



BUNDESPATENTGERICHT

8 W (pat) 9/12

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2007 010 974.3

...

hat der 8. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts am 6. Juni 2016 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Phys. Dr. phil. nat. Zehendner sowie die Richter Dr. agr. Huber, Heimen und Dipl.-Ing. Brunn

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der angefochtene Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60N des Deutschen Patent- und Markenamts vom 26. Mai 2008 aufgehoben und das Patent mit der Bezeichnung „Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz“ auf der Grundlage folgender Unterlagen erteilt:

Patentansprüche 1 bis 7, eingereicht am 10. Mai 2016,
Beschreibung Seiten 1 bis 7, eingereicht am 10. Mai 2016,
im Übrigen Zeichnungen gemäß Offenlegungsschrift.

Gründe

I.

Die Patentanmeldung mit dem Aktenzeichen 10 2007 010 974.3 wurde am 1. März 2007 mit der Bezeichnung "Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz" beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet.

Im Prüfungsverfahren wurden die Druckschriften

- D1 DE 199 62 424 C1
- D2 DE 199 27 503 A1
- D3 DE 10 2005 020 335 A1 und
- D4 DE 198 41 363 C1

in Betracht gezogen.

Die Prüfungsstelle für Klasse B60N hat nach zwei Prüfungsbescheiden die Anmeldung durch den Beschluss vom 26. Mai 2008 zurückgewiesen, da sich der Gegenstand des Patentanspruchs 1 unter Einbeziehung des Wissens eines einschlägigen Fachmanns in naheliegender Weise aus dem aufgezeigten Stand der Technik ergäbe.

Gegen den Beschluss hat die Anmelderin am 27. Juni 2008 Beschwerde eingelegt. Sie begründet die Beschwerde damit, dass der Gegenstand der am 10. Mai 2016 eingereichten Patentansprüche nunmehr neu und erfinderisch sei.

Die Anmelderin beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B60N des Deutschen Patent- und Markenamts vom 26. Mai 2008 aufzuheben und das Patent mit der Bezeichnung „Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz“ auf der Grundlage folgender Unterlagen:

Patentansprüche 1 bis 7, eingereicht am 10. Mai 2016,
Beschreibung Seiten 1 bis 7, eingereicht am 10. Mai 2016,
im Übrigen Zeichnungen gemäß Offenlegungsschrift.

zu erteilen.

Der Patentspruch 1 lautet (Gliederung entsprechend dem Schriftsatz der Anmelderin):

1. Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz, mit
 - a) einem Unterbau (3),
 - b) einer Lehnenstruktur (9) mit wenigstens einem eine Lehnen-schwenkachse (A) definierenden Beschlag (11), mittels des-sen die Lehnenstruktur (9) am Unterbau (3) angelenkt ist und

mittels dessen die Lehnstruktur (9) bei entriegeltem oder angetriebenem Beschlag (11) relativ zum Unterbau (3) um die Lehnenschwenkachse (A) schwenkbar ist,

- c) einem Sitzrahmen (5), der an seinem hinteren Ende mittels wenigstens eines von der Lehnenschwenkachse (A) beabstandeten ersten Gelenks (B) an der Lehnstruktur (9) angelenkt ist und
- d) einer Schwinge (7) die mittels eines zweiten Gelenks (C) am Sitzrahmen (5) an dessen vorderen Ende und mittels eines dritten Gelenks (D) am Unterbau (3) angelenkt ist, und
- e) wobei die Lehnenschwenkachse (A), das erste Gelenk (B), das zweite Gelenk (C) und das dritte Gelenk (D) ein Viergelenk als Kinematik definieren,
- f) wobei der Fahrzeugsitz (1) von einer zum Sitzen geeigneten Gebrauchsstellung in eine Nichtgebrauchsstellung überführbar ist unter Vorschwenken der Lehnstruktur (9) um die Lehnenschwenkachse (A) und unter Absenken des Sitzrahmens (5) mittels der Kinematik,
- g) wobei die Schwinge (7) in der Gebrauchsstellung einen Winkel (α) von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnimmt.

