

15
-
45
Ia ZR 20/63

2543 001

Verkündet
am 28. November 1963
Oechsler, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

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

In der Patentnichtigkeitsache

der Firma D [REDACTED] Aktiengesellschaft, B [REDACTED],

Beklagte und Berufungsklägerin,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in [REDACTED] und
Patentanwälte Dr. [REDACTED] und Dipl.-Ing.
[REDACTED] in [REDACTED] -

gegen

die Firma Ernst H [REDACTED] Aktiengesellschaft, St [REDACTED]-
Z [REDACTED], He [REDACTED]-Hil [REDACTED]-Straße,

Klägerin und Berufungsbeklagte,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in [REDACTED] -

hat der Ia-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 5. November 1963 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Spreng,
Dr. Löscher, Claßen und Schneider

für Recht erkannt:

Die Berufung der Beklagten gegen die Entscheidung
des 2. Nichtigkeitssenats des Deutschen Patentamts
vom 15. Dezember 1959 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Inhaberin des am 24. Mai 1954 angemeldeten Deutschen Bundespatentes Nr. 962 578. Die Patentansprüche lauten:

1. Motorroller mit einem das Triebwerk und das Triebrad tragenden, im Fahrzeugoberbau bzw. im Fahrgestellrahmen elastisch gelagerten Hilfsrahmen, dadurch gekennzeichnet, daß das Triebrad am Hilfsrahmen mit Hilfe einer Schwinge angelenkt ist, die sich gegen den Fahrzeugoberbau oder den Hilfsrahmen federnd abstützt.
2. Motorroller nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Hilfsrahmen mit Hilfe von Gummikörpern am Hauptrahmen gelagert ist.
3. Motorroller nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Triebwerkshilfsrahmen (13) mit dem Fahrzeugoberbau (1, 2) durch eine Dreipunktaufhängung vereinigt ist, deren vorderer Lagerpunkt (25) dicht hinter bzw. in Höhe des Vorderrades (6) liegt, d.h. möglichst weit nach vorn verlegt ist, während die beiden hinteren Lagerpunkte (26, 27) mit größtmöglichem Abstand voneinander dicht vor bzw. in Höhe des Hinterrades liegen, d.h. möglichst weit nach hinten und außen verlegt sind.
4. Motorroller nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Federweg der elastischen Lagerkörper durch starre Anschläge begrenzt ist.
5. Motorroller nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Auspuff- und Schalldämpferanlage des Motors mit dem Hilfsrahmen (13) zu einem starren Gebilde vereinigt ist.
6. Motorroller nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Hilfsrahmen (13) selbst bzw. Teile desselben zur Auspuffanlage des Motors gehören.

Die Klägerin hat gemäß §§ 37, 13 Abs. 1 Nr. 1 PatG beantragt, die Ansprüche 1 bis 3 des Patentbeschlusses der Beklagten für nichtig zu erklären. Sie hat behauptet, das Streitpatent

- 3 -

sei weder neu noch fortschrittlich noch stelle es eine erfinderische Leistung dar. Zur Begründung dieser Behauptungen hat die Klägerin eine Reihe von Patentschriften vorgelegt und sich auf Vorveröffentlichungen im Schrifttum bezogen.

Die Beklagte hat dem Vorbringen der Klägerin widersprochen und Klagabweisung beantragt. Hilfsweise hat sie weiter beantragt, dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 folgenden Zusatz zu geben: "und der Hilfsrahmen mit Hilfe von 3 Gummikörpern am Hauptrahmen gelagert ist, die eine Dreipunktaufhängung ergeben".

Der 2. Nichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hat dem Antrag der Klägerin entsprochen und hat demgemäß das Streitpatent dadurch teilweise für nichtig erklärt, daß die Patentansprüche 1 bis 3 gestrichen wurden.

In der Begründung seiner Entscheidung hat der Nichtigkeitssenat zwar die Neuheit der im Oberbegriff und im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 zusammengefaßten Merkmalskombination gegenüber den die Gattung Motorroller behandelnden Druckschriften bejaht. Er ist jedoch zu der Auffassung gelangt, daß bei Berücksichtigung des weiten Standes der Technik, wie er im Anmeldezeitpunkt für einspurige und zweispurige Fahrzeuge gegeben gewesen sei, weder ein patentbe gründender Fortschritt noch ausreichende Erfindungshöhe zu bejahen seien. Erfinderischen Gehalt billigt der Nichtigkeits senat schließlich auch nicht den Unteransprüchen 2 und 3 zu, und zwar weder für sich allein noch in Kombination mit den Merkmalen der vorhergehenden Ansprüche.

Gegen diese Entscheidung hat die Beklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt. Sie beantragt, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und die Nichtigkeitsklage abzuweisen. Hilfsweise beantragt die Beklagte, unter Zusammen-



fassung der Ansprüche 1 und 2 des Streitpatents dem Anspruch 1 folgende Fassung zu geben:

Motorroller mit einem das Triebwerk und das Triebrad tragenden, im Fahrzeugoberbau bzw. im Fahrgestellrahmen elastisch gelagerten Hilfsrahmen, dadurch gekennzeichnet, daß das Triebrad am Hilfsrahmen mit Hilfe einer Schwinge angelenkt ist, die sich gegen den Fahrzeugoberbau oder den Hilfsrahmen federnd abstützt, und daß der Hilfsrahmen ausschließlich mit Hilfe von 3 Gummikörpern am Hauptrahmen gelagert ist.

Die Klägerin beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Sie beruft sich in der Berufungsinanz auf folgende Druckschriften: Deutsche Bundespatentschriften 409 521, 822 212, 875 173, 898 850, 887 741; französische Patentschrift 512 747; USA-Patentschriften 1 948 744, 2 275 050, 2 589 793; österreichische Patentschrift 147 843; schweizerische Patentschrift 172 910; italienische Patentschriften 488 329, 461 448. Außerdem bezieht sie sich auf eine Veröffentlichung in der Zeitschrift "Auto Italiana" vom 6. Februar 1954 und auf eine von der Firma ISO in Mailand veröffentlichte Werbeschrift vom 15.1.1954, die die Konstruktion des Kabinenrollers "Isetta" betreffen. Die Klägerin macht in der Berufungsinanz schließlich noch geltend, dem Streitpatent komme nicht die Priorität des Anmeldetages, sondern nur die des 23. Januar 1956 zu. Hiervon ausgehend beruft sich die Klägerin auf nach dem Anmeldetag und vor dem 23. Januar 1956 liegende angebliche Vorbenutzungen und Veröffentlichungen.

Der Senat hat ein schriftliches Gutachten von Prof. Dr.-Ing. E■■■■, A■■■■, eingeholt. Der Sachverständige hat sein Gutachten in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt.

Die Klägerin hat zum schriftlichen Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen ein Privatgutachten von Prof. Dr.-Ing. Ko[REDACTED], K[REDACTED], vorgelegt. Außerdem hat sie eine beim Lehrstuhl für ortsfeste Kolbenmaschinen der Technischen Hochschule Stuttgart, Prof. Dr.-Ing. J[REDACTED], erstellte Ausarbeitung "Schwingungsuntersuchungen" zu den Akten gegeben.

Beide Streitteile haben eine Reihe von Auszügen aus Fachblättern sowie Zeichnungen, Fotos und sonstiges Informations- und Anschauungsmaterial überreicht.

