

Verkündet am 9. Februar 1962
Grunau, Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Firma H [REDACTED] Aktiengesellschaft, Rh [REDACTED] (Rh),
vertreten durch ihren Vorstand,
2. der Firma V [REDACTED] Aktiengesellschaft, M [REDACTED],
N [REDACTED] Str. [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,

Beklagten und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigte:
für die Beklagte zu 1: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED]
für die Beklagte zu 2: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Fabrikanten Hans L [REDACTED], B [REDACTED]/R [REDACTED] (W [REDACTED]),
Me [REDACTED] Straße, L [REDACTED]-Werke,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 12. Januar 1962 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof.Dr.h.c. Wilde und der Bundesrichter
Dr. Krüger-Nieland, Dr. Löscher, Ebel und Claßen

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Beklagten gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 21. Januar 1960 werden mit der Maßgabe zurück-
gewiesen, daß die Formel des Urteils der 4. Zivil-
kammer des Landgerichts in Düsseldorf vom
7. März 1957 zu I. 1. a) und b) folgende Fassung
erhält:

Berichtigt
durch angehefte-
ten Beschluß
vom 20. Februar
1962.

"I. Die Beklagten werden verurteilt,

1. es bei Meidung einer vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Geldstrafe in unbeschränkter Höhe oder Haftstrafe bis zu 6 Monaten zu unterlassen,

auf der Straße transportierbare Turmdrehkräne gewerbsmäßig herzustellen, in Verkehr zu bringen, feilzuhalten oder zu gebrauchen, die bei dem mit umgelegter Drehsäule stattfindenden Straßentransport abgesehen vom Ausleger unzerlegt und mit Straßenlauf-
rädern ausgestattet sind, wenn deren Lenkung bei der Straßenfahrt unter Ausnutzung der Drehbeweglichkeit des Unterwagens gegen den Oberwagen stattfindet und wenn

a) der Unterwagen mit einer Deichsel zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät versehen ist sowie wenn er mit zwei gleichachsigen Laufrädern und einem in waagerechter Ebene schwenkbaren Nachlaufrad und wenn die umgelegte Drehsäule an ihrem freien Ende mit einem in waagerechter Ebene schwenkbaren und feststellbaren Laufrad kuppelbar ist oder

b) wenn das freie Ende der umgelegten Drehsäule mit dem angelenkten und beigegeklappten Ausleger zur Herstellung einer schwenkbaren Verbindung mit einem Zuggerät eingerichtet ist, der nachlaufende Unterwagen mit zwei gleichachsigen Laufrädern kuppelbar und gegen den Oberwagen feststellbar ist und wenn der Fuß der Drehsäule mit dem Oberwagen starr verbunden ist."

- 3 -

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges werden die Gerichtskosten und die dem Kläger erwachsenen außergerichtlichen Kosten den Beklagten als Gesamtschuldern auferlegt; jede Beklagte trägt ihre eigenen außergerichtlichen Kosten.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos [\(mobile App\)](#)
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile



Tatbestand:

Der Kläger ist Inhaber des mit Wirkung vom 19. August 1949 aufgrund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949 ohne Einspruchsverfahren erteilten deutschen Bundespatents Nr. 809 094. Das Patent hat einen auf der Straße transportierbaren Turmdrehkran zum Gegenstand.

Der Patentanspruch 1 lautete ursprünglich:

- "1. Fahrbarer Turmdrehkran, dadurch gekennzeichnet, daß der Unterwagen (5) mit zwei gleichachsigen Laufrädern (53 oder 65, 66) und die Drehsäule (14) mit einem Laufrad (49) zu ihrer Unterstützung beim Transport kuppelbar sind und daß am Unterwagen eine Kupplung zum Anhängen des Kranes an ein Zuggerät angeordnet ist."

In einem seitens der Beklagten des vorliegenden Rechtsstreits eingeleiteten Nichtigkeitsverfahren hat der 1. Nichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts durch Entscheidung vom 14. Januar 1958 das Patent teilweise für nichtig erklärt und den Anspruch 1 dahin beschränkt und klargestellt, daß er folgende Fassung erhält:

- "1. Auf der Straße transportierbarer Turmdrehkran, der abgesehen vom Ausleger unzerlegt ist, und dessen Unterwagen sowie dessen beim Straßen-transport umgelegte Drehsäule zu ihrer Unterstützung beim Transport je mit einem Straßenlaufwerk ausgestattet sind, dadurch gekennzeichnet, daß der zur Lenkung bei der Straßenfahrt in bekannter Weise gegen den Oberwagen (8) drehbare Unterwagen (5) mit zwei gleichachsigen Laufrädern (53 oder 65, 66) und die mit dem Oberwagen beim Transport fest verbundene Drehsäule (14) mit einem Laufrad (49) kuppelbar sind, und daß am Unterwagen eine Deichsel (57) zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät angeordnet ist."

Die Ansprüche 2 und 3 und die Rückbeziehungen auf diese Ansprüche in den Ansprüchen 4 bis 6 hat er gestrichen, im übrigen jedoch die Nichtigkeitsklage abgewiesen.

Die gegen diese Entscheidung gerichtete Berufung der Nichtigkeitsklägerinnen hat der erkennende Senat durch Urteil vom 19. Februar 1960 - I ZR 99/58 - mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Patentanspruch 1 zur weiteren Klarstellung folgende Fassung erhält:

- "1. Auf der Straße transportierbarer Turmdrehkran, der abgesehen vom Ausleger unzerlegt ist und dessen Unterwagen sowie dessen beim Straßen-transport umgelegte Drehsäule zu ihrer Unterstützung beim Transport je mit einem Straßenlaufwerk ausgestattet sind, dadurch gekennzeichnet, daß der Unterwagen (5) mit zwei gleichachsigen Laufrädern (53 oder 65, 66) und die mit dem Oberwagen beim Transport starr verbundene Drehsäule (14) mit einem Laufrad (49) kuppelbar sind, daß ferner am Unterwagen eine Deichsel (57) zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät angeordnet ist und daß die Lenkung der Laufräder am Unterwagen bei der Straßenfahrt unter Ausnutzung der Drehbeweglichkeit des Unterwagens gegen den Oberwagen stattfindet."

Die Ansprüche 4 bis 6 lauten unter Weglassung der vom Nichtigkeitssenat gestrichenen Bezugsziffern:

- "4. Turmdrehkran nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Spornradachse (48) in waagerechter Ebene schwenk- und feststellbar ist.
5. Turmdrehkran nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 und 4 mit aus Schüssen zusammengesetztem Ausleger, dadurch gekennzeichnet, daß einer oder mehrere der Auslegerschüsse (38, 39) zur Beförderung des Krans an der Drehsäule (14) und vorzugsweise achsparallel mit dieser befestigt sind.

6. Turmdrehkran nach einem oder mehreren der Ansprüche 1, 4 und 5 mit aus Schürsen zusammengesetztem Ausleger, dadurch gekennzeichnet, daß der das Schwenklager (16) tragende Auslegerschuß (37) während der Beförderung des Kranes an der Drehsäule (14) montiert bleibt."

Die Beklagten, die sich zu einer "Krangemeinschaft Hilgers AG, V. AG" zusammengeschlossen haben, stellen verschiedene Typen von Turmdrehkränen her, die unter Ausnutzung der Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen auf der Straße transportiert werden können. Eine dieser Konstruktionen ist in einem Werbeblatt der Beklagten unter der Überschrift "BDK 75" in vereinfachter Zeichnung dargestellt (Anl. 4 der Klageschrift); bei ihr ist der Unterwagen mit einer Deichsel zum Anhängen an ein Zuggerät versehen und mit zwei gleichachsigen Straßenlauf- rädern und einem in waagerechter Ebene schwenkbaren Nach- laufrad kuppelbar und die umgelegte, mit dem Oberwagen nur in horizontaler Achse verbundene Drehsäule am hinteren Ende mit einem Spornrad kuppelbar. Eine zweite Ausführungs- form der Beklagten zeigt eine in der Zeitschrift "Bau- maschine und Bautechnik" von 1955, Heft 2, erschienene Veröffentlichung (vgl. Anl. 5 der Klageschrift: S. 37, Bild 13); bei ihr ist die Spitze der umgelegten Drehsäule mit dem ihr angelenkten und beigegeklappten Ausleger auf der Plattform des Transportfahrzeugs mit Hilfe einer besonderen Kupplung schwenkbar angebracht und die Drehsäule mit dem Oberwagen starr verbunden; der durch zwei gleichachsige Laufräder fahrbar gemachte Unterwagen wird nachgezogen (Anl. 4 der Klageschrift). - - - In Übereinstimmung mit dem angefochtenen Urteil soll im folgenden die erste dieser Ausführungsformen als "BDK 75" und die zweite als "Bild 13" bezeichnet werden.