Wegen der Ansprüche 2 bis 7 und der weiteren Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

II.

1. Die form- und fristgerecht eingelegte Beschwerde ist zulässig und in der Sache auch begründet, da der Anmeldegegenstand in der zuletzt begehrten Fassung eine patentfähige Erfindung i. S. d. §§ 1 bis 5 PatG darstellt.

Der Gegenstand der Anmeldung betrifft einen Fahrzeugsitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz, mit einem Unterbau, einer Lehnenstruktur mit Beschlag, einem Sitzrahmen und einer Schwinge, die gemeinsam eine Kinematik in Form eines sogenannten „Viergelenks“ bilden.

Im Falle eines Frontcrashes wirken Gurtkräfte auf die Lehnenstruktur sowie die durch Gesäß und Oberschenkel des Fahrers übertragene Submariningkräfte auf den Sitzrahmen und damit auf die beschriebene Kinematik ein. Aus den wirkenden Submariningkräften resultiert die Gefahr, dass der Insasse unter dem Beckengurtabschnitt hindurchtaucht. Die aus diesen durch die Kinematik übertragenen Kräften resultierenden Momente am Beschlag müssen vom Beschlag gehalten werden (Absatz [0002] der Offenlegungsschrift).

Mit dem Anmeldegegenstand soll ein Fahrzeugsitz bereitgestellt werden, bei dem der Beschlag im Crashfall von den wirkenden Momenten entlastet wird.

Dadurch, dass erfindungsgemäß die Schwinge in der Gebrauchsstellung einen Winkel von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnimmt, soll im Crashfall die entstehende Submariningkraft auf die Kinematik im Sinne einer Absenkbewegung nach hinten wirken und am Beschlag ein entlastendes Moment erzeugen, welches dem aufgrund der auf die Lehnenstruktur wirkenden Kraft Moment entgegengesetzt wirkt (Absatz [0004] der Offenlegungsschrift).

Als zuständiger Fachmann ist ein Diplomingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit zumindest Fachhochschulabschluss und besonderen Kenntnissen und Erfahrungen auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung von Gelenkbeschlägen für Fahrzeugsitze zu sehen.

Der Anspruch 1 bedarf hinsichtlich einiger Merkmale einer Auslegung:

Die Merkmale a) bis e) beschreiben eine besondere Form einer Kinematik bzw. eines Viergelenks an einem verschwenkbaren Fahrzeugsitz, bei der die Schwenkachse des Beschlags ein Gelenk A der Kinematik bildet und der Sitzrahmen mittels eines weiteren Gelenks B an der Rückenlehnenstruktur angelenkt ist, das oberhalb und beabstandet von der Lehnschwenkachse an der Rückenlehnenstruktur angeordnet ist.

Entsprechend des Merkmales g) soll die Schwinge, über die der Unterbau und der Sitzrahmen im vorderen Bereich über die weiteren Gelenke C und D miteinander verbunden sind, in der Gebrauchsstellung einen Winkel von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnehmen.

Entsprechend der Merkmale a) bis e) und der Beschreibung erzielt daher nur eine mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten geneigte Schwinge die beabsichtigte Wirkung der Erzeugung eines Gegenmomentes am Beschlag, die auch Bestandteil des im Merkmal e) beschriebenen Viergelenks ist. Entsprechend geneigte Schwingen, die in hinsichtlich der Kinematik anders gestalteten Fahrzeugsitzen eingesetzt sind, erfüllen daher nicht das Merkmal g).

2. Die Patentansprüche 1 bis 7 sind zulässig.

Der Patentanspruch 1 entspricht der Kombination der ursprünglichen Patentansprüche 1, 3, 4 und 5 und der Beschreibung, S. 2, mittlerer Absatz. Sein Gegenstand ist daher aus den ursprünglichen Unterlagen entnehmbar.

Die abhängigen Unteransprüche 2 bis 7 entsprechen den ursprünglichen Patentansprüchen 2 und 6 bis 10 mit geänderten Nummerierungen und Rückbezügen.

