

BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 9/99

(Aktenzeichen)

Verkündet am
13. November 2000

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung P 197 37 268.6-32

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 13. November 2000 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dipl.-Ing. Schmidt und Dipl.-Phys. Dr. Mayer

beschlossen:

Auf die Beschwerde wird der Beschluß der Prüfungsstelle für Klasse B 60 L des Deutschen Patentamts vom 30. November 1998 aufgehoben und das Patent erteilt.

Bezeichnung: "Kraftfahrzeug mit an wählbaren
Standplätzen fixierbaren Fahrgastsit-
zen":

Anmeldetag: 27. August 1997:

Der Erteilung liegen folgende Unterlagen zugrunde:

Patentansprüche 1 bis 5,
überreicht in der mündlichen
Verhandlung vom 13. November 2000,
übrige Unterlagen gemäß
Offenlegungsschrift unter Streichung von
Spalte 1 Zeilen 29 bis 39.

Gründe

Das Deutsche Patentamt - Prüfungsstelle für Klasse B 60 L - hat die am 27. August 1997 eingereichte Anmeldung durch Beschluß vom 30. November 1998 mit der Begründung zurückgewiesen, daß der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Gegen diesen Beschluß richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Sie hat in der mündlichen Verhandlung neue Patentansprüche 1 bis 5 eingereicht.

Der Patentanspruch 1 hat folgende Fassung:

"Kraftfahrzeug, insbesondere Kleinbus oder Van, mit an unterschiedlichen Standplätzen des Fahrzeugbodens (5) über lösbare Verriegelungselemente wählbar fixierbaren Fahrgastsitzen (4), dadurch gekennzeichnet, daß der Fahrzeugboden (5) eine Mehrzahl von unterschiedlichen Standplätzen zugeordneten, fest installierten elektrischen Zapfstellen (1) aufweist, die auf der Unterseite des Fahrzeugbodens (5) angeordnete, von oben für Anschlußstecker (12) eines Elektroversorgungssystems der Fahrgastsitze (4) zugängliche Elektrosteckdosen (7, 8, 9, 11) sind, über denen eine Abdeckung (6) an der Oberseite des Fahrzeugbodens (5) angeordnet ist, deren Oberseitenfläche (6a) zumindest im wesentlichen bündig mit der Oberseitenfläche (5a) des Fahrzeugbodens (5) liegt."

In der Beschreibungseinleitung ist dargelegt, daß bei Kraftfahrzeugen der im Oberbegriff angegebenen Art bisher nur Fahrgastsitze verwendet würden, die keine elektrische Versorgung benötigten. Es sei bekannt, fest installierte Kraftfahrzeugsitze, beispielsweise Sitze des Fahrers oder Beifahrers mit elektrischem Strom zu versorgen. Dies erfolge mittels einer festen Verdrahtung, die gegebenenfalls auch über eine Kupplungs-Stecker-Verbindung trennbar sei, um die Montage bzw. Demontage der Sitze zu erleichtern. Bei einer derartigen Lösung müßten die notwendigen Elektroversorgungskabel auf dem Fahrzeugboden geführt werden und wären dort -selbst bei Vorsehen entsprechender Abdeckungen- sehr störend.

Mit den im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen soll ausgehend von diesem Stand der Technik daher die Aufgabe gelöst werden, ein Kraftfahrzeug der im Oberbegriff angegebenen Art so auszubilden, daß eine Elektroversorgung der

Fahrgastsitze für alle wählbaren Standplätze sichergestellt ist, ohne daß hierzu Kabel in störender Weise über den Fahrzeugboden geführt werden müssen (Sp 1 Z 21 bis 26).

Die Anmelderin beantragt,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 5, überreicht in der mündlichen Verhandlung vom 13. November 2000, übrige Unterlagen gemäß Offenlegungsschrift unter Streichung von Spalte 1 Zeilen 29 bis 39.

