

**Interner Verteilerschlüssel:**

- (A) [ - ] Veröffentlichung im ABl.
- (B) [ - ] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [ - ] An Vorsitzende
- (D) [ X ] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 22. März 2017**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0241/16 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 08001347.7

**Veröffentlichungsnummer:** 2082919

**IPC:** B60N2/56, B60H1/00, B60H1/22

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**  
Elektrische Zusatzheizung für ein Kraftfahrzeug

**Patentinhaberin:**  
Eberspächer catem GmbH & Co. KG

**Einsprechende:**  
MAHLE Behr GmbH & Co. KG

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**  
EPÜ Art. 54(1), 56

**Schlagwort:**  
Neuheit - Hauptantrag und Hilfsantrag 1 (nein)  
Erfinderische Tätigkeit - Hilfsantrag 6 (nein) und Hilfsantrag  
1 modifiziert (ja)

**Zitierte Entscheidungen:**

**Orientierungssatz:**



**Beschwerdekammern**  
**Boards of Appeal**  
**Chambres de recours**

European Patent Office  
D-80298 MUNICH  
GERMANY  
Tel. +49 (0) 89 2399-0  
Fax +49 (0) 89 2399-4465

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 0241/16 - 3.2.01**

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01**  
**vom 22. März 2017**

**Beschwerdeführerin:** Eberspächer catem GmbH & Co. KG  
(Patentinhaberin) Gewerbepark West 16  
76863 Herxheim bei Landau (DE)

**Vertreter:** Grünecker Patent- und Rechtsanwälte  
PartG mbB  
Leopoldstraße 4  
80802 München (DE)

**Beschwerdegegnerin:** MAHLE Behr GmbH & Co. KG  
(Einsprechende) Mauserstr. 3  
70469 Stuttgart (DE)

**Vertreter:** Grauel, Andreas  
Grauel IP  
Patentanwaltskanzlei  
Wartbergstraße 14  
70191 Stuttgart (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** **Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 16. November 2015 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 2082919 aufgrund des Artikels 101 (3) (b) EPÜ widerrufen worden ist.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** G. Pricolo  
**Mitglieder:** H. Geuss  
S. Fernández de Córdoba

## Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde der Patentinhaberin richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 16. November 2015 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 2082919 aufgrund des Artikels 101 (3) (b) EPÜ widerrufen worden ist.

II. Die vorliegende Entscheidung stützt sich im Wesentlichen auf die folgenden Dokumente:

DE 197 11 031 A1                    **(E2)** und  
DE 103 17 512 B3                    **(D5)**.

III. Am 22. März 2017 wurde mündlich verhandelt.

Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geänderter Fassung im Umfang des Hauptantrags, hilfsweise im Umfang des Hilfsantrags 6, des Hilfsantrags 1, jeweils vorgelegt mit der Beschwerdebegründung, des Hilfsantrags 1 - modifiziert (wie in der mündlichen Verhandlung eingereicht), oder im Umfang der Hilfsanträge 2, 2a, 3 bis 5, ebenfalls vorgelegt mit der Beschwerdebegründung.

Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

IV. Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet wie folgt:

Elektrische Zusatzheizung für ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einem PTC-Heizelement (4) zur Erwärmung der durch die Zusatzheizung strömenden Luft und einer

Steuereinheit (2) zur Einstellung der Heizleistung des wenigstens einen Heizelements (4), umfassend eine Temperaturbestimmungseinheit (3) zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft, wobei die Steuereinheit (3) die vom Heizelement (4) zu erbringende Heizleistung in Abhängigkeit von der ermittelten Kaltlufttemperatur einstellt,

gekennzeichnet dadurch dass die Steuereinheit (2) die zu erbringende Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit von einer Soll-Warmlufttemperatur der aus der Zusatzheizung strömenden Luft einstellt.

