



# BUNDESPATENTGERICHT

8 W (pat) 8/18

Verkündet am  
26. Februar 2019

---

(Aktenzeichen)

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend die Patentanmeldung 10 2009 041 811.3**

...

hat der 8. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 26. Februar 2019 durch den Richter Dr. agr. Huber als Vorsitzenden sowie die Richter Dipl.-Ing. Rippel und Dr.-Ing. Dorfschmidt und die Richterin Uhlmann

beschlossen:

Die in der mündlichen Verhandlung durch Teilungserklärung vom 26. Februar 2019 entstandene Teilanmeldung wird an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückverwiesen.

Im Übrigen wird die Beschwerde zurückgewiesen.

## **Gründe**

### **I.**

Die Patentanmeldung mit der Bezeichnung „Fahrzeugsitz mit einem Dämpfungselement“ ist am 18. September 2009 beim Deutschen Patent- und Markenamt unter Inanspruchnahme einer inneren Priorität vom 20. August 2009 eingereicht worden.

Nach insgesamt drei Prüfungsbescheiden, in denen eine Patenterteilung nicht in Aussicht gestellt worden war, hat die Prüfungsstelle für Klasse B 60 N am 7. September 2016 eine Anhörung anberaumt. In dieser Anhörung war ein bestehender Hauptantrag diskutiert und ein neuer Hilfsantrag seitens der Anmelderin vorgelegt worden. Nach einer Nachrecherche hat die Prüfungsstelle auch den Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag gemäß Bescheid vom 25. Oktober 2017 für nicht gewährbar erachtet und die Zurückweisung des Patentbegehrens nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag in Aussicht gestellt. Die Prüfungsstelle hat bislang den folgenden druckschriftlichen Stand der Technik in Betracht gezogen:

- D1: DE 100 31 975 A1
- D2: DE 196 18 055 C1
- D3: DE 32 27 858 A1

D4: DE 70 21 330 U  
D5: DD 2 20 674 A1  
D6: FR 803 559 A  
D7: US 6 102 439 A  
D8: US 3 142 102 A  
D9: US 1 282 712 A  
D10: US 5 282 672 A  
D11: DE 27 50 188 A1  
D12: DE 10 2004 060 002 A1  
D13: US 5 732 370 A  
D14: US 2 439 349 A  
D15: DE 32 39 963 A1  
D16: US 2 432 554 A

Nach einer Nachrecherche hat die Prüfungsstelle mit Bescheid vom 25. Oktober 2017 noch den folgenden druckschriftlichen Stand der Technik in das Verfahren eingeführt:

D17: DE 691 17 204 T2  
D18: US 5 799 922 A  
D19: WO 2009/ 054 317 A1  
D20: DE 10 2007 012 399 A1.

Zu D17 bis D20 hat die Prüfungsstelle in dem genannten Bescheid ausgeführt, dass alle diese Druckschriften Stoßdämpfer zum Gegenstand hätten, die zwischen verschiedenen Scherengestellarmen angeordnet seien und ein zweites Ende des Dämpfungselements mit einem zweiten Scherenarm an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt sei. Der Fachmann ziehe jede Druckschrift aus dem relevanten Fachgebiet in Betracht, mithin auch die D17 bis D20. Auch könne der Stoßdämpfer nach D4 für den Einsatz parallel zu der Abfederungseinrichtung zwischen einem Sitz und dessen Befestigung an dem Fahrzeug ausgebildet sein

und sei dafür auch ausdrücklich vorgesehen, wobei dem Fachmann bewusst sei, dass Stoßdämpfer im genannten Fachgebiet als Schwingungsschutzsystem in Fahrzeugen sowohl für Fahrersitze wie auch für Kabinen- und Achsfederungen Verwendung finden würden, wie aus der D5 (insbes. S. 1, Z. 3 bis 5) bekannt sei.

Die Prüfungsstelle für Klasse B 60 N hat die Patentanmeldung mit Beschluss vom 21. Februar 2018 gemäß § 48 Patentgesetz aus Gründen des Bescheids vom 25. Oktober 2017 zurückgewiesen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Die Anmelderin hat mit ihrer Beschwerdebegründung vom 25. April 2018 neue Ansprüche 1 bis 5 als Hauptantrag sowie neue Ansprüche 1 bis 4 als Hilfsantrag eingereicht.

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hauptantrag lautet:

„Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (5-11) mit mindestens zwei Scherenarmen (5, 6), wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wobei das Dämpfungselement (12) mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen, Ende (15) ausgebildet ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Dämpfungselement (12) mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16) aufweist, wobei eine Bohrungswand in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) er-

streckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses aufweist und das Kolbenelement stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis (16) außenseitig die Bohrungswand abdichtend kontaktiert und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) aufweist, wobei oberhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier dritter Bereich (25) angeordnet sind.“

Wegen der auf diesen Hauptanspruch rückbezogenen geltenden Patentansprüche 2 bis 5 nach Hauptantrag wird auf die Akten verwiesen.

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag (1) lautet:

„Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (5-11) mit mindestens zwei Scherenarmen (5, 6), wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wobei das Dämpfungselement (12) mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen, Ende (15) ausgebildet ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Dämpfungselement (12) mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16) aufweist, wobei eine Bohrungswand in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses auf-

weist und das Kolbenelement stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis (16) außenseitig die Bohrungswand abdichtend kontaktiert und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) aufweist, wobei oberhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnahmsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnahmsfreier dritter Bereich (25) angeordnet sind, wobei ein zweites Ende (17) des Dämpfungselementes (12) mit dem zweiten Scherenarm (5) an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt ist.“

Wegen der auf diesen tragenden Anspruch rückbezogenen geltenden Patentansprüche 2 bis 4 nach Hilfsantrag (1) wird auf die Akten Bezug genommen.

