

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 9. September 2025**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0668 / 24 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 18714508.1

**Veröffentlichungsnummer:** 3606818

**IPC:** B64D11/04

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**

FLUGZEUG MIT EINEM MONUMENT FÜR DIE FLUGZEUGKABINE

**Patentinhaberin:**

Lufthansa Technik AG

**Einsprechende:**

Airbus Operations GmbH/Airbus S.A.S./Airbus  
Operations S.A.S./Airbus Operations Limited/  
Airbus Operations S.L.U.

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**

EPÜ Art. 84, 56

**Schlagwort:**

Patentansprüche - Klarheit nach Änderung (ja)  
Erfinderische Tätigkeit - (ja)

**Zitierte Entscheidungen:**

G 0003/14

**Orientierungssatz:**



## Beschwerdekammern

### Boards of Appeal

### Chambres de recours

Boards of Appeal of the  
European Patent Office  
Richard-Reitzner-Allee 8  
85540 Haar  
GERMANY  
Tel. +49 (0)89 2399-0

**Beschwerde-Aktenzeichen: T 0668/24 - 3.2.01**

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 9. September 2025

**Beschwerdegegnerin:** Lufthansa Technik AG  
(Patentinhaberin)  
Weg beim Jäger 193  
22335 Hamburg (DE)

**Vertreter:** Müller Verweyen  
Patentanwälte  
Friedensallee 290  
22763 Hamburg (DE)

**Beschwerdeführerin:** Airbus Operations GmbH/Airbus S.A.S./Airbus Operations S.A.S./Airbus Operations Limited/Airbus Operations S.L.U.  
Kreetslag 10/2, Rond-Point E. Dewoitine/  
316 Route de Bayonne/Pegasus House, Aerospace Avenue, Filton/Paseo John Lennon s/n, Edificio A4,  
2a Planta A4C2P028  
21129 Hamburg/31700 Blagnac/31060 Toulouse  
Bristol BS34 7PA/28906 Getafe (DE)

**Vertreter:** Isarpatent  
Patent- und Rechtsanwälte Barth  
Charles Hassa Peckmann & Partner mbB  
Friedrichstrasse 31  
80801 München (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung  
des Europäischen Patentamts über die  
Aufrechterhaltung des europäischen Patents  
Nr. 3606818 in geändertem Umfang, zur Post  
gegeben am 18. März 2024.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** M. Geisenhofer

**Mitglieder:** J. J. de Acha González  
S. Fernández de Córdoba

## **Sachverhalt und Anträge**

- I. Die Beschwerden der Patentinhaberin und der Einsprechenden richteten sich gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, wonach das Streitpatent in der geänderter Fassung des Hilfsantrags 6 die Erfordernisse des EPÜ erfüllt.
- II. Folgende Entgegenhaltungen sind für diese Entscheidung relevant:
  - D11:** WO 2016/067168 A1;
  - D21:** DE 10 2011 011 704 A1;
  - D33:** LHT, "High-Density Solution for Airbus A320 family", 28. März 2017, [https://www.lufthansatechnik.com/documents/5875801/6253927/Datasheet+HighDensity-\\*+Solutipn.pdf](https://www.lufthansatechnik.com/documents/5875801/6253927/Datasheet+HighDensity-*+Solutipn.pdf) / 314079d4-1132-45dc-b847-71,b01d1a36.40; und
  - D39:** DE 20 2011 110 232 U1.

- III. Am 9. September 2025 fand eine mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekommission statt.

Die Patentinhaberin nahm während der mündlichen Verhandlung ihre Beschwerde zurück, so dass die Einsprechende zur alleinigen Beschwerdeführerin wurde.

Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte, die angefochtenen Entscheidung aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte, die Beschwerde der Einsprechenden zurückzuweisen (Hauptantrag), hilfsweise das Patent in geänderter

Fassung auf Grundlage eines der Hilfsanträge 6', 8, 8', 10, 10', 28 und 28' aufrechtzuerhalten.

