



# BUNDESPATENTGERICHT

8 W (pat) 12/12

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
6. März 2014

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

**betreffend das Patent 10 2004 007 176**

...

...

hat der 8. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 6. März 2014 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Phys. Dr. Zehendner sowie die Richter Dr. agr. Huber, Kätker und Dipl.-Ing. Rippel

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Patentinhaberin wird der Beschluss der Patentabteilung 14 vom 8. Oktober 2008 aufgehoben und das Patent 10 2004 007 176 mit den folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Patentansprüche 1-4 , eingereicht in der mündlichen Verhandlung, Beschreibung Absätze 0001-0043 vom 5. Januar 2009, eingegangen am 7. Januar 2009,  
Zeichnung, Figuren 1-12 vom 5. Januar 2009, eingegangen am 7. Januar 2009.

## **Gründe**

### **I.**

Das Patent 10 2004 007 176 mit der Bezeichnung „Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz“ ist am 13. Februar 2004 unter Inanspruchnahme einer französischen Priorität vom 13. Februar 2003 (FR 03 01731) beim Deutschen Patent-und Marken-

amt angemeldet und dessen Patenterteilung am 4. Oktober 2007 veröffentlicht worden.

Gegen das Patent ist ein Einspruch erhoben worden, der auf mangelnde Patentfähigkeit des Patentgegenstandes (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG) gestützt ist. Die Einsprechende hat eine offenkundige Vorbenutzung einer Sitzschiene aus ihrem Hause geltend gemacht, die in den Fahrzeugen mit der Bezeichnung „Opel Rekord E2“ aus den Baujahren 1982 bis 1986 verbaut gewesen sei. Zu diesem behaupteten Benutzungsgegenstand hat die Einsprechende auf folgende Werkszeichnungen verwiesen:

E1: Werkszeichnung „Schiene“, Teil Nr. 4 2144, 5 2144, Erstellungsdatum: 12. Januar 1982

E2: Werkszeichnung „Sitzversteller“, Teil Nr. 4 2133, 5 2133, Erstellungsdatum: 25. Februar 1982

E3 Werkszeichnung „Sitzversteller“, Teil Nr. 1 87 03 100, 2 8703 100, Erstellungsdatum: 11. Februar 1982.

Zu der Opel-Rekord-Baureihe „E1, E2 usw.“ hat die Einsprechende noch einen Internetauszug (Wikipedia) sowie zur Verdeutlichung der konstruktiven Gegebenheiten des Benutzungsgegenstandes bearbeitete Ausschnitte aus der Werkszeichnung E1 als Anlagen A1a, A1b und A1c sowie einen bearbeiteten Ausschnitt aus der Werkszeichnung E2 als Anlage A2 vorgelegt.

Die Einsprechende hat ferner Zeugenbeweis bezüglich der Fertigung des Gegenstandes nach E1 bis E3 angeboten.

Die Einsprechende hat geltend gemacht, dass alle Merkmale des Anspruch 1 des Streitpatents durch den Gegenstand der behaupteten offenkundigen Vorbenut-

zung bekannt geworden seien. Außerdem beruhe der Anspruch 1 gegenüber einer Kombination des gattungsbildenden, in der Beschreibungseinleitung des Streitpatents genannten Standes der Technik nach der DE 43 05 508 A1 mit dem angeblich offenkundig vorbenutzten Sitzversteller nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Patentinhaberin hat dem Vortrag der Einsprechenden bezüglich der offenkundigen Vorbenutzung des im Patentanspruch 1 des Streitpatents beschriebenen Gegenstandes im Verfahren vor der Patentabteilung nicht widersprochen.

Die Patentinhaberin hat im Rahmen der Anhörung vom 8. Oktober 2008 vor der Patentabteilung einen neu formulierten Anspruch 1 vorgelegt und mit diesem in Verbindung mit den Patentansprüchen 2 bis 7 vom 24. September 2008 die Aufrechterhaltung des Patents in beschränktem Umfang beantragt.

Die Patentabteilung hat das Streitpatent mit Beschluss vom 8. Oktober 2008 widerrufen.

Nach Auffassung der Patentabteilung ergibt sich der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 für den maßgeblichen Fachmann ohne erfinderisches Zutun aus dem Stand der Technik. Aus den Konstruktionsunterlagen für einen auch seitens der Patentinhaberin unbestritten vorbenutzten Sitzversteller gemäß den Anlagen E1 bis E3 sei ein Boden eines Profils bekannt geworden, der in Längsrichtung in Bezug auf die Verschiebeebe von einem unteren Niveau stufenartig auf ein höheres Niveau ansteige, um danach wieder stufenartig in das untere Niveau abzufallen. Dadurch werde im Schienenprofil Raum geschaffen, um analog zur Aufgabenstellung des Streitpatents Teile der Schienenverriegelung unterzubringen, so dass in der Anwendung der aus E1 bis E3 bekannten Maßnahmen bei einer Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz, wie sie die FR 2 767 096 A1 beschreibe, nur eine jedem Fachmann mögliche konstruktive Modifikation gesehen werden könne.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Patentinhaberin.

