



# BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 12/13

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
1. Oktober 2015

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

### **betreffend die Patentanmeldung 10 2006 046 515.6**

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner und der Richter Brandt, Dr. Zebisch und Dr. Himmelmann auf die mündliche Verhandlung vom 1. Oktober 2015

beschlossen:

1. Der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01D vom 6. November 2012, zugestellt am 8. November 2012, wird aufgehoben.
2. Es wird ein Patent erteilt mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeug-sitz mit einem Sensorsystem“, dem Anmeldetag 29. September 2006 auf der Grundlage folgender Unterlagen:
  - Patentansprüche 1 bis 12, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 1. Oktober 2015;
  - Beschreibungsseiten 1 bis 12, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 1. Oktober 2015;
  - 11 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 bis 9 vom Anmeldetag.

## **Gründe**

### **I.**

Die Anmeldung 10 2006 046 515 wurde am 29. September 2006 mit der Bezeichnung „Signalverarbeitungssystem, sowie Komponenten desselben“ beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht.

Die Prüfungsstelle für Klasse G01D hat im Bescheid vom 12. Juni 2007 auf den Stand der Technik gemäß den Druckschriften

D1 DE 697 28 489 T2

D2 DE 195 47 842 A1

D3 US 2005/0128082 A1  
D4 US 6 199 902 B2  
D5 US 6 079 738 A  
D6 US 6 043 743 A  
D7 GB 2 286 247 A und  
D8 DE 697 19 321 T2

verwiesen und neben mangelnder Klarheit verschiedener Bezeichnungen im Anspruch 1 bemängelt, dass dessen Gegenstand gegenüber dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift D1 nicht neu sei und außerdem gegenüber dem Stand der Technik gemäß den weiteren Druckschriften D2 bis D8 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Nachdem die Anmelderin diesen Bescheid nicht innerhalb der vorgegebenen Frist beantwortet hat, hat die Prüfungsstelle die Anmeldung aus den Gründen des genannten Bescheids zurückgewiesen. Im Rahmen einer Weiterbehandlung nach § 123a PatG hat die Prüfungsstelle in der Folge einen weiteren Bescheid erlassen, der ebenfalls unbeantwortet geblieben ist, so dass die Anmeldung ein zweites Mal zurückgewiesen wurde. In gleicher Weise blieb dann auch ein nach einer erneuten Weiterbehandlung von der Prüfungsstelle mit Datum vom 5. Juni 2012 erlassener Prüfungsbescheid unbeantwortet, so dass die Prüfungsstelle die Anmeldung mit Beschluss vom 6. November 2012 aus den Gründen des Bescheids vom 5. Juni 2012 ein drittes Mal zurückgewiesen hat.

Gegen diesen am 8. November 2012 zugestellten Beschluss hat die Anmelderin I... GmbH mit Schriftsatz vom 7. Dezember 2012 Beschwerde eingelegt.

Mit der Terminladung hat der Senat zum Stand der Technik noch die Druckschriften

D9 DE 20 2006 001 837 A1  
D10 DE 103 05 341 A1  
D11 US 6 754 472 B1 und  
D12 WO 2004/078 536 A2

übersandt und auf deren Relevanz im Hinblick auf die damals geltenden Ansprüche hingewiesen.

In der mündlichen Verhandlung beantragt die nach einer formwechselnden Umwandlung der Gesellschaft nunmehr als M... GmbH firmierende Anmelderin,

1. den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G01D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 6. November 2012, zugestellt am 8. November 2012, aufzuheben;

2. ein Patent zu erteilen mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugsitz mit einem Sensorsystem“, dem Anmeldetag 29. September 2006 auf der Grundlage folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 12, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 1. Oktober 2015;
- Beschreibungsseiten 1 bis 12, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 1. Oktober 2015;
- 11 Blatt Zeichnungen mit Figuren 1 bis 9 vom Anmeldetag.

## II.

Die fristgemäß eingelegte Beschwerde hat insofern Erfolg, als der Beschluss der Prüfungsstelle aufgehoben und das Patent mit den oben genannten Unterlagen erteilt wird.