Der Kläger, der in diesen beiden Ausführungsformen eine Verletzung des Klagepatents erblickt, hat die Beklagten auf Unterlassung, Rechnungslegung und Feststellung der Schadensersatzpflicht in Anspruch genommen. Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten und geltend gemacht, keine der beiden - nach ihrer Meinung vom Erfindungsgegenstand erheblich abweichenden - Bauformen mache von der Lehre des Klagepatents Gebrauch.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Im zweiten Rechtszuge hat der Kläger mit Rücksicht auf die vom Nichtigkeitssenat vorgenommene Änderung des Patentanspruchs 1 eine Neufassung der Verurteilung zur Unterlassung weiterer Verletzungshandlungen vorgeschlagen. Das Berufungsgericht hat - nach Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen Prof.Dr.-Ing. D. von der Technischen Hochschule München - die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und entsprechend dem Vorschlag des Klägers, von dem es nur durch eine klarstellende Einfügung abgewichen ist, die Urteilsformel zu I 1 wie folgt neu gefaßt:

"I. Die Beklagten werden verurteilt,

1. es bei Meidung einer vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Geldstrafe in unbeschränkter Höhe oder Haftstrafe bis zu 6 Monaten zu unterlassen, auf der Straße transportierbare Turmdrehkrane gewerbsmäßig herzustellen, in Verkehr zu bringen, feilzuhalten oder zu gebrauchen, die abgesehen vom Ausleger zerlegt sind und deren Unterwagen sowie deren beim Straßentransport umgelegte Drehschale zu ihrer Unterstützung beim Transport je mit einem Straßenlaufwerk ausgestattet sind, wobei die Drehschale in der Kurvenfahrt unter Ausnutzung der Drehlagerung zwischen Oberwagen (Drehbühne) und Unterwagen ausschwert, und bei denen

- 13
- a) der zur Lenkung bei der Straßenfahrt gegen den Oberwagen drehbare Unterwagen mit zwei gleichachsigen Laufrädern sowie - anstelle einer festen Verstrebung zwischen umgelegter Drehsäule und Oberwagen - mit einem Nachlaufrad und die mit dem Oberwagen beim Transport verbundene Drehsäule mit einem Laufrad, das als ein Spornrad ausgebildet ist, dessen Achse in waagerechter Ebene schwenk- und feststellbar ist, kuppelbar sind und am Unterwagen eine Deichsel zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät angeordnet ist, oder
- b) am Unterwagen etwa in der Mitte zwei gleichachsige Straßenlaufräder ankuppelbar sind, die Drehsäule mit dem Oberwagen beim Transport mittels einer Verstrebung fest verbunden ist, die Lenkbarkeit des Krans durch die zwischen Oberwagen (Drehbühne) und Unterwagen vorhandene Drehlagerung vermittelt ist, die Drehsäulenspitze mit dem angelenkten und beigegeklappten Ausleger in waagerechter Ebene schwenkbar auf einer fahrbaren Unterstützung gelagert sowie an ein Zuggerät angehängt ist."

Mit der hiergegen gerichteten Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter, während der Kläger um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Gegenstand der Erfindung nach dem Klagepatent

1. Nach den Darlegungen des angefochtenen Urteils geht der Streit der Parteien in der Hauptsache um die Frage, ob die Ausführungsform BDK 75 der Beklagten von der Lehre des Klagepatents unter Verwendung gleichwertiger Arbeitsmittel Gebrauch macht und ob die Bauform nach Bild 13 einen im Klage-

patent offenbaren, selbständig schutzwürdigen allgemeinen Erfindungsgedanken verletzt. Bevor beurteilt werden kann, ob diese Fragestellung das Richtige trifft und ob das Berufungsgericht beide Fragen mit Recht bejaht hat, ist es erforderlich, aus Aufgabe und Lösung den Gegenstand der durch das Klagepatent geschützten Erfindung zu ermitteln. Hierbei ist von den Patentansprüchen in der beschränkten und klargestellten Fassung auszugehen, die sie im Nichtigkeitsverfahren durch die Entscheidung des 1. Nichtigkeitssenats des Deutschen Patentamts vom 14. Januar 1958 und das Urteil des erkennenden Senats vom 19. Februar 1960 erhalten haben. Daß dieses Urteil erst nach der letzten Tatsachenverhandlung des vorliegenden Rechtsstreits vom 13. November 1959 ergangen ist, steht seiner Berücksichtigung nicht entgegen, denn nach feststehender Rechtsprechung hat das Revisionsgericht nachträgliche Beschränkungen oder Klarstellungen der Patentansprüche ebenso zu beachten wie nachträgliche Gesetzesänderungen (BGH GRUR 1955, 573 - Kabelschelle). Bei der Auslegung des Patents, die den gleichen Grundsätzen unterliegt wie die Auslegung von Gesetzesrecht (RGZ 148, 400), kann auf die Gründe der Nichtigkeitsentscheidung zurückgegriffen werden, soweit dies zum Verständnis der geänderten Anspruchsfassung geboten erscheint, und ist zu beachten, daß eine dem Sinn und Zweck einer Klarstellung widersprechende Auslegung nicht zulässig wäre (BGH a.a.O.).

2. Ein Turmdrehkran im Sinne des Klagepatents besteht, wie bereits im Urteil des erkennenden Senats vom 19. Februar 1960 dargelegt worden ist (S. 7), aus einem Unterteil, das als ein auf einem Gleis fahrbarer Unterwagen ausgebildet sein kann (im folgenden durchweg als "Unterwagen" bezeichnet), einer die Bedienungseinrichtungen tragenden Drehbühne

("Oberwagen"), die auf dem Unterwagen mittels eines auf diesem ruhenden Spurrings und Spurzapfens oder Führungsrings und mit Hilfe von Laufrollen (im folgenden zusammenfassend als "Drehkranz" bezeichnet) um ihre Mittelachse drehbar gelagert ist, aus dem auf der Drehbühne stehenden Mast ("Drehsäule") und dem an dessen Spitze beweglich angebrachten, zur Aufnahme und Beförderung der Lasten dienenden Ausleger.

Der Erfinder hat sich nach der Einleitung der Patentbeschreibung die Aufgabe gestellt, das Verbringen eines Turmdrehkrans an eine andere Arbeitsstelle rascher, einfacher und billiger als bisher bekannt zu gestalten und den Kran unter Einsparung der bisher für den Transport benutzten Spezialfahrzeuge so auszubilden, daß er als straßengängiges Anhängefahrzeug, mit Hilfe eines beliebigen Zuggeräts befördert werden kann (Beschreibung S. 1 Z. 4 bis 8 und 14 bis 19). An späterer Stelle bringt die Beschreibung zum Ausdruck, daß die Erfindung auch der Vermeidung des bisher erforderlichen vollständigen Abbaus des Krans (S. 2 Z. 110 f) und besonders des umständlichen und zeitraubenden Abbaus von Unterwagen, Spurring und Drehbühne dienen soll, die bisher ebenso wie die Drehsäule und der Ausleger in einzelne Teile zerlegt, auf besondere Fahrzeuge verladen, befördert, abgeladen und wieder zusammengebaut worden seien (S. 3 Z. 59 bis 65).

Zur Lösung dieser Aufgabe schlug der Patentanspruch 1 in seiner ursprünglichen Fassung nur vor, den Unterwagen mit zwei gleichachsigen Laufrädern und die Drehsäule mit einem Laufrad zur Unterstützung beim Straßentransport kuppelbar auszurüsten und am Unterwagen eine Kupplung

zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät anzuordnen. Weitere, in die ursprünglichen Ansprüche jedoch nicht aufgenommene Merkmale sind nach der Beschreibung, daß sich die Drehsäule beim Straßentransport in liegender Stellung befindet, in die sie aus der senkrechten Arbeitsstellung um eine wagerechte, am Oberwagen angeordnete Schwenkachse gebracht worden ist (S. 2 Z. 113 bis 118), und daß sie durch Streben oder gleichwirkende Mittel mit dem Oberwagen zu einem starren Ganzen verbunden und daß hierdurch eine Bewegung um die Schwenkachse am Oberwagen unmöglich gemacht ist (S. 3 Z. 8 bis 14 und 119 bis 122). Für das in der Patentschrift in erster Linie dargestellte Ausführungsbeispiel wird ferner hervorgehoben, daß der mit unverschwenkbaren Laufrädern versehene (S. 3 Z. 17 bis 23) Unterwagen beim Befahren von Kurven die Drehbühne und die Drehsäule nur mit Hilfe der zwischen Ober- und Unterwagen ohnehin bestehenden Drehbeweglichkeit in die neue Fahrtrichtung mitnimmt (S. 3 Z. 23 bis 30, 103 ff und 114 bis 119).

3. Der Nichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hatte das Klagepatent teils aufgrund der eigenen Erklärungen des beklagten Patentinhabers und teils mit Rücksicht auf den nachgewiesenen Stand der Technik in verschiedener Hinsicht klargestellt und beschränkt.

Zur Verdeutlichung der Aufgabenstellung hatte er in den Oberbegriff des neugefaßten Patentanspruchs 1 aufgenommen, daß die Drehsäule beim Straßentransport umgelegt ist (Entscheidung S. 18 Abs. 2 und 21 Abs. 2). Ferner hatte er den Oberbegriff durch die Angabe, daß der Kran abgesehen vom Ausleger unzerlegt ist, enger abgegrenzt, um zum Ausdruck zu bringen, daß die Erfindung nur einen Turmdrehkran betrifft, der ohne Zerlegung des aus Unter-

wagen, Drehkranz und Oberwagen bestehenden Unterbaues und der Drehsäule in einzelne Teile auf der Straße transportiert werden kann (Entscheidung S. 14 bis 17).

In den kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 hatte der Nichtigkeitssenat zur Klarstellung das Merkmal eingefügt, daß die Drehsäule beim Transport mit dem Oberwagen fest verbunden ist. Er war hierbei von der Erwägung ausgegangen, daß die durch eine Verstrebung oder ein gleichwirkendes Mittel hergestellte starre Verbindung notwendig sei, weil ohne sie der Oberwagen bei der Straßenfahrt um die Achse der am Unterwagen angeordneten Laufräder pendeln und damit auch der angelenkten Drehsäule eine entgegengesetzte Pendelbewegung um die Achse des an ihrem Ende angebrachten Laufrades aufzwingen würde, was unerwünscht sei (Entscheidung S. 18 unten und 19 oben). Der erkennende Senat des Bundesgerichtshofs hat im Urteil vom 19. Februar 1960 dieses Merkmal noch dadurch verdeutlicht, daß er das Wort "fest" durch "starr" ersetzt hat. Ferner hatte der Nichtigkeitssenat des Patentamts die Vorrichtung zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät statt wie in der ursprünglichen Fassung mit "Kupplung" mit "Deichsel" bezeichnet, um klarzustellen, daß diese Vorrichtung anders als eine gewöhnliche Kupplung oder eine am Unterwagen gelenkig angeschlossene Lenkstange die quer zur Fahrtrichtung wirkenden Kräfte auf den Unterwagen übertragen soll (Entscheidung S. 17 unten).