Die Patentinhaberin hat mit Schriftsatz vom 5. Januar 2009 überarbeitete Patentunterlagen vorgelegt, die aus den bereits in der Anhörung vor der Patentabteilung vorgelegten Patentansprüchen 1 bis 7 sowie einer neu formulierten Beschreibung, Seiten 2 bis 12 (Abs. 0001 bis 0043) und einer überarbeiteten Abfolge von Zeichnungen, Figuren 1 bis 12 bestehen.

In der mündlichen Verhandlung verteidigt sie das Patent dann auf der Grundlage der geltenden Patentansprüche 1, 2, 4 und 5, während sie die Ansprüche 3 und 6 sowie 7 fallen lässt. Die Ansprüche 4 und 5 sollen mit veränderter Nummerierung (3 und 4) weiter gelten. Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

„Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz mit einem ersten Profil (6) und einem zweiten Profil (7), die sich zwischen einem hinteren Ende (8) und einem vorderen Ende (9) in einer Längsrichtung (X) erstrecken, in der sie entlang einer geradlinigen Bahn in einer Verschiebeebene gegeneinander verschiebbar sind, wobei das erste Profil (6) und das zweite Profil (7) jeweils im Wesentlichen die Form eines U's aufweisen, das gebildet wird von zwei vertikalen Profilabschnitten (10, 11, 13, 14) und einem Boden (12, 15), der die beiden vertikalen Profilabschnitte miteinander verbindet, wobei das erste Profil (6) und das zweite Profil (7) auf diese Weise einen Innenraum (20) festlegen, der sich längs zwischen den Profilabschnitten (10, 11) des ersten Profils (6) und den beiden Böden (12, 15) erstreckt, wobei das erste Profil (6) mit dem Kraftfahrzeugsitz (1) und das zweite Profil (7) mit einem Fahrzeugboden (4) verbunden ist, wobei zur Veränderung eines Abstandes eines der beiden Böden der Profile (6, 7) zur Verschiebeebene, die Länge der vertikalen Profil-

abschnitte der Schiene sich in mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung verändert, dadurch gekennzeichnet, dass die Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte über mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung nach und nach erfolgt, wobei der Boden (12) des ersten Profils (6) sich von der Verschiebeebene (P) entfernt, um den Querschnitt des Innenraums (20) in Richtung auf das vordere Ende (9) zu vergrößern, um ein Verschwenken eines Steuerhebels (21), dessen Arme jeweils von vorne in den Innenraum der Schienen eindringen, zu ermöglichen, wobei der Steuerhebel im Innenraum mit einem Mechanismus zum Verriegeln des Verschiebens der Profile gegeneinander zusammenwirkt.“

Wegen den geltenden, diesem Anspruch nachgeordneten Patentansprüche 2 bis 4 wird auf die Akten verwiesen.

Zu dem von der Patentabteilung entgegen gehaltenen Stand der Technik führt die Patentinhaberin aus, dass die FR 2 767 096 A1 eine Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz beschreibe, bei der zwei auf Kugelbahnen aufeinander gleitende Profile einen Innenraum abgrenzen, dessen Höhe - wie aus Figuren 1 bis 4 ersichtlich - über die gesamte Länge der Schiene konstant sei. Nichts in dieser Entgegnung zeige daher in die Richtung der dem Streitpatent zugrundeliegenden Aufgabe.

Dabei sei es aber Ziel der patentgemäßen Lösung eine stabile Sitzstruktur gegenüber evtl. einwirkenden Seitenkräften und eine sichere Arretierung des Sitzes zu erreichen. Eine Aufweitung des Schienen-Innenraumes erfolge nur dort, wo eine solche gebraucht wird, so dass das patentgemäße Schienensystem nicht durchgängig hoch baue, wie etwa die Anordnung nach der FR 2 767 096 A1.

Um eine bessere Versteifung zu erreichen, sei daher der Querschnitt der Sitzschienen bei der Schienenführung z. B. nach der DE 43 05 508 A1 mäanderförmig ausgestaltet.

Im Beschwerdeverfahren hat die Patentinhaberin die von der Einsprechenden geltend gemachte offenkundige Vorbenutzung bestritten. Im Übrigen sei der Gegenstand der angeblichen Vorbenutzung nicht patenthindernd.

In den Werkszeichnungen E1 bis E3 werden nach Auffassung der Patentinhaberin zwar Schienenanordnungen mit den oberbegrifflichen Merkmalen des geltenden Anspruchs 1 dargestellt. Weder offenbare diese Ausgestaltung einer Sitzschiene jedoch eine Unterbringung eines Steuerhebels in einem durch die Profile eingegrenzten Hohlraum noch sei eine Höhenänderung in einem solchen Hohlraum vorgesehen, welche „nach und nach“ erfolge. Ferner dringe auch kein Steuerhebel bei der „Opel-Schiene“ in den Innenraum zwischen den aufeinander verschiebbaren Profile.