Über das Beweisergebnis haben die Parteien verhandelt.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Die Erfindung nach dem Streitpatent bezieht sich auf Motorzweiräder der Rollerbauart (Motorroller). Nach der Einleitung der Patentbeschreibung (S. 1 Z. 1 - 4) hat sich der Erfinder "die Aufgabe gestellt, die Triebwerksschwingungen vom Fahrzeugoberbau fernzuhalten". Erläuternd bemerkt der Erfinder dazu anschließend, die Triebwerksschwingungen, besonders die Vibrationen des innerhalb einer Verkleidung angeordneten Motors, wirkten sich bei Motorrollern mit der diesem Fahrzeug eigentümlichen offenen Rahmenbauart sehr störend aus, was insbesondere am Lenker in Erscheinung trete. Diese Beschreibungsstellen geben indessen die technische Aufgabe des Streitpatentes nur unvollständig wieder. Dies erklärt sich daraus, daß mit dem im Laufe des Erteilungsverfahrens geänderten Hauptanspruch auch die Patentbeschreibung Ergänzungen erfahren hat, die Einleitung der Patentbeschreibung (S. 1 Z. 1 - 26) jedoch unverändert geblieben ist. In der mit der Anmeldung eingereichten ersten Fassung des Hauptanspruchs hatte die Anmelderin Schutz begehrt für die Lagerung des gesamten Triebwerks, einschließlich des Radantriebes

und der Hinterradaufhängung, an einem Hilfsrahmen, der mit dem Fahrzeugoberbau bzw. mit dem eigentlichen Fahrgestellrahmen ausschließlich über elastisch nachgiebige Dämpfungsmittel, vorzugsweise Gummimetallbauteile, vereinigt sein sollte (vgl. ErtA Bl. 11). Demgegenüber hatte die Prüfstelle des Deutschen Patentamtes in Prüfungsbescheiden vom 26. Oktober 1954, 17. November 1955 und 25. Mai 1956 u.a. darauf hingewiesen, daß ein solcher, auf die Verwendung eines Hilfsrahmens und dessen elastische Aufhängung abgestellter Anspruch wegen Vorwegnahme bzw. Nahelegung durch Vorveröffentlichungen nicht gewährbar sei. Im Prüfungsbescheid vom 17. November 1955 findet sich darüber hinaus der Hinweis, daß "die offenbarte gelenkige und federnde Anordnung der Radschwinge am Hilfsrahmen bisher nicht als bekannt nachgewiesen" sei. Dies möge Vorteile haben, die zu begründen seien. Der Prüfer hat dabei ersichtlich die schon in der ursprünglichen Beschreibung enthaltene und später unverändert gebliebene Beschreibungsstelle S. 2 Z. 110 bis 121 im Auge gehabt. Im weiteren Verlauf des Erteilungsverfahrens hat sich die Anmelderin dann mit dem von der Prüfstelle im Prüfungsbescheid vom 25. Mai 1956 vorgeschlagenen, in die endgültige Fassung unverändert übergegangenen Hauptanspruch einverstanden erklärt und einen neuen, nahezu unverändert in die Patentschrift übernommenen Beschreibungstext vorgelegt. Dieser Beschreibungstext unterscheidet sich von dem ursprünglichen Text insbesondere durch die Einfügung der Beschreibungsteile S. 1 Z. 27 bis S. 2 Z. 7 und S. 2 Z. 16 - 67.

In den neu eingefügten Beschreibungsteilen wird die Verwendung eines mit dem Fahrzeugoberbau eines Motorrollers über Schraubenfedern oder Gummikörper bzw. einer Kombination von Schraubenfedern und Gummikörpern elastisch verbundenen Hilfsrahmens zur Aufnahme des Triebwerkes und des Triebrades als bekannt vorausgesetzt (Beschreibung S. 2 Z. 16 - 21). Die bekannten Vorschläge hält der Erfinder jedoch in verschie-

dener Hinsicht für nachteilig (Beschreibung S. 2 Z. 22 - 37). Das Triebrad sei bei den bekannten Vorschlägen, so heißt es in der Beschreibung, ungefedert am Hilfsrahmen gelagert, dessen elastische Lagerung am Fahrzeugoberbau auch die Fahrbahnstöße abfangen solle. Der Hilfsrahmen bilde demgemäß eine Triebsatzschwinge, die um ihre vorderen Lagerungspunkte schwinde. Wenn die vorderen Lagerstellen nach einem bekannten Vorschlag von metallischen Drehlagern gebildet seien, könnten, so meint der Erfinder, die Triebwerkschwingungen über die Drehlager ungedämpft in den Fahrzeugoberbau gelangen. Bei elastischer Ausführung der vorderen Lagerstellen des Hilfsrahmens, z.B. mittels Gummikörpern, wie sie ein anderer bekannter Vorschlag vorsehe, könnten dagegen mit Rücksicht auf die Radführung nur sehr kurze, harte Schraubenfedern zum Abfangen der Radstöße verwendet werden.

Diese Nachteile zu beseitigen hat sich der Erfinder vorgenommen. Die Aufgabe des Streitpatents besteht mithin darin, bei Verwendung eines das Triebwerk und das Triebrad aufnehmenden Hilfsrahmens die Konstruktion so zu gestalten, daß nicht nur die Triebwerksschwingungen, sondern auch die auf das Triebrad wirkenden Fahrbahnstöße vom Fahrzeugoberbau und damit auch vom Lenker ferngehalten werden.

2. Zur Lösung dieser Aufgabe wird in der Beschreibung und im Anspruch 1 vorgeschlagen, den Hilfsrahmen am Fahrzeugoberbau elastisch zu lagern. Diese Lagerung soll vorzugsweise mittels entsprechend ausgelegter Gummikörper erfolgen. Weiter wird vorgeschlagen, das Triebrad vermittle einer Schwinde am Hilfsrahmen anzulenken und diese Schwinde gegen den Fahrzeugoberbau oder den Hilfsrahmen durch eine langhubige, weiche und gedämpfte Federung abzustützen (Beschreibung S. 1 Z. 27 - S. 2 Z. 3; S. 2 Z. 38 - 49). Unter Anlenkung ist dabei der Anschluß mit Hilfe von Gelenken zu verstehen. In der Zeichnung des Streitpatents wird eine solche gelenkige Verbindung mit Hilfe der Laschen 23 und 24

bewirkt. Durch die vorgeschlagene Lösung wird nach der Patentbeschreibung (S. 2 Z. 38 - 49) zweierlei erreicht: Durch die elastische Lagerung des Hilfsrahmens im Fahrzeugoberbau bzw. im Fahrgestellrahmen werden die Triebwerkschwingungen wirksam eliminiert, während durch die federnde Abstützung der gelenkig mit dem Hilfsrahmen verbundenen Schwinge die auf das Triebrad wirkenden Fahrbahnstöße separat abgefangen werden.

Demgemäß schlägt der Erfinder im Anspruch 1 des Streitpatentes eine Kombination folgender Merkmale vor:

- a) ein das Triebwerk und das Triebrad des Motorrollers tragender Hilfsrahmen ist
- b) im Fahrzeugoberbau elastisch gelagert;
- c) das Triebrad ist am Hilfsrahmen mit Hilfe einer Schwinge angelenkt;
- d) die Schwinge ist federnd gegen den Fahrzeugoberbau oder (nach der alternativ vorgeschlagenen Ausführungsform) gegen den Hilfsrahmen abgestützt.

