



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 329/06

(Aktenzeichen)

Verkündet am
26. September 2011

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 102 34 514

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 26. September 2011 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen sowie der Richter Dipl.-Ing. Bork, Paetzold und Dr.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Weber

beschlossen:

Das Patent wird beschränkt aufrechterhalten mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 6 gemäß Hauptantrag, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 26. September 2011,
- Beschreibung und Zeichnungen Figuren 1 bis 7 gemäß Patentschrift.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt hat nach Prüfung das am 30. Juli 2002 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Positionseinstellvorrichtung für Kraftfahrzeuglenksäulen"

erteilt. Veröffentlichungstag der Patenterteilung ist der 29. Januar 2004. Gegen das Patent richtet sich der Einspruch der T... AG. Die Einsprechende meint, eine streitpatentgemäße Positionseinstellvorrichtung sei durch den Stand der Technik vorbekannt, zumindest aber nahe gelegt. Dazu weist sie auf folgende Positionseinstellvorrichtungen hin:

D 1 EP 0 836 981 A1 (dargestellt in Abs. [0005] der Streitpatentschrift)

D 2 US 5 722 299 A

D 3 DE 196 43 798 A1

D 4 DE 100 39 794 A1

D 5 US 6 139 057 A.

Die Patentinhaberin widerspricht dem Einspruchsvorbringen und verteidigt das Streitpatent in beschränktem Umfang. Sämtliche vorgenommenen Änderungen erachtet sie für zulässig. Gegenüber dem in Betracht gezogenen Stand der Technik sei die Positionseinstellvorrichtung in der nunmehr geltenden Fassung neu und beruhe auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten, mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 6 gemäß Hauptantrag, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 26. September 2011,
- Beschreibung und Zeichnungen Figuren 1 bis 7 gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Nach ihrer Meinung beruht auch der beschränkt verteidigte Streitgegenstand gegenüber dem Stand der Technik auf keiner erfinderischen Tätigkeit.

Der geltende Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung des Patentanspruchs 1 sind **fett** markiert):

1. Positionseinstellvorrichtung für eine Kraftfahrzeuglenksäule (2) mit
 - einem ersten Träger (3) zur Verbindung der Positionseinstellvorrichtung (1) mit der Kraftfahrzeuglenksäule (2),
 - einem zweiten Träger (4) zur Verbindung der Positionseinstellvorrichtung (1) mit der Karosserie eines Kraftfahrzeugs,
 - einer am ersten Träger (3) angeordneten ersten Zahnleiste (5) mit zumindest einer Reihe von Rastzähnen und einer Ausrichtung der Reihe von Rastzähnen in Richtung einer ersten Verstellrichtung,
 - einer am zweiten Träger (4) angeordneten zweiten Zahnleiste (6) mit zumindest einer Reihe von Rastzähnen und einer Ausrichtung der Reihe von Rastzähnen in Richtung einer zweiten Verstellrichtung,
 - einem ersten Rastelement (7) mit zumindest einer Reihe von Rastzähnen, die mit der Reihe von Rastzähnen der ersten Zahnleiste (5) in Eingriff gebracht werden kann,
 - einem zweiten Rastelement (8) mit zumindest einer Reihe von Rastzähnen, die mit der Reihe von Rastzähnen der zweiten Zahnleiste (6) in Eingriff gebracht werden kann,
 - einem Abstandshalter (9) zur definierten Beabstandung des zweiten Rastelements (8) relativ zum ersten Rastelement (7),
und
 - einem Klemmmechanismus (10) zur simultanen Ver- und Entriegelung des ersten (7) und zweiten (8) Rastelements mit jeweils der ersten (5) bzw. zweiten (6) Zahnleiste,

wobei

- **die Position des zweiten Rastelements (8) auf dem als vom stangenförmigen Fortsatz separates Bauteil ausgebildeten Abstandhalter (9) zumindest einmal justierbar ist,**
- **die Position des zweiten Rastelements (8) auf dem Abstandhalter (9) mittels einer Schraubgewindeverbindung justierbar ist,**

und

- **ein stangenförmiger Fortsatz (11) des Klemmmechanismus (10) beweglich durch den ersten (3) und zweiten (4) Träger, die erste (5) und zweite (6) Zahnleiste, das erste (7) und zweite (8) Rastelement und den Abstandhalter (9) geführt ist,**
- **der stangenförmige Fortsatz (11) ein Sicherungselement (12) zur Begrenzung einer Bewegung von auf dem stangenförmigen Fortsatz verschiebbaren Elementen (13, 7, 9, 8,14) der Positionseinrichtung (1) über ein Ende des stangenförmigen Fortsatzes (11) hinaus aufweist**

und

- **das erste (7) und das zweite (8) Rastelement mittels nur einer Druckfeder (13) gegen das Sicherungselement (12) des stangenförmigen Fortsatzes (11) gedrückt gehalten sind.**

