

Verkündet
am 11. April 1958
Grunau, Justizober-
sekretär, als Ur-
kundsbeamter der
Geschäftsstelle

2490 032

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

In der Patentnichtigkeitssache

der Firma Karl K [REDACTED], U [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin
und Anschlußberufungsbeklagten,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]
und Patentanwalt [REDACTED]
in [REDACTED], [REDACTED] Straße [REDACTED] -

gegen

die Firma Willy Sch [REDACTED] in P [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte
und Anschlußberufungsklägerin,

- vertreten durch: a) Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in [REDACTED],
[REDACTED],

b) Patentanwalt Dipl.-Ing. [REDACTED]
in [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 11. April 1958 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Birnbach, Dr. Bock, Dr. Krüger-Nieland,
Dr. Christoph und Dr. Spreng

für Recht erkannt:

Die Berufung der Beklagten und die Anschlußberu-
fung der Klägerin gegen die Entscheidung des 2. Wich-
tigkeitssenats des Deutschen Patentamts vom 8. Januar
1957 werden zurückgewiesen. Die Kosten des Verfahrens
fallen zu 1/10 der Klägerin, im übrigen der Beklagten
zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Inhaberin des seit dem 3. September 1949 laufenden Patents 809 761.

Es betrifft ein Schwerlast-Straßenfahrzeug mit tiefliegender Ladebrücke ohne eigenen motorischen Antrieb, bestehend aus zwei mehrachsigen Radgestellen (4), die für den Transport durch eine ebene Ladebrücke (3) miteinander verbunden werden. Die Ladebrücke wird zwischen den Radpaaren jedes Fahrgestells 15, 16 an Querwellen oder Zapfen 18 unterhalb der Radgestellrahmen gelenkig und lösbar aufgehängt. Beide Radgestelle tragen Hubeinrichtungen in Gestalt von Flaschenzügen, die zum Heben und Senken der Ladebrücke dienen. Die Ladebrücke kann bis auf die Fahrbahn gesenkt und die Radgestelle nach Lösen der Verbindungen entfernt werden. Diese Freistellung der Ladebrücke dient der Erleichterung der Beladung mit schweren und sperrigen Gütern (beispielsweise Kränen und Baggern mit Eigenantrieb). Nach Beladung der Ladebrücke werden die Radsätze am vorderen und hinteren Ende der Brücke eingefahren, die Brücke mittels der Hubeinrichtungen hochgewunden und mittels der Querwellen oder Zapfen 18 gelenkig in den Lagerböcken 17 aufgehängt. Diese Lagerböcke tragen in verschiedenen Abständen vom Boden mehrere Lagerlöcher, die dazu bestimmt sind, die Querachsen oder Zapfen, an denen die Ladebrücke aufgehängt ist, in verschiedenen Bodenabständen aufzunehmen, je nachdem die Straßenverhältnisse eine größere oder geringere Bodenfreiheit bedingen.

Alle Räder der beiden Radgestelle sind steuerbar. Die Steuerung der Räder des vorderen Fahrgestells kann durch gekreuzte Zugmittel und - lösbare - Querhebel auf die Räder des hinteren Radgestells übertragen werden.

- 3 -

Die Patentansprüche 1 - 3 und 12 lauten:

1. Schwerlastfahrzeug mit tiefliegender Ladefläche mit zwei Radgestellen und von diesen hoch und tief schwingbar im Grundriß gesehen zwischen den stirnseitigen und den rückwärtigen Rädern jedes Radgestelles getragener Ladebrücke, insbesondere mit an mindestens einem Radgestell angeordneten Mitteln zum Niederlassen der Ladebrücke auf die Fahrbahn, und dabei insbesondere mit von dem betreffenden Radgestell oder den Radgestellen trennbarer Ladebrücke, dadurch gekennzeichnet, daß im fahrbereiten Zustand die Ladebrücke (3) unter dem Radgestellrahmen (4) an den Querwellen (18) oder Zapfen aufgehängt ist.

Auf Antrag der Patentinhaberin vom 30. März 1955 ist im Wege des Beschränkungsverfahrens dem Anspruch 1 folgende geänderte Fassung gegeben worden:

1. Schwerlastfahrzeug mit tiefliegender, die beiden Radgestelle beim Transport verbindender und von diesen trennbarer Ladebrücke, die zwischen den stirnseitigen und rückwärtigen Rädern jedes Radgestelles mittels an den Radgestellen angeordneter Hubeinrichtungen heb- und senkbar aufgehängt ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Ladebrücke (3) eben durchläuft und in fahrbereitem Zustand mit den Enden unter den Radgestellen (4) an Querwellen (18) oder Zapfen aufgehängt ist.

Die in der Klage behandelten Unteransprüche 2, 3 und 12 haben folgenden Wortlaut:

2. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an den Radgestellen (1, 2) übereinan-



der mehrere zur Einstellung der Ladebrücke (3) bei fahrbereitem Fahrzeug in mehreren, z.B. drei Höhenlagen geeignete Lager (z.B. 21, 22, 23) vorgesehen und die Querwellen (18) in an sich bekannter Weise einsteckbar sind.

3. Fahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, bei welchem, wie an sich bekannt, die Steuerung an einem Radgestell auf jene am anderen Radgestell durch sich kreuzende von im Steuersinn schwingenden Querhebeln ausgehende Zugmittel übertragen wird, dadurch gekennzeichnet, daß die sich kreuzenden Zugmittel (34, 35) unter der oben über die Ladebrückenbreite durchlaufenden beladbaren Fläche (38) der Ladebrücke (3) verlaufen und außerhalb derselben von den Querhebeln (36, 37) lösbar sind.
12. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 3 - 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugmittel (34, 35) zur Übertragung der Steuerung von Radgestell zu Radgestell durch einen Längskanal (65) der Ladebrücke (3) hindurchgeführt sind.

Die Klägerin hat Klage erhoben mit dem Antrage, die Ansprüche 1 - 3 und 12 für nichtig zu erklären.

Sie hält die auf Antrag der Patentinhaberin vorgenommene Neufassung des Patentanspruchs 1 für unzulässig, da sie keine Einschränkung, sondern eine Erweiterung des Schutzzumfanges enthalte. Der Hauptanspruch 1 sei in seiner ursprünglichen Fassung nicht patentfähig gewesen, da ein diesem Anspruch entsprechendes Fahrzeug bereits während des Krieges von der Fahrzeugfabrik Robert Sch... in St...-F... hergestellt und an die Wehrmacht geliefert worden sei. Diese haben es für den Transport

von Panzern offenkundig benutzt. Das Fahrzeug entspreche auch dem geänderten Anspruch 1 mit dem einzigen Unterschied, daß das vorbenutzte Fahrzeug Hubvorrichtungen nur an dem hinteren Radgestell getragen habe.

Im übrigen seien Tiefladefahrzeuge mit vorne und hinten durch Hubvorrichtungen ablaßbaren Ladebrücken durch die deutsche Patentschrift 730 098 (1940) bekannt gewesen. Die Unteransprüche 2, 3, 12 seien lediglich konstruktive Maßnahmen, die bereits durch die deutsche Patentschrift 467 181, die französischen Patentschriften 885 274, 907 828 und einen Aufsatz von C. [REDACTED] in der Zeitschrift "Die Reichsbahn" vom 28. Juni 1933 vorbeschrieben worden seien.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt mit der Maßgabe, daß Anspruch 1 eine näher gekennzeichnete eingeschränkte Fassung erhalte.

Sie bestreitet die offenkundige Vorbenutzung der Schwerlastfahrzeuge der Firma Schenk nicht, behauptet aber, die Darstellung der Klägerin von der Konstruktion dieser Fahrzeuge sei unzutreffend.

Das Patentamt hat die Patentansprüche 1 - 5 für nichtig erklärt, im übrigen die Klage abgewiesen. Es geht von der beschränkten Fassung des Hauptanspruches 1 aus und führt aus, daß es sich um eine echte Beschränkung unter Hinzunahme eines Merkmals (eben durchlaufende Ladebrücke) handle, das zwar im ursprünglichen Anspruch 1 nicht enthalten war, aber aus der Beschreibung entnommen werden konnte.

Die Kombination der Merkmale des neu gefaßten Anspruches 1 sei neu, aber nach dem Vorbild des unstreitig vorbenutzten Schenk'schen Fahrzeuges nicht mehr erfinde-

risch. Das Fahrzeug des Streitpatents unterscheide sich von dem Fahrzeug der Firma Schenk nur dadurch, daß es nicht nur ein, sondern beide Radgestelle von der Ladebrücke lösbar gestalte und beide mit Hubvorrichtungen versehe. Die von der Beklagten in ihren Hilfsanträgen versuchte Erweiterung der Hauptkombination mit je einem weiteren Merkmal aus den Unteransprüchen 2 und 3 sei nicht schutzfähig, da diese Merkmale mit der Hauptkombination nicht in funktionellem Zusammenhange stünden und nur eine Aggregation enthielten. Die Merkmale der Ansprüche 2 und 3 seien weder neu noch erfinderisch.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Berufung der Beklagten, mit der sie beantragt, den Ansprüche 1 - 3 zwecks klarer Formulierung des Erfindungsgedankens die nachfolgende eingeschränkte Fassung zu geben:

Anspruch 1 (früher 1 - 3): Schwerlastfahrzeug mit tiefliegender, die beiden mehrachsigen Radgestelle beim Transport verbindender Ladebrücke, dadurch gekennzeichnet, daß - zur Erzielung eines universell brauchbaren Schwerlastfahrzeuges der obigen Art - die Ladebrücke desselben von beiden Radgestellen (4) zum Be- und Entladen trennbar, mittels an beiden Radgestellen (4) angeordneten Hubeinrichtungen heb- und senkbar, sowie eben durchlaufend und in fahrbereitem Zustande mit den Enden zwischen den stirnseitigen und den rückwärtigen Rädern (15, 16) jedes Radgestelles unter denselben unmittelbar an in der Höhe unterschiedlich einstellbaren, jedoch in jeder Stellung in Längsrichtung fixierten Querwellen (18) oder Zapfen aufgehängt ist, wobei alle Räder zur gemeinsamen Lenkung mit Hilfe von unter der Ladefläche durchlaufenden, gekreuzten Lenkmitteln verbunden sind.

Die Klägerin hat Zurückweisung der Berufung beantragt. Sie hat sich der Berufung angeschlossen und ihrerseits beantragt, auch den Patentanspruch 12 für nichtig zu erklären und alle Kosten der Beklagten aufzuerlegen.

Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Anschlußberufung.

Es ist Beweis erhoben worden durch Erfordern eines schriftlichen Gutachtens des Professor Dr. Everling, vormals an der Technischen Universität Berlin. Der Sachverständige hat das Gutachten in der Verhandlung mündlich vorgetragen und ergänzt. Die Parteien haben über das Beweisergebnis mit den oben wiedergegebenen Anträgen verhandelt.

Entscheidungsgründe:

I. Die Beklagte verteidigt ihr Patent nicht mehr in dem bisherigen Umfange, sondern nimmt mit dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Schlußantrage nur noch den Schutz der Kombination aller in den früheren Ansprüchen 1 - 3 enthaltener Merkmale in Anspruch. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist sie zu einer solchen Einschränkung ihres Schutzbegehrens im Nichtigkeitsverfahren ungeachtet des Ergebnisses eines etwa vorangegangenen patentamtlichen Beschränkungsverfahrens befugt, vorausgesetzt, daß es sich um eine echte Beschränkung, nicht aber um eine Erweiterung oder Veränderung des bisherigen Gegenstandes der Erfindung handelt.

In diesem Zusammenhange ist anzuerkennen, daß alle Merkmale der ursprünglichen Patentansprüche 1 - 3 in funktioneller Wechselwirkung miteinander stehen und daher als echte Konstruktionselemente eines Tieflade-Schwerlastfahr-

zeuges angesehen werden müssen, die in ihrer Gesamtheit bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen als patentfähige Kombination gelten könnten. Der Übergang von den zunächst erteilten Einzelansprüchen zur Gesamtkombination stellt eine eindeutige Beschränkung dar. Zweifelhaft kann nur sein, ob die Aufnahme des neuen Kombinationselements der "eben durchlaufenden Ladebrücke" nicht eine Veränderung des bisherigen Gegenstandes des Patents enthält, die im Wege der Beschränkung nicht vorgenommen werden könnte. Es bedarf keiner Entscheidung dieser Frage, da die Verhandlung, wie noch auszuführen ist, ergeben hat, daß die Kombination weder mit noch ohne dieses Element patentwürdig ist. Es kann also im Folgenden unterstellt werden, daß die eben durchlaufende Ladebrücke von Anfang an als Kombinationselement offenbart und behandelt worden ist.

II. Der Erfinder des Streitpatents stellt sich die Aufgabe, ein Straßenfahrzeug zum Transport schwerer und sperriger Lasten zu schaffen, das ausschließlich mit Bordmitteln auch an raumbeschränkten Ladestellen beladen werden kann, einen tiefen Schwerpunkt aufweist und allen Straßenverhältnissen durch Heben und Senken der Last sowie Koppelung der Steuerung angepaßt werden kann.

Die Lösung soll durch eine Kombination erreicht werden, bestehend aus:

- a) einer eben durchlaufenden Ladebrücke, die
- b) unter zwei mehrachsigen Radgestellen an Querwellen oder Zapfen gelenkig aufgehängt ist und zwar zwischen den vorderen und hinteren Rädern jedes Radgestells, die ferner
- c) von beiden Radgestellen zum Be- und Entladen getrennt werden kann und
- d) heb- und senkbar ist durch Hubeinrichtungen, die sich auf beiden Radgestellen befinden,

- e) Lagerlöcher in verschiedenen Bodenabständen zur Einrastung der Aufhängewellen oder -zapfen zwecks Fixierung der Ladebrücke in einem bestimmten Bodenabstand aufweist und
- f) Verbindung der Steuerorgane beider Radgestelle durch gekreuzte Zugmittel und lösbare Querhebel vorsieht.

Das Patentamt hat zutreffend die Neuheit der Kombination festgestellt.

1. Das unstreitig vorbenutzte Sch[]'sche Fahrzeug - beschrieben in dem nachveröffentlichten Aufsatz des Oberreichsbahnrates Wolfgang B[] Heft 23/24 - 1951 - der bahnamtlichen Zeitschrift "Die Bundesbahn" zeigt die eben durchlaufende Ladebrücke (a), die Aufhängung unter zwei doppelachsigen Radgestellen und zwar unterhalb deren Rahmen an Lagerböcken, die zwischen den Radachsen beider Radgestelle liegen (b). Die Ladebrücke ist nur von dem hinteren Radgestell lösbar. Nur dieses trägt Hubvorrichtungen zum Heben und Senken der Ladebrücke. Die Kombinationselemente c und d sind also nur teilweise verwendet, e und f fehlen.

2. Die deutsche Patentschrift 730 098 (1940) zeigt ein Abschleppgerät für Panzer, bestehend aus zwei mehrachsigen Fahrwerken, die von einer zwischen ihnen bis zur Fahrbahn herabsenkbaren ebenen Ladebrücke trennbar sind und Hubvorrichtungen tragen, die entweder die Last selbst oder die auf die Ladebrücke aufgefahrene Last in die Höhe winden. Die Ladebrücke kann beim Transport zwischen den Fahrwerken in tiefer Lage verbleiben (Fig.4), sie kann aber zwecks Verkleinerung des Fahrwerksabstandes a) so hoch gewunden werden, daß sie über den Fahrwerken schwebt, die nun zur Erzielung eines kürzeren (und wendigeren) Radstandes unter der Ladebrücke zusammengeschoben werden (Figur 6). Die Vorrich-

tung weist die Kombinationselemente a, c, d auf, das Element b dagegen nur teilweise; e und f sind nicht erkennbar beschrieben.

3. Die deutsche Patentschrift 467 181 (1927) zeigt einen Tiefladewagen für schwere Lasten, bestehend aus zwei ein- oder mehrachsigen Fahrgestellen und einer von ihnen lösbaren Ladebrücke. Die Ladebrücke kann durch Hubvorrichtungen (Abb. 3, 4, 6), die auf ihr angebracht sind, zwecks Ausfahrens der Fahrgestelle gesenkt und gehoben werden. Nach Ausfahren der Fahrgestelle kann die Ladebrücke von allen Seiten beladen werden. Die Vorrichtung unterscheidet sich vom Streitpatent durch die Aufhängung der Ladebrücke und durch Anbringung der Hubvorrichtungen auf der Ladebrücke selbst.

4. Die französische Patentschrift 907 828 (1944) beschreibt ein Straßenfahrzeug für schwere sperrige Lasten, bestehend aus einer Ladebrücke und zwei einachsigen Radsätzen, die von der Ladebrücke lösbar sind. Die Ladebrücke kann zum Beladen durch Hubvorrichtungen, die sich auf der Ladebrücke befinden, gesenkt und von den Radgestellen getrennt werden. Die Gestaltung der Ladebrücke ist nicht beschrieben. Fig. 1 - 3 zeigen eben durchlaufende Ladebrücken, die unterhalb der Radachsen aufgehangen sind, Fig. 5 eine gekröpfte Ladebrücke, die mit der Kröpfung auf dem vorderen Fahrgestell aufliegt. Die Merkmale a) und c) des Streitpatents sind erkennbar, die Merkmale b), d), e), f) nicht.

5. Die französische Patentschrift 885 274 (1941) beschreibt als geradliniges Tiefladechassis für Straßenfahrzeuge zwei doppelachsige Fahrgestelle, die durch einen Mittelträger verbunden sind. Er trägt zwecks Aufnahme der Last spreizbare Querarme (Fig. 3 Ziff. 3/4), die an ihren Enden senkrechte Rungen zur Stützung der Last aufnehmen können. Der

Mittelträger ist durch eine Spannkette (Fig.1 Ziff.6) verstärkt, die unter dem Träger 2 herläuft und auf beiden Fahrgestellen durch Ratschenwinden 7 angezogen werden kann. Diese Vorrichtung dient nur der Abstützung des Mittelträgers, nicht etwa seinem Heben und Senken. Aufgehängt ist der Mittelträger nur an zwei Stellen unter den Radgestellen, nämlich an den Spindeln 11, die sich in den Drehscheiteln 9 drehen. Das "Chassis" kann gesenkt werden, notfalls unter die Last geschoben werden (S.9 der Übersetzung S.3 Zeile 44-47). Das geschieht durch Lösen der Radsätze und Heben des Chassis nach der Beladung durch Drehen der mit Gewinden versehenen Spindeln 11.

Es fehlen gegenüber der Kombination des Streitpatents die Merkmale a), b), e), f).

III. Der technische Fortschritt des Streitpatents gegenüber II 1 besteht in der Lösbarkeit beider Fahrgestelle, so daß die Last nicht nur von den Seiten und von hinten, sondern auch von vorne aufgebracht werden kann.

Denselben Vorteil hatte bereits das unter II, 2 behandelte Fahrzeug. Diesem gegenüber zeichnet sich das Streitpatent durch die Beibehaltung der tiefen Schwerpunktlage aus, auf die in der deutschen Patentschrift 730 098 zu Gunsten eines kürzeren Radstandes und einer daraus folgenden größeren Wendigkeit verzichtet ist. Für lange Transporte mit häufigen Höhenbegrenzungen der Fahrbahn durch Brücken etc., desgleichen auf schlechten Straßen ist die höhere Lagerung der Last nachteilig und die tiefere Schwerpunktlage und das niedrigere Fahrprofil des Streitpatents vorteilhafter.

Auch die deutsche Patentschrift 467 181 (II 3) nimmt die allseitige Beladungsmöglichkeit nach Absenkung der Lade-

brücke für sich in Anspruch. Es fehlt aber die Heb- und Senkbarkeit der Last während des Transports, da die Hubvorrichtungen sich auf die Fahrbahn abstützen und eine Fixierungsmöglichkeit des Bodenabstandes nicht gegeben ist. Das Fahrzeug ist mit den einachsigen Fahrgestellen auch nicht für schwere Lasten geeignet.

Die französische Patentschrift 907 828 (II, 4) läßt nicht die gelenkige Verbindung zwischen Ladebrücke und den einachsigen Radgestellen erkennen. Die Lösung des Streitpatents ist infolgedessen besser an die Unebenheiten der Fahrbahn anpassungsfähig.

Der französischen Patentschrift 885 274 ist die Lösung des Streitpatents durch die durchgehende Vierpunkt-Aufhängung einer festen Ladebrücke in den Fahrgestellen überlegen, die gegenüber der Zweipunkt-Aufhängung des französischen Fahrzeugs allein eine Spurhaltung des hinteren Radsatzes gewährleistet.

IV. Dagegen hat das Patentamt mit Recht beim Streitpatent eine erfinderische Leistung vermißt. Mit der zunehmenden Verwendung schwerer eigenbeweglicher Maschinen auf Raupenketten (Erdbewegungsmaschinen, Bagger, Kräne etc.) bestand das Bedürfnis nach Fahrzeugen, die solche Maschinen auf den Straßen leichter und schneller von Baustelle zu Baustelle transportieren konnten, als es bei Benutzung ihres Eigenantriebes für größere Entfernungen möglich war. Infolgedessen häuften sich seit Jahren vor Anmeldung des Streitpatents die Konstruktionen für derartige Transportfahrzeuge. Die Notwendigkeit der einfachen Aufladung solcher Lasten ohne besondere Hebemittel, die Beibehaltung eines niedrigen Fahrprofils und Schwerpunkts und eine möglichst hohe Wendigkeit waren längst erkannt. Die Absenkung der Ladefläche auf die Fahrbahn, ihre zeitweilige Trennung

von allen oder wenigstens von den hinteren Radgestellen und die Ausrüstung der Schwerlastfahrzeuge mit eigenen Hebemitteln zum Heben und Senken der Ladefläche und die gemeinsame Steuerung waren in mehrfachen Lösungen zur Erzielung einer leichten Beladung selbst an raumbehinderten Stellen empfohlen und in Gebrauch genommen worden. Das sind auch die wesentlichen Konstruktionsaufgaben des Streitpatents. Wenn es die bereits angegebenen und zum Teil erprobten Lösungen in einer einheitlichen Konstruktion zusammenstellte, so kann hierin nur eine zweckmäßige und durchdachte Facharbeit, nicht aber eine erfinderische Leistung erblickt werden. Jeder Durchschnittsfachmann hätte sie vollbringen können, wenn er den Stand der Technik zuverlässig überprüft hätte.

Das Patentamt hat deshalb mit Recht die Patentwürdigkeit der Ansprüche 1 - 3 verneint.

Der Anspruch 12 ist ein Unteranspruch ohne eigenen erfinderischen Inhalt. Er würde nach Vernichtung der Ansprüche 1 - 5 gegenstandslos sein, wenn er nur auf Anspruch 3 und damit auch auf die früheren Ansprüche 1 und 2 zurückbezogen wäre. Er ist aber außerdem auf die Ansprüche 4 - 11 zurückbezogen, die infolge der Beschränkung der Klageanträge nicht auf ihren patentrechtlichen Bestand nachgeprüft werden konnten. Es fehlt also an einer ausreichenden Grundlage für die Vernichtung des Anspruchs 12. Infolgedessen mußte die Anschlußberufung der Klägerin zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 40, 42 PatG. Mit Rücksicht auf die geringe Bedeutung des Anspruchs 12 gegenüber dem neu gefaßten Hauptanspruch erschien eine Kostenbeteiligung der Klägerin mit 1/10 ausreichend.

Birnbach Bock Krüger-Nieland Christoph Spreng