IV. Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet wie folgt (Merkmalsgliederung gemäß der angefochtenen Entscheidung) :

- M1** *Flugzeug mit*
- M2** *einer Flugzeugkabine (11),*
- M3** *einem Monument für die Flugzeugkabine (11) und*
- M4** *einer Kameraüberwachungseinrichtung (5), wobei*
- M5** *das Flugzeug erste Sitze (6) und zweite Sitze (8) aufweist, wobei*
- M5.1** *die zweiten Sitze (8) Flugbegleitersitze sind, wobei*
- M6** *mindestens eine Kamera der Kameraüberwachungseinrichtung (5) auf die ersten Sitze (6) gerichtet ist, wobei*
- M7** *an dem Monument ein Monitor (4) zur Wiedergabe der von der Kameraüberwachungseinrichtung (5) aufgenommenen Bilder vorgesehen ist, wobei*
- M8** *an dem Monument ein dem Monitor (4) gegenüber angeordneter zweiter Flugzeugsitz (8) vorgesehen ist, wobei*
- M9.1** *das Monument eine Flugzeugküchenbaugruppe (1) aufweist, und der Monitor (4) an der Flugzeugküchenbaugruppe (1) angeordnet ist und/oder*
- M9.2** *das Monument wenigstens eine Sanitärbaugruppe (2,3) aufweist, und der Monitor (4) an der Sanitärbaugruppe (2,3) angeordnet ist, wobei*
- M10** *das Monument in einem hinteren Abschnitt der Flugzeugkabine (11) an einem rückwärtigen Ende der Flugzeugkabine (11) vorgesehen ist, wobei*
- M11** *das Monument mit der Flugzeugküchenbaugruppe (1) in einer bei Sicht von vorne linken Hälfte der Flugzeugkabine (11) und zwei Sanitärbaugruppen (2, 3)*

- in einer bei Sicht von vorne rechten Hälfte der Flugzeugkabine (11) verwirklicht ist, wobei*
- M12** *das Flugzeug ein "single aisle"-Flugzeug mit einem Zentralgang (18) und zwei seitlich davon angeordneten Gruppen von ersten Flugzeugsitzen (6) ist, wobei*
- M13** *die beiden Gruppen von ersten Flugzeugsitzen (6) an dem zu dem Monument zugewandten Ende durch zwei Trennwände (7) begrenzt werden, so dass die auf den ersten Flugzeugsitzen (6) sitzenden Passagiere abgesessen von dem Zentralgang (18) optisch und akustisch von dem Monument getrennt sind, wobei*
- M14** *an einer der Trennwände (7) die mindestens eine Kamera der Kameraüberwachungseinrichtung (7) vorgesehen ist, wobei*
- M15** *zwischen den Trennwänden (7) und dem Monument zwei seitlich von dem Zentralgang (18) abzweigende Ausgänge (10) mit jeweils einer Ausgangstür (9) vorgesehen sind, welche als regulärer Ausstieg oder auch als Notausstieg ausgebildet sind.*
- M16** *an den Trennwänden (7) zwei zweite Flugzeugsitze (8) vorgesehen sind, die klappbar sind.*
- M17** *der Monitor (4) in einer Gebrauchsstellung quer zu der Flugrichtung angeordnet ist.*

## **Entscheidungsgründe**

### *Hauptantrag*

1. *Artikel 84 EPÜ*
  - 1.1 *Der Wortlaut des Anspruchs 1 ist für den Fachmann ausreichend klar.*

1.2 Die Beschwerdeführerin argumentiert, dass das Merkmal M13 vage sei, Bezug auf außerhalb des beanspruchten Gegenstands liegende Objekte nehme und im Widerspruch zu den Merkmalen M6 und M7 stehe.

Zum einen seien die Passagiere kein Teil des beanspruchten Flugzeugs. Sie würden im Anspruch aber als der Bezugspunkt für die Bestimmung der Lage der Trennwände zur optischen und akustischen Trennung zum Monument verwendet.

Weiterhin sei es für den Fachmann nicht klar, mit welchen technischen Mitteln die als funktionelles Merkmal definierte optische und akustische Trennung zu bewerkstelligen sei, d.h. welche Eigenschaften die Trennwände aufweisen müssten, um dieses Ziel zu erreichen. Weder der Anspruch 1 noch die Beschreibung enthielten diesbezüglich Angaben. Somit sei für den Fachmann nicht eindeutig zu bestimmen, ob eine spezifische Implementierungsform der Trennwände die in Merkmal M13 enthaltene optische und akustische Trennung bewirke.