Rückbezogene Patentansprüche 2 bis 4 sind diesem Patentanspruch 1 nachgeordnet. Die Patentansprüche 5 und 6 betreffen eine Kraftfahrzeuglenksäule mit einer Positionseinstellvorrichtung nach einem der vorhergehenden Patentansprüche. Wegen ihres Wortlauts wird auf die Akten verwiesen.

II.

Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG in dem vom 1. Januar 2002 bis zum 30. Juni 2006 geltenden Fassungen begründet.

Der Einspruch ist unbestritten zulässig. In der Sache hat er teilweise Erfolg, weil er zu einer beschränkten Aufrechterhaltung des Streitpatents geführt hat.

Als patentrechtlich zu definierenden Durchschnittsfachmann legt der Senat seiner nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik einen Ingenieur des Maschinenbaus zugrunde. Dieser ist bei einem Fahrzeughersteller oder -zulieferer im Bereich der Konstruktion und Entwicklung von Lenkungen tätig und verfügt über mehrere Jahre Berufserfahrung auf seinem Fachgebiet.

Hauptantrag

Die geltenden Patentansprüche 1 bis 6 sind unbestritten zulässig.

Im geltenden Patentanspruch 1 sind die Merkmale der Positionseinstellvorrichtung gemäß den erteilten und ursprünglich gleichlautenden Patentansprüchen 1, 2, 3, 8, 9 und 10 zusammengefasst. Außerdem ist der bereits im erteilten Patentanspruch 1 enthaltene Abstandhalter 9 nicht mehr nur durch dessen Wirkung definiert, sondern nunmehr gegenständlich beschränkt durch die Kennzeichnung als „vom stangenförmigen Fortsatz separates Bauteil ausgebildet.“ Die Offenbarung in der Streitpatentschrift geht aus den Absätzen 35 und 45 i. V. m. der Fig. 7 hervor und aus den entsprechenden ursprünglichen Unterlagen S. 7 Z. 20 bis 31, S. 10 Z. 22 bis S. 11 Z. 15 i. V. m. der Fig. 7. Zusätzlich ist der unbestimmte Artikel „einer“ vor dem Substantiv „Druckfeder (13)“ durch Einfügung des Adverbs „nur“ auf ein Zahlwort beschränkt worden. Die Offenbarung in der Streitpatentschrift findet sich auf S. 5 rechte Spalte Z. 5 bis 9 sowie in den ursprünglichen Unterlagen auf S. 10 Z. 2 bis 4, jeweils i. V. m. der Fig. 7.

