig sei.

Sie beantragen,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent in vollem Umfang aufrechtzuerhalten.

Die Einsprechende beantragt,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie führt aus, daß der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gegenüber dem Stand der Technik nach der DE 197 03 516 C1 nicht neu, zumindest aber durch die DE 197 03 516 C1 iVm. der DE 198 26 458 A1 nahegelegt sei.

Der Patentanspruch 1 des Streitpatents lautet :

"Einrichtung zur Belüftung eine Fahrzeugsitzes mit wenigstens einem im Fahrzeugsitz angeordneten Lüfter (4), der von einer zentralen Sitzsteuerung (1) gesteuert wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Lüfter (4) eine den Lüfter (4) betätigende Steuerelektronik (3) angeordnet ist, die über eine Steuersignale

übertragende Datenleitung (2) mit der zentralen Sitzsteuerung (1) verbunden ist."

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 4 sind dem Patentanspruch 1 nachgeordnet.

II.

Die statthafte Beschwerde ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im übrigen zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg.

1. Die zweifellos gewerblich anwendbare Einrichtung zur Belüftung eines Fahrzeugsitzes ist neu.

Aus der in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift angeführten DE 197 03 516 C1 ist es bekannt, einen Fahrzeugsitz mit einer Belüftungseinrichtung sowie einer Heizeinrichtung zu versehen, wobei die Belüftung durch mehrere im Fahrzeugsitz angeordnete Miniaturlüfter 23,30 realisiert ist und die Heizeinrichtung aus Heizwendeln 26,27 besteht. Zur Ansteuerung aller Lüfter 23,30 und Heizwendeln 26,27 des Sitzes ist ein Steuergerät 34 vorgesehen, welches als Eingangsgröße die Signale eines im Sitz angeordneten Temperaturfühlers 32 und gegebenenfalls außerdem eines ebenfalls im Sitz angeordneten Feuchtemessers 33 erhält. Ausgangsseitig ist das Steuergerät 34 mit dem elektrischen Schaltkreis der durch die Lüfter 23,30 gebildeten Belüftungseinrichtung sowie mit dem elektrischen Schaltkreis der von den Heizwendeln 26,27 gebildeten Heizeinrichtung verbunden. Die Belüftungseinrichtung und die Heizeinrichtung werden dabei abhängig von einer durch den Temperaturfühler 32 gemessenen Temperatur sowie gegebenenfalls zusätzlich abhängig von der Feuchtigkeit angesteuert (Spalte 3, Zeile 23, bis Spalte 4, Zeile 4).

Gemäß den Angaben in der Beschreibung (Spalte 1, Zeilen 23-30) sowie auch im Patentanspruch 1 (Spalte 4, Zeilen 11-16) der DE 197 03 516 C1 ist für die Ventilationseinrichtung nur ein Schaltkreis vorgesehen, wobei die Ventilationseinrichtung aus der Gesamtheit der Lüfter 23,30 besteht (Spalte 3, Zeilen 26-28; Spalte 4, Zeilen 14-16). Dabei werden auch die Signale des einen einzigen Temperaturfühlers 32 zu dem auf alle Lüfter 23,30 wirkenden Steuergerät 34 geleitet und dort verarbeitet. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Streitpatent unterscheidet sich davon durch die einem jeden einzelnen Lüfter zugeordnete Steuerelektronik, durch welche die individuelle Ansteuerung der Lüfter ermöglicht wird, sowie durch die zu jeder einzelnen Steuerelektronik verlaufende Datenleitung für den einen bestimmten Lüfter der Lüfterbatterie.

Gegenüber den Gegenständen der im Verfahren weiter in Betracht gezogenen Druckschriften DE 196 28 698 C1, DE 198 26 458 A1, DE 35 06 118 C2, EP 0 657 989 A1, krafttechnisches Taschenbuch/Bosch, VDI-Verlag, 1991, S. 776 bis 777, und Papst-Verkaufsprospekt "Neue Lüfter und Gebläse für Gleichspannung" ist die Neuheit des Gegenstands des Streitpatentes ebenfalls gegeben und auch nicht bestritten worden. Keine dieser Schriften zeigt eine Einrichtung zur Belüftung eines Fahrzeugsitzes mit allen Merkmalen nach dem erteilten und hier zur Rede stehenden Patentanspruch 1.

2. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist nicht patentfähig, da er nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmannes beruht.

Im Folgenden legt der Senat als Durchschnittsfachmann einen Fachhochschulingenieur der Elektrotechnik mit dem Schwerpunkt Lüftung zugrunde, der bei einem Fahrzeugausrüster/-zulieferer mit der Konstruktion von Steuerungseinrichtungen für Klimatisierungseinrichtungen befasst ist und über einige Jahre Berufserfahrung verfügt.