Nach dem Unteranspruch 2 soll der Hilfsrahmen mit Hilfe von Gummikörpern gelagert werden. Solche Gummikörper werden als bekannt vorausgesetzt. Es handelt sich in erster Linie um sog. Gummimetallemente, d.h. um Gummitteile, die mit einem Metallteil durch Vulkanisation fest verbunden sind. In dem gleichfalls angegriffenen Unteranspruch 3 schließlich wird eine besondere Art der Dreipunktaufhängung vorgeschlagen.

3. Die erstrebten Wirkungen (separates Eliminieren der Motor- und der Triebradschwingungen) treten nach den überzeugenden Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen in ausreichendem Maße ein. Die technische Brauchbarkeit (vgl. dazu Benkard PatG 4. Aufl. § 1 Rdn. 14) ist daher in

Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen zu bejahen.

Auf die von der technischen Brauchbarkeit zu unterscheidende Frage, ob das Streitpatent gegenüber den einzelnen Entgegenhaltungen einen patentwürdigen technischen Fortschritt aufweist, ist später einzugehen.

II. Der Gegenstand der Erfindung gemäß dem Anspruch 1 des Streitpatents ist neu im Sinne der §§ 1, 2 PatG. Die Kombination ist durch keine der Entgegenhaltungen in ihrer Gesamtheit neuheitsschädlich vorweggenommen.

1. Da das Streitpatent am 24. März 1954 angemeldet wurde, kommen als neuheitsschädlich im Sinne des § 2 PatG nur solche Druckschriften in Betracht, die der Öffentlichkeit vor dem 24. März 1954 zugänglich geworden sind. Ebenso können nur solche Fälle offenkundiger Benutzung neuheitsschädlich sein, die vor dem genannten Tage liegen.

Die Klägerin hat demgegenüber geltend gemacht, das kennzeichnende Merkmal des Streitpatentes, daß das Triebtrad am Hilfsrahmen mit Hilfe einer Schwinge angelenkt ist, die sich gegen den Fahrzeugoberbau oder den Hilfsrahmen federnd abstützt, sei nicht in der ursprünglichen Anmeldung vom 24. März 1954, sondern erstmals in der Eingabe der Anmelderin vom 23. Januar 1956 offenbart worden. Die ursprüngliche Anmeldung von 1954 enthalte hierzu nichts. Daraus ergebe sich, so meint die Klägerin, daß alle vor dem 23. Januar 1956 vorgenommenen Vorveröffentlichungen und offenkundigen Vorbenutzungen neuheitsschädlich seien. Dem kann jedoch nicht zugestimmt werden.

Der Klägerin ist allerdings zuzugeben, daß das Prioritätsdatum, d.h. der Zeitpunkt der Erfindungspriorität im Nichtigkeitsstreit nachgeprüft werden kann (vgl. Benkard, Patentgesetz, Rdn. 26 zu § 13 PatG mit Nachweisen aus der Rechtsprechung). Das Gericht ist insoweit an die Auffassung des Patentamts nicht gebunden. Eine Bindung besteht zwar hinsichtlich des vom Patentamt im Erteilungsbeschuß festgesetzten Beginns der Laufzeit eines Patentbes, dagegen unterliegt der Zeitpunkt, zu dem die Erfindung im Anmeldeverfahren ausreichend offenbart ist, der Nachprüfung. Eine Patentanmeldung kann nach der auch vom erkennenden Senat vertretenen herrschenden Rechtsauffassung nur insoweit die Priorität des ersten Eingangs der Anmeldung erhalten, als in deren Unterlagen die in Anspruch genommenen Erfindungsmerkmale für den Durchschnittsfachmann erkennbar enthalten sind (BGH GRUR 1953, 120, 121; Urteil des Ersten Zivilsenats vom 30. Oktober 1962 - Az. I ZR 46/61 - Schriftgutbehälter). Ist dies der Fall, dann können gemäß § 26 Abs. 5 PatG ohne Schaden für die Prioritätsrechte jedenfalls bis zum Beschluß über die Bekanntmachung der Anmeldung solche Ergänzungen und Berichtigungen der in der Anmeldung enthaltenen Angaben erfolgen, die den Gegenstand der Anmeldung nicht verändern (RGZ 146, 79, 82; Urteile des Ersten Zivilsenats vom 7. November 1961 - Az. I ZR 51/59 - Hobelmaschine - und vom 30. Oktober 1962 - Az. I ZR 46/61 - Schriftgutbehälter). Zu den "Angaben", die hiernach ergänzt oder berichtigt werden dürfen, gehört auch der Patentanspruch (BGH a.a.O.).

Im hier gegebenen Falle war das kennzeichnende Merkmal des jetzigen Anspruchs 1 des Streitpatentes schon in den Anmeldeunterlagen der am 24. März 1954 beim Deutschen Patentamt eingegangenen Anmeldung offenbart. Die entsprechende Stelle der Beschreibung ist unverändert in die Patentschrift übergegangen und findet sich auf Seite 2 Zeilen 110 bis 121 im Rahmen der Beschreibung des Ausführungsbeispiels. Dieser

Beschreibungsstelle konnte der Durchschnittsfachmann den Vorschlag entnehmen, die Schwinge gelenkig auf dem Hilfsrahmen zu lagern und sie federnd abzustützen. Es war ihm auch ausdrücklich offenbart, daß die federnde Abstützung gegenüber dem Oberbau ("Rahmenwerk 2", Beschreibung S. 2 Z. 120) oder dem Hilfsrahmen ("einem Ausleger des Hilfsrahmens 13", Beschreibung S. 2 Z. 119) erfolgen könne. Die Auffassung, daß die gelenkige und federnde Anordnung der Radschwinge offenbart sei, hat denn auch der Prüfer in seinem Prüfungsbescheid vom 17. November 1955 vertreten.

Die Anmeldepriorität erstreckt sich sonach auch auf das erörterte kennzeichnende Merkmal, so daß die Anmelderin ohne Schaden für die Prioritätsrechte ihren ursprünglich aufgestellten Anspruch insoweit ergänzen konnte. Entgegen der Meinung der Klägerin spielt es dabei keine Rolle, daß die Anmelderin in den ursprünglichen Anmeldeunterlagen die besonderen Vorteile dieser Ausführungsform nicht hervorgehoben hatte. Es genügt, daß aus den Anmeldeunterlagen erkennbar war, daß es sich um eine zur Erfindung gehörige technische Lehre handelte (vgl. Tetzner, Kommentar zum Patentgesetz, Anm. 9 zu § 4). Dies aber war hier der Fall, weil die Lehre schon im ursprünglichen Ausführungsbeispiel eingehend dargelegt war. Der Angabe der besonderen Vorteile bedurfte es daher nicht, sie konnten ohne Schaden für die Anmeldepriorität später dargelegt werden. Anders wäre es, wenn erst aus der Angabe der Vorteile zu entnehmen gewesen wäre, daß das hier in Rede stehende Merkmal zum Inhalt der Erfindung gehöre (vgl. BGH GRUR 1960, 542, 544 - Flugzeugbetankung). Davon kann jedoch nach dem Dargelegten nicht die Rede sein.

Da es sonach bei der Anmeldepriorität vom 24. März 1954 verbleiben muß, können die von der Klägerin im Schriftsatz vom 9. Oktober 1963 geltend gemachten Fälle angeblicher Vor-

benutzung und die nachgereichten Vorveröffentlichungen, die zeitlich nach dem 23. März 1954 liegen, im Rahmen der Neuheitsprüfung nicht berücksichtigt werden. Es ist daher nur auf die nachfolgenden Vorveröffentlichungen einzugehen.