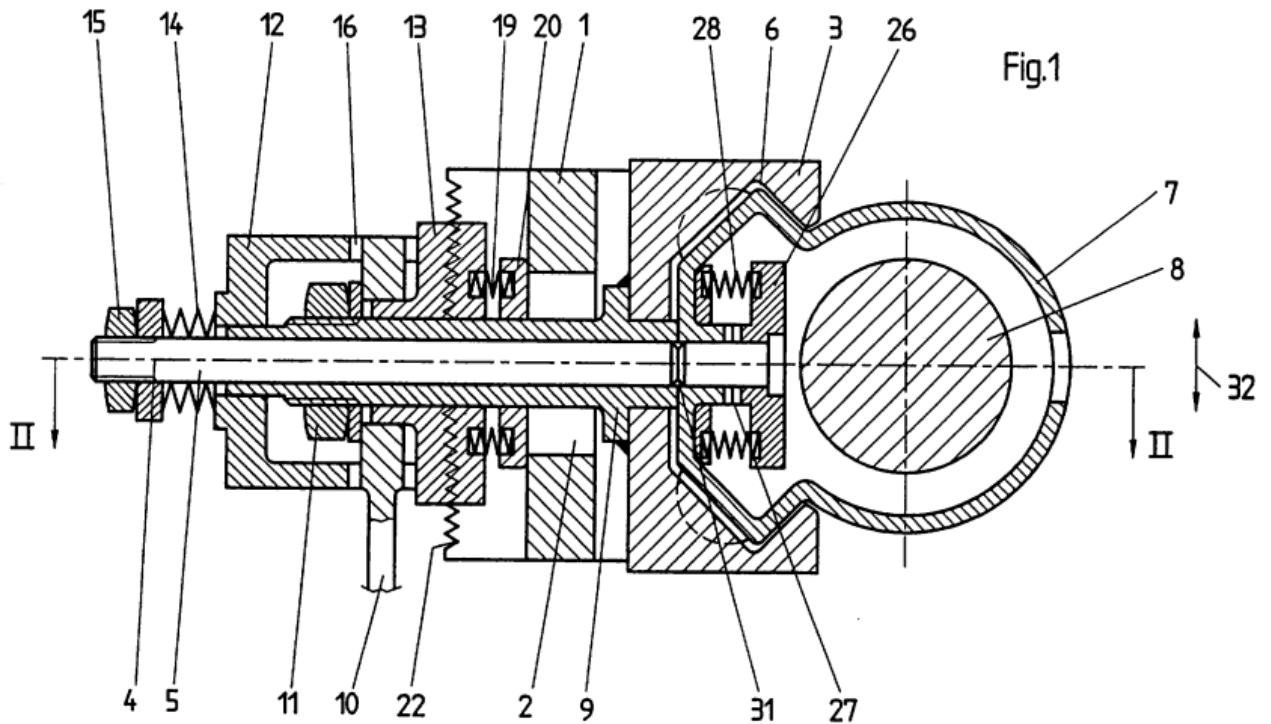
Die geltenden Patentansprüche 2 bis 6 stimmen inhaltlich mit den Patentansprüchen 7 und 11 bis 14 überein, sie sind lediglich in der Reihenfolge angepasst.

Mit den vorstehenden Änderungen ist in zulässiger Weise eine Beschränkung der streitpatentgemäßen Positionseinstellvorrichtung auf die konstruktive Bauform gemäß Figur 7 des Streitpatents erfolgt. Soweit die unveränderte Beschreibung des Streitpatents über die mit dem geltenden Patentanspruch 1 definierte Bauform der Positionseinstellvorrichtung hinausgeht, ist dies unerheblich, da die Beschreibung nur insoweit zu berücksichtigen ist, als sie sich als Erläuterung des Gegenstandes des Patentanspruchs lesen lässt (vgl. BGH GRUR 2011, S. 701, 703, Abs. 23 -Okklusionsvorrichtung-).

Eine Positionseinstellvorrichtung für eine Kraftfahrzeuglenksäule mit sämtlichen Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 ist unbestritten am Anmeldetag des Streitpatents im Stand der Technik nicht bekannt. Insbesondere ist keine Positionseinstellvorrichtung mit einem vom Bolzen der Klemmeinrichtung separaten Abstandhalter vorbekannt, auf dem das zweite Rastelement mittels einer Schraubverbindung justierbar ist.

Bei der Positionseinstellvorrichtung für eine verstellbare Kraftfahrzeuglenksäule gemäß D 1 ist das Rastelement für eine Fixierung der Lenksäule in Axialrichtung durch ein Profilstück 26 mit Zahnleisten 27 gebildet. Dieses Profilstück 26 ist mit dem Bolzen 5 der Klemmeinrichtung verbunden, vgl. insb. Sp. 2 Z. 47 bis 50. Das Rastelement für eine Fixierung der Lenksäule in Vertikalrichtung ist durch eine Kullisse 13 mit Zahnleisten 17 gebildet. Dieses Rastelement 13 ist verschiebbar und verdrehgesichert auf einer an der Führungsschiene 3 fixierten Rohrachse 9 gelagert, vgl. insb. Sp. 2 Z. 24 bis 30 i. V. m. vorstehender Fig. 1. Die Rohrachse 9 ist zwar aus der Fig. 1 ersichtlich vom Bolzen 5 der Klemmeinrichtung separiert. Sie dient allerdings weder zum Halten eines relativen Abstandes zwischen den beiden Rastelementen 26, 13 noch ist das Rastelement 13 darauf mittels einer Schraubverbindung justierbar, wie streitpatentgemäß gefordert. Denn durch die verschieb-

bare Lagerung des Rastelements 13 auf der Rohrachse 9 und die Anordnung des Rastelements 26 auf dem Bolzen 5, kann die Rohrachse 9 keinen Einfluss auf den Abstand beider Rastelemente nehmen. Sie kann



insbesondere keinen Abstandhalter im Sinn des Streitpatents darstellen. Eine Justierbarkeit des verschiebbaren Rastelements 13 auf der Rohrachse 9 ist weder offenbart noch erforderlich, denn ein Klemmmechanismus wirkt zur Verriegelung direkt darauf ein, vgl. insb. Sp. 3 Z. 31 bis 37 i. V. m. Fig. 1.

