

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 35/73

URTEIL

Verkündet am

28. Juni 1977

K r i e g l ,
Justizamtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache

Beklagten und Berufungsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte:

g e g e n

1.

2.

Klägerinnen und Berufungsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juni 1977 durch den Vorsitzenden Richter Ballhaus und die Richter Ochmann, Dr. Windisch, Dr. Hesse und Brodeßer

für Recht erkannt:

Auf die Berufungen der Beklagten werden die Urteile des 2. Senats (Nichtigkeitssenats II) des Bundespatentgerichts vom 24. Oktober 1972 - 2 Ni 3/71 und 2 Ni 47/71 - abgeändert.

Die Klagen werden abgewiesen.

Jede Klägerin trägt die Kosten ihres Verfahrens vor dem Bundespatentgericht, die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Klägerinnen je zur Hälfte.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Beklagte ist Inhaberin des Patents 1 101 987, das einen Sicherheitsgurt für Fahrzeuge, insbesondere Kraftfahrzeuge betrifft. Das Patent wurde am 24. August 1959 angemeldet. Die Priorität der Anmeldung in Schweden vom 29. August 1958 ist beansprucht.

Die Patentansprüche lauten:

- "1. Sicherheitsgurt für Fahrzeuge, insbesondere Kraftfahrzeuge, der bei starkem Bremsen oder bei einem Zusammenstoß das Vorwärtsgeschleudertwerden

- 3 -

eines Fahrzeuginsassen verhindert und aus einem schräg über den Brustkorb des Insassen zu spannenden Brustgurt und einem über den Leib zu spannenden Leib- oder Hüftgurt besteht, dadurch gekennzeichnet, daß das obere Ende des Brustgurts (7) in an sich bekannter Weise mit einem oberen Beschlag (5) verbunden ist, der an der Karosserie oder am Rahmen des Fahrzeugs an einer Stelle befestigt ist, die ungefähr in gleicher Höhe wie die Schulter des festgeschnallten Insassen und in der Hauptsache hinter und zu einer Seite der Schulter liegt, und daß je ein Bodenbeschlag (3 bzw. 4) zu beiden Seiten des Sitzes am Boden oder Rahmen des Fahrzeugs befestigt ist, wobei das eine Ende des Hüftgurts (8) mit dem auf derselben Seite wie der obere Beschlag liegenden Bodenbeschlag (4) verbindbar ist, während der Brust- und Hüftgurt eine zusammenhängende Schlinge bilden, die mit dem anderen Bodenbeschlag (3) kuppelbar ist.

2. Sicherheitsgurt nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schlinge durch einen Bügelteil 13 des Bodenbeschlags (3) läuft, der am unteren Teil des Bodenbeschlags leicht ankuppelbar und davon leicht abkuppelbar ist.
3. Sicherheitsgurt nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge des Gurts an seinem unteren Ende verstellbar ist, das mit dem erstgenannten Bodenbeschlag (4) verbunden ist.
4. Sicherheitsgurt nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge des Gurts an seinem oberen, mit dem oberen Beschlag (5) verbundene Ende verstellbar ist.
5. Sicherheitsgurt nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Schlinge (7, 8) mit dem Bügelteil (13) des Bodenbeschlags (3) fest verbunden und ihre Länge an ihrem oberen und/oder unteren Ende verstellbar ist.



6. Sicherheitsgurt nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Bodenschlag (3) mit dem Boden oder Rahmen des Fahrzeugs mit Hilfe eines biegsamen oder starren Zwischenstücks verbunden ist."

Die Klägerin zu 1 hat die Nichtigerklärung des Streitpatents im Umfang der Patentansprüche 1, 2, 5 und 6, die Klägerin zu 2 hat die Nichtigerklärung des Streitpatents in vollem Umfang begehrt.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt.

Beide Klägerinnen machen das Fehlen von Neuheit, Fortschritt und Erfindungshöhe unter Berufung insbesondere auf folgende Vorveröffentlichungen geltend: Schwedische Patentschrift 144 067, veröffentlicht am 9. Februar 1954; schwedische Zeitschrift "Vips", 1956, Nr. 2, S. 19; USA-Patentschrift 2 710 649, veröffentlicht am 14. Juni 1955; Veröffentlichung "Auto-Crash Safety Research" vom 10. September 1957; Veröffentlichung "Safety Belts for Motorcars" (S. 18 bis 20) aus dem Jahre 1957; schwedische Zeitschrift "Motor", 1956, Heft 21; S. 30 und britische Zeitschrift "The Autocar" vom 12. April 1957, S. 508; USA-Patentschrift 2 804 313, veröffentlicht am 27. August 1957; USA-Patentschrift 2 775 288, veröffentlicht am 25. Dezember 1956; kanadische Patentschrift 559 887, veröffentlicht am 8. Juli 1958.

Das Bundespatentgericht hat beiden Klagen stattgegeben.

Die Beklagte hat gegen beide Urteile Berufung eingelegt, mit der sie ihre Klagabweisungsanträge weiterverfolgt.

Der Senat hat die Verbindung beider Sachen zum Zwecke der gleichzeitigen Verhandlung und Entscheidung angeordnet und schriftliche Gutachten des Sachverständigen Professor Dr.-Ing. H. A. [REDACTED], Technische Universität B. [REDACTED], eingeholt. In der mündlichen Verhandlung hat der gerichtliche Sachverständige sein Gutachten erläutert und ergänzt.

Entscheidungsgründe

Die Berufung der Beklagten ist begründet.

I. 1. Das Streitpatent betrifft einen besonders für Kraftfahrzeuge geeigneten Sicherheitsgurt, der aus einem Brustgurt- und einem Hüftgurt-Teil besteht.

Im Zeitpunkt der Anmeldung des Streitpatents waren nach den Angaben in der Patentbeschreibung aus Brust- und Hüftgurt bestehende Sicherheitsgurte bekannt, die die im Falle eines Zusammenstoßes oder starken Bremsens entstehenden Kräfte auf die Rückenlehne des Sitzes und damit auf den Sitz übertragen, wobei kein ausreichender Widerstand gegenüber den auftretenden Beanspruchungen gewährleistet war.

Die Streitpatentschrift nennt als den Zweck der Erfindung die Schaffung eines Sicherheitsgurts, der unabhängig von der Stärke des Sitzes oder seiner Befestigung im Fahrzeug sowohl den Oberkörper wie auch den Unterkörper des festgeschnallten Fahrzeuginsassen wirksam und in physiologisch günstiger Weise gegenüber im wesentlichen nach vorn gerichteten Kräften festhält, ferner leicht ankuppelbar und abkuppelbar ist und auch etwaigen behördlichen Vorschriften entspricht.

2. Die Parteien streiten über den Inhalt der Aufgabe.

Die Beklagte sieht in der beschriebenen Zweckrichtung eines wirksamen und physiologisch günstigen Festhaltens einen Hinweis darauf, daß auch Weichteilverletzungen ausgeschlossen werden sollen. Die Klägerinnen meinen, die Aufgabe beschränke sich auf die Vermeidung des Vorwärtsschleuderns des angeschnallten Körpers. Sie schließen aus der Beschreibung, daß nur die angegebenen Nachteile des Standes der Technik beseitigt werden sollten, nämlich die Übertragung der Belastung des Brustkorbs auf die Rückenlehne des Sitzes und der durch die Anordnung der bekannten Gurte verursachte hauptsächlich nach unten gerichtete schädliche Druck auf das Rückgrat der Fahrzeuginsassen.

Hierin kann den Klägerinnen nicht gefolgt werden. Unter der "Aufgabe" im patentrechtlichen Sinne ist nicht eine subjektive Charakteristik dessen, was der Erfinder gewollt hat, zu verstehen, sondern eine auf den von der Erfindung erreichten technischen Erfolg (aus der Sicht vor ihrer Vollendung) abgestellte objektive Charakteristik der fertigen Erfindung bzw. - im Nichtigkeitsverfahren - der patentierten Erfindung. Daher können im Nichtigkeitsverfahren zur Ergänzung und Klarstellung dessen was der Erfinder selbst in der Patentschrift ausdrücklich als die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe bezeichnet hat, insbesondere auch das erkennbar erreichte Ergebnis, die sonstigen Aussagen der Patentschrift über die "Vorteile", die das Patent zu erreichen behauptet, und ihre sonstigen Aussagen über die "Nachteile" vorbekannter Maßnahmen, die es zu beseitigen sucht, herangezogen werden.

Die Klägerinnen beachten diese Grundsätze nicht in ausreichendem Maße. Sie orientieren sich nicht am technischen Erfolg der Erfindung und verkennen, daß die erfindungsgemäße Ausgestaltung des Sicherheitsgurts sich nicht nur zur Vermeidung von Weichteilverletzungen eignet, sondern solche Verletzungen tatsächlich ausschaltet (vgl. BGH GRUR 1971, 403, 405 r.Sp. - Hubwagen). Die Streitpatentschrift offenbart die für diese Wirkung notwendige Merkmalskombination. Es handelt sich um eine Vorrichtung, deren vorteilhafte Wirkungen sich bei Befolgung der erfindungsgemäßen Lehre ergeben, ohne daß die Befolgbarkeit der Lehre von der Kenntnis und damit von der Offenbarung dieser Wirkungen abhängig wäre (BGH GRUR 1967, 194, 196 - Hohlwalze). Erfinderische Bemühungen (BGH GRUR 1971, 403, 406 r.Sp. - Hubwagen) bedurfte es, wie der Sachverständige bestätigt hat, zur Erkenntnis dieses Vorteils nicht.

Das Zusammenwirken der im Streitpatent genannten Merkmale führt zu einem Ergebnis, das nicht allein die ausdrücklich genannten Nachteile des Standes der Technik - Übertragung der Spannung im Brustkorb auf die Rückenlehne des Sitzes und nach unten gerichteter Druck auf das Rückgrat der Fahrzeuginsassen - ausschaltet, sondern insgesamt für eine günstige Verwirklichung aller Funktionen eines Sicherheitsgurtes sorgt. Dies kommt in der Angabe des Zwecks der Erfindung in Spalte 1 Zeilen 33 - 41 insofern zum Ausdruck, als ein wirksames, physiologisch günstiges Festhalten von Ober- und Unterkörper gegenüber im wesentlichen nach vorn gerichteten Kräften als Ziel angegeben wird; somit wird die Aufgabe nicht auf die Beseitigung der beiden konkret bezeichneten Nachteile beschränkt, sondern auf darüber hinausreichende Vorteile erstreckt.

Es handelt sich um eine Aufgabe, die zwar die verschiedenen erwünschten Eigenschaften eines Sicherheitsgurts betrifft, die aber nicht darauf gerichtet ist, hinsichtlich jeder dieser Eigenschaften eine isolierte Teillösung zu suchen. Die Aufgabe besteht darin, eine einfache Gestaltung für einen Sicherheitsgurt zu finden, die einfache Handhabung, hohe Sicherheit, geringes Verletzungsrisiko und Verringerung der Herstellungskosten dadurch in sich vereint, daß alle Merkmale in einen notwendigen Zusammenhang miteinander gebracht werden.

3. Zur Lösung dieser Aufgabe wird in der Streitpatentschrift vorgeschlagen, einen einstückigen Gurt schräg über den Brustkorb zu spannen und dann - umgelenkt - als Hüftgurt weiterzuführen, die dadurch entstehende Schlinge mit einem Bodenbeschlag neben dem Sitz am Boden oder Rahmen des Fahrzeugs an- und abkuppelbar zu befestigen, das obere Gurtende mit einem oberen Beschlag an der Karosserie oder am Rahmen in Höhe der Schulter hinter und zu einer Seite der Schulter zu befestigen und das untere Gurtende mit einem auf derselben Seite wie der obere Beschlag liegenden Bodenbeschlag neben dem Sitz zu verbinden.

Die Klägerinnen vermissen im Anspruch 1 des Streitpatents und in den Unteransprüchen das aus dem zeichnerisch dargestellten Ausführungsbeispiel ersichtliche Merkmal der unmittelbaren Kupplung der Schlinge mit dem Bodenbeschlag 3. Sie verkennen dabei, daß schon nach dem Wortlaut des Anspruchs 1 die beanspruchte Kupplung der Gurtschlinge mit dem Bodenbeschlag einen Zwischengurt ausschließt. Das Merkmal "Bodenbeschlag", das auch

in Anspruch 6 verwendet wird, verlangt die Verankerung am Boden. Das Merkmal "Zwischenstück" in Anspruch 6 wandelt es ab. Die Meinung der Klägerinnen, das Weglassen eines Zwischengurts mit der Folge einer unmittelbaren Kupplung zwischen der Gurtschlinge und dem Bodenbeschlag gehöre nicht zum Gegenstand des Streitpatents, verkennt diesen Zusammenhang. Es ist zwar richtig, daß das zeichnerisch dargestellte Ausführungsbeispiel Personenkraftwagen mit einem hohen Mitteltunnel, also einem erhöhten Bodenteil, betrifft; dies rechtfertigt aber nicht den Schluß der Klägerinnen, eine unmittelbare Kupplung sei nicht erfindungswesentlich; das Merkmal der Befestigung der Gurtschlinge an der Bodenstruktur ist die Folge der Einstückigkeit und Kreuzungsfreiheit des Gurtes und der Verankerung außerhalb des Sitzes, steht deshalb in unlösbarem Zusammenhang mit diesen Merkmalen und ist wie jedes dieser Merkmale ein erfindungswesentliches Element der Kombination. Patentanspruch 6 steht nicht in Widerspruch hierzu, sondern lehrt, wie der Gegenstand des Streitpatents auszugestalten ist, wenn die Bodenstruktur allein nicht die zweckmäßige Höhe hat; für diesen Fall wird eine Erhöhung der Bodenstruktur mittels eines Zwischenstücks ohne Aufgabe der erfindungswesentlichen Merkmalskombination im übrigen empfohlen.

4. Der Gegenstand des Streitpatents hat demnach folgende Merkmale:

- (1) Der Gurt ist ein System, bestehend aus einem Diagonalgurt und einem Hüftgurt.
- (2) Das obere Ende des Diagonalgurtes ist mit einem oberen Beschlag verbunden, der

- 2.1 an der Struktur des Fahrzeugs befestigt ist,
 - 2.2 der etwa in Höhe der Schulter des Insassen liegt,
 - 2.3 der hinter der Schulter des Insassen liegt,
 - 2.4 der an einer Seite der Schulter des Insassen liegt.
- (3) Zu beiden Seiten des Sitzes ist an der Bodenstruktur des Fahrzeuges je ein Beschlag befestigt.
 - (4) Das (eine) Ende des Hüftgurtes ist mit dem Bodenbeschlag verbindbar, der auf der gleichen Seite wie der obere Beschlag liegt.
 - (5) Brust- und Hüftgurt bilden eine zusammenhängende Schlinge.
 - (6) Diese Schlinge ist mit dem anderen Bodenbeschlag kuppelbar.

Sämtliche Merkmale dieses Gegenstandes wirken zur Lösung der einheitlichen Aufgabe zusammen. Dies gilt auch für Merkmal (6), das eine schnell herstell- und lösbare Verbindung schafft und dadurch die Handhabung des Sicherheitsgurtssystems erleichtert und für dessen bestimmungsgemäßen Gebrauch sorgt. Es ist schließlich für die Sicherheit der Insassen von erheblicher Bedeutung, daß der Gurt in bestimmten Gefahrensituationen leicht zu lösen ist. Danach handelt es sich um eine Kombinationserfindung.

II. 1. Der Gegenstand des Streitpatents ist neu.

a) Das US-Patent 2 710 649 geht davon aus, daß insbesondere bei Flugzeugen Sitz- oder Beckengurte mit rasch lösbarem Beschlag üblich waren, die bei höheren Beschleunigungen nicht die nach vorn gerichtete Bewe-

gung von Oberkörper und Kopf auszuschalten vermochten; zusätzliche Schultergurte, und zwar selbständige oder mit den Sitzgurten verbundene, hätten sich als unbequem, umständlich und unbeliebt erwiesen; die Erfindung bezweckt, einen kombinierten Becken- und Schultergurt zu schaffen, bei dem der Benutzer immer von beiden Sicherungsfunktionen gleichzeitig Gebrauch machen muß und bequem Gebrauch machen kann. Es wird vorgeschlagen, mit einer einzigen schnell lösbaren Schnalle einen langen, aus einem Schultergurtabschnitt und einem Beckengurtabschnitt bestehenden Gurt so zu verankern, daß der Schultergurtabschnitt von einer Schulter diagonal über die Brust in Richtung auf die dieser Schulter entgegengesetzte Körperseite gespannt wird. Als geeignetes Mittel hierfür wird die Verbindung mit einem kurzen Beckengurtabschnitt beschrieben. Für die Enden der Gurtabschnitte sind Befestigungspunkte zu beiden Seiten des Sitzes (Beckengurtabschnitt und kurzer Gurtabschnitt) und auf der Rückseite der Rückenlehne oder des Sitzes (Schultergurtabschnitt) vorgesehen.

Der Gegenstand dieses US-Patents weicht hinsichtlich der Befestigung des Schultergurtes hinter der Schulter, hinsichtlich der Lage des Schnittpunktes von Schulter- und Brustgurt und hinsichtlich des Anlegens und Verschließens des Sicherheitsgurtes vom Gegenstand des Streitpatents ab. Das US-Patent schließt nicht aus, daß

- (1) der Gurt die Rücklehne des Sitzes nach vorn zieht,
- (2) der Beschlag im Schnittpunkt von Schulter- und Brustgurt den Körper verletzt,
- (3) für das Anlegen und Verschließen des Gurtes beide Hände benötigt werden.

Ob auf diesen Gurt die Bezeichnung als "einstückig" zutrifft, mag auf sich beruhen, jedenfalls ist ein weiterer Gurtabschnitt 30 vorgesehen.

b) Der der Zeitschrift "Vips" zu entnehmende Sicherheitsgurt für Kraftwagen wird abweichend vom Gegenstand des Streitpatents an zwei Stellen geschlossen: Der Schulterteil des einheitlichen Gurtes wird in eine Öse am Dachholm eingehängt und der Brustteil des Gurtes durch eine Schließe mit einem kurzen Band verbunden, das an der Außenseite des Sitzes befestigt ist. Der Gurt läuft durch eine Befestigungsöse an der Innenseite des Sitzes. Im Gegensatz zum Streitpatent fehlt also insbesondere eine einzige unmittelbare Kupplung zwischen der Gurtschlinge und einem Bodenbeschlag neben der Innenseite des Sitzes; damit entfallen das zwangsläufige Fernhalten jedes Beschlages vom Körper des Benutzers und die Möglichkeit der Einhandbedienung; es besteht die Gefahr von Weichteilverletzungen.

c) Die Vorveröffentlichung "Auto-Crash Safety Research" erwähnt u. a., daß das untere Ende jedes der beiden einen Beckengurt einschließenden Schultergurte (Hosenträgergurt) mittels eines Bajonettbeschlages leicht und rasch mit einem an der Bodenverankerung befestigten Gurtteil verbunden und von ihm gelöst werden kann; im Gegensatz zu der demnach insgesamt abweichenden Gestaltung nach dem Streitpatent sieht diese Vorveröffentlichung die Anknüpfung an die Bodenbeschläge nicht unmittelbar, sondern mittels kurzer Gurte vor. Die vom Sitz unabhängige Gurteinrichtung arbeitet mit einem besonderen Träger unter dem Wagendach, der eine

Trommel zum automatischen Aufrollen eines Kabels hält, an dem die Schultergurte über dem Benutzer angebracht sind.

d) Das US-Patent 2 775 288 beansprucht einen Hüftgurt für einen bankartigen Fahrzeugsitz; der Gurt ist geeignet, bis zu drei Personen zu umschließen. Während das Streitpatent an beiden Seiten jedes Insassen die Befestigung der Beschläge an der Bodenstruktur vorsieht, lehrt das US-Patent 2 775 288 nur die Befestigung der Gurtenden an der Bodenstruktur auf den Seiten der Sitzbank, also höchstens auf einer Seite des Insassen. Beide Befestigungen erfolgen ab- und ankuppelbar unmittelbar an den Bodenbeschlägen. Weitere Übereinstimmungen fehlen wegen der gattungsmäßigen Unterschiede.

e) Das kanadische Patent Nr. 559 887 schützt eine verstellbare Verankerung für Sicherheitsgurte von Kraftfahrzeugen, die aus einer am Boden des Fahrzeugs anzubringenden Seilschleife besteht, erlaubt also einen Vergleich mit dem Streitpatent nur hinsichtlich eines Elements von dessen Merkmalskombination.

f) Die Veröffentlichung "Safety Belts for Motorcars" enthält Forderungen zur Verbesserung von Sicherheitsgurten, bietet aber abgesehen von dem Vorschlag, die Befestigungsbeschläge sowohl am Boden als auch an den Seitenwandungen anzubringen, keine konkrete technische Lehre.

g) Die im übrigen entgegengehaltenen Druckschriften zeigen noch weiter vom Gegenstand des Streitpatents entfernte Gurtanordnungen.

2. Der Gegenstand des Streitpatents ist fortschrittlich. Er ist jedem einzelnen vorbeschriebenen Sicherheitsgurt überlegen. Die vorstehende Schilderung der wesentlichen Merkmale der Entgegenhaltungen ergibt, daß keine der Vorveröffentlichungen die Kombination der Merkmale aufweist, deren Zusammenwirken die Vorteile des Gegenstandes des Streitpatents ausmacht, oder diese Vorteile durch andere Maßnahmen erreicht. Das Zusammentreffen dieser bereits genannten Vorteile bedeutet - wie der Sachverständige bestätigt hat - eine erhebliche Verbesserung gegenüber den vorbekannten Gurten insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und der Handhabung.

3. Die Lehre des Streitpatents ist erfinderisch. Mit dem Bundespatentgericht und dem gerichtlichen Sachverständigen ist davon auszugehen, daß der Durchschnittsfachmann am Tage der Anmeldung des Streitpatents in der Lage war, trotz gattungsmäßiger Unterschiede technische Lehren, die für eine Gurtart bestimmt waren, im gesamten Bereich der Sicherheitsgurte anzuwenden. Demnach umfaßte das für die Erfindungshöhe maßgebliche "Mosaik" des Standes der Technik alle im Zeitpunkt der Anmeldung des Streitpatents bekannten Sicherheitsgurte ohne Rücksicht auf die Fahrzeugart und auf das Gurtsystem, z. B. ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einen Zweipunkt- oder Dreipunktgurt handelte. Dies bedeutet aber andererseits auch, daß die dem Können des Durchschnittsfachmannes zu Gebote stehenden Kombinationsmöglichkeiten schnell ausgeschöpft wurden in einer Zeit, in der die Entwicklung der Sicherung durch Gurte vorangetrieben wurde. Die Veröffentlichungen "Auto-Crash Safety Research" und "Safety Belts for Motorcars" aus dem Jahre 1957 enthalten zwar

bereits die theoretischen Erkenntnisse der Mängel der damals bestehenden Sicherheitsgurtsysteme, jedoch fehlten Vorschläge für die praktische Anwendung dieser Erkenntnisse. Aus der Veröffentlichung "Safety Belts for Motorcars" waren zwar die Anforderungen, die an einen Sicherheitsgurt zu stellen waren, bekannt; Maßnahmen aber dazu, wie diese Anforderungen hätten verwirklicht werden können, waren dort nur insofern angegeben, als vorgeschlagen wurde, die Befestigungsbeschläge sowohl am Boden als auch an den Seitenwänden anzubringen. Der dem Streitpatent am nächsten kommende Sicherheitsgurt nach dem US-Patent 2 710 649 legte es dem Durchschnittsfachmann, der auch die genannten Veröffentlichungen aus dem Jahre 1957 kannte, nicht nahe, zu der technischen Lehre des Streitpatents zu gelangen. Es waren Schritte erforderlich, die in ihrer Zusammenfassung über das Können eines durchschnittlichen Fachmannes hinausgingen. In drei Merkmalen weicht das Streitpatent von der Lehre nach dem US-Patent ab, und zwar

- (a) hinsichtlich des Befestigungsortes des oberen Endes des Diagonalgurtes - Merkmal (2) -
- (b) insofern, als das Gurtsystem aus einem einzigen Gurtstück unter Weglassen des kurzen Gurtes 30 besteht - Merkmal (5) -
- (c) und insofern, als die aus dem Gurt gebildete Schlinge mit dem anderen Bodenbeschlag kuppelbar ist - Merkmal (6).

Die Gesamtheit dieser Abweichungen, die durch sie bedingten konstruktiven Änderungen und die in Verbindung damit entstandene Kombination nach dem Streitpatent beruhen auf Überlegungen in verschiedenen Richtungen, die

nicht voneinander getrennt durchgeführt werden konnten. Mögen auch Merkmale verwendet worden sein, die aus Veröffentlichungen bekannt waren, so führte doch erst das gleichzeitige Zusammenwirken aller Schritte zu dem im Streitpatent beschriebenen Ergebnis. Der Sachverständige hat überzeugend dargelegt, daß diese Überlegungen und die Zusammenfassung der jeweils aus anderem Zusammenhang bekannten Einzelmerkmale zu der Kombination des Anspruchs 1 des Streitpatents erfinderischer Leistungen bedurfte.

III. Anspruch 6 des Streitpatents enthält, wie bereits erwähnt, eine Abwandlung gegenüber Anspruch 1 insofern, als ein "Zwischenstück" vorgeschlagen wird. Ob Anspruch 6 als Unteranspruch oder - wie die Klägerinnen meinen - als Nebenanspruch zu behandeln ist, bedarf keiner Entscheidung, weil der Gegenstand des Anspruchs 6 auch den Anforderungen an eine schutzfähige Erfindung genügt. Soweit Anspruch 6 ein "starres Zwischenstück" vorsieht, handelt es sich um eine Ergänzung der in Anspruch 1 enthaltenen Lehre für die Fälle, in denen ein Ausgleich für das Fehlen der in Anspruch 1 vorausgesetzten Höhe des Fahrzeugbodens erforderlich ist (Spalte 3 Zeile 50 bis Spalte 4 Zeile 3 des Streitpatents). In Übereinstimmung mit dem Sachverständigen ist hierin eine Gestaltung zu sehen, die der in Anspruch 1 beschriebenen entspricht. Soweit Anspruch 6 ein "biegsames Zwischenstück" vorsieht, umfaßt er zwar nach dem Wortsinn, wie der Sachverständige ausgeführt hat, alle nicht starren Materialien, die ein Zwischenstück bilden können, beispielsweise auch Textil. Entgegen diesem umfassenden Wortsinne aber ergibt die Auslegung unter ergänzender Heranziehung der Patentbeschreibung, daß das Merkmal "biegsam" hier in einer durch die eindeutig beschriebene technische Funktion bestimmten engeren Bedeutung verstan-

den werden muß. Aus Spalte 3 Zeile 50 bis Spalte 4 Zeile 8 der Streitpatentschrift ergibt sich, daß auch mit Hilfe des biegsamen Zwischenstücks die Lage (Höhe) des Punktes für das An- und Abkuppeln der Schlinge - Merkmal (6) - erzielt werden soll, die in Anspruch 1 vorausgesetzt ist, beispielsweise dort, wo ein Mitteltunnel fehlt, oder bei Lastkraftwagen mit hohen Sitzen, ohne daß die mit dem Erfindungsgedanken (Spalte 3 Zeile 54) erreichten Vorteile aufgegeben werden dürfen. Der bezweckte Niveaueausgleich ist nicht mit dem Zweck des kurzen Gurtes nach dem US-Patent 2 710 649 vergleichbar. Dies bedeutet, daß es sich um Zwischenstücke handeln muß, die in Längsrichtung steif und in Querrichtung biegsam und somit zwar biegsam, aber in Abweichung von dem kurzen Gurt 30 nach dem US-Patent 2 710 649 nicht aus weichem Material sind. Weiches Material würde die nach dem Streitpatent vorgesehene Handhabung ausschließen. Auch eine Ausführungsform mit einem so verstandenen "biegsamen Zwischenstück" ändert an der Beurteilung der Erfindungshöhe nichts. Dabei ist von einer dem beschriebenen Zweck entsprechenden Bemessung der Länge des Zwischenstücks auszugehen und deshalb auszuschließen, daß das Zwischenstück in zweckwidriger Weise bis in den Bereich verletzbarer Weichteile des Körpers reichen könnte.

IV. Hinsichtlich der anderen Ansprüche besteht Einigkeit darüber, daß ihr Inhalt über platte Selbstverständlichkeiten hinausgeht und sie deshalb als Unteransprüche in Verbindung mit dem in Bezug genommenen Anspruch 1 bestehen bleiben können.

V. Der Senat hat schon deshalb keine Veranlassung zu der von den Klägerinnen beantragten Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung, weil die Klägerinnen mit dem Vorbringen in ihrem nach der mündlichen Verhandlung eingegangenen Schriftsatz vom 26. Juni 1977 gemäß § 42 c Abs. 2 und § 42 g Abs. 1 PatG (vgl. dazu Hesse Mitt. 1977, 45 ff) ausgeschlossen sind und eine Zulassung des nachträglichen Vorbringens (§ 42 g Abs. 2 PatG) jedenfalls nach Schluß der mündlichen Verhandlung grundsätzlich nicht in Betracht kommen kann.

VI. Die Nichtigkeitsklagen sind deshalb abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 42 Abs. 3, 40 Abs. 2 und 36 q Abs. 1 Satz 2 PatG.

Ballhaus

Ochmann

Windisch

Hesse

Brodeßer