



BUNDESPATENTGERICHT

8 W (pat) 6/15

(Aktenzeichen)

Verkündet am
5. April 2018

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2009 043 297

...

...

hat der 8. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 5. April 2018 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Phys. Dr. phil. nat. Zehendner sowie die Richter Dr. agr. Huber, die Richterin Uhlmann und den Richter Dipl.-Ing. Brunn

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss der Patentabteilung 14 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 19. Januar 2015 aufgehoben und das Patent 10 2009 043 297 widerrufen.

Gründe

I.

Auf die am 29. September 2009 durch die Beschwerdegegnerin beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereichte Patentanmeldung ist das Streitpatent 10 2009 043 297 mit der Bezeichnung „Fahrzeugsitz mit verformbarer Rückenlehne“ erteilt und die Erteilung am 4. April 2013 veröffentlicht worden.

Gegen das Patent hat die Beschwerdeführerin am 3. Juli 2013, eingegangen am 4. Juli 2013, Einspruch erhoben und beantragt, das Patent in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Einsprechende verweist dazu unter anderem auf die folgenden Entgegenhaltungen:

D1 US 2 981 318 A

D2 US 3 224 808 A

Die Patentabteilung 14 des DPMA hat das Streitpatent mit Beschluss vom 19. Januar 2015 in vollem Umfang aufrechterhalten, da der Streitpatentgegenstand von keinem der Gegenstände nach D1 bis D5 neuheitsschädlich vorweggenommen sei und auch eine Zusammenschau einzelner Entgegenhaltungen D1 bis D5 miteinander die erfinderische Tätigkeit nicht in Frage stellen könne.

Gegen diesen ihr am 22. Januar 2015 zugestellten Beschluss richtet sich die Beschwerde der Einsprechenden vom 19. Februar 2015.

Sie stellt den Antrag,

den angefochtenen Beschluss der Patentabteilung 14 des Deutschen Patent- und Markenamtes vom 19. Januar 2015 aufzuheben und das Patent 10 2009 043 297 vollständig zu widerrufen.

Die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin stellt den Antrag,

das Patent 10 2009 043 297 aufrecht zu erhalten und die Beschwerde zurückzuweisen;

hilfsweise das Patent 10 2009 043 297 gemäß Hilfsanträgen 1 bis 8 vom 5. April 2018 beschränkt aufrecht zu erhalten.

Der erteilte, vom Senat mit einer Gliederung versehene Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

- a) Fahrzeugsitz umfassend
- b) einen Sitzrahmen (11) zum Vorgeben einer Sitzform,
- c) wobei der Sitzrahmen (11) zumindest einen Rückenlehnenrahmenbereich (13) und einen dazu unbeweglichen Sitzflächenrahmenbereich (12) aufweist,
gekennzeichnet durch
- d) ein den Sitzrahmen (11) zumindest teilweise kontaktierendes Polsterelement (14),
- e) welches zumindest einen Polstersitzanteil (15) aufweist, der in Sitzlängsrichtung (17) gegenüber dem Sitzflächenrahmenbereich (12) bewegbar ist,
- f) und einen Polsterrückenanteil (16) aufweist, der zumindest teilweise in Sitzlängsrichtung (17) gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich (13) bewegbar ist,
- g) wobei ein sitzschalenartiges Element (18) zwischen dem Polsterelement (14) und dem Sitzrahmen (11) in Sitzlängsrichtung (17) verschiebbar angeordnet ist,
- h) wobei das sitzschalenartige Element (18) einen Rückenabschnitt (19) und einen Sitzflächenabschnitt (20) aufweist.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hauptantrag das zusätzliche Merkmal

- i) wobei das sitzschalenartige Element (18) zudem derart angeordnet ist, dass, in einer relativ zu dem Rückenlehnenrahmenbereich (13) nach vorne geschobenen Position des sitzschalenartigen Elements (18), das sitzschalenartige Element (18) eine lordoseunterstützende Position einnimmt.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 das weitere zusätzliche Merkmal

- j) und wobei selbst in einer maximal nach vorne geschobenen Position des sitzschalenartigen Elements (18) auch weiterhin eine Lordoseunterstützung beibehalten wird.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 das weitere zusätzliche Merkmal

- k) und wobei eine sich im Wesentlichen in Sitzbreitenrichtung erstreckende Kante (24) des Rückenabschnitts (19) des sitzschalenartigen Elementes (18) auf Höhe des Lendenwirbelbereichs (25) einer den Fahrzeugsitz benutzenden Person angeordnet ist mittels der die Lordoseunterstützung erzeugt ist.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 das weitere zusätzliche Merkmal