Die Positionseinstellvorrichtung für eine verstellbare Kraftfahrzeuglenksäule gemäß D 2 offenbart insbesondere im Ausführungsbeispiel 11 einen Klemmbolzen 338, dessen mittlerer Abschnitt einen vergrößerten Durchmesser aufweist, vgl. insb. Sp. 19 Z. 57 bis 65. Wie sich aus den nachstehenden Figuren 36 und 37 ohne Weiteres ergibt, hat dieser mittlere Abschnitt die Funktion eines Abstandhalters für ein erstes Rastelement 321 zur Horizontalverstellung und für zumindest

ein zweites Rastelement 318 zur Vertikalverstellung. Denn das Rastelement 321 ist an dem mittleren Abschnitt des Klemmbolzens 338 unmittelbar und das Rastelement 318 mittelbar über ein elastisches Element 324 abgestützt, vgl. insb. Sp. 20 Abs. 2. Dieser Abstandhalter ist Bestandteil des Klemmbolzens 338 und nicht davon separat ausgebildet. Im Gegensatz zum Beanspruchten ist das zweite Rastelement 318 auch nicht auf dem Abstandhalter mittels einer Schraubverbindung justierbar, sondern auf dem Klemmbolzen 338 selbst, vgl. insb. Figuren 36 und 37.