2. Die vorveröffentlichte deutsche Patentschrift 822 212 der Nichtigkeitsklägerin bezieht sich nach ihrer Überschrift auf eine Antriebsanordnung an Motorrollern. Nach dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 trägt die Antriebsmaschine c einen Schwingarm f, an dessen freiem Ende das Laufrad k angeordnet ist, wobei zwischen dem Schwingarm f und dem Fahrzeugrahmen d (Rahmenbügel) eine Federung n - im Beispiel der Zeichnung eine Schraubenfeder - eingeschaltet ist. Aus Beschreibung und Zeichnung ergibt sich weiter, daß die Antriebsmaschine c ein Anschlußstück b trägt, an dem der Fahrzeugrahmen a und der als Bügel ausgebildete Rahmenteil d starr befestigt sind. Der Schwingarm f, der als Gehäuse ausgebildet ist, in dem die Kupplung h und das Getriebe i angeordnet sind, ist auf der Antriebswelle e durch an sich bekannte Mittel gelenkig gelagert (Beschreibung S. 2 Z. 52/53).

Der Erfindungsgegenstand nach dieser Patentschrift weist sonach eine Schwinge auf, die an der Antriebsmaschine gelenkig gelagert und federnd gegen den Fahrzeugrahmenteil, d.h. den Fahrzeugoberbau abgestützt ist. Ein Hilferahmen ist jedoch nicht verwendet, der Motor ist am Fahrzeugoberbau (Fahrzeugrahmen) nicht elastisch gelagert.

3. Die USA-Patentschrift 2 275 050 aus dem Jahre 1942 hat sich die gleiche Aufgabe gestellt wie das Streitpatent. Sie zeigt einen das Triebwerk und das Triebrad tragenden Hilferahmen, der am Fahrzeugoberbau des Motorrollers elastisch gelagert ist. Der in der Patentzeichnung mit der Bezugsziffer 22 bezeichnete Hilferahmen ist vorne in 2 Gummipuffern 24 und hinten über 2 Doppelfederanordnungen 29/30 am Hauptrahmen 21

elastisch aufgehängt. Der Antriebsmotor 12 und das Triebrad 11 sind am Hilfsrahmen 22 starr befestigt. Nach der Beschreibung (S. 1 re. Sp. Z. 32 ff) soll mit den Doppelfederanordnungen 29/30 im besonderen erreicht werden, daß sich das hintere Ende des Hilfsrahmens 22 relativ zum Hauptrahmen 21 auf- und abbewegen kann, so daß die Fahrbahnstöße auf ein Minimum verringert werden. Insgesamt sollen durch die elastische Lagerung des Hilfsrahmens über die Doppelfederanordnungen und die vorderen Gummipuffer Fahrbahnstöße und Vibrationen, die durch Berührung des Reifens 33 mit der Straße entstehen, gedämpft werden. Schließlich heißt es in der Beschreibung noch (S. 2 li. Sp. Z. 4 - 10), daß infolge der Anordnung des Motors im Hilfsrahmen und des Sitzes des Fahrers auf dem Hauptrahmen die durch den Motor erzeugten beträchtlichen Vibrationen nicht durch starre Verbindungen auf den Fahrer übertragen werden, so daß der Fahrkomfort durch die Schaffung eines wesentlich weicher fahrenden Fahrzeugs gesteigert werde.

Die Vorveröffentlichung ist schon deshalb nicht neuheitsschädlich, weil bei ihr keine besondere, am Hilfsrahmen angelenkte Schwinge verwendet wird.

4. Die USA-Patentschrift 2.589.793 beschreibt eine Antriebseinheit für Motorroller. Antriebsmotor 31, Getriebe 34 und das angetriebene Hinterrad sind auf einem Hilfsrahmen 17 befestigt. Der Rahmen 17 ist vorne mittels den Drehachsen 24 an den Lagern 39, die auf dem Fahrzeugoberbau 9 (auch als Trittbrett bezeichnet) befestigt sind, drehbar gelagert. Auf der Oberseite des sog. Trittbrettes 9 ist hinten außerdem ein brückenförmiges Teil 42 so befestigt, daß es über dem hinteren Rahmenteil 18 des Hilfsrahmens liegt. Auf einem vom oberen horizontal verlaufenden Teil der Brücke 42 nach unten ragenden Zapfen 43 und einem auf dem Rahmenteil 18 angebrachten Zapfen 28 ist eine Schraubenfeder 44 angebracht. Damit ist der hintere Teil des Hilfsrahmens 17 gegenüber dem eigent-

lichen Rolleraufbau, der den Fahrersitz trägt, federnd abgestützt. Der Hilfsrahmen ist also bei dieser Vorveröffentlichung vorne an einer nicht gefederten Drehachse des Fahrzeugoberbaues gehalten und hinten durch eine Feder gegenüber dem Fahrzeugoberbau abgestützt.

Der Erfindungsgegenstand nach dieser Entgegenhaltung kennt sonach zwar einen am hinteren Ende federnd abgestützten Hilfsrahmen, der Triebwerk und Triebtrad trägt. Das kennzeichnende Merkmal des Streitpatentes ist jedoch auch bei dieser Entgegenhaltung nicht verwirklicht.

5. Bei dem Erfindungsgegenstand der französischen Patentschrift 512 747 ruht der Motor 5 mit dem Getriebe und das Triebtrad 7 eines Zweiradfahrzeuges starr auf einem Hilfsrahmen 4'. Bei 8' ist der Hilfsrahmen 4' mit dem vorderen Ende gelenkig am Fahrzeugoberbau 1' angebaut. Am hinteren Ende ist der Hilfsrahmen 4' mit dem Fahrzeugoberbau 1' über Blattfedern elastisch abgestützt. Die Klägerin meint, aus der Beschreibung S. 2 Z. 4 - 11 ergebe sich, daß der Erfinder zur Wahl gestellt habe, auch die Verbindung bei 8' und damit sämtliche Befestigungsstellen elastisch mit dem Fahrzeugoberbau zu verbinden. Der Hinweis in den Zeilen 9 bis 12 bezieht sich jedoch, wie sich aus dem Zusammenhang ergibt, nur auf die elastische Verbindung am hinteren Ende des Hilfsrahmens 4' und nicht auf die Verbindung bei 8'. Der Erfinder weist darauf hin, daß anstelle der in der Zeichnung dargestellten Blattfeder Spiralfedern oder sonstige elastische Mittel verwendet werden können.

Auch der Erfindungsgegenstand dieser Vorveröffentlichung weist sonach, ebenso wie die vorher erörterte USA-Patentschrift 2 589 793, einen Triebwerk und Triebtrad tragenden Hilfsrahmen auf. Nach dem in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiel ist dieser Hilfsrahmen am hinteren Ende vermittels einer

Blattfeder am Fahrzeugoberbau elastisch gelagert. Aus der bereits erwähnten Beschreibungsstelle ergibt sich aber, daß der Erfinder auch andere Mittel für die elastische Lagerung vorgesehen hat. Die Anlenkung des Hinterrades am Hilfsrahmen mittels einer Schwinge wird jedoch nicht gelehrt.