Die Anmelderin trägt hierzu in der Beschwerdebegründung vor, dass bereits der Anspruch 1 nach Hauptantrag das Merkmal „Bypass und Durchgangsbohrungen“ aufweise. Die von der Prüfungsstelle als relevantester Stand der Technik erachtete D4 zeige jedoch einerseits keinen „Bypass“ und beschäftige sich andererseits mit einem anderen technischen Gebiet. Der in D4 gezeigte Stoßdämpfer sei dabei ausschließlich als Stoßdämpfer für Fahrzeuge geeignet und für einen möglichst raschen Abbau der Schwingungen der Radaufhängungen und Räder eines im Vergleich zu einem Fahrzeugsitz relativ schweren Fahrzeugs ausgelegt. Daher würde der Einbau eines Fahrzeugstoßdämpfers in einen Fahrzeugsitz zwangsläufig dazu führen, dass durch das leichte Gewicht des Fahrzeugsitzes keine oder keine wesentliche Dämpfung stattfindet, da die Rückstellkraft eines solchen Dämpfers zu groß wäre. Außerdem zeige die D4 keinen Bypass im Sinne der vorliegenden Anmeldung, da im anmeldungsgemäßen Kontext eine an der Innenwand des Zylinders eingefügte Ausnehmung, insbesondere als Nut (22), zu verstehen sei. Anders als bei dem mit spanenden oder umformenden Arbeitsschritten

durchgeführten anmeldungsgemäßen Ausnehmungen, bei denen aus der Materialstärke der Zylinderwand Material weggenommen werde, seien bei dem Zylinder nach D4 Ausbuchtungen erkennbar, die den Zylinder in der Mitte des Laufweges zwar verbreitern würden, jedoch dessen Wandstärke immer und an jeder Stelle gleich belassen würden, so dass die D4 demnach keine Ausnehmung und demgemäß auch keinen Bypass offenbare. Damit sei der Gegenstand nach Anspruch 1 gemäß Hauptantrag bereits patentfähig.

Zum Anspruch 1 nach Hilfsantrag trägt die Anmelderin vor, dass das dort hinzugekommene Merkmal, wonach ein zweites Ende des Dämpfungselementes mit dem zweiten Scherenarm an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms verbunden ist, den im Wege der Nachrecherche ermittelten Druckschriften D17 bis D20 – anders als die Prüfungsstelle ausführt – nicht zu entnehmen sei. Eine Zusammenschau mit D4 könnte dieses Merkmal nach Auffassung der Anmelderin nicht erbringen, denn selbst wenn eine dieser Druckschriften dieses Merkmal zeigen würde, hätte der Fachmann eine Kombination von D4 mit einer der Entgegenhaltungen D17 bis D20 nicht vorweggenommen, weil die D4 einen Fahrzeugstoßdämpfer zeige, den der Fachmann nicht als Fahrzeugsitzstoßdämpfer nutzen würde.

Die Anmeldung stelle nach dem Vortrag der Anmelderin eine wegabhängige Dämpfung zur Verfügung. Dabei werde durch ein entsprechendes Dämpfungselement und dessen Befestigung mit mindestens einem Ende an mindestens einem der Scherenarme eine unterschiedlich starke Dämpfung entlang eines Hubweges des Dämpfungselementes erreicht, was sich vorteilhaft selbst bei geringen zur Verfügung stehenden Hublängen auswirke. Eine derartige wegabhängige Dämpfung ermögliche vielmehr unterschiedliche Dämpfungshärtegrade über den Gesamtweg des Dämpfungselementes hinweg, so dass auch bei verschieden stark eingeleiteten Schwingungen ein Anschlagen des Kolbenelementes an den Endanschlägen innerhalb des Zylinders unter Ausnützung einer maximal möglichen Hubweglänge vermieden werde.

Nachdem sich keine der im Verfahren befindlichen Entgegnungen mit einem derartigen Problem beschäftige, sei der Anspruch 1 nach Hilfsantrag patentfähig.

Die Anmelderin legt in der mündlichen Verhandlung weitere Anspruchssätze als Hilfsanträge (Patentansprüche 1 bis 4 nach Hilfsantrag 2, Patentansprüche 1 bis 4 nach Hilfsantrag 3, Patentansprüche 1 bis 4 nach Hilfsantrag 4) vor.