FIG.36

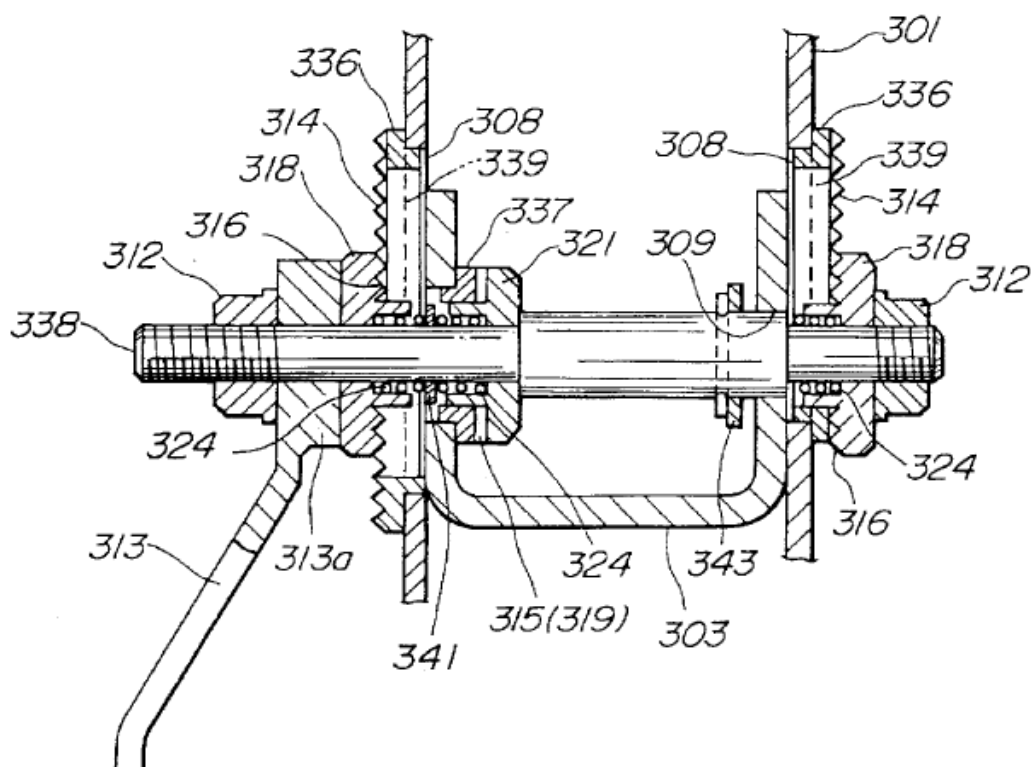
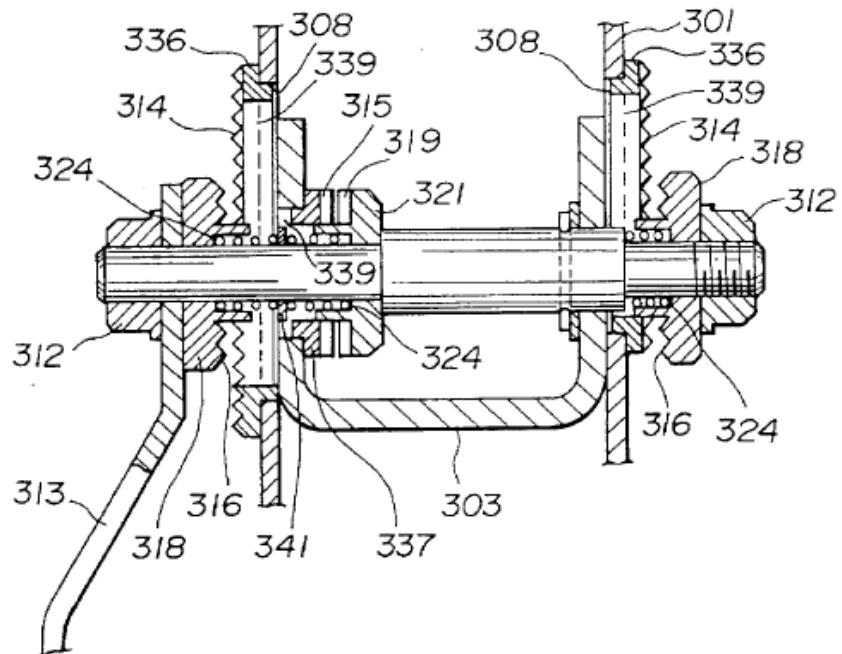
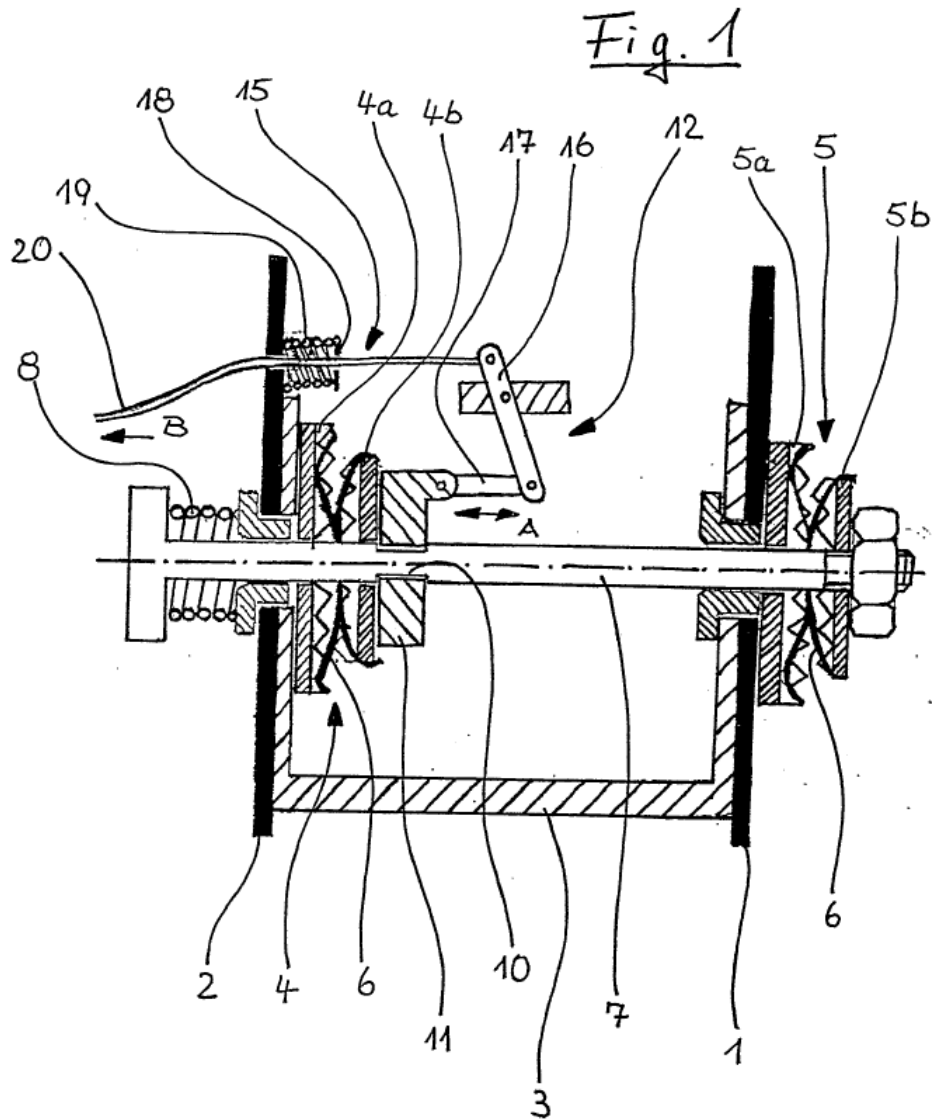


