

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 8/82

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
18. Januar 1983
Kriegl,
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Maschinentechnikers und Fabrikanten Gerhard M[REDACTED],
F[REDACTED] Straße [REDACTED], Z[REDACTED] (S[REDACTED]), Zustellungsanschrift:
Zi[REDACTED]straße [REDACTED], D[REDACTED] (S[REDACTED]),

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Ma[REDACTED] Verkehrs-AG, gesetzlich vertreten durch ihren
Vorstand Hans L[REDACTED] und Dipl.-Ing. Hans-Heinz Mo[REDACTED],
Lu[REDACTED]ring [REDACTED], Ma[REDACTED] [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Januar 1983 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Ballhaus und die Richter Dr. Bruchhausen, Prof. Dr. Windisch, Dr. Hesse und von Albert

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 23. Dezember 1981 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger ist Inhaber des Patents 2 149 871 (Klagepatents), das ein Tragsystem für eine Hängbahn betrifft. Das Klagepatent wurde am 6. Oktober 1971 unter Inanspruchnahme der Priorität der schweizerischen Anmeldung vom 13. Oktober 1970 angemeldet. Die Bekanntmachung der Anmeldung erfolgte am 21. Oktober 1976.

Der Patentanspruch lautet:

"Tragsystem für eine Hängbahn, mit einem eine Fahrbahn über Verbindungsglieder tragenden, an Stützen abgestützten Tragseil, wobei die Fahrbahn zwischen den Stützen unter Spannung steht

- 3 -

und mittels der Verbindungsglieder in einer nach aufwärts gewölbten Lage derart gehalten ist, daß sie bei Belastung mit einer mittleren Verkehrslast einen angenähert ebenen Verlauf nimmt, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß im unbelasteten Zustand die Spannung der aus mindestens einem Seil gebildeten Fahrbahn (2) mindestens der doppelten Spannung des Tragseiles (1) entspricht und die Summe aller Spannungen in den jeweils zwischen zwei aufeinander folgenden Stützen (3) liegenden Verbindungsgliedern (4) gleich dem Gewicht der Fahrbahn (2) vermehrt um die mittlere Verkehrslast ist, so daß die Niederhaltekraft der Fahrbahn (2) an den Stützen (3) der mittleren Verkehrslast entspricht.

Die Beklagte hat zusammen mit Partnern eine Hochbahnanlage entwickelt, deren Fahrbahnkonstruktion den Patentansprüchen 1 und 6 des Patents 2 723 543 und der schweizerischen Patentanmeldung 13 778 entspricht. Die Beklagte mietete auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg einen Ausstellungsstand. Dort boten ihre Partner die Hochbahnanlage, deren Versuchsanlage auf einem Grundstück der Stadt Mannheim steht, zur Lizenzvergabe an.

Die Parteien haben in den Vorinstanzen darüber gestritten, ob der Beklagten ein kostenloses Mitbenutzungsrecht am Gegenstand des Klagepatents zusteht und ob die Hochbahnanlage das Klagepatent verletzt.

Der Kläger hat beantragt,

1. der Beklagten unter Androhung von Ordnungsmitteln zu verbieten, Tragsysteme für Hängebahnen mit einem eine Fahrbahn über Verbindungsglieder tragenden, an Stützen abgestützten Tragseil, wobei die Fahrbahnseile zwischen den Stützen unter Spannung stehen und mittels der Verbindungsglieder in einer nach aufwärts gewölbten Lage derart gehalten sind, daß sie bei Belastung mit einer mittleren Verkehrslast einen angenähert ebenen Verlauf annehmen,



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



herzustellen, feilzuhalten, in den Verkehr zu bringen oder zu gebrauchen, bei denen im unbelasteten Zustand die Spannung der balkenartige Schienen tragenden Fahrbahnseile etwa der doppelten Spannung der Tragseile entspricht und die Summe aller Spannungen in den jeweils zwischen zwei aufeinanderfolgenden Stützen liegenden Verbindungsgliedern gleich dem Gewicht der Fahrbahn vermehrt um die mittlere Verkehrslast ist, so daß die Niederhaltekraft der Fahrbahnseile an den Stützen der mittleren Verkehrslast entspricht;

