

2543 019

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Ia ZR 115/63

Verkündet am

2. Juli 1964
Oechsler, Justiz-
angestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache.

der Firma August M [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin und Berufungsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Patentanwalt Dipl.-Ing. Dr. jur.
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]-
straße [REDACTED] -

gegen

Dipl.-Ing. Alois L [REDACTED], P [REDACTED],

Beklagten und Berufungsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] in [REDACTED] und
Patentanwälte Dr. [REDACTED] [REDACTED]
und Dipl.-Chem. [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED] [REDACTED] -

Der Ia-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Juli 1964 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Bock, Dr. Spengler, Claßen und Schneider für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des 2. Senats (Nichtigkeitssenats II) des Bundespatentgerichts vom 2. Oktober 1961 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte ist Inhaber des auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949 mit Wirkung vom 16. Februar 1951 an erteilten Patents 909 560.

Die Patentansprüche lauten:

- "1. Fahrbares Verladegerät, dadurch gekennzeichnet, daß an der hebbaren Plattform kopfseitig und seitlich zug- oder torsionsfederbelastete Kippbrückenbleche angeordnet sind, die zur Überfahrmöglichkeit auf die Lkw-, Waggon- oder Regalplattform dienen und bei Abwärtsfahrt automatisch mittels Federkraft in senkrechte Stellung zurückkommen.
2. Gerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Tragelemente der Konsolen sich zwischen die Tragelemente des Fußes einschachteln, indem der Torsionsträger der Konsole mit seinen Tragarmen sich vor- bzw. innerhalb des Kastenträgers

- 3 -

des Fußes mit dessen Pranken nebeneinanderschoben, so daß die gesenkte Höhe aus Tragarmdicke und Plattformblechstärke besteht.

3. Gerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Hubarm zum Herausdrücken der Fahrräder gleichzeitig Fahrdeichsel ist."

Mit der auf § 13 Abs. 1 Nr. 1 PatG gestützten Klage hat die Klägerin beantragt, das Patent in vollem Umfange für nichtig zu erklären.

Zur Begründung der Klage hat sie vorgetragen, die Lehre des Streitpatents sei durch mehrere vorveröffentlichte Patentschriften teils bekannt, teils sehr nahegelegt.

Der Beklagte hat der Klage zunächst in vollem Umfange rechtzeitig widersprochen. Er hat später auf den Anspruch 3 verzichtet und beantragt, unter Abweisung der weitergehenden Klage die ursprünglichen Patentansprüche 1 und 2 auffolgende Fassung zu beschränken:

- "1. Fahrbares Verladegerät mit einer hebbaren Plattform und daran kopfseitig und seitlich angelenkten Überfahrblechen, die zur Überfahrmöglichkeit auf einen Lkw, einen Waggon oder eine sonstige Bühne dienen und die durch Rückholfedern in Richtung auf ihre senkrechte Stellung federbelastet sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Überfahrbleche (14) als Kippbrücken ausgebildet sind, indem sie sich bei der Abwärtsfahrt der Plattform an der Bühne (18) bis zu einer Schräglage abstützen, bei der die Rückholfedern (15) wirksam werden.
2. Gerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Tragarme (5) der Plattform sich zwischen die Tragelemente (3) des Fußes einschachteln, indem der Torsionsträger (4), die Tragarme (5) und der Rahmen (6) sich vor- bzw. innerhalb der Tragelemente (3) des Fußes nebeneinanderschoben, so daß die abgesenkte Höhe aus Tragelementdicke und Plattformblechstärke besteht."



Die Klägerin hat ihre Anträge auch gegenüber dieser vom Beklagten vorgenommenen Beschränkung des Streitpatents aufrechterhalten.