1. Die Anmeldung betrifft gemäß der geltenden Beschreibungseinleitung einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Sensorsystem.

Aus der US 6 043 743 A ist ein Kraftfahrzeugsitz bekannt, der mehrere in die Polsterstruktur eingebundene Elektroden aufweist, die mit einer Auswerteschaltung verkabelt sind. Die Auswerteschaltung ermittelt die Belegung des Fahrzeugsitzes, indem die feldelektrische Koppelung der jeweiligen Elektroden bestimmt wird. Die bei dieser Anordnung nötige Verkabelung der Elektroden ist kostenträchtig.

Aus der DE 697 28 489 T2 ist eine Detektionsvorrichtung für eine Fahrzeugairbag-Steuereinrichtung bekannt, die eine in einen Fahrzeugsitz eingebundene Elektrodenanordnung umfasst. Der Belegungszustand des Fahrzeugsitzes wird erfasst, indem die über die Elektrodenanordnung in einen Sitzplatznutzer eingekoppelten Signale von einer Empfangsschaltung erfasst werden. Die Elektrodenanordnung umfasst zwei separate, im Bereich des Sitzes verkabelte Elektroden.

Der Anmeldung liegt als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, Lösungen anzugeben, die es ermöglichen, mit relativ geringem Schaltungsaufwand auf kostengünstige Weise sensorische Aufgaben im Bereich eines Kraftfahrzeugsitzes zu lösen, vgl. in der geltenden Beschreibung S. 2,1. Abs.

Diese Aufgabe wird gemäß dem geltenden Anspruch 1 gelöst durch einen

„Kraftfahrzeugsitz mit einem Sensorsystem zur Generierung von Steuersignalen abhängig von einer Sitzbelegung, wobei ein auf dem Sitz befindlicher Anwender als Signalübertragungsstruktur fungiert, mit:

- einer ersten Sensorkomponente, die einen ersten Sensor (s, k), eine erste Identifikationsschaltung (i) und eine erste Signalauskoppelungsschaltung (a) umfasst zur Generierung ei-

nes ersten modulierten Signals, dessen Informationsinhalt  
indikativ ist für ein durch den ersten Sensor (s) erfasstes  
Sensorereignis,

- einer zweiten Sensorkomponente, die einen zweiten Sensor,  
eine zweite Identifikationsschaltung und eine zweite Signal-  
auskoppelungsschaltung (a) umfasst zur Generierung eines  
zweiten modulierten Signals, dessen Informationsinhalt indi-  
kativ ist für ein durch den zweiten Sensor (s) erfasstes Sen-  
sorereignis,
- einer Signal-Requestor-Komponente, die eine  
Schnittstelleneinrichtung (k) umfasst, über welche eine Aus-  
koppelung von Abfragesignalen in den genannten Anwender  
und eine Einkoppelung der ersten und/oder zweiten Signalen  
aus dem Anwender in die Schnittstelleneinrichtung (k) bewerk-  
stelligt wird,
- wobei
- jede der Sensorkomponenten über ein Abfragesignal adres-  
siert angesprochen wird,
- die jeder Sensorkomponente zugordnete erste oder zweite  
Identifikationsschaltung derart ausgebildet ist, dass das erste  
oder zweite Signal einen Informationsgehalt trägt, der eine  
Zuordnung des jeweiligen ersten oder zweiten Signals zu der  
jeweiligen Sensorkomponente ermöglicht,
- wobei das erste oder zweite Signal zu der Schnittstellenein-  
richtung (k) der Signal-Requestor-Komponente zurückgeführt  
wird,
- wobei die erste und die zweite Sensorkomponente im Kraft-  
fahrzeugsitz angebracht sind.“

Für die Lehre des Anspruchs 1 ist somit wesentlich, dass ein Kraftfahrzeugsitz mit  
einem Sensorsystem zur Generierung von Steuersignalen abhängig von einer

Sitzbelegung eine Signal-Requestor-Komponente mit einer Schnittstelleneinrichtung aufweist, die über einen Anwender, d. h. einen menschlichen Körper adressiert Abfragesignale an zwei in dem Kraftfahrzeugsitz untergebrachte Sensorkomponenten mit jeweiligen Sensoren übermittelt und von diesen erzeugte und über den Anwender rückübermittelte modulierte Sensorsignale empfängt. Eine jeder Sensorkomponente zugeordnete Identifikationsschaltung ist derart ausgebildet, dass das jeweilige Sensorsignal einen Informationsgehalt trägt, der eine Zuordnung des jeweiligen Signals zu der jeweiligen Sensorkomponente ermöglicht.