Wenn man dagegen davon ausginge, dass das Merkmal klar sei und dass jede beliebige Trennwand eine optische und akustische Abgrenzung ermögliche, wäre der Anspruch nicht knapp gefasst, da das Merkmal dann keine Einschränkung darstellen würde und überflüssig wäre.

Letztlich stehe die optische Trennung auch im Widerspruch zu den Merkmalen M6 und M7, da die Kameraüberwachungseinrichtung es mithilfe des Monitors ermögliche, die auf den Passagiersitzen sitzenden Personen auf der anderen Seite der Trennwände zu sehen, und dies nicht verhindere.

1.2.1 Aus folgenden Gründen ist das Merkmal M13 für den Fachmann jedoch klar:

- a) Zum einen bezieht sich der Anspruch nicht auf beliebige Passagiere als solche, sondern auf die sitzenden Passagiere. Die Position dieser sitzenden Passagiere entspricht der Position der ersten Sitze, so dass die Trennwände anspruchsgemäß zwischen diesen ersten Sitzen und dem Monument vorgesehen sein müssen. Die Lage der Trennwände, ist daher aus Sicht der Kammer klar definiert.
- b) Auch die Eigenschaften der Trennwände sind aus Sicht der Kammer ausreichend klar definiert: Die Trennwände sollen die ersten Flugzeugsitze bzw. die darauf sitzenden Passagiere optisch und akustisch vom Monument trennen. Diese funktionale Angabe ist, wie von der Beschwerdegegnerin vorgetragen, breit auszulegen, da letztlich jede Trennwand in der Sichtachse zwischen Monument und Passagieren zu einer optischen und akustischen Trennung führt. Der Fachmann ist daher in der Lage, eine geeignete Geometrie und ein geeignetes Material für unter den Anspruch fallende Trennwände zu implementieren.
- c) Selbst wenn diese Definition breit ist, grenzt sie die mögliche Ausgestaltung der Trennwände aber ein, da z.B. durchsichtige Trennwände oder Trennwände mit niedriger Höhe, die eine Sicht darüber hinweg zulassen vom Schutzmfang des Anspruchs 1 ausgeschlossen werden.
- d) Dass eine Kamera mit einem Monitor gemäß Anspruch 1 vorhanden sein muss, um die von den Trennwänden verursachte optische Trennung zu überwinden, steht aus Sicht der Kammer nicht in Widerspruch zu

Merkmal M13. Der Anspruch verlangt lediglich, dass die Trennwand eine optische und akustische Trennung zwischen Passagieren und Monument ermöglicht, die Sicht der Kamera muss dem Wortlaut des Anspruchs folgend aber nicht von den Trennwänden eingeschränkt werden.

1.3 Die Beschwerdeführerin trägt weiterhin vor, dass aus den in den Merkmalen M5, M5.1 und M8 verwendeten unterschiedlichen Begriffen ("zweite Sitze", "Flugbegleitersitze" und "zweiter Flugzeugsitz") nicht klar werde, welche Art von Sitzen und vor allem wie viele Flugbegleitersitze bzw. zweite Flugzeugsitze im beanspruchten Flugzeug vorhanden sein sollten bzw. müssten.

Zudem sei der Bezug auf "zwei zweite Flugzeugsitze" in Merkmal M16 nicht klar, da offenbleibe, ob diese zusätzlich zu den "zweiten Sitzen" gemäß Merkmal M5 und/oder zusätzlich zu den "zweiten Flugzeugsitzen" gemäß Merkmal M8 vorgesehen seien.

1.3.1 Der auf die unterschiedlichen Begriffe "zweite Sitze" (M5), "Flugbegleitersitze" (M5.1) und "zweiter Flugzeugsitz" (M8) gerichtete Klarheitseinwand kann jedoch nicht geprüft werden, da dieser Einwand bereits im erteilten Anspruch vorlag (siehe Entscheidung der Großen Beschwerdekommission G 3/14).