Eine bedeutsame Beschränkung des Hauptanspruchs hatte der Nichtigkeitssenat schließlich durch Einfügung des Merkmals vorgenommen, daß der Unterwagen zur Lenkung bei der Straßenfahrt - in bekannter Weise - gegen den Oberwagen drehbar ist. Er hatte damit einerseits der Beschränkung der Aufgabenstellung auf die Konstruktion eines Kranes Rechnung

getragen, dessen Unterbau mit der ihm eigenen, dem Arbeitszweck dienenden Drehbeweglichkeit seiner Bestandteile beim Straßentransport unzerlegt bleibt, und die Bauformen, bei denen das nicht zutrifft, vom Patentschutz ausgenommen und demzufolge die solche Ausführungsformen betreffenden ursprünglichen Unteransprüche 2 und 3 gestrichen. Andererseits besagt die Einfügung dieses Merkmals, daß die ursprünglich nur in der Beschreibung erwähnte Beibehaltung der Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen beim Straßentransport und ihre Ausnutzung zur Lenkung des in ein Anhängefahrzeug umgewandelten Turmdrehkrans ein erfindungswesentliches - wenn auch schon durch eine Vorveröffentlichung mit dem Kennwort "Storchschnabel" bekannt gewordenes (Entscheidung S. 19 Abs. 2) - Kombinationselement des Gegenstandes des Klagepatents darstellt. Der erkennende Senat des Bundesgerichtshofs hat es für geboten erachtet, dieses Merkmal durch eine Änderung der vom Nichtigkeitssenat vorgenommenen Neufassung des Patentanspruchs 1 noch deutlicher herauszuheben (Urteil S. 21 unter VII).

4. Dem Klagepatent in der jetzt maßgebenden Fassung liegt somit die Aufgabe zugrunde, einen Turmdrehkran mit möglichst einfachen Mitteln so auszubilden, daß er - abgesehen vom Ausleger - unzerlegt und mit umgelegter Drehsäule als Anhängefahrzeug mit Hilfe eines beliebigen Zuggeräts auf der Straße transportiert werden kann.

Die vom Erfinder vorgeschlagene Lösung besteht, wie bereits im Urteil des erkennenden Senats vom 19. Februar 1960 (S. 10) hervorgehoben worden ist und wovon auch das Berufungsgericht - mit unerheblichen Abweichungen in Reihenfolge und Wortfassung - ausgeht, in einer Kombination der folgenden fünf Merkmale:

- (1) Der Unterwagen ist mit zwei gleichachsigen Straßenlaufrädern kuppelbar.
- (2) Die in unzerlegtem Zustande für den Straßen-transport in eine waagerechte Lage gebrachte Drehsäule wird an ihrem Ende von einem kuppelbaren Laufrad unterstützt.
- (3) Die umgelegte Drehsäule ist mit dem Oberwagen (der Drehbühne) starr verbunden.
- (4) Die drehbewegliche Anordnung von Ober- und Unterwagen bildet nach dem Umlegen der Drehsäule eine als Drehschemel wirkende Lenkachse.
- (5) Am Unterwagen ist eine Deichsel angeordnet, die dazu dient, den zum Transport vorbereiteten Turmdrehkran an ein beliebiges Zuggerät anzuhängen und beim Befahren von Straßenbiegungen zu lenken.

II. Zur Ausführungsform BDK 75

1. Die angegriffene Ausführungsform BDK 75 stimmt im Oberbegriff mit dem Gegenstand des Klagepatents überein, denn sie ist ebenfalls ein Turmdrehkran, der in - abgesehen vom Ausleger - unzerlegtem Zustand mit liegender Drehsäule vermöge je eines am Unterwagen und an der Drehsäule angeordneten Straßenlaufwerks auf der Straße transportiert werden kann. Auch hinsichtlich der erfindungswesentlichen Merkmale besteht weitgehende Übereinstimmung. Die für den vorliegenden Rechtsstreit bedeutsamen Abweichungen bestehen darin, daß bei der angegriffenen Ausführungsform am Unterwagen außer den beiden gleichachsigen Laufrädern (vgl. Merkmal 1) an seinem hinteren Ende ein in waage-

rechter Ebene verschwenkbares Nachlaufrad kuppelbar ist und daß eine den Verbindungsstreben (50) nach dem Klagepatent entsprechende starre Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule (Merkmal 3) fehlt.

Das Berufungsgericht erblickt in der Ausführungsform BDK 75 trotz dieser Abweichungen eine gegenständliche Verletzung des Klagepatents. Es vertritt die Auffassung, daß sie von dem Merkmal 1 (im Berufungsurteil als Merkmal 2 bezeichnet) wenigstens zu einem nicht unerheblichen Teile Gebrauch mache, denn weder das Hinzutreten eines dritten Laufrades noch die Verschiebung der Achse der beiden gleichachsigen Laufräder von der Mitte zur vorderen Hälfte des Unterwagens verändere die Konstruktion so weitgehend, daß das genannte Merkmal als nicht benutzt anzusehen wäre. Auch das Merkmal 2 (nach Berufungsurteil Merkmal 4) werde benutzt, denn das die Drehsäule unterstützende lenkbare Nachlaufrad sei dem in waagerechter Ebene schwenkbaren und feststellbaren Spornrad nach Unteranspruch 4 des Klagepatents äquivalent. Das Merkmal 3 (im Berufungsurteil ebenso bezeichnet) sei zwar nicht unmittelbar vorhanden; es bestehe aber zwischen dem am Unterwagen angebrachten Nachlaufrad und den im Klagepatent vorgesehenen, einer starren Verbindung von Oberwagen und Drehsäule dienenden Streben eine glatte patentrechtliche Gleichwirkung, denn das Nachlaufrad verhindere in gleicher Weise wie die Streben ein Kippen des Unterwagens; daß dieses Rad noch andere Aufgaben erfülle und nach dem Gutachten des Sachverständigen die Kurvengängigkeit des Unterwagens nicht unbeträchtlich erhöhe, stehe dieser Feststellung nicht entgegen. Auch das Merkmal 4 (nach Berufungsurteil Merkmal 1) werde benutzt; hierbei sei wiederum unerheblich, daß die an-

gegriffene Konstruktion hinsichtlich der Kurvenläufigkeit des Krans dem Gegenstand des Klagepatents überlegen sei. Schließlich sei auch das Merkmal 5 (im Berufungsurteil ebenso bezeichnet) gegeben.

2. Die Revision wendet sich zunächst gegen die Annahme einer patentrechtlichen Äquivalenz zwischen dem Nachlaufrad am Unterwagen bei der angegriffenen Bauform und einer starren Verbindung nach Merkmal 3 des Klagepatents. Sie macht geltend, daß Berufungsgericht habe verkannt, daß die mit dem Nachlaufrad erzielte technische Wirkung nicht, wie es für die Feststellung einer patentrechtlichen Gleichwirkung erforderlich sei, im Sinne des Erfindungsgedankens liege, sondern diesem zuwiderlaufe. Ein unabdingbarer Teil des Erfindungsgedankens sei es nämlich, daß der Unterwagen mit zwei gleichachsigen Rädern und nur mit zwei Rädern ausgestattet sei. Dies ergebe sich schon aus dem Zweck der Erfindung, den Straßentransport eines Turmdrehkrans rascher, billiger und einfacher zu gestalten, als es bisher möglich war, und ferner daraus, daß die Verwendung von insgesamt nur drei Stützrädern am fahrbar gemachten Kran zu einer Dreipunktabstützung führe, die im Urteil des erkennenden Senats vom 19. Februar 1960 als besonders vorteilhaft bezeichnet worden sei, weil sie der Gefahr von Verwindungen oder Verbiegungen der umgelegten Drehschale beim Straßentransport wirksam begegne; dieser für die Gewährung des Patentschutzes wesentliche Vorteil sei nur gegeben, wenn der Unterwagen mit nur zwei, durch eine Achse verbundenen Laufrädern versehen sei. Daß das Klagepatent eine Bauform mit mehr als zwei gleichachsigen Laufrädern geradezu verwerfe, schließe die Annahme eines patentrechtlichen Gleichwertes begrifflich aus.

Dieser Vortrag der Revision kann nicht zum Erfolg führen. Richtig ist zwar, daß eine gegenständliche Patentverletzung mit äquivalenten Mitteln nur angenommen werden kann, wenn es sich um eine Ausführungsform handelt, die den Grundgedanken der Erfindung nicht widerspricht und alle erfindungswesentlichen Merkmale unmittelbar oder unter Verwendung technischer oder patentrechtlicher Gleichwerte, d.h. solcher Arbeitsmittel, die dem Durchschnittsfachmann allgemein oder für die Lösung der konkreten technischen Aufgabe ohne weiteres zur Verfügung stehen, verwirklicht (vgl. Lindenmaier PatG 4. Aufl. § 6 Anm. 11). Alle diese Voraussetzungen sind jedoch bei der angegriffenen Ausführungsform BDK 75 erfüllt. Daß die Merkmale 2, 4 und 5 der geschützten Kombination aufweist, ist außer Streit, ebenso daß sie von dem Merkmal 3 nicht unmittelbar Gebrauch macht. Es stellt sich somit nur die Frage, ob das Merkmal 1 verwirklicht und das Merkmal 3 durch ein glattes patentrechtliches Äquivalent ersetzt ist. Beides ist in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen zu bejahen.

- a) Der Auffassung der Revision, die Erfindung verwerfe geradezu eine Bauform, bei der der Unterwagen beim Straßentransport von mehr als zwei gleichachsigen Laufrädern unterstützt werde, und schließe damit eine solche Bauform vom Patentschutz begrifflich aus, kann nicht gefolgt werden. Nach anerkannten Rechtsgrundsätzen verbietet sich zwar eine Ausdehnung des Patentschutzes auf glatte Äquivalente, wenn der Erfindungsgedanke gerade darin besteht, eines von mehreren zur Verfügung stehenden Arbeitsmitteln zu wählen, das nach Meinung des Erfinders die beste Wirkung verspricht (Lindenmaier aaO; vgl. auch RGZ 70, 74). So verhält es sich beim Klagepatent aber nicht.