2. die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger unter Angabe der einzelnen Lieferungen, Liefermengen, Lieferzeiten, Abnehmer und Preise darüber Rechnung zu legen, in welchem Umfang sie Gegenstände der unter 1. gekennzeichneten Art in nicht rechtsverjährter Zeit gewerbsmäßig hergestellt, feilgehalten, in Verkehr gebracht oder gebraucht hat;
3. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger dessen gesamten Schaden nebst Zinsen zu ersetzen, der diesem dadurch entstanden ist und noch entsteht, daß die Beklagte Handlungen der unter 1. gekennzeichneten Art in nicht rechtsverjährter Zeit vorgenommen hat.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen, das Landgericht mit der Begründung, die Beklagte sei zur Benutzung der Lehre des Klagepatents berechtigt, das Oberlandesgericht mit der Begründung, das Klagepatent werde nicht verletzt.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt der Kläger seine Klageanträge weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision des Klägers führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

I.

Der Gegenstand des Klagepatents

1. Das Klagepatent betrifft ein Tragsystem für eine Hängebahn, bei der ein Tragseil an Stützen abgestützt ist. Das Tragseil trägt über Verbindungsglieder eine Fahrbahn. Die Fahrbahn steht zwischen den Stützen unter Spannung und wird von den Verbindungsgliedern in einer nach aufwärts gewölbten Lage so gehalten, daß sie bei Belastung mit einer mittleren Verkehrslast einen angenähert ebenen Verlauf nimmt. Ein derartiges Tragsystem war bereits bekannt, wies aber der Klagepatentschrift zufolge verschiedene Nachteile auf, die mit der Erfindung beseitigt werden sollten.

Das Berufungsgericht hat die der Erfindung nach dem Klagepatent zugrunde liegende **A u f g a b e** darin gesehen, ein Tragsystem für eine Hängebahn zu schaffen, das bei schlanker Linienführung und einfacher Stützkonstruktion ruckfreie Übergänge an den Abstützungen ermöglicht und dadurch eine höhere Fahrgeschwindigkeit erlaubt als bisher und die Biegebeanspruchung der Seildrähte erheblich vermindert. Es leitet dies aus der Umschreibung der Aufgabe in der Klagepatentschrift und den darin enthaltenen Vorteilsangaben ab. Die Revision rügt das nicht. Ein Rechtsfehler ist nicht zu erkennen.

2. Das Berufungsgericht hat die im Patentanspruch unter Schutz gestellte Lösung in verschiedene Merkmale aufgegliedert. Seine Gliederung wird von der Revision nicht beanstandet. Auch insoweit enthält das Berufungsurteil keinen Rechtsfehler. Aus Gründen der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich jedoch, den Gegenstand des Klagepatents wie folgt zu gliedern, ohne daß damit inhaltlich von der Gliederung des Berufungsgericht abgewichen wird:

Das Tragsystem für eine Hängbahn besteht aus

- (1) einem an Stützen (3) abgestützten Tragseil,
- (2) einer mindestens aus einem Seil gebildeten
- von einem Tragseil getragenen - Fahrbahn (2)
- und
- (3) Verbindungsgliedern (4) zwischen dem Tragseil (1)
und der Fahrbahn (2).

Die Fahrbahn (2)

- (4) steht im unbelasteten Zustand zwischen den Stützen mindestens unter doppelt so großer Spannung (heißt: Spannkraft, siehe Spalte 2, Zeile 18 der Klagepatentschrift) wie das Tragseil (1),
- (5) wird mittels der Verbindungsglieder (4) in einer nach aufwärts gewölbten Lage gehalten
- und
- (6) nimmt bei Belastung mit einer mittleren Verkehrs-
last (5) einen angenähert ebenen Verlauf.