V. Anspruch 1 des Hilfsantrags 6 lautet:

Kraftfahrzeugsitz mit einem Luftkanal (7), der wenigstens eine im oberen Bereich des Sitzes vorgesehene Luftausströmöffnung zum Versorgen des Kopf-, Schulter oder Nackenbereiches eines Fahrzeuginsassen und eine elektrische Zusatzheizung für ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einem PTC-Heizelement (4) zur Erwärmung der durch die Zusatzheizung strömenden Luft und einer Steuereinheit (2) zur Einstellung der Heizleistung des wenigstens einen Heizelements (4) aufweist, umfassend eine Temperaturbestimmungseinheit (3) zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft, wobei die Steuereinheit (3) die vom Heizelement (4) zu erbringende Heizleistung in Abhängigkeit von der ermittelten Kaltlufttemperatur einstellt,

gekennzeichnet dadurch dass die Steuereinheit (2) die zu erbringende Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit von einer Soll-Warmlufttemperatur der aus der Zusatzheizung strömenden Luft einstellt.

VI. Der Wortlaut des Anspruchs 1 gemäß dem Hilfsantrag 1 ist wie folgt (der Unterschied zu Anspruch 1 gemäß Hauptantrag ist seitens der Kammer durch Fettdruck kenntlich gemacht):

Elektrische Zusatzheizung für ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einem PTC-Heizelement (4) zur Erwärmung der durch die Zusatzheizung strömenden Luft und einer Steuereinheit (2) zur Einstellung der Heizleistung des wenigstens einen Heizelements (4), umfassend

eine Temperaturbestimmungseinheit (3) zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft,

wobei die Steuereinheit (3) die vom Heizelement (4) zu erbringende Heizleistung in Abhängigkeit von der ermittelten Kaltlufttemperatur einstellt,

gekennzeichnet dadurch dass die Steuereinheit (2) die zu erbringende Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit von einer Soll-Warmlufttemperatur der aus der Zusatzheizung strömenden Luft einstellt,

**und**

**die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt**

**wird.**

VII. Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 - modifiziert - lautet wie folgt (der Unterschied zu Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 6 ist seitens der Kammer durch Fettdruck kenntlich gemacht):

Kraftfahrzeugsitz mit einem Luftkanal (7), der wenigstens eine im oberen Bereich des Sitzes vorgesehene Luftausströmöffnung zum Versorgen des Kopf-, Schulter oder Nackenbereiches eines Fahrzeuginsassen und eine elektrische Zusatzheizung für ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einem PTC-Heizelement (4) zur Erwärmung der durch die Zusatzheizung strömenden Luft und einer Steuereinheit (2) zur Einstellung der Heizleistung des wenigstens einen Heizelements (4) aufweist, umfassend eine Temperaturbestimmungseinheit (3) zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft, wobei die Steuereinheit (3) die vom Heizelement (4) zu erbringende Heizleistung in Abhängigkeit von der ermittelten Kaltlufttemperatur einstellt,

gekennzeichnet dadurch dass die Steuereinheit (2) die zu erbringende Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit von einer Soll-Warmlufttemperatur der aus der Zusatzheizung strömenden Luft einstellt,

**und**

**die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird.**

VIII. Die Argumente der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) - soweit sie für die Entscheidung wesentlich sind - lauteten wie folgt:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag sei neu gegenüber E2. Dies ergebe sich schon aus der Tatsache, dass E2 eine Innenraumheizung offenbare, die in erster Linie mit der Abwärme der Brennkraftmaschine funktioniere. Eine derartige Heizung weise eine Mischkammer und eine Klappe auf, mit der der aufgeheizten Luft wieder Kaltluft zugemischt werde, um eine gewünschte Innenraumtemperatur zu erreichen. Die Kaltlufttemperatur sei die Temperatur der Luft, mit der der Zuheizung angeströmt werde. Eine solche Temperatur sei in E2 nicht offenbart. Des Weiteren gäbe es keine Soll-Warmlufttemperatur. Dies sei die Temperatur der aus dem Zuheizung strömende Luft. Auch über diese Temperatur sei in E2 nichts verlautet.