Somit vermöge auch eine Kombination des Standes der Technik nach E1 bis E3 mit dem Gegenstand nach der FR 2 767 096 A1 nicht zu den kennzeichnenden Merkmalen des geltenden Anspruchs 1 zu führen, wie die Patentinhaberin ausführt.

Die Patentinhaberin und Beschwerdeführerin stellt zuletzt den Antrag,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1-4, eingereicht in der mündlichen Verhandlung, Beschreibung Absätze 0001-0043 vom 5. Januar 2009, eingegangen am 7. Januar 2009,

Zeichnung, Figuren 1-12 vom 5. Januar 2009, eingegangen am 7. Januar 2009.

Die Einsprechende und Beschwerdegegnerin stellt den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Sie legt im Rahmen der mündlichen Verhandlung als Anlage E4 noch eine Zeichnung vor, bei der die entsprechende Oberschiene gemäß der Zeichnung nach Anlage E1 in Seitenansicht dargestellt ist, wobei in diese Schiene mehrere Querschnittsführungen (A-A bis F-F) zum Zwecke der Verdeutlichung nachträglich eingezeichnet wurden und deren Querschnittsformen jeweils darunter zeichnerisch abgebildet wurden. Die Kopie eines Fotos einer entsprechend gestalteten (Ober)schiene, zusammengefügt mit einer Unterschiene und Verstellelementen eines Sitzes, legt die Einsprechende als Anlage E5 vor.

Die Einsprechende hält die Behauptung der offenkundigen Vorbenutzung durch eine im Fahrzeug der Marke Opel Rekord verbaute Sitzverstellung aufrecht und trägt zum Gegenstand nach den Werkszeichnungen E1 bis E3 vor, dass hierdurch auch eine Höhenänderung des Hohlraums innerhalb der Schiene vorgegeben oder nahe gelegt sei, die „nach und nach“ erfolge, denn diese Kennzeichnung „nach und nach“ könne auch stufenweise ausgestaltete Höhenänderungen umfassen. Dies werde durch die Ausführungen gemäß Abs. 0042 der Streitpatentschrift DE 10 2004 007 176 B4 gestützt, nach denen die Neigung des Bodens auch „nicht konstant“ sein könne.

Die Einsprechende stellt ferner auf Abs. 0047 der Streitpatentschrift ab, wonach die Veränderungen des Innenraum-Querschnitts der Lösung von Platzproblemen dienten und trägt hierzu vor, dass die im geltenden Anspruch 1 befindliche Formulierung „um ein Verschwenken eines Steuerhebels, ..., zu ermöglichen“ lediglich eine Zweckangabe ohne beschränkende Wirkung kennzeichne. Somit bestehe der

einziges Unterscheid zum Patentgegenstand darin, dass dort die Arme des Steuerhebels von vorne in den Schienenhohlraum eingreifen, während dies bei der Schienenanordnung nach E1 bis E3 durch seitlichen Eingriff erfolge. Dies stelle jedoch ein glattes Äquivalent dar, so dass der maßgebliche Fachmann bereits in Kenntnis eines Gegenstandes nach E1 bis E3 unter Zuhilfenahme seines Fachwissens allein, mindestens aber in Zusammenschau mit dem Stand der Technik nach der FR 2 767 096 A1, zu einer Schiene nach dem geltenden Patentanspruch 1 gelangen könne.

Im Prüfungsverfahren sind zur Beurteilung der Patentfähigkeit außerdem noch die folgenden Druckschriften in Betracht gezogen worden:

GB 5 10 055

EP 0 051 513 A1.

Wegen weiterer Einzelheiten im Übrigen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Der Senat hat, als die Patentinhaberin vorübergehend die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung beantragt hat, zur behaupteten offenkundigen Vorbenutzung Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen P... Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird - ebenso wie wegen weiterer Einzelheiten des Verfahrens - auf die Sitzungsniederschrift verwiesen.

## II.

**A.** Die Beschwerde der Patentinhaberin ist form- und fristgerecht eingelegt und auch im Übrigen zulässig. Sie hat in der Sache insoweit Erfolg, als sie zur beschränkten Aufrechterhaltung des Patents führt. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 stellt eine patentfähige Erfindung im Sinne des PatG § 1 bis § 5 dar.

**B.** Gegenstand des Streitpatents ist eine Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz.

In der geltenden Beschreibungseinleitung wird eine Schiene gewürdigt, wie sie in den Opel Rekord Modellen „E2“ (Baujahr 1982 bis 1986) verbaut gewesen sei (Abs. 0002). Ferner sei eine weitere Schiene durch die FR 2 767 096 A1 bekannt geworden, bei der ein Steuerhebel in den Innenraum, der durch die ineinander liegenden Schienenprofile gebildet wird, eindringe und mit einem Mechanismus zum Verriegeln des Verschiebens der Schienen gegeneinander zusammen wirke (Seite 2, 1. Abs. der geltenden Beschreibung). Bei derartigen Schienen müsse der Innenraum, der durch die Profile gebildet werde, hinreichend groß ausgestaltet werden (Abs. 0004), wobei der Vergrößerung dieses Innenraums dadurch Grenzen gesetzt seien, dass dies in bestimmten Fällen zu Lasten der Steifigkeit der Profile in einer zur Längsrichtung der Schienen senkrechten horizontalen Richtung gehe (Abs. 0006).