6. Die italienische Patentschrift 488 329 aus dem Jahre 1953 betrifft Verbesserungen an Motorrädern oder Motorrollern. Sie beschreibt u.a. eine Vorrichtung, bei der das Antriebsaggregat, bestehend aus Motorblock 8, Getriebe, Getriebegehäuse und Antriebsrad, in einer sog. Triebsatzschwinge zusammengefaßt ist. Das damit gegebene starre System schwingt um die Drehzapfen (Querachsen) 36 und 37. Diese Querachsen sind in Buchsen gelagert, die nach der Beschreibung (S. 3 Z. 75 - 85) mit Gummimaterial ausgestattet sind. Als solches können nach dem folgenden Satz der Beschreibung (S. 3 Z. 85 - 87) die im Handel unter dem Namen "Silentblock" bekannten Buchsen verwendet werden. Die von der Fahrbahn herrührenden Stöße dagegen werden von der Spiralfeder 38 aufgefangen, die das schwingenförmige Getriebegehäuse 10 gegen den Fahrzeugoberbau langhubig abstützt.

Die Patentschrift ist nicht neuheitsschädlich, weil der besondere Hilfsrahmen und die gelenkige Verbindung zwischen Schwinge und Antriebsmotor fehlen.

7. Der Erfindungsgegenstand nach der USA-Patentschrift 1 948 744 betrifft ein Zweispurfahrzeug. Es findet ein Hilfsrahmen 3 Anwendung, auf dem der Motor mit den sonstigen Teilen des Antriebsaggregates fest aufgebaut ist. Der Hilfsrahmen selbst ist an drei Punkten über 3 Gummikörper 9 bzw. 10 an einer strebenartigen Konstruktion 15 des Hauptrahmenteils 16 des Fahrzeugs elastisch gelagert. Es ist damit eine Dreipunktaufhängung zwischen dem Antriebsaggregat und der Fahrzeugkarosserie geschaffen (Beschreibung S. 2 Z. 20 ff). Die

elastischen Gummikörper stellen die einzige Verbindung zwischen dem Antriebsaggregat und der Karosserie dar, so daß, wie in der erwähnten Beschreibungsstelle noch ausdrücklich gesagt ist, die vom Antriebsaggregat erzielten Schwingungen von den elastischen Elementen absorbiert werden und daher nicht auf die Karosserie übertragen werden können. Der Hilfsrahmen 3 ist gleichzeitig Tragkonstruktion für die Antriebsachse der Vorderräder, die rechts und links in je einer Lasche starr gehalten ist. Diese Laschen dienen dazu, die oberen und unteren Enden von Blattfedern 4 gelenkig miteinander zu verbinden. An ihren von den Laschen abgewandten Enden sind die Blattfedern 4 fest mit dem Hilfsrahmen 3 mit Hilfe von Schrauben 5 verbunden. Durch diese Art der Abfederung soll die Wirkung der Fahrbahnstöße verringert werden (Beschreibung S. 1 Z. 21 - 24 und S. 2 Z. 69 - 74). Neuheitsschädlichkeit der Entgegenhaltung ist schon deshalb nicht gegeben, weil es sich um eine andere Fahrzeuggattung handelt.

8. In der österreichischen Patentschrift 147 843 wird in erster Linie die Verwendung eines Hilfsrahmens gelehrt, auf dem Motor, Achsgetriebelock und Wechselgetriebe gelagert sind. Dieser Hilfsrahmen 1 wird an den beiden Stellen 9 am Fahrzeugoberbau auf Trägern 10 gelagert und steht außerdem an der Stelle 11 mit einem Querträger bzw. der Gabelmitte des Fahrzeugoberbaues (Hauptrahmens) in Verbindung. Die Einschaltung von elastischen Zwischenlagern zwischen dem Hilfsrahmen und dem Hauptrahmen, durch die etwaige Erschütterungen des Hilfsrahmens aufgenommen werden sollen, ist dabei ausdrücklich vorgesehen (Beschreibung S. 2 Z. 8 - 11 und Z. 23 - 25). Der Hilfsrahmen ist sonach in Form einer Dreipunktlagerung elastisch aufgehängt. Von dem Achsgetriebe 5 gehen Pendelhalbachsen 5a aus, welche die Triebräder tragen. An dem Hilfsrahmen sind über Ansätze 1a Federn 13 befestigt, die der Abstützung der Pendelhalbachsen 5a dienen. Die Triebräder sind also unmittelbar am Hilfsrahmen durch Blattfedern abgestützt.

Auch diese Vorveröffentlichung ist schon deshalb nicht neuheitsschädlich, weil sie ein Mehrspurfahrzeug betrifft.

9. Die schweizerische Patentschrift 172 910 zeigt eine Triebwerkseinheit 1, die über Laschen 2 mit dem Fahrgestell 3 (Fahrgestelloberbau) verbunden ist. Die Bolzen (Gehänge) 7 und 8 dieser Laschen weisen erfindungsgemäß Gummizwischlagen auf, durch die die Übertragung von Vibrationen verringert werden soll. Hier ist also - ohne Verwendung eines Hilfsrahmens - die Triebwerkseinheit über elastische Gummielemente mit dem Oberbau verbunden. Aus der Patentschrift ergibt sich weiter, daß schwingende Radantriebswellen 5 und diese umgehende Achsrohre 6 vorgesehen sind. Die Antriebsräder sind also mittels Schwingachsen am Motor-Getriebeblock 1 gelagert. Der Abstützung dieser Schwingachsen dienen Federn, die am Block 1 befestigt sind (Beschreibung S. 1 re. Sp. a.E.)

Neuheitsschädlichkeit dieser Vorveröffentlichung scheidet schon deshalb aus, weil ein Hilfsrahmen fehlt. Überdies hat auch diese Vorveröffentlichung ein Mehrspurfahrzeug zum Gegenstand.

10. Bei dem Erfindungsgegenstand nach der deutschen Patentschrift 875 153 handelt es sich um eine Vorrichtung, die eine besondere Aufhängung der Antriebseinheit betrifft. Die Antriebseinheit besteht aus dem Motor 2, dem Getriebe 3, dem Schubrohr 4 und der Achsbrücke 5 mit den Triebrädern 6. Gemäß der Erfindung wird der mit der angetriebenen Achse der Triebräder starr verbundene Antriebsblock außerhalb der Achse allseitig nachgiebig aufgehängt (Beschreibung S. 1 Z. 15 - 18). Die Aufhängung ist in dem in Figur 1 gezeigten Ausführungsbeispiel mittels eines um den Motor 2 herum angeordneten vorzugsweise sphärischen Gummirings gebildet, der in einer entsprechend sphärisch ausgebildeten Lagerpfanne 8 am Rahmen 1 gelagert ist (Beschreibung S. 2 Z. 13 - 17; S. 1

Z. 32 - S. 2 Z. 3). In Abbildung 2 ist eine Abwandlung der Aufhängung der Antriebseinheit 1 gezeigt. Aus dieser Abbildung ergibt sich, daß die Hinterachse durch eine Teleskopfeder 13 federnd gegen den Fahrzeugoberbau abgestützt ist.

Die Entgegenhaltung ist jedoch nicht neuheitschädlich. Es fehlt eine gelenkige Verbindung des Antriebsrades mit dem Motor. Auch weist diese Entgegenhaltung, die überdies ein Mehrspurfahrzeug betrifft, keinen besonderen Hilfsrahmen auf.