Der Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 beinhalte zusätzlich noch das Merkmal, dass die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt werde. In E2 würden zwar eine Innenraumtemperatur und eine Außenraumtemperatur erfasst, dort sei aber nicht offenbart, dass diese zu einer gewichteten Kombination zusammengeführt würden. Die Innenraumtemperatur werde vielmehr für eine Soll-/Istwert Regelung verwendet. Das bedeute, dass die gemessene Innenraumtemperatur mit dem Sollwert für den Innenraum verrechnet werde, anstatt mit der Außenraumtemperatur. Der strittige Anspruch definiere indes, dass eben diese beiden Größen zu einer einzigen verrechnet würden, der Kaltlufttemperatur, die dann die Grundlage für die Bestimmung der Heizleistung sei.



Der Gegenstand des Anspruchs 1 vom 1. Hilfsantrag beruhe auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Das Dokument D5, welches hier den nächsten Stand der Technik darstelle, offenbare eine Zusatzheizung, bei der die Temperatur der ausströmenden Luft gemessen werde und durch einen Soll-/Istwert-Vergleich eines klassischen Regelkreises die Heizleistung eingestellt werde. Es sei nun nicht nahegelegt, den ausgangsseitig vorhandenen Sensor an den Lufteinlass zu verlegen. Dafür habe der Fachmann keinerlei Veranlassung.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1 - modifiziert - beruhe auf einer erfinderischen Tätigkeit. Gegenüber dem Hilfsantrag 6 sei der Anspruch 1 hierbei ergänzt um das Merkmal, dass die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird.

Insbesondere beruhe die Argumentation der Beschwerdegegnerin auf einer rückschauenden Betrachtungsweise, da der Fachmann D5 nicht mit E2 kombinieren würde. Die technischen Gegenstände seien völlig unterschiedlich und die Regelung einer Klimatisierung für den Innenraum eines Kraftfahrzeugs sei nicht vergleichbar mit einer Sitzheizung.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei nicht unzulässig erweitert; weiter sei die Erfindung in der Patentschrift und den Ansprüchen ausreichend beschrieben.

IX. Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) begegnet diesen Argumenten wie folgt:

Der Gegenstand des Anspruchs 1 sei unzulässig erweitert, da ein Merkmal geändert sei. Die Änderung betreffe das Merkmal, der das Heizelement anströmenden Luft, was diesbezüglich nicht offenbart sei. Auch habe das Merkmal, dass die Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit einer Soll-Warmlufttemperatur eingestellt werde, keine Entsprechung in der ursprünglichen Offenbarung.

Weiterhin sei die in Anspruch 1 definierte Erfindung nicht nacharbeitbar. Insbesondere wisse der Fachmann nicht, wie mit den die Heizleistung beeinflussenden Größen wie Luftmenge, Luftgeschwindigkeit und Wärmeaustauschgrad umzugehen sei. Dies sei auch nicht mit einem vernünftigen Aufwand experimentell zu ermitteln.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag sei nicht neu. Alle Merkmale des Gegenstands von Anspruch 1 seien in E2 offenbart. Die Außentemperatur, die gemessen werde, entspreche der anspruchsgemäßen Kaltlufttemperatur, mindestens im Moment des Kaltstarts. Damit offenbare in dieser Phase E2 den strittigen Gegenstand. Auch sei eine Soll-Warmlufttemperatur vorhanden. Schließlich müsse der Innenraum auf eine gewünschte Temperatur eingeregelt werden und der Fachmann wisse, dass er dazu dann eine - ggf. andere aber ebenfalls definierte - Ausblasteperatur benötige.

Das zusätzliche Merkmal des Anspruchs 1 von Hilfsantrag 1, nämlich, dass die Kaltlufttemperatur aus

einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird, sei ebenfalls aus E2 bekannt. E2 offenbare die Sensoren 18 und 19 zur Messung der Innenraumtemperatur und der Außentemperatur. Beide Größen gingen gemäß der einzigen Figur in eine Steuerung. Da die Steuerung schließlich einen Wert für die Heizleistung ermittele, würden in der Steuerung beide Eingangsgrößen miteinander verrechnet. Dabei entstehe, quasi zwangsläufig, immer eine gewichtete Kombination dieser beiden Größen.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß dem Hilfsantrag 6 beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Schließlich gehe der Fachmann von D5 aus und setze lediglich zur Verbesserung der Regeleigenschaften einen weiteren Sensor am Lufteinlass ein, um einen unbekannt Parameter - nämlich die Lufteinlasstemperatur - zu messen. Der Fachmann wisse jedoch, dass die Messung von Parametern im Regelkreis die Regelgüte erhöhe. Der strittige Anspruch 1 des Hilfsantrags 6 definiere schließlich nicht, dass es keinen ausgangsseitigen Sensor mehr gebe; ein solcher könne weiterhin vorhanden sein.

Daran ändere auch das zusätzliche Merkmal des Anspruchs 1 von Hilfsantrag 1 - modifiziert - nichts.

Das zusätzliche Merkmal, dass die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird, sei nämlich, wie bereits festgestellt, in E2 offenbart. Damit aber würde die Kombination von D5 und E2 den Gegenstand des Anspruch 1 nahelegen. Der Fachmann würde natürlich beide Dokumente

kombinieren, da es sich bei D5 und E2 um die Klimatisierungsproblematik in Fahrzeugen handele.

### **Entscheidungsgründe**

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag ist durch das Dokument E2 neuheitsschädlich vorweggenommen, Artikel 54 (1) EPÜ.

- 2.1 Der Wortlaut des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag entspricht dem des erteilten Anspruchs 1.

Die Kammer folgt hier uneingeschränkt der in der Entscheidung der Einspruchsabteilung dargelegten Auffassung zu diesem Gegenstand. Die Kammer hat dieser Darstellung nichts hinzuzufügen.

- 2.2 Die Patentinhaberin/Beschwerdeführerin gibt an, dass die folgenden Merkmale nicht aus E2 hervorgingen:

- eine Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft, wobei die Steuereinheit (3) die vom Heizelement (4) zu erbringende Heizleistung in Abhängigkeit von der ermittelten Kaltlufttemperatur einstellt; und
- die Steuereinheit (2) die zu erbringende Heizleistung zusätzlich in Abhängigkeit von einer Soll-Warmlufttemperatur der aus der Zusatzheizung strömenden Luft einstellt.

- 2.3 Die Einspruchsabteilung hat dazu festgestellt, dass sich das erstgenannte Merkmal zwangsläufig in E2

ebenfalls dann einstellt, wenn ein Kaltstartvorgang des Motors vorliegt. Dann nämlich entspricht die Lufttemperatur, die durch den Außenluftsensor gemessen wird, dem der Temperatur, die durch das PTC Heizelement zu erwärmen ist, vgl. Entscheidung der Einspruchsabteilung, Seite 10, Punkt 3.3. Zwar ist dieses Merkmal in E2 nur beim Kaltstartvorgang erfüllt; die Formulierung des Anspruchs 1 schließt jedoch nicht aus, dass dieses Merkmal sich nur in bestimmten Betriebszuständen ergibt.

Das zweitgenannte Merkmal ist ebenfalls in E2 offenbart, siehe z.B. Spalte 4, Zeilen 25 ff.

3. Der Gegenstand von Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 ist nicht neu, Artikel 54(1) EPÜ.  
Das Dokument E2 offenbart alle Merkmale des strittigen Anspruchs.
- 3.1 Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hilfsantrags 1 unterscheidet sich von dem des Hauptantrags durch das Merkmal, wonach die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird.
- 3.2 Dieses Merkmal ist ebenfalls in E2 offenbart, vgl. Spalte 5, Zeilen 59 ff. und die einzige Figur. Die Kammer folgt auch hier vollständig den Ausführungen der Einspruchsabteilung, vgl. Seite 12, Punkt 4.3 der Entscheidung.
- 3.3 Die Patentinhaberin/Beschwerdeführerin wendet ein, dass in E2 nicht offenbart sei, dass aus den Lufttemperaturparametern auch eine gewichtete Kombination bestimmt werde. Insbesondere sei nicht offenbart, dass zwei

Größen, nämlich die Fahrzeuginnenraum- und die Fahrzeugaußenraumtemperatur zunächst gewichtet zu einer einzigen Größe, der erfindungsgemäßen Kaltlufttemperatur zusammengefasst werden, bevor die Steuerung die benötigte Heizleistung ermittelt.