- l) und wobei die Kante (24) unabhängig von dem Sitzrahmen (11) bewegbar ist.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 5 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 das weitere zusätzliche Merkmal

- m) und die Kante als oberseitige Abschlusskante (24) des Rückenabschnittes (19) des sitzschalenartigen Elementes (18) ausgebildet ist.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 6 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 5 das weitere zusätzliche Merkmal

- n1) wobei durch ein Nachvorneschieben des sitzschalenartigen Elements (18) in der Sitzlängsrichtung (17) sich ein Aufheben eines Kontaktes des

sitzschalenartigen Elements (18) im Rückenabschnitt (19) gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich (13) in diesem Bereich ergibt.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 7 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 6 das weitere zusätzliche Merkmal

- o) derart [ergibt,] dass das sitzschalenartige Element (18) lediglich über das Polsterelement (14) mit dem Rückenlehnenrahmenbereich (13) verbunden ist.

Der Anspruch 1 nach Hilfsantrag 8 enthält gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 5 das weitere zusätzliche Merkmal

- n2) wobei die Kante im links- und rechtsseitigen Bereich mehr nach vorne ausgerichtet ist, wohingegen sie zwischen diesen Endbereichen, nämlich dem mittleren Bereich, wölbungsartig nach hinten geneigt ist, wobei das sitzschalenartige Element (18) einstückig aus Metall ist.

Wegen des Wortlautes der jeweiligen Unteransprüche und der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Akten verwiesen.

II.

1. Die Beschwerde ist zulässig und in der Sache begründet, denn die Gegenstände des jeweiligen Anspruchs 1 nach Hauptantrag sowie nach den Hilfsanträgen 1 bis 8 stellen keine patentfähige Erfindung im Sinne der §§ 1 bis 5 PatG dar.

Der Patentgegenstand betrifft einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzrahmen zum Vorgeben einer Sitzform, der zumindest einen Rückenlehnenrahmenbereich und einen Sitzflächenrahmenbereich aufweist.

Herkömmlicherweise sind nach Angaben der Streitpatenschrift Fahrzeugsitze, insbesondere Bahnfahrzeugsitze, derart ausgestaltet, dass sie zum Verstellen einer Rückenlehne einen Schwenkbereich aufweisen, in dem die Rückenlehne schwenkbar gegenüber dem einen Sitzteil des Fahrzeugsitzes angeordnet ist. Auf eine Betätigung eines Knopfes oder eines Hebels hin wird das Rückenlehnenenteil nach hinten oder nach vorne verschwenkt, um eine komfortablere Sitzposition für den Sitzbenutzer bzw. Passagier zu erhalten. Dabei wird der Rückenlehnenbereich zusammen mit dem dazugehörigen Rahmen als Rückenlehnenrahmenbereich gegenüber dem Sitzflächenrahmenbereich nach hinten oder nach vorne verschwenkt, um eine komfortable Sitzposition für den Passagier zu erhalten.

Nachteilig ist an derartig ausgestalteten Bahnfahrzeugsitzen, dass bei zurückgeschwenkter Rückenlehne eine Beeinträchtigung der Beinfreiheit des dahinter sitzenden Passagiers stattfindet, so dass dieser Passagier unter Umständen nicht den nötigen Sitzkomfort erhalten kann.

Alternativ existieren insbesondere Bahnfahrzeugsitze, bei denen das Sitzteil gegenüber einem darunterliegenden Sitzflächenrahmenbereich nach vorne oder nach hinten verschoben werden kann, wodurch ein Polsterrückenteil in seinem unteren Bereich mit nach vorne oder nach hinten gezogen wird. Mit einem nach vorne ziehenden Polstersitzanteil entsteht somit zwar ein Rückenlehnenanteil mit geringerer Steigung und somit mit erhöhtem Sitzkomfort, nachteilig ist bei dieser Ausgestaltung jedoch, dass der Polsterrückenanteil durch dieses Mitziehen eine nach hinten gerichtete, die Kyphose unterstützende Ausbuchtung aufweist, die bei vielen Benutzern des Fahrzeugsitzes auch in dieser eher liegenden Stellung unerwünscht ist. Alternativ kann dieser untere nach vorne gezogene Rückenlehnenanteil ohne Ausbuchtung planar ausgebildet sein, wobei dies ebenso von vielen Benutzern nicht erwünscht ist, da eine derartige planare Ausbildung keine Anpassung des Rückenlehnenanteils an den Rücken des Benutzers im Lendenwirbelbereich darstellt.

Entsprechend der Streitpatentschrift liegt der vorliegenden Erfindung die Problemstellung zugrunde, einen Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art zur Verfügung zu stellen, der bei einer veränderten Sitzposition, insbesondere mit einer weniger steilen Steigung der Rückenlehne, keine Beeinträchtigung der dahinter sitzenden Person und des ihr zur Verfügung stehenden Raumes zulässt und zugleich einen erhöhten Sitzkomfort derjenigen Person zur Verfügung stellt, die diesen Fahrzeugsitz benutzt.

2. Die Ansprüche bedürfen hinsichtlich einiger Merkmale einer Auslegung:

Als zuständiger Fachmann ist ein Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau mit zumindest Fachhochschulabschluss mit mehrjähriger Erfahrung in der Konstruktion und Entwicklung von Fahrzeugsitzen anzusehen.

Die Merkmale a) bis f) geben nur konstruktive Ausgestaltungen des beanspruchten Fahrzeugsitzes an, die unter Hinzuziehung von Beschreibung und Figuren selbsterklärend sind.

Nach den Merkmalen g) und h) ist ein sitzschalenartiges Element 18 zwischen dem Polsterelement 14 und dem Sitzrahmen 11 in Sitzlängsrichtung 17 verschiebbar angeordnet und weist dabei einen Rückenabschnitt 19 und einen Sitzflächenabschnitt 20 auf. Nach Absatz [0041] kann das sitzschalenartige Element 18 verschiedene Verschiebestellungen entlang der Sitzlängsrichtung 17 durch unterseitig angeordnete Führungsschienen oder dergleichen einnehmen oder kann alternativ dazu direkt auf dem Sitzflächenrahmenbereich 12 verschoben werden, wobei die Sitzschale unterseitig den Polstersitzanteil 15 auch im vorderen Bereich stützt. Da zur Ausgestaltung des sitzschalenartigen Elementes 18 im Anspruch 1 weiter nichts ausgeführt wird, fallen alle Konstruktionen unter die Merkmale g) und h), die einen Polstersitzanteil derart tragen bzw. stützen, dass dieser in Längsrichtung gegenüber dem eigentlichen Sitzrahmen verschiebbar ist, und

die einen vertikalen Rückenabschnitt und einen horizontalen Sitzflächenabschnitt aufweisen.

Nach Merkmal n1) wird durch Nachvorneschieben des sitzschalenartigen Elementes in der Sitzlängsrichtung ein Kontakt des sitzschalenartigen Elementes 18 im Rückenabschnitt 19 gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 in diesem Bereich aufgehoben, wobei nach Merkmal o) das sitzschalenartige Element 18 in der nach vorn verschobenen Position lediglich über das Polsterelement 14 mit dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 verbunden sein soll. Während das Merkmal n1) durch die Offenbarung der Beschreibung in Absatz [0037] des Streitpatents gedeckt ist, ist der Beschreibung zum Merkmal o) nichts entnehmbar.

Die Patentinhaberin ist bezüglich dieses Merkmals der Auffassung, aus der Offenbarung der Streitpatentschrift ergebe sich, dass zwischen Sitzschale und Rückenlehnenrahmen außer durch das Polsterelement gar kein Kontakt mehr bestehe, d.h. auch kein mittelbarer Kontakt über weitere Rahmenelemente.

Dieser Auffassung vermag der Senat nicht zu folgen. Zwar entspricht die Darstellung in Figur 3 dem Inhalt von Merkmal o), allerdings sind die Figuren der Streitpatentschrift nur schematischer Art und stellen nur solche Details dar, auf die die ursprünglichen Ansprüche gerichtet waren. Daher lässt sich aus der Nichtdarstellung eines technischen Details in einer der Figuren kein Merkmal begründen, das zur Abgrenzung gegenüber dem Stand der Technik geeignet ist. Die ursprüngliche Offenbarung hat schlichtweg offengelassen, ob beim Gegenstand des Streitpatents ggf. im oberen Rückenlehnenrahmenbereich eine weitere konstruktive Verbindung vorgesehen sein könnte, mit der der obere Bereich des Rückenlehnenpolsters gestützt wird, oder ob das Rückenlehnenpolster so steif ausgeführt ist, dass es einer derartigen Abstützung nicht bedarf.

Zumindest für den Fachmann ist der Offenbarung der Streitpatentschrift eine vollständige Loslösung der Sitzschale von dem Rückenlehnenrahmen im oberen Be-

reich mit Ausnahme der Verbindung durch das Polsterelement nicht unmittelbar und zweifelsfrei entnehmbar, so dass eine derartige Auslegung über die ursprüngliche Offenbarung hinausgehen würde.

Dementsprechend ist in Absatz [0039] und den schematischen Figuren nur das Merkmal n1) zweifelsfrei offenbart, dass der Kontakt des sitzschalenartigen Elementes im Rückenabschnitt gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 nur im Bereich des sitzschalenartigen Elementes aufgehoben wird. Andere ggf. mittelbare Verbindungen wie über die Führungsschienen und den Sitzflächenrahmen oder ggf. auch über weitere nicht explizit gezeigte Verbindungselemente sind durch das Merkmal o) nicht ausgeschlossen.

Hauptantrag:

3. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag ist gegenüber dem Stand der Technik nach der D2 nicht neu, da der D2 ein Fahrzeugsitz mit allen Merkmalen des Patentanspruchs 1 entnommen werden kann.

Die D2 zeigt einen Fahrzeugsitz zur Verwendung in einem Flugzeug mit einem Sitzrahmen zum Vorgeben einer Sitzform, der zumindest einen Rückenlehnenrahmenbereich 25, 23 und einen dazu unbeweglichen Sitzflächenrahmenbereich 7 aufweist (Fig. 2 und 3 – Merkmale a) bis c)).

Die Patentabteilung hat dazu in ihrem Beschluss die Auffassung vertreten, die D2 zeige keinen Sitzrahmen mit einem Rückenlehnenrahmenbereich und einem dazu unbeweglichen Sitzflächenrahmenbereich mit unveränderbarer Winkelstellung entsprechend den Merkmalen c), da durch die Gelenke 15, 24 die in der Figur 4 gezeigte Rückenlehneneinklappung möglich sei, womit die Rahmenbereiche zueinander bewegbar (also nicht im streitpatentgemäßen Sinne unbeweglich) seien. Dieser Auffassung vermag der Senat nicht zu folgen, da in der D2 keine Offenbarungsstelle auffindbar ist, nach der sich an dem Punkt zwischen Rückenlehnen-

rahmenbereich und Sitzflächenrahmenbereich ein Gelenk befindet. Vielmehr ist zu entnehmen, dass sich der Winkel zwischen Rückenlehnenrahmenbereich 25 und dem Sitzflächenrahmenbereich 7 beim Umklappen der Lehne nicht ändert (vgl. Fig. 3 und 4 sowie Spalte 2, Z. 60 – 63 und Sp. 3, Z. 5-7). Dort werden ausdrücklich nur die Gelenkpunkte 15 und 24 benannt. Der in den Figuren 2 bis 4 ersichtliche Punkt am Übergang zwischen Rückenlehnenrahmenbereich und Sitzflächenrahmenbereich könnte daher auch eine Nietverbindung o. ä. darstellen. Ob sich wie in der D4 die Winkelstellung der beiden Teile 25 und 23 des Rückenlehnenrahmenbereiches zueinander durch ein weiteres Gelenk ändern lässt, spielt dabei gegenüber dem Gegenstand des Streitpatents keine Rolle.

Der Fahrzeugsitz weist weiterhin ein den Sitzrahmen zumindest teilweise kontaktierendes Polsterelement auf, das aus einem Polstersitzanteil 2, der in Sitzlängsrichtung gegenüber dem Sitzflächenrahmenbereich 25, 23 bewegbar ist, und einem Polsterrückenanteil 3 besteht, welcher zumindest teilweise in Sitzlängsrichtung gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 25, 23 bewegbar ist. (Fig. 2 und 3 - Merkmale d) bis f)).

Entgegen der Auffassung der Pateninhaberin zeigt der in der D2 offenbarte Fahrzeugsitz mit dem oberen beweglichen Sitzrahmen 6 („*movable upper seat frame*“) auch ein sitzschalenartiges Element im Sinne des Streitpatents, das sich über Rollen 8, 9 gegenüber dem Sitzflächenrahmenbereich 7 in Fahrrichtung verschieben lässt und in der Normalstellung des Sitzes (Figur 2) zwischen dem Polsterelement 2 und dem Sitzrahmen 7, 25 angeordnet ist (Fig. 2 und 3 - Merkmal g)). Aus der Schnittdarstellung in Figur 6 ist in Verbindung mit Figur 3 auch ersichtlich, dass die beiden äußeren Rahmenbestandteile 6a des Sitzrahmens 6 mit einem plattenartigen Element verbunden sind, wodurch eine schalenartige Struktur entsteht, mit der auch im Bereich zwischen den Rahmenbestandteilen 6 bzw. 6a die Abstützung des Sitzkissens 2 gewährleistet ist.