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 lautet:

„Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (5-11) mit mindestens zwei Scherenarmen (5, 6), wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wobei  
das Dämpfungselement (12) mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen, Ende ausgebildet ist,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
das Dämpfungselement (12) mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16) aufweist, wobei eine Bohrungswand in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses aufweist und das Kolbenelement stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis (16) außenseitig die Bohrungswand abdichtend kontaktiert und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) aufweist, wobei



oberhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier dritter Bereich (25) angeordnet sind, wobei ein zweites Ende (17) des Dämpfungselementes (12) mit dem zweiten Scherenarm (5) an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt ist,

wobei das erste Ende (15) mit einer Drehlagerung (14) an dem ersten Scherenarm (6) angeordnet ist und das zweite Ende (17) mittels einer Schwenklagerung mit dem zweiten Scherenarm (5) an seinem unteren Ende befestigt ist.“

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 hat folgenden Wortlaut:

„Fahrzeugteil mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (1-5) mit mindestens zwei Scherenarmen (5, 6), wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wobei

das Dämpfungselement (12) mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen, Ende (15) ausgebildet ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

das Dämpfungselement (12) mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16) aufweist, wobei eine Bohrungswand in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses aufweist und das Kolbenelement stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis (16) außenseitig die Bohrungswand abdichtend

kontaktiert und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) aufweist, wobei

oberhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier dritter Bereich (25) angeordnet sind, wobei ein zweites Ende (17) des Dämpfungselementes (12) mit dem zweiten Scherenarm (5) an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt ist,

wobei das erste Ende (15) mit einer Drehlagerung (14) an dem ersten Scherenarm (6) angeordnet ist und das zweite Ende (17) mittels einer Schwenklagerung mit dem zweiten Scherenarm (5) an seinem unteren Ende befestigt ist, und weiter wobei die beiden Scherenarme um einen gemeinsamen Drehpunkt (7) drehbar gelagert sind, wobei der Drehpunkt (7) und die Drehlagerung versetzt zueinander angeordnet sind.“

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 lautet:

Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (5-11) mit mindestens zwei Scherenarmen (5, 6), wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wobei

das Dämpfungselement (12) mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen, Ende (15) ausgebildet ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

das Dämpfungselement (12) mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16)

aufweist, wobei eine Bohrungswand in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses aufweist und das Kolbenelement stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis (16) außenseitig die Bohrungswand abdichtend kontaktiert und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) aufweist, wobei

oberhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier dritter Bereich (25) angeordnet sind, wobei ein zweites Ende (17) des Dämpfungselementes (12) mit dem zweiten Scherenarm (5) an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt ist,

wobei das erste Ende (15) mit einer Drehlagerung (14) an dem ersten Scherenarm (6) angeordnet ist und das zweite Ende (17) mittels einer Schwenklagerung mit dem zweiten Scherenarm (5) an seinem unteren Ende befestigt ist, und weiter wobei die beide Scherenarme (5, 6) um einen gemeinsamen Drehpunkt (7) drehbar gelagert sind, wobei der Drehpunkt (7) und die Drehlagerung versetzt zueinander angeordnet sind, und weiter wobei die Scherenarme (5, 6) Abrollelemente (8, 9) oberseitig und Abrollelemente (10, 11) unterseitig aufweisen, um entlang des Sitzoberteiles (3) und des Sitzunterteiles (4) gleiten zu können, wenn das Sitzoberteil (3) nach unten oder das Sitzunterteil (4) nach oben aufgrund einer externen Schwingung oder einer Belegung des Fahrzeugsitzes durch eine Person bewegt wird.“

Wegen der zu den tragenden Patentansprüchen 1 nach Hilfsantrag 2 bis 4 jeweils geltenden rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 wird auf die Akten verwiesen.

Zu dem entgegengehaltenen Stand der Technik nach D19 trägt die Anmelderin noch vor, dass es fraglich sei, ob es sich hierbei um einen Fahrzeugsitz handele. Jedenfalls vermittele die D19 keine Anregungen für den Fachmann, Stoßdämpfer nach D4 dorthin zu übernehmen. Ferner seien bei dem Scherenarm nach dem Patentgegenstand eine Platte vorgesehen, welche die Drehlagerung für das Dämpfungselement aufnehme und das Gelenk daher außerhalb des Scherenarms positioniere, während ein derartiger Anlenkpunkt für das Dämpfungselement beim Stand der Technik nach D19 direkt auf dem Scherenarm vorgesehen sei.

Zu Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 trägt die Anmelderin noch vor, dass dort – anders als beim Anmeldungsgegenstand – eine Abrollbewegung nicht vorgesehen sei, sondern die freien Enden der Scherenarme in Schienen gleiten würden. Die entsprechende Formulierung in der Anmeldung, die dann auch in Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 übernommen wurde, lautet „... entlang des Sitzoberteils und des Sitzunterteils gleiten zu können“ und stelle dabei lediglich eine Unschärfe in der Anmeldung dar, die der Fachmann an Hand der Zeichnungen und der zugehörigen Beschreibung ohne weiteres als Abrollbewegung erkennen könne.

Die Anmelderin erachtet die in den Ansprüchen 1 nach Haupt- und Hilfsanträgen 1 bis 4 beschriebenen Gegenstände als patentfähig, denn diese würden eine optimale Kombination des Innenlebens des Zylinders mit der Scherengestellaufhängung für Fahrzeugsitze darstellen.

Die Beschwerdeführerin stellt die Anträge,

den angefochtenen Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60N des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 21. Februar 2018 aufzuheben und das Patent 10 2009 041 811 mit den Ansprüchen 1 bis 5 gemäß Hauptantrag eingereicht am 25. April 2018 als Anlage zur Beschwerdebegründung vom gleichen Tag zu erteilen;

hilfsweise nach Hilfsantrag 1, das Patent 10 2009 041 811 mit den Ansprüchen 1 bis 4 gemäß Hilfsantrag eingereicht am 25. April 2018 als Anlage zur Beschwerdebegründung vom gleichen Tag

hilfsweise das Patent 10 2009 041 811 gemäß Hilfsanträgen 2 bis 4 überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 26. Februar 2019

zu erteilen,

Die Beschwerdeführerin erklärt die Teilung der Stammanmeldung 10 2009 041 811.3. Sie erklärt weiter: Die entsprechenden Unterlagen werden fristgemäß nachgereicht und die entsprechenden Gebühren entrichtet.