FIG.37



Zur definierten Beabstandung eines zweiten Rastelements 5b relativ zu einem ersten Rastelement 4b dient auch bei der Positionseinstellvorrichtung gemäß D 3 ein Abstandshalter. Dieser ist ebenfalls nicht separat ausgebildet, sondern durch denjenigen Teil des Schraubenbolzens 7 gebildet, der zwischen einem Spannelement 11 und einer Sicherungsmutter am Endes des Schraubenbolzens 7 liegt, vgl.



insb. Fig. 1. An dem Schraubenbolzen 7 ist eine umlaufende Nut 10 vorgesehen, in die das Spannelement 11 eingreift, vgl. insb. Sp. 2 Z. 23 bis 26. Gegen das derart auf dem Schraubenbolzen 7 fixierte Spannelement 11 ist das Rastsegment 4b für eine Verstellrichtung mittels Druckfedern 6 abgestützt. Durch weitere Druckfedern 6 ist das weitere Rastsegment 5b für eine weitere Verstellrichtung gegen eine nicht bezifferte Mutter auf dem Schraubenbolzen 7 vorgespannt. Die Ver- und Entriegelung der beiden Rastelemente 4b und 5b mit jeweils korrespondierenden Zahnleisten 4a und 5a erfolgt simultan durch einen Klemmmechanismus. Da hier kein separater Abstandhalter ausgebildet ist, kann das Rastelement 5b nicht auf

einem separaten Abstandhalter mittels einer Schraubverbindung justierbar sein, wie nunmehr beansprucht ist.

Bei der Positionseinstellvorrichtung für eine verstellbare Kraftfahrzeuglenksäule gemäß D 4 sind beiderseits der Lenksäule 3 jeweils gleichartige und simultan betätigbare Rasteinrichtungen zur Sicherung der Horizontal- und Vertikalverstellung vorgesehen, von denen im nachstehenden Ausschnitt aus Fig. 1 nur eine Seite wiedergegeben ist. Auf einem Klemmbolzen 6A ist eine