Aus dem Wortlaut von Anspruch 1 geht jedenfalls aber eindeutig hervor, dass es sich um die gleiche Art von Sitzen handelt, also um Flugzeugsitze für Flugbegleiter. Dies wird bereits im auf den ersten Spiegelstrich folgenden Merkmal des Anspruchs klargestellt ("wobei die zweiten Sitze Flugbegleitersitze sind"). Zudem ist der Ausdruck

"Flugzeugsitz" im allgemeinen Sprachgebrauch als "Sitz im Flugzeug" zu verstehen, so dass auch der zweite Flugzeugsitz einen zweiten Sitz darstellt.

Was Merkmal M16 anbelangt, folgt die Kammer der Ansicht der Einspruchsabteilung (siehe Punkt 7.2 der angefochtenen Entscheidung). Dem Wortlaut des Anspruchs 1 folgend gibt es mehrere zweite (Flugzeug)Sitze für Flugbegleiter (M5 und M5.1), von denen einer gegenüber dem Monitor vorgesehen ist (M8) und zwei - zusätzlich zu dem ersten oder einschließlich dieses - klappbar sind.

2. *Artikel 56 EPÜ*

2.1 Die Kombination von Dokument D11 mit den Dokumenten D33 und D21 legt den Gegenstand des Anspruchs 1 nicht nahe.

2.1.1 Die Parteien sind sich einig, dass sich der Gegenstand des Anspruchs 1 zumindest durch die Merkmale M9.1, M9.2, M10, M11, M14, M15 und M16 von dem in D11 offenbarten Flugzeug unterscheidet.

Der Fachmann müsste daher ausgehend von D11 das auf der rechten Seite in Figur 2 angeordnete Monument mit Küchenbaugruppe (office/galley 15) und Sanitärbaugruppe (9) in den hinteren Abschnitt der Flugzeugkabine ans rückwärtige Ende verschieben und diese so umgestalten, dass in der linken Hälfte eine Küchenbaugruppe und in der rechten Hälfte zwei Sanitärbaugruppen angeordnet sind. Anschließend müsste er zwischen Monument und den Sitzen der Passagiere Trennwände anordnen und die in D11 an der Decke angebrachten Kameras in diese Trennwände verschieben. Zwischen den Trennwänden und dem Monument müsste der Fachmann ferner zwei seitlich vom Zentralgang abzweigende Ausgänge mit jeweils einer

Ausgangstür (als regulärer Ausstieg oder auch als Notausstieg) vorsehen. Schließlich müsste der Fachmann an den Trennwänden zwei klappbare Sitze für Flugbegleiter vorsehen und wenigstens einen der Monitore am Monument anordnen.

- 2.1.2 Die Kammer sieht dies als keine offensichtliche Modifikation an, die durch den Stand der Technik nahegelegt wird.
- 2.1.3 Die Beschwerdeführerin argumentiert zwar, dass der Fachmann, um die von der Beschwerdegegnerin formulierte objektive technische Aufgabe zu lösen - nämlich mehr Platz in der Kabine eines Flugzeugs mit einer Überwachungsstation zur Überwachung der auf den ersten Flugzeugsitzen sitzenden Passagiere ohne direkten Sichtkontakt bereitzustellen - auf D21 stoßen würde. D21 offenbare die Implementierung eines Monuments mit den Merkmalen M9.1, M9.2, M10, M11, M15 und M16, um den Gestaltungsspielraum in der Kabine des Flugzeugs zu verbessern. Der Fachmann würde somit aus D21 die Anregung enthalten, die Flugzeugküchenbaugruppe (Office/Galley 15) und die Sanitärbaugruppe (9) von D11 wie in Figur 5 von D21 gezeigt an dem rückwärtigen Ende der Flugzeugkabine zusammen mit den Trennwänden und den Flugbegleitersitzen vorzusehen. Dabei würde er die in dem "Monument" C1 (Figur 3 von D11) angeordneten Monitore (Tablets 2T) gegenüber den Flugbegleitersitzen 104 an dem durch D21 nahegelegten Monument anordnen. Hinsichtlich Merkmal M14 zeige D33, dass die Kamera zur Überwachung der Passagiere in der Trennwand untergebracht werden könne.
- 2.1.4 Wie von der Beschwerdegegnerin vorgetragen, offenbart jedoch keines der Dokumente D11, D21 und D33 das Merkmal M14 (an einer der Trennwände ist die mindestens

eine Kamera der Kameraüberwachungseinrichtung vorgesehen). In D11 sind die Kameras 21a bis 23a und 21b bis 23b an der Decke der Flugzeugkabine angeordnet. In D21 werden keine Kameras offenbart und in D33 wird die Anordnung der Kamera der *Digital Direct View Solution* nicht beschrieben.