Wegen weiterer Einzelheiten im Übrigen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II.

Nachdem die Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung die Teilung der Anmeldung gemäß § 39 Abs. 1 PatG erklärt hat, war das Verfahren hinsichtlich der Teilanmeldung gemäß § 145 ZPO abzutrennen und die Teilanmeldung zur weiteren Prüfung an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen.

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin ist im Übrigen nicht begründet, denn der Gegenstand nach dem geltenden Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag bzw. gemäß Hilfsantrag 1 bis 4 stellt jeweils keine patentfähige Erfindung i. S. d. §§ 1 bis 5 PatG dar.

Die geltenden Patentansprüche 1 nach Hauptantrag sowie nach Hilfsantrag 1 bis 4 mögen jeweils für sich genommen zulässig sein sowie jeweils einen die erfor-

derliche Neuheit aufweisenden und auch gewerblich anwendbaren Fahrzeugsitz beschreiben. Die Fahrzeugsitze nach den jeweiligen geltenden Patentansprüchen 1 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 bis 4 beruhen jedoch aus den nachfolgend dargelegten Gründen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

1. Gegenstand der vorliegenden Anmeldung ist ein Fahrzeugsitz mit einem Dämpfungselement.

Gemäß der geltenden Beschreibung nach Offenlegungsschrift DE 10 2009 041 811 A1, Abs. [0004] wird es bei bekannten Lösungen als nachteilig erachtet, dass aufgrund des geringen zur Verfügung stehenden Hubweges schlechte Dämpfungseigenschaften erzielt werden.

Auch Durchgangsöffnungen bei den Stempелеlementen lösen dieses Problem nicht zufriedenstellend, denn die Stempelbasis und damit das Kolbenelement kann bei den kurzen zur Verfügung stehenden Hublängen dennoch die Endanschläge der Bohrung innerhalb des Zylinders erreichen (vgl. Abs. [0005]).

Gemäß Abs. [0008] der ursprünglichen Beschreibung nach Offenlegungsschrift besteht die Aufgabe des Anmeldungsgegenstandes darin, einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzunterteil mit mindestens zwei Scherenarmen zur Verfügung zu stellen, bei dem eine optimale Dämpfung unter Ausnutzung der Hubweglänge möglich ist, obgleich nur eine geringe Hubweglänge zur Verfügung steht.

1.1 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hauptantrag beschreibt demgemäß einen Fahrzeugsitz mit folgenden Merkmalen:

1. Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (1), einer Rückenlehne (2) sowie einem zwischen einem Sitzoberteil (3) und einem Sitzunterteil (4) angeordneten höhenverstellbaren Scherengestell (5-11).

- 1.1 Das Scherengestell (5-11) weist mindestens zwei Scherenarme (5, 6) auf, wobei mindestens ein Dämpfungselement (12) zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (3) und dem Sitzunterteil (4) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist.
  - 1.1.1 Das Dämpfungselement (12) ist mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (6) verbundenen Ende (15) ausgebildet.
  - 1.1.2 Das Dämpfungselement (12) weist mindestens eine Bohrung (19, 20) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (13, 16) auf.
  - 1.1.3 Eine Bohrungswand des Dämpfungselementes weist in einem ersten Bereich (21) mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Ausnehmung (22) zur Schaffung eines Bypasses auf.
  - 1.1.4 Das Kolbenelement (13, 16) ist stempelartig mit einer Stempelbasis (16) und einer Stempelstange (13) ausgebildet.
  - 1.1.5 Die Stempelbasis (16) kontaktiert außenseitig die Bohrungswand abdichtend und weist mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung (19, 20) erstreckende Durchgangsöffnung (18) auf.
  - 1.1.6 Oberhalb des ersten Bereiches (21) sind ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich (24) und unterhalb des ersten Bereiches (21) ein ausnehmungsfreier dritter Bereich (25) angeordnet.