11. Die deutsche Patentschrift 409 521 aus dem Jahre 1925 hat nach der Überschrift die Anordnung eines den Motor tragenden Schwingrahmens für Kraftfahrzeuge zum Gegenstand. In der Beschreibungseinleitung ist darauf hingewiesen, daß die Anordnung von Schwingrahmen, die den Motor nebst Zubehörteilen tragen und gegenüber dem Wagenkasten abgefedert sind, an sich nicht neu ist. Die Erfindung soll demgegenüber darin bestehen, daß der Schwingrahmen um zwei zueinander senkrechte Achsen schwingen und außer mit dem Wagenkasten auch mit den hinteren Tragfedern sowie mit der angetriebenen Hinterachse nachgiebig verbunden ist. Dadurch soll (Beschreibung S. 2 Z. 5 ff) neben anderen Vorteilen erreicht werden, daß die Bewegungen der Hinterachse mit Bezug auf den Motor sowie die Bewegungen des letzteren mit Bezug auf den Wagenkasten sich in denkbar kleinstem Ausmaße fühlbar machen. Demgemäß seien die Erschütterungen des Kraftfahrzeuges, so heißt es in der Patentbeschreibung weiter, auf ein Mindestmaß beschränkt. Der Erfinder dieser Entgegenhaltung hat sich mithin eine dem Streitpatent vergleichbare Aufgabe gestellt.

Nach der Patentzeichnung zeigt die Anordnung dieser Entgegenhaltung einen Schwingrahmen b^1 , auf dem der Antriebsmotor b nebst den Zubehörteilen befestigt ist. Zur Lagerung des Schwingrahmens (Hilfsrahmens) am Fahrzeugoberbau dienen

seitlich am Schwingrahmen zwei Lagerzapfen f, an die Lenker h gelenkig angeschlossen sind, die nach der Beschreibung aus Federblättern bestehen können (Beschreibung S. 2 Z. 61/62). Die Lenker h sind bei d² mit den Blattfedern d und an den vorderen Enden mittels Querzapfen i mit einem Querteil a² des Wagenkastens, d.h. also mit dem Fahrzeugoberbau fest verbunden. Der Hilfsrahmen ist sonach über die - falls aus Blattfedern bestehend - elastisch ausgeführten Lenker h am Fahrzeugoberbau abgestützt. Außerdem findet eine elastische Abstützung ("Stoßfangvorrichtung") des Hilfsrahmens am Kraftfahrzeugoberbau mittels der Feder q statt (Beschreibung S. 2 Z. 112 - 118). Das die Hinterachse c tragende Gehäuse e ist über die bereits erwähnte Blattfeder d (Tragfeder) am Querteil a¹ des Fahrzeugoberbaues abgestützt. Ob dieses Gehäuse e gelenkig mit dem Antriebsaggregat verbunden ist, kann auf sich beruhen. Denn die Entgegenhaltung ist schon deshalb nicht neuheitsschädlich, weil es sich um eine andere Fahrzeuggattung handelt.

12. Schließlich sind auch die von der Klägerin über das Privatgutachten von Prof. Dr. Ko [REDACTED] eingeführten deutschen Patentschriften 898 850 und 887 741 schon deshalb nicht neuheitsschädlich, weil sie Mehrspurfahrzeuge betreffen.

Die Neuheit des Streitpatents wird endlich auch nicht durch die italienische Patentschrift 461 448 und die die Konstruktion der "Isetta" betreffenden Veröffentlichungen in Frage gestellt; auf diese Veröffentlichungen sind die Streitteile in der mündlichen Verhandlung auch nicht mehr zurückgekommen.

13. Nach alledem kann die Neuheit der Merkmalskombination des Anspruchs 1 des Streitpatentes nicht in Zweifel gezogen werden.

III. Der Nichtigkeitssenat ist der Auffassung, der Ausbildung nach dem Streitpatent komme kein ausreichender technischer Fortschritt zu. Da die Kombinationswirkung der im Anspruch 1 des Streitpatents zusammengefaßten Merkmale bei mehrspurigen Fahrzeugen bereits bekannt gewesen sei, ergäben sich, so meint der Nichtigkeitssenat in der angefochtenen Entscheidung, in dieser Beziehung auch dann keine anderen Verhältnisse, wenn diese Kombination von Merkmalen bei einspurigen Fahrzeugen angewendet werde.

Demgegenüber macht die Beklagte mit Recht geltend, daß bei der Prüfung des technischen Fortschrittes am Stande der Technik nur die Vorveröffentlichungen hätten berücksichtigt werden dürfen, bei denen es sich um Einspurfahrzeuge handele. Im Rahmen dieser Prüfung des Erfindungsgegenstandes des Streitpatentes, bei dem es sich um konstruktive Änderungen an einem Motorroller handelt, müssen von vornherein alle Entgegenhaltungen ausscheiden, die sich auf Zweispurfahrzeuge beziehen. Vergleichbar bei der Beantwortung der Frage, ob ein ausreichender technischer Fortschritt zu bejahen ist, sind nur Motorroller.

Gegenüber den hiernach verbleibenden Entgegenhaltungen ist der technische Fortschritt des Streitpatentes schon deshalb gegeben, weil keine dieser Entgegenhaltungen zwei getrennte Schwingungssysteme zeigt und aus diesem Grunde keine von ihnen, wie der gerichtliche Sachverständige überzeugend dargelegt hat, in gleichem Maße zu einer getrennten Eliminierung der Triebwerks- und der Triebradachwingungen gelangt, wie dies beim Streitpatent der Fall ist.

IV. Dem Hauptanspruch des Streitpatents kann dagegen die für ein Patent notwendige Erfindungshöhe nicht zuerkannt werden. Der erkennende Senat tritt insoweit der Auffassung des Nichtigkeitssenates bei; der gegenteiligen Meinung des gerichtlichen Sachverständigen vermag er sich nicht anzuschließen.

Im Anspruch 1 des Streitpatentes wird, wie früher dargelegt, gelehrt, den Hilfsrahmen im Fahrzeugoberbau elastisch zu lagern und das Triebrad durch eine am Hilfsrahmen angelenkte Schwinge federnd gegen den Fahrzeugoberbau oder den Hilfsrahmen abzustützen. In welcher Form die elastische Lagerung des Hilfsrahmens erfolgen soll, ist im Anspruch 1 nicht gesagt. Er enthält nur den allgemeinen Hinweis, elastisch zu lagern.

Aus den Erörterungen zur Frage der Neuheit ergibt sich nun aber, daß im Anmeldezeitpunkt des Streitpatentes bei Einspurfahrzeugen einerseits ein am Fahrzeugoberbau elastisch aufgehängter Hilfsrahmen durch die USA-Patentschrift 2 275 050 bekannt war und daß andererseits die deutsche Patentschrift 822 212 gelehrt hatte, das Triebrad an einer gesonderten, am Fahrzeugoberbau federnd abgestützten Schwinge anzulenken. Diese Einzelmerkmale in einer Kombination zusammenzufassen und damit eine besondere Wirkung, nämlich die Trennung der elastischen und federnden Aufnahme der vom Motoraggregat ausgehenden Vibrationen und der auf das Triebrad von der Fahrbahn einwirkenden Kräfte herbeizuführen, war allerdings, wie der Beklagten zuzugeben ist, durch die Motorroller bzw. sonstige Einspurfahrzeuge betreffenden Patentschriften nicht ohne weiteres nahegelegt. Eine separate Aufnahme ergab sich zwar, worauf auch der Nichtigkeitssenat hingewiesen hat, in gewissem Umfange durch die Anordnung nach der USA-Patentschrift 2 275 050, weil bei dieser Vorrichtung Gummipuffer (24) in der Nähe der Antriebsanlage deren Vibrationen aufnehmen und Doppelfederanordnungen (29/30) am anderen Ende die von der Fahrbahn ausgehenden Stöße abfedern. Das Prinzip, die Motor- und die Triebradschwingungen getrennt zu eliminieren, war aber jedenfalls aus dem Kraftwagenbau bekannt, wie u.a. die USA-Patentschrift 1 948 744 (vgl. die ausdrücklichen Hinweise in der Beschreibung S. 1 Z. 12 - 24 und S. 2 Z. 20 - 35 und Z. 59 - 81) die österreichische Patentschrift 147 843 und die deutsche Patentschrift 409 521 erkennen lassen.

Unter diesen Umständen lag es, wie der Nichtigkeitssenat zutreffend ausgeführt hat, für den Durchschnittsfachmann nahe, die Triebwerkseinheit eines Motorrollers auf einem elastisch gegen den Fahrzeugoberbau abgestützten Hilfsrahmen zu lagern und gleichzeitig, wie aus der einen Motorroller betreffenden deutschen Patentschrift 822 212 bekannt war, eine das Triebrad aufnehmende Schwinge gelenkig am Hilfsrahmen anzuordnen und diese Schwinge gesondert am Kraftfahrzeugoberbau oder auch am Hilfsrahmen federnd abzustützen und damit den aus dem Kraftwagenbau bekannten Gedanken der getrennten Eliminierung bei dem Einspurfahrzeug zu verwirklichen. Der gerichtliche Sachverständige hat zwar die Auffassung vertreten, die sich auf Vierradfahrzeuge beziehenden Patentschriften hätten keine Anregung im Sinne der Lehre des Streitpatentes geben können. Der Senat kann jedoch dieser Auffassung, auf der letzten Endes die Bejahung der Erfindungshöhe durch den gerichtlichen Sachverständigen beruht, nicht folgen. Er pflichtet vielmehr der Auffassung des Nichtigkeitssenats bei und kommt daher hinsichtlich der Erfindungshöhe zu einem anderen Ergebnis. Die Einspurfahrzeuge und Mehrspurfahrzeuge betreffenden Gebiete stehen sich zumindest so nahe, daß von dem Durchschnittsfachmann, der sich mit den Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete der Rollerfahrzeuge befaßt, erwartet werden muß, daß er bei der Suche nach einer Lösung der dem Streitpatent zugrundeliegenden Aufgabe die Entwicklung auf dem Nachbargebiet berücksichtigt.

Der Senat verkennt nicht, daß bei der Konstruktion von Einspurfahrzeugen Besonderheiten zu beachten sind und konstruktive Anordnungen vom einen Gebiet nicht unbesehen auf das andere Gebiet übertragen werden können. Dem auf dem Gebiet der Einspurfahrzeuge tätigen Konstrukteur sind jedoch, wie in der angefochtenen Entscheidung mit Recht ausgeführt ist, die gemeinsamen und unterschiedlichen Eigenschaften beider Fahrzeuggattungen zur Genüge bekannt. Insbesondere

kennt er die labilen Verhältnisse am Zweirad. Er weiß, daß die Seitenstabilität bei einem solchen Fahrzeug ein besonderes Problem darstellt und daß er daher bei der Übertragung des von den Mehrspurfahrzeugen her bekannten Gedankens der getrennten Eliminierung der Triebwerksschwingungen und der auf die Räder einwirkenden Fahrbahnstöße auf das Zweirad diese Verhältnisse berücksichtigen muß. Dem Nichtigkeitsssenat ist darin beizustimmen, daß solche Überlegungen nichts Besonderes darstellen, der Zweiradkonstrukteur sie vielmehr auf Grund seines durchschnittlichen Fachwissens anstellen und ohne wesentliche Folgen für die Seitenstabilität verwirklichen konnte. Unter diesen Umständen erforderte es keine erfinderischen Überlegungen, zusätzlich zu der z.B. durch die USA-Patentschrift 2 275 050 vorbekannten elastischen Lagerung des Hilfsrahmens eine am Hilfsrahmen angelenkte und am Fahrzeugoberbau federnd abgestützte Schwinge zu verwenden. Eine solche der allgemeinen Lehre des Anspruchs 1 des Streitpatentes entsprechende Ausbildung stellte auch nichts technisch Ungewöhnliches dar, denn durch die Anlenkung einer Schwinge an einem nach dem Vorschlag der USA-Patentschrift 2 275 050 in der dort gezeigten Weise elastisch gelagerten Hilfsrahmen werden, wie der gerichtliche Sachverständige in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat, keine zusätzlichen Freiheitsgrade geschaffen.

Der Senat vermag nach alledem in Übereinstimmung mit dem Nichtigkeitsssenat dem Anspruch 1 des Streitpatentes die erforderliche Erfindungshöhe nicht zuzubilligen.

V. Der Anspruch, den die Beklagte mit ihrem Hilfsantrag verfolgt, unterscheidet sich von dem ursprünglichen Anspruch 1 des Streitpatentes nur dadurch, daß für eine besondere Art der elastischen Lagerung des Hilfsrahmens Schutz begehrt wird. Der Hilfsrahmen soll danach ausschließlich mit Hilfe von 3 Gummikörpern am Hauptrahmen gelagert sein. Die Beklagte

fügt damit dem seitherigen Anspruch 1 Merkmale der Unteransprüche 2 und 3 zu und schränkt den Anspruch 1 dadurch in zulässiger Weise ein. Dem Hilfsantrag kann jedoch nicht stattgegeben werden, weil auch diesem eingeschränkten Anspruch die erforderliche Erfindungshöhe fehlt.

Der Durchschnittsfachmann konnte, wie oben unter Ziffer IV dargelegt, ohne erfinderische Überlegung zu einer konstruktiven Anordnung gelangen, bei der zum Zwecke der separaten Aufnahme der Triebwerksschwingungen und der von der Fahrbahn auf das Antriebsrad einwirkenden Kräfte ein nach der USA-Patentschrift 2 275 050 elastisch gelagerter Hilfsrahmen und eine nach der deutschen Patentschrift 822 212 am Hilfsrahmen angelenkte und am Fahrzeugoberbau federnd abgestützte Schwinge verwendet wird. Ging aber der Durchschnittsfachmann dazu über, die auf das Antriebsrad wirkenden Fahrbahnstöße durch eine federnd abgestützte Schwinge separat abzufangen, dann lag es nahe, die Doppelfederanordnungen 29/30 am Hilfsrahmen der Vorrichtung nach der amerikanischen Patentschrift, die vornehmlich der Abminderung der Fahrbahnstöße dienen sollten (Beschreibung S. 1 re. Sp. Z. 32 - 36), durch Gummikörper zu ersetzen. Der Verwendung von langhubigen Schraubenfedern bedurfte es dann nicht mehr; zur Eliminierung der vom Motoraggregat ausgehenden Vibrationen konnten nunmehr auch am hinteren Ende des Hilfsrahmens Gummikörper verwendet werden. Es war daher naheliegend, den Hilfsrahmen nicht nur vorne, sondern auch hinten über Gummikörper zu lagern. Auf dem Gebiet der Einspurfahrzeuge gab die Anregung, das Motoraggregat ausschließlich über Gummikörper zu lagern, zudem immerhin die italienische Patentschrift 488 329, mögen auch, was unter den Parteien streitig ist, die in jener Patentschrift empfohlenen Silentblocks nicht so vielseitig elastisch sein wie andere Gummimetallkörper. Schließlich war dem Durchschnittsfachmann die Verwendung von Gummikörpern für alle Abstützstellen des Hilfsrahmens gegenüber dem Fahrzeugoberbau - und zwar vornehm-

lich in der Form einer Dreipunktaufhängung - aus dem Kraftwagenbau bekannt und geläufig, wie auch verschiedene Entgegenhaltungen zeigen (vgl. u.a. USA-Patentschrift 1 948 744 und die österreichische Patentschrift 147 843).