Die Annahme, das Merkmal 1 der geschützten Kombination besage nicht nur, daß der Unterwagen zwei gleichachsige Laufräder aufweisen müsse, sondern darüber hinaus, daß er nur eine Laufachse und nicht mehr besitzen dürfe, entbehrt einer hinreichenden Grundlage. Sie kann nicht etwa schon damit gerechtfertigt werden, daß die Patentschrift in den Patentansprüchen, der Beschreibung und den Zeichnungen nur diese eine Bauform behandelt, denn unter dieser selbstverständlichen Voraussetzung stellt sich überhaupt erst die Frage der Äquivalenz. Es müßten vielmehr besondere Anhaltspunkte hinzukommen, aus denen der Fachmann schließen könnte, daß das Wesen der Erfindung gerade darin bestehe, statt der sonst zur Verfügung stehenden Möglichkeiten als die beste aller möglichen Ausführungsformen nur eine solche zu wählen, bei der der Unterwagen lediglich mit zwei gleichachsigen Laufrädern ausgestattet und eine Stabilisierung gemäß Merkmal 3 vorgesehen ist. Ausdrückliche Hinweise in dieser Richtung sind weder der Patentschrift noch den im Nichtigkeitsverfahren ergangenen Entscheidungen zu entnehmen. Insbesondere kann nicht etwa daraus, daß der Nichtigkeitsssenat die nur bei einachsiger Ausbildung des Unterwagens gegebene Notwendigkeit einer starren Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule betont und den Patentanspruch 1 durch Aufnahme dieses Merkmals ergänzt hat, gefolgert werden, daß der Gegenstand der Erfindung sich auf diese Bauform beschränke, denn diese Änderung bedeutet, wie nach ihrem sachlichen Gehalt nicht zweifelhaft sein kann und wovon auch der Nichtigkeitssenat des Patentamts ersichtlich ausgegangen ist (vgl. Entscheidung S. 18 unten und 19 oben), eine bloße Klarstellung und schließt eine Ausdehnung des Schutzzumfangs auf Äquivalente keineswegs aus.

- b) Eine einschränkende Auslegung im Sinne einer Beschränkung des Patentschutzes auf die Anordnung von nur einer Achse mit zwei Laufrädern am Unterwagen kann auch nicht mit der Zielsetzung der Erfindung begründet werden, den Straßentransport von Turmdregkränen rascher, einfacher und billiger zu gestalten. Die Revision erkennt, daß das Merkmal 1 des Klagepatents nur eines von mehreren und keineswegs das wichtigste der Merkmale ist, die dieser Zielsetzung dienen. In seiner wirtschaftlichen Bedeutung tritt es entschieden hinter dem Gedanken zurück, den Kran als Anhängefahrzeug auszubilden, das mit einem beliebigen Zuggerät auf der Straße transportiert werden kann, und so die Verwendung von Spezialfahrzeugen zu ersparen, und auch hinter dem Vorschlag, zur Einsparung einer besonderen Lenkachse die ohnehin vorhandene Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen auszunutzen. Auch das Merkmal, daß die Laufräder an Unterwagen und Drehsäule kuppelbar sind, d.h. daß sie mit einfachen Handgriffen am Kran angebracht und wieder abgenommen werden können, trägt zur Erhöhung der Einfachheit und Wirtschaftlichkeit des Straßentransportes bei. Von allen diesen Vorteilen macht die angegriffene Ausführungsform der Beklagten Gebrauch mit der einzigen Abweichung, daß sie ein zusätzliches schwenkbares Laufrad benötigt. Wenn das Berufungsgericht diese Abweichung gegenüber dem Gegenstand des Klagepatentes als eine im ganzen gesehen nur geringfügige Verschlechterung bewertet hat, die es nicht rechtfertigen kann, die angegriffene Bauform vom Patentschutz auszunehmen, so kann diese Beurteilung aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden (vgl. u.a. BGH CRUR 1961, 409, 411 - Drillmaschine). Dies gilt um so mehr, wenn man berücksichtigt, daß dem wirtschaftlichen Mehraufwand für das zusätzliche Laufrad die Einsparung

der beim Gegenstand des Klagepatents benötigten starren Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule gegenübersteht, die jenen Mehraufwand zu einem Teil wieder ausgleicht.

- c) Es trifft auch nicht zu, daß die Konstruktion BDK 75 von der sog. Dreipunktabstützung keinen Gebrauch mache. Diese Art der Abstützung bietet, wie der erkennende Senat in seinem Urteil vom 19. Februar 1960 in Übereinstimmung mit dem Gutachten des im Nichtigkeitsverfahren gehörten Sachverständigen ausgeführt hat (Urt. S. 14 und 18 f), den besonderen Vorteil, daß sie Verwindungen und Verbiegungen der langgestreckten Drehsäule beim Transport über unebenes Gelände wirksam vorbeugt. Auf die im vorliegenden Rechtsstreit gegen diese Annahme geäußerten Bedenken braucht nicht eingegangen zu werden, da die Art der Abstützung bei der Konstruktion BDK 75 jedenfalls in ihrer technischen Wirkung mit der reinen Dreipunktabstützung nach dem Streitpatent nahezu übereinstimmt. Diese Wirkung beruht nämlich in der Hauptsache darauf, daß gegenüber einer breiten, aus mindestens zwei gleichachsigen Rädern bestehenden Abstützung des Unterwagens am Ende der Drehsäule nur ein einziges Spornrad angeordnet ist, das anders als eine zweirädrige Achse Unebenheiten der Fahrbahn überwinden kann, ohne wesentliche Torsionskräfte auf den Körper der Drehsäule zu übertragen. Sie setzt nicht etwa, wie die Revision annimmt, voraus, daß der Unterwagen nur von zwei Rädern unterstützt wird, sondern tritt ebenso ein, wenn dieser beispielsweise auf vier Rädern ruht. Ob die technische Wirkung der Dreipunktabstützung bis zu einem gewissen Grade herabgesetzt ist, wenn der Unterwagen außer zwei gleichachsigen Laufrädern noch ein an seinem hinteren Ende mittig angeordnetes Nachlaufrad besitzt, mag dahin-

stehen; selbst wenn das zutreffen sollte, würde es sich wiederum nur um eine verschlechterte Ausführung im Rahmen des Erfindungsgedankens handeln.

- d) Auch im übrigen sind gegen die Annahme einer glatten patentrechtlichen Äquivalenz begründete Einwendungen nicht zu erheben. Die Aufgabe der Erfindung, den Turmdrehkran so auszubilden, daß er in unzerlegtem Zustand mit liegender Drehsäule als Anhängefahrzeug auf der Straße gefahren werden kann (s. o. I 4), schließt die Teilaufgabe ein, die beiden mit je einem Straßenlaufwerk ausgerüsteten Hauptteile des Krans, nämlich den aus Oberwagen, Drehkranz und Unterwagen bestehenden Kranunterbau und die umgelegte Drehsäule, derart miteinander zu verbinden, daß sie eine geschlossene Transporteinheit mit den für den Straßentransport benötigten Fahreigenschaften bilden. Zu diesen Eigenschaften gehört, daß der fahrbar gemachte Kran in sich eine genügende Festigkeit besitzt und daß Bewegungen seiner Hauptteile gegeneinander, sei es in horizontaler, sei es in vertikaler Richtung, weitgehend ausgeschlossen sind.

Horizontale Bewegungen werden beim Kran der Beklagten ebenso wie beim Gegenstand des Klagepatents durch die waagerechte Schwenkachse vermieden, in der Oberwagen und Drehsäule während der Straßenfahrt miteinander verbunden bleiben. Der Vermeidung von Pendelbewegungen nach oben und unten dient beim Klagepatent die starre Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule durch eine Verstrebung oder gleichwirkende Mittel. Den gleichen Zweck erfüllt bei der angegriffenen Bauform, wenn auch auf anderem Wege, das zusätzliche Nachlaufrad am Unter-

wagen, denn es sichert diesem ein dauerndes stabiles Gleichgewicht und verhindert damit unerwünschte vertikale Bewegungen. Die Möglichkeit, bei der Lösung der gestellten technischen Aufgabe entweder das eine oder das andere Arbeitsmittel anzuwenden und gegebenenfalls das eine gegen das andere auszutauschen, war nach der rechtlich bedenkenfreien Feststellung des Berufungsgerichts dem Durchschnittsfachmann im Zeitpunkt der Anmeldung des Klagepatents ohne weiteres geläufig. Daß das Nachlauf-
rad neben der stabilisierenden Wirkung, die es mit dem Arbeitsmittel nach Merkmal 3 des Klagepatents gemeinsam hat, noch weitere vorteilhafte Wirkungen äußert, steht, wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, der Annahme einer patentrechtlichen Gleichwirkung nicht entgegen (BGH GRUR 1961, 409, 411 - Drillmaschine).

Insgesamt ergibt sich hiernach, daß weder Inhalt noch Zweck der Erfindung nach dem Klagepatent zu einer Beschränkung des Schutzzumfangs auf eine Konstruktion mit nur einachsiger Unterstützung des Unterwagens nötigt.

