

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 11/80

URTEIL

Verkündet am
2. November 1982
Kriegl,
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache

des Kaufmanns Knut A [REDACTED], W [REDACTED], H [REDACTED],

Beklagten und Berufungsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Patentanwälte
Dr. Frhr. von [REDACTED],
Dr. [REDACTED],
Dipl.-Ing. [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED] -

gegen

die W [REDACTED] Gummi- und Kunststoffwerke Walter D [REDACTED] KG,
M [REDACTED] Straße [REDACTED], K [REDACTED]-B.l, gesetzlich vertreten durch
ihre persönlich haftende Gesellschafterin Hedwig D [REDACTED]
geb. H [REDACTED], Am S [REDACTED], N [REDACTED],

Klägerin und Berufungsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Patentanwälte Dipl.-Ing. [REDACTED],
Dipl.-Ing. [REDACTED],
Rechtsanwältin [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED] -

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. November 1982 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Ballhaus und die Richter Ochmann, Dr. Windisch, Brodeßer und von Albert

für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Beklagten wird das Urteil des 2. Senats (Nichtigkeitssenats II) des Bundespatentgerichts vom 20. September 1979 abgeändert:

Unter Abweisung der Klage im übrigen wird das Patent 2 342 365 dadurch teilweise für nichtig erklärt, daß der Patentanspruch 1 folgende Fassung erhält:

"Schmutzfänger für Kraftfahrzeuge, mit einem Lappen aus biegsamem Material, der einen Lappenhauptkörper und einen an diesen nach oben anschließenden Anpassungsansatz zur Anpassung des Lappens an den Karosserieverlauf aufweist, wobei die Oberkante des Lappenhauptkörpers in die bogenförmig oder gerade, im allgemeinen von innen nach außen verlaufende Innenkante des Anpassungsansatzes übergeht, in deren Bereich ein entsprechend verlaufendes Verstärkungsstück vorgesehen ist, sowie mit Befestigungseinrichtungen in Form von mit dem gleichen Befestigungsbereich sowohl einen Lappenbereich als auch den entsprechenden Bereich des Kotflügel falzes umgreifenden Befestigungsklemmen oder in Form von den entsprechenden Bereich des Kotflügel falzes durchdringenden Schrauben, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß das Verstärkungsstück (16) aus mindestens einem parallel zur Oberfläche von Lappenhauptkörper (2) und Anpassungsansatz (4) verlaufenden ebenen Blechstreifen besteht, der verbiegbar ist, so daß er dem unter-

41

- 3 -

schiedlichen Karosserieverlauf unterschiedlicher Fahrzeugtypen nicht von vornherein angepaßt werden muß, sondern auch noch nachträglich angepaßt werden kann sowie eine nachträgliche Ausrichtung des Lappenhauptkörpers ermöglicht, und der im Bereich sowohl von Oberkante (6) des Lappenhauptkörpers (2) als auch von Innenkante (5) des Anpassungsansatzes (4) vorgesehen ist, wobei der Verlauf der Oberkante (17) des Blechstreifens in etwa dem Verlauf von Oberkante (6) des Lappenhauptkörpers (2) und Innenkante (5) des Anpassungsansatzes (4) entspricht."

Von den Kosten des Verfahrens haben die Klägerin 9/10 und der Beklagte 1/10 zu tragen.

Von Rechts wegen

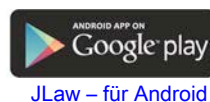
Tatbestand

Der Beklagte ist eingetragener Inhaber des am 22. August 1973 angemeldeten Patents 2 342 365 (Streitpatents), für das die Priorität der Voranmeldung vom 21. Dezember 1972 in Frankreich in Anspruch genommen ist. Der erteilte Patentanspruch 1 lautet:

"Schmutzfänger für Kraftfahrzeuge, mit einem Lappen aus biegsamem Material, der einen Lappenhauptkörper und einen an diesen nach oben anschließenden Anpassungsansatz zur Anpassung des Lappens an den Karosserieverlauf aufweist, wobei die Oberkante des Lappenhauptkörpers in die bogenförmig oder gerade, im allgemeinen von innen nach außen verlaufende Innenkante des Anpassungsansatzes übergeht, in deren Bereich ein entsprechend verlaufendes Verstärkungsstück vorgesehen ist, sowie mit Befestigungseinrichtungen in Form von mit dem gleichen



