

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 52/80

URTEIL

in der Patentnichtigkeitssache

Verkündet am

5. Mai 1983

Kriegl,

Justizamtsinspektor

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

der S- F Kommanditgesellschaft, S- R-
M-, gesetzlich vertreten durch ihren persönlich
haftenden Gesellschafter Gerhard F-, G-Auf-Straße ,
W-O-,

Beklagten und Berufungsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -, Ka-
Wi-Ring -, D- -

gegen

die GE Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Si-
straße - , L-, gesetzlich vertreten durch ihre
Geschäftsführerin Brigitte V-A-, Fo-straße,
St-,

Klägerin und Berufungsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Patentanwälte Dipl.-Ing. -,
Dipl.-Phys. Dr. - und
Dipl.-Ing. -, Robert-
Ko-Straße , Mü- -

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1983 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Ballhaus und die Richter Ochmann, Prof. Dr. Windisch, Brodeßer und von Albert für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des 2. Senats (Nichtigkeitssenats II) des Bundespatentgerichts vom 22. April 1980 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Beklagte ist Inhaberin des am 23. März 1968 angemeldeten deutschen Patents 1 759 040 (Streitpatents), das einen Beschlag für Fenster und Türen betrifft. Die Patentansprüche 1 bis 3 lauten:

- "1. Beschlag für Fenster oder Türen mit Dreh-Kippflügel, bei welchem mindestens zwei im rechten Winkel zueinanderliegende, je mit einer zu ihrer Führung dienenden Deckschiene zu einer Beschlags-Baueinheit zusammengefaßte Treibstangen von einer im Flügel, beispielsweise in den seitlichen Stirnflächen des Flügelüberschlags, befindlichen Nut aufgenommen und von der Deckschiene abgedeckt sind und bei welchem die Treibstangen durch eine von einer Ausnehmung des Flügels, z.B. im Flügelüberschlag aufgenommene Eckumlenkung oder ein Eckgetriebe miteinander kuppelbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß die einander zugewendeten Enden der Deckschienen (8) beider am Flügel (1)

- befestigbaren Beschlags-Baueinheiten (4 und 5) jeweils ohne Unterbrechung bis an den Scheitel der Flügelecke heranreichen und dort unabhängig voneinander mit dem Gehäuse (11) der Eckumlenkung (6) bzw. des Eckgetriebes zur Bildung eines Stütz- oder Befestigungswinkels für diese bzw. für dieses verbunden bzw. kuppelbar sind (14, 15).
2. Beschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß Gehäuse (11) und Deckschiene (8) über an- bzw. eingeformte Kupplungselemente (14, 15) lösbar miteinander verbunden und auf gegenseitigem Abstand voneinander gehalten sind (14 b).
 3. Beschlag nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstange (9) in dem zwischen der Deckschiene (8) und dem Gehäuse (11) gebildeten Spalt bis in den Bereich der Flügelecke geführt sowie dort mit einem seitwärts aus dem Gehäuse (11) herausragenden Kupplungsansatz (13) des Umlenkgliebes (13 a, 13 b) in Eingriff bringbar ist."

Die Klägerin hat, gestützt auf mehrere vorveröffentlichte Druckschriften, die Nichtigerklärung des Streitpatents beantragt. Nach ihrer Ansicht fehlt dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 die Neuheit; den Unteransprüchen – so meint sie – komme keine selbständige erfinderische Bedeutung zu.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt.

Das Bundespatentgericht hat der Klage stattgegeben.

Hiergegen richtet sich die Berufung der Beklagten, mit der diese ihr Klageabweisungsbegehren weiterverfolgt.

Hilfsweise beantragt die Beklagte, das Streitpatent mit einem aus den Merkmalen der Patentansprüche 1 und 3 gebildeten Hauptanspruch aufrechtzuerhalten. Sie regt ferner an, im Patentanspruch 1 Zeile 4 hinter dem Wort



"Deckschiene" die Worte "sowie mit den dazugehörigen Riegelbeschlagteilen" einzufügen.

Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Berufung.

Der Senat hat ein schriftliches Gutachten des Professors Dr.-Ing. Werner R. von der Universität (TH) K. eingeholt, das dieser in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt hat.

Entscheidungsgründe

Die Berufung hat keinen Erfolg.

I. Das Streitpatent betrifft einen Beschlag für Fenster oder Türen mit Dreh-Kippflügel folgender Bauart: Mindestens zwei im rechten Winkel zueinander liegende Treibstangen sind je mit einer zu ihrer Führung dienenden Deckschiene zu je einer Beschlags-Baueinheit zusammengefaßt; sie werden von einer im Fensterflügel, beispielsweise in den seitlichen Stirnflächen des Flügelüberschlags, befindlichen Nut aufgenommen und von der Deckschiene abgedeckt; sie können durch eine von einer Ausnehmung des Flügels, z.B. im Flügelüberschlag, aufgenommene Eckumlenkung oder ein Eckgetriebe miteinander gekuppelt werden (Sp. 1 Z. 58 - Sp. 2 Z. 1).

Die Streitpatentschrift schildert derartige Beschläge als aus vorveröffentlichten Druckschriften (deutsche Patentschrift 952 689, deutsche Auslegeschrift 1 100 502, deutsches Gebrauchsmuster 1 655 155 und französische Patent-

schrift 1 269 115) sowie durch einen von der Anmelderin vorbenutzten Dreh-Kipp-Beschlag bekannt. Sie bezeichnet die vorbekannten Beschläge in mehrfacher Beziehung als nachteilig:

- a) Die mit nur wenigen Schrauben mögliche Befestigung der Eckumlenkung könne sich lockern (Sp. 2 Z. 33 - 38);
- b) es müßten zusätzlich Deckstreifen (Deckwinkel) angebracht werden (Sp. 2 Z. 44 - 49);
- c) der Beschlag müsse aus einer Vielzahl einzelner Bauelemente zusammengebaut werden (Sp. 3 Z. 4 - 6);
- d) es ergäben sich Einbauschwierigkeiten, weil die winklige Führungsbahn und der ihr zugeordnete Deckwinkel in ihrer Befestigungslage nicht genau aufeinander abgestimmt werden könnten (Sp. 3 Z. 8 - 12);
- e) es seien zusätzliche Bauelemente erforderlich, was zu einem erhöhten baulichen Aufwand führe (Sp. 3 Z. 67 - Sp. 4 Z. 7);
- f) die Eckumlenkung liege an der Flügelecke sichtbar auf und wirke unschön (Sp. 4 Z. 21 - 26);
- g) eine unmittelbare starre Verbindung zwischen der Eckumlenkung und den jeweils mit einer Treibstange zu einer Baueinheit zusammengefaßten Deckschienen werde nicht erreicht (Sp. 4 Z. 28 - 31).

Hiervon ausgehend bezeichnet die Streitpatentschrift es als das der Erfindung zugrunde liegende technische Problem, einen Beschlag für Fenster oder Türen der eingangs genannten Art zu schaffen, bei dem die Eckumlenkung oder das Eckgetriebe ohne einen zusätzlichen Deckwinkel auskommen, der aber gleichwohl Stütz- und/oder Befestigungsmittel aufweist, die sicherstellen, daß die Beschlags-Baueinheiten beim Anschlagen mit der Eckumlenkung oder dem Eckgetriebe zwangsläufig in

eine Verbindung miteinander gebracht werden, die Funktionsstörungen ausschließt; zugleich sollen Eckumlenkung oder Eckgetriebe unabhängig von den aus Treibstange, Deckschiene und Riegelbeschlagteilen bestehenden Baueinheiten hergestellt und auf Lager gehalten werden können, um verschiedene Beschlags-Zusammenstellungen verfügbar zu haben (Sp. 4 Z. 58 - Sp. 5 Z. 4).

Diese Aufgabenstellung gilt gegenüber dem in der Streitpatentschrift erörterten Stand der Technik insgesamt. Gegenüber dem dem Gegenstand des Streitpatents am nächsten kommenden Dreh-Kipp-Beschlag nach dem Prospekt "S [REDACTED] COMPACT", der den Ausgangspunkt des Streitpatents bildet, besteht das zu bewältigende technische Problem im wesentlichen darin, den erhöhten baulichen Aufwand zu vermeiden, der durch die Teilung der horizontalen Deckschiene und Treibstange in zwei verschieden lange Bauteile bedingt ist, und darüber hinaus Baueinheiten zur Verfügung zu stellen, die in verschiedenen großen Beschlagszusammenstellungen auf Lager gehalten werden können.

Dieses Problem wird bei einem Beschlag für Fenster oder Türen mit Dreh-Kippflügel erfindungsgemäß durch eine Kombination der folgenden Merkmale gelöst:

(1) Mindestens zwei Treibstangen

- (a) liegen im rechten Winkel zueinander,
- (b) sind je mit einer ihrer Führung dienenden Deckschiene (sowie mit den dazugehörigen Riegelbeschlagteilen) zu einer Beschlags-Baueinheit zusammengefaßt,

- (c) werden von einer im (Fenster-/Tür-)Flügel, z.B. in den seitlichen Stirnflächen des Flügelüberschlags, befindlichen Nut aufgenommen und
 - (d) von den Deckschienen abgedeckt.
- (2) Die Treibstangen können durch eine von einer Ausnehmung des Flügels, z.B. im Flügelüberschlag, aufgenommene Eckumlenkung oder ein Eckgetriebe miteinander gekuppelt werden.
- (3) Die einander zugewandten Enden der Deckschienen (der beiden am Flügel zu befestigenden Beschlags-Baueinheiten)
- (a) reichen jeweils ohne Unterbrechung bis an den Scheitel der Flügelecke heran,
 - (b) können dort unabhängig (getrennt) voneinander mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes (zur Bildung eines Stütz- oder Befestigungswinkels für diese) verbunden oder gekuppelt werden.

Die Streitpatentschrift schreibt dieser Merkmalskombination verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten bei der Anbringung des Treibstangenbeschlags zu: Einmal könnten die rechtwinklig zueinander liegenden Beschlags-Baueinheiten erst bei der Anbringung des Beschlags mit der Eckumlenkung oder dem Eckgetriebe gekuppelt werden; oder es könnten die beiden Beschlags-Baueinheiten bereits bei der Herstellung des Beschlags mit der Eckumlenkung oder dem Eckgetriebe verbunden werden; schließlich bestehe auch die Möglichkeit, bei der Fertigung des Treibstangenbeschlags zunächst nur eine

der Beschlags-Baueinheiten über ihre Deckschiene mit der Eckumlenkung oder dem Eckgetriebe zu verbinden und die Deckschiene der zweiten Beschlags-Baueinheit erst bei den Anschlagsarbeiten mit der Eckumlenkung oder dem Eckgetriebe zu kuppeln; in allen Fällen erstreckten sich die Deckschienen der im rechten Winkel zueinander liegenden, am Flügel befestigten Beschlags-Baueinheiten nicht nur längs der Treibstangen, sondern auch längs der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes, und zwar ohne Unterbrechung bis in den Bereich der Flügelecke (Sp. 5 Z. 14 - 43).

II. Die Lehre des Streitpatents nach Anspruch 1 war am Anmeldetag neu. Weder die vorveröffentlichten Druckschriften noch die in dem Prospekt "S[REDACTED] COMPACT" dargestellten vorbenutzten Beschlüge der Beklagten nehmen die Merkmalskombination des Streitpatents vollständig vorweg.

1. In den Unterlagen des im Jahre 1956 veröffentlichten deutschen Gebrauchsmusters 1 717 614 ist ein Beschlag für Fensterflügel und Türen beschrieben und dargestellt, bei dem die im rechten Winkel zueinander angeordneten Treibstangen 10 durch sogenannte Kettenwinkelkästen 8 miteinander verbunden sind. Die Verschiebewegung der in den Flügelhölzern angeschlagenen Treibstangen 10 wird über Ketten 9, die in Winkelkästen 8 gleiten, auf die Treibstangen 10 übertragen (S. 2 Abs. 3). Die Winkelführung für die Ketten 9 ist aus allseits geschlossenen winkelförmigen Kettenkästen 8 gebildet, die entweder aus Vierkantrohrwinkeln oder aus zwei U-förmigen, mit ihren offenen Seiten einander zugekehrten und ineinandergeschobenen Profilen bestehen, von denen das eine durch die U-förmigen Führungsschienen 3 der Treibriegelstangen 10 gebildet sein kann; dabei sind die Führungsschienen 3 über die Kettenkästen hinaus verlängert

und bilden die jeweilige Flügelecke (Schutzansprüche 1 und 2; Beschreibung S. 1/2). Nach Schutzanspruch 3 wird das die Kettenwinkelführung bildende Vierkantrohr von den die Flügelecken bildenden U-förmigen Führungsschienen 3 umfaßt. Um einen befriedigenden Übergang und Abschluß an den Flügelecken zu erzielen, sind die Rohrenden der aus Vierkantrohr bestehenden Kettenkästen 8 so abgeschrägt, daß sie mit den sie übergreifenden Führungsschienen durch Niete 8 b verbunden werden können (S. 2 Abs. 4), oder die Kettenkästen 9 werden, wenn sie aus zwei mit ihren offenen Seiten einander zugekehrten U-Profilen bestehen, durch Nietansätze 8 c mit den Führungsschienen 3 verbunden (S. 3 oben i.V.m. Fig. 4). In jedem Falle können die Führungsschienen 3 über die Kettenkästen 8 hinausgeführt sein, so daß sie eine rechtwinklige Flügelecke über diesen bilden (S. 3 Abs. 1). Dadurch, daß die im Querschnitt U-förmigen Teile 8 und 3, nämlich das Profil des Kettenkastens und das der Führungsschienen, mit ihren gegeneinander gerichteten offenen Seiten ineinandergeschoben seien und ihre Schenkel einander übergriffen, so heißt es schließlich in den Gebrauchsmusterunterlagen, bildeten sie eine äußerst stabile Eckumlenkung, die namentlich bei Holzfenstern von Bedeutung sei, weil mit dem Einlassen (der Beschläge) in das Flügelholz stets eine Schwächung der Flügelecken verbunden sei (S. 3 Abs. 3).

Die Parteien streiten darüber, ob die Führungsschienen nach dem Gebrauchsmuster die Kettenkästen einstückig umfassen oder ob sie getrennt voneinander bis in die Flügelecke hineinreichen. Für die erste Version könnte der Schutzanspruch 2 sprechen, wonach die Kettenwinkelkästen aus zwei U-förmigen Profilen bestehen, von denen das eine durch die über die Kettenkästen verlängerten, die Flügelecke bildenden Führungsschienen gebildet sein kann. Der Fachmann kann den Gebrauchsmusterunterlagen indes auch eine Ausführungsform

entnehmen, bei der die bis in die Flügelecke reichenden Führungsschienen unter Gehrung stumpf aufeinanderstoßen. Das ergibt sich einmal aus der Beschreibung, in der es heißt, daß die über die Kettenkästen hinausgeführten Führungsschienen eine rechtwinklige Flügelecke über den Kästen bildeten (S. 3 Abs. 1), und zum andern aus Figur 1 der Gebrauchsmusterzeichnung, die erkennen läßt, daß die Führungsschienen nicht der Biegung der Kettenkästen folgen, sondern sich im rechten Winkel bis in die Flügelecken erstrecken; dabei bilden sie nicht etwa durch Gehrungseinschnitte ermöglichte Biegungen, vielmehr verläuft die Gehrungskante deutlich sichtbar bis in die rechtwinklige Ecke. Diese Gestaltung schließt für den Fachmann die Annahme aus, die Führungsschienen umfaßten einstückig die mit ihnen verbundenen Kettenkästen. Gegen eine solche Annahme spricht auch, daß - wie der gerichtliche Sachverständige überzeugend ausgeführt hat - weder konstruktive Gründe noch Festigkeitsanforderungen eine einstückige Herstellung der Führungsschienen als vorteilhaft erscheinen lassen, da eine solche Bauart nicht nur erhöhte Fertigungskosten und schwierige Anpassungsarbeiten bei der Montage, sondern auch höhere Transportkosten für das sperrige Teil und einen erhöhten Platzbedarf bei der Lagerung verursachen würden.

Der vorbeschriebene Beschlag stimmt mit demjenigen nach der Lehre des Streitpatents in den Merkmalen (1) (a), (c) und (d) sowie in den Merkmalen (2) und (3) (a) voll überein. Das Merkmal (1) (b) ist mit der Maßgabe teilweise verwirklicht, daß die Deckschienen zwar - auch - der Führung der Treibstangen dienen, daß aber eine Zusammenfassung der Treibstangen und der Deckschienen zu Beschlags-Baueinheiten nicht beschrieben ist. Im Unterschied zum Gegenstand des

Streitpatents, der einen Beschlag für Fenster oder Türen mit Dreh-Kipp-Flügeln betrifft, ist der Treibriegelbeschlag nach dem Gebrauchsmuster überdies zur Verriegelung von Schwingflügeln an Fenstern und Türen bestimmt. Die Unterlagen des Gebrauchsmusters lassen auch nicht erkennen, ob der vorbekannte Beschlag aus Einzelteilen (Riegelstangen, Führungsschienen und Kettenkästen) besteht, die erst beim Einbau zusammengefügt oder miteinander vernietet werden, oder ob es sich, wie die Klägerin behauptet, um eine insgesamt vorgefertigte Baueinheit handelt.

2. Die im Jahre 1963 veröffentlichten Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 1 877 888 befassen sich mit einer im Bereich des waagerechten Flügelholms angeordneten Schubverriegelung, das ist nach der Beschreibung des Gebrauchsmusters ein Zahnstangengetriebe, mit dessen Hilfe eine Riegelstange verschoben werden kann. Dieses Getriebe entspricht im Prinzip dem Getriebeschloß, wie es in Figur 5 der Streitpatentschrift dargestellt ist und welches nach deren Beschreibung (Sp. 8 Z. 34 - 39) zusammen mit einem Treibstangenbeschlag verwendet werden kann, wenn dessen Betätigung nicht von der Flügelecke aus, sondern im Bereich des waagerechten oder lotrechten Flügelholms vorgenommen wird. Ein solches Getriebe ist indessen nicht Gegenstand des Patentanspruchs 1 des Streitpatents.

3. In den Unterlagen des im Jahre 1953 veröffentlichten deutschen Gebrauchsmusters 1 660 578 ist ein Mehrfach-Verschluß, z.B. ein Vierecken-Verschluß, für Schwingflügel-fenster beschrieben. Zwei im rechten Winkel zueinander angeordnete Schubstangen - in den Gebrauchsmusterunterlagen als Flachschiene 4 und Baskülstange 17 bezeichnet - sind zusammen

mit zu ihrer Führung dienenden Führungs- oder Deckschienen in im Flügelholz befindlichen Nuten untergebracht und durch eine in einer Ausnehmung des Flügels aufgenommenen Eckumlenkung miteinander gekuppelt. Die einander zugewandten Enden der Führungs- oder Deckschienen - in den Gebrauchsmusterunterlagen U-Schiene 3 und Abdeckschiene 18 genannt - reichen ohne Unterbrechung bis in den Scheitel der Flügelecke. Sie sind jedoch nicht mit einem Gehäuse der Eckumlenkung verbunden, vielmehr ist die vertikale Abdeckschiene mit der horizontalen, das Umlengetriebe tragenden U-förmigen Führungsschiene verschraubt. Daß die Schubstangen mit den ihnen zugeordneten Führungs- oder Abdeckschienen jeweils zu einer Beschlags-Baueinheit im Sinne der Lehre des Streitpatents zusammengefaßt seien, läßt sich den Unterlagen des Gebrauchsmusters nicht entnehmen.

4. Die deutsche Patentschrift 1 100 502 aus dem Jahre 1961 betrifft einen Baskül(e)verschluß für Fenster, insbesondere für Wende-(Schwing-)Fenster. Die rechtwinklig zueinander liegenden Baskülstangen werden über eine Eckumlenkung betätigt, die aus einem Bandstreifen besteht, der in einem um die Flügelecke bogenförmig angeordneten Gehäuse - in der Patentschrift Scheide genannt - geführt wird. Der Bandstreifen greift mittels Zapfen in die Baskülstangen ein und kuppelt diese miteinander. Wie bei dem Beschlag nach dem Streitpatent reichen auch die Deckschienen des bekannten Baskülbeschlages bis zum Scheitel der Flügelecken. Sie sind dort aber nicht mit dem Gehäuse der Eckumlenkung verbunden, sondern mittels Schrauben am Fensterrahmen befestigt. Eine Zusammenfassung der Baskülstangen mit den ihnen zugeordneten Deckschienen zu je einer Beschlags-Baueinheit läßt die Patentschrift nicht erkennen.

5. Der in der Streitpatentschrift als vorbekannt und marktgängig bezeichnete Treibstangenbeschlag der Beklagten, der in dem Prospekt "S [REDACTED] COMPACT" bildlich dargestellt ist, besteht aus rechtwinklig zueinander angeordneten Bauteilen, die jeweils aus einer Treibstange und zu deren Führung dienenden Deckschienen bestehen, welche wiederum über ein Eckgetriebe miteinander verbunden sind. In die Deckschienen sind Kopfbolzen eingienietet, an denen die Riegelstangen in Längsschlitten geführt werden (Abb. 2). Wie bei dem Beschlag nach dem Streitpatent bilden die bis zum Scheitel der Flügelecken reichenden, mit dem Gehäuse des Eckgetriebes verbundenen Deckschienen einen steifen Stütz- und Befestigungswinkel. Im Unterschied zum Gegenstand des Streitpatents ist die vertikale, aus Treibstange und Abdeckschiene bestehende Baueinheit an ihrem unteren Ende mit dem Eckgetriebe fest verbunden. Ferner ist die horizontale Baueinheit - anders als beim Streitpatent - in ein langes und ein kurzes Stück aufgeteilt, von denen das kurze Teilstück wiederum eine feste Verbindung mit dem Eckgetriebe aufweist. Das kurze und das lange Teilstück der horizontalen Baueinheit werden beim Anschlagen miteinander gekuppelt.

III. Die Lehre des Streitpatents weist gegenüber den vorbekannten Beschlagssystemen einen technischen Fortschritt auf.

1. Den Beschlügen nach den deutschen Gebrauchsmustern 1 717 614 und 1 660 578 ist der Beschlag gemäß dem Streitpatent jedenfalls schon dadurch überlegen, daß die aus Treibstangen und Deckschienen bestehenden Bauteile jeweils zu vorgefertigten Beschlags-Baueinheiten zusammengefaßt sind, was sowohl eine vorteilhaftere Lagerhaltung als auch eine bessere Handhabung der Beschlagsteile bei der Montage ermöglicht.

2. Das gleiche gilt in bezug auf den Fenster-Baskülverschluß nach der deutschen Patentschrift 1 100 502, gegenüber dem der Beschlag nach der Lehre des Streitpatents noch den weiteren Vorteil aufweist, daß bei diesem die Deckschienen nicht - wie bei dem vorbekannten Beschlag - mittels Schrauben am Fensterrahmen befestigt, sondern mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes miteinander verbunden oder gekuppelt sind, was der Eckumlenkung eine bessere Stabilität verleiht.

3. Gegenüber dem in dem Prospekt "S [REDACTED] COMPACT" beschriebenen Beschlag sind die Bauteile des Beschlags nach dem Streitpatent weniger sperrig und können deshalb vorteilhafter gelagert und transportiert werden. Des weiteren erlaubt der erfindungsgemäße Beschlag die Kombination mit verschieden langen horizontalen und vertikalen Beschlags-Baueinheiten, wohingegen bei dem vorbekannten Beschlag nur die horizontale Baueinheit Variationen in ihrer Länge zuläßt.

4. In bezug auf die Schubverriegelung nach dem deutschen Gebrauchsmuster 1 877 888, das sich nicht mit den dem Streitpatent zugrunde liegenden technischen Problem befaßt, ist ein Fortschrittsvergleich nicht möglich.

IV. Der Lehre des Streitpatents nach dessen Anspruch 1 fehlt indessen die Erfindungshöhe. In dieser Beurteilung folgt der Senat den überzeugenden Ausführungen des Bundespatentgerichts und des gerichtlichen Sachverständigen. Danach war der Lösungsvorschlag des Patentanspruchs 1 dem Durchschnittsfachmann durch den Stand der Technik am Anmeldetag nahegelegt. Als Durchschnittsfachmann ist hier entweder ein Ingenieur mit Fachhochschulausbildung und praktischen Erfahrungen auf dem Gebiet der Baubeschläge

oder ein in der Konstruktion von Baubeschlägen erfahrener Techniker anzusehen, der nicht nur über getriebetechnische Kenntnisse, sondern auch über fundierte Kenntnisse auf dem Gebiet der Fertigungstechnik verfügt. Ein solcher Fachmann konnte, ausgehend von der dem Streitpatent zugrunde liegenden Problemstellung, ohne erfinderische Bemühungen zu dem Lösungsvorschlag nach der Lehre des Patentanspruchs 1 gelangen.

Ausgangspunkt der Lehre des Streitpatents nach dessen Anspruch 1 war als nächstliegender Stand der Technik der aus dem Prospekt "S[REDACTED]-COMPACT" der Beklagten vorbekannte Dreh-Kipp-Beschlag. Diesen Beschlag in der Richtung zu verbessern, daß der mit der Teilung der horizontalen Beschlagteile in ein kurzes und ein langes Stück verbundene bauliche Aufwand verringert und zugleich eine rationelle Lagerhaltung ermöglicht wird, um verschiedene Beschlagszusammenstellungen verfügbar zu haben, war das erklärte Ziel der dem Streitpatent zugrunde liegenden Aufgabenstellung.

Darüber hinaus trat als weiterer gravierender Mangel des vorbekannten Beschlages - für den Fachmann ohne weiteres erkennbar - zutage, daß die Verbindung des langen horizontalen Deckschienenstücks mit dem kürzeren eine instabile Schwachstelle bildete, die zu beseitigen der Fachmann ebenfalls bestrebt sein mußte. Um dies zu erreichen und eine stabile Eckumlenkung zu erzielen, lag es nahe, auch die horizontale Deckschiene ohne Unterbrechung bis in die Flügelecke zu führen. Für eine solche Ausgestaltung boten sowohl die Beschläge nach den deutschen Gebrauchsmustern 1 717 614 und 1 660 578 als auch der Beschlag nach der deutschen Patentschrift 1 100 502 konkrete Anregungen. So

reichen die U-förmigen Deck- und Führungsschienen bei dem Beschlag nach dem deutschen Gebrauchsmuster 1 717 614 über die Kettenkästen hinaus ohne Unterbrechung bis in die Flügelecken, und auch bei den Verschlüssen nach dem deutschen Gebrauchsmuster 1 660 578 und der deutschen Patentschrift 1 100 502 sind die Deck- und Führungsschienen ohne Unterbrechung bis in den Scheitel der Flügelecken durchgezogen, wo sie einen stabilen Stützwinkel bilden.

Auch die weitere im Anspruch 1 des Streitpatents vorgeschlagene Maßnahme, die Deck- und Führungsschienen unabhängig, d.h. getrennt voneinander mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes zu verbinden, war sowohl aus den Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 1 717 614 als auch insbesondere aus dem in dem Prospekt "S-XXXXXXXXXX-COMPACT" der Beklagten abgebildeten Beschlag unmittelbar abzuleiten.

Vor die weitere Aufgabe gestellt, eine rationellere Lagerhaltung als bisher zu ermöglichen, hätte der Fachmann sich indessen nicht damit begnügt, die Deckschienenenden fest mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes zu verbinden, weil dadurch ein sehr sperriger Beschlag entstanden wäre. Wenn er die Lagerhaltung vereinfachen und die Variationsbreite der Beschlagszusammenstellungen verbessern wollte, dann lag für ihn nichts näher, als eine Trennung der mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes fest verbundenen Bauteile vorzusehen, um diese einzeln verfügbar zu haben. Gleichzeitig mußte er Überlegungen darüber anstellen, wie er die getrennt bereitgehaltenen Bauteile beim Einbau des Beschlages miteinander verbinden oder kuppeln könne. Eine Anregung hierzu boten ihm wiederum die Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 1 717 614. Wenn bei der darin beschriebenen Verbindung der Deck- und Führungsschienen mit den Kettenwinkelkästen auch nur von "Nieten 8 b" und "Nietansätzen 8 c" die Rede ist, so zeigt die Figur 4 doch eine Art der Ausführung

von Nietansätzen, die, wie der gerichtliche Sachverständige überzeugend dargelegt hat, den Fachmann - jedenfalls im Prinzip - auf die Verwendung von Rastverbindungen hinlenkten, zumal da solche Rastverbindungen am Anmeldetag des Streitpatents allgemein bekannt waren.

Bei einer solchen Verbindung der Deckschienenenden mit dem Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes konnten die innerhalb des Gehäuses miteinander gekuppelten Treibstangenenden nach dem Vorbild des horizontalen Treibstangenstücks nach dem "S[REDACTED]-COMPACT"-Beschlag in beiden Richtungen, also auch bei der vertikalen Treibstange, von dem längeren Treibstangenstück getrennt ausgeführt werden. Anspruch 1 des Streitpatents sagt nämlich nichts darüber aus, daß auch die Treibstangen ohne Unterbrechung in oder an das Gehäuse der Eckumlenkung oder des Eckgetriebes geführt sein müßten; er überläßt dies vielmehr dem fachmännischen Ermessen. Der Vorschlag, die Treibstangenenden aus dem Gehäuse herauszunehmen und sie an dessen Außenseite miteinander zu kuppeln, ergibt sich jedenfalls erst aus den Lehren der Unteransprüche 2 und 3.

Was schließlich die Zusammenfassung der Treibstangen und Deckschienen mit den zugehörigen Riegelbeschlagteilen zu einer Beschlags-Baueinheit angeht, so handelt es sich auch hierbei um eine vorbekannte Maßnahme. Davon geht auch das Streitpatent aus, wie sich schon aus der Anführung dieses Merkmals im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 ergibt. Auch bei dem Beschlag nach dem "S[REDACTED]-COMPACT"-Prospekt greifen die an den Treibstangen angenieteten Riegelbolzen durch Längsschlitze der Deckschienen, wodurch sie eine Wirkeinheit bilden. Und dadurch, daß die Riegelbolzen als Kopfbolzen ausgestaltet sind, bilden Treibstangen und

Deckschienen sowie die mit diesen verbundenen Riegelbeschlagsteile (Flügelbänder und Eckband) zugleich eine bauliche Einheit.

Der Beklagten ist zuzugeben, daß es einer Reihe von Überlegungen bedurfte, um von dem aufgezeigten Stand der Technik zur Lehre des Streitpatents nach dessen Anspruch 1 zu gelangen. Diese Überlegungen waren indessen überwiegend konstruktiver Natur und bedingten einander weitgehend. Sie gingen nicht über das hinaus, was von einem Fachmann durchschnittlichen Könnens auf Grund des vorbekannten Standes der Technik in Verbindung mit seinem allgemeinen Fachwissen erwartet werden konnte. Der Senat tritt darin den überzeugenden Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen bei, der auch in der Kombination der zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 führenden Schritte keine erfinderische Leistung zu erkennen vermocht hat.

V. Soweit die Beklagte das Streitpatent hilfsweise mit einem aus den Merkmalen der Patentansprüche 1 und 3 gebildeten Hauptanspruch verteidigt, ist ihr Begehren unzulässig. Anspruch 3 ist nämlich nicht allein auf Anspruch 1 zurückbezogen, sondern stellt einen Beschlag unter Schutz, der außer den Merkmalen des Anspruchs 1 diejenigen des Anspruchs 2 mitumfaßt ("Beschlag nach den Ansprüchen 1 und 2").

Infolgedessen kann sich die weitere Prüfung nur auf einen aus den Merkmalen der Ansprüche 1 und 3 gebildeten Anspruch erstrecken, der die Merkmale des Anspruchs 2 mit einbezieht.

Nach den Ansprüchen 2 und 3 des Streitpatents wird die Lehre des Patentanspruchs 1 um folgende Merkmale

ergänzt:

- (3) (c) Die Deckschienenenden werden über an- oder eingeformte Kupplungselemente lösbar mit dem Gehäuse verbunden, wobei
- (d) Deckschiene und Gehäuse einen (gegen- seitigen) Abstand voneinander einhalten.

(4) Die Treibstange wird

- (a) in dem zwischen Deckschiene und Gehäuse gebildeten Spalt bis in den Bereich der Flügelecke geführt und
- (b) mit einem seitwärts aus dem Gehäuse heraus- ragenden Kupplungsansatz des Umlenkgliebes in Eingriff gebracht.

Nach den überzeugenden Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen verleiht auch die Hinzufügung dieser Merkmale zu denen des Anspruchs 1 der Lehre des Streitpatents keinen erfinderischen Rang.

Die lösbare Verbindung der Deckschienenenden mit dem Gehäuse des Umlenkgetriebes durch an- oder eingeformte Kupplungselemente stellt eine Maßnahme dar, die in der Technik allgemein bekannt war. Eine solche - gegebenenfalls auch lösbare - Kupplung von Deckschiene und Umlenkgehäuse ist überdies durch die Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 1 717 614 (Figur 4) zumindest nahegelegt, nach Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen sogar vorweggenommen.

und seines allgemeinen Fachkönnens in Verfolgung der dem Streitpatent zugrunde liegenden Aufgabenstellung ohne erfinderisches Bemühen aufzufinden vermochte. Die hierzu erforderlichen Überlegungen bewegen sich weitestgehend im Bereich des Konstruktiven. Mit ihnen ist der Gedanke des Patentanspruchs 1 durch den Einsatz bekannter konstruktiver Maßnahmen konsequent weiterverfolgt worden. Eine erfinderische Leistung kann darin aber, wie der gerichtliche Sachverständige zur Überzeugung des Senats ausgeführt hat, nicht gesehen werden.

VI. Die übrigen Unteransprüche mögen zwar - wie auch die Patentansprüche 2 und 3 - zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstandes des Patentanspruchs 1 betreffen; ein eigenständiger erfinderischer Gedanke kommt aber auch in ihnen nicht zur Geltung. Sie fallen daher mit dem Hauptanspruch der Nichtigkeitserklärung anheim.

VII. Demzufolge ist das angefochtene Urteil des Bundespatentgerichts zu bestätigen und die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 110 Abs. 3 PatG in Verbindung mit § 97 Abs. 1 ZPO.

Ballhaus

Ochmann

Windisch

Brodeßer

von Albert

Diese Kupplung so auszugestalten, daß zwischen Deckschiene und Umlenkgehäuse ein Abstand (für die Treibstange) eingehalten wird, ist für den Fachmann selbstverständlich, weil andernfalls der gegenüber Deckschiene und Umlenkgehäuse verschiebbliche Teil der Treibstange sich nicht frei bewegen könnte. Eine entsprechende Abstandhalterung zwischen dem Gehäuse eines Treibstangengetriebes und einer damit verbundenen Deckleiste weist auch die aus den Unterlagen des deutschen Gebrauchsmusters 1 877 888 vorbekannte Schubverriegelung auf. Wie insbesondere die Figur 1 erkennen läßt, wird durch verlängerte Vorsprünge des Getriebegehäuses ein Spalt zwischen diesem und der Deck- oder Führungsschiene - in den Gebrauchsmusterunterlagen als "Kopfleiste" bezeichnet - gebildet, der ersichtlich der freien Verschieblichkeit der zwischen Gehäuse und Deckschiene geführten Riegelstange dient.

Die in Anspruch 3 des Streitpatents gelehrt Art der Kupplung der Treibstangenenden war am Anmeldetag des Streitpatents ebenfalls bekannt. Namentlich aus der Zeichnung der deutschen Patentschrift 1 100 502 ist zu ersehen, daß die Treibstangen in einem Spalt zwischen dem aus den Abdeckschienen gebildeten Eckbeschlag und dem Gehäuse der Eckumlenkung verlaufen, wo sie bis in den Bereich der Flügelecke reichen, und daß sie mit seitwärts aus dem Gehäuse der Eckumlenkung herausragenden Zapfen des aus einem biegsamen Streifen bestehenden Umlenkgliedes gekuppelt sind. Im übrigen war diese Art der Kupplung von Riegelstangen auch durch die Schubverriegelung nach dem deutschen Gebrauchsmuster 1 877 888 im Prinzip vorweggenommen.

Die in den Patentansprüchen 2 und 3 vorgeschlagenen Maßnahmen gehen - auch in ihrer Kombination mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 - ebenfalls nicht über das hinaus, was der Durchschnittsfachmann auf Grund des Standes der Technik