Das Bundespatentgericht hat unter Abweisung der weitergehenden Klage das Patent 909 560 dadurch teilweise für nichtig erklärt, daß es die Patentansprüche 1 und 2 durch folgende Ansprüche ersetzt hat:

- „1. Fahrbares Verladegerät mit einer hebbaren Plattform und daran kopfseitig und seitlich angelenkten Kippbrückenblechen, die zur Überfahrmöglichkeit auf einen Lkw, einen Waggon oder eine Regalplattform dienen und die durch Federn in ihre vertikale Stellung rückführbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Federn so angeordnet sind, daß die Kippbrückenbleche über eine instabile Schräglage hinweg in die horizontale oder bei Abwärtsfahrt durch ihr Abstützen am Lkw, am Waggon oder an der Regalplattform in die vertikale Ruhelage kippbar sind.
2. Gerät nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Tragarme {5} der Plattform sich zwischen die Tragelemente {3} des Fußes einschachteln, indem der Torsionsträger {4} und die Tragarme {5} innerhalb und der Rahmen {6} sich außerhalb der Tragelemente {3} des Fußes nebeneinander schieben, so daß die abgesenkte Höhe aus Tragelementdicke und Plattformblechstärke besteht.“

Gegen diese Entscheidung hat die Klägerin form- und fristgerecht Berufung eingelegt mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils das Patent 909 560 in vollem Umfang für nichtig zu erklären.

Der Beklagte hat um Zurückweisung der Berufung gebeten.

Als gerichtlicher Sachverständiger hat Prof. Dr.-Ing. E.h. K. v. Sa■■■■ ein schriftliches Gutachten erstattet. Er hat dieses Gutachten in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt.

Die Parteien haben über das Ergebnis der Beweisaufnahme streitig verhandelt.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Streitpatent betrifft ein fahrbares Verlade-
gerät. Der Erfinder geht davon aus, daß die bekannten Konstruktionen fahrbarer Höhenförderer normale Hubstapler seien, die das Fördergut hochförderten, dann aber immer einen Abstand zwischen Lkw und Plattform behielten, so daß man nicht mit einem Transportwagen, Transportkarren usw. auf den Lkw fahren könne. Bei diesen Konstruktionen war nach der Einleitung der Beschreibung immer ein Aufladen auf den Hubstapler und ein Ab-laden vom Hubstapler erforderlich (Patentschrift S. 2 Z. 1 - 12).

2. Der Erfinder hat sich die Aufgabe gestellt, die vorbezeichneten Mängel der bekannten Verladegeräte zu beheben und damit die technischen Verwendungsmöglichkeiten der Geräte zu erweitern und zu verbessern. Die Aufgabe ist nicht nur allgemein darauf gerichtet, den Spalt zu überbrücken, der zwischen einer "hebbaren Plattform" und der "Ladefläche eines Eisenbahnwagens, eines Lastkraftwagens oder einer Kegelplattform" das Überfahren durch ein Fahrzeug hindert. Unter "Überfahren" ist hierbei sowohl das Wegfahren von der hebbaren Plattform in beladenem Zustand als auch das Zurückfahren auf diese in entladene-m Zustand zu verstehen (Gutachten des gerichtlichen Sachver-

ständigen S. 4/5). Der Erfinder hat sich darüber hinaus noch die besondere Aufgabe gestellt, die Überfahrbleche so zu gestalten, daß sie ohne besondere Handgriffe der Bedienungspersonen in die jeweils beim Heben der Plattform, beim Überfahren und beim Senken der Plattform erforderlichen Stellungen gelangen können. Der Wechsel dieser Stellung soll erfindungsgemäß voll automatisiert werden (Gutachten S. 8).

3. Zur Lösung dieser Aufgabe wird gemäß Anspruch 1 vorgeschlagen, an der hebbaren Plattform kopfseitig und seitlich zug- oder torsionsfederbelastete Kippbrückenbleche anzuordnen, welche die Überfahrt auf eine Lkw-, Waggon- oder Regalplattform ermöglichen und bei Abwärtsfahrt automatisch mittels Federkraft in die senkrechte Stellung zurückkehren sollen.

a) Wie das Bundespatentgericht in der angefochtenen Entscheidung (S. 9/10) im einzelnen überzeugend dargelegt hat, erkennt der Fachmann aus diesem Hauptanspruch in Verbindung mit der Beschreibung als das Wesentliche der Erfindung die Kippbewegung der Überfahrbleche, die ausdrücklich als „Kippbrückenbleche“ bezeichnet sind. Dabei versteht der Fachmann unter "kippen" nicht das einfache Umlegen der Brückenbleche aus der vertikalen Lage in die horizontale Überfahrstellung, sondern das Kippen um eine labile Zwischenstellung (hier Schräglage), die durch das Zusammenwirken der Federkraft mit dem Gewicht des Brückenblechs bedingt ist und die das Brückenblech auf dem Wege von der vertikalen Ruhelage (beim Heben und Senken der Plattform) in die horizontale Ruhelage (beim Überfahren) und umgekehrt durchwandert. Dieser Vorgang ist in der Beschreibung so dargestellt, daß das Kippbrückenblech nach dem Hochheben

der Verladeplattform bis in die richtige Höhe der zu beladenden Plattform (Lkw, Eisenbahnwaggon usw.) durch den gegen das Blech stoßenden ausfahrenden Wagen aus der vertikalen Stellung in die horizontale Lage umgelegt wird und dort dann zunächst verbleibt. Der Verladearbeiter kann also mit seinem Transportgerät über das Kippbrückenblech auf den Lastwagen, den Waggon oder die Regalplattform fahren, dort das Ladegut absetzen und dann ohne weiteres zurückfahren. Darauf schaltet er mit Fuß- oder Handschaltkontakten die Abwärtsbewegung ein, und erst durch das Absenken der Plattform wird das Überfahrblech nach oben gestoßen und kippt dabei unter Wirkung der Feder "vollautomatisch" in die vertikale Lage zurück (S. 2 Z. 22 - 32).

Wie das Bundespatentgericht weiter zutreffend ausgeführt hat (S. 10), geht diese Funktion nicht nur daraus hervor, daß die Überfahrbleche im Anspruch und in der Beschreibung als "Kippbrückenbleche" bezeichnet sind; sie ergibt sich auch eindeutig aus der in der Zeichnung dargestellten Anordnung der Feder 15. Während diese Feder - bei entsprechender Bemessung der Federkraft - das Überfahrblech in der vertikalen Stellung ohne weiteres festhalten kann, ist dies in der horizontalen Lage des Überfahrblechs nicht mehr möglich, da hier die Federzugkraftlinie etwa durch die Schwenkachse des Blechs verläuft und daher kein Moment aufbringt, das Blech entgegen seinem Eigengewicht hochzuziehen. Das Blech wird vielmehr in der horizontalen Lage solange verbleiben, bis durch Anheben des Blechs beim Absenken der Verladeplattform das Federzugmoment das vom Eigengewicht des Blechs herrührende Moment überwindet. Sind beide Momente etwa gleich groß, so befindet sich das Blech in einer instabilen (labilen) Schräglage, um

die das Kippen von der einen Lagenseite nach der anderen erfolgt.

Entgegen der von der Klägerin in der Berufungsbegründung vom 2. Februar 1962 vertretenen Auffassung (S. 2/3) kann nur diese "Schräglage" als "instabil" bezeichnet werden. Dagegen befindet sich das Blech sowohl in der vertikalen als auch in der horizontalen Stellung jeweils in einer "stabilen" Lage, die als solche allerdings durch Anschläge mehr oder weniger begrenzt ist, und zwar durch das Zusammenwirken von Federkraft und Eigengewicht des Blechs. Es genügt die Einwirkung verhältnismäßig geringer Kräfte, um das Blech von der einen "stabilen" Lage über die "labile" Schräglage hinweg in die andere "stabile" Lage zu überführen. Beim Wechsel aus der vertikalen Stellung in die horizontale Lage ist zunächst die Federkraft zu überwinden, bis das Eigengewicht des Blechs überwiegt und dieses in die horizontale Ruhelage bringt. Von dieser Lage aus kann das Eigengewicht des Blechs durch Anheben beim Absenken der Plattform bis in die "labile Schräglage" so weit überwunden werden, bis wieder die Federkraft wirksam wird und das Blech in die vertikale Lage zurückgeführt und dort dann durch die Federkraft festgehalten wird.

b) Erfindungsgemäß ist also für die Lösung der gestellten Aufgabe diese besondere Kippfunktion des Überfahrblechs wesentlich. Entscheidend ist, daß die Kippbewegung in die horizontale Lage zugleich ein Verharren des Überfahrblechs in dieser Lage ohne besondere Mittel herbeiführt.

Um diese im Streitpatent offenbarte, erfindungswesentliche Funktion der Federanordnung besser hervorzuheben, hat der Nichtigkeitssenat den Anspruch 1 neu gefaßt.

aa) Durch die von der Klägerin entgegengehaltene USA-Patentschrift 2 273 577, auf die noch einzugehen sein wird (unter II 4), waren bereits umlegbare und federbelastete Brückenbleche für fahrbare Aufzüge, wie sie insbesondere im Bauwesen verwendet werden, bekannt. Daher hat der Nichtigkeitssenat in der angefochtenen Entscheidung dieses - an sich bekannte - Merkmal ("Kippbrückenblech") in den Oberbegriff genommen. Insoweit war in der Einleitung der Beschreibung des Streitpatents der Stand der Technik nicht vollständig genug wiedergegeben.

bb) Den im ursprünglichen Hauptanspruch und in der Patentbeschreibung enthaltenen Hinweis auf die Verwendung von Torsionsfedern (S. 2 Z. 36 - 38, 86/87) hat das Bundespatentgericht nicht übernommen, da den Unterlagen eine ohne weiteres benutzbare Lehre dafür, wie diese Torsionsfedern angeordnet und mit den Überfahrblechen zusammenwirken sollen, nicht zu entnehmen sei. Nach dem Hauptanspruch kann die "hebbare Plattform" (Verladeplattform) nicht nur kopfseitig, sondern auch seitlich mit Kippbrückenblechen ausgestattet sein. In dem Ausführungsbeispiel ist für ein solches seitlich angeordnetes Blech (16) auf die vorliegende Verwendung für Regalbeschickungen hingewiesen, wo der Transportweg einen rechten Winkel beschreiben muß; das hierfür seitlich angeordnete Kippbrückenblech soll "mittels Torsionsfeder 17 mit gleicher Wirkung betätigt werden wie 15" (S. 2 Z. 32 - 38). Dieser Hinweis genügt nach der Auffassung des Bundespatentgerichts jedoch nicht, um dem Fachmann eine brauchbare Lehre zum technischen Handeln zu geben. Soweit sich das Streitpatent auf

die Verwendung von Torsionsfedern bezieht, hat das Bundespatentgericht daher diesen Hinweis mangels ausreichender Offenbarung einer Lehre zum technischen Handeln gestrichen und im Wege der Teilvernichtung den Hauptanspruch neu gefaßt. Der Beklagte hat diese Teilvernichtung nicht angegriffen.

cc) Nach dieser Neufassung des Hauptanspruchs ist im kennzeichnenden Teil als allein erfindungswesentlich herausgestellt, "daß die Kippbrückenbleche über eine instabile Schräglage hinweg in die horizontale oder bei Abwärtsfahrt durch ihr Abstützen am Lkw, am Waggon oder an der Regalplattform in die vertikale Ruhelage kippbar sind".

Der von der Klägerin mit der Berufung vertretenen Auffassung, dieser Teil des neuen Hauptanspruchs sei in den ursprünglichen Unterlagen nicht offenbart, kann nicht gefolgt werden.

Demgegenüber hat bereits das Bundespatentgericht auf Seite 2 in Absatz 2 der angefochtenen Entscheidung mit Recht darauf hingewiesen, daß im Nichtigkeitsverfahren "als zu berücksichtigende Unterlagen Beschreibung, Ansprüche und Zeichnung der Patentschrift gelten". Aus diesen Unterlagen kann der Fachmann aber im vorliegenden Fall, wie das Bundespatentgericht im einzelnen dargelegt hat, das Wesentliche des Gegenstandes des Hauptanspruchs zur Genüge entnehmen. Dieser Auffassung des Bundespatentgerichts, der mit dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen beizutreten ist, findet ihre Bestätigung im Übrigen auch bereits in den "ursprünglichen" Anmeldeunterlagen insofern, als der Erfinder in der Anmeldung

vom 8. Februar 1951 (Bl. 10 der Erteilungsakten) ausdrücklich angegeben hat, daß die Kippbrückenbleche bei der Abfahrt automatisch in die Ausgangslage zurückgehen, "indem durch das Abfahren die Bleche in eine Schräglage gebracht werden, wobei durch das Überschreiten des Gleichgewichts zwischen Federzug und Eigengewicht der Kippbrückenbleche diese durch den Federzug zurückgebracht werden". Dieser Anordnung entspricht die Fassung des ursprünglichen Anspruchs 5, nach dessen kennzeichnendem Teil "das Gerät ein umlegbar angelenktes Auffahrblech und ein angelenktes federbelastetes Kippbrückenblech an der Plattform für die Überfahrt auf den Lastwagen besitzt, welches bei der Abwärtsfahrt automatisch in die senkrechte Lage zurückfedert". Der technische Gehalt dieser bereits in der ursprünglichen Anmeldung enthaltenen Lehre ist durch die späteren Neufassungen der Ansprüche und der Beschreibung nicht geändert worden.

dd) Das Bundespatentgericht hat auf Seite 13 in Absatz 2 der angefochtenen Entscheidung schließlich noch darauf hingewiesen, daß das Streitpatent dem Fachmann "die Abstimmung der Rückzugfeder auf die zu erzielende Kippeigenschaft der Überfahrbleche zeigt". Soweit es also im kennzeichnenden Teil des neugefaßten Hauptanspruchs heißt, "daß die Federn so angeordnet sind, daß", hätten zur Klarstellung hinter "angeordnet" noch die Worte "und bemessen" eingefügt werden können. Hierauf hat der gerichtliche Sachverständige in seinem Gutachten (S. 10 oben) zutreffend hingewiesen.

II. Die im neuen Hauptanspruch klargestellte Lehre des Streitpatents war am Anmeldetag, wie das Bundespatentgericht im einzelnen ausgeführt hat, durch keine der Entgegenhaltungen neuheitsschädlich vorweggenommen.

1. In der deutschen Patentschrift 163 746 ist ein Blockwagen beschrieben, dessen Plattform nur nach unten umklappbare Seitenwände aufweist, die zwar auch als Überfahrbleche angesehen werden könnten. Diese Seitenwände werden aber durch ein Zahnradgetriebe bewegt, das von Hand mittels einer Kurbel betätigt werden kann. Da die als Überfahrbleche dienenden Seitenwände nicht unter Federzug stehen, sondern nur durch Drehen einer besonderen Kurbel zwangsläufig in beliebige Schräglagen verstellt und in diesen durch Sperrklinken gesichert werden, kann aus dieser Patentschrift kein Hinweis auf eine Anordnung im Sinne des Streitpatents entnommen werden.

2. Die deutsche Patentschrift 529 024 zeigt einen Bauaufzug mit verschiebbarer Ladeplattform. Dabei ist jedoch an dieser Ladeplattform ein durch Federzug aufrichtbares Überfahrblech nicht vorgesehen, sondern die Ladeplattform selbst ist auf Rollen in kippbaren Führungsschienen annähernd waagerecht auf der Entladeplattform verschiebbar.

3. Die USA-Patentschrift 2 487 808 zeigt ein einfaches Hubgerät, dessen hochschwenkbare Plattform mit starr damit verbundenen Auffahrpranken versehen ist. Hinweise auf federbelastete auf- und abschwenkbare Überfahrbleche fehlen ganz.

4. Die von der Klägerin entgegengehaltene USA-Patentschrift 2 273 572 kommt dem Gegenstand des Hauptanspruchs des Streitpatents am nächsten. In dieser Patentschrift ist, wie bereits erwähnt, ein fahrbares Verladegerät beschrieben, an dessen Plattform ein Überfahrblech angeordnet ist, das zur Überfahrt auf eine Lkw-, Waggon- oder Regalplattform dient und das vermöge Federkraft in die senkrechte Stellung zurückkehrt. Die-

ser Übereinstimmung hat das Bundespatentgericht, wie bereits oben unter I 3 b) aa) dargelegt worden ist, dadurch Rechnung getragen, daß es bei der Neufassung des Streitpatents das aus der USA-Patentschrift bekannte Merkmal der umlegbaren und federbelasteten Brückenbleche in den Oberbegriff aufgenommen hat.

Das für das Streitpatent wesentliche Kippen des Überfahrblechs, das durch abwechselnde Wirksamkeit des Fedorzugmoments und des Eigengewichts des Blechs zustandekommt und das gewünschte Verweilen des Blechs in der horizontalen Lage bedingt, kann jedoch der USA-Patentschrift nicht entnommen werden. Denn in dieser Patentschrift heißt es auf Seite 2 in der rechten Spalte in den Zeilen 34 - 41, daß die beiden Federn so gewählt und angebracht sind, daß ihre Kraft durch eine leichte Belastung ("light load"), d. h. durch leichten Druck gegen das Überfahrblech überwunden werden kann. Daraus ist, wie das Bundespatentgericht und der gerichtliche Sachverständige in seinem Gutachten zutreffend darlegen, abzuleiten, daß die Federn dann, wenn auf das Überfahrblech ein Druck nicht ausgeübt wird, in der Lage sind, dieses Blech aus der horizontalen Stellung in die vertikale hochzuziehen. Es fehlt aber jeder Anhalt dafür, daß dieses Blech etwa durch sein Eigengewicht in der horizontalen Lage bleiben kann und soll (Urteil S. 10). Wäre eine Maßnahme im Sinne des Streitpatents beabsichtigt gewesen, so hätte dies, wie das Bundespatentgericht ausführt, besonders erläutert werden müssen, weil für diesen Fall eine besondere Abstimmung der Feder erforderlich gewesen wäre. Ein derartiger Hinweis fehlt jedoch in der USA-Patentschrift und kann ihr auch nicht etwa als selbstverständlich entnommen werden.

Demgegenüber hat die Klägerin mit der Berufungsbegründung (S. 3) zu Unrecht geltend gemacht, das Bundespatentgericht habe die USA-Patentschrift und das Streitpatent mit zweierlei Maß gemessen. Die Ausführungen des Bundespatentgerichts über den Offenbarungsgehalt der USA-Patentschrift widersprechen in keiner Weise dem, was nach der Feststellung des Bundespatentgerichts der Durchschnittsfachmann dem Streitpatent als technische Lehre entnehmen kann.

Wie der gerichtliche Sachverständige hierzu im einzelnen überzeugend dargelegt hat (Gutachten S. 6 - 8), muß der Fachmann der USA-Patentschrift entnehmen, daß für das Bedienen des Überfahrblechs vier besondere Handgriffe erforderlich sind:

a) Vor dem Überfahren müssen zunächst die beiden Ringe 54, mit denen die Kabel 51 in die Haken 55 eingehängt sind, ausgehängt werden (USA-Patentschrift S. 2 re. Sp. Z. 27/28 und Fig. 5). Dann kann die Bedienungsperson an sich den beladenen Transportwagen zunächst ohne einen weiteren Handgriff wegfahren; denn mit den Rädern des Transportwagens kann das Blech heruntergedrückt werden.

b) Um sich die Möglichkeit des Zurückfahrens zu sichern, muß die Bedienungsperson aber mit einem zweiten Handgriff das an sich nicht mehr beladene Überfahrblech belasten. Denn die Federn 48 sind nicht so schwach, daß das Überfahrblech nach Lösen des Kabels 51 schon vermöge seines Eigengewichts in die horizontale Lage gelangt. Nach dem Inhalt der Beschreibung muß vielmehr der Widerstand der Federn erst durch eine leichte Belastung des Blechs überwunden werden. Allenfalls könnte die Bedienungsperson beim Zurückfahren auch wohl mit dem Fuß das

inzwischen in die senkrechte Lage zurückgegangene Überfahrblech wieder so weit herunterdrücken, daß die Räder des Transportfahrzeuges auf das Überfahrblech zurückrollen können. In jedem Fall muß aber das Überfahrblech, da es wegen des Federzuges nicht in der horizontalen Stellung liegen bleibt, irgendwie, sei es durch Handgriff, sei es durch Fußdruck, heruntergedrückt werden.

c) Nachdem der Transportwagen auf die Plattform zurückgeführt worden ist, wird das Überfahrblech 45 zunächst durch einen weiteren Handgriff in die senkrechte Lage gehoben ("is raised to vertical position", S. 2 re. Sp. Z. 35/36). Die beiden Federn 48 wirken zwar auf ein Hochklappen des Überfahrblechs 45 in vertikale Stellung und erleichtern dadurch das Hochheben des Überfahrblechs; sie machen aber diesen dritten Handgriff nicht etwa schlechthin überflüssig.

d) Schließlich muß, bevor das Senken der hebbaren Plattform beginnen darf, jeder Ring 54 wieder in seinen Haken 55 eingehängt werden ("and retained in such position by the cables 51", S. 2 Z. 36/37 der rechten Spalte). Die Federn sollen eben nicht so stark sein, daß das Fixieren des Überfahrblechs 45 durch die Kabel 51 entfallen könnte.

Die in der USA-Patentschrift angegebenen Federn 48 (S. 2 li. Sp. Z. 33, re. Sp. Z. 37/41) bringen also nur eine gewisse Erleichterung bei Ausführung der erforderlichen vier Handgriffe, jedoch keine Vereinfachung der Bedienung durch Verminderung der Anzahl der Handgriffe. Demgegenüber wird nach der Lehre des Streitpatents für den Wechsel der Stellungen des Über-

fahrblechs (von der vertikalen in die horizontale Lage und umgekehrt beim Hoben, Überfahren und Senken der Plattform) überhaupt keine besonderen Handgriffe mehr erforderlich. Der Wechsel ist in der beschriebenen Weise vielmehr voll automatisiert.

III. Wie der gerichtliche Sachverständige in Übereinstimmung mit der angefochtenen Entscheidung überzeugend dargelegt hat, zeigen sämtliche Patentschriften, die eine recht umständliche Betätigung der Überfahrbleche vorschlagen, daß die durch die Erfindung nach dem Streitpatent erreichte "Vollautomatik" einen beträchtlichen Fortschritt darstellt. Dies wird nicht nur durch einen Vergleich mit den teuren und umständlich zu bedienenden Einrichtungen nach der deutschen Patentschrift 163 746, sondern vor allem auch durch einen Vergleich mit der dem Streitpatent am nächsten kommenden USA-Patentschrift 2 273 572 deutlich. Wie das Bundespatentgericht zutreffend feststellt, wird durch die Erfindung nach dem Streitpatent erreicht, daß die Überfahrbleche nicht wie beim Gegenstand dieser USA-Patentschrift durch Einfluß von außen entgegen dem Federzug in der horizontalen Lage niedergehalten werden müssen, sondern von selbst in der horizontalen Stellung verbleiben und ein wiederholtes Befahren in beiden Richtungen ohne vorheriges gesondertes Umlegen ermöglichen. Dadurch wird die Verladearbeit beschleunigt und vereinfacht. Von erheblichem Vorteil ist dabei ferner, daß das Aufrichten der Überfahrbleche durch das Absenken der Ladeplattform eingeleitet wird, also ebenfalls keiner besonderen Bedienung bedarf.

IV. Mit Recht hat das Bundespatentgericht dem Gegenstand des Streitpatents auch eine ausreichende Erfindungshöhe zuerkannt.

Die Klägerin hat demgegenüber eine große Anzahl von deutschen Patentschriften entgegengehalten, in denen Kipphebelanordnungen beschrieben sind, bei denen ein Schwenkhebel unter Federzug von der einen Endlage über eine instabile Zwischenlage hinweg in die andere Endlage zu bringen ist, und zwar für Weichenstellrichtungen, Reibungskupplungen, Ventile, elektrische Schalter, Türschließer usw.. Wie der Nichtigkeitsenat hierzu ausführt (S. 11/12), ist diesen Vorveröffentlichungen, auf die im einzelnen nicht weiter eingegangen zu werden braucht, wohl das Prinzip des Kippens eines Hebels von einer Endlage in die andere zu entnehmen. Hierfür wird durch das Streitpatent aber auch kein Schutz begehrt. Dem Streitpatent liegt vielmehr lediglich die Anwendung des an sich bekannten Prinzips auf die Überfahrbleche von Verladegeräten zugrunde, um die Betriebseigenschaften dieser Geräte zu verbessern. Hinweise oder Anregungen, welche die Anwendung dieses Prinzips auf Verladegeräte nahelegen könnten, sind in den entgegengehaltenen Druckschriften aber nicht vorhanden.

Der gerichtliche Sachverständige hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die erfinderische Leistung mehr in der Aufgabenstellung als in der Lösung der Aufgabe liegt; denn ein federbetätigtes sog. "Schwarz-Weiß"-Getriebe mit einer labilen Zwischenlage und zwei anschlagbegrenzten stabilen Endlagen - einer weißen = vertikalen und einer schwarzen = horizontalen - ist an sich für einen Fachmann durchschnittlichen Könnens keine erfinderische Leistung. Demgemäß weist auch das Bundespatentgericht zur Begründung der Erfindungshöhe zutreffend darauf hin, daß das an sich vorhandene Bedürfnis für eine Vereinfachung der Bedienungsweise von fahrbaren Verladegeräten

im Sinne des Streitpatents vorher anscheinend nicht erkannt worden war. Denn keiner Veröffentlichung sind auch nur Anregungen für die Aufgabe als solche zu entnehmen, die sich der Beklagte gestellt und im Sinne des neuen Anspruchs gelöst hat. Hierzu hat der gerichtliche Sachverständige noch hervorgehoben, daß die Aufgabenstellung im Rahmen des Bekannten auch nicht im Zuge der Entwicklung lag. Es habe wohl kaum ein technisches Vorurteil gegeben; man sei aber eben an der so einfachen Möglichkeit für die Vollautomatisierung der Kippbrückenverstellung vorbeigegangen. Mit der Aufdeckung des Bedürfnisses und der sich hieraus ergebenden Stellung der Aufgabe und ihrer einfachen Lösung, die in glücklicher Weise die notwendigen Arbeitsgänge ausnutzt und hierdurch einen überraschenden, die Arbeit wesentlich erleichternden Effekt erzielt, ist ein die Patentfähigkeit begründender erfinderischer Schritt anzuerkennen.

V. Dem Patentanspruch 2 kommt, wie das Bundespatentgericht zutreffend ausgeführt hat (S. 14/15), keine selbständige erfinderische Bedeutung zu. Es handelt sich also um einen echten Unteranspruch. Dies hat inzwischen auch der Beklagte anerkannt. Das Bundespatentgericht hat dem Anspruch 2 zur leichteren Verständlichkeit eine neue Fassung gegeben. In dieser den technischen Gehalt der Lehre nicht verändernden Form sind gegen den Fortbestand des Anspruchs 2 keine Bedenken zu erheben. Die Lagerung der Tragelemente der Konsolen der heb- und senkbaren Plattform zwischen den Tragelementen des Fußes stellt eine zweckmäßige Lösung der an sich bekannten Aufgabe dar, die Auffahrtshöhe der Plattform möglichst klein zu halten (Streitpatentschrift S. 2 Z. 12 - 16, 20 - 22, 44 - 56, 75 - 80). Diese technische Lehre ist also durchaus geeignet,

die Nutzbarkeit des Verladegeräts nach Anspruch 1 in zweckmäßiger Weise zu fördern, ohne daß es sich hierbei um eine platte Selbstverständlichkeit handelt. Bei dieser Sachlage bedarf es keines weiteren Eingehens auf die von der Klägerin zu Anspruch 2 entgegengehaltenen Druckschriften (USA-Patentschriften 2 092 663 und 2 487 808, britische Patentschrift 627 571, schweizerische Patentschrift 111 257 und deutsche Patentschrift 485 698).

VI. Nach alledem war die Berufung der Klägerin zurückzuweisen. Die Kosten des Berufungsrechtszuges waren der Beklagten aufzuerlegen (§ 42 Abs. 3 i.V.m. § 40 Abs. 2 und § 36 q Abs. 1 Satz 2 PatG). Die Kostenentscheidung umfaßt auch die den Parteien erwachsenen außergerichtlichen Kosten.

Dr. Nastelski

Bock

Spengler

Claßen

Schneider