Zur Begründung ihres Antrags führt die Anmelderin an, bisher wählbar fixierbare Fahrgastsitze in Kraftfahrzeugen wiesen keinerlei Elektrifizierung, d.h. Versorgung mit elektrischem Strom, auf. Bei der Elektrifizierung von Fahrgastsitzen in Kraftfahrzeugen mit einer unterschiedlichen Anzahl von Fahrgastsitzen an unterschiedlichen Standplätzen würden gegenüber fest installierten Fahrgastsitzen verschiedene Probleme bei der elektrischen Kabelverbindung zwischen dem Kraftfahrzeug und den Fahrgastsitzen auftreten. Zur Lösung dieser Probleme böten sich dem Fachmann mehrere Möglichkeiten an. So könne er beispielsweise die Kabel für die elektrische Versorgung in Schächte im Fahrzeugboden oder bei gewellten Fahrzeugböden in den Hohlräumen unter dem Teppichboden verlegen und als Kabeltrennstelle die bekannte Kupplungs- Stecker -Verbindung verwenden. Anregungen bei Kraftfahrzeugen mit unterschiedlichen Standplätzen zugeordneten Fahrgastsitzen die Kabel fest installierten Zapfstellen zuzuführen, die auf der Unterseite des Fahrzeugbodens angeordnet und entsprechend dem Patentanspruch 1 gestaltet seien, seien dem entgegengehaltenen Stand der Technik nicht entnehmbar. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruhe daher auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II

Die Beschwerde ist zulässig und hat mit dem geänderten Patentbegehren Erfolg, weil der gewerblich anwendbare Gegenstand des Patentanspruchs 1 gegenüber dem bislang ermittelten Stand der Technik patentfähig ist.

1. Neuheit

Der Gegenstand nach dem Patentanspruch 1 ist neu, da aus keiner der im Prüfungsverfahren entgegengehaltenen Druckschriften ein Kraftfahrzeug bekannt ist, das alle im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale aufweist, wie es aus den nachfolgenden Ausführungen zur erfinderischen Tätigkeit hervorgeht.

2. Erfinderische Tätigkeit

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Ausgehend von dem aus der Druckschrift "Automobiltechnische Zeitschrift" 90 (1988), Seiten 248 und 249, entnehmbaren und im Obergriff des Patentanspruchs 1 berücksichtigten Stand der Technik, ist bei dem Kraftfahrzeug "Renault Espace" durch ein Doppelrastersystem eine variable Plazierung der hinteren Einzelsitze im Innenraum (Fahrgastsitze) bekannt (S 248 li Sp ab Z 11 und Bild 2). Die Fahrgastsitze können an unterschiedlichen Standplätzen des Fahrzeugbodens über lösbare Verriegelungselemente wählbar fixiert werden. Wie die oberen Abbildungen des Bildes 2 auf Seite 248 zeigen, weist der Fahrzeugboden bei herausgenommenen Fahrgastsitzen keine Erhebungen auf, so daß die Verriegelungselemente zumindest im wesentlichen bündig mit der Oberseitenfläche des Fahrzeugbodens liegen. Eine elektrische Versorgung des Fahrer- und Beifahrersitzes sowie der Fahrgastsitze ist zumindest nach dieser Druckschrift nicht vorgesehen.

Nach der Beschreibungseinleitung der vorliegenden Anmeldung ist es jedoch bei Kraftfahrzeugen allgemein bekannt, fest installierte Kraftfahrzeugsitze, beispielsweise die Sitze des Fahrers oder Beifahrers mit elektrischem Strom zu versorgen. Wird aus Kundenkreisen an den Fahrzeughersteller der Wunsch auch nach beheizten Fahrgastsitzen herangetragen, so stellt sich dem für die elektrische Ausrüstung bei der Gestaltung von Kraftfahrzeugen zuständigen Fachmann -hier ein Elektroingenieur mit Fachhochschulausbildung und mit Erfahrungen in der Kraftfahrzeugelektrifizierung- die anmeldungsgemäße Aufgabe, eine Elektroversorgung der Fahrgastsitze für alle wählbaren Standplätze sicherzustellen, dann in notwendiger Weise von selbst. Zur Lösung dieser Aufgabe wird dieser Fachmann in sinnvoller Weise die Elektrifizierung des Kraftfahrzeugs so gestalten müssen, daß der Fahrzeugboden entsprechend der Anzahl der Fahrgastsitze eine Mehrzahl installierter elektrischer Zapfstellen aufweist, die unterschiedlichen Standplätzen entsprechend den möglichen Plazierungen der Fahrgastsitze zugeordnet sind. Zur Gestaltung dieser Zapfstellen an unterschiedlichen Standplätzen bieten sich dem Fachmann jedoch mehrere Möglichkeiten an.