- (7) Die Summe aller Spannungen (heißt nach dem Zusammenhang der Klagepatentschrift ebenfalls: Spannkkräfte) in den jeweils zwischen zwei aufeinander folgenden Stützen (3) liegenden Verbindungsgliedern (4) ist gleich dem Gewicht der Fahrbahn (2) vermehrt um die mittlere Verkehrslast (5).

II.

Die Verletzungsfrage

1. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der angegriffenen Fahrbahnkonstruktion die Aufgabe zugrunde liege, den sogenannten Waschbretteffekt zu vermeiden und eine höhere Fahrzeuggeschwindigkeit zu ermöglichen, nicht dagegen, die Stützkonstruktion zu vereinfachen. Das Berufungsgericht hat weiter festgestellt, daß bei der Mannheimer Hochbahn von den Merkmalen (1), (3) und (5) des Klagepatents identisch Gebrauch gemacht werde. Das Merkmal (6) werde jedenfalls noch in verschlechterter Form verwirklicht. Außerdem hat das Berufungsgericht festgestellt, daß die Fahrbahn zwischen den Stützen unter Zugkraft stehe. Dagegen macht die Mannheimer Hochbahn nach Auffassung des Berufungsgerichts von den Merkmalen (2), (4) und (7) des Klagepatents keinen Gebrauch. Diese Merkmalskombination setze voraus, daß die Fahrbahn aus "mindestens einem Seil" bestehe (Merkmal 2); die beiden anderen Merkmale bezögen sich ebenfalls auf eine solche Fahrbahn, die aus "mindestens einem Seil" bestehe. Bei der Mannheimer Hochbahn bestehe die Fahrbahn aus dem Verbund von sechs Seilen mit zwei darüber angeordneten biegesteifen Rechteck-

profilen aus Stahl. Das verwirkliche das Merkmal (2) weder identisch noch in äquivalenter Weise. Der in der angegriffenen Ausführungsform beschrittene Lösungsweg werde dem Durchschnittsfachmann durch das Klagepatent nicht nahegelegt.

2. Die Begründung, die das Berufungsgericht für das Fehlen des Merkmals (2) des Klagepatents bei der angegriffenen Ausführungsform gegeben hat, hält der Sachrüge der Revision nicht stand. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine mit der Verletzungsklage angegriffene Ausführungsform ein Merkmal einer im Patent unter Schutz gestellten Kombination verwirklicht oder nicht, kommt es nach ständiger Rechtsprechung auf die Übereinstimmungen der angegriffenen Ausführungsform mit dem Patent, nicht aber auf die vorhandenen Abweichungen an. Bei dem hier streitigen Merkmal handelt es sich darum, daß die Fahrbahn einer Hängebahn aus "mindestens einem Seil gebildet" ist, das heißt ein Seil oder mehrere Seile aufweist. Stellt man das hierbei verwendete Wort "Fahrbahn" in eine Beziehung zu den Funktionen, die das so bezeichnete Teil in einem Tragsystem für eine Hängebahn erfüllen soll, so ergibt sich folgendes: Die Fahrbahn soll den Rädern der Fahrgastkabine oder des Wagens als Unterlage dienen, die die Fahrgastkabine oder den Wagen bei der Fahrt trägt, indem sie die Lauf- oder Rollfläche für die Räder bildet. Man wird jedoch der Funktion, die eine Fahrbahn bei einer Hängebahn erfüllt, nicht gerecht, wenn man sie nur als Lauf- oder Rollfläche für die Wagenräder betrachtet. Ebenso wichtig ist bei einer Hängebahn die Tragfunktion der Fahrbahn. Als Lauf- oder Rollfläche einer ein oder mehrere Seile aufweisenden Fahrbahn einer Hängebahn dient deren obere Seite. Das ganze Seil oder die ganzen Seile tragen jedoch den Wagen bei seiner Fahrt über das Seil (oder über die Seile). Sie schaffen erst die Voraussetzung für den

Betrieb einer Hängebahn auf einem Seil (oder auf Seilen), indem sie den Rädern die erforderliche Unterstützung bieten. Mag die Oberseite des Seils oder der Seile (Oberfläche oder Lauffläche) auch von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung für die Laufruhe des Fahrzeuges sein, so ist doch hierfür ebenso wichtig, daß die stützende Unterlage der Räder in Form des Fahrbahnseils oder der Fahrbahnseile durchweg eine Ebene bildet. Dies gilt für das im Klagepatent unter Schutz gestellte Tragsystem einer Hängebahn besonders an den Übergängen des die Fahrbahn bildenden Seils der Hängebahn an den Abstützungen. An diesen Stellen will das Klagepatent für ruckfreie Übergänge, d.h. für einen ebenen Verlauf der Fahrbahn sorgen (Sp. 1, Z. 53). Dies soll anspruchsgemäß durch die auf die Fahrbahn, d.h. auf die Seile, die die Fahrbahn bilden, einwirkenden Spannkkräfte geschehen (siehe die Merkmale (4) und (7) des Klagepatents).

Für die Beurteilung der Frage, ob bei der Mannheimer Hochbahn die Merkmale des Klagepatents verwirklicht sind, kommt es deshalb nicht in erster Linie darauf an, ob die bei der Fahrbahn vorhandenen sechs Seile die Roll- oder Lauffläche der Wagenräder bilden. Wesentlich ist dann auch, ob diese sechs Seile dazu beitragen, die Fahrgastkabine während der Fahrt zu tragen, oder ob diese Funktion ausschließlich von den zwei über den sechs Seilen angeordneten biegesteifen Rechteckprofilen aus Stahl übernommen wird. Wenn die bei der Mannheimer Hochbahn vorhandenen sechs Seile die Fahrgastkabine bei der Fahrt tragen oder dazu jedenfalls einen praktisch erheblichen Beitrag leisten, dann kann das Merkmal (2) des Klagepatents verwirklicht sein.

Das Berufungsgericht ist dieser Frage nicht nachgegangen, obwohl dazu Veranlassung bestand. Das Berufungsgericht hat

festgestellt, daß die Fahrbahn der Mannheimer Hochbahn entsprechend den Patentansprüchen 1 und 6 der deutschen Auslegeschrift 2 723 543 und entsprechend den Patentansprüchen 1 bis 4 der schweizerischen Patentanmeldung 13 778 ausgebildet ist. In der deutschen Auslegeschrift 2 723 543 ist eine Schienenhängbahn mit einem Fahrbahn- balken (F) beschrieben, der entlang seiner ganzen Länge mittels annähernd parallel zu seiner Längsachse verlaufenden Vorspannkabeln versteift ist (Sp. 1, Z. 46 - 50 und Sp. 3, Z. 17 - 21). Schon dieser Hinweis könnte dafür sprechen, daß die sechs Seile bei der Mannheimer Hochbahn beim Tragen der Fahrgastkabine bei der Fahrt eine nicht unerhebliche Bedeutung haben. In der schweizerischen Patentanmeldung 13 778 ist die Fahrbahn einer Schienenhängbahn dargestellt, bei der unter den Fahrbahnbalcken entlang deren ganzer Länge Vorspann- seile angeordnet sind, die mit dem Fahrbahnbalcken verbunden sind. Auf der Seite 2 dieser Patentanmeldung ist der Zweck dieser Vorspannseile hervorgehoben. Es heißt dort, daß sie der Fahrbahn eine größere Steifigkeit gäben und daß ein Teil der Last auf diese übertragen würde; sie ließen eine größere Fahrgeschwindigkeit zu und setzten auch die Empfindlichkeit gegen Seitenwindeinflüsse herab. Diese Angaben sprechen dafür, daß die sechs Seile einen erheblichen Beitrag dazu leisten, die Fahrgastkabine bei der Fahrt zu tragen. Es ist deshalb nicht auszuschließen, daß eine tatrichterliche Würdigung, die dem Senat vorzu- nehmen im Revisionsrechtszuge verwehrt ist, zu dem Ergebnis führt, daß die bei der Mannheimer Hochbahn verwendeten sechs Seile einen praktisch erheblichen Beitrag dazu leisten, die Fahrgastkabine bei der Fahrt zu tragen, so daß diese sechs Seile die Funktion einer Fahrbahn im Sinne des Merkmals (2) des Klagepatents erfüllen und daher im Sinne der Lehre des Klagepatents als solche zu behandeln sind. Die vom Berufungsgericht gegebene Begründung trägt die Klage- abweisung demnach nicht.

3. Die Abweisung der Klage ist auch nicht aus einem anderen der Beurteilung durch das Revisionsgericht zugänglichen Grunde gerechtfertigt. Dem Senat ist eine abweichende Würdigung der das Benutzungsrecht der Beklagten betreffenden Umstände verwehrt. Der Umstand, daß bei der Mannheimer Hochbahn über den zuvor genannten sechs Seilen biegesteife Rechteckhohlprofile angeordnet und letztere mit den Seilen verbunden sind, schließt für sich allein eine Verletzung des Klagepatents nicht aus. Das Berufungsgericht hat bisher nicht geprüft, ob bei der angegriffenen Ausführungsform die Merkmale (4) und (7) des Klagepatents in der Weise verwirklicht sind, daß die sechs Seile der Fahrbahn im unbelasteten Zustand zwischen den Stützen unter doppelt so großer Spannkraft stehen wie das Tragseil und die Summe aller Spannkräfte in den jeweils zwischen zwei aufeinander folgenden Stützen liegenden Verbindungsgliedern gleich dem Gewicht der aus den sechs Seilen und den Rechteckhohlprofilen gebildeten Fahrbahn ist zuzüglich der mittleren Verkehrslast. Wird dies unterstellt, dann verwirklicht die angegriffene Ausführungsform bis auf das noch zu untersuchende Merkmal (2) sämtliche übrigen Merkmale des Klagepatents. Es müßte dann noch geprüft werden, ob die genannten sechs Seile über ihre Funktion hinaus, die Fahrgastkabine bei der Fahrt zu tragen, wegen der auf sie und die Verbindungsglieder einwirkenden Spannkraft einen praktisch erheblichen Beitrag zur Lösung der dem Klagepatent zugrunde liegenden Aufgabe leisten. Unterstellt man auch dies, so ist es in rechtlicher Hinsicht ohne Belang, daß über den sechs Seilen mit diesen verbundene biegesteife Rechteckhohlprofile aus Stahl angeordnet sind. Es ist ferner rechtlich unerheblich, ob der Durchschnittsfachmann auf Grund seines Fachkönnens durch die aus der Klagepatentschrift erhaltene Belehrung dazu gelangen konnte, über den sechs Seilen die genannten Profile aus Stahl anzuordnen. Selbst

wenn es dazu einer erfinderischen Leistung bedurft hätte und dadurch überraschende Vorteile erzielt worden wären, würde dies an einer Verletzung des Klagepatents durch die gleichzeitig verwendeten sechs Seile der Fahrbahn nichts ändern. Auch erfinderische Verbesserungen des Gegenstandes der geschützten Erfindung sind patentverletzend, solange die Merkmale des im Patent geschützten Gegenstandes noch in einem praktisch erheblichen Umfange benutzt werden.

4. Das angefochtene Urteil ist deshalb aufzuheben und die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem wegen des noch ungewissen Ausgangs des Rechtsstreits die Entscheidung über die Kosten der Revision zu überlassen ist. Der Beklagten ist es nicht verwehrt, erneut ihren Standpunkt hinsichtlich eines Benutzungsrechts an dem Klagepatent vorzubringen und ihren abweichenden Standpunkt zur Verwirklichung einzelner Merkmale des Klagepatents, die das Berufungsgericht bei der Mannheimer Hochbahn als benutzt angesehen hat, vorzutragen.

Ballhaus

Hesse

Bruchhausen

Windisch
von Albert