Hinsichtlich der Unteransprüche und der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

2. Die geltenden Ansprüche sind zulässig.

Der geltende Anspruch 1 geht auf die ursprünglichen Ansprüche 1, 4, 10 und 11 sowie die ursprüngliche Beschreibung S. 6, 1. Abs. bis S. 11, 1. Abs. und S. 12, 1. Abs. bis S. 14, 1. Abs. zurück. Dass die im ursprünglichen Anspruch 1 als „local-key-Schaltung“ bezeichnete Schaltung eine „Identifikationsschaltung“ ist, geht auf S. 8, 2. Abs. zurück, wo angegeben ist, dass der als Bestandteil der Sensorkomponenten ausgebildete und als „local key“ bezeichnete Vergleicher (i) der Identifizierung der jeweiligen Sensorkomponente dient. Die weitere Änderung, wonach das „Tell-Signal“ ein Signal ist, „dessen Informationsgehalt indikativ ist für ein durch den zweiten Sensor erfasstes Sensorereignis“ war schon im ursprünglichen Anspruch 1 enthalten und ist im Übrigen in den ursprünglichen Unterlagen (bspw. S. 2, 2. Abs.) angegeben. Dass die ursprünglich als „Seek-Signale“ bezeichneten Signale „Abfragesignale“ sind, wie es nun im geltenden Anspruch 1 angegeben wird, geht auf S. 3, 2. Abs. und S. 8, 1. und 2. Abs. der ursprünglichen Unterlagen zurück.

Die geltenden Unteransprüche 2 bis 12 entsprechen inhaltlich den ursprünglichen Unteransprüchen 2, 3, 6, 8, 9 und 11 bis 16.

3. Der Kraftfahrzeugsitz nach dem geltenden Anspruch 1 ist patentfähig, denn er ist neu und beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Als Fachmann ist vorliegend ein in einem Zulieferbetrieb der Automobilindustrie tätiger berufserfahrener und speziell mit der Entwicklung von Sensorsystemen für Kraftfahrzeugsitze befasster Diplom-Ingenieur der Elektrotechnik mit Fachhochschulabschluss anzusehen.

4. Die Druckschrift D9 (DE 20 2006 001 837 U1) offenbart in den Worten des geltenden Anspruchs 1 einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Sensorsystem zur Generierung von Steuersignalen, wobei der Körper eines auf einem KFZ-Sitz sitzenden Anwenders als Signalübertragungsstruktur fungiert, wobei eine Schnittstelleneinrichtung einer Signal-Requestor-Komponente Abfragesignale in den Anwender auskoppelt und in der Gegenrichtung Sensorsignale aus dem Anwender auskoppelt. Diese Signale stammen von Sensorkomponenten, die jeweils einen Sensor und eine Signalauskopplerschaltung aufweisen, die ein Signal generiert, dessen Informationsgehalt für ein durch den jeweiligen Sensor erfasstes Sensorereignis indikativ ist. Dabei werden die Sensorkomponenten von Schaltern oder Eingabebereichen eines Eingabefeldes gebildet, deren Berührung durch den Finger eines Anwenders einen dem jeweiligen Schalter oder Eingabefeld zugeordneten Schwingkreis verstimmt, so dass durch die Berührung eine Impedanzmodulation des von der Schnittstelleneinrichtung eingekoppelten Signals erfolgt. Das für das Sensorereignis indikative impedanzmodulierte Signal wird zu der Schnittstelleneinrichtung zurückgeführt und im Hinblick auf die Generierung von Steuersignalen ausgewertet (*Durch die erfindungsgemäße Schaltung wird es insbesondere möglich, die einen Schalter oder eine Stellvorrichtung betätigende Person bzw. ihre Sitzposition zu identifizieren und nur für diese bestimmten Funktionen zugänglich zu machen. Dabei wird vorzugsweise ein Dialog über die Haut einer bedienenden Person geführt.* / Abschnitt [0019] // Fig. 1 zeigt eine Schaltungsanordnung, in der bei einem Serienschwingkreis an der Verbindungsstelle zwischen Spule und Kondensator eine Kupferfolie angekoppelt ist. Diese Elektrode ist isoliert z. B. in einem