So könnte er beispielsweise die Fahrgastsitz - Versorgungskabel unterhalb des Fahrzeugbodens oder oberhalb des Fahrzeugbodens in zwischen dem Fahrzeugboden und dem Teppichboden vorhandene Hohlräume verlegen. Zur Verbindung der Versorgungskabel mit an den Fahrgastsitzen angeordneten Kabeln könnte der Fachmann, insbesondere beim „Renault Espace“ die Versorgungskabel in die im Fahrzeugboden versenkten, die Verriegelungselemente enthaltenden Schalen lose herausführen und über eine nach der Beschreibungseinleitung bereits bekannte Kupplungs-Stecker-Verbindung mit den den Fahrgastsitzen zugeordneten Kabeln verbinden. Bei Nichtbenutzung der Versorgungskabel könnten nach dem Hineinlegen der Versorgungskabel in die Schalen auf die Schalen Abdeckungen an der Oberseite des Fahrzeugbodens angeordnet werden, deren Oberseitenflächen zumindest im wesentlichen bündig mit der Oberseitenfläche des Fahrzeugbodens liegen, ohne daß aufgabengemäß Kabel in störender Weise über den

Fahrzeugboden geführt werden müssen. Der Erfinder ist jedoch einen anderen Weg gegangen und hat zur Lösung der gestellten Aufgabe fest installierte elektrische Zapfstellen verwendet, hat diese auf der Unterseite des Fahrzeugbodens angeordnet und hat von oben für Anschlußstecker eines Elektroversorgungssystems der Fahrgaststühle zugängliche Elektrostekkdosen verwendet. Für diese Vorgehensweise bei einem Kraftfahrzeug erhält der Fachmann auch aus der weiteren entgegengehaltenen Druckschrift „Elemente des Bauens“ 1980 von Walter Meyer-Bohe, Verlagsanstalt Alexander Koch GmbH, Seiten 96 bis 98, weder ein Vorbild noch Anregungen. Zwar wird der Fachmann entsprechend der von der Prüfungsstelle zitierten Rechtsprechung, zu seinem Fachwissen auch zusätzlich das Wissen auf technischen Nachbargebieten oder auf einem übergeordneten allgemeinen technischen Gebiet heranziehen, auf dem sich in größerem Umfang gleiche oder ähnliche Probleme stellen (vgl. BGH in BI. f. PMZ 1989 133ff, insb. S 133 re Sp le Abs -Gurtumlenkung), jedoch betrifft diese Druckschrift Spezialböden in Büro- und Verwaltungsbauten, bei denen aufgeständerte Fußböden als Doppel- oder Installationsböden Zwischenräume schaffen, in denen Installationen u.a. auch Kabel eingebracht werden können (S 96 Abs 1). Da Kraftfahrzeuge keine Doppel- oder Installationsböden aufweisen, erkennt der Fachmann weder auf einen Blick noch durch einfache Überlegungen, daß die gestellte Aufgabe auch bei einem Kraftfahrzeug mit Elektrostekkdosen mit den im Patentanspruch 1 insgesamt angegebenen Merkmalen gelöst werden könnte. Vielmehr bedurfte es dazu erfinderischer Überlegungen.

3. Mit dem Patentanspruch 1 sind auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5 gewährbar, denn sie betreffen nicht selbstverständliche zweckmäßige Ausgestaltungen der elektrischen Versorgung der Fahrgaststühle des Kraftfahrzeuges nach dem Patentanspruch 1.

Dr. Kellerer

Schmöger

Schmidt

Dr. Mayer.

Na