Dem Patentgegenstand liege daher die Aufgabe zugrunde, Schienen anzugeben, die für die Anordnung eines Steuerhebels an der Schiene einen größeren Innenraum aufweisen und dabei insbesondere senkrecht zur Längsrichtung der Schienen in einer zur Verschiebeebene parallelen Ebene eine ausreichende Steifigkeit behalten (Abs. 0007).

Der geltende Anspruch 1 beschreibt demgemäß eine Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz mit den folgenden Merkmalen:

1. Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz mit einem ersten und einem zweiten Profil
  - 1.1 Die Profile erstrecken sich zwischen einem hinteren und einem vorderen Ende in einer Längsrichtung, in der sie entlang einer geradlinigen Bahn in einer Verschiebeebene gegeneinander verschiebbar sind.

- 1.2 Das erste und das zweite Profil weisen jeweils im Wesentlichen die Form eines U's auf.
  - 1.2.1 Das U wird gebildet von zwei vertikalen Profilabschnitten und einem Boden, der die beiden Profilabschnitte miteinander verbindet.
- 1.3 Das erste und das zweite Profil legen (auf diese Weise) einen Innenraum fest, der sich längs zwischen den Profilabschnitten des ersten Profils und den beiden Böden erstreckt.
- 1.4 Das erste Profil ist mit dem Kraftfahrzeugsitz und das zweite Profil mit einem Fahrzeugboden verbunden.
- 1.5 Zur Veränderung eines Abstandes eines der beiden Böden der Profile zur Verschiebeebene verändert sich die Länge der vertikalen Profilabschnitte der Schiene in mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung.
  - 1.5.1 Die Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte erfolgt über mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung nach und nach.
  - 1.5.2 Der Boden des ersten Profils entfernt sich von der Verschiebeebene, um den Querschnitt des Innenraums in Richtung auf das vordere Ende zu vergrößern, um ein Verschwenken eines Steuerhebels zu ermöglichen.

1.5.2.1 Die Arme des Steuerhebels dringen jeweils von vorne in den Innenraum der Schienen ein.

1.5.2.2 Der Steuerhebel wirkt im Innenraum mit einem Mechanismus zum Verriegeln des Verschiebens der Profile gegeneinander zusammen.

Die Merkmale 1. und 1.1 beschreiben allgemein bekannte aus zwei gegeneinander verschieblichen Profilen bestehende Schienen, wobei die beiden Profile jeweils U-förmig ausgestaltet sind (Merkmal 1.2) und zwar derart, dass das „U“ jeweils von zwei vertikalen Profilabschnitten und einem (horizontalen) Boden gebildet wird, der die beiden Profilabschnitte miteinander verbindet (Merkmal 1.2.1), so dass die beiden Profile auf diese Weise einen Innenraum festlegen, der sich längs zwischen den Profilabschnitten des ersten Profils und den beiden Böden erstreckt (Merkmal 1.3). Diese letzte konstruktive Einzelheit ist beispielsweise bereits in Figur 2, insbesondere aber in den Querschnittsdarstellungen gemäß Figuren 3, 5, 7, 9 und 11 (Figuren gemäß der geltenden Fassung), ersichtlich, denn dort bildet jeweils das zweite Profil (7) ein nach oben offenes U, in das das erste Profil (6) als nach rechts unten offenes U verschieblich ausgeführt ist, so dass der Innenraum gemäß Merkmal 1.3 durch den Boden (15) des zweiten Profils (7) sowie die (vertikalen) Profilabschnitte (10, 11) zusammen mit dem Boden (12) des ersten Profils (6) begrenzt wird (vgl. z. B. Fig. 3). Durch die Formulierung gemäß Merkmal 1.3 wird der beanspruchte Gegenstand daher prinzipiell auf eine Ausführungsform beschränkt, wie sie in den Figuren 3, 5, 7, 9 (und auch 11) im Querschnitt dargestellt wird.

Im Merkmal 1.4 wird lediglich zum Ausdruck gebracht, dass die beiden Profile die Verbindung zwischen Kraftfahrzeugsitz und Fahrzeugboden herstellen.

Ab Merkmal 1.4 wird die patentgemäße Ausgestaltung des Innenraums gemäß Merkmal 1.3 weiter dadurch gekennzeichnet, dass in mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung vertikale Profilabschnitte vorgesehen sind, deren Länge (in vertikaler Richtung) sich verändert, so dass sich der Abstand eines der beiden Böden zur Verschiebeebene verändert, wobei diese Veränderung nach Merkmal 1.5.1 „nach und nach“, also nicht sprunghaft erfolgen soll. Die Verschiebeebene selbst wird z. B. in den Figuren 3, 4 und 6 als Ebene (P) dargestellt, die sich gemäß Seite 8, Abs. 0033 der geltenden Beschreibung zwischen den beiden Kugelreihen erstreckt und durch die beiden Verschiebewege (C) aufgespannt wird, d. h. die sich zwischen den beiden, den Innenraum nach Merkmal 1.3 begrenzenden, Böden befindet. Eine Verschiebung ist dabei jene im Merkmal 1.1 beschriebene geradlinige Bahn in der Verschiebeebene, der in Abs. 0033 der geltenden Beschreibung auch als sich in Längsrichtung (X) erstreckendes Geraden-segment definiert wird.

Die Ausgestaltung des Innenraums wird in Merkmal 1.5.2 weiter dadurch beschrieben, dass sich der Boden des ersten Profils von der Verschiebeebene entfernen soll, was bedeutet, dass das obere, dem Kraftfahrzeugsitz zugewandte Profil eine Abbiegung seines Bodens (12) nach oben erfährt, wie dies z. B. in Figur 4 und 6 dargestellt ist. Dies dient dazu, wie ebenfalls in Merkmal 1.5.2 beschrieben wird, um den Querschnitt des Innenraums in Richtung auf das vordere Ende zu vergrößern, d. h. zumindest am vorderen Ende des ersten Profils muss sich dessen Boden nach oben hin erstrecken und zwar zum Zwecke der Ermöglichung des Verschwenkens eines Steuerhebels, dessen Arme nach Merkmal 1.5.2.1 jeweils von vorne in den Innenraum der Schienen eindringen. Innerhalb dieses Innenraums soll der Steuerhebel dann nach Merkmal 1.5.2.2 mit einem technisch nicht näher charakterisierten Mechanismus zum Verriegeln des Verschiebens der Profile gegeneinander - also im Ergebnis mit einem Arretiermechanismus für den Kraftfahrzeugsitz - zusammen wirken.

**C.** Als maßgeblicher Fachmann ist vorliegend ein Fachhochschul-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit mehrjähriger Erfahrung auf dem Gebiet der Konstruktion und Ausgestaltung von Inneneinrichtungen von Fahrzeugen, wie z. B. Sitzanordnungen, anzusehen.

**D.** Die Merkmale der geltenden Patentansprüche 1 bis 4 sind in den ursprünglichen sowie in den erteilten Unterlagen als zur Erfindung gehörend offenbart. Die Patentansprüche 1 bis 4 sind daher zulässig.

Der geltende Patentanspruch 1 beruht auf dem erteilten Anspruch 1 (Merkmale 1. bis 1.5 gemäß Merkmalsgliederung nach Punkt II. B), während die weiteren Merkmale aus der Patentschrift DE 10 2007 007 176 B4 herleitbar sind (Merkmal 1.5.1 aus Abs. 0042, 0044, 0045; Merkmal 1.5.2.1 aus Fig. 2 und Merkmal 1.5.2.2 aus Abs. 0032).

Die Merkmale des geltenden Anspruchs 1 sind auch in den ursprünglichen Unterlagen gemäß DE 10 2004 007 176 A1 offenbart und beruhen auf dem ursprünglichen Anspruch 1 i. V. m. den Beschreibungsstellen Abs. 0033 bis 0036 sowie 0042, 0043, 0048 und der Darstellung gemäß Figur 2.

Die geltenden rückbezogenen Ansprüche 2 bis 4 beruhen auf den erteilten Ansprüchen 3, 5 und 6. Sie finden auch in den ursprünglichen Unterlagen ihre Stütze, denn die geltenden Ansprüche 2 bis 4 gehen auf die ursprünglichen Ansprüche 5, 3 und 4 zurück.

**E.** Der zweifellos gewerblich anwendbare Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist neu, denn weder die zum Stand der Technik im Verfahren genannten Druckschriften noch der als vorbekannter Stand der Technik geltend gemachte Benutzungsgegenstand - seine Offenkundigkeit unterstellt - offenbaren eine Schiene mit allen Merkmalen des Patentanspruchs 1.

Die zur geltend gemachten Benutzungshandlung vorgelegten Werkszeichnungen gemäß Anlagen E1 bis E3, die bezüglich ihrer technischen Offenbarung mit der in der mündlichen Verhandlung noch zur Erläuterung vorgelegten Zeichnung (mit verschiedenen Querschnittsdarstellungen der Oberschiene nach E1) gemäß Anlage E4 sowie einer Kopie einer photographischen Abbildung gemäß Anlage E5, übereinstimmen, stellen eine einschlägige Schienenanordnung dar.

Von einer Schienenanordnung nach den Werkszeichnungen gemäß E1 bis E3 bzw. den Darstellungen gemäß E4 und E5 unterscheidet sich die patentgemäße Schiene nach dem geltenden Patentanspruch 1 in der Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte in Längsrichtung nach und nach (Merkmal 1.5.1, vgl. Merkmalsgliederung nach Punkt II. B.) sowie darin, dass sich der Boden des ersten Profils von der Verschiebeebene zum Zwecke der Querschnittsvergrößerung des Innenraums in Richtung auf das vordere Ende entfernt, um ein Verschwenken des Steuerhebels zu ermöglichen, dessen Arme jeweils von vorne in den Innenraum der Schiene eindringen (Merkmal 1.5.2 und 1.5.2.1).