3. Die Notwendigkeit einer solchen Beschränkung kann auch nicht, wie die Revision weiter geltend macht, aus dem Stande der Technik im Zeitpunkt der Anmeldung des Klagepatents gefolgert werden. Die Revision stützt sich insoweit vor allem auf eine mit dem Kennwort "Storch-schnabel" bezeichnete Vorveröffentlichung und auf eine nach Behauptung der Beklagten offenkundig vorbenutzte Krankonstruktion der Firma Otto K. KG in O. (im folgenden als "Kaiserkran" bezeichnet). Sie vertritt die Auffassung, durch diese älteren Konstruktionen sei die Verwendung einer mehrachsigen Unterstützung des Unterwagens neuheitshindernd vorweg-

genommen. Die angegriffene Bauform BDK 75, die ebenfalls zwei Laufachsen verwende, halte sich, da sie ein Äquivalent zum Vorbekannten sei, im freien Stande der Technik und stelle insofern, als sie die hintere Laufachse statt mit zwei nur mit einem Laufrad ausstatte, lediglich eine Verbesserung der vorbekannten Konstruktionen dar. Sie stehe diesen somit wesentlich näher als dem Gegenstand des Klagepatents.

- a) Der Revision ist zuzugeben, daß das angefochtene Urteil eine nähere Würdigung in dieser Richtung vermissen läßt. Das Berufungsgericht befaßt sich mit dem Stande der Technik nur in anderem Zusammenhang, nämlich bei der Prüfung der Frage, ob mit Rücksicht auf die mutmaßlichen Aussichten der Nichtigkeitsklage Veranlassung bestehen könnte, den vorliegenden Rechtsstreit bis zur rechtskräftigen Beendigung des Nichtigkeitsverfahrens auszusetzen (Berufungsurteil S. 13 bis 18). Die Darlegungen des Berufungsrichters hierzu geben jedoch auch für die Beurteilung der weiteren Frage, ob der Stand der Technik etwa zu einer Beschränkung des Schutzzumfanges des Klagepatents nötigt, eine genügende tatsächliche Grundlage.

Nach gesicherter Rechtsprechung ist der Schutzbereich eines Patentes dann auf den unmittelbaren Gegenstand der Erfindung unter Ausschluß selbst glatter Äquivalente zu begrenzen, wenn sich ergibt, daß die Erfindung durch den Stand der Technik neuheitshindernd vorweggenommen war und das Patent daher bei richtiger Beurteilung nicht hätte erteilt werden dürfen (vgl. BGHZ 3, 365 - Schuhsohle; BGH GRUR 1953, 29 - Plattenspieler). Auch die Vorwegnahme einzelner äquivalenter Lösungsmittel kann u.U. dazu führen, daß diese Lösungsmittel vom Patent-

schutz auszunehmen sind. Das Gleiche gilt dann, wenn das Patentamt im Erteilungsverfahren - entsprechendes hat für das Ergebnis des Nichtigkeitsverfahrens zu gelten - unzweideutig zum Ausdruck gebracht hat, daß im Hinblick auf den Stand der Technik eine bestimmte Ausführungsform vom gegenständlichen Schutzbereich des Patenten nicht erfaßt wird (BGH GRUR 1961, 77, 78 - Blinkleuchte). In Zweifelsfällen kommt es für die Beurteilung der Frage, ob die im Einzelfall in Rede stehende Ausführungsform das Patent verletzt, entscheidend darauf an, ob sie im Ganzen gesehen trotz der Vorbekanntheit des einen oder anderen der verwendeten Arbeitsmittel dem Gegenstand des Klagepatents näher steht als dem Stand der Technik (vgl. BGH GRUR 1962, 29, 31 - Drehkippschlag; s. auch RGZ 119, 70, 74 und Lindenmaier aaO).

- b) Dem nach dem Ersten Überleitungsgesetz ohne Einspruchsverfahren durchgeführten Erteilungsverfahren sind Hinweise, die zu einer Begrenzung des Schutzzumfangs in der hier infrage kommenden Richtung nötigen könnten, nicht zu entnehmen. Im Nichtigkeitsverfahren sind zwar verschiedene Schutzbeschränkungen vorgenommen worden. Diese beziehen sich aber nicht auf das Merkmal 1 der geschützten Kombination, sondern in der Hauptsache darauf, daß der Kran beim Straßentransport - abgesehen vom Ausleger - unzerlegt sein soll (Oberbegriff und Merkmal 2) und daß zur Lenkung des fahrbar gemachten Krans beim Straßentransport die ohnehin vorhandene Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen ausgenutzt werden soll (Merkmale 4 und 5). Die Einfügung des mit dem Merkmal 1 in engem Zusammenhang stehenden Merkmals 3 in den Hauptanspruch, auf die unter einem anderen Gesichtspunkt bereits einzugehen war (oben II 2 a), beruht nicht auf der Absicht,

den Schutzbereich des Klagepatents im Hinblick auf den Stand der Technik auf eine Ausführungsform zu begrenzen, bei der der Unterwagen nur mit zwei gleichachsigen Lauf-
rädern versehen ist, sondern bezweckt lediglich, klar-
stellend die bei dieser in der Patentschrift allein
behandelten Ausführungsform notwendige starre Verbindung
zwischen Oberwagen und Drehsäule ausdrücklich hervorzu-
heben.

- c) Von den Entgegenhaltungen, die im Nichtigkeitsverfahren zu erörtern waren, kommt für die im vorliegenden Rechts-
streit zu entscheidende Frage, ob vom Schutzbereich des
Klagepatents Bauformen mit mehrachsigen Fahrwerk am
Unterwagen auszunehmen sind, ernstlich nur die Konstruk-
tion "Storachschnabel" in Betracht. Diese in der ange-
fochtenen Entscheidung zutreffend beschriebene Konstruk-
tion (Berufungsurteil S. 14 f) hat, wie der erkennende Senat
bereits in seinem Urteil vom 19. Februar 1960 (S. 12 bis 15)
dargelegt hat, mit dem Gegenstand des Klagepatents nur
gemeinsam, daß nach dem Umlegen der Drehsäule in eine
waagerechte Lage die Drehbeweglichkeit zwischen Ober-
und Unterwagen ausgenutzt wird und daß dieses in der
Art eines Drehschemels wirkende Konstruktionselement beim
Straßentransport eine Lenkung des Krans gestattet. Im
übrigen weist sie keines der Kombinationsmerkmale des
Klagepatents auf und unterscheidet sich vom Gegenstand
der Erfindung wesentlich dadurch, daß der Unterwagen
nicht als Vorderteil eines Fahrzeuganhängers ausgebildet
ist, sondern als ein durch eigene Kraft zu bewegendes
Straßenmotorfahrzeug, daß der Unterwagen auf zwei Achsen
mit vier Laufrädern fortbewegt wird, wobei die vordere
Achse schwenkbar ist und neben der Drehbeweglichkeit
zwischen Ober- und Unterwagen zur Lenkung des Fahrzeugs

beiträgt, daß die Laufräder nicht kuppelbar angeordnet, sondern ständig am Unterwagen angebracht sind und bei dessen Vorbereitung zur Straßenfahrt mit Hilfe eingebauter Winden abgesenkt werden, daß eine starre Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule wegen des Fehlens einer Kippgefahr nicht vorhanden ist, und schließlich daß nicht eindeutig zu erkennen ist, ob das hintere Ende der Drehsäule nur von einem oder von zwei Laufrädern getragen wird und demzufolge eine Dreipunktabstützung gegeben ist.

Der erkennende Senat hat aus diesem Grunde in Übereinstimmung mit der Entscheidung des Nichtigkeitssenats des Deutschen Patentamts festgestellt, daß die Vorveröffentlichung "Storchschnabel" dem Klagepatent nicht neuheits-hindernd entgegensteht, und bei der Frage des technischen Fortschritts hervorgehoben, daß - abgesehen von der günstigeren Dreipunktabstützung - nach dem Klagepatent wesentlich wirtschaftlicher gearbeitet werden kann, während beim Projekt "Storchschnabel" der hohe Aufwand für die Ausgestaltung des Unterwagens zu einem selbstbeweglichen Fahrzeug, insbesondere die gebotene Verwendung hochwertiger Konstruktionsteile und die erforderliche höhere Motorleistung, in keinem angemessenen Verhältnis zu dem technischen Ergebnis stehen, das die Vereinigung des auf Gleisen fahrbaren Turmdrehkrans mit einem straßengängigen Fahrzeug zu einer einheitlichen Konstruktion mit sich bringt. Bei der Beurteilung der Erfindungshöhe ist der erkennende Senat (Urteil S. 19) der - im vorliegenden Rechtstreit erneut vorgetragenen - Betrachtungsweise der Nichtigkeitsklägerinnen entgegengetreten, man brauche sich bei der Konstruktion "Storchschnabel" nur den selbstfahrenden Unterwagen durch ein Schleppfahrzeug ersetzt zu denken, um die vom Erfinder vorgeschlagene Lösung vor sich

zu haben. Er hat hierzu ausgeführt, diese Betrachtungsweise enthalte einen unzulässigen Rückschluß aus dem Streitpatent, denn sie lege in die Vorveröffentlichung etwas hinein, was erst durch das Streitpatent als neues Konstruktionsprinzip offenbart worden sei, nämlich den Gedanken, bei der Umwandlung des Drehkrans in ein Anhängelfahrzeug die Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen auszunutzen.

Angesichts der grundlegenden Verschiedenheiten beider Konstruktionen konnte die Entgegenhaltung "Storachschnabel" im Nichtigkeitungsverfahren nicht zu einer über die Entscheidung des Nichtigkeitssenates hinausgehenden Beschränkung des Patentschutzes führen. Aus den gleichen Erwägungen, an denen im vorliegenden Rechtsstreit festzuhalten ist, kann die Entgegenhaltung auch keinen Anlaß dazu geben, den Schutzbereich des Klagepatents enger zu begrenzen und etwa, wie es die Revision anstrebt, Bauformen mit mehrachsiger Unterstützung des Unterwagens vom Schutze auszunehmen.