Die Kammer kann hierbei keinen funktionalen Unterschied zwischen der erfindungsgemäßen Anordnung (vgl. Figur 1) und der Heizung gemäß E2 erkennen. In beiden Fällen gehen eine Fahrzeuginnenraum- und eine Fahrzeugaußenraumtemperatur in die Steuerung (Temperaturbestimmungseinrichtung (3) im Streitpatent bzw. Regelungseinheit 15 in E2) und in beiden Fällen gibt letztlich eine Steuerung eine (einzige) Größe in Form eines elektrischen Stroms (und damit eine Heizleistung) an den Radiator ab. Da das Teilmerkmal „gewichtete Kombination“ nicht weiter definiert ist, stellt jede beliebige Verknüpfung dieser beiden Werte eine gewichtete Kombination im Sinne des Anspruchs dar.

4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 6 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ).

4.1 Das Dokument D5 offenbart einen Fahrzeugsitz mit einer Zusatzheizung, insbesondere einem Gebläse und einem PTC Zuheizgerät, wobei die Temperatur des Luftstroms durch einen Temperatursensor am Luftauslass geregelt wird.

Damit unterscheidet sich der Gegenstand von Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 6 vom Fahrzeugsitz gemäß D5 dadurch, dass

eine Temperaturbestimmungseinheit zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4)

anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft vorgesehen ist.

Die mit diesen Merkmalen objektiv zu lösende Aufgabe besteht darin, eine elektrische Zusatzheizung vorzusehen, mit einfacher Temperatursteuerung. Insbesondere sollen Regelungsgenauigkeiten durch Überschwingen weitgehend vermieden werden, vgl. die Patentschrift, Paragraph [0008] und Seite 2, Zeilen 30 bis 32.

Diese Punkte werden von den Parteien nicht bestritten.

- 4.2 Die Kammer widerspricht hierbei den Ausführungen der Patentinhaberin/Beschwerdeführerin, die angibt, dass es nicht naheliege, den Sensor gemäß D5 vom Luftauslass des Gebläses in dessen Ansaugtrakt zu legen.

Dazu ist festzustellen, dass das Streitpatent es nicht ausschließt, dass auch am Ausgang des Lüftungsgitters ein Sensor verbleibt, und dass ein zweiter Sensor vorgesehen ist, der die Temperatur der Ansaugluft des Gebläses misst. Es wäre also nicht der vorhandene Sensor zu verlegen, sondern ein weiterer einzubauen.

Vor dem Hintergrund der gestellten Aufgabe, nämlich die Verbesserung der Regelgüte, ist es für den Fachmann naheliegend, einen zweiten Sensor vorzusehen. Derartige Maßnahmen sind dem Fachmann für Regelungstechnik allgemein bekannt: eine Regelstrecke mit gemessenen Parametern (hier die Temperatur der Kaltluft) verhält sich stabiler, als mit geschätzten. Der zweite Sensor würde in der vorhandenen Regelung den Heizleistungsbereich zur Vermeidung von Überschwingern sinnvoll einschränken. In der Startphase des Gebläses, in der der Sensor am Ende der Regelstrecke aufgrund der

Zeitverzögerung noch keinen brauchbaren Wert an die Regelung zurückgeben kann, würde mit dem zweiten Sensor ein sinnvoller Startwert für die Heizleistung gefunden.

5. Der Gegenstand von Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 - modifiziert - beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit, ausgehend von Dokument D5.

