

BUNDESGERICHTSHOF

0418 025

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 36/68

URTEIL

Verkündet am
16. November 1971
Schwingen,
Amtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in der Verletzungssache

der Firma Franz Pl[REDACTED], Alleininhaber Franz Pl[REDACTED], in
W[REDACTED], J[REDACTED]-Gasse [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma R[REDACTED] & Co. Kommanditgesellschaft, gesetzlich
vertreten durch ihre persönlich haftende Gesellschafterin
Ilse P[REDACTED] geb. L[REDACTED]-Ka[REDACTED], in M[REDACTED], Th[REDACTED]-
straße [REDACTED] bis [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

betreffend Auslegeschrift [REDACTED]
und Gebrauchsmuster [REDACTED]

- 2 -

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Oktober 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Spreng und der Bundesrichter Claßen, Schneider, Ballhaus und Ochmann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 2. Mai 1968 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Beide Parteien befassen sich gewerbsmäßig mit der Herstellung und dem Vertrieb von fahrbaren Gleisvermessungsmaschinen bzw. Gleisrichtmaschinen. Die Klägerin besitzt gewerbliche Schutzrechte an Vorrichtungen für derartige Maschinen. Sie nimmt die Beklagte unter anderem wegen Verletzung ihrer am 22. Oktober 1964 unter Beanspruchung der österreichischen Priorität vom 29. November 1963 eingereichten, am 3. November 1966 durch die Auslegeschrift ■■■■■ bekanntgemachten Patentanmeldung und ihres mit demselben Anmelde- und österreichischem Prioritätstag am 12. August 1965 in die Gebrauchsmusterrolle eingetragenen (Hilfs-)Gebrauchsmusters ■■■■■ in Anspruch.

- 3 -

Die Schutzansprüche der Patentanmeldung lauten nach der Auslegeschrift (unter Weglassung der Bezugszeichen):

- "1. Vorrichtung an zur Messung und/oder Korrektur der Lage von Gleisen dienenden Fahrzeugen, deren Fahrwerk zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt wird, wobei die Fahrzeuge mit mindestens einem gegen die Innenseite eines der Schienenstränge drückbaren Stempel versehen sind, der die Radsätze der Fahrzeuge gegen die Innenseite des anderen Schienenstranges zum Anliegen bringt, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeuge mit gegenläufig bewegbaren Stempeln ausgestattet sind, wobei zum wahlweisen Betätigen dieser Stempel hydraulisch oder pneumatisch beaufschlagbare Zylinder-Kolben-Anordnungen vorgesehen sind.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1 mit mehreren hintereinander angeordneten Fahrzeugen, dadurch gekennzeichnet, daß die zum Betätigen der nach einer Seite wirkenden Stempel dienenden Zylinder-Kolben-Anordnungen mit einer gemeinsamen Leitung verbunden sind, derart, daß durch Ventile die Stempel aller Fahrzeuge jeweils nach einer Seite wirksam gemacht werden können.
3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Stempel an ihrem gegen eine der Schienen drückenden freien Ende in an sich bekannter Weise mit Gleitrollen, -walzen oder dergleichen reibungsmindernden Organen ausgestattet sind."

Die Schutzansprüche 1 und 2 des Gebrauchsmusters, das inzwischen, nämlich am 22. Oktober 1970, infolge Zeitablaufs erloschen ist, entsprechen in der geltend



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

gemachten Fassung vom 15. Juni 1966 wörtlich dem Schutzansprüchen 1 und 2 der Auslegeschrift.

Die von der Beklagten hergestellten und vertriebenen Gleisrichtmaschinen, welche nach Auffassung der Klägerin von ihren Schutzrechten Gebrauch machen, bestehen aus je einem Hauptwagen mit Vor- und Nachlaufwagen. Sie haben ein normales Eisenbahnfahrwerk, welches dem Hauptwagen trägt. Am Hauptwagen befinden sich zusätzlich drei verschiebbare, mit kleinen Spurkranzrädern versehene Laufachsen, die jeweils wechselnd nach einer Seite abgestützt gegen den Fahrzeugrahmen mit ihren Spurkranzen gegen eine Schiene (Leitschiene) angedrückt werden können. Der Vorlaufwagen und der Nachlaufwagen weisen je eine Achse mit kleinen Spurkranzrädern auf, welche das Wagenfahrgestell mit der Verbindungsdeichsel zum Hauptwagen trägt. Die beiden Wagen haben ferner je eine weitere, seitenverschiebbare Laufachse ebenfalls mit kleinen Spurkranzrädern, die ebenso wie die verschiebbaren Laufachsen des Hauptwagens wechselseitig an die Leitschiene nach beiden Seiten angedrückt werden kann. Hierbei wird das Verschieben dieser Laufachse durch Abstützen eines Druckzylinders gegen den Rahmen des Vor- bzw. Nachlaufwagens bewirkt.

Die Beklagte wendet gegenüber dem Vorwurf der Schutzrechtsverletzung ein, sie benutze bei ihren Gleisrichtmaschinen im Gegensatz zu der in den Schutzrechten der Klägerin niedergelegten Lehre zum Anzeigen des Gleisverlaufes nicht das "Fahrwerk", d. h. die Achsen mit Rädern, auf denen die Fahrzeuge liefen und die diese Fahrzeuge trügen, sondern - wie aus der vorstehen-

den Beschreibung ersichtlich sei - besondere, unabhängig vom Stand der Fahrachsen bewegliche, nur dem Meßzweck dienende Laufachsen; die Druckzylinder, die diese Achsen bewegten, seien am Fahrzeugrahmen abgestützt, weswegen die verschiebbaren Laufachsen auch nicht dem "Stempeln" nach den Schutzrechten der Klägerin gleichgesetzt werden könnten. Sie hat ferner behauptet, die Klägerin habe den Gegenstand beider Schutzrechte am 2. Oktober 1963 offenkundig und damit neuheitsschädlich vorbenutzt.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme (vgl. Protokoll vom 13. Januar 1967 über die Besichtigung von Gleisrichtmaschinen beider Parteien) verneint, daß die Beklagte vom Gegenstand der Klageschutzrechte in identischer oder äquivalenter Weise Gebrauch mache. Es hat demgemäß die hierauf gestützte Klage durch Teilurteil vom 27. Juni 1967 abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin durch Urteil vom 2. Mai 1968 zurückgewiesen.

Mit ihrer Revision beantragt die Klägerin, unter Aufhebung der angefochtenen Entscheidung entsprechend dem im Berufungsrechtszug zuletzt gestellten Anträgen folgendes Urteil zu erlassen:

- I. Der Beklagten wird bei Meidung einer vom Gericht festzusetzenden Geld- oder Haftstrafe für jeden Fall der Zuwiderhandlung verboten,

Vorrichtungen an zu Messung und/oder Korrektur der Lage von Gleisen dienenden Fahrzeugen, bestehend aus einem Haupt-

wagen und einem Vorlaufwagen für jede Fahrtrichtung, gewerbsmäßig herzustellen, feilzuhalten und/oder in Verkehr zu bringen, die folgende Merkmale aufweisen:

1. Der Hauptwagen hat ein Fahrwerk, welches mit fünf spurhaltenden Radsätzen ausgestattet ist, von welchen der mittlere als Meßachse und die beiden vor und hinter der Meßachse angeordneten Radsätze als Sehnenführungsachsen dienen, während die beiden Vorlaufwagen je ein Fahrwerk haben, mit welchem zwei spurhaltende Radsätze verbunden sind, von denen je einer als Sehnenführungsachse dient;
2. der Hauptwagen ist mit zwei und jeder Vorlaufwagen mit einem spurhaltenden Radsatz versehen, die im Zusammenwirken mit dem Gegenschienenstrang ein Druckwiderlager aufbauen, wobei die spurhaltenden Radsätze der Vorlaufwagen gegen die Innenseite des Gegenschienenstranges drückbar sind;
3. die als Meßachse und als Sehnenführungsachsen dienenden spurhaltenden Radsätze des Hauptwagens und die als Sehnenführungsachsen dienenden spurhaltenden Radsätze der Vorlaufwagen sind gegen die Innenseite des Leitschienenstranges zum Anliegen bringbar;
4. die als Meß- und Sehnenführungsachsen dienenden spurhaltenden Radsätze des Hauptwagens und der Vorlaufwagen sind gegenläufig bewegbar;
5. zum wahlweisen Betätigen der als Meß- und Sehnenführungsachsen dienenden spurhaltenden Radsätze sind pneumatisch betätigte Zylinder-Kolben-Anordnungen vorgesehen;
6. die Zylinder-Kolben-Anordnungen des Hauptwagens und der Vorlaufwagen sind mit einer gemeinsamen Leitung verbunden, derart, daß durch Ventile die als Meß- und Sehnen-

führungssachsen dienenden spurhaltenden Radsätze aller Fahrzeuge jeweils einer Seite wirksam gemacht werden können.

II. Es wird festgestellt, daß die Beklagte der Klägerin seit 15. September 1965 den Schaden zu ersetzen hat, welcher ihr durch Herstellung und Vertrieb der Vorrichtungen nach Ziff. I entstanden ist oder noch entstehen wird.

III. Die Beklagte ist schuldig, durch Vorlage eines Verzeichnisses seit 15. September 1965 Rechnung zu legen über die Anzahl der in Ziff. I gekennzeichneten Vorrichtungen, über die erzielten Umsätze, Abnehmer (Name, Adresse) und Lieferzeiten.

Hilfsweise beantragt die Klägerin, im Rahmen des Klageantrags zu Ziff. I das Unterlassungsgebot auf Vorrichtungen der bezeichneten Art zu erstrecken, die nachstehende Merkmale aufweisen:

1. Die Fahrwerke der Meßfahrzeuge werden zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt;
2. die Meßfahrzeuge sind mit einem gegen die Innenseite des Gegen-Schienenstrangs drückbaren Bauelement versehen, welches am Gegenschienenstrang ein Widerlager aufbaut;
3. im Zusammenwirken mit diesem das Widerlager am Gegen-Schienenstrang aufbauenden Bauelement sind die zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzten Radsätze der Meßfahrzeuge gegen die Innenseite des anderen Schienenstranges, nämlich des Leitschienenstranges, zum Anliegen zu bringen;
4. die zum Aufbau des Widerlagers am Gegen-Schienenstrang benutzten Bauelemente und die zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzten Radsätze sind derart am Meßfahrzeug gegen-

läufig bewegbar angeordnet, daß die zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzten Radsätze der Meßfahrzeuge wahlweise an jeden Schienenstrang als Leitschiemenstrang zur Anlage zu bringen sind;

5. zur wahlweisen Betätigung der zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzten Radsätze der Meßfahrzeuge, welche diese zum Anliegen gegen den Leitschiemenstrang bringen, sind pneumatisch beaufschlagbare Zylinder-Kolben-Anordnungen vorgesehen;
6. die zum Betätigen dienenden Zylinder-Kolben-Anordnungen sind mit einer gemeinsamen Leitung verbunden;
7. und zwar durch Ventile, die die zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzten Radsätze der Meßfahrzeuge jeweils nach einer Seite wirksam machen können.

Die Klägerin hat erklärt, daß sie auf das Gebrauchsmuster - wie in den Vorinstanzen - lediglich ihre Ansprüche auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten und auf Rechnungslegung für die Zeit vor dem Ausgabetag der Klageauslegeschrift stütze.

Die Beklagte beantragt die Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe

A.

I. Das Berufungsgericht teilt die Auffassung des Landgerichts, daß die aus den §§ 47 Abs. 1 und 2, 6 Satz 1, 30 Abs. 1 Satz 2 PatG, 15 Abs. 2, 5 Abs. 1 GebrMG,

276 Abs. 1 Satz 1 und 2 BGB, 256 ZPO hergeleiteten Ansprüche der Klägerin auf Unterlassung, auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten und auf Rechnungslegung nicht gerechtfertigt seien. Beide Gerichte stimmen im Ergebnis darin überein, daß die Beklagte mit den von ihr hergestellten und vertriebenen Gleisrichtmaschinen die Klageschutzrechte nicht verletzt habe. Der gegen die Entscheidung des Berufungsgerichts gerichteten Revision der Klägerin bleibt der Erfolg versagt. Das angefochtene Urteil hält der rechtlichen Nachprüfung stand.

II. Bei dieser Prüfung hat der erkennende Senat nach ständiger Rechtsprechung (vgl. Benkard, Patentgesetz und Gebrauchsmustergesetz, 5. Aufl., § 47 PatG Rdn. 3 mit Rechtsprechungsnachweisen; ferner § 15 GebrMG Rdn 1) zu berücksichtigen, daß das Klagegebrauchsmuster nach Schluß der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht erloschen ist. Dieser Umstand ändert nichts daran, daß das Gebrauchsmuster auch weiterhin als Klagegrundlage für die Ansprüche der Klägerin auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten und auf Rechnungslegung für die Zeit vom 15. September 1965 bis zur Bekanntmachung der Patentanmeldung am 3. November 1966 in Betracht zu ziehen ist.

B.

I. Das Berufungsgericht begründet seine Auffassung zunächst mit der Überlegung, daß die Beklagte bei ihren Gleisrichtmaschinen weder den unmittelbaren Gegenstand der geschützten Erfindung noch äquivalente Arbeitsmittel

zu ihm benutze, damit, der von ihr gebaute und vertriebene Typ einer Gleismaßvorrichtung entspreche nicht dem Oberbegriff der Klageschutzrechte, sondern gehe von einem anderen, in der Beschreibung der Klageauslegeschrift abgelehnten Lösungsprinzip aus. Im einzelnen wird hierzu im angefochtenen Urteil ausgeführt:

1. a) In der Beschreibungseinleitung der Klageauslegeschrift würden bei Schilderung des Standes der Technik Gleisvermessungsvorrichtungen bestehend aus mehreren, auf Distanz gekuppelten Fahrzeugen als bekannt vorausgesetzt, die mit Laufrollen versehen seien, die - unabhängig vom eigentlichen Fahrwerk des Fahrzeugs - ihre Bewegungen quer zur Gleisachse auf die Registriereinrichtung übertragen, wobei die Laufrollen in verschiebbaren Lagern säßen und durch Federdruck gegen die Innenseite der Schienenköpfe gepreßt würden und dabei von den Eigenbewegungen des Fahrgestells völlig unabhängig seien (vgl. aaO 1, Z. 9 ff). Im Gegensatz zu dieser von ihm als höchst kompliziert bezeichneten Bauweise von Gleisvermessungsmaschinen habe sich der Erfinder (richtig: die Erfinder) der Klageauslegeschrift die Aufgabe gestellt, eine andere Art solcher Maschinen zu verbessern, bei welcher das Fahrwerk der Maschine selbst ohne Zuhilfenahme eigener Laufrollen mittelbar zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werde. Auch solche Maschinen seien schon bekannt gewesen. Bei ihnen würden die auf einer Seite der Maschine befindlichen Radspurkränze an einer Schiene über an der Gegenschiene abgestützt, unter Federspannung stehende, mit Rollen versehene Schubstangen zum Anliegen gebracht (vgl. aaO Sp. 1, Z. 39 ff). Diese Maschinenart dadurch zu verbessern,

daß beliebig und rasch die Schiene, an welcher der Meßwagen mit den Spurkränzen anliegen solle, geändert werden könne, sei die Aufgabe, die sich der Erfinder der Klageauslegeschrift gesetzt habe (vgl. aaO Sp. 3, Z. 38 ff).

b) Damit stehe fest, daß die Erfindung nach den Schutzrechten der Klägerin sich nur auf Gleisvermessungsvorrichtungen beziehen solle,

- a) bei denen das Fahrwerk des Fahrzeugs selbst zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werde (im Gegensatz zu den weiter bekannten derartigen Vorrichtungen, die neben dem Fahrwerk besondere Abtastvorrichtungen trügen),
- b) bei denen die Fahrzeuge mit mindestens einem gegen die Innenseite einer der Schienen drückbaren Stempel versehen seien,
- c) welcher die Radsätze (Spurkränze) gegen die Innenseite der anderen Schienen zum Anliegen bringe.

2. a) Bei der angegriffenen Maschine der Beklagten werde nach den Feststellungen des Landgerichts in seinem Augenscheinsprotokoll vom 13. Januar 1967 und den dazu aufgenommenen Fotos das Fahrwerk selbst, die Tragachsen der Maschine also, nicht zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt. Der Gleisverlauf werde vielmehr durch besondere Laufachsen, die nicht zum Fahrwerk der Vorrichtung gehörten, abgetastet. Diese Laufachsen würden durch am Fahrzeugrahmen abgestützte Druckzylinder jeweils an einer Seite an die Leitschiene angepreßt. Die Beklagte verwende damit denjenigen Maschinentyp,

welcher in der Auslegeschrift der Klägerin als verhältnismäßig kompliziert bezeichnet werde und welchen der Erfinder habe nicht verbessern wollen, mit dem er sich vielmehr nur bei der Schilderung des Standes der Technik befaßt habe. Die Beklagte nehme gerade für die Anzeige des Gleisverlaufes eigene Laufachsen, also besondere Vorrichtungen zu Hilfe, also eine Maßnahme, die nach der in der Auslegeschrift beschriebenen Erfindung habe vermieden werden sollen (vgl. aaO Sp. 1, Z. 33).

b) Der Umstand, daß bei der Maschine der Beklagten über die am Rahmen abgestützten, die Laufachsen an die Leitschiene andrückenden Zylinder ein Widerlager an mindestens einem Spurkranz eines gegenüberliegenden Rades der Tragachsen (Fahrwerksachsen) im Zusammenwirken mit der Gegenschiene aufgebaut werde, ergebe nicht die Patentverletzung, wie die Klägerin meine; denn dies sei auch bei den im Stand der Technik bekannten, durch Federkraft an die Leitschiene angepreßten Rollen der Fall, wie die untere Abbildung der von der Klägerin in der mündlichen Verhandlung übergebenen Zeichnung erkennen lasse. Auch bei solchen Vorrichtungen wie nach Fig. 4 der Zeichnung der älteren Auslegeschrift 1 139 526 müsse die am Rahmen abgestützte Federkraft nach den Gesetzen der Mechanik ihr Widerlager an den Spurkränzen der Tragachsen des Fahrwerks aufbauen. Jede bewegliche, am Rahmen des Fahrzeuges abgestützte Abtasteinrichtung, die mit Druck an eine der beiden Schienen angelegt werde, bedürfe eines Druckwiderlagers, das stets letztlich in der gegen die andere Schiene über seine Tragachsen abgestützten Masse des Fahrzeugs liege. Wenn man der Auslegung der Klägerin für ihre Auslegeschrift folgte,

dann würden sämtliche Gleisvorrichtungen, die mit besonderen, an eine Schiene angepreßten Abtasteinrichtungen beim Messen arbeiteten, stets wegen des notwendigen Druckwiderlagers mittelbar das Fahrwerk der Maschine selbst zum Anzeigen des Gleisverlaufes benutzen. Diese Auslegung scheine mit Wortlaut und Sinn sowohl der Schutzansprüche als auch der Beschreibung der Klageschutzrechte nicht vereinbar.

II. Die Revision wirft dem Berufungsgericht vor, es habe den Gegenstand der Klageschutzrechte unzutreffend bestimmt, weil es gegen allgemeine Auslegungsregeln, insbesondere gegen den § 133 BGB verstoßen und ferner - wegen eines offenbaren technischen Irrtums, der vom Revisionsgericht zu beachten sei (vgl. RG GRUR 1936, 562, 564); so will die Revision erkennbar sagen - die Funktionsweise der Meßvorrichtungen an Gleisrichtmaschinen nach dem Oberbegriff der Klageschutzrechte verkannt, vornehmlich, insoweit auch unter Nichtbeachtung des § 286 Abs. 1 ZPO, übersehen habe, daß die in der Klageauslegeschrift (in Sp. 1, Z. 9 bis Z. 28) als Stand der Technik erörterte Maschinenkategorie nach dem deutschen Patent 926 076 nur mit je einer Laufrolle arbeite, die nicht mittels sie verbindender Laufachsen, sondern durch Federdruck gegen die Innenseiten beider Schienenstränge gepreßt werde. Von seinem unzutreffenden Standpunkt aus habe das Berufungsgericht, so bringt die Revision vor, die angegriffene Ausführungsform ebenfalls falsch beurteilt und demgemäß unter Verstoß gegen die im Abschn. B I angeführten Vorschriften des Patentgesetzes und des Gebrauchsmustergesetzes die Verletzung der Klageschutzrechte durch die Beklagte zu Unrecht verneint.

Die Rügen der Revision greifen indessen nicht durch.

III. Die Auslegung der Klageschutzrechte, welche das Berufungsgericht zur Festlegung ihres Schutzzumfanges vorgenommen hat, unterliegt nach ständiger Rechtsprechung der vollen Nachprüfung im Revisionsrechtszuge (vgl. Benkard aaO § 47 PatG Rdn. 88 und 85 a.E. mit Belegen). Diese Nachprüfung führt zu der Feststellung, daß die Bestimmung der beiden Klageschutzrechten gemeinsamen Aufgabe durch das Berufungsgericht derart, daß nur solche Gleisrichtmaschinen verbessert werden sollten, bei denen das Fahrwerk selbst ohne Zuhilfenahme eigener Laufrollen mittelbar zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werde, im Ergebnis ebensowenig zu beanstanden ist wie die Deutung, welche das Berufungsgericht dem hier in erster Linie interessierenden, dem Oberbegriff des gleichlautenden Anspruchs 1 (Hauptanspruchs) der Klageschutzrechte entnommenen Merkmal a dahingehend gegeben hat, daß das Fahrwerk selbst - im Gegensatz zu den ebenfalls bekannten Vorrichtungen, die neben dem Fahrwerk besondere Abtastvorrichtungen trügen - zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werden solle.

IV. Der Anspruch 1 beider Klageschutzrechte, der in erster Linie für deren Auslegung maßgebend ist (vgl. Benkard aaO § 6 Rdn. 68 mit Rechtsprechungsnachweisen), läßt, wovon ersichtlich auch das Berufungsgericht ausgegangen ist, die Bedeutung der im Oberbegriff enthaltenen Worte "deren (d. i. der Fahrzeuge) Fahrwerk zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt wird" nicht ohne weiteres erkennen. Es sind daher zu ihrer Erläuterung, was auch das Berufungsgericht in bündiger Kürze getan hat,

die Angaben in der Beschreibung der Klageauslegeschrift heranzuziehen (vgl. Benkard aaO Rdn. 75 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Aus der Beschreibung in der Klageauslegeschrift geht folgendes hervor:

1. Es werden in Sp. 1, Z. 9 bis Z. 28 zunächst Vorrichtungen als bekannt vorausgesetzt, bei denen eine Reihe auf Distanz gekuppelter Fahrzeuge (Fahrgestelle) vorgesehen sind. Eines dieser Fahrzeuge trägt eine Meß- und Registriervorrichtung zur Abnahme des Gleisverlaufes und der für diesen Gleisverlauf charakteristischen Daten. Die Klageauslegeschrift (Sp. 1, Z. 17 bis Z. 22) bemerkt zu diesen Vorrichtungen, womit unstreitig u. a. diejenigen nach dem deutschen Patent gemeint sind, wörtlich:

"Die zur Anzeige des Gleisverlaufes dienenden Fahrzeuge sind hierbei mit Laufrollen versehen, die - unabhängig vom eigentlichen Fahrwerk der Fahrzeuge - ihre Bewegungen quer zur Gleisachse auf die Registrierungseinrichtung übertragen."

Die Laufrollen sitzen in verschiebbaren Lagern und werden von Federn seitwärts gegen die Innenseite der befahrenen Schienenköpfe gepreßt und sind, so heißt es in der Auslegeschrift (Sp. 1, Z. 27/28):

"von der Eigenbewegung des Fahrgestells somit völlig abhängig."

Die Klageauslegeschrift beanstandet diese erste "Gattung" bekannter Vorrichtungen und stellt sie der erfindungsgemäßen Vorrichtung gegenüber, indem sie fortfährt (vgl. aaO Sp. 1, Z. 29 bis Z. 35):

"Im Gegensatz zu dieser verhältnismäßig komplizierten Art, den Verlauf des Gleises anzuzeigen, geht die Erfindung von Fahrzeugen aus, deren Fahrwerk selbst mittelbar zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt wird, also ohne Zuhilfenahme eigener Laufrollen geeignet ist, Meßwerte auf eine Registrier- oder Korrigiereinrichtung zu übertragen."

2. a) Im Rahmen ihrer Schilderung dieser zweiten "Gattung" bekannter Vorrichtungen spricht die Klageauslegeschrift (Sp. 1, Z. 39 bis Z. 51), wie zwischen den Parteien ebenfalls unstreitig ist, diejenige nach der deutschen Auslegeschrift 1 139 526 an. Bei der vorbeschriebenen Vorrichtung werden die Fahrwerke aller zum Messen verwendeten Fahrzeuge mit den Spurkränzen der an einer Seite befindlichen Räder am zugehörigen Schienenstrang zur Anlage gebracht, um dort das zwischen den Spurkränzen der Räder und der Schiene vorhandene Spiel verschwinden zu lassen (vgl. Klageauslegeschrift Sp. 1, Z. 40 bis Z. 46). Zu diesem Zweck sind unter Federspannung stehende Schubstangen vorgesehen, die sich am gegenüberliegenden Schienenstrang abstützen und die Spurkranzräder der Fahrwerke am anderen Schienenstrang zum Anliegen bringen (vgl. aaO Sp. 1, Z. 46 bis Z. 49).

Als Mangel dieser bekannten Vorrichtung sieht es die Klageauslegeschrift (Sp. 1, Z. 49 bis Z. 51) an, daß ein Wechsel des jeweils als Bezugsbasis dienenden Schienenstranges nicht möglich ist.

b) In ihren anschließenden Erläuterungen befaßt sich die Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 7 ff) mit einer ebenfalls bekannten Vorrichtung der vorstehend behandelten "Gattung", welche den der Vorrichtung nach der deutschen Auslegeschrift 1 139 526 anhaften- den Mangel, daß ein Wechsel des Schienenstrangs nicht möglich ist, behebt (vgl. Klageauslegeschrift Sp. 3, Z. 7 bis Z. 19). Bei dieser bekannten Vorrichtung - gemeint ist unstreitig diejenige nach dem USA-Patent  - werden alle Räder der Radsätze eines Fahr- zeugs durch die Wirkung von Federn an die Innenseiten der beiden Schienenstränge gedrückt. Der Wechsel des Schienenstranges und damit der Bezugsbasis erfolgt dadurch, daß der relativ zu den Rädern in gewissen Grenzen quer zum Gleis verschiebbare Rahmen des Fahr- zeugs mittels einer Kette und einer Feder jeweils an einem Anschlag auf der als Bezugsbasis gewählten Seite des Radsatzes angedrückt wird (vgl. Klageauslegeschrift Sp. 3, Z. 7 bis Z. 19).

Als Nachteil dieser Vorrichtung wird in der Kla- geauslegeschrift herausgestellt, daß für einen solchen Wechsel die Spannvorrichtung von Hand umgelegt werden müsse (vgl. aaO Sp. 3, Z. 20 bis Z. 24). Bei der Vor- richtung seien die Radachsen, so setzt die Klageaus- legeschrift (Sp. 3, Z. 24 bis Z. 26) ferner auseinan- der, teleskopartig gelagert und erforderten dementspre- chend einen erheblichen konstruktiven Aufwand. Außerdem soll bei der bekannten Vorrichtung nach den Darlegungen der Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 26 bis Z. 37) eine exakte Messung nicht möglich sein, da das Fahrgestell gewissermaßen auf den Radsätzen "schwimme", d. h. keiner-

lei wirklich feste Verbindung mit wenigstens einem dieser Radsätze besitze.

3. Nach den weiteren Erläuterungen der Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 53 bis Z. 65) finden sich im Stand der Technik auch schon Vorrichtungen, Taster od. dgl. zum Abtasten von Schienen bei Gleismesswagen od. dgl., die mittels einer pneumatischen Verstelleinrichtung an den Kopf einer der Schienen des Gleises angepreßt werden. Damit wird unstreitig die deutsche Auslegeschrift 1 152 130 angesprochen, zu welcher die Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 57 bis Z. 65) zur Abgrenzung der Erfindung ausführt:

"Die pneumatische Verstelleinrichtung ist angewendet worden, um Resonanzschwingungen zu vermeiden. Diese Anordnung hat aber mit der erfindungsgemäßen Lösung auch insofern nichts zu tun, als kein zur Anzeige des Gleisverlaufes mittelbar benutzbares Fahrwerk vorhanden ist und die damit im Zusammenhang stehenden Probleme, deren Lösung das Ziel vorliegender Erfindung ist, gar nicht auftreten."

4. a) Zusammenfassend ist hiernach festzuhalten, daß die Klageauslegeschrift im Stand der Technik zwei "Gattungen" von Fahrzeugen unterscheidet, nämlich zum einen:

Fahrzeuge der oben unter 1 behandelten "Gattung", bei denen zusätzlich zu dem Fahrwerk besondere Vorrichtungen, z. B. Laufrollen, angeordnet sind, welche dem Abtasten des Gleisverlaufes dienen und die

in ihrer Bewegung völlig unabhängig von der Eigenbewegung des Fahrzeugs sind. Sie werden als verhältnismäßig kompliziert abgelehnt, da sowohl zusätzliche Teile erforderlich sind als auch die Übertragung der Tasträder auf das in seiner Lage nicht definierte Fahrzeug schwierig ist;

und zum andern:

Fahrzeuge der im Vorstehenden unter 2 erörterten "Gattung", bei denen jeweils das Fahrwerk selbst mit seinen Spurkranzrädern zum Abtasten der Gleise verwendet wird. Es sind also keine zu den Fahrwerken zusätzliche Abtastvorrichtungen wie Laufrollen, Taster od. dgl. vorhanden. Die Fahrwerke der Fahrzeuge werden mit ihren Spurkranzrädern dadurch zum Anliegen an den Leitschienenstrang gebracht, daß sie dort mit Hilfe von gegen den gegenüberliegenden Schienenstrang (sog. Stempelschiene) wirkenden Schubstangen angedrückt werden. Bei dieser "Gattung" wird demnach das Fahrzeug selbst in bezug auf die Leitschiene ausgerichtet. Die Lage des Fahrzeugs ist damit in bezug auf die Leitschiene stets definiert und bildet die Meßgrundlage.

Diese Vorrichtungen der zweiten "Gattung" vermeiden zwar die Nachteile, welche die Vorrichtungen der ersten "Gattung" aufweisen.

Sie lassen aber einen Wechsel des als Bezugsbasis dienenden Schienenstranges nicht zu (vgl. oben bei 2 a) oder aber nur dadurch, daß eine Spannvorrichtung jeweils von Hand umgelegt wird (vgl. oben bei 2 b).

b) Von dem geschilderten Stand der Technik ausgehend sieht die Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 38 bis Z. 46) die Aufgabe der Erfindung darin,

"die Messung und/oder Korrektur der Seitenrichtung von Gleisen zu erleichtern und zu verbessern, sowie die hierzu nötigen Vorrichtungen zu vereinfachen und so zu gestalten, daß ein Wechsel des jeweils als Leitstrang dienenden Schienenstranges rasch und ohne Schwierigkeit durchführbar wird, um vornehmlich in Gleisbögen jeweils einen bestimmten Strang, z. B. den Außenstrang, als Leitstrang benutzen zu können."

Diese Aufgabe, so heißt es in der Klageauslegeschrift (Sp. 3, Z. 47 bis Z. 52):

"wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die Fahrzeuge mit gegenläufig bewegbaren Stempeln ausgestattet sind, wobei zum wahlweisen Betätigen dieser Stempel hydraulisch oder pneumatisch beaufschlagbare Zylinder-Kolben-Anordnungen vorgesehen sind."

5. Wenn man die in der Klageauslegeschrift niedergelegten Angaben zum Stand der Technik, die dort formulierte Aufgabe und die hierfür empfohlenen Lösungsmittel im Zusammenhang betrachtet, ergibt sich für das Wesen

der durch den Anspruch 1 beider Klageschutzrechte geschützten Erfindung folgendes Bild:

Zur Vermeidung der Nachteile bekannter Vorrichtungen der ersten "Gattung" soll in der von den Vorrichtungen der zweiten "Gattung" her bekannten Weise auf zusätzliche Einrichtungen zu den Fahrwerken der Fahrzeuge, die von der Eigenbewegung der Fahrzeuge unabhängig sind, wie z. B. auf die der Abtastung dienenden Laufrollen, verzichtet werden. Zur Verbesserung der Vorrichtungen der zweiten "Gattung", bei welchen die Fahrwerke der Fahrzeuge selbst mittelbar zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werden, wobei die Radsätze der Fahrzeuge durch einen auf die Gegenschiene (Stempelschiene) wirkenden Stempel an der gegenüberliegenden Leitschiene angelegt werden, wird vorgeschlagen, zur wahlweisen Betätigung der gegenläufigen Stempel hydraulisch oder pneumatisch beaufschlagbare Zylinder-Kolben-Anordnungen anzuwenden.

V. 1. Nach alledem betrifft die durch Anspruch 1 beider Klageschutzrechte geschützte Erfindung nach dem Oberbegriff eine Vorrichtung an einem Fahrzeug mit einem Fahrwerk, bei dem dieses selbst, genauer gesagt: seine Räder zur Anzeige des Gleisverlaufes derart benutzt werden sollen, daß von ihnen der Gleisverlauf abgetastet und die Meßwerte auf eine Registrier- oder Korrigiereinrichtung übertragen werden. Zusätzliche Laufrollen, d. h. solche außerhalb des Fahrwerks, zum Abtasten des Gleisverlaufes sind nicht vorgesehen.

2. Das Berufungsgericht hat sonach das Merkmal a des Anspruchs 1 beider Klageschutzrechte zutreffend bestimmt. Die Revision bringt demgegenüber im teilweisen Anschluß an den entsprechenden Vortrag der Klägerin in der Berufungsinstanz vor, die in der Klageauslegeschrift (Sp. 1, Z. 33/34) enthaltenen Worte "ohne Zuhilfenahme eigener Laufrollen" könnten nach dem Gesamtinhalt dieser Schrift und bei sinnvoller Beurteilung des in ihr geschilderten Standes der Technik nicht dahin verstanden werden, daß "besondere Vorrichtungen" für die Anzeige des Gleisverlaufes nicht zur Hilfe genommen werden dürften; die Worte bedeuten vielmehr, daß die Anzeige ohne Zuhilfenahme solch eigener Laufrollen erfolgen müsse, die unabhängig vom eigentlichen Fahrwerk der Fahrzeuge ihre Querbewegungen zur Gleisachse auf die Registriereinrichtung übertragen mit der Folge, daß die Kraftlinien zwischen den an den beiden Schienensträngen gebildeten Widerlagern unmittelbar und in gerader Linie von einer Laufrolle zur gegenüberliegenden Laufrolle bzw. von einem Schienenstrang zum gegenüberliegenden Schienenstrang hindurch verliefen. Diesem Gedankengang der Revision kann der erkennende Senat nicht beitreten.

Es ist zwar richtig, daß es für die Deutung der in einer Schutzrechtsschrift verwendeten Begriffe entscheidend auf die technische Vorstellung ankommt, welche der mit durchschnittlichen Kenntnissen und Fähigkeiten ausgerüstete Fachmann der Schutzrechtsschrift unter Heranziehung des in ihr mitgeteilten und des zum allgemeinen Fachwissen gehörenden Standes der Technik am Anmelde- bzw. Prioritätstage gewinnen konnte (vgl. Senatsurteil vom 19. Februar 1970 - X ZR 55/67 - Spritzgußma-

schine 02 -; Benkard aaO § 6 PatG Rdn. 84 und 86 mit Rechtsprechungsnachweisen; Bock in Festschrift für Prof. Dr. Karl N[REDACTED] - Mitt. 1969 - S. 269, 270).

Die Annahmen der Revision finden indessen in den Angaben der Klageauslegeschrift, wie sie oben im Abschn. IV 1 bis 4 wiedergegeben worden sind, keine Stütze. Von dem Kraftlinienverlauf, mit dem sich die Revision hinsichtlich der Meßvorrichtungen nach dem deutschen Patent [REDACTED], nach der deutschen Auslegeschrift [REDACTED] und nach den Klageschutzrechten, sowie in bezug auf die Ausführungsform der Beklagten eingehend befaßt und auf welchen sie ihre als Anlage K 24 zum Schriftsatz vom 26. Februar 1968 bereits dem Berufungsgericht vorgelegte Schema-Zeichnungen aufgebaut hat, ist in der Klageauslegungsschrift auch nicht andeutungsweise die Rede. Der Kraftlinienfluß spielt sonach weder für die Erfindung noch für die Unterscheidung der Fahrzeug-"Gattungen" eine Rolle. Was aber in der Schutzrechtsschrift nicht als erfindungswesentlich (zur Erfindung gehörig) offenbart ist, darf nicht berücksichtigt werden, weder als im Schutzrecht geschützter Lösungsgedanke noch zur Klarstellung und Erläuterung des Gegenstandes des Schutzrechts noch als allgemeiner Erfindungsgedanke (vgl. Benkard aaO § 6 PatG Rdn. 67 und die dort angeführte Rechtsprechung).

An der Beurteilung der Worte "ohne Zuhilfenahme eigener Laufrollen" ändert entgegen der Meinung der Revision auch der Umstand nichts, daß die Klageauslegeschrift Stempel vorsieht und daß diese Stempel nach dem Schutzanspruch 3 an ihrem gegen eine der Schienen

drückenden freien Ende in an sich bekannter Weise mit Gleitrollen, -walzen oder dergleichen reibungsmindernden Organen ausgestattet sind (vgl. hierzu auch Klageauslegeschrift Sp. 4, Z. 48 bis Z. 51). Hierbei handelt es sich nicht um zusätzliche, dem Abtasten des Gleisverlaufes unmittelbar dienende Vorrichtungen. Nur solche wollen die Klageschutzrechte, wie sich aus dem Zusammenhang der bisherigen Darlegungen ergibt, vermeiden.

VI. Zusätzliche Vorrichtungen in dem genannten Sinne, nämlich eigene zur Anzeige des Gleisverlaufes bestimmte Laufachsen, die nicht zum Fahrwerk der Maschine gehören, nimmt aber die Beklagte bei den von ihr hergestellten und vertriebenen Gleisrichtmaschinen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts (vgl. hierzu die in den Tatbestand dieses Urteils aus der angefochtenen Entscheidung S. 4 übernommene Beschreibung der Ausführungsform der Beklagten und den oben im Abschn. B I 2 wiedergegebenen Teil der einschlägigen Entscheidungsgründe des Berufungsgerichts) zur Hilfe. Diese Feststellungen sind rechtlich unangreifbar. Es ist jedenfalls nicht erkennbar, daß das Berufungsgericht hierbei einem offenbaren technischen Irrtum zum Opfer gefallen wäre. Sonach ist auch die Annahme des Berufungsgerichts gerechtfertigt, daß sich die Beklagte bei ihren Gleisrichtmaschinen einer Maßnahme bedient, die wegen der damit verbundenen Nachteile nach der Lehre der Klageschutzrechte gerade vermieden werden soll. Hieraus ergibt sich die weitere Folgerung, daß die Beklagte von dem Merkmal a des Anspruchs 1 keinen Gebrauch macht und damit den Gegenstand der Klageschutzrechte, d. i. die aus dem Wortlaut des Schutzanspruchs als Grundlage, aber

unter Heranziehung der Beschreibung, des dort mitgeteilten und des zum allgemeinen Fachwissen gehörenden Standes der Technik vom Durchschnittsfachmann gewonnene Lehre zum technischen Handeln, nicht benutzt. Das Berufungsgericht hat demnach eine gegenständliche, d. h. eine in den durch den Gegenstand umrissenen Schutzzumfang eingreifende Verletzung der Klageschutzrechte ohne Rechtsirrtum verneint. Eine Auseinandersetzung mit den zusätzlichen, oben im Abschn. B I 2 wiedergegebenen, von der Revision angegriffenen Erwägungen des Berufungsgerichts ist mithin entbehrlich. Wenn im übrigen das Berufungsgericht entgegen den bereits in BGHZ 3, 365, 370 f - Gummisohle - aufgestellten Grundsätzen in seinen oben zu Beginn des Abschnittes B I mitgeteilten Entscheidungsgründen von dem "unmittelbaren" Gegenstand der Erfindung spricht, hat es sich offensichtlich im Ausdruck vergriffen.

C.

I. 1. Das Berufungsgericht hat schließlich auch geprüft, ob die Klageansprüche auf die Verletzung eines allgemeinen Erfindungsgedankens beider Klageschutzrechte gestützt werden könnten, welchen die Klägerin wie folgt gefaßt hat:

1. Das Fahrzeug ist so ausgebildet, daß
 - a) mindestens ein spurhaltender Radsatz zwecks Abtastens des Leitschiensstranges und
 - b) ein durch Zusammenwirken mit der Gegenschiene ein Druckwiderlager aufbauendes Bauelement vorgesehen sind,
 - c) die gegeneinander verschiebbar sind.

2. Zwischen dem den Leitschienenstrang abtastenden, spurhaltenden Radsatz und dem das Druckwiderlager aufbauenden Bauelement ist eine Kolben-Zylinder-Anordnung eingeschaltet.
3. Die Kolben-Zylinder-Anordnung ist so konstruiert, daß sie den zum Abtasten des Leitschienenstranges verwendeten Radsatz wahlweise an der einen oder anderen Schiene zum Anliegen zu bringen vermag, wodurch das Druckwiderlager auf die jeweils gegenüberliegende Schiene verlagert wird.

Das Berufungsgericht hält auch unter diesem Gesichtspunkt die Klage aus nachstehenden Erwägungen für unbegründet:

Der von der Klägerin beanspruchte allgemeine Erfindungsgedanke sei aus ihren Schutzrechten (richtig wohl: Schutzrechtsansprüchen) nicht herleitbar. Die Erfindung nach den Klageschutzrechten gehe von einer Vorrichtung aus, bei welcher das Fahrwerk selbst im Gegensatz zu den vorbekannten Maschinen mit besonderen Abtastvorrichtungen den Gleisverlauf abtaste. Nirgends in der Patentbeschreibung oder in den Schutzansprüchen sei ein Hinweis darauf zu erkennen, daß auch solche Vorrichtungen in dem Patent gedanklich erfaßt sein könnten, bei denen besondere Abtasteinrichtungen neben dem Fahrwerk vorhanden seien und das Fahrwerk nur das selbstverständliche Druckwiderlager für eine durch Krafteinwirkung vom Fahrzeug aus gegen die Schiene gepreßte Abtastvorrichtung sei. Damit sei das Merkmal 1 des allgemeinen Erfindungsgedankens aus den Klageschutzrechten nicht herleitbar. Es fehle an seiner als Schutzvoraussetzung notwendigen Offenbarung.

2. Gegen diesen Teil der Entscheidungsgründe des Berufungsgerichts hat die Revision im einzelnen Rügen nicht erhoben. Es ist insoweit ein entscheidungserheblicher Fehler auch nicht erkennbar.

II. Der Klägerin kann ferner auch kein Schutz für den von ihr nunmehr beanspruchten allgemeinen Erfindungsgedanken gewährt werden, den sie in der nach Ansicht der Revision klarstellenden Fassung ihres im Tatbestand dieses Urteils wiedergegebenen Klage-Hilfsantrages geltend macht. Dieser Gedanke trifft nicht die angegriffene Ausführungsform. Das von der Klägerin genannte Merkmal 1 des allgemeinen Erfindungsgedankens, wonach die Fahrwerke der Meßfahrzeuge zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt werden, findet sich zwar im Oberbegriff des Anspruchs 1 beider Klageschutzrechte. Es ist jedoch nach den obigen Darlegungen (vgl. Abschn. B IV und V) nur dahingehend zu verstehen, daß das Fahrwerk selbst mittelbar zur Anzeige des Gleisverlaufes benutzt wird, also ohne Zuhilfenahme besonderer Laufrollen geeignet ist, Meßwerte auf eine Registrier- oder Korrigiereinrichtung zu übertragen. Nach ständiger Rechtsprechung kann aber als allgemeiner Erfindungsgedanke nur das in Anspruch genommen werden, was innerhalb der durch die eigentliche technische Aufgabe und ihre Lösung bestimmten Erfindung, für welche Schutz begehrt und gegeben worden ist, liegt (vgl. BGH GRUR 1955, 29, 32 - Nobelt-Bund -). Es ist dagegen unzulässig, einen allgemeinen Erfindungsgedanken als geschützt anzusehen, der an die Stelle der im Klageschutzrecht beschriebenen Erfindung eine andere setzt (vgl. BGH GRUR 1955, 139, 141 - Eiserner Grubenausbau -). Hierauf würde

es aber hinauslaufen, wenn die Ausführungsform der Beklagten, bei welcher - wie im Abschn. B VI erörtert - nach den rechtlich unanfechtbaren Feststellungen des Berufungsgerichts besondere Abtastvorrichtungen neben dem Fahrwerk vorhanden sind, in den Schutzbereich der Klageschutzrechte einbezogen würde.

D.

Die Revision war sonach, ohne daß es noch einer Stellungnahme zu den übrigen Ausführungen der Klägerin bedürfte, mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Spreng

Claßen

Schneider

Ballhaus

Ochmann