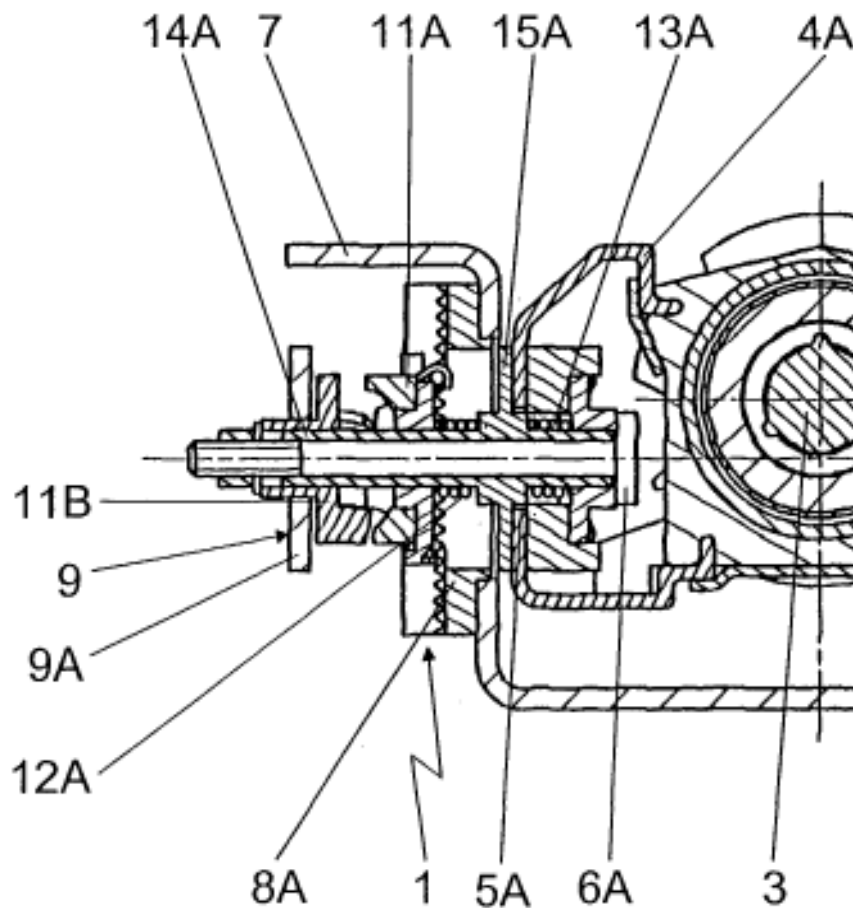


Fig. 1

Hülse 14A mit einer mittleren, festen Scheibe 15A angeordnet, vgl. insb. Abs. 47. An dieser Scheibe 15A stützen sich zwei Druckfedern 12A und 13A in entgegengesetzte Richtung ab. Die Druckfedern 12A und 13A wirken andererseits in Lö-

serichtung auf verschiebbare Rastsegmente 18 für die Vertikalverstellung und 17 für die Horizontalverstellung, vgl. insb. Abs. 50 i. V. m. Fig. 4. Die Hülse 14A dient dabei als Lager für die Rastsegmente 17 und 18, jedoch ohne Wirkung auf deren Abstand zu haben. Im erläuternden Text, insb. Abs. 46 bis 48, sind die Bauteile 17 und 18 als mit Zahnsegmenten versehene Gleitsteine 17 und 18 bezeichnet. Ihrer gleitenden Funktion entsprechend ist keiner der beiden Gleitsteine bzw. Rastsegmente 17 und 18 mittels einer Schraubverbindung justierbar.

Schließlich ist noch eine Positionseinstellvorrichtung für eine verstellbare Kraftfahrzeuglenksäule aus der D 5 bekannt. Auf einem Bolzen 38 einer Klemmeinrichtung sind Rastklinken 66A/B und 68A/B für beide Verstellrichtungen der Lenksäule

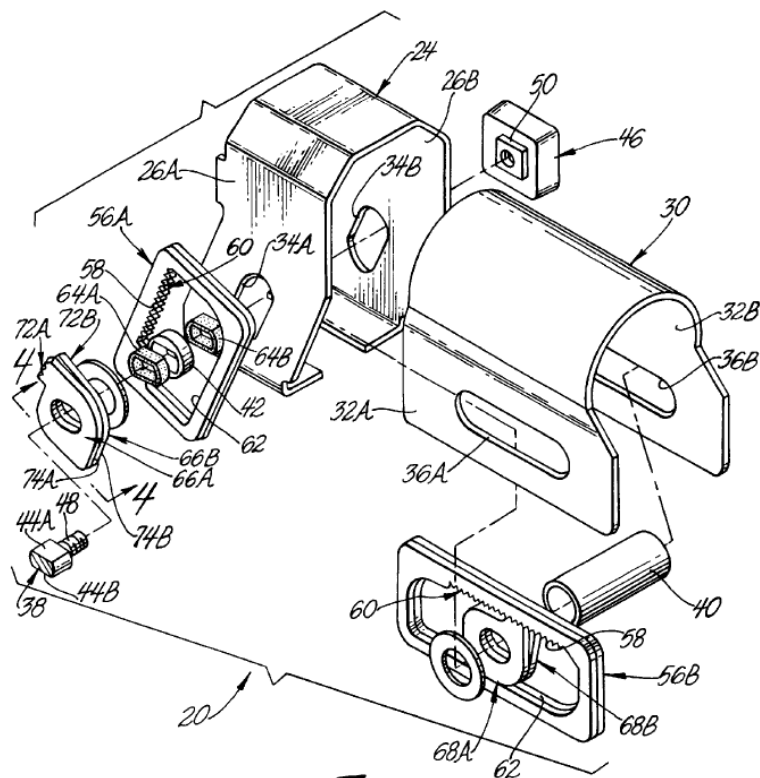


Fig. 3

angeordnet, vgl. insb. vorstehende Fig. 3. Den Abstand zwischen beiden Rastklinken 66A/B und 68A/B sichert eine Plastikbuchse 42, die zwischen beiden Rast-

klinken ebenfalls auf dem Bolzen 38 angeordnet ist. Keine der beiden Rastklinken 66A/B und 68A/B ist allerdings auf diesem Abstandhalter 42 angeordnet und deshalb dort auch nicht justierbar, vgl. insb. Sp. 2 Z. 44 bis 62 bzw. Sp. 3 Z. 21 bis 50.