Die Beklagte macht nun allerdings unter Hinweis auf verschiedene - vorwiegend nach dem Anmeldetag liegende - Veröffentlichungen, insbesondere Zeitschriftenaufsätze, geltend, der Übernahme der aus dem Mehrspurfahrzeugbau bekannten Lagerung des Hilferahmens ausschließlich über Gummikörper habe im Bereich des Zweiradbaues ein Vorurteil entgegengestanden. Der Durchschnittsfachmann habe bei Verwendung einer am Getriebe bzw. Hilferahmen angelenkten, gesondert abgefederten Schwinge unüberwindbare Bedenken gegen eine elastische Lagerung des Triebwerks ausschließlich in Gummielementen gehabt. Er habe befürchtet, daß solchenfalles die erforderliche Seitenstabilität des Motorrollers nicht gewährleistet sei. Damit gebrochen zu haben, sei das Verdienst des Erfinders des Streitpatents. Die dem Roller bei der Konstruktion nach der Lehre des Streitpatents gegebenen zusätzlichen Freiheitsgrade stellten, so meint die Beklagte, eine Form der Konstruktion dar, die ohne Einfluß auf die Spurhaltung sei.

Der Senat vermag jedoch der Meinung der Beklagten nicht beizupflichten.

Das Streitpatent enthält keine näheren Angaben über die Abmessung der zu verwendenden Gummikörper und deren Elastizitätsverhältnisse. Nach der Beschreibung sollen "entsprechend ausgelegte Gummikörper" verwendet werden (S. 2 Z. 42/43), die an anderer Stelle auch als "Gummiblöcke" bezeichnet sind (S. 2 Z. 125 und S. 3 Z. 15/16). Zu einer solchen Lehre zum technischen Handeln zu gelangen aber stellt keine erfinderische Leistung dar. Der Durchschnittsfachmann war ohne erfinderische Überlegungen imstande, die Gummikörper so aus-

zuwählen und zu bemessen, daß eine ausreichende Seitensteifigkeit gewährleistet war. Davon ist der Nichtigkeitssenat mit Recht ausgegangen. Auch der gerichtliche Sachverständige hat dies in der mündlichen Verhandlung ausdrücklich bestätigt. Dann aber läßt sich nicht die Auffassung vertreten, bei der Übertragung der vom Kraftwagenbau bekannten Dreipunktaufhängung mittels Gummikörper auf Einspurfahrzeuge habe ein unüberwindbar erscheinendes Vorurteil überwunden werden müssen. Der Erfinder des Streitpatents hat in Wirklichkeit kein Vorurteil überwunden, sondern nur dem bei Einspurfahrzeugen in besonderem Maße sich stellenden Problem der Seitenstabilität durch Maßnahmen, die das Können des Durchschnittsfachmanns nicht übersteigen, im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten Rechnung getragen.

Die Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung insbesondere noch geltend gemacht, die Tatsache, daß trotz der im Kraftwagenbau seit langem gegebenen Anregungen niemand auf die Lehre des Streitpatentes gekommen sei, beweise, daß erhebliche Bedenken gegen eine Anordnung im Sinne der Lehre des Streitpatentes bestanden hätten und dieser Lehre daher Erfindungshöhe zukomme. Dafür spreche vor allem auch, daß die Klägerin selbst nicht gewagt habe, bei der in ihrer Patentschrift 822 212 unter Schutz gestellten Antriebsanordnung an Motorrollern auch die Aufhängung des Motoraggregats in allseits beweglichen Gummikörpern vorzuschlagen.

Die von der Beklagten herangezogenen Erwägungen können indessen nicht als tragende Argumente für das Vorliegen der Erfindungshöhe gewertet werden.

Dafür, daß seit langem ein dringendes Bedürfnis für eine Lösung im Sinne des Streitpatentes bestand, konnte die Beklagte nichts Hinreichendes dartun. Der gerichtliche Sachverständige, auf den sich die Beklagte berufen hat, hat

zwar das Bestehen eines dringenden Bedürfnisses bejaht, jedoch keine bestimmten Angaben über den in Frage kommenden Zeitraum gemacht. Den Behauptungen der Beklagten hat die Klägerin entgegengehalten, das Kraftrad sei bis 1940 im wesentlichen Sportfahrzeug gewesen, sein Fahrer habe daher auf eine weitgehende Abfederung keinen entscheidenden Wert gelegt. Erst etwa ab 1950 sei im Zuge der Motorisierung und der Wohlstandssteigerung das Bedürfnis nach ruhigerer Fahrweise gestiegen; davon, daß schon Jahre vor der Anmeldung des Streitpatentes dieses Bedürfnis bestanden habe, könne keine Rede sein. Diesen Ausführungen konnte die Beklagte keine ins Gewicht fallenden Argumente entgegensetzen. Wenn die Beklagte aus dem Patent Nr. 822 212 schließen zu können meint, die Klägerin habe es bei Anmeldung dieses Patents, also im Jahre 1950, noch nicht gewagt, den Antriebsblock unmittelbar oder mittels eines Zwischenrahmens am Fahrzeugoberbau allenthalben über Gummikörper zu lagern, so ist das nicht zwingend. Bei dem Erfindungsgegenstand des Patents Nr. 822 212 sollte es sich nach der Behauptung der Klägerin um eine Konstruktion einfacher Art handeln, bei der man eine elastische Lagerung des Motors - auch aus Sparsamkeitsgründen - nicht für nötig gehalten hat. Dies läßt sich nicht widerlegen, zumal für die behauptete einfachere Bauart der Umstand spricht, daß man bei diesem Erfindungsgegenstand von einer Anordnung ausging, bei der die Antriebsmaschine einen Teil des Fahrzeugrahmens bildet. Auf die weiteren von der Beklagten geltend gemachten Argumente, die sich auf spätere Konstruktionen des Heinkel-rollers beziehen, braucht unter diesen Umständen nicht näher eingegangen zu werden. Auch sie stellen ein zwingendes Indiz dafür, daß ein Vorurteil habe überwunden werden müssen, nicht dar.

Nach alledem muß der Senat in Übereinstimmung mit dem Nichtigkeitssenat zu dem Ergebnis gelangen, daß auch dem von der Beklagten mit ihrem Hilfsantrag verteidigten Anspruch

das für eine Patenterteilung notwendige Maß an erfinderischer Leistung fehlt. Ein Durchschnittsfachmann, dem der gesamte Stand der Technik bekannt war, konnte zu dieser Lehre ohne erfinderische Überlegungen gelangen.

Aus dem Dargelegten ergibt sich, daß mit dem Hauptanspruch auch die weiter angegriffenen Unteransprüche 2 und 3 keinen Bestand haben können. Diese Unteransprüche offenbaren, wie der Nichtigkeitssenat zutreffend festgestellt hat, keinen selbständigen Erfindungsgedanken.

VI. Die Berufung der Beklagten erweist sich mithin als unbegründet. Sie war daher zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 42 Abs. 3 in Verbindung mit §§ 40 Abs. 2, 36q Abs. 1 Satz 2 PatG und bezieht sich sowohl auf die gerichtlichen als auch auf die außergerichtlichen Kosten des Berufungszugs.

Dr. Nastelski Spreng Löscher Claßen Schneider