Entgegen der im Bescheid vom 17. September 2007 geäußerten Auffassung der Prüfungsstelle, die ursprünglichen Patentansprüche 6 bis 10 wären zu streichen gewesen, da sie lediglich die Wirkungsweise der Vorrichtung beinhalten würden, sind die geltenden Ansprüche 2 bis 7 zulässig.

Die geltenden Ansprüche 3 und 4 sowie die auf die Ansprüche 3 und 4 rückbezogenen Ansprüche 5 bis 7 beschreiben nur die Wirkung der an einem Lehnenverstellbeschlag bzw. an einer Viergelenkinematik im Crashfall auftretenden Trägheitskräfte, allerdings trifft diese Wirkung dieser Trägheitskräfte nur für einen in Fahrtrichtung eingebauten Fahrzeugsitz zu, während bei zur Fahrtrichtung quer oder rückwärts gerichteten Fahrzeugsitzen im Crashfall andere Kraftwirkungen auftreten. Da der geltende Patentanspruch 1 nur allgemein auf einen Fahrzeugsitz gerichtet ist, dessen Einbaulage im Kraftfahrzeug nicht weiter spezifiziert wird, bilden die geltenden Ansprüche 3 bis 7 den Gegenstand der Ansprüche 1 und 2 weiter aus und entsprechen daher § 9 (6) PatV.

3. Der unbestritten gewerblich anwendbare Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 ist gegenüber dem im Prüfungsverfahren bekannt gewordenen Stand der Technik neu, da keiner der dort beschriebenen Gegenstände alle Merkmale des Patentanspruchs 1 aufweist, § 3 PatG.

Die **D1** zeigt einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Unterbau (5, 6, 8, Lagerbolzen 14), einer Lehnenstruktur (7) mit wenigstens einem eine Lehnenschwenkachse (10) definierenden Beschlag (Rastversteller 9), mittels dem die Lehnenstruktur (7) am Unterbau (8) angelenkt ist und mittels dem die Lehnenstruktur (7) bei entriegelten oder angetriebenen Beschlag (9) relativ zum Unterbau (5, 8) um die Lehnenschwenkachse (10) schwenkbar ist (Merkmale a und b). Weiterhin zeigt die D1 eine Schwinge (11), die mittels eines zweiten Gelenks (12) am Sitz (1) an dessen vorderen Ende und mittels eines dritten Gelenks (13, 14) am Unterbau (6) angelenkt ist und in der Gebrauchsstellung einen Winkel von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnimmt (Merkmale d und g). Der hintere Teil des Sitzrahmens

steht mit der Lehnstruktur jedoch nicht in Verbindung (vgl. Figur 11). Der Sitzrahmen der D1 ist über die Schwinge 11 und ein zusätzliches Gestänge 18 gelenkig (14, 39) mit dem lehnenseitigen Teil der Rastversteller (9) verbunden. Dabei ist der Fahrzeugsitz von einer zum Sitzen geeigneten Gebrauchsstellung in eine Nichtgebrauchsstellung unter Vorschwenken der Lehnstruktur (7) um die Lehnenschwenkachse (10) und unter Absenken des Sitzes (1) überführbar. Der Kraftfahrzeugsitz zeigt aufgrund der fehlenden Anlenkung des hinteren Teils des Sitzes an der Lehnstruktur jedoch nicht die erfindungsgemäße Kinematik.

Die D1 zeigt daher keines der Merkmale c) und e).

Die **D2** liegt weiter ab und zeigt einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Unterbau (6) und einer Lehnstruktur (10) mit wenigstens einem eine Lehnenschwenkachse definierenden Beschlag (12), mittels dem die Lehnstruktur am Sitzteil (8) angelenkt und bei entriegelten oder angetriebenen Beschlag (12) relativ zum Sitzteil (8) um die Lehnenschwenkachse schwenkbar ist. Der Sitzrahmen bzw. das Sitzteil sind einerseits direkt über den Beschlag mit der Lehnstruktur und andererseits im vorderen und hinteren Bereich über zwei Schwingen (38, 24) mit dem Unterbau verbunden.