*Fahrersitz untergebracht. Sie bildet eine Seite eines Kondensators. Eine auf diesem Sitz sitzende Person bildet (mit dem Gesäß) die Gegenseite. Da die menschliche Haut leitfähig ist, wird das modulierte Wechselfeld auf diese übertragen. In einem Schalter befindet sich eine Aufnahmeplatte und ein Parallelschwingkreis, dessen Ausgang über einen Kondensator an einen Komparator geführt ist. Berührt die auf der ersten Platte sitzende Person diesen Schalter, so wird zwischen Finger und der Platte im Schalter ebenfalls ein Kondensator gebildet, sodass das modulierte Wechselfeld am Komparator erscheint. Dieser ist so eingestellt, dass sein Schwellwert das modulierte Wechselfeld in ein Rechtecksignal wandelt. Mit einem Detektor können nun die Daten aus der Resonanzfrequenz zurückgewonnen werden und an das Steuergerät des Kraftfahrzeugs weitergeleitet werden. / Abschnitt [0029] // Möglich ist weiterhin auch eine Impedanzmodulation im Bereich der Eingabekomponente. So ist es möglich, die Resonanzfrequenz eines im Bereich der Eingabekomponente vorgesehenen Schwingkreises zu modulieren, oder die Elektrodenanordnung über die elektronische Schaltung moduliert zu erden. Diese Ereignisse im Bereich der Eingabekomponente sind über den Anwender (als Übertragungsmedium) im Bereich der Schnittstelleneinrichtung erfassbar, so dass ein entsprechender Informations- oder Signalfluss ermöglicht wird. Bei der vorangehend genannten Schnittstelleneinrichtung handelt es sich um eine Elektrodenanordnung. Diese Elektrodenanordnung ist vorzugsweise als äußerlich vollflächig isolierte Flächenelektrode, oder auch als vorzugsweise isolierter Draht ausgebildet. / Abschnitte [0015] und [0016]). // Wie in der Skizze 51 (gemeint ist die Skizze „S1“) angedeutet, [...] ist es möglich, über die Schnittstelleneinrichtung 5 ein Signal C1 in Form eines modulierten Feldes in den Anwender 4 einzukoppeln. Entsprechend der Betätigung einer Eingabekomponente 3 kann durch diese eine Impedanzmodulation erfolgen, so dass anhand dieser Impedanzmodulation eine Rückführung von Informationen I1 in den Bereich der Schnittstelleneinrichtung erfolgt. / Abschnitt [0040] i. V. m Fig. 4 und S. 1. // Es ist möglich, die Eingabekomponente so zu gestalten, dass diese ein Eingabefeld zur Abwicklung einer Bereichsauswahl umfasst. Ein derartiges Eingabefeld kann mit Stellsymbolen unterlegt sein, so dass beispielsweise anhand eines Keilbalkens erkennbar ist, wel-*

*che Punkte innerhalb des Eingabefeldes welche Wirkung haben. Mit diesem Ansatz lassen sich insbesondere Stellvorgänge für eine Temperaturwahl, Lautstärke, Bass, Höhen und Helligkeiten abwickeln. In Kombination mit der vorangegangenen Maßnahme, oder auch alternativ hierzu ist es auch möglich, die Eingabekomponente so auszubilden, dass diese ein Nummern- und/oder Ziffernfeld umfasst. / Abschnitte [0008] und [0009], aus denen sich damit die Existenz mehrerer Sensorkomponenten, nämlich mehrerer auf der genannten Funktionsweise basierender Schalter bzw. Eingabefelder ergibt).*