- d) Im Verletzungsstreit haben sich die Beklagten weiterhin auf den nach ihrer Behauptung offenkundig vorbenutzten Kaiserkran berufen, auf dessen Berücksichtigung sie im Nichtigkeitsverfahren verzichtet hatten. Diese Konstruktion, deren offenkundige Vorbenutzung das Berufungsgericht unterstellt hat und daher auch im Revisionsverfahren zu unterstellen ist, kommt dem Gegenstand des Klagepatents allerdings wesentlich näher als die Bauform "Storachschnabel". Den Oberbegriff haben beide Konstruktionen gemeinsam. Der Kaiserkran wird ebenso wie der Kran nach dem Klagepatent in - abgesehen vom Ausleger - unzerlegtem Zustand nach Umlegen der Drehschule mit Hilfe von je einem am Unterwagen und an der Drehschule angeordneten Straßenlaufwerk zum Anhängelfahrzeug gemacht, das an ein beliebiges Zuggerät an-

gehängt werden kann. Zum Anhängen und Lenken des Kranes dient eine Deichsel, die aber anders als nach Merkmal 5 des Klagepatents nicht am Unterwagen selbst angebracht ist, sondern an der vorderen Achse des aus zwei Achsen mit je zwei Rädern bestehenden Straßenlaufwerks des Unterwagens. Diese Achse ist in waagerechter Ebene schwenkbar und wird jeweils vor dem Straßentransport eingebaut; die Straßenräder der hinteren starren Achse sind ähnlich wie die Laufräder nach Merkmal 1 des Klagepatents kuppelbar angeordnet. Am Ende der umgelegten Drehsäule ist ebenso wie nach der Lehre des Klagepatents (Merkmal 2 i.V.m. Unteranspruch 4) ein kuppelbares sowie schwenk- und feststellbares Spornrad vorgesehen. Eine starre Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule (Merkmal 3) wird infolge der zweiachsigen Ausbildung des Laufwerks am Unterwagen nicht benötigt. Die eigene Drehbeweglichkeit des Krans zwischen Ober- und Unterwagen (Merkmal 4) bleibt beim Straßentransport erhalten und dient neben der am Unterwagen angeordneten beweglichen Vorderachse zur Lenkung des Anhängfahrzeugs.

Indessen läßt schon eine vergleichende Betrachtung des wirtschaftlichen Aufwandes, der bei den einander gegenüberstehenden Konstruktionen benötigt wird, erkennen, daß die Bauart BDK 75 der Beklagten dem Klagepatent wesentlich näher steht als dem Kaiserkran. Die Konstruktion nach dem Klagepatent zeichnet sich, wie bereits dargelegt (s. oben II 2 b), gegenüber den vorbekannten Konstruktionen durch besondere Wirtschaftlichkeit aus. Diese wird - abgesehen von anderen Faktoren, die schon beim Kaiserkran vorhanden gewesen sein mögen - zu einem wesentlichen Teile dadurch erzielt, daß nach der Lehre des Klagepatents zur Lenkung des Krans in der Kurve allein

die ohnehin vorhandene Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen ausgenutzt wird und so auf die Anordnung einer besonderen Lenkachse verzichtet werden kann. Eine solche Lenkachse, wie sie der Kaiserkran noch aufweist, erfordert einen beträchtlichen Aufwand, denn sie muß alle Bauelemente eines zur Verwendung für schwere Lasten geeigneten Drehschemels besitzen und in bezug auf Tragkraft und Widerstandsfähigkeit und damit in bezug auf die Hochwertigkeit des verwendeten Materials und seiner Verarbeitung den besonderen Anforderungen genügen, die sich daraus ergeben, daß die Achse bei der Straßenfahrt nahezu das gesamte Transportgewicht des Krans mit Unterbau und Drehsäule aufzunehmen hat und den vor allem in Straßenbiegungen, bei Steigungen und auf Gefällestrecken auftretenden starken Zug- und Druckkräften gewachsen sein muß. Dieser hohe Aufwand wird nach der technischen Lehre des Klagepatents erspart, die auf der zuvor nicht offenbarten Erkenntnis beruht, daß es für die Lenkung des zum Anhängelfahrzeug ausgebildeten Turmdrehkrans genügt, die ohnehin vorhandene, für den Arbeitsbetrieb des Krans benötigte, aber auch zur Verwendung als Lenkachse beim Straßentransport geeignete Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen auszunutzen. Die angegriffene Konstruktion der Beklagten macht sich diese Erkenntnis und damit den besonderen Vorzug größerer Wirtschaftlichkeit, den die Konstruktion nach dem Klagepatent gegenüber dem Kaiserkran voraus hat, zu eigen; daß sie ein zusätzliches schwenkbares Nachlaufrad am Unterwagen vorsieht, ist wirtschaftlich gesehen von untergeordneter Bedeutung, denn der wirtschaftliche Aufwand für dieses - entsprechend der ihm zugewiesenen funktionellen Aufgabe nur verhältnismäßig geringen Beanspruchungen ausgesetzte - Bauelement bleibt gegenüber dem Aufwand für eine besondere Lenkachse, wie sie der Kaiserkran verwendet, ganz erheblich zurück.

13

Zu dem gleichen Ergebnis, daß die angegriffene Bauform dem Kran nach dem Klagepatent wesentlich näher kommt als dem Kaiserkran, führt eine Gegenüberstellung hinsichtlich der transporttechnischen Wirkungsweise. Beim Gegenstand des Klagepatents wird bei der Kurvenfahrt die vom Zuggerät ausgehende, auf eine Richtungsänderung hinwirkende Kraft über die Deichsel des Anhängefahrzeugs auf den mit ihr starr verbundenen Unterwagen übertragen; dieser wird hierdurch in die neue Fahrtrichtung geschwenkt und nimmt vermöge der zwischen ihm und dem Oberwagen bestehenden Drehbeweglichkeit diesen selbst und die mit ihm starr verbundene Drehsäule in die neue Richtung mit, wobei einstweilen die unterstützende Wirkung eines nach Unteranspruch 4 schwenkbar ausgebildeten Spornrads außer Betracht bleiben kann. Beim Kaiserkran wirkt die Lenkkraft des in die Kurve einschwenkenden Zuggeräts auf die mit der Deichsel ausgerüstete schwenkbare Vorderachse des Straßenlaufwerks am Unterwagen. Diese einen ersten Drehschemel bildende Achse wird in die neue Fahrtrichtung gelenkt, in die sie den Unterwagen mitnimmt; dieser überträgt dann seinerseits in gleicher Weise wie bei der Konstruktion nach dem Klagepatent die Lenkbewegung auf Oberwagen und Drehsäule weiter. Der Vorteil, den diese doppelte Lenkung für die Kurvengängigkeit des Anhängefahrzeugs bedeuten mag, tritt aber gegenüber den Vorzügen größerer Einfachheit, schnellerer Einsatzbereitschaft und eines geringeren Arbeitsaufwandes, durch die sich die Lösung nach dem Klagepatent auszeichnet, zurück. Auch von diesen Vorzügen macht die angegriffene Konstruktion in beachtlichem Umfange Gebrauch. Sie wendet sich damit deutlich von der älteren umständlicheren Bauform des Kaiserkrans ab und zu der des Klagepatentes

hin, denn sie vermeidet wie dieses eine besondere Lenkachse und verwendet zur Lenkung des Anhängefahrzeugs allein die Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen. Die Anordnung eines schwenkbaren Nachlaufrades dient nur dazu, den mit einem zweiachsigen Laufwerk versehenen Unterwagen kurvenbeweglich zu machen, und ist für die Übertragung der Lenkbewegung auf den Oberwagen und die nachlaufende langgestreckte Drehsäule ohne Bedeutung.

Die Revision hält dem entgegen, es treffe nicht zu, daß die Konstruktion der Beklagten einzig und allein die Drehbarkeit des Unterwagens gegen den Oberwagen als Mittel zur Lenkung des Anhängefahrzeugs verwende. Das Nachlaufrad trage hierzu vielmehr wesentlich bei und wirke als zweite Lenkachse, ohne die ein Befahren von Straßenbiegungen nicht möglich sei. Daß es nicht wie die bewegliche Achse am Kaiserkran am Vorderteil, sondern am hinteren Ende des Unterwagens angeordnet sei, spiele keine Rolle, denn für die Lenkung eines zweiachsigen Fahrzeugs sei es bedeutungslos, ob die vordere oder die hintere Achse beweglich sei. Die angegriffene Bauform BDK 75 mache daher von dem Vorteil der Verwendung nur einer Lenkachse keinen Gebrauch, sondern besitze wie der Kaiserkran zwei Lenkachsen und stelle diesem gegenüber nur insofern eine Verbesserung dar, als sie die zweite Achse mit einem statt mit zwei Laufrädern ausgestattet habe.

Dieser Betrachtungsweise kann nicht gefolgt werden. Richtig ist zwar, daß zur Herstellung der Kurvengängigkeit eines zweiachsigen Fahrzeugs eine der Achsen beweglich sein muß und daß es für die Lenkbarkeit des Fahrzeugs im Grundsatz keinen Unterschied macht, ob die vordere oder

die hintere Achse als Lenkachse beweglich ausgebildet ist. Dem Nachlaufrad bei der Konstruktion der Beklagten kommt daher in der Tat insofern eine - wenn auch nur sekundäre - Lenkwirkung zu, als es dafür sorgt, daß der Unterwagen dem vom Zuggerät ausgehenden Impuls zur Richtungsänderung ungehemmt nachgeben kann. Die Revision erkennt aber, daß sich seine Bedeutung in der Herstellung der Kurvengängigkeit des Unterwagens erschöpft, also einer Eigenschaft, die bei dem einachsigen unterstützten Unterwagen nach dem Klagepatent durch das Zusammenspiel der beiden Laufräder ohne besondere Vorkehrungen erreicht wird (Schubkarrenprinzip), und daß es nur eine selbstverständliche Voraussetzung dafür schafft, daß der Unterwagen den vom Zuggerät ausgehenden Richtungsimpuls auf Oberwagen und Drehsäule weitergeben kann. Diese weitere Wirkung, auf die es für den Straßentransport des fahrbar gemachten Krans entscheidend ankommt, wird mit anderen Mitteln erzielt, auf die das Nachlaufrad ohne Einfluß ist, nämlich beim Klagepatent und bei der Konstruktion BDK 75 alleindurch die drehbare Anordnung von Ober- und Unterwagen und beim Kaiserkran außerdem durch eine vorgeschaltete besondere Drehschemelachse.

Der grundlegende funktionelle Unterschied zwischen dem Nachlaufrad der angegriffenen Konstruktion und der zusätzlichen Lenkachse beim Kaiserkran wird besonders deutlich, wenn man sich die Wirkungen vergegenwärtigt, die bei Ausschaltung der Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen eintreten würden. Beim Kaiserkran könnte das Anhängefahrzeug in diesem Falle allein mit Hilfe der zusätzlichen Vorderachse und mit Unterstützung des Spornrads am Ende der Drehsäule gelenkt werden und es würden, abgesehen von einer geringen Verminderung der bei Anordnung zweier Lenkachsen am vorderen Fahrwerk besonders

günstigen Kurvengängigkeit, keine nachteiligen Wirkungen eintreten. Bei einer Konstruktion nach dem Klagepatent wäre jedoch trotz der Kurvengängigkeit, die der Unterwagen für sich allein besitzt, ein Befahren von Straßenbiegungen praktisch unmöglich; die theoretisch bestehende Möglichkeit, den Kran mit Hilfe des gemäß Unteranspruch 4 schwenkbar angeordneten Spornrads am Ende der Drehsäule in die neue Fahrtrichtung einzuschwenken, wäre wegen des hiermit verbundenen weit größeren Raumbedarfs für die praktische Verwendung nicht geeignet. Bei der Konstruktion BDK 75 würde es sich ebenso verhalten wie beim Gegenstand des Klagepatents, denn das Nachlaufrad am Unterwagen wäre trotz der Kurvengängigkeit, die es dem Unterwagen verleiht, für die Bewegung des Anhängefahrzeugs in eine neue Fahrtrichtung praktisch wirkungslos. Aus diesem Beispiel erhellt, daß von einer patentrechtlichen Gleichwirkung zwischen dem Nachlaufrad einerseits und der Vorderachse des Kaiserkrans andererseits nicht gesprochen werden kann und daß die Konstruktion der Beklagten nicht etwa eine Verbesserung des - nach ihrer Behauptung dem freien Stande der Technik angehörenden - Kaiserkrans, sondern eine teils verschlechterte, teils möglicherweise auch verbesserte, jedoch vom Klagepatent abhängige Ausführungsform des Erfindungsgegenstands darstellt.

Auch die den Kaiserkran betreffende Entgeghaltung kann somit nicht dazu führen, die angegriffene Bauform vom Schutzbereich des Klagepatents auszunehmen.

4. Der Auffassung des Berufungsgerichtes, daß die Konstruktion BDK 75 der Beklagten das Klagepatent verletzt, ist hier- nach im Ergebnis beizupflichten.

III. Zur Ausführungsform nach Bild 13

1. Auch die zweite der mit der Klage angegriffenen Konstruktionen der Beklagten ist ein Turmdrehkran, der - abgesehen vom Ausleger - unzerlegt mit liegender Drehsäule auf der Straße transportiert werden kann. Sie unterscheidet sich von der im Klagepatent dargestellten Bauweise in der Hauptsache dadurch, daß nicht der Unterwagen an das Zuggerät angehängt und die um eine Schwenkachse am Oberwagen in liegende Stellung gebrachte und von einem Spornrad unterstützte Drehsäule nachgezogen wird, mit deren Spitze die Transporteinheit endet, sondern daß die Richtungen vertauscht sind und die Spitze der Drehsäule mit dem beigegeklappten Ausleger den Anfang des Anhängefahrzeugs bildet und der aus Oberwagen, Drehkranz und Unterwagen bestehende Kranunterbau nachläuft. Von dem Merkmal 1 des Klagepatents macht die angegriffene Konstruktion unmittelbar Gebrauch, denn das Fahrwerk des Unterwagens besteht aus nur zwei gleichachsigen, kuppelbar angeordneten Straßenlaufrädern. Auch eine der Vermeidung von Pendelbewegungen des einachsigen unterstützten Unterwagens und der Drehsäule dienende starre Verbindung zwischen Oberwagen und Drehsäule (Merkmal 3) ist vorhanden. Auch das für die Verwirklichung des Erfindungsgedankens besonders bedeutsame Merkmal, daß die drehbewegliche Anordnung des Unterwagens gegen den Oberwagen die einzige bei der Lenkung des Anhängefahrzeugs wirksame Lenkachse bildet (Merkmal 4), ist gegeben; hierbei macht es keinen grundsätzlichen Unterschied, daß die Anordnung des als Drehschemel wirkenden Kranunterbaues am Ende des Anhängefahrzeugs besondere Bedingungen schafft, die eine Ausnutzung

der Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen nicht in so vollkommener Weise gestatten, wie es bei der im Klagepatent beschriebenen umgekehrten Anordnung der Fall ist. Dagegen fehlt infolge der Umkehrung der Bewegungsrichtung eine Deichsel am Unterwagen (Merkmal 5). Auch ein Spornrad zur Abstützung der umgelegten Drehsäule (Merkmal 2) ist nicht vorhanden. Statt dessen ist das - runmehr die Spitze des Anhängefahrzeugs bildende - Ende der Drehsäule mit dem angelegten und beigegeklappten Ausleger durch geeignete, dem Fachmann geläufige Arbeitsmittel mit dem Zuggerät drehbeweglich verbunden.

2. Das Berufungsgericht erblickt auch in dieser Ausführungsform eine Verletzung des Klagepatents. Es vertritt die Auffassung (Berufungsurteil 22 ff), die Konstruktion mache von einem selbständig schutzfähigen allgemeinen Erfindungsgedanken Gebrauch, der darin bestehe, zur Lösung der Teilaufgabe einer Vereinfachung des Straßentransports von Turmdrehkränen eine Teilkombination der Merkmale 1, 3 und 4 (in der Zählung des Berufungsurteils: 1, 2 und 3) zu verwenden. Dieser Gedanke sei in der Patentschrift für den Durchschnittsfachmann hinreichend offenbart, denn der auf eine Vereinfachung gerichteten Aufgabenstellung sei die Anregung zu entnehmen; so wenig zusätzliche Teile wie möglich zu verwenden und z.B. die Deichsel und das am Ende der umgelegten Drehsäule angeordnete Stützrad fortzulassen. Die Teilkombination der genannten drei Merkmale enthalte auch eine brauchbare technische Lehre und eine gewerblich verwertbare Lösung der erfinderischen Aufgabe. Schließlich untersucht und bejaht das Berufungsgericht die Schutzfähigkeit des allgemeinen Erfindungsgedankens und legt unter Berücksichtigung des Standes der Technik im einzelnen dar, daß eine Teilkombination aus den Merkmalen 1, 3 und 4

im Zeitpunkt der Patentanmeldung neu und fortschrittlich gewesen sei und auch die erforderliche Erfindungshöhe aufgewiesen habe (Berufungsurteil 25 f).

5. a) Die Revision hält eine Ausdehnung des Patentschutzes auf eine Bauform, bei der der Kranunterbau nicht den Kopf, sondern das Ende des Anhängefahrzeugs bildet, schon deshalb nicht für zulässig, weil das Klagepatent ein Nichtigkeitsverfahren durchgemacht und hierbei verschiedene wesentliche Beschränkungen erfahren hat. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden; sie verkennet, daß sich diese Beschränkungen nur auf Merkmale bezogen haben, die für die Reihenfolge der Bauteile des Krans bei der Straßenfahrt ohne Bedeutung sind, nämlich darauf, daß der Kran abgesehen vom Ausleger unzerlegt befördert und daß hierbei die Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen zur Lenkung ausgenutzt werden soll, und daß andererseits das für die Reihenfolge der Bauteile entscheidende Merkmal der Anordnung der Deichsel am Unterwagen bereits in der ursprünglichen Fassung des Patentanspruchs 1 enthalten war.
- b) Auch der Einwand, diese Art der Anordnung der zum Anhängen des Krans an ein Zuggerät bestimmten Deichsel schreibe zwingend vor, daß der Kranunterbau das vordere Ende des Anhängefahrzeugs bilden müsse, und schließe eine umgekehrte Reihenfolge der Bauteile, wie sie die angegriffene Konstruktion nach Bild 13 aufweise, schlechthin aus, kann nicht zum Erfolg führen. Nach anerkannten Rechtsgrundsätzen erstreckt sich der Patentschutz in der Regel auch auf die kinematische Umkehrung der in der Patentschrift ausdrücklich offenbarten Lösung, sofern die wesentlichen Merkmale der Erfindungsgedanken auch bei einer solchen Umkehrung verwirklicht werden und die für die Auslegung

maßgebenden Unterlagen eine ausdrückliche Beschränkung des Schutzes auf die in der Patentschrift allein beschriebene Ausführungsform nicht erkennen lassen.

Bei Anwendung dieses Grundsatzes auf das Klagepatent könnte nicht ernstlich bezweifelt werden, daß eine im übrigen identische Nachahmung des Gegenstandes der Erfindung auch dann eine Patentverletzung darstellen würde, wenn die Deichsel statt am Unterwagen an dem gemäß Unteranspruch 4 schwenkbar ausgebildeten Fahrwerk der Drehsäule angebracht wäre und etwa außerdem eine Gebrauchsanleitung die Anordnung des Kranunterwagens am Ende des Anhängefahrzeugs vorschreiben würde. Eine solche Konstruktion würde von allen erfindungswesentlichen Merkmalen, nämlich von der Abstützung des Unterwagens durch zwei gleichachsige Laufräder und der Drehsäule durch ein Spornrad, von der starren Verbindung von Oberwagen und Drehsäule und auch von der Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen als Mittel zur Lenkung des Anhängefahrzeugs - allerdings mit der Begrenzung, die sich aus dem Übergang von einer primären zur sekundären Lenkwirkung ergibt - Gebrauch machen. Daß bei einer solchen Umkehrung der in der Patentschrift dargestellten Ausführungsform die Vorrichtung zum Anhängen des Krans an das Zuggerät am entgegengesetzten Ende des Fahrzeugs angebracht werden muß, ist eine selbstverständliche und für jeden Fachmann ohne besondere Erläuterung ausführbare Maßnahme und könnte das Vorliegen einer Patentverletzung nicht ausräumen.

- c) Geht man hiervon aus, so kann es im Streitfall für die Entscheidung nur darauf ankommen, ob etwa die weiteren Abweichungen der Ausführungsform nach Bild 13 vom Gegenstand des Klagepatents bedeuten, daß diese Ausführungs-

form vom wesentlichen Inhalt des Erfindungsgedankens keinen Gebrauch macht. Hierbei ist zunächst, bevor sich die Frage des allgemeinen Erfindungsgedankens oder des Elementenschutzes einer Teilkombination stellt, zu untersuchen, ob die angegriffene Konstruktion nicht, soweit sie abweicht, patentrechtlich äquivalente Mittel verwendet und somit trotz der bestehenden Abweichungen eine gegenständliche Patentverletzung darstellt. Dies ist zu bejahen.

Die Umkehrung der Bewegungsrichtung des unter identischer Verwendung der Kombinationsmerkmale 1, 3 und 4 des Klagepatents zum Anhängefahrzeug umgewandelten Krans, die bei dieser Untersuchung als eine vom Patentschutz grundsätzlich umfaßte Abwandlung des Erfindungsgegenstandes vorauszusetzen ist, führt zwangsläufig dazu, daß eine geeignete Vorrichtung zum Anhängen an das Zuggerät an der nunmehr die Spitze des Fahrzeugs bildenden Drehsäule angeordnet sein muß. Diese Vorrichtung, deren Konstruktion jedem Fahrzeugbauer durchschnittlichen Könnens ohne weiteres geläufig ist, übt ebenso wie die Deichsel nach der Lehre des Klagepatents außer der Anhängenfunktion auch eine Lenkfunktion aus, denn sie überträgt die vom Zuggerät vorgeschriebene Richtungsänderung auf den starren Körper des Anhängefahrzeugs, wobei lediglich am nachlaufenden Unterwagen wegen seiner eigenen Drehbeweglichkeit - in ähnlicher Weise, wie es auch bei schwenkbarer Ausbildung des Spornrades nach Anspruch 4 des Klagepatents geboten ist - eine Gegensteuerung vorgenommen werden muß. Das Merkmal 5 des Erfindungsgegenstandes ist somit durch einen glatten patentrechtlichen Gleichwert ersetzt.

Das gleiche gilt hinsichtlich des Kombinationsmerkmals 2. Soll der Kran mit der Drehsäule an der Spitze des Anhängerfahrzeugs befördert werden, so bietet sich dem Durchschnittsfachmann die - übrigens schon durch die vorveröffentlichte französische Patentschrift 815 733 nahegelegte (vgl. besonders die Fig. 14 und 15 dieser Entgegenhaltung) - Möglichkeit, auf ein besonderes Fahrwerk zur Unterstützung des Endes der Drehsäule ganz zu verzichten und das Zuggerät selbst als fahrbare Unterstützung zu benutzen, ohne besondere Überlegung an. Daß hierbei zur Herstellung der Verbindung zwischen Zuggerät und Drehsäule eine Kupplung verwendet werden muß, die dem Anhängerfahrzeug zum Verschwenken in waagerechter Ebene und auch in gewissem Umfange für Bewegungen in anderen Richtungen, wie sie Unebenheiten der Fahrbahn mit sich bringen können, genügenden Spielraum gibt, gehört ebenfalls auf dem Gebiete des Fahrzeugbaus zum selbstverständlichen Rüstzeug des Fachmanns. Diese Kupplung, die nach dem übereinstimmenden Vortrag der Parteien bei der Konstruktion nach Bild 13 auf dem Prinzip des Kugelgelenks beruht, stellt daher in Verbindung mit dem Zuggerät selbst ein glattes patentrechtliches Äquivalent zu dem schwenkbaren Spornrad nach den Patentansprüchen 1 und 4 des Klagepatents dar. Wenn die Revision meint, die Anordnung einer solchen Spezialkupplung mache das Zuggerät zu einem Spezialfahrzeug, und hieraus folgert, daß die angegriffene Konstruktion gerade die in der Erzeugung von Spezialfahrzeugen bestehende besonders wichtige Teilaufgabe des Klagepatents nicht erfülle, so kann dem nicht beigespflichtet werden, denn unter Spezialfahrzeugen im Sinne dieser Aufgabenstellung sind nur Fahrzeuge zu verstehen, die eigens für den Transport von Kränen bestimmt und eingerichtet

sind und entweder ausschließlich oder doch ganz überwiegend für diesen Zweck verwendet werden können, aber nicht Zuggeräte gewöhnlicher Bauart, die nur mit einer dem infrage kommenden Sonderzweck dienenden kugelgelenkartigen Kupplung ausgerüstet sind.

Das Kombinationsmerkmal 4 ist, wie bereits hervorgehoben (s. o. III 1), bei der Konstruktion nach Bild 13 unmittelbar verwirklicht, denn die Drehbeweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen wird hier ebenfalls unter Einsparung einer besonderen Lenkachse für die Lenkung des Anhängers ausgenutzt. Daß es sich hierbei nicht um eine primäre Lenkung handelt wie bei Anordnung des Kranunterbaus am Kopf des Anhängers, sondern um sekundäre Lenkung, die bei der Kurvenfahrt durch Gegensteuerung betätigt wird, und daß die Drehtbarkeit des Unterwagens beim Befahren von geraden Strecken unerwünscht ist und durch Blockierung ausgeschaltet werden muß und daß demnach eine ständige Überwachung und Bedienung des nachlaufenden Unterwagens erforderlich ist, spielt keine entscheidende Rolle. Diese Besonderheiten können nicht ausräumen, daß die angegriffene Konstruktion von dem Merkmal 4 des Klagepatents, - wenn auch in verschlechterter Form -, Gebrauch macht.

- d) Da die zweite Ausführungsform der Beklagten somit von der Lehre des Klagepatents in vollem Umfange, und zwar teils mit übereinstimmenden und teils mit patentrechtlich gleichwertigen Mitteln Gebrauch macht, erübrigt sich eine Prüfung in der Richtung, ob das Klagepatent etwa einen schutzwürdigen allgemeinen Erfindungsgedanken offenbart oder ob ihm für eine Teilkombination ein Elementenschutz zuzubilligen wäre.

4. Eine Beschränkung des Schutzzumfangs auf eine Bauform, bei der der Unterbau des Krans die Spitze des Anhängefahrzeugs einnimmt und die Drehsäule nachläuft, könnte somit höchstens aus dem Stande der Technik hergeleitet werden. Auch hierfür ist eine hinreichende Grundlage nicht gegeben. Der französischen Patentschrift 815 733, die unter diesem Gesichtspunkt allein in Betracht kommt, konnte allenfalls die Anregung entnommen werden, dem Anhängefahrzeug die umgekehrte Bewegungsrichtung zu geben. Im Übrigen hat sie mit der angegriffenen Konstruktion nach Bild 13 wenig gemeinsam; wesentliche Abweichungen bestehen, wie der erkennende Senat in seinem Urteil vom 19. Februar 1960 zum Vergleich mit dem Gegenstand des Klagepatents dargelegt hat (Urteil S. 12), insbesondere darin, daß die Turmsäule nicht unzerlegt, sondern nach teleskopartigem Zusammenschieben ihrer Teile transportiert wird und daß für den Fall der Beförderung eines Turmdrehkrans die Möglichkeit der Ausnutzung der eigenen Beweglichkeit zwischen Ober- und Unterwagen zur Lenkung des Fahrzeugs nicht offenbart ist.

Auch hinsichtlich der Bauform nach Bild 13 ist daher festzustellen, daß sie dem Gegenstand des Klagepatents wesentlich näher steht als der dem Stand der Technik angehörenden älteren Konstruktion.

IV. Ergebnis

Das Berufungsgericht hat nach alledem hinsichtlich der beiden zur Erörterung stehenden Tatbestände im Ergebnis zutreffend eine Verletzung des Klagepatents angenommen und die Verurteilung der Beklagten zur Unterlassung der beanstandeten verletzenden Handlungen mit Recht aufrechterhalten. Auch hinsichtlich der Verurteilung zur Rechnungslegung und der Feststellung der Schadensersatzpflicht

sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Die Revisionen der Beklagten waren daher zurückzuweisen. Es erschien lediglich geboten, die Urteilsformel zu I 1 a) und b) zur besseren Anpassung an die Konstruktionsmerkmale der beiden Verletzungsformen wie geschehen abzuändern.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 ZPO.

Wilde

Krüger-Nieland

Löschner

Ebel

Glaßen

B e s c h l u ß

In dem Rechtsstreit

1. der Firma H i l g e r s Aktiengesellschaft,
Rheinbrohl (Rh.), vertreten durch ihren Vorstand,
2. der Firma V ö g e l e Aktiengesellschaft, Mannheim,
Neckarauer Str. 164 - 228, vertreten durch ihren Vorstand,

Beklagten und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1: Rechtsanwalt Prof.Dr. Möhring,
Prozeßbevollmächtigter zu 2: Rechtsanwalt Dr. Fuchslocher -

gegen

den Fabrikanten Hans L i e b h e r r, Biberach/Riss (Württ.),
Memminger Straße, Liebherr-Werke,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Greuner -

wird die Urteilsformel des Urteils vom 9. Februar 1962
dahin berichtigt, daß das angefochtene Urteil des Ober-
landesgerichts in Düsseldorf vom 29. (nicht vom 21.)
Januar 1960 datiert (§ 319 ZPO).

Karlsruhe, den 20. Februar 1962
Bundesgerichtshof, Erster Zivilsenat

Wilde Krüger-Nieland Löscher Ebel Claßen