Die D2 zeigt daher keines der Merkmale b), c) und e) bis g).

Die **D3** zeigt in Figur 5 einen Kraftfahrzeugsitz, mit einem Unterbau (226, 236) und einer Lehnstruktur (214), die mit eine Lehnenschwenkachse (A) definierenden bolzenartigen Elementen (Absatz [0037]) am Unterbau (226) angelenkt und bei einem entriegelten Lehnenschloss (222)) relativ zum Unterbau (3) um die Lehnenschwenkachse (A) schwenkbar ist. Weiterhin zeigt die D3 einen Sitzrahmen (228), der an seinem hinteren Ende mittels wenigstens eines von der Lehnenschwenkachse (A) beabstandeten ersten Gelenks (242) an der Lehnstruktur (214) angelenkt ist und eine Schwinge (234), die mittels eines zweiten Gelenks (Schenkachse C) am Sitzrahmen (228) an dessen vorderen Ende und mittels eines dritten

Gelenks (Schwenkachse D) am Unterbau (236) angelenkt ist. Dabei bilden die Lehnenschwenkachse (A), das erste Gelenk (242), das zweite Gelenk (C) und das dritte Gelenk (D) ein Viergelenk als Kinematik, mittel der der Fahrzeugsitz von einer zum Sitzen geeigneten Gebrauchsstellung in eine Nichtgebrauchsstellung überführbar ist unter Vorschwenken der Lehenstruktur um die Lehnenschwenkachse (A) und unter Absenken des Sitzrahmens (5).

Aufgrund des fehlenden Beschlags zeigt die D3 zumindest nicht das Merkmal b). Ob die Schwinge (234) in der Gebrauchsstellung einen Winkel von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnimmt, ist der D3 auch nicht zu entnehmen, obwohl der Fachmann entsprechend der Figur 5 davon ausgehen kann, dass die Schwinge 234 in der Gebrauchsstellung zumindest einen Winkel zur Vertikalen nach hinten einnimmt.

Die **D3** zeigt daher keines der Merkmale b) und g).

Die **D4** entspricht im Wesentlichen der Offenbarung der D1 und zeigt einen Kraftfahrzeugsitz mit einem Unterbau (5, 6, 8), einer Lehenstruktur (2) mit wenigstens einem eine Lehnenschwenkachse 10 definierenden Beschlag (Rastversteller 9), mittels dessen die Lehenstruktur (2) am Unterbau (8) angelenkt ist und mittels dessen die Lehenstruktur (2) bei entriegelten oder angetriebenen Beschlag (9) relativ zum Unterbau (5, 6, 8) um die Lehnenschwenkachse (10) schwenkbar ist (Merkmale a und b). Weiterhin zeigt die D1 eine Schwinge (13), die mittels eines zweiten Gelenks (16) am Sitz (1) an dessen vorderen Ende und mittels eines dritten Gelenks (14) am Unterbau (6, 15) angelenkt ist und in der Gebrauchsstellung einen Winkel von mindestens 25° zur Vertikalen nach hinten einnimmt (Merkmale d und g). Der hintere Teil des Sitzrahmens steht mit der Lehenstruktur jedoch nicht in Verbindung (vgl. Figur 11), sondern ist über Bolzen 17 und Langlöcher 18 längsverschieblich im Unterbau 8 gelagert. Der Sitzrahmen der D4 ist hier analog zur D1 über die Schwinge 13 und ein zusätzliches Koppellement gelenkig (14, 21, 22) mit dem lehnenseitigen Teil der Rastversteller (9) verbunden. Dabei ist der

Fahrzeugsitz von einer zum Sitzen geeigneten Gebrauchsstellung in eine Nichtgebrauchsstellung unter Vorschwenken der Lehnenstruktur (2) um die Lehnen-schwenkachse (10) und unter Absenken des Sitzes (1) überführbar. Der Kraftfahrzeugsitz zeigt aufgrund der fehlenden Anlenkung des hinteren Teils des Sitzes an der Lehnenstruktur jedoch nicht die erfindungsgemäße Kinematik.

