

BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
5. Februar 2002

1 Ni 30/00

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das deutsche Patent 39 11 391

hat der 1. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 05. Februar 2002 durch den Präsidenten Dr. Landfermann als Vorsitzenden, und die Richter Dr.-Ing. Barton, Dr. Hacker, Dipl.-Phys. Skribanowitz Ph. D./M.I.T. Cambridge und Dipl.-Phys. Dr. W. Maier

für Recht erkannt:

- I. Das deutsche Patent 39 11 391 wird im Umfang der Patentansprüche 1, 6, 7, 9, 10 und 12, soweit diese nicht unmittelbar oder mittelbar auf die nicht angegriffenen Patentansprüche 2 bis 5, 8 oder 11 rückbezogen sind, für nichtig erklärt.
- II. Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 7.000,00 € vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist Inhaberin des am 07. April 1989 angemeldeten deutschen Patents 39 11 391 C2 (Streitpatent), das ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Überprüfen der Treibfähigkeit der Treibscheibe eines Seilaufzugs betrifft. Das Patent umfasst 12 Patentansprüche, von denen die Verfahrensansprüche 1 und 6 sowie die Vorrichtungsansprüche 7, 9, 10 und 12 in dem Umfang, als diese nicht unmittelbar oder mittelbar auf die nicht angegriffenen Ansprüche 2 bis 5 bzw. 8 oder 11 rückbezogen sind, mit der Nichtigkeitsklage angegriffen werden.

Die nebengeordneten Patentansprüche 1 und 7 haben folgenden Wortlaut:

1. *Verfahren zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe (1) eines Seilaufzuges mit wenigstens einem über die Treibscheibe geführten Seilzug (2), an dessen einem Ende ein Fahrkorb (3) und an dessen anderen Ende ein Gegengewicht (4) hängt, wobei neben den Gewichtskräften von Fahrkorb und Gegengewicht auf den Seilzug (2) eine Kraft ausgeübt wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen wenigstens einem Seil des Seilzuges und einem Festpunkt ein Kraftmesssignalgeber (8) die über den Seilzug auf ihn übertragene Kraft ermittelt bis ein Grenzwert erreicht ist oder das Seil, beziehungsweise die Seile auf der Treibscheibe zu rutschen beginnen.*

7. *Vorrichtung zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe (1) eines Seilaufzuges mit*
 - *wenigstens einem über die Treibscheibe (1) geführten Seilzug (2), an dessen einem Ende ein Fahrkorb (3) und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht (4) hängt*
 - *einem durch eine elektrische Steuerschaltung gesteuerten, auf die Treibscheibe (1) arbeitenden Antriebsmotor (5);*
 - *einer mit der Treibscheibe (1) verbundenen und durch die Steuerschaltung gesteuerten Bremsvorrichtung;****dadurch gekennzeichnet**, dass zum Ermitteln einer durch den Seilzug übertragenen Kraft zwischen wenigstens einem Seil des Seilzuges (2) und einem Festpunkt ein Kraftmesssignalgeber (8) angeordnet ist.*

Wegen des Wortlauts des u.a. unmittelbar auf Patentanspruch 1 rückbezogenen Patentanspruchs 6 sowie der u.a. unmittelbar auf den Patentanspruch 7 rückbezogenen Patentansprüche 9, 10 und 12 wird auf die Streitpatentschrift Bezug genommen.

Die Klägerin macht gegenüber den Ansprüchen