5.1 Anspruch 1 des Hilfsantrags 1 - modifiziert - beinhaltet zusätzlich zum Anspruch 1 des Hilfsantrags 6 das Merkmal, wonach die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird. Der Gegenstand des Anspruchs 1 unterscheidet sich vom Kraftfahrzeugsitz gemäß D5 dadurch, dass

eine Temperaturbestimmungseinheit zur Ermittlung der Kaltlufttemperatur der das Heizelement (4) anströmenden und durch das Heizelement (4) zu erwärmenden Luft vorgesehen ist, und dass die Kaltlufttemperatur aus einer gewichteten Kombination einer gemessenen Fahrzeuginnenraum- und einer gemessenen Fahrzeugaußenraumtemperatur bestimmt wird.

5.2 Die mit diesen Merkmalen objektiv zu lösende Aufgabe besteht darin, eine elektrische Zusatzheizung vorzusehen, mit einfacher Temperatursteuerung. Insbesondere sollen Regelungsgenauigkeiten durch Überschwingen weitgehend vermieden werden, vgl. die Patentschrift, Paragraph [0008] und Seite 2, Zeilen 30 bis 32.



Diese Punkte werden von den Parteien nicht bestritten.

5.3 Durch die Einbeziehung der vorherrschenden Innenraumtemperatur und der Außenraumtemperatur in die Regelung wird erfindungsgemäß die Heizleistung eingestellt. Damit werden Überschwinger wirkungsvoll vermieden, da die eingestellte Leistung weitgehend der entspricht, die zum Erzielen der Soll-Ausblasttemperatur benötigt wird.

5.4 Dabei kann die Einsprechende/Beschwerdegegnerin die Kammer nicht überzeugen, dass die Lehre zur Lösung der objektiven Aufgabe bereits der E2 zu entnehmen sei.

Das Dokument E2 bezieht sich auf eine Fahrzeuginnenraumheizung, mit einem Wärmetauscher für die Brennkraftmaschine und einen zusätzlichen PTC-Heizer, vgl. Spalte 3, Zeile 49 ff.. Der Fachmann, der sich mit der Klimatisierung von Fahrzeugsitzen auseinandersetzt, würde E2 hierbei nicht in Betracht ziehen. Die Regelparameter sind für eine Innenraumheizung gänzlich verschieden, da die Heizer in der Umgebung der Brennkraftmaschine und damit weit von den Insassen entfernt sind. Die zu erzielende Innenraumtemperatur ist von weiteren Störgrößen der Regelung abhängig, wie zum Beispiel der Sonneneinstrahlung.

Bei dem erfindungsgemäßen Fahrzeugsitz mit Sitzheizung hingegen sind die Luftwege sehr kurz und verlaufen in der Umgebungstemperatur des Innenraums. Auch ist bei einer Innenraumheizung typischerweise eine Mischkammer vorgesehen, in der zur Wunschtemperaturregelung die aufgeheizte Luft mit Kaltluft gemischt wird; so auch in E2, siehe Kaltluftkanal 3 und Mischkammer 8. Somit unterscheidet sich das technische Grundkonzept grundlegend.

Die Argumentation der Einsprechenden/Beschwerdegegnerin beruht damit auf einer rückschauenden Betrachtungsweise.

6. Die Einsprechende/Beschwerdegegnerin hat eine unzulässige Erweiterung gemäß Artikel 100 c) EPÜ des Gegenstands von Anspruch 1 und eine nicht ausreichende Offenbarung im Sinne von Artikel 100 b) EPÜ geltend gemacht.

Die vorgebrachten Argumente der Einsprechenden/Beschwerdegegnerin entsprechend denen aus dem Verfahren vor der Einspruchsabteilung.

Die Kammer folgt in diesen Punkten der Entscheidung der Einspruchsabteilung vollumfänglich und hat dem nichts weiter hinzuzufügen, vgl. Entscheidung, Seite 8, Punkt 3.1 und Seite 9, 3.2.

## Entscheidungsformel

### Aus diesen Gründen wird entschieden:

- Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
- Die Angelegenheit wird an die erste Instanz mit der Anordnung zurückverwiesen, das Patent in geänderten Fassung aufgrund der Ansprüche 1 bis 20 des Hilfsantrags 1 - modifiziert (eingereicht in der mündlichen Verhandlung) und einer noch anzupassenden Beschreibung aufrechtzuerhalten.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Vottner

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt