

1 ZR 79/56

2406 040

Verkündet

am 12. November 1957
Grunau, Justizoberse-
kretär als Urkundsbe-
amter der Geschäfts-
stelle

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

In der Patentnichtigkeitssache

der Frau Klara H. geb. B. in E. als Erbin des Fritz
H. in E.,

Beklagten und Berufungsklägerin,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Prof. Dr. und
Patentanwalt Dipl.-Ing. E.,
D., F.straße -

gegen

die Firma B. Ruhrkettenfabrik GmbH in I.,

Klägerin und Berufungsbeklagte,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. und
Patentanwalt Dipl.-Ing. E.
in H.,

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. November 1957 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Prof. Dr. h. c. Wilde, Dr. Birnbach,
Dr. Bock, Dr. Nastelski und Dr. Weiss

für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Beklagten wird die Ent-
scheidung des 2. Nichtigkeitssenates des Deutschen
Patentamtes in München vom 20. Dezember 1955 teilweise,
wie folgt, geändert:

Das DRP 753 606 darf im Gebiet der Deutschen Bundesrepublik nur mit folgenden Patentansprüchen geltend gemacht werden:

1. Gleitschutzkette für Fahrzeugreifen, dadurch gekennzeichnet, daß unverdrehte, ringförmig geschlossene und an der Lauf-
fläche mit Einbuchtungen versehene Greif-
glieder (a) mehrfach dicht neben- und hin-
tereinander hochkant auf der Reifenfläche
stehen und durch parallel zur Reifenfläche
angeordnete, das ganze Kettenband durch-
setzende unverdrehte Querringe (b) zur
Kette zusammengeschlossen werden.
2. Gleitschutzkette nach Anspruch 1, dadurch
gekennzeichnet, daß mehrfach nebeneinander
stehende Greifglieder zusätzlich durch
hochkant auf der Reifenfläche stehende
ringförmig geschlossene Halteglieder (d)
zusammengefaßt werden, die an der Lauf-
fläche mit Einbuchtungen versehen sind.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Parteien je zur Hälfte.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Inhaberin des DRP 753 606 betreffend Gleitschutzketten für Fahrzeugbereifungen, das ursprünglich als Zusatzpatent für das DRP 684 209 erteilt worden ist.

Das Hauptpatent ist am 14. Dezember 1936 angemeldet, die Anmeldung am 29. Juni 1939 ausgelegt und die Patentschrift am 24. November 1939 veröffentlicht worden. Es betraf eine Gleitschutzkette und hatte sich die Aufgabe gestellt, das Hineindrücken der für Hochdruckreifen gebräuchlichen Gleitschutzketten in die neuerdings verwendeten nachgiebigeren Niederdruckreifen zu verhindern, weil dadurch ihre Funktion als Schneekette in Frage gestellt wurde. Zu diesem Zweck schlug es vor, für das übliche Kettennetz Ketten zu verwenden, deren Einzelglieder um ihre Längsachse verwunden sind. Derartige Ketten werden nach dem Vorschlage des Hauptpatents einzeln, paarweise und auch mehr als zweifach nebeneinander bei Bildung des Kettennetzes zusammengefaßt, wobei mehrfach nebeneinander liegende Ketten entgegengesetzte Verwindungen aufweisen sollen. Alle Ketten erhalten zur Verhinderung des Einsinkens in die Reifenfläche und zur Verstärkung der Greifwirkung quer zu den Kettengliedern verlaufende Stollenringe, die senkrecht auf der Reifenfläche stehen. Bei mehrfacher Zusammenfassung von Ketten innerhalb des Netzes haben die Stollenringe die Funktion, diese mehrfachen Ketten zusammenzuhalten und die Greifwirkung zu erhöhen. Der einzige Patentanspruch des Hauptpatents lautet:

Gleitschutzketten für Fahrzeugbereifungen
mit quer zu den Kettengliedern des Greifteils
angeordneten Stollenringen, dadurch gekennzeichnet



net, daß letztere (a_1) je zwei oder mehrere Kettenringe (b , b_1) verschiedener Drehung verbinden.

Das am 27. Mai 1939 angemeldete Zusatzpatent 753 606 stellt sich die Aufgabe, das Hauptpatent zu verbessern, das sich nur für lückenlos zusammengesetzte spurhaltend angeordnete Netzketten bewährt haben und bei Quer- und Einzelaufhängung verschiedene nicht näher beschriebene Nachteile aufweisen soll.

Zu diesem Zweck schlägt das Zusatzpatent vor, mehrere nebeneinander gelegte Greifglieder (a) durch senkrecht dazu liegende Querglieder (b) und gegebenenfalls durch zusätzliche Halteglieder (d) zu einer nach jeder Seite hin schmiegsamen Greiferkette zusammenzufassen.

Der einzige Patentanspruch lautet:

Gleitschutzketten für Fahrzeugreifen nach Patent 684 209, dadurch gekennzeichnet, daß mehrere nebeneinander liegende, beliebig geformte einzelne Greifglieder (a) durch Querglieder (b) und gegebenenfalls zusätzliche Halteglieder (d) zu einer schmiegsamen Greiferkette zusammengehalten werden.

Das Hauptpatent ist durch Verzicht vom 17. Juni 1953 erloschen.

Die Klägerin behauptet, das Zusatzpatent sei in Aufgabe und Lösung identisch mit dem Hauptpatent, es sei außerdem weder neu, fortschrittlich noch erfinderisch. Sie hat Klage erhoben mit dem Antrage, das Patent für nichtig zu erklären. Zur Begründung hat sie sich auf folgende Vorveröffentlichungen berufen, durch die das Streitpatent vorweggenommen sein soll:

britische Patentschrift	226 472 (1924)
amerikanische Patentschrift	867 717 (1907)
" "	1 142 583 (1915)
" "	1 503 292 (1924)
" "	1 553 620 (1925)
" "	1 610 333 (1926)
" "	1 815 278 (1931)
" "	1 917 161 (1933)
" "	2 151 520 (März 1939).

Der Beklagte beantragte Klageabweisung, hilfsweise Aufrechterhaltung des Patentes mit folgender klarstellender Neufassung des Patentanspruches:

Gleitschutzketten für Fahrzeugreifen nach Patent 684 209, dadurch gekennzeichnet, daß mehrfach nebeneinander stehende, beliebig geformte, nicht verdrehte Greifglieder (a) durch ringförmige Querglieder (b) und gegebenenfalls zusätzliche Halteglieder (d) zu einer schmiegsamen Greiferkette zusammengehalten werden.

Der Wichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hat der Klage stattgegeben. Er sieht die Erfindung als durch die britische Patentschrift 226 472 und die USA-Patentschrift 1 503 292 vorweggenommen an.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Berufung der Beklagten, mit der sie beantragt, die Klage unter Aufhebung der angefochtenen Entscheidung abzuweisen, hilfsweise neben den im ersten Rechtszuge beantragten Klarstellungen am Schluß des Anspruches hinzuzufügen: "wobei die Greifglieder (a) und die Halteglieder (d) an ihrer Außenseite mit Einbuchtungen versehen sind."

Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Berufung. Es ist Beweis erhoben worden durch Erfordern eines schriftlichen Gutachtens des Professors Dr. Gauss vom Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen in S. Der Sachverständige hat das Gutachten in der mündlichen Verhandlung erläutert und auf Befragen des Gerichts und der Parteien mündlich ergänzt.

Entscheidungsgründe:

I. Das mit der Klage angegriffene Zusatzpatent ist durch Verzicht auf das Hauptpatent gemäß § 10 Abs. 2 PatG selbständig geworden. Seine von der Klägerin in Zweifel gezogene Dauer kann dahingestellt bleiben, da über die von der Klage aufgeworfene Frage des Rechtsbestandes des Patents unabhängig von seiner Dauer zu entscheiden ist. Das Streitpatent hat gegenüber dem Stande der Technik alle Voraussetzungen der Patenterteilung zu erfüllen, wobei das Hauptpatent, da es nicht vorveröffentlicht ist, nicht in den Stand der Technik einzubeziehen ist. Der Stichtag ist die Anmeldung des Zusatzpatentes. Es übernimmt außer der Aufgabe keine Merkmale des Hauptpatents, so daß schon aus diesem Grunde eine Vordatierung des Stichtages nicht in Frage kommen kann. Die Meinung der Beklagten, Zusatzpatent und Hauptpatent bildeten sowohl während ihres Bestandes wie auch nach Wegfall des Hauptpatents eine Einheit, so daß sie nur gemeinsam mit der Nichtigkeitsklage angegriffen werden könnten, ist irrig. Sie wird auch nicht durch die zitierte Entscheidung RG GRUR 1935 S. 937 = RGZ 148, S. 295 gestützt, die sich in erster Linie mit dem hier nicht mehr interessierenden Verhältnis des Zusatzpatentes zum Hauptpatent befaßt, aber keinen Zweifel darüber läßt, daß das Zusatzpatent gegenüber dem Stande der Technik selbständig alle Voraussetzungen der Patenterteilung zu erfüllen hat.

Darüber hinaus ist in der jüngeren Entscheidung RG GRUR 1940 S.543, 545 klar betont, daß der Rechtsbestand des Zusatzpatentes selbständig zu prüfen ist, als ob das Hauptpatent nicht vorhanden wäre. Diese Auffassung wird vom Senat und überwiegend von der Rechtslehre geteilt.

II. Das Streitpatent übernimmt vom Hauptpatent die Aufgabe, Gleitschutzketten für Niederdruckreifen zu schaffen, die sich bei größter Schonung des Reifens während der Fahrt nicht in den nachgiebigen Niederdruckreifen einpressen und so ihre Griffigkeit verlieren. Zu diesem Zwecke empfiehlt es, die Auflage der Kette auf dem Reifen zu vergrößern und so den Druck der Fahrbahn auf der Reifenfläche zu verteilen. Das Hauptpatent hatte das durch Nebeneinanderlegen mehrerer verwundener Greifkettenstränge erreicht, die durch quer dazu verlaufende aufrecht auf der Reifenfläche stehende Stollenringe zusammengehalten wurden. Das Streitpatent soll gewisse bei Quer- und Einzelaufhängung dieser Kette auftretende, aber nicht näher bezeichnete Mängel beseitigen und verwendet statt verwundener Kettenstränge einzelne beliebig geformte nebeneinander gesetzte Greifglieder (a), die durch besondere Querglieder (b) ohne Berührung mit der Reifenfläche oder mit der Fahrbahn zur Kettegeschlossen werden. Gegenstand des Streitpatents ist nur die Gestaltung der Kette selbst, so daß die Art ihrer Befestigung - ob quer oder längs der Spur - offen bleibt. Nur so viel läßt sich aus der Patentbeschreibung entnehmen, daß die Kette in einzelnen Abschnitten verwendet, nicht aber in lückenloser Folge den gesamten Reifen umfassen soll. Unter diesen Umständen können gewisse Widersprüche der Patentbeschreibung über die Verwendung der Kette quer oder längs der Fahrtrichtung auf sich beruhen.

III. Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich bereits, daß das Streitpatent für die gleiche Aufgabe eine zweite selbständige Lösung gibt. Der in der Patentbeschreibung enthaltene Hinweis darauf, daß die Greifglieder dieselbe Greifwirkung ausüben wie die Stollenringe des Hauptpatents, ändert nichts daran, daß es sich in beiden Fällen um verschiedene Elemente der Vorrichtung mit verschiedener Funktion handelt. Beim Hauptpatent bestehen die eigentlichen Greifglieder aus gewundenen Kettensträngen, die durch aufrecht stehende Stollenringe zusammengefaßt werden und dadurch eine breitere Auflage auf dem Reifen erhalten. Beim Zusatzpatent werden keine Kettenstränge, sondern einzelne nebeneinander liegende Greifglieder beliebiger Form verwendet, die durch besondere, nicht in die Fahrbahn eingreifende Querglieder zu einer Kette zusammengeschlossen werden. Die Stollenringe des Hauptpatents haben also in erster Linie eine andere Funktion als die Greifglieder des Zusatzpatentes, wenn sie auch in dieser Funktion nebenher die Wirkung der eigentlichen Greifglieder unterstützen.

Damit ist das Vorbringen über die angebliche Identität des Zusatzpatentes mit dem Hauptpatent gegenstandslos. Eine Doppelpatentierung hat nicht stattgefunden.

IV. Der Patentanspruch des Zusatzpatents in seiner ursprünglichen Fassung geht weit über das in der Patentzeichnung dargestellte Ausführungsbeispiel hinaus und würde Gliederketten beliebiger Form umfassen. Diese waren nicht mehr neu, sondern sind in den verschiedensten Ausführungen vor dem Stichtag als Elemente von Gleitschutzketten empfohlen worden, beispielsweise in der britischen Patentschrift 226 472 und der USA-Patentschrift

1 553 620 u.a. Eine Aufrechterhaltung des Patentanspruches in seiner ursprünglichen Fassung kommt daher nicht in Frage. Es kann sich nur darum handeln, ob das Streitpatent in einer eingeschränkten Fassung Bestand haben kann. Die Beklagte trägt dieser Erkenntnis selbst Rechnung, indem sie hilfsweise eine Fassung des Patentanspruches zur Erwägung stellt, die den Gegenstand des Patents im wesentlichen auf das in der Patentzeichnung dargestellte Ausführungsbeispiel beschränken würde. Eine Selbstbeschränkung der Patentinhaberin liegt hierin nicht, da die Beklagte eine unbedingte Stellung dieses beschränkten Antrages abgelehnt hat.

Von den Entgegenhaltungen des ersten Rechtszuges hat die Klägerin die USA-Patentschriften 867 717, 1 610 333 und 1 815 278 zurückgezogen, die in der Tat mit dem Streitpatent nicht vergleichbar sind.

1. Die kritische Patentschrift 226 472 und die fast gleichförmige USA-Patentschrift 1 553 620 zeigen beide bandförmige Gliederketten, die in Abständen (leiterartig) quer zur Fahrtrichtung um den Reifen gelegt werden. Sie bestehen beide aus gestanzten Blechstücken, die - mit Einbuchtungen an der Lauffläche versehen - mit glatter Auflage senkrecht auf der Reifenfläche stehen und - mehrfach nebeneinandergelegt - durch vernietete Bolzen zur Kette zusammengeschlossen werden. Diese Vorveröffentlichungen beeinträchtigen die Neuheit des Streitpatents nur dann nicht, wenn das Streitpatent auf die in der Patentzeichnung dargestellte in sich geschlossene Ringform sowohl der Greif-(a) wie der Querglieder (b) und auch der zusätzlich empfohlenen Halteglieder (d) beschränkt wird. Diese Ringform stellt eine ausreichende Abweichung von den genannten Vorbeschreibungen dar und ermöglicht nach dem überzeugenden Gutachten

des gerichtlichen Sachverständigen trotz der starren Achsschenkel der Querringe (b) und der Halteringe (d) infolge des freieren Spieles zwischen den einzelnen Elementen der Kette eine größere Querschmiegsamkeit, als es bei der wesentlich festeren Bindung durch Achsbolzen bei den Vorveröffentlichungen möglich war. Diese größere Anpassungsfähigkeit an die Reifenverformung kommt der Selbstreinigung der Kette zügute und stellt einen technischen Fortschritt dar. In der Griffigkeit können die Ausführungen nach den Vorveröffentlichungen bei vereisten glatten Fahrbahnen Vorteile aufweisen. Diese Vorteile werden bei ringförmiger Ausbildung der Greifglieder aber durch breitere Anwendbarkeit für verschiedene Straßenverhältnisse ausgeglichen.

2. Ähnliches gilt von der USA-Patentschrift 1 142 583. Hier ist nur das in Figur 8 der Patentzeichnung dargestellte Querband dem Streitpatent vergleichbar. Es stellt ebenfalls eine Gliederkette wie die bereits erwähnten Vorveröffentlichungen dar, entfernt sich aber weiter vom Streitpatent insofern, als die einzelnen Greifglieder (10) nicht mit glatter Fläche auf dem Reifen aufliegen, sondern mitnockenartigen Ausbuchtungen 11 a, in denen die Bohrungen für die Querbolzen 13 a verlaufen. Das Streitpatent ist in der Querschmiegsamkeit und Reifenschonung überlegen.

3. Die USA-Patentschrift 1 503 292 kann im Gegensatz zu der Entscheidung des Patentamts nicht als neuheitsschädlich anerkannt werden. Diese Vorveröffentlichung verwendet als Greifglieder (ähnlich wie das frühere Hauptpatent) mehrere nebeneinander gelegte verwundene Kettenstränge, die durch nicht zum Eingriff kommende Querringe verbunden werden. Demgegenüber weisen die vom Streitpatent nach der Patentzeichnung verwendeten einzelnen unverwunde-

nen aufrecht auf der Reifenfläche stehenden in sich geschlossenen ringförmigen Greifglieder nach dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen bei gleichem Material eine größere Bruchfestigkeit auf. Neuheit und technischer Fortschritt können nicht bestritten werden.

4. Dagegen ist die von den Patentinhabern vorgeschlagene Einschränkung des Patentanspruches nicht ausreichend, um das Streitpatent auch gegen die USA-Patentschrift 1 917 161 abzugrenzen. Auch diese Patentschrift empfiehlt die Anbringung von mattenartigen Kettenbändern quer zur Spur, die aus einzelnen aufrecht auf der Reifenfläche stehenden, mehrfach neben- und hintereinander gesetzten ringförmigen Greifgliedern gebildet werden, die teils quer, teils längs der Spur verlaufen und ihrerseits in Gruppen von 2 - 4 Ringen durch nicht im Eingriff stehende Querringe zur Kettenmatte zusammengefaßt werden. Der Unterschied zum Streitpatent liegt weniger in der in Figur 2 und 3 gezeigten Bildung der Greifringe aus mehreren nicht in sich geschlossenen Drahtwindungen, als vielmehr in dem weitmaschigeren und loseren Zusammenhang der vorbeschriebenen Greifglieder gegenüber dem im Ausführungsbeispiel des Streitpatents gezeigten dichtgefügteten Kettenstrang. Die dichte Neben- und Hintereinanderstellung der einzelnen Greifglieder und die Ausbildung der Querringe als das ganze Kettenband durchdringende Querachsen gibt bei der Gestaltung des Streitpatents jedem dieser Glieder eine in engen Grenzen gehaltene Führung, die ihre Eigenbeweglichkeit zu Gunsten der erstrebten Schonung der Reifenfläche begrenzt. Demgegenüber läßt die weitmaschige Aufstellung der Greifringe in zwei senkrecht zueinander stehenden Richtungen und das Fehlen durchgehender Querachsen bei der amerikanischen Vorbeschreibung jedem Greifgliede wie

auch der ganzen Matte eine weitgehende Bewegungsfreiheit, die zwar der Schmiegsamkeit zugute kommt, aber nach dem Gutachten des Sachverständigen zu unerwünschten Abhebungen der Matte vom Reifen während der Fahrt und zu starken Abnutzungen der Mattenringe und der Reifenfläche führen. Das Streitpatent ist mit seiner kennzeichnenden dichten Stellung und engen Führung der Greifglieder dieser Vorveröffentlichung gegenüber neu und technisch überlegen.

5. Die schließlich von der Klägerin entgegengehaltene USA-Patentschrift 2 151 520 ist dem Streitpatent nicht vergleichbar. Sie zeigt keine senkrecht auf der Reifenfläche stehenden zwangsläufig geführten Greifringe, sondern flach aufliegende, miteinander verschränkte Kettenringe, die während der Fahrt durch die gegenseitige Verschränkung sich zeitweise aufrichten und so vorübergehend eine verstärkte Greifwirkung ausüben sollen. Ausbildung und Funktion sind grundsätzlich verschieden von der des Streitpatents.

Was die erfinderische Leistung anlangt, so handelt es sich zwar um eine einfache Konstruktion, die allgemein aus der Kettenfabrikation bekannte Elemente verwendet. In der Anwendung für den gegebenen Zweck war sie aber neu und eigenartig. Der erfinderische Schritt war nicht groß, doch muß berücksichtigt werden, daß es sich um ein vielbearbeitetes Gebiet handelt, das nur noch für kleine Verbesserungen Raum läßt. Keine der Entgegenhaltungen zeigt einen wirklich naheliegenden Gedanken, der bei technisch-baulicher Entwicklung zur vorgeschlagenen Lösung führen mußte. Die Erfindungsleistung rechtfertigt deshalb die Patenterteilung wenigstens in dem aus den vorstehenden Ausführungen folgenden beschränkten Umfange.

Der Patentanspruch war auf das in der Patentzeichnung gezeigte Ausführungsbeispiel zu beschränken; dabei waren die neben dem Hauptanspruch zusätzlich empfohlenen Halteglieder in einem besonderen Unteranspruch unterzubringen. Im übrigen mußte es bei der vom Patentamt ausgesprochenen Vernichtung verbleiben. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 40, 42 Abs. 3 PatG.

Wilde

Birnbach

Bock

Nastelski

Weiss