Um die von der Mehrzahl dieser Sensorkomponenten jeweils abgegebenen Signale unterscheiden zu können, was im Hinblick auf das Auslösen der den einzelnen Schaltern bzw. Eingabefeldern zugeordneten unterschiedlichen Steuerbefehle zwangsläufig notwendig ist, müssen die einzelnen Schalter bzw. Eingabefelder, d. h. Sensorkomponenten auch jeweils eine Identifikationseinrichtung aufweisen, die es gestattet, dass die Signale der Sensorkomponenten unterscheidbar sind, so dass eine Zuordnung des jeweiligen Signals zur jeweiligen Sensorkomponente möglich ist.

Bei der Anordnung nach der Druckschrift D9 werden die Sensorkomponenten - wie erläutert - von den Schaltern bzw. Eingabefeldern gebildet, die am Armaturenbrett des Fahrzeugs angeordnet sind. Ein adressiertes Abfragen jeder Sensorkomponenten ist in der D9 nicht erwähnt. Der Kraftfahrzeugsitz nach dem geltenden Anspruch 1 unterscheidet sich von dem nach der Druckschrift D9 dadurch, dass bei ihm die Sensorkomponenten im Kraftfahrzeugsitz angebracht sind und dass jede der Sensorkomponenten über ein Abfragesignal adressiert angesprochen wird. Der Kraftfahrzeugsitz nach Anspruch 1 ist damit gegenüber dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift D9 neu.

5. Von den weiteren Druckschriften ist im Hinblick auf den geltenden Anspruch 1 noch die Druckschrift D10 (DE 103 05 341 A1) zu berücksichtigen. Diese offenbart einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Sensorsystem zur Generierung von

Steuersignalen entsprechend einer Sitzbelegung, wobei ein auf dem Sitz befindlicher Anwender als Signalübertragungsstruktur dient *(Die Erfindung betrifft eine Schaltungsanordnung zur selektiven Schaltsignalgenerierung sowie ein hiermit ausgestattetes Fahrzeug. Weiterhin betrifft die Erfindung auch ein Verfahren zur selektiven Generierung eines Schaltsignals insbesondere zur Ansteuerung von Funktionskomponenten eines Kraftfahrzeugs. / Abschnitt [0001] // Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch ein Verfahren zur Bereitstellung von Schaltsignalen bei welchem jene Schaltsignale in Abhängigkeit davon generiert werden, ob eine Schalteinrichtung durch einen Anwender selektiv betätigt wird, dadurch gekennzeichnet, dass im Rahmen der Betätigung der Schalteinrichtung in den Anwender ein Einrichtungssignal eingekoppelt und durch den Anwender übertragen wird, und auf Grundlage des in den Anwender eingekoppelten Einrichtungssignals das Schaltsignal generiert wird. / Abschnitt [0004]).*

Das Sensorsystem weist mehrere Sensorkomponenten auf, die einen Berührungs- oder Näherungssensor, eine Identifizierungsschaltung sowie eine Auskoppelschaltung zur Generierung eines Signals umfassen, dessen Informationsgehalt jeweils indikativ ist für ein durch den Sensor erfasstes Sensorereignis, nämlich die Berührung der jeweiligen Sensorfläche. Weiterhin ist eine Signal-Aufnahme-Komponente vorhanden, die eine Schnittstelleneinrichtung, nämlich eine Empfangsfläche aufweist, über welche eine Einkoppelung der Sensorsignale aus dem Anwender in die Schnittstelleneinrichtung erfolgt, und die somit Teilmerkmale der Signal-Requestor-Komponente nach Anspruch 1 aufweist *(Ein erfindungsgemäß besonders vorteilhafter Weg, den Bediener zu identifizieren ist, ihn und seine Sitzposition in den Schaltvorgang mit einzubeziehen. Dazu werden schwache Signale über den Schalter, den ihn betätigenden (Zeige-) Finger und dem Körper des Bedieners in den Sitz geleitet. Dies geschieht auf kapazitivem Wege mit Wechselspannungssignalen. Ein Schalter oder Sensortaster ist an einem Anschluss mit einer Signalquelle verbunden, die eine Frequenz im Kilohertzbereich in diesen einspeist. Im Sitz des Bedieners befindet sich eine leitende Fläche, die das Signal aufnehmen kann, wenn dieser den Schalter berührt und damit das Signal (kapazi-*

tiv) über seinen Finger auf seine Haut überträgt (sog. Body-Bridge). Diese bildet dann die kapazitive Gegenfläche zum Sitz. Eine bereits im Sitz vorhandene Heizfolie kann beispielsweise als Empfangsfläche verwendet werden. Ein daran angeschlossener Empfänger detektiert das derart eingespeiste Signal. Der Schalter erfüllt außerdem seine bestimmungsgemäße Funktion. Um den (Verdrahtungs-) Aufwand zu reduzieren und den Einsatz mehrerer Sensor/Taster/Schalter zu differenzieren wird das Generatorsignal an eine leitende Fläche, z. B. im Armaturenbrett geführt. Beim Berühren eines darüber angebrachten Sensors wird (über die Haut des Bedieners und die Sitzfolie) ein Wechselstromkreis geschlossen; im betreffenden Sensor wird die Wechselspannung gleichgerichtet und in einem Kondensator gespeichert. Mit dieser Gleichspannung wird ein Register, welches eine Identifizierungsnummer enthält, bitweise an einen elektronischen (high-side) Schalter geführt, der die Belastung des Wechselstromkreises verändert. Ein geeigneter Empfänger detektiert die Identifizierungsnummer und leitet diese weiter an das Steuergerät, welches den Schaltvorgang vornimmt. Ein Bereich eines KFZ-Armaturenbretts wird von der Unterseite mit einer leitenden Folie versehen. Oberhalb dieser Fläche werden mehrere der zuvor beschriebenen Funktionsgeber angebracht, z. B. magnetisch oder aufgeklebt. Die Geber weisen alle unterschiedliche Identifizierungsnummern auf. Beim Berühren eines solchen Gebers wird wieder die „Body-Bridge“ durch den Bediener geschlossen und über dessen Sitz vom Empfänger ausgewertet. Wenn am Beifahrersitz auch ein Empfänger angeschlossen wird, kann z. B. die Betätigung von Funktionsgebern auf der Mittelkonsole, etwa für Licht, Heizung, Sitzverstellung u. s. w. dem jeweiligen Bediener (Fahrer oder Beifahrer) zugeordnet werden. Neben dem geringen Installationsaufwand werden so auch Schalter eingespart und der Komfort erhöht. Die Annäherung einer Hand kann schon vor der eigentlichen Sensorbetätigung detektiert werden, denn diese nimmt die „Aura“ des frequenten elektrischen Feldes der Folie auf, die durch den Generator gespeist wird. Dies kann beispielsweise dazu verwendet werden, die entsprechende Stelle auf dem Armaturenbrett zu beleuchten. Außerdem kann die Sitzbelegung festgestellt werden um z.B. bei unbesetzten Beifahrersitz dessen Airbag abzuschalten. Die Generatorfrequenz kann auch nur als „Spei-

*sung" für die Sensorknöpfe verwendet werden, diese können dann bei Berührung eine eigene Frequenz bereitstellen die mit dem Identifizierungscode moduliert ist. [...] Die Signal-Richtung kann auch umgekehrt werden; beispielsweise können von den Sitzflächen unterschiedliche Frequenzen ausgegeben und durch Berührung über die Funktionsknöpfe und das Armaturenbrett an einen einzigen Empfänger geleitet werden. Die Differenzierung der Bediener erfolgt dann über die Einspeisefrequenz / Abschnitte [0028] bis [0032]).*