Nach Merkmal 1. wird ein Fahrzeugsitz mit Sitzteil und Rückenlehne beansprucht, der von einem höhenverstellbaren Scherengestell getragen wird, welches nach Merkmal 1.1 mindestens zwei Scherenarme und mindestens ein Dämpfungselement zur Dämpfung der Schwingungsbewegungen zwischen Sitzoberteil und Sitzunterteil aufweist. Dabei ist das Dämpfungselement nach Merkmal 1.1.1 mit mindestens einem Ende ausgebildet, welches seinerseits mit dem ersten Scherenarm verbunden ist, wobei das Dämpfungselement nach Merkmal 1.1.2 ein in einer Bohrung verschiebbares Kolbenelement aufweist. Dabei weist eine Bohrungswand in einem ersten Bereich mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung erstreckende Ausnehmung zur Schaffung eines Bypasses auf, wie in Merkmal 1.1.3 beschrieben wird. Die Art und Weise der Ausnehmung wird im Anspruchstext dabei lediglich dahingehend beschrieben, dass sie sich in Längsrichtung der Bohrung erstreckt, während in der Beschreibung des Ausführungsbeispiels gemäß Abs. [0038] der Offenlegungsschrift diese Ausnehmung als nutenförmige Ausnehmung entlang der Längsrichtung der Bohrung beschrieben wird. In Merkmal 1.1.4 wird das stempelartige Kolbenelement dahingehend beschrieben, dass es mit einer Stempelbasis und einer Stempelstange ausgebildet ist, wobei die Stempelbasis gemäß Merkmal 1.1.5 weiter dadurch charakterisiert wird, dass sie einerseits außenseitig die Bohrungswand abdichtend kontaktiert und andererseits mindestens eine in Längsrichtung der Bohrung sich erstreckende Durchgangsöffnung aufweist. Diese Durchgangsöffnung verbindet gemäß Beschreibung, Abs. [0036] die beiden Kammern diesseits und jenseits der Stempelbasis, um so im begrenzten Ausmaß einen Fluidstrom von der einen Kammer zu der anderen bei Verschiebung der Stempelbasis zu erhalten, wobei gemäß Abs. [0037] aufgrund der begrenzten Durchflussmenge durch diese Durchgangsöffnung eine Verschiebung der Stempelbasis mit einer maximal möglichen, also begrenzten, Geschwindigkeit stattfindet, die eine Dämpfungswirkung auf die Höhenbewegung des Scherengestells zur Folge hat. Nach Merkmal 1.1.6 wird die Bohrungswand des Dämpfungselementes noch weiter dadurch charakterisiert, dass oberhalb des ersten Bereiches – dieser trägt nach Merkmal 1.1.3 die sich in Längsrichtung der Bohrung erstreckende Ausnehmung zur Schaffung eines Bypasses – ein ausnehmungsfreier



dritter Bereich angeordnet ist. In den Absätzen [0054] bis [0057] der Beschreibung wird hierzu ausgeführt, dass die Wirkung der Aufteilung der Bereiche der Bohrung mit einem oberen und einem unteren bypassfreien Bereich und einem mittleren Bereich mit einem Bypass darin besteht, dass in den oberen und unteren Bereichen ohne Bypass eine höhere Gegenkraft und damit eine höhere Dämpfungswirkung als in dem mittleren Bereich, der den Bypass enthält, erreicht wird. Diese verstärkte Dämpfung in den jeweiligen Endbereichen hat gemäß Abs. [0049] zur Folge, dass das Erreichen eines Endanschlages der Bohrung bzw. des Zylinders durch die Stempelbasis vermieden wird oder zumindest mit abgeschwächter Geschwindigkeit stattfindet, so dass eine schlagartige Gegenkraft, die auf eine auf dem Fahrzeugsitz sitzende Person einwirken würde, vermieden werden kann.

1.2 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag (1) ist in den Merkmalen 1. bis 1.1.6 mit Anspruch 1 gemäß Hauptantrag wortgleich und wird gegenüber diesem durch das folgende Merkmal 1.1.7 weiter beschränkt:

1.1.7 Ein zweites Ende (17) des Dämpfungselementes (12) ist mit dem zweiten Schwenkarm (5) an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms (5) befestigt.

Mit diesem Merkmal wird ergänzend zu Merkmal 1.1.1 erreicht, dass das Dämpfungselement sowohl mit dem ersten Ende als auch mit dem zweiten Ende mit jeweils einem Scherenarm verbunden ist und somit zwischen den Scherenarmen angeordnet ist, was gemäß Beschreibung, Abs. [0016], eine wegabhängige Dämpfung ausschließlich in Höhenrichtung des Fahrzeugsitzes ermöglicht.

1.3 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 ist in den Merkmalen 1. bis 1.1.7 mit Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 gleichlautend abgefasst und wird gegenüber diesem durch das folgende Merkmal 1.1.8 weiter beschränkt.

1.1.8 Das erste Ende (15) (des Dämpfungselementes (12)) ist mit einer Drehlagerung (14) an dem ersten Scherenarm (6) angeordnet und das zweite Ende (17) ist mittels einer Schwenklagerung mit dem zweiten Scherenarm (5) an seinem unteren Ende befestigt.

1.4 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 ist mit dem Anspruch 1 des vorangegangenen Hilfsantrages 2 in den Merkmalen 1. bis 1.1.8 wortgleich und wird durch das folgende Merkmal 1.1.9 weiter eingeschränkt:

1.1.9 Die beiden Scherenarme sind um einen gemeinsamen Drehpunkt (7) drehbar gelagert, wobei der Drehpunkt (7) und die Drehlagerung (gemeint: die Drehlagerung (14) des Dämpfungselementes (12)) versetzt zueinander angeordnet sind.

1.5 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 ist Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 in den Merkmalen 1. bis 1.1.9 gleichlautend abgefasst und wird durch das folgende Merkmal 1.1.10 weiter beschränkt:

1.1.10 Die Scherenarme (5, 6) weisen Abrollelemente (8, 9) oberseitig und Abrollelemente (10, 11) unterseitig auf, um entlang des Sitzoberteiles (3) und des Sitzunterteiles (4) gleiten zu können, wenn das Sitzoberteil (3) nach unten oder das Sitzunterteil (4) nach oben aufgrund einer externen Schwingung oder einer Bewegung des Fahrzeugsitzes durch eine Person bewegt wird.

2. Als maßgeblicher Fachmann ist vorliegend ein Ingenieur des allgemeinen Maschinenbaus mit Fachhochschulausbildung und mehrjähriger Erfahrung in der Entwicklung von Traggestellen von Fahrzeugsitzen anzusehen.

3. Der Fahrzeugsitz nach den geltenden Patentansprüchen 1 gemäß Hauptantrag sowie den Hilfsanträgen 1 bis 4 beruht jeweils nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Damit beschreibt keiner dieser Ansprüche einen patentfähigen Gegenstand.

3.1 Der Fahrzeugsitz nach dem geltenden Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag ist nicht das Ergebnis einer erfinderischen Tätigkeit.

Als Ausgangspunkt kann die D19 (WO 2009/054 317 A1) erachtet werden, die gemäß Fig. 1a, b und 3a einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzteil (vgl. Abstract: „...a seat section placed on the upper frame (12) ...“ – diese Formulierung lässt zweifelsfrei erkennen, dass hier das Traggestell eines Fahrzeugsitzes beschrieben wird – ) zeigt und beschreibt, der jedenfalls auch ein zwischen einem Sitzoberteil („upper frame“) (12) und einem Sitzunterteil („lower frame“) (13) angeordnetes höhenverstellbares Scherengestell (15a, b, c, d) aufweist. Die Ausstattung des Fahrzeugsitzes mit einer Rückenlehne geht zwar aus den Zeichnungen sowie dem englischen Abstract der ansonsten japanisch abgefassten Druckschrift nicht hervor, jedoch liest dies der unter 2. bezeichnete maßgebliche Fachmann mit, so dass das Merkmal 1. des Anspruchs 1 nach Hauptantrag (vgl. Merkmalsgliederung nach 1.1) durch die D19 bereits bekannt geworden ist. Auch weist das Scherengestell (15a, b, c, d) nach D19 mindestens zwei Scherenarme auf, wobei mindestens ein Dämpfungselement (16), im Abstract „shock absorber“ genannt (vgl. Fig. 1a, 3a, 4a, 5a und b), zur Dämpfung von zwischen dem Sitzoberteil (12) und dem Sitzunterteil (13) stattfindenden Schwingungsbewegungen angeordnet ist, wie dies Merkmal 1.1 des Anspruchs 1 nach Hauptantrag fordert. Das Dämpfungselement (16) ist ferner mit mindestens einem, mit dem ersten Scherenarm (15b) verbundenen Ende ausgebildet, wie in Fig. 3a, 4a, 5a und b ersichtlich ist (Merkmal 1.1.1). Das Dämpfungselement (16) gemäß den Fig. 1a, 3a, 4a, 5a und b stellt dabei für den maßgeblichen Fachmann ersichtlich eine Kolben-Zylindereinheit dar, denn aus einer unteren mit größerem Durchmesser dargestellten rohrförmigen Struktur, die den Zylinder darstellt, ragt nach (schräg) oben eine

stangenartige Struktur mit weit geringerem Durchmesser hervor, die eine Kolbenstange erkennen lässt, so dass das Dämpfungselement (16) entsprechend Merkmal 1.1.2 für den Fachmann ohne weiteres ersichtlich mindestens eine Bohrung und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement aufweist. Weitere Ausgestaltungen der inneren Zylinderwandung sowie des Kolbenelementes sind der Offenbarung der D19 nicht zu entnehmen, so dass sich der Anmeldungsgegenstand nach Anspruch 1 gemäß Hauptantrag von diesem Stand der Technik in den Merkmalen 1.1.3 bis 1.1.6 unterscheidet.

Wenn der maßgebliche Fachmann beim Stand der Technik nach D19 noch Verbesserungsbedarf insbesondere in der wegabhängigen Dämpfungswirkung des dort vorhandenen Dämpfungselementes erkennt, wird er sich nach geeigneten technischen Lösungen im Bereich der Dämpfungs- bzw. Schwingungsschutzsysteme umsehen.

Auf der Suche nach geeigneten Dämpfungssystemen zur Verbesserung der wegabhängigen Dämpfung bei Fahrzeugsitzen stößt der Fachmann dabei auch auf einen Stoßdämpfer für Fahrzeuge nach D4 (DE 70 21 330 U). Der dort beschriebene Stoßdämpfer für Fahrzeuge kann gemäß Seite 5, letzter Absatz bis Seite 6, 1. Absatz „besonders bevorzugt“ zur Sitzabfederung von Fahrersitzen robuster, geländegezügiger Fahrzeuge Verwendung finden, so dass der Fachmann diesen Stand der Technik auch als Dämpfungssystem für Fahrzeugsitze in Betracht ziehen wird. Das in D4 offenbarte, als Kolben-Zylindereinheit ausgestaltete Dämpfungselement, wie insgesamt in Fig. 1 dargestellt, weist ebenfalls mindestens eine Bohrung (9) und mindestens ein darin verschiebbares Kolbenelement (2) (vgl. Fig. 2) auf (Merkmal 1.1.2). Ferner weist eine Bohrungswand des Dämpfungselementes nach D4 mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung erstreckende Ausnehmung zur Schaffung eines Bypasses auf, wie dies Merkmal 1.1.3 fordert. Zwar ist der Anmelderin darin zuzustimmen, dass in Fig. 2 der D4 lediglich eine Aufweitung der Zylinderwandung ohne spanende Bearbeitung und unter Beibe-

haltung der ursprünglichen Wandstärke des Zylinders, also mithin keine Ausnehmung, zu erkennen ist.

Jedoch geht die schriftliche Offenbarung der D4 über den Offenbarungsgehalt nach Fig. 2 hinaus, indem sie auf Seite 4, 2. Abs., wo allgemein von „Auswölbungen“ der Innenwandung des Zylinders die Rede ist, in den Zeilen 9 und 10 dieses Absatzes ausführt: „Solche Auswölbungen können beispielsweise in die Zylinderwandung eingearbeitete Nuten sein.“ Auf der folgenden Seite 5 wird der Verlauf der „Auswölbungen“ in verschiedenen Varianten (schräg, spiralförmig) beschrieben, wobei diese gemäß Zeilen 2 bis 4 dieses Absatzes vorzugsweise parallel zur Kolbenverschieberichtung verlaufend ausgebildet sind. Nach alledem war die Ausgestaltung der Bohrungswand bei einem Dämpfungselement gemäß Merkmal 1.1.3 zum Zeitrang der vorliegenden Anmeldung insgesamt bereits bekannter Stand der Technik, denn anders als die Anmelderin vorträgt, sind im Falle der Einarbeitung von Nuten in die Zylinderwandung nicht noch zusätzliche Materialauswölbungen vorhanden. Vielmehr meint die Bezeichnung „Auswölbungen“ im Zusammenhang mit den eingearbeiteten Nuten lediglich eine „Auswölbung“ der Innenwandung des Zylinders i. S. einer Ausnehmung also von der Zylinderinnenwand aus betrachtet (vgl. S. 4, 2. Abs.) und damit eine lokale Durchmesserergrößerung des Zylinders unter Schwächung seiner Wandstärke an dieser Stelle. Auch ist das Kolbenelement (2) gemäß D4 entsprechend Merkmal 1.1.3 stempelartig mit einer Stempelbasis und einer Stempelstange (3) ausgebildet, wie in Fig. 2 ersichtlich ist, wobei die Stempelbasis die Bohrungswand (9) außenseitig abdichtend kontaktiert (vgl. S. 7, Zeilen 5 bis 7) und mindestens eine sich in Längsrichtung der Bohrung erstreckende Durchgangsöffnung aufweist (vgl. S. 7, Zeilen 7 bis 10 der D4), wie dies Merkmal 1.1.5 fordert. Auch die in Merkmal 1.1.6 geforderte Aufteilung des Zylinders in drei Bereiche, nämlich oberhalb des ersten Bereichs ein ausnehmungsfreier zweiter Bereich und unterhalb des ersten Bereichs ein ausnehmungsfreier dritter Bereich ergibt sich aus der Gesamtoffenbarung der D4, Fig. 2 und Seite 7, Zeilen 3 bis 19 i. V. m. Seite 4, 2. Abs., Zeilen 9, 10.

Nach alledem war es dem maßgeblichen Fachmann zum Zeitrang der vorliegenden Anmeldung ohne weiteres möglich, einen bekannten Fahrzeugsitz nach D19 mit einem als Kolben-Zylindereinheit ausgebildeten Dämpfungselement im Bedarfsfall mit einem Dämpfungselement nach D4 auszustatten, um die wegabhängige Dämpfung zu verbessern.

Eine aus dem Bestreben nach einer Verbesserung der Dämpfungswirkung veranlasste Zusammenschau des Offenbarungsgehalts der D19 mit dem der D4 führt dabei unmittelbar zu einem Gegenstand mit allen Merkmalen des Anspruchs 1 nach Hauptantrag.

Der geltende Patentanspruch 1 nach Hauptantrag ist daher nicht gewährbar. Nach Wegfall des tragenden Hauptanspruchs haben auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5 nach Hauptantrag keinen Bestand.

3.2 Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag (1) ist mit Anspruch 1 nach Hauptantrag in den Merkmalen 1. bis 1.1.6 wortgleich, so dass hierzu auch die Ausführungen zu Anspruch 1 nach Hauptantrag entsprechend 6.1 gelten.

Das weitere in Anspruch 1 nach Hilfsantrag (1) noch aufgenommene Merkmal 1.1.7 (vgl. auch II.1.2), wonach ein zweites Ende des Dämpfungselementes mit dem zweiten Scherenarm an dem unteren Ende des zweiten Scherenarms befestigt ist, ist ebenfalls Gegenstand der den Ausgangspunkt bildenden Druckschrift D19. Insbesondere in den Fig. 3a, 4a und 5a, b der D19 ist erkennbar, dass das Dämpfungselement (16) mit einem (abgewinkelten) unteren Ende eines zweiten Scherenarmes (15a) verbunden ist, während das andere Ende mit dem ersten Scherenarm (15 b) verbunden ist.

Nach alledem ist auch der Anspruch 1 nach Hilfsantrag gegenüber einer Zusammenschau von D19 und D4 nicht bestandsfähig, weil auch dieser Anspruch nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Nachdem der tragende Hauptanspruch nicht gewährbar ist, haben auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 keinen Bestand.

3.3 Zu den mit den Merkmalen 1. bis 1.1.7 des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 wortgleich abgefassten Teil des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 (vgl. II.1.3) wird auf die Begründung zu Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 verwiesen, während das gegenüber dem Hauptanspruch des vorangegangenen Hilfsantrages noch hinzugekommene Merkmal 1.1.8, nämlich eine drehbare Lagerung des einen Endes des Dämpfungselementes (16) an einem Scherenarm (15b) und des zweiten Endes an dem unteren Ende des anderen Scherenarms (15a) (vgl. II.1.3) aus der D19, insbesondere Fig. 3a und 4a deutlich ersichtlich ist.

Damit hat auch der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 gegenüber einer fachmännischen Zusammenschau des Standes der Technik nach D19 mit D4 keinen Bestand.

Nach Wegfall des tragenden Hauptanspruchs sind die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 ebenfalls nicht bestandsfähig.

3.4 Der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 entspricht in den Merkmalen 1. bis 1.1.8 dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 – hierzu wird auf die Begründung zu Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 und auf die Begründung zu den vorangegangenen Anträgen verwiesen – und wird demgegenüber durch das Merkmal 1.1.9 weiter beschränkt (vgl. II.1.4), welches einen gemeinsamen Drehpunkt der beiden Scherenarme und die Lage der Drehlagerung (eines Endes) des Dämpfungselementes an einem Scherenarm, derart beschreibt, dass dieses versetzt zum Drehpunkt der Scherenarme angeordnet ist.

Aus der D19 ist in Fig. 1a, 1b, 3a, 4a ersichtlich, dass die Scherenarme (z. B. (15a, 15b)) selbstverständlich einen gemeinsamen Drehpunkt an der Stelle aufweisen, wo sie sich kreuzen. Versetzt zu diesem Drehpunkt ist die Drehlagerung des Dämpfungselementes (16) angeordnet, wie eindeutig in Fig. 3a und 4a er-

kennbar ist. Die Anmelderin macht hierzu noch geltend, dass beim Anmeldungsgegenstand eine Platte in Fig. 1, 3 und 5 erkennbar sei, die das Gelenk für das Dämpfungselement, anders als beim entgegengehaltenen Stand der Technik, außerhalb des Scherenarms positioniere. Dies ist jedoch nicht im Anspruchswortlaut enthalten, denn der Ausdruck „versetzt zueinander“ beschreibt per se nicht schon Lagerung außerhalb des Scherenarmes, so dass diese Einlassung schon aus diesem Grunde nicht durchzugreifen vermag. Zudem ist in Fig. 3a und 5a der D19 erkennbar, dass der betreffende, die Drehlagerung des Dämpfungselementes (16) tragende Scherenarm (15b) an der Stelle mit einer größeren Verbreiterung ausgestaltet ist und daher ausreichend Platz für den Anlenkpunkt des Dämpfungselementes bieten kann, während der entsprechende Scherenarm beim Anmeldungsgegenstand schmaler ausgeführt ist (vgl. Fig. 1, 3, 5) und daher der Verbreiterung durch eine örtlich aufgelegte Platte bedarf. Jedenfalls ist auch beim Stand der Technik nach D19 (Fig. 3a, 5a) der Anlenkpunkt des Dämpfungselementes (16) versetzt zum Drehpunkt der Scherenarme (15a, 15b) angeordnet und liegt wie beim Anmeldungsgegenstand (Fig. 1, 3, 5) über dem Drehpunkt der Scherenarme und auch seitlich versetzt zu diesem. Somit wird auch Merkmal 1.1.9 vollumfänglich durch den Stand der Technik nach D19 vorweggenommen.

Nach alledem hat auch Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 keinen Bestand.

Nach Wegfall des tragenden Hauptanspruchs sind auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 nicht bestandsfähig.

3.5 Insoweit der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 mit Anspruch 1 nach Hilfsantrag in den Merkmalen 1. bis 1.1.9 gleichlautend abgefasst ist, wird hierzu auf die Begründung zu Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 und die vorangegangenen Anträge verwiesen.

Nach dem beschränkend hinzugenommenen Merkmal 1.1.10 (vgl. II.1.5) weisen die Scherenarme Abrollelemente oberseitig und unterseitig auf, um entlang des Sitzober- und -unterteils gleiten zu können, wenn das Sitzober- oder -unterteil nach unten oder oben bewegt wird. Derartige konstruktive Verhältnisse sind auch



beim Stand der Technik nach D19 (Fig. 3a, 5a) als funktionsnotwendige Maßnahme erkennbar. Wie in Fig. 3a und 5a der D19 ersichtlich ist, ist das Scherengestänge (15a, 15b) jeweils auf der linken Seite in den Zeichnungen mit festen unteren und oberen Drehpunkten versehen, während jeweils auf der rechten Seite horizontal verschieblich gleitende Bewegungen entsprechend einer bestimmten Höheneinstellung des Scherengestänges möglich sind. Die im Anspruchstext beschriebenen gleitenden Bewegungen sind dabei – anders als die Anmelderin vorträgt – nicht als „Unschärfe“ in der Formulierung der Anmeldeunterlagen zu verstehen, sondern als exakte Beschreibung der Bewegung, die das Scherengestänge an dieser Stelle vollführen muss, nämlich linear in horizontaler Richtung. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die diese Bewegung erlaubenden Elemente gleitend oder abrollend in der Ebene verschieblich sind, denn dies sind technisch äquivalente Maßnahmen, um eine horizontale lineare Bewegung zu ermöglichen. Außerdem sind die Abrollelemente in der Anmeldung weder als solche näher beschrieben noch sind Vorteile genannt, die mit dieser technischen Maßnahme zu erzielen wären. Somit wird auch das Merkmal 1.1.10 dem Fachmann durch den Stand der Technik nach D19 zumindest nahegelegt.

Nach alledem beruht auch der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 4 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit und hat daher keinen Bestand.

Nach Wegfall ihres tragenden Hauptanspruchs sind die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 nicht bestandsfähig.

### III.

## **R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g**

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn gerügt wird, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch eine beim Bundesgerichtshof zugelassene Rechtsanwältin oder einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Dr. Huber

Rippel

Dr. Dorfschmidt

Uhlmann

Pr