Durch die FR 2 767 096 A1 ist eine Schiene bekannt geworden, deren Profile ebene und parallel zueinander verlaufende Böden aufweisen, so dass sich der Patentgegenstand von diesem Stand der Technik in jeglicher Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte in Längsrichtung unterscheidet (Merkmale 1.5, 1.5.1, 1.5.2).

Auch die Böden der mit mäanderförmigem und nicht U-förmigem Querschnitt ausgestalteten Schienenprofile nach der DE 43 05 508 A1 verlaufen eben und parallel zueinander, so dass sich der Patentgegenstand einerseits in den vorher genannten Merkmalen 1.5 bis 1.5.2 und andererseits in den den U-förmigen Profilquerschnitt beschreibenden Merkmalen 1.2 und 1.2.1 hiervon unterscheidet. Ein in den Innenraum der Schienen eingreifender Steuerhebel ist dort ebenfalls nicht vorgesehen, so dass sich der Patentgegenstand nach dem geltenden Anspruch 1 von

diesem Stand der Technik zudem noch in den Merkmalen 1.5.2.1 und 1.5.2.2 unterscheidet.

Auf die verbleibenden noch im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen ist in der mündlichen Verhandlung nicht mehr eingegangen worden. Sie liegen hinsichtlich ihres Offenbarungsgehalts vom Patentgegenstand weiter ab, weil sie Profile mit ebenen und parallel verlaufenden Böden zum Gegenstand haben, in deren Innenraum kein Steuerhebel eingreift (GB 510 055) bzw. für die kein Steuerhebel vorgesehen ist (EP 0 051 513 A1), so dass sich der Patentgegenstand von dem jeweiligen Stand der Technik zumindest in den Merkmalen 1.5 bis 1.5.2.2 des geltenden Patentanspruchs 1 unterscheidet.

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

Die den nächstkommenden Stand der Technik bildende FR 2 767 096 A1 beschreibt eine Schiene für einen Kraftfahrzeugsitz (vgl. Titel) mit einem ersten (oberen) Profil (3) und einem zweiten (darunter angeordneten) Profil (5) (vgl. Fig. 1, 2, 4) (Merkmal 1. gemäß Merkmalsgliederung nach Punkt II. B.). Die Profile (3, 5) erstrecken sich - wie in Merkmal 1.1 gefordert - zwischen einem hinteren Ende und einem vorderen Ende in einer Längsrichtung, in der sie entlang einer geradlinigen Bahn in einer Verschiebeebene gegeneinander verschiebbar sind (vgl. Fig. 1, 2, 4). Auch weisen das erste und das zweite Profil (3, 5) jeweils im Wesentlichen die Form eines U's auf (Merkmal 1.2), wie aus der Querschnittsdarstellung gemäß Fig. 4 ersichtlich ist, wobei das U von zwei vertikalen Profilabschnitten und einem Boden gebildet wird (Fig. 4), der die beiden Profilabschnitte miteinander verbindet (Merkmal 1.2.1). Auf diese Weise legen das erste (3) und das zweite Profil (5) einen Innenraum fest, der sich längs zwischen den (vertikalen) Profilabschnitten des ersten Profils und den beiden Böden (vgl. Fig. 4) erstreckt (Merkmal 1.3). Wie in Merkmal 1.4 beschrieben, ist auch bei diesem Stand der Technik das erste (obere) Profil („profilé mâle“) (3) mit dem Kraftfahrzeugsitz und das

zweite (darunter angeordnete) Profil („Profilé femelle“) (5) mit einem Fahrzeugboden verbunden (vgl. Seite 5, Zeilen 30 bis 36).

Wie ferner aus Figur 1 und 2 der FR 2 767 096 A1 ersichtlich ist, dringen die Arme eines Steuerhebels (7) jeweils von vorne in den Innenraum der Schienen (3, 5) ein (Merkmal 1.5.2.1), wobei der Steuerhebel (7) wie insbesondere in Figur 2 erkennbar ist, im Innenraum der Schienen (3, 5) mit einem Mechanismus zum Verriegeln des Verschiebens der Profile gegeneinander zusammen wirkt (Merkmal 1.5.2.2).

Somit unterscheidet sich der Patentgegenstand nach dem geltenden Patentanspruch 1 von dem entgegengehaltenen Stand der Technik dadurch, dass zur Veränderung eines Abstandes eines der beiden Böden der Profile zur Verschiebeebene sich die Länge der vertikalen Profilabschnitte der Schiene in mindestens einem Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung verändert (Merkmal 1.5), denn die beiden Profile (3, 5) der Schiene nach der FR 2 767 096 A1 sind mit durchgängig ebenen Böden ausgestattet, die durchgängig mit gleichem Abstand und damit parallel zur Verschiebeebene verlaufen (vgl. Fig. 1, 2 und 4 der FR 2 767 096 A1). Demzufolge unterscheidet sich der Patentgegenstand nach dem geltenden Patentanspruch 1 von diesem Stand der Technik auch in Merkmal 1.5.1, wonach die Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte über mindestens einen Teilabschnitt der Schiene nach und nach erfolgt, sowie in Merkmal 1.5.2, wonach sich der Boden des ersten Profils von der Verschiebeebene entfernt, um den Querschnitt des Innenraums in Richtung auf das vordere Ende zu vergrößern, um ein Verschwenken eines Steuerhebels zu ermöglichen.

Zur Verwirklichung zumindest der Merkmale 1.5.1 und 1.5.2 an einem bekannten, durch die FR 2 767 096 A1 vorbeschriebenen Stand der Technik vermag der Gegenstand der geltend gemachten Benutzungshandlung bezüglich der Sitzschienen in Opel Rekord E2-Fahrzeugen der Baujahre 1982 bis 1986 - wie aus den Werkzeichnungen E1 bis E3 ersichtlich einem Fachmann (vgl. hierzu Punkt II. C.) keinerlei Anregungen zu vermitteln.

Aus der Werkszeichnung E1 ist lediglich die obere Profilschiene eines Fahrzeugsitzes erkennbar, wobei die Zeichnung oben links eine Seitenansicht und rechts daneben eine Querschnitt-Darstellung dieser Schiene zeigt. Aus der Querschnittsdarstellung ist erkennbar, dass die Schiene grundsätzlich auch einen U-förmigen Querschnitt aufweist, aber in einem langen Anfangs- und Endbereich nur im untersten Drittel, denn danach setzt sich nach oben lediglich eine vertikal verlaufende Lasche fort. Der im unteren Bereich der Schiene erkennbare Querschnitt in Form eines umgekehrten U's mag an seiner Oberseite eine bodenartige Struktur aufweisen, welche jedoch durchgängig, zumindest bis hin zu einer mittigen Unterbrechung (vgl. hierzu die Seitenansicht in E1 oben links), geradlinig, d. h. parallel und nicht abweichend von der Verschiebeebene verläuft. In einem in Längsrichtung der Schiene betrachteten mittigen Bereich erfährt das Profil der Oberschiene gemäß E1 dann eine sprunghafte Erhöhung nach oben, allerdings unter Beibehaltung der U-Form und eines weiterhin parallel zu den Böden des vorderen und hinteren Profilabschnittes verlaufenden nach oben versetzten Bodens. Dieser Profilverlauf der Schiene nach E1 ist auch in der zu seiner Erläuterung und Verdeutlichung vorgelegten Zeichnung nach Anlage E4 an dem dem jeweiligen Schienelängsabschnitt zugeordneten Querschnitt erkennbar, wo ein Anfangsbereich der Schiene mit jeweils gleichbleibendem U-Profil in den Schnitten A-A, B-B und C-C ersichtlich ist, dem ein mittlerer Bereich mit einem U-Querschnitt, jedoch mit mehr als 2,5-fach höheren seitlichen Schenkeln beim Schnitt D-D folgt, an den sich dann wieder ein Endbereich (Schnitte E-E, F-F) mit einer U-Profilstruktur wie im Anfangsbereich der Schiene (Schnitte A-A, B-B) anschließt. Damit weist die Schiene zwar die in Merkmal 1.5 des Patentanspruchs 1 allgemein beschriebene Grundform auf. Dieser mittlere erhöhte Profilabschnitt (bei Schnitt D-D) ist jedoch lediglich zur Aufnahme einer Arretierungsklaue (vgl. auch E1) vorgesehen, welche im (gemäß Seitenansicht der Schiene nach E1 links oben) linken Bereich des erhöhten Profilabschnittes Platz findet und offenbar an einer nach rechts weg führenden Anlenkung gehalten ist. Ein Fenster in jeweils zumindest einem seitlichen Profilschenkel des erhöhten Profilabschnittes erlaubt den Angriff eines Steuerhebels an dieser Arretierklaue, wie aus der entsprechenden Aufsicht in E2 und E3,

jeweils links unten ersichtlich ist. Dabei verläuft ein von der Sitzvorderseite kommender Steuerhebel, jeweils in abgekröpfter Form, seitlich neben der jeweiligen Schienenanordnung aus Ober- und Unterschiene und greift über seitwärts gerichtete flächige weitere Bauteile jeweils von der Innenseite des Sitzes seitlich nach außen in den mittleren Bereich der oberen Schiene im Raum ihres erhöhten Profilschnitts an der Arretierklaue an.