Die **D3** zeigt daher keines der Merkmale c) und e).

4. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht gegenüber den im Verfahren genannten Entgegenhaltungen auch auf einer erfinderischen Tätigkeit, § 4 PatG.

Der aus der D3 bekannte Fahrzeugsitz kommt dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 am nächsten, da er als einziger bis auf den fehlenden Beschlag zur Lehnenverstellung zumindest die in den Merkmalen c) bis f) beschriebene Kinematik aufweist.

Allerdings bildet die D3 für die Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit keinen geeigneten Ausgangspunkt, da mit dem Gegenstand der Streitmeldung ein Fahrzeugsitz bereitgestellt werden soll, bei dem der Lehnenverstellbeschlag im Crashfall von den wirkenden Momenten entlastet wird. Da die D3 diesen Lehnenverstellbeschlag gar nicht aufweist, stellt sich dieses Problem ausgehend von der D3 für den Fachmann auch nicht. Da die Lehne des in der D3 gezeigten Fahrzeugsitzes im oberen Bereich mit einem Schloss direkt mit dem Fahrzeug verriegelt wird und eine Lehneneinstellung bzw. Lehnenverstellung, außer zum Umliegen der Lehne für Ladezwecke, gar nicht beabsichtigt ist, gibt es für den Fachmann auch keinen Anlass dafür, bei diesem Kraftfahrzeugsitz einen an sich bekannten Lehnenverstellbeschlag einzusetzen.

Die aus der D1 und der D4 bekannten Kraftfahrzeugsitze weisen kein Sitzrahmenelement auf, welches, gelenkig oder starr, mit der Lehnenstruktur verbunden ist,

wobei die Stellung der Schwinge im vorderen Bereich des jeweiligen Sitzrahmenelements keinen Einfluss auf die am Beschlag auftretenden Momente hat. Sollte im Crashfall, wie in der Streitanmeldung beschrieben, eine entsprechend vertikal nach hinten im Winkel zur Vertikalen angeordnete Schwinge unter Einwirkung der Submariningkraft nach weiter hinten klappen, würde das jeweilige Element der Kinematik eine Kraft auf das Untergestell ausüben, aber kein Moment am Beschlag bewirken.

Ausgehend von der D1 oder D4 gibt es für den Fachmann daher auch keine Hinweise oder Anregungen dazu, die dort bekannte Kinematik abzuändern und die in der D3 offenbarte Kinematik mit der Verbindung zwischen Sitzrahmen und Lehnstruktur zu übernehmen.

Weiterhin wird in beiden Druckschriften die Crashproblematik auch nicht thematisiert, so dass es für den Fachmann in diesen Druckschriften auch keinerlei Hinweise darauf geben könnte, dass die dem Gegenstand der Streitanmeldung entsprechende Anordnung der Schwingen in der D1 und D4 auch bei einer gegebenenfalls geänderten Kinematik zu dem erfindungsgemäßen Ergebnis führt.

Die D2 liegt noch weiter ab und gibt dem Fachmann keinerlei Hinweise oder Anregungen dazu, wie er zum Gegenstand des Anspruchs 1 gelangen könnte.

Der Fahrzeugsitz nach Patentanspruch 1 wird durch keine der genannten Druckschriften nahegelegt. Somit gelangt der Fachmann ausgehend von dem genannten Stand der Technik auch unter Berücksichtigung seines Fachwissens- und Fachkönnens nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1. Es bedurfte vielmehr einer erfinderischen Tätigkeit, um zum Gegenstand nach Patentanspruch 1 zu gelangen.

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist somit patentfähig.

Mit dem tragenden Patentanspruch 1 sind auch die auf diesen Patentanspruch rückbezogenen Ansprüche 2 bis 7 patentfähig, da ihre Gegenstände über selbstverständliche Maßnahmen hinausgehen und eine weitere Ausgestaltung des Gegenstands des Patentanspruchs 1 betreffen.

Bei dieser Sachlage war das Patent im Umfang des zuletzt gestellten Antrags zu erteilen.

III.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht dem 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

Heimen

Brunn

prö