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



Befestigungsbereich sowohl einen Lappenbereich als auch den entsprechenden Karosserie- bzw. Kotflügelbereich umgreifenden Befestigungsklemmen oder in Form von Schrauben, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß das Verstärkungsstück (16) aus mindestens einem parallel zur Oberfläche von Lappenhauptkörper (2) und Anpassungsansatz (4) verlaufenden ebenen Blechstreifen besteht, der verbiegbare ist, so daß er dem unterschiedlichen Karosserieverlauf unterschiedlicher Kraftfahrzeugtypen nicht von vornherein angepaßt werden muß, sondern auch nachträglich angepaßt werden kann, und der im Bereich sowohl von Oberkante (6) des Lappenhauptkörpers (2) als auch von Innenkante (5) des Anpassungsansatzes (4) vorgesehen ist, wobei der Verlauf der Oberkante (17) des Blechstreifens in etwa dem Verlauf von Oberkante (6) des Lappenhauptkörpers (2) und Innenkante (5) des Anpassungsansatzes (4) entspricht."

Wegen der Patentansprüche 2 bis 5 wird auf die Streitpatentschrift verwiesen.

Die Klägerin hat unter Hinweis auf vorveröffentlichte Druckschriften und eine behauptete offenkundige Vorbenutzung geltend gemacht, der Lehre des Hauptanspruchs des Streitpatents fehle die Erfindungshöhe. Sie hat beantragt,

das Streitpatent für nichtig zu erklären.

Der Beklagte hat der Nichtigerklärung widersprochen und Klageabweisung beantragt.

Das Bundespatentgericht hat der Klage stattgegeben, weil der Gegenstand des Patentanspruchs 1 im Hinblick auf den sich aus dem unstreitig vorveröffentlichten Prospektblatt der Natio-

nal Rubber Company, Toronto, den Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 7 124 221 und aus der US-Patentschrift 1 904 342 ergebenden Stand der Technik nicht erfinderisch sei.

Der Beklagte hat Berufung eingelegt und zunächst Klageabweisung beantragt; er verteidigt das Streitpatent nunmehr nur noch mit einem geänderten Hauptanspruch, wie er aus dem Urteilsausspruch ersichtlich ist. Er sieht in den Änderungen eine Klarstellung des Streitpatents und beantragt,

das angefochtene Urteil aufzuheben und die
Klage abzuweisen.

Hilfsweise verteidigt der Beklagte das Streitpatent unter Streichung des Anspruchs 5 mit einem weiterhin geänderten Hauptanspruch, bei dem hinter dem Wort "Lappenbereich" die Worte "des Anpassungsansatzes" und vor dem Wort "verbiegbar" die Worte "in Eingriff mit den Befestigungseinrichtungen kommt und" eingefügt sind.

Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Berufung.

Als gerichtlicher Sachverständiger hat Dr.-Ing. E. Bisimis, Königstein, ein schriftliches Gutachten erstattet, das er in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt hat.

Entscheidungsgründe

Die Berufung hat Erfolg, soweit sie nicht durch die Beschränkung des Streitpatents teilweise zurückgenommen worden ist.

I.

Soweit der Beklagte das Streitpatent mit einer geänderten Fassung des Hauptanspruchs verteidigt, handelt es sich um eine zulässige Beschränkung. Die neu in den Anspruch aufgenommenen Merkmalsangaben sind in der Streitpatentschrift als zur Erfindung gehörig beschrieben (Sp. 4 Z. 41-45; Sp. 4 Z. 64-66). In dem Hinweis auf die Möglichkeit einer nachträglichen Ausrichtung des Lappenhauptkörpers ist zwar in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen eine an sich überflüssige Einfügung zu sehen, die allenfalls als zusätzliche Erläuterung verstanden werden kann und den Gegenstand des Streitpatents gegenüber der erteilten Fassung des Patentanspruchs 1 nicht verändert. Dies gilt jedoch nicht für die Ersetzung der Angabe "Karosserie- bzw. Kotflügelbereich" (Sp. 1 Z. 17) durch die genauere (engere) Bezeichnung "Bereich des Kotflügelfalzes" und für die zur deutlicheren Bezeichnung der Wirkungsweise der Schrauben vorgenommene Einfügung in Spalte 1, Zeile 18. Damit wird das Streitpatent nicht lediglich klargestellt. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 wird vielmehr hinsichtlich des

Befestigungsbereichs und der Befestigungsarten auf besondere Ausführungsformen festgelegt und damit der materielle Inhalt des Patents eingeeengt.

II.

Gegenstand des Streitpatents ist ein entsprechend den Angaben im Oberbegriff des neuen Patentanspruchs 1 besonders geformter lappenförmiger Schmutzfänger aus biegsamem Material und einem Verstärkungsstück, der am hinteren (unteren) Abschluß von Vorder- und Hinterradkästen von Kraftfahrzeugen angebracht werden kann. In der Streitpatentschrift werden die Nachteile bekannter Schmutzfänger geschildert, die nur für bestimmte Fahrzeugtypen verwendet (deutsches Gebrauchsmuster 1 710 924, US-Patentschrift 2 683 612) oder nur mit Hilfe einer größeren Zahl von Befestigungspunkten angebracht werden könnten (deutsches Gebrauchsmuster 1 965 603) oder bei denen dem Fahrzeugtyp angepaßte Befestigungsklemmen benötigt würden (französische Patentschrift 1 399 219, US-Patentschrift 2 617 662).

Dem Streitpatent liegt die Aufgabe zugrunde, einen Schmutzfänger zu schaffen, der als Universalschmutzfänger sowohl für Vorderräder als auch für Hinterräder unterschiedlicher Pkw-Karosserien geeignet und bei dem eine Anpassung des Lappenhauptkörpers an den Karosserie- und Kotflügelfalzverlauf möglich ist und dessen Befestigung auf einfache und schnelle Weise an zu-

gänglicher Stelle (ohne Eingriff in die Karosserie) erfolgen kann.

Als Lösung wird ein Schmutzfänger für Kraftfahrzeuge mit folgenden Merkmalen vorgeschlagen:

- (1) Er besteht aus einem Lappen aus biegsamem Material, der
 - (a) einen Lappenhauptkörper und
 - (b) einen sich an diesen (nach oben) anschließenden Anpassungsansatz aufweist, wobei
 - (c) die Oberkante des Lappenhauptkörpers in die bogenförmig oder gerade, im allgemeinen von innen nach außen verlaufende Innenkante des Anpassungsansatzes übergeht.

- (2) Im Bereich der Oberkante des Lappenhauptkörpers und der Innenkante des Anpassungsansatzes ist ein entsprechend verlaufendes Verstärkungsstück vorgesehen, das
 - (a) aus mindestens einem parallel zur Oberfläche von Lappenhauptkörper und Anpassungsansatz verlaufenden ebenen Blechstreifen besteht, der
 - (b) verbiegbar ist und

(c) dessen Oberkante in etwa entsprechend der Oberkante des Lappenhauptkörpers und der Innenkante des Anpassungsansatzes verläuft.

(3) Es sind Befestigungseinrichtungen in Form von mit dem gleichen Befestigungsbereich sowohl einen Lappenbereich als auch den entsprechenden Bereich des Kotflügelfalzes umgreifenden Befestigungsklemmen oder in Form von den entsprechenden Bereich des Kotflügelfalzes durchdringenden Schrauben vorhanden.

In der Streitpatentschrift wird hervorgehoben, daß eine Anpassung des Schmutzfängers entsprechend dem Karosserieverlauf (Neigung des Kotflügelfalzes), insbesondere in vertikaler Richtung erforderlich sei und daß es der Gegenstand des Streitpatents darüber hinaus ermögliche, die Verbindung mit der Karosserie nur in einem sehr schmalen Bereich, etwa an zwei sehr eng zusammenliegenden Befestigungspunkten, die sich zudem an der für den jeweiligen Fahrzeugtyp günstigsten Stelle des außenliegenden Kotflügelfalzes befinden könnten, vorzusehen. Dabei werde der Schmutzfänger in einer stabilen und definierten Lage gehalten; außerdem sei eine Höhenverstellbarkeit möglich. Der Blechstreifen könne so gebogen werden, daß er den Lappenhauptkörper in die gewünschte Lage drücke und dort festhalte, etwa in einer senkrechten Lage und/oder in einer Lage parallel zur Radachse (Sp. 4 Z. 9 - 45 u. Z. 57 - 67). Diese Ausführungen beziehen

sich ersichtlich auf die Einhaltung der für die Funktion des Schmutzfängers wichtigen Stellungswinkel, nämlich zum einen den gegenüber der Fahrbahn und zum anderen den gegenüber der Radachse (Winkel α und β).

Die Angaben der Streitpatentschrift lassen danach im Gesamtzusammenhang erkennen, daß für die Lage des Schmutzfängers nach der Befestigung der Verlauf (die Neigung) des Kotflügelfalzes in der vertikalen Längsebene ebenso eine Rolle spielt wie der Winkel, den der Falz mit der Innenseite des Kotflügels bildet; dieser ist aus fertigungsbedingten Gründen in der Regel größer als 90° . Die von dem gerichtlichen Sachverständigen ebenfalls für wesentlich erachtete Höhenverstellbarkeit ist dadurch gegeben, daß der Befestigungsbereich am Kotflügelfalz wegen der nachträglichen Ausrichtbarkeit in weiten Grenzen frei gewählt werden kann und nicht etwa auf den Bereich begrenzt ist, in dem die geeignete Neigung des Kotflügelfalzes vorhanden ist (vgl. Sp. 4 Z. 46 - 56).

III.

Dem Gegenstand des Streitpatents fehlte am Anmeldetage nicht die Neuheit. In keiner der vorveröffentlichten Druckschriften ist ein Schmutzfänger für Kraftfahrzeuge mit sämtlichen Merkmalen der erfindungsgemäßen Lehre beschrieben.

1. In dem vorveröffentlichten Prospektblatt der National Rubber Company, Toronto (im weiteren NRC), ist unter der Überschrift "Install In A Jiffy" ein Schmutzfänger für Kraftfahrzeuge (fender flap) beschrieben, der einstückig aus Gummi hergestellt ist (rubber flap) und einen Lappenhauptkörper mit verlaufendem Anpassungsansatz sowie einen umlaufenden Wulst oder verstärkten Rand mit rechteckigem Querschnitt besitzt. Die Befestigung dieses Schmutzfängers in dieser allein für vorn vorgesehenen Ausführungsform (front flaps) erfolgt mit Hilfe von Befestigungselementen (Klammern), die an dem "äußeren" Wulstrand aufgesetzt werden, wobei sie ihn an dieser Stelle umgreifen; durch die - entsprechend gelochte - Klammer und den Wulstrand hindurch wird eine Schraube gesteckt und mit dem Kotflügel falz verschraubt. Der Gegenstand des Streitpatents unterscheidet sich von diesem Schmutzfänger dadurch, daß ein Blechstreifen als Verstärkungsstück vorgesehen ist.

In einer weiteren Montageanleitung für nahezu rechteckige Schmutzfänger hinten (rear flaps) ist die Befestigung mittels "extension bar" (Verlängerungsstange) skizziert, die gebogen werden kann und dadurch eine Anbringung mit unterschiedlichen Befestigungswinkeln gestattet; das Befestigungselement ist in den kleinformatigen Skizzen strichförmig dargestellt (Bild 1, 2 rechts unten). Diesem Schmutzfänger gegenüber weist der Gegenstand des Streitpatents eine andere Form und Befestigung auf.

2. In der US-Patentschrift 1 904 342 aus dem Jahre 1933 ist ein Schmutzfänger beschrieben, der aus einem nahezu rechteckigen Lappen mit einem T-förmigen Blechstreifen besteht (Fig. 4) und zur Anbringung an der rückwärtigen unteren Kante des hinteren Kotflügels oder der vorderen Kante des vorderen Kotflügels bestimmt ist (Fig. 1). Bei den Kraftfahrzeugen aus dieser Zeit waren die Kotflügel nicht in den Karosserieumriß einbezogen und daher an den nahezu waagerecht verlaufenden Schmalkanten frei zugänglich. Die Befestigung erfolgte im Bereich der Oberkante mit Hilfe von Klammern (Fig. 2 und 3) oder Schrauben (Fig. 4). Ein Ausrichten in vertikaler Richtung ist für die Anbringung vorn mit Blechverstärkung beschrieben, um eine Berührung des Schmutzfängers mit dem Vorderrad zu verhindern (Übers. 3/4). Vom Gegenstand des Streitpatents unterscheidet sich dieser Schmutzfänger durch das Fehlen eines Anpassungsansatzes und durch die Anordnung der Befestigungsstellen verteilt über die gesamte Oberkante.

3. In den Unterlagen des auf die Klägerin zurückgehenden und im Prüfungsverfahren berücksichtigten deutschen Gebrauchsmusters 1 965 603 aus dem Jahre 1967 ist ein Schmutzfänger beschrieben, der an einer nach oben ausgeformten Verlängerung (Anpassungsansatz) einen Paßrand aufweist und unter Verzicht auf Schraubverbindungen mittels federnder Klammern, Klemmbügel oder Schraubklemmen befestigt wird. Zum dichten Befestigen am Kotflügelrand ist ein den Paßrand begrenzender Verstärkungswulst

vorgesehen, der der Form des Kotflügelrandes angepaßt ist. Ein verstärkender Blechstreifen wie beim Gegenstand des Streitpatents ist nicht vorhanden.

4. In den Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 7 124 221 aus dem Jahre 1971 ist ein Schmutzfänger mit rechteckigem Lappenkörper vorgeschlagen, der auf beiden Seiten durch Blechstreifen, die von der oberen Kante bis etwa zur Mitte reichen, in der Weise verstärkt ist, daß eine "Formgebung, die richtungsgebend" ist, gewährleistet sein soll (Fig. I, II). Durch die beiderseits angeordneten Blechstreifen bekomme der Schmutzfänger den eigentlichen Halt und die notwendige Form (S. 2). Die Befestigung erfolgt am oberen Rand mit Hilfe von Schrauben, die durch die Montagelöcher 2 in den Blechstreifen und in dem Rand des Lappens greifen (Fig. I, II und S. 1 Abs. 1 a.E.). In der Beschreibung und im Schutzanspruch 1 ist ferner angegeben, daß an dem oberen Rand ein Blechstreifen zur Verstärkung angebracht sei und daß ein beliebig gestalteter Blechstreifen zur Befestigung, Verstärkung und Formung des Schmutzfängers diene. Der Gegenstand des Streitpatents unterscheidet sich von diesem Schmutzfänger durch die Form von Lappenkörper (Anpassungsansatz) und Blechstreifen.

5. Die weiteren genannten Druckschriften stehen der Neuheit ebenfalls nicht entgegen. Zu den von der Klägerin behaupteten Benutzungshandlungen, die in Zusammenarbeit mit der Ford-

Werke AG in Köln erfolgt sein sollen, ist nicht dargelegt worden, daß die dabei verwendeten Schmutzfänger gemäß den Zeichnungen 3038E-16K557-A (1967) und 7/BB-16K557-AA (1969) beliebigen Dritten zugänglich und damit offenkundig gewesen sind. Nach den auf die eidesstattliche Versicherung ihres technischen Mitarbeiters, des Ingenieurs Karl-Heinz Reiff, gestützten Angaben der Klägerin handelte es sich lediglich um interne Versuche, die mit der Lieferung von Hand- und Erstmustern an die Ford- Werke AG und mit der Herstellung von Werkzeugen für die Serienfertigung endeten. Es ist davon auszugehen, daß diejenigen Betriebsangehörigen und Mitarbeiter der Klägerin und der Ford- Werke AG, die mit diesen Arbeiten befaßt gewesen sind, zur Verschwiegenheit verpflichtet waren. Unter diesen Umständen kann dahingestellt bleiben, ob die in den mit der Klage vorgelegten Konstruktionszeichnungen dargestellten Schmutzfänger dem Gegenstand des Streitpatents nahekommen oder nicht.

IV.

Der von der Klägerin nicht in Abrede gestellte technische Fortschritt des Gegenstandes des Streitpatents ergibt sich allein schon aus der Möglichkeit, den Schmutzfänger - auch nach seiner Befestigung - sowohl in seiner vertikalen Lage als auch quer zur Fahrzeuglängsachse ausrichten zu können.

V.

Die Klägerin hat den Senat nicht davon überzeugt, daß die Lehre des Streitpatents nicht auf einer erfinderischen Leistung beruht und es keiner das Können eines Durchschnittsfachmanns übersteigenden Leistung bedurfte, um von dem Stand der Technik zu dem Lösungsvorschlag des Streitpatents zu gelangen. Durchschnittsfachmann auf dem hier maßgebenden Fachgebiet ist ein graduierter Ingenieur oder ein Techniker mit in der Praxis erworbenen Kenntnissen und Erfahrungen in der Entwicklung und Konstruktion von Kfz-Zubehör einfacher Art.

Der Beurteilung der Lehre des Streitpatents durch das Bundespatentgericht vermag der Senat nicht zu folgen. Der gerichtliche Sachverständige hat dargelegt, daß die ordnungsgemäße Funktionsweise eines Schmutzfängers davon abhängig ist, daß eine bestimmte Stellung sowohl in vertikaler Richtung (Winkel α) als auch im Verhältnis zur Radachse (Winkel β) eingehalten wird, um den von der Radlauffläche aufgewirbelten Schmutzstrahl zum einen nach hinten unten und zugleich -wie es nach den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen der heutigen Auffassung der Fachwelt entspricht - seitlich nach innen unter das Fahrzeug ablenken zu können. Das Bundespatentgericht hat bei seiner Beurteilung der Lehre des Streitpatents allein die Einstellbarkeit des Schmutzfängers hinsichtlich der Winkelstellung α berücksichtigt und damit den patentgemäßen

Gegenstand des Hauptanspruchs nicht vollständig erfaßt. Der gerichtliche Sachverständige hat nach Ansicht des Senats zu hohe Anforderungen an das Können des hier in Betracht zu ziehenden Durchschnittsfachmanns gestellt.

Aus dem NRC-Prospekt war ein Schmutzfänger für die Anbringung hinter den Vorderrädern bekannt, dessen Lappenhauptkörper mit Anpassungsansatz der Form nach demjenigen des Gegenstandes gemäß dem neuen Anspruch 1 des Streitpatents entspricht. Dieser Schmutzfänger besitzt ferner die gleiche Art der Befestigung mit Hilfe von Klammerelementen am Kotflügelfalz. Die der Montageanweisung beigefügten Zeichnungen lassen eine gegenüber dem Lappenkörper stärkere (dickere) Umrandung erkennen, die ersichtlich der Verstärkung nur in diesem (Rand-)Bereich dient. Der verstärkte Rand ist erkennbar aus demselben Material wie der Lappenkörper und daher entsprechend der Bezeichnung (rubber flap) nicht bleibend verformbar, sondern (gummi-)elastisch. Mit einem solchen Schmutzfänger kann zwar eine Anpassung an den Karosserie- oder (Kotflügel-)Falzverlauf und damit außer der Stabilisierung des oberen Teils des Schmutzfängerlappens auch eine - vertikale - Ausrichtung des Lappenhauptkörpers erreicht werden, weil er sich, wie das zu der Anleitung "Install In A Jiffy" gehörende Bild 3 erkennen läßt, dem hinteren Verlauf dieser Kante anpaßt (anschmiegt), und zwar auch in dem Bereich, in dem er nicht durch Befestigungsklammern am Kotflügelfalz gehalten ist. Mithin ist die Ausrichtung des Schmutzfängers hin-

sichtlich des Winkels α davon abhängig, daß der Kotflügelfalz in dem entsprechenden Bereich eine geeignete Neigung besitzt; eine dauerhafte Ausrichtung - etwa auch parallel zur Radachse - ist jedoch nicht möglich. Die Überlegung, die Verstärkung - wie mehrfach im Stand der Technik bekannt - mit Hilfe eines Metallstreifens vorzunehmen, konnte den Fachmann zunächst nur dazu veranlassen, den gesamten Rand des Lappenkörpers als Blechstreifen auszuführen. Die in dem NRC-Prospekt für den Vorderrad-Schmutzfänger vorgeschlagene Befestigung mittels mehrerer Klammern und die langgestreckte, nach oben schmal zulaufende Form ermöglichen zwar bei einer derart abgewandelten Bauweise in begrenztem Umfang eine von der Neigung des Kotflügelfalzes unabhängige Ausrichtung des Schmutzfängers in vertikaler Richtung (Winkel α) mit dem Teilbereich unterhalb der Befestigungspunkte, nicht aber ohne weiteres zugleich auch ein Ausrichten (Verbiegen) in der Ebene parallel zur Radachse. Denn die auf den Verlauf des Kotflügelfalzes "zugeschnittene" Kante des Schmutzfängers liegt allenfalls bei sehr tiefer Anbringung zu einem wesentlichen Teil frei und gestattet damit eine Bewegbarkeit unabhängig von der Festlegung am Kotflügelfalz.

Die im NRC-Prospekt enthaltene weitere Montageanweisung für den nahezu rechteckigen Hinterrad-Schmutzfänger konnte dem Fachmann allenfalls die Anregung vermitteln, als Halterelement einen verstell- oder verbiegbaren Blechstreifen zu verwenden,

der mit einem Ende an dem Kotflügel falz befestigt wird und an seinem anderen Ende den Lappenkörper trägt.

Auch die Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 7 124 221 konnten dem Fachmann nicht den Weg zum Lösungsvorschlag gemäß dem Hauptanspruch des Streitpatents weisen. Als einzige Druckschrift enthalten sie einen Hinweis auf Vorteile einer von der Anbringung unabhängigen Einstellbarkeit in vertikaler Richtung (Winkel α). Der in diesem Zusammenhang erwähnte "Blechstreifen (1)" ist mangels näherer Beschreibung zunächst als Blechteil in Doppel-T-Form zu verstehen, wie es etwa in Figur I dargestellt ist. Da die Befestigungspunkte (Montagelöcher 2) über den gesamten Bereich der oberen Kante verteilt angeordnet sind, ist mit dem gerichtlichen Sachverständigen davon auszugehen, daß der Fachmann eine Befestigung vor allem an den beiden seitlichen Enden in Betracht ziehen wird und damit eine nachträgliche Verbiegbarkeit der Oberkante quer zur Fahrzeuglängsachse nicht mehr möglich ist. In der Beschreibung des Gebrauchsmustergegenstandes ist zwar von einer "Formgebung" die Rede, die "richtungsgebend" sei; sie soll durch die von oben bis etwa zur Mitte reichenden Blechstreifen erreicht werden und beschränkt sich daher auf die Ausrichtung des Schmutzfängers in der Senkrechten. Der darüber hinaus wichtige und bei dem Streitpatentgegenstand berücksichtigte Winkel β ist in den Gebrauchsmusterunterlagen nicht angesprochen. Auch der weitere von der Klägerin hervorgehobene Hinweis in dem Schutzanspruch 2,

ein beliebig gestalteter Blechstreifen könne zur Befestigung, Verstärkung und Formung des Schmutzfängers dienen, ist nur allgemeiner Art und konnte den Fachmann daher nicht zu der besonderen Merkmalskombination gemäß dem Anspruch 1 des Streitpatents in der verteidigten Fassung führen. Die Beschreibung des Gebrauchsmustergegenstandes enthält keine konkrete Lösung, sie erschöpft sich vielmehr in einer eher aufgabenhaften Darstellung. Ein konkreter Lösungsvorschlag ist allein in Gestalt des Ausführungsbeispiels vorhanden. Bei diesem ist die Verbiegung indessen nur in vertikaler Richtung berücksichtigt, also die Einstellmöglichkeit für den Winkel α . Auch der aus der US-Patentschrift 1 904 342 bekannte Vorschlag, zur Ausrichtung in vertikaler Richtung einen senkrecht sich erstreckenden Blechstreifen anzuordnen, konnte dem Fachmann keine weitergehende Anregung vermitteln.

Ob darüber hinaus durch eine besondere Verbiegung eines senkrechten Blechstreifens der Lappenkörper zudem auch noch schief gestellt (in sich verwunden) und damit auch der Winkel β berücksichtigt werden konnte, kann auf sich beruhen. Denn der gerichtliche Sachverständige hat zur Überzeugung des Senats dargelegt, daß der Durchschnittsfachmann diese besondere Möglichkeit der Ausrichtung des Schmutzfängers, die in der Beschreibung und den Zeichnungen nicht erwähnt oder angedeutet ist, von sich aus nicht in Betracht gezogen haben würde.

Auch die Zusammenschau des NRC-Prospektes mit den Unterlagen des Gebrauchsmusters 7 124 221 und der US-Patentschrift 1 904 342 konnte den Fachmann zu keinen Überlegungen anregen, aufgrund derer er unter Zuhilfenahme seines allgemeinen Fachkönnens die Lehre des Streitpatents hätte auffinden können.

Soweit im Stand der Technik die Verbieg- oder Einstellbarkeit des Schmutzfängers überhaupt berücksichtigt ist, finden sich Hinweise allein auf die Ausrichtung in vertikaler Richtung, also die Einstellung entsprechend dem Winkel α . Für die Berücksichtigung des Winkels β , insbesondere für eine Verbieg- oder Einstellbarkeit in beiden Richtungen, enthält der Stand der Technik kein Vorbild. Diese Möglichkeit konnte - wie oben dargelegt - nicht schon dadurch erreicht werden, daß der Vorderrad-Schmutzfänger gemäß dem NRC-Prospekt mit einem Blechrand versehen wurde. Ebensowenig ließ sich die in der Streitpatentschrift vorgeschlagene Einstellmöglichkeit allein durch die Übertragung des bei dem Gebrauchsmustergegenstand vorhandenen "Blechstreifens" auf den NRC-Vorderrad-Schmutzfänger erzielen. Der gerichtliche Sachverständige hat überzeugend dargelegt, daß durch das bloße Verbiegen eines den Lappenkörper haltenden oder stützenden Doppel-T-Blechteils - oder eines T-Blechteils, wie es Figur 4 der US-Patentschrift 1 904 342 zeigt - die Ausrichtung des Lappenkörpers ausschließlich in vertikaler Richtung möglich ist. Um davon ausgehend die Lage des Schmutzfängers auch hinsichtlich des Winkels β , also parallel zur Radachse beeinflussen

zu können, hätte es dem Fachmann auch wenig sinnvoll erscheinen müssen, den Blechstreifen nur an den oberen Rand zu legen. Denn die notwendige Befestigung in diesem Bereich muß diese Möglichkeit ausschließen oder zumindest stark einengen. Die in der Streitpatentschrift erstmals aufgezeigte (doppelte) Ausrichtbarkeit des Schmutzfängers, auf der seine universelle Verwendbarkeit vor allem beruht, setzt voraus, daß die Befestigung nur an einer Seite des den Lappenkörper im übrigen Bereich "selbsttragend" haltenden Blechstreifens erfolgt, um dessen Verbiegbarkeit um zwei Achsen zu gewährleisten. Anders als bei der Befestigung des NRC-Schmutzfängers mit mindestens zwei Klemmen, über deren Abstand nichts weiter gesagt ist, enthält die Lehre des Streitpatents mit dem Hinweis auf die noch nachträglich mögliche Verbiegbarkeit des Blechstreifens für den Fachmann erkennbar den weiteren Hinweis auf die besondere Anordnung der Befestigungsklemmen an einer Seite und nahe beieinander, also in einem eng begrenzten Bereich.

Der Blechstreifen bei dem Gegenstand gemäß dem Anspruch 1 des Streitpatents in der verteidigten Fassung dient somit sowohl zur Verstärkung im Bereich der Befestigung am Kotflügelfalz als auch zum Tragen des Lappenkörpers entlang der oberen Kante außerhalb dieser Befestigungspunkte und schließlich zur Ausrichtung des Lappenkörpers in den für die Einstellung der Winkel α und β wesentlichen beiden Ebenen.

Somit kann der Lehre gemäß dem neuen Anspruch 1 des Streitpatents, wenn sie als Kombination mit sämtlichen Merkmalen in Betracht gezogen wird, der erfinderische Gehalt nicht abgesprochen werden. Auf die Frage, ob und in welchem Umfang für einen Universalschmutzfänger ein Bedürfnis bestanden hat, brauchte bei dieser Sachlage nicht mehr eingegangen zu werden.

Das Streitpatent hat daher in dem verteidigten Umfang des neuen Anspruchs 1 Bestand. Damit bleiben auch die erteilten Untersprüche 2 bis 4 bestehen, da sie zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstandes gemäß Anspruch 1 betreffen und sich nicht in platten Selbstverständlichkeiten erschöpfen.

VI.

Auf die Berufung des Beklagten war somit das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen, soweit sie sich gegen das Streitpatent in der eingeschränkten Fassung richtet.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 110 Abs. 3 PatG
i.V.m. § 92 Abs. 1 ZPO und - soweit der Beklagte die Berufung zurückgenommen hat - § 515 Abs. 3 ZPO.

Ballhaus

Ochmann

Windisch

Brodeßer

von Albert