Die den Sensorkomponenten zugeordnete Schaltung ist so ausgebildet, dass die oben genannten Sensorsignale jeweils einen Informationsinhalt tragen, der eine Zuordnung des jeweiligen Signals zu der jeweiligen Sensorkomponente ermöglicht (Mit dieser Gleichspannung wird ein Register, welches eine Identifizierungsnummer enthält, bitweise an einen elektronischen (high-side) Schalter geführt, der die Belastung des Wechselstromkreises verändert. Ein geeigneter Empfänger detektiert die Identifizierungsnummer und leitet diese weiter an das Steuergerät, welches den Schaltvorgang vornimmt. / Abschnitt [0030] // Die Geber weisen alle unterschiedliche Identifizierungsnummern auf. Beim Berühren eines solchen Gebers wird wieder die „Body-Bridge“ durch den Bediener geschlossen und über dessen Sitz vom Empfänger ausgewertet. Wenn am Beifahrersitz auch ein Empfänger angeschlossen wird, kann z. B. die Betätigung von Funktionsgebern auf der Mittelkonsole, etwa für Licht, Heizung, Sitzverstellung u. s. w. dem jeweiligen Bediener (Fahrer oder Beifahrer) zugeordnet werden. / Abschnitt [0031]).

Im Unterschied zur Lehre des Anspruchs 1 wird das modulierte Signal bei dem Sensorsystem nach der D10 nicht zu einer Signal-Requestor-Komponente zurückgeführt; dementsprechend ist auch keine Schnittstelleneinrichtung vorhanden, über welche eine Auskopplung eines Signals in den Anwender erfolgt. Zudem sind auch hier die Sensorkomponenten nicht im Kraftfahrzeugsitz angebracht und werden auch nicht über ein Abfragesignal adressiert angesprochen, denn die die Sensorkomponenten bildenden Schalter bzw. Taster sind auch hier am Armatu-

renbrett angeordnet und werden nicht adressiert angesprochen, sondern reagieren auf eine Berührung.

Abgesehen davon, dass der Kraftfahrzeugsitz nach Anspruch 1 somit auch gegenüber dem Stand der Technik gemäß der Druckschrift D10 neu ist, kann diese Druckschrift den Kraftfahrzeugsitz nach Anspruch 1 auch weder für sich noch in Verbindung mit der Druckschrift D9 nahelegen.

6. Die übrigen Druckschriften gehen nicht über den Offenbarungsgehalt der Entgegenhaltungen D9 und D10 hinaus bzw. liegen weiter ab, so dass sie in der mündlichen Verhandlung keine Rolle mehr gespielt haben.

Der Kraftfahrzeugsitz nach dem geltenden Anspruch 1 ist damit patentfähig.

7. An den Anspruch 1 können sich die Unteransprüche 2 bis 12 anschließen, die vorteilhafte Weiterbildungen des Kraftfahrzeugsitzes nach Anspruch 1 betreffen.

8. Die Beschreibung erfüllt die an sie zu stellenden Anforderungen, denn sie gibt den Stand der Technik an, von dem die Erfindung ausgeht, und erläutert die Erfindung anhand des Ausführungsbeispiels. Auch die übrigen Unterlagen erfüllen die Voraussetzung für eine Patenterteilung.

9. Bei dieser Sachlage war der Beschluss der Prüfungsstelle aufzuheben und das Patent gemäß dem Antrag der Anmelderin zu erteilen.

## **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 der Beschwerdeführerin - vorbehaltlich des Vorliegens der weiteren Rechtsmittelvoraussetzungen, insbesondere einer Beschwerde - das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel gerügt wird, nämlich

1. dass das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. dass 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. dass einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. dass ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. dass der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. dass der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Beschlusses schriftlich durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen oder durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form bei der elektronischen Poststelle des BGH, [www.bundesgerichtshof.de/erv.html](http://www.bundesgerichtshof.de/erv.html). Das elektronische Dokument ist mit einer prüfbaren qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz oder mit einer prüfbaren fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen. Die Eignungsvoraussetzungen für eine Prüfung und für die Formate

des elektronischen Dokuments werden auf der Internetseite des Bundesgerichtshofs [www.bundesgerichtshof.de/erv.html](http://www.bundesgerichtshof.de/erv.html) bekannt gegeben.

Dr. Strößner

Brandt

Dr. Zebisch

Dr. Himmelmann

prä