Wie vorstehend zur Neuheit bereits ausgeführt, war es nach der

DE 197 03 516 C1 am Anmeldetag bekannt, einen Fahrzeugsitz mit mehreren Lüftern zu belüften und diese Lüfter mittels einer gemeinsamen Steuereinrichtung anzusteuern. Dabei ist diese Steuereinrichtung auch als "zentral" zu bezeichnen, weil sie eben als eine einzige Einheit alle im Fahrzeugsitz angeordneten Lüfter beaufschlagt. Der Senat ist der Auffassung, daß bei dieser Steuerung die Lüfter alle zusammen in gleicher Weise angesteuert sind, denn das Steuergerät wirkt auf einen Schaltkreis der Ventilationseinrichtung, die durch alle Lüfter zusammen gebildet ist (vgl. DE 197 03 516 C1, Spalte 3, Zeilen 23-30).

Nach den Ausführungen der Patentinhaberin hat der Fachmann von diesem Stand der Technik ausgehend keine Veranlassung, sich auf dem Gebiet der Lüfter bzw. deren Ansteuerungen nach anderen Lösungen als der in DE 197 03 516 C1 dargestellten umzusehen, weil bei der hier in Rede stehenden Weiterbildung nicht die Lüfter als solche betroffen wären, sondern vielmehr die Zusammenschaltung für eine in einem Fahrzeug geeignete Ansteuerung.

Der Senat teilt diese Auffassung nicht. Die in der Figur in DE 197 03 516 C1 dargestellten Leitungen zwischen den einzelnen Komponenten sind jeweils mit einem Blitzsymbol gekennzeichnet, wodurch nach Ansicht des Senates die Vorstellung auch der Leistungsübertragung für die Lüfter und die Heizeinrichtungen auf diesen Leitungen impliziert wird. Das aber kann - dem Fachmann schon aufgrund seines für ihn typischen Sachverstandes bewußt - zu in der Kfz.-Elektrik bzw. -Elektronik stets zu berücksichtigenden EMV-Problemen führen, die zu allgemeinen Störungen der Elektronik führen können.

Will der Fachmann somit eine Belüftungseinrichtung mit störungsfreiem Aufbau entwickeln und dabei die - ohnehin bei jeder Weiterbildung anzustrebende - Vereinfachung im Hinblick auf Aufbau und Nachrüstbarkeit (vgl. Streitpatent-Schrift, Spalte 1, Zeilen 23-27) erhalten, so hat er Veranlassung, sich nach der Ansteuerung von Lüftermotoren im Allgemeinen umzusehen, darüber hinaus auch im Besonderen nach der Ansteuerung von Anordnungen mehrerer zur Belüftung eines Bauteiles zusammengefaßter Lüfter. Diese Veranlassung hat er umso mehr, als die konkrete Ausgestaltung der Steuereinrichtung und der Datenfluß

zwischen den einzelnen Komponenten in der DE 197 03 516 C1 nicht ausgeführt ist.

Der Fachmann wird somit auf den Stand der Technik nach der DE 198 26 458 A1 stoßen, die ganz besonders an unterschiedliche Nutzerbedürfnisse in einfacher Weise anpaßbare Lüfteranordnungen betrifft (Spalte 1, Zeilen 37-53; Spalte 17, Zeilen 15-19) und woraus es bekannt ist, in einer Lüfterbatterie jeden Lüfter mit einer individuellen Steuerelektronik zu versehen (vgl. DE 198 26 458 A1, Fig. 1 und 23, Pos. 12,14). Jede individuelle Steuerelektronik ist dabei über eine Datenleitung 13 mit einer zentralen Steuereinheit 11 verbunden (Fig. 23). Die Leistungsversorgung der Lüftermotore erfolgt über von der Datenleitung 13 gesonderte Verbindungen (vgl. DE 198 26 458 A1, Spalte 16, Zeilen 52-58). Der Fachmann erkennt aufgrund dieser Leitungsanordnungen auch deren verminderte Anfälligkeit gegenüber elektromagnetischen Störungen, denn die Datenleitungen können geringere Ströme führen als Leistung übertragende Leitungen.

Nachdem die Verwendbarkeit der vorbekannten Lüfterbatterie für eine Belüftungseinrichtung für Fahrzeugsitze dem Fachmann ohne weiteres ersichtlich ist, konnte er durch Übertragung der aus der DE 198 26 458 A1 ersichtlichen Anordnung auf eine Einrichtung zum Belüften eines Fahrzeugsitzes nach Art der DE 197 03 516 C1 ohne erfinderische Tätigkeit zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 kommen.

Der Patentanspruch 1 ist daher nicht bestandsfähig. Sein Schicksal teilen die auf ihn rückbezogenen Unteransprüche schon aus formalen Gründen.

Petzold

Dr. Fuchs-Wisseemann

Küstner

Reinhardt

Hu