Mit dem Gegenstand nach E1 bis E3 wird daher ein Konstruktionsprinzip einer Sitzschiene gelehrt, bei der der Steuerhebel anders als beim Patentgegenstand und dem nächstkommenden Stand der Technik nach der FR 2 767 096 A1 nicht von vorne in den Innenraum einer Schiene eingreift. Zwar bedarf es auch bei der Oberschiene (erstes Profil) gemäß E1 bis E3, hier in einem mittleren Teilbereich der Schiene, eines Bodens des Profils, der sich von der Verschiebeebene entfernt. Diese sprunghafte und nicht nach und nach erfolgende Entfernung des Bodens von der Verschiebeebene dient jedoch lediglich dazu, der Bewegung der Arretierklaue beim Entriegelungsvorgang nach oben Platz zu bieten. Einem Steuerhebel indes muss dieser erhöhte mittlere Bereich keinerlei Raum bieten, denn dieser erreicht den Innenraum der Schiene nicht, weil er zu der Schiene beabstandet parallel verläuft (vgl. E 2, E3). Daher bedarf es flächiger seitlicher Fortsetzungsteile, die zur Arretierungsklaue gehören. Diese Bauteile sollen die Bewegung der Arretierungsklaue sicherstellen, indem sie die Verbindung zum Steuerhebel außerhalb des erhöhten U-Profils und außerhalb jeglichen Innenraums einer Schienenanordnung herstellen.

Nach alledem vermag die Kenntnis eines Gegenstandes nach den Werkszeichnungen E1 bis E3 den maßgeblichen Fachmann nicht dazu anzuregen, bei einer Sitzschienenkonstruktion den parallelen Verlauf der Böden der Profile aufzugeben, auch nicht in einem Teilbereich der Schiene, denn bei der Schienenanordnung nach E1 bis E3 laufen alle Böden von Ober- und Unterschiene und auch der nach oben versetzte Boden im mittleren Bereich der Oberschiene parallel zueinander. Ferner greift bei dem entgegengehaltenen Stand der Technik nach E1 bis E3 kein

Steuerhebel in das vordere Ende des Schienen-Innenraums ein, so dass es für dessen Bewegungsbahn keines im Innenraum der Schienenanordnung zu schaffenden Raumes bedarf. Die Anpassung eines Schienen-Innenraumes an die Bewegungsbahn eines Steuerhebels vermittels Veränderung der Länge der vertikalen Profilabschnitte über mindestens einen Teilabschnitt der Schiene in Längsrichtung nach und nach (Merkmal 1.5.1) sowie das sich Entfernen des Bodens des ersten Profils (Oberschiene) von der Verschiebeebene, um den Querschnitt des Innenraums in Richtung auf das vordere Ende zu vergrößern, damit ein Verschwenken eines Steuerhebels zu ermöglicht wird (Merkmal 1.5.2), lässt sich aus den Werkszeichnungen E1 bis E3 nicht ableiten, auch nicht unter Hinzunahme des allgemeinen Fachwissens des Durchschnittsfachmanns.

Es bedurfte daher einer erfinderischen Tätigkeit, um ausgehend von dem nächstkommenden Stand der Technik nach der FR 2 767 096 A1 zu dem Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 zu gelangen.

Auch der Stand der Technik nach der DE 43 05 508 A1 zeigt lediglich Schienenführungen mit parallel zueinander verlaufenden Böden bei den Schienenprofilen und kann daher ebenfalls keine Anregungen zur Auffindung eines Gegenstandes mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 vermitteln.

Die verbleibenden Entgegenhaltungen liegen - wie aus dem Neuheitsvergleich (Punkt II. E.) bereits ersichtlich - weiter ab und können ebenfalls weder einzeln noch in Zusammenschau betrachtet Hinweise zum Auffinden der patentgemäßen Lehre vermitteln.

Der Benutzungsgegenstand nach den Werkszeichnungen E1 bis E3 stellt, wie oben ausgeführt, ein anderes als das patentgemäße Konstruktionsprinzip dar, denn dort greifen die Arme des Steuerhebels schon nicht jeweils von vorne in den Innenraum der Schienen ein. Daher ist dieser Stand der Technik - anders als die Einsprechende meint - weder für sich betrachtet noch in einer Zusammenschau

mit einem anderen Stand der Technik als Ausgangspunkt für fachmännische Überlegungen hin zum Patentgegenstand geeignet.

Nach alledem bedurfte es einer erfinderischen Tätigkeit, um zum Gegenstand nach dem geltenden Patentanspruch 1 zu gelangen. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist damit patentfähig, so dass Patentanspruch 1 Bestand hat.

Angesichts der Tatsache, dass der Gegenstand der Werkszeichnungen E1 bis E3, selbst bei unterstellter Offenkundigkeit nicht geeignet ist, die patentgemäße Lehre vorweg zu nehmen oder nahe zu legen, kommt es auf das Ergebnis der vom Senat wegen zwischenzeitlich anderer Antragslage durchgeführten Beweisaufnahme zur Frage der offenkundigen Vorbenutzung eines Gegenstandes gemäß E1 bis E3 nicht mehr an.

**G.** Mit dem tragenden Patentanspruch 1 haben auch die auf diesen rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 Bestand, da ihre Merkmale ein technisches Handeln kennzeichnen, das über selbstverständliche Maßnahmen hinaus geht.

### III.

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, Herrenstraße 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Dr. Zehendner

Dr. Huber

Kätker

Rippel

CI