Den Figuren 2, 3 und 6 ist abschließend auch entnehmbar, dass der Sitzrahmen als sitzschalenartiges Element 6 einen Rückenabschnitt 6a und einen Sitzflächenabschnitt 6 aufweist. Die Patentinhaberin hat die Auffassung vertreten, der Sitzrahmen 6 der D2 weise keinen Rückenabschnitt auf, da die Rahmenteile 6a und damit die Oberkante der Sitzschale nur geringfügig über das Sitzkissen 2 hinausrage. Auch dem kann nicht gefolgt werden. Erstens ist für den Fachmann im Vergleich der jeweiligen Figur 2 des Streitpatents und der D2 klar ersichtlich, dass der Teil 6a des Sitzrahmens 6 analog zum Rückenabschnitt 19 des streitpatentgemäßen sitzschalenartigen Elements in nicht vorgeschobener Position des Sitzes am Rückenlehnenrahmenbereich 25 des Sitzes anliegt und somit einen Rückenabschnitt darstellt. Darüber hinaus wird im Patentanspruch 1 die Ausdehnung des Rückenabschnitts 19 in vertikaler Richtung auch nicht spezifiziert.

Damit gehen aus der D2 alle Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag hervor.

4. Auch der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 ist gegenüber dem Stand der Technik nach der D2 nicht neu, da der D2 auch das gegenüber dem Anspruch 1 nach Hauptantrag hinzugefügte Merkmal i) entnommen werden kann, wonach das sitzschalenartige Element 18 derart angeordnet ist, dass das sitzschalenartige Element 18 in einer relativ zu dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 nach vorne geschobenen Position eine lordoseunterstützende Position einnimmt.

Die Patentinhaberin führt hierzu aus, der Fahrzeugsitz der D2 zeige keine streitpatentgemäße Sitzschale, die eine lordoseunterstützende Position einnehmen kann. Da der Sitzrahmen 6, 6a der D2 nur etwa bis zur Oberseite des Sitzflächenpolsters reiche, könne dieser Sitzrahmen wegen seiner zu geringen Ausdehnung im vertikalen Bereich keine lordosestützende Funktion haben.

Auch dieser Auffassung vermag der Senat nicht zu folgen. Der Offenbarung der D2 ist zweifelsfrei zu entnehmen, dass das Rückenlehnenpolster während der Bewegung des Rahmens 6 nach vorn beim Gelenkpunkt 15 des Rahmens 6 schwenkt und so analog zum Gegenstand des Streitpatents eine konstante Abstützung für den Lendenbereich des Fahrgasts erzielt wird (Sp. 3, Z. 24-30) „...*It should be noted that during the movement of frame 6 relative to frame 7 the seat back...pivots at 15...and affords constant support to the lumbar region of the passenger.....*“). Daher hat der in der D2 offenbarte Sitzflächenrahmen 6, 6a die gleiche Funktion wie die streitpatentgemäße Sitzschale, womit alle Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 aus der D2 hervorgehen.

5. Gleiches gilt für den Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 2, wonach zusätzlich zum Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 nach Merkmal j) selbst in einer maximal nach vorne geschobenen Position des sitzschalenartigen Elements 18 auch weiterhin eine Lordoseunterstützung beibehalten werden soll.

Aus der vorstehend schon zitierten Passage der D2 geht ebenso eindeutig hervor, dass während der Bewegung des Rahmens 6 relativ zu dem Rahmen 7 das Rückenlehnenpolster am verschobenen Gelenkpunkt 15 des Rahmens 6 verschwenkt und dem Lendenbereich des Passagiers so eine konstante Stütze bietet (Sp. 3, Z. 24-30) „...*and affords constant support to the lumbar region of the passenger.....*“). Da entsprechend der D2 diese Unterstützungsfunktion während der Bewegung des Sitzrahmens vorliegt und auch die maximal nach vorne geschobene Position des Sitzrahmens 6 durch diese Bewegung erreicht wird, erfüllt der in der D2 offenbarte Sitzflächenrahmen 6, 6a auch hier die gleiche Funktion wie die streitpatentgemäße Sitzschale, womit auch alle Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 aus der D2 hervorgehen.

6. Es kann dahingestellt bleiben, ob, wie von der Einsprechenden behauptet, der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 3 gegenüber dem Stand der

Technik nach der D2 nicht neu ist, da dieser Gegenstand nicht auf einer erfindnerischen Tätigkeit beruht.

Entsprechend dem gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 hinzugefügten Merkmal k) soll die lordoseunterstützende Funktion des sitzschalenartigen Elementes erzeugt werden, indem eine sich im Wesentlichen in Sitzbreitenrichtung erstreckende Kante 24 des Rückenabschnitts 19 des sitzschalenartigen Elementes 18 auf Höhe des Lendenwirbelbereichs 25 einer den Fahrzeugsitz benutzenden Person angeordnet ist.

Auch der Sitzrahmen 6 der D2 weist eine derartige, sich in Sitzbreitenrichtung erstreckende lordosestützende Kante auf. Aus Figur 6 geht hervor, dass die Rahmenelemente 6a im Rückenbereich des Sitzrahmens durch ein schraffiert dargestelltes, nicht weiter bezeichnetes Element verbunden sind. In Zusammenschau mit Figur 3 (gestrichelte Linie neben dem Bezugszeichen 6a) kann der D2 entnommen werden, dass sich dieses Element bis kurz unter die Gelenkpunkte 15 erstreckt und somit eine obere Kante des Sitzrahmens 6 in dessen Rückenbereich bildet. Die Patentinhaberin bestreitet die lordosestützende Funktion dieser Kante, da aus der D2 nicht hervorgehe, aus welchem Material das Element zwischen den Rahmenteilchen 6a bestehe und es daher auch aus einem flexiblen Material bestehen könne, das keine Steifigkeit und damit keine Stützwirkung aufweist.

Dem kann nicht gefolgt werden, da die lordosestützende Funktion des Sitzrahmens 6 aus der schon mehrfach zitierten Textstelle (Sp. 3, Z. 24-30) hervorgeht und dem Fachmann daher eine steife Gestaltung des Sitzrahmens im lordosestützenden Bereich des Sitzrahmens implizit mit offenbart wird.

Die lordosestützende Kante scheint sich entsprechend den Figuren 2 und 3 der D2 allerdings nicht auf Höhe des Lendenwirbelbereichs einer den Fahrzeugsitz benutzenden Person zu erstrecken. Entsprechend Figur 4 ist die Höhe der Gelenkpunkte 15 und damit die Höhe der lordosestützenden Kante jedoch bedingt

durch die in der D2 zusätzlich offenbarte Klappfunktion des Sitzes, mit der die Rückenlehne auf die Sitzfläche geklappt werden kann. Für den Fachmann ist angesichts der D2 jedoch naheliegend, dass bei Verzicht auf eine entsprechende Klappfunktion die Gelenkpunkte 15 überflüssig wären und daher die Lage bzw. Höhe der lordosestützenden Oberkante des Sitzrahmens optimiert werden könnte. Die im Streitpatent beanspruchte Höhe des Lendenwirbelbereichs einer den Fahrzeugsitz benutzenden Person ergibt sich bei einer derartigen Optimierung jedoch zwangsläufig bzw. liegt im Griffbereich des Fachmanns. Somit gelangt der Fachmann, ausgehend von D2 unter Berücksichtigung seines Fachwissens- und Fachkönnens in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3.

7. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 4 beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, da auch das dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 3 hinzugefügte Merkmal I), wonach die Kante 24 unabhängig von Sitzrahmen 11 bewegbar ist, der D2 entnommen werden kann.

Entsprechend den Ausführungen der Pateninhaberin soll dieses Merkmal auf der Offenbarung im Abschnitt [0037] des Streitpatents sowie den Figuren beruhen und so zu verstehen sein, dass sich „unabhängig“ nicht auf die Lageänderung der Kante gegenüber dem Sitzrahmen bezieht, sondern dass eine von etwaigen mechanischen Rückstellkräften unabhängige Bewegbarkeit der Sitzschale mit der Kante gegenüber dem Sitzrahmen vorliegt.

Dem Absatz [0037] des Streitpatents ist allerdings nur entnehmbar, dass sich in der nach vorn verschobenen Position des Polstersitzanteils und der Sitzschale nach Figur 3 ein Loslösen bzw. Aufheben eines Kontaktes von der Sitzschale 18 im Rückenabschnitt 19 gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 in diesem Bereich ergibt. Den Figuren könnte allerdings ggf. eine unabhängige Bewegung der Kante der Sitzschale gegenüber dem Sitzrahmen entnommen werden.

Allerdings macht das Streitpatent keinerlei Aussagen dazu, dass diese Unabhängigkeit auch in Bezug auf etwaige Rückstellkräfte gegeben sein soll. Daher kann die Offenbarung einer „unabhängigen“ Bewegung nur auf eine voneinander unabhängige Lageänderung bezogen sein. Darüber hinaus kann dem Verständnis dieses Merkmals durch die Patentinhaberin auch dahingehend nicht gefolgt werden, da auch die Sitzschale 18 des streitpatentgemäßen Sitzes (genau wie bei dem Gegenstand der D2) nicht rückstellkraftbefreit gegenüber dem Sitzrahmen bewegt werden kann, da in beiden Fällen schon die Polsterrückenanteile der Rückenlehne Rückstellkräfte auf die Sitzschale bzw. den oberen Sitzrahmen übertragen.

Die Frage, ob das Merkmal l) ursprünglich offenbart war, kann jedoch dahingestellt bleiben, da das Merkmal l) im entsprechenden Verständnis des Streitpatents auch der D2 entnommen werden kann. Aus dem Vergleich der Figuren 2 und 3 der D2 ist klar erkennbar, dass sich die Rahmenteile 6a und damit die obere Kante des Sitzrahmens 6 bei der Verstellung des Sitzes unabhängig gegenüber dem Sitzrahmen 7, 25, 23 bewegen.

Somit gelangt der Fachmann, ausgehend von D2 unter Berücksichtigung seines Fachwissens- und Fachkönnens in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 4.

8. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 5 beruht ebenfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, da das dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 5 gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 4 hinzugefügte Merkmal m), wonach die Kante als oberseitige Abschlusskante (24) des Rückenabschnittes 19 des sitzschalenartigen Elementes (18) ausgebildet ist, auch der D2 entnommen werden kann.

Mit dem Merkmal m) wird nur explizit beansprucht, was implizit schon im Merkmal k) enthalten war, nämlich dass eine sich in Sitzbreitenrichtung erstreckende Kante des Rückenabschnitts der Sitzschale auf Höhe des Lendenwirbelbereichs einer

den Fahrzeugsitz benutzenden Person angeordnet ist und die Lordoseunterstützung erzeugt. Für den Fachmann war schon aus dem Merkmal k) und den Figuren klar erkennbar, dass diese Kante, analog zur Offenbarung der D2, durch die obere Abschlusskante der Sitzschale gebildet wird. Somit fügt das Merkmal m) dem Merkmal k) nichts Substanzielles hinzu, wodurch die Ausführungen zum Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 3 hinsichtlich des Fehlens einer erfinderischen Tätigkeit für den Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 5 ebenso gelten und daher der Fachmann, ausgehend von D2 unter Berücksichtigung seines Fachwissens und Fachkönnens in naheliegender Weise auch zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 5 gelangt.

9. Eine erfinderische Tätigkeit liegt auch dem Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 6 nicht zugrunde. Das dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 6 gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 5 hinzugefügte Merkmal n1), wonach durch ein Nachvorneschieben des sitzschalenartigen Elementes 18 in der Sitzlängsrichtung 17 sich ein Aufheben eines Kontaktes des sitzschalenartigen Elementes 18 im Rückenabschnitt 19 gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 in diesem Bereich ergibt, ist der D2 entnehmbar.

Der in der D2 offenbarte obere Sitzrahmen 6 lässt sich als sitzschalenartiges Element über Rollen 8, 9 gegenüber dem Sitzflächenrahmenbereich 7 in Fahrriehtung verschieben und ist in der nicht verschobenen Stellung nach Figur 2 zwischen dem Polsterelement 2 und dem Sitzrahmen 7, 25 angeordnet. Entsprechend der Figur 2 liegt der Sitzrahmen 6 mit seinem annähernd vertikalen Bereich 6a in dieser Stellung am Rückenlehnenrahmenbereich 25 unmittelbar oder zumindest annähernd an. Für den Fachmann ist aus dem Vergleich der Figuren 2 und 3 offensichtlich, dass falls der Sitzrahmen 6 in der nicht verschobenen Stellung nach Figur 2 konstruktiv bedingt in seinem Rückenabschnitt 6a in Kontakt mit dem Rückenlehnenrahmenbereich 25 stehen sollte, dieser Kontakt beim Verschieben des oberen Rahmens in Sitzlängsrichtung in die Stellung nach Figur 3 aufgehoben wird. Somit gelangt der Fachmann, ausgehend von D2 unter Berücksichtigung

seines Fachwissens und Fachkönnens in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 6.

10. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 7 geht über den Inhalt der ursprünglich eingereichten Unterlagen hinaus und stellt somit eine unzulässige Erweiterung des Gegenstands der Anmeldung dar.

Mit dem im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 7 gegenüber dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 6 hinzugefügten Merkmal o) soll das Merkmal n1) dahingehend präzisiert werden, dass sich das Aufheben eines Kontaktes des sitzschalenartigen Elementes 18 im Rückenabschnitt 19 gegenüber dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 derart ergibt, dass das sitzschalenartige Element 18 lediglich über das Polsterelement 14 mit dem Rückenlehnenrahmenbereich 13 verbunden ist. Entsprechend den Ausführungen der Patentinhaberin soll dieses Merkmal auf die Offenbarung gemäß Abschnitt [0035] sowie der Figuren gestützt sein.

Die ursprünglichen Unterlagen enthalten außer dem Hinweis in Absatz [0039] der Offenlegungsschrift, dass die Sitzschale die verschiedenen Verschiebestellungen entlang der Sitzlängsrichtung 17 durch unterseitig angeordnete Führungsschienen oder dergleichen einnimmt bzw. alternativ die Sitzschale 18 direkt auf dem Sitzflächenrahmenbereich 12 verschoben werden kann, keinerlei Angaben dazu, wie die Sitzschale in die Fahrzeugsitzkonstruktion integriert ist. Der auch in den ursprünglichen Unterlagen ausdrücklich als schematisch bezeichneten Darstellung in den Figuren 2 und 3 ist diesbezüglich ebenfalls nichts entnehmbar. Darüber hinaus machen die ursprünglichen Unterlagen auch keine Aussagen dazu, ob der obere Bereich des Polsterrückenanteils in vorgezogener Stellung ggf. gegenüber dem Rücken der benutzenden Person abgestützt wird, wodurch den Ursprungsunterlagen auch eine implizite Offenbarung einer nicht vorhandenen Verbindung der Sitzschale mit dem Rückenlehnenrahmenbereich nicht entnehmbar ist.

Die Anmeldung betrifft in ihrem Kern die horizontale Verschiebbarkeit des Polsterelementes mit der Sitzschale gegenüber dem Sitzrahmen. Zur weiteren konstruktiven Gestaltung des Fahrzeugsitzes machen die ursprünglichen Unterlagen keine Angaben. Daher kann diese fehlende Offenbarung auch nicht für die Begründung der ursprünglichen Offenbarung des Merkmals o) dienen, welches eine weitere Verbindung zwischen dem oberen Ende der Sitzschale mit dem Rückenlehnenrahmenbereich außer durch den Polsterrückenanteil explizit ausschließt (vgl. Schulte, PatG, 10. Aufl., § 34 Rdn. 308).

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 7 ist dementsprechend unzulässig erweitert und somit nicht gewährbar.

11. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 8 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit, da sich das dem Anspruch 1 nach Hilfsantrag 8 gegenüber dem Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 5 hinzugefügte Merkmal n2), wonach die Kante im links- und rechtsseitigen Bereich mehr nach vorne ausgerichtet ist, wohingegen sie zwischen diesen Endbereichen, nämlich dem mittleren Bereich, wölbungsartig nach hinten geneigt ist, wobei das sitzschalenartige Element 18 einstückig aus Metall ist, für den Fachmann naheliegend aus den Entgegenhaltungen D2 und D1 sowie seinem Fachwissen ergibt.

Die D2 offenbart einen oberen beweglichen Sitzrahmen 6 („*movable upper seat frame*“) als sitzschalenartiges Element, der entsprechend der Beschreibung und den Figuren aus den Rahmenelementen 6 und 6a sowie einem die Rahmenelemente verbindenden flächenartigen Element (Figur 6) besteht. Weitere Angaben macht die D2 zur Gestaltung des Sitzrahmens 6 nicht. In der Ausführung eines derartigen Sitzrahmens aus Metallteilen, die z. B. mittels Schweißverbindungen zu einem einstückigen Bauteil verbunden werden, kann jedoch nur eine dem Fachmann im Rahmen seines Fachwissens und Fachkönnens mögliche fachübliche Vorgehensweise gesehen werden, ohne dass dieser hätte erfinderisch tätig werden müssen.

Auch in der weiteren Maßnahme, dass die lordosestützende Kante im links- und rechtsseitigen Bereich mehr nach (in Fahrrichtung) vorne ausgerichtet ist, wohingegen sie im mittleren Bereich zwischen diesen Endbereichen, wölbungsartig nach hinten geneigt ist, ist nur eine fachübliche konstruktive Gestaltung einer Rückenlehne eines Fahrzeugsitzes zu sehen. Eine derartige Ausgestaltung der Kante bzw. des Rückenbereichs der Sitzschale dient dazu, diesen Bereich der Rückenlehne an den Rücken des Benutzers im Lendenwirbelbereich anzupassen und gehört daher zum allgemeinen Fachwissen des Fachmanns. Derartige Ausgestaltungen sind dem Stand der Technik, wie zum Beispiel der D1 in Figur 5, auch schon lange vor dem Anmeldetag des Streitpatents entnehmbar.

Somit gelangt der Fachmann, ausgehend von der D2 unter Berücksichtigung seines Fachwissens und Fachkönnens in naheliegender Weise zum Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 8.

Mit dem jeweiligen Anspruch 1 nach Hauptantrag und Hilfsantrag 1 bis 8 fallen aufgrund der Antragsbindung auch die antragsgemäß jeweils rückbezogenen Unteransprüche nach Hauptantrag und Hilfsantrag 1 bis 8.

Das Patent war daher gemäß der Beschwerde der Einsprechenden zu widerrufen und die Beschwerde der Patentinhaberin zurückzuweisen.

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 eine beim Bundesgerichtshof zugelassene Rechtsanwältin oder einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Dr. Zehendner

Dr. Huber

Uhlmann

Brunn