Wie vorstehend erläutert, handelt es sich bei sämtlichen bekannten Positionseinstellvorrichtungen für eine Kraftfahrzeuglenksäule um jeweils für sich funktionsfähige, grundsätzlich unterschiedliche konstruktive Lösungen. Keine dieser Lösungen offenbart einen separaten Abstandhalter, auf dem das zweite Rastelement mittels einer Schraubverbindung justierbar ist. Da somit ein wesentliches Merkmal der nunmehr beanspruchten Positionseinstellvorrichtung im gesamten berücksichtigten Stand der Technik nicht offenbart ist, können die bekannten Vorrichtungen weder für sich noch in einer beliebigen Zusammenschau zum Streitgegenstand führen. Dieses wesentliche Merkmal ergibt sich für einen Fachmann auch nicht ohne Weiteres. Jedenfalls hat der Senat dafür keinen Anlass gesehen.

Gegen diese Beurteilung wendet die Einsprechende ein, es handele sich lediglich um eine handwerkliche Tätigkeit, wenn der Fachmann bei der Positionseinstellvorrichtung gemäß D 2 das Rastsegment 318 auf dem Klemmbolzen 338 justierbar verschrauben würde. Damit gelange er ohne Weiteres zum verteidigten Streitgegenstand. Davon konnte sie den Senat jedoch nicht überzeugen. Denn es stellt die Funktion der Vorrichtung nach D 2 grundsätzlich in Frage, wenn das Rastsegment 318 auf dem Klemmbolzen 338 verschraubt wäre. Der Klemmbolzen 338 muss nämlich zum Öffnen und Schließen der Klemmung mittels eines Betätigungshebels 313 um seine Längsachse gedreht werden, vgl. insb. Sp. 20 letzter Abs. Wäre das Rastsegment 318 auf dem Klemmbolzen 338 verschraubt, würde es diese Drehung zwangsläufig mitmachen müssen. Dem stünde entgegen, dass das Rastsegment 318 sich mit einer Drehbewegung entweder nicht aus der Zahnleiste 314 lösen bzw. nicht in sie eingreifen kann. Dies muss der Fachmann erkennen, um die Wirkungsweise der Vorrichtung zu verstehen. Daher verbietet sich für ihn das Verschrauben des Rastsegments 318 auf dem Klemmbolzen 338

aus funktionalen Gründen. Es kann folglich dahinstehen, ob das Verschrauben eines Rastsegments auf einem Klemmbolzen eine Tätigkeit rein handwerklicher Natur ist.

Auch die Annahme der Einsprechenden, den durchmesserergrößerten Abschnitt des Klemmbolzens 338 in einfacher handwerklicher Umgestaltung als aufschieb-
bare Hülse auszugestalten, führt nicht zum Beanspruchten. Zunächst ist für diese Annahme im berücksichtigten Stand der Technik kein Hinweis gegeben. Zudem fehlt es dort an jedweder Anregung, die den Fachmann veranlassen könnte, eine justierbare Schraubverbindung eines Rastelemtes auf einer derartigen Hülse vorzusehen.

Abgesehen von den möglicherweise durch die Kenntnis des Streitgegenstandes geprägten Argumenten der Einsprechenden ist ein objektiver Anlass nicht erkennbar, um aus einer der vorbekannten Lösungen einzelne Konstruktionsmerkmale herauszunehmen und in einer anderen Konstruktion zu verwenden. Allein dadurch wäre der nunmehr beanspruchte Streitgegenstand ohnehin nicht zu erreichen, weil ein wesentliches Merkmal nicht vorbekannt ist, wie vorstehend dargetan.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen ist die Positionseinstellvorrichtung für eine Kraftfahrzeuglenksäule gemäß dem geltenden Patentanspruch 1 patentfähig.

Mit ihr sind es die rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 ebenfalls. Gleiches gilt für die Kraftfahrzeuglenksäule mit einer Positionseinstellvorrichtung gemäß den Patentansprüchen 5 und 6.

Pontzen

Bork

Paetzold

Dr. Weber

Ko