Aus diesem Grund allein kann der Einwand der erfinderischen Tätigkeit der Beschwerdeführerin nicht erfolgreich sein. Das Merkmal M14 wird in den zitierten Entgegenhaltungen weder gezeigt noch nahegelegt.

2.1.5 Selbst aber wenn der Fachmann die Anregung aus D21 aufgreifen würde und das Monument mit der Flugzeugküchengruppe und der Sanitärbaugruppe von D11, in den hinteren Abschnitt der Flugzeugkabine verlegen würde (einschließlich der gesamten gezeigten Aufteilung mit Trennwänden und Flugbegleitersitzen), würde er immer noch nicht auf die vom Streitpatent verlangte Anordnung des Monitors am Monument kommen.

a) In Figur 5 von D21 sind die zweiten Sitze (104) gegenüber den Sanitärbaugruppen angeordnet, so dass dort der Monitor befestigt werden müsste.

Eine Anordnung des Monitors gegenüber diesen Sitzen ist aber nicht umsetzbar, da den Sitzen gegenüberliegend nur die beiden zu den Sanitärräumen führenden Türen liegen. Die aus D21 bekannten Sanitärbaugruppen weisen keine geeigneten Wandflächen auf, um einen Monitor so zu befestigen, dass er in Gebrauchsstellung quer zur Flugrichtung angeordnet ist.

Eine Anordnung des Monitors an der Küchenbaugruppe scheitert, da ein im linken Teil des Monuments

angeordneter Monitor aufgrund der Abgrenzung (98) nicht im Sichtfeld der Flugbegleiter liegen würde.

- b) Ferner fehlt in D21 jeglicher Hinweis darauf, auch das Bauteil C1 aus D11 mit den Monitoren (Tablets T2) nach hinten zu verlegen und dann am Monument vorzusehen.

Aus Figur 3 von D11 ist bekannt, sowohl die zweiten Sitze (51, 52), als auch die Monitore (2T) an der selben Wand (3) anzuordnen. Eine derartige Anordnung beim aus D21 bekannten Monument würde dann allenfalls dazu führen, dass der Monitor an der Trennwand mit den zweiten Sitzen angeordnet wird, nicht aber am Monument wie es das Streitpatent verlangt.

Absatz [0042] verweist in diesem Zusammenhang zwar darauf, die Tablets 2T gegenüber den zweiten Sitzen anzuordnen, doch dann müsste der Fachmann die Tablets gegenüber den Sitzen (104) an einer der Sanitärbaugruppen anordnen, was er aber, wie vorstehend ausgeführt, verwerfen würde.

- c) Die Argumentation der Beschwerdeführerin basiert letztlich in Kenntnis der vom Streitpatent beanspruchten Merkmalskombination auf einer unzulässigen rückschauenden Betrachtungsweise. Es gibt aber keine konkrete Lehre, die den Fachmann dazu bringen würde, D11 so zu verändern, dass das resultierende Flugzeug unter den Anspruchswortlaut des Streitpatents fällt.

2.1.6 Die Beschwerdeführerin argumentierte zur erfinderischen Tätigkeit auch mit Dokument D39. Dieses Dokument ist jedoch weitestgehend inhaltsgleich zu D21 und stellt

somit keinen weiteren, über D21 hinausgehenden Erkenntnisgewinn bereit.

3. Der Einwand der Beschwerdegegnerin hinsichtlich der Zulässigkeit bestimmter Argumente zu den Artikeln 84 und 56 EPÜ, die angeblich erstmals erst nach Zustellung der Mitteilung der Kammer gemäß Artikel 15(1) VOBK von der Beschwerdeführerin vorgebracht wurden, kann offenbleiben. Diese Argumente wurden bereits berücksichtigt und sind nicht überzeugend.
4. Folglich sieht die Kammer keinen Grund, von der Entscheidung der Einspruchsabteilung abzuweichen.

### **Entscheidungsformel**

#### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde der Einsprechenden wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



M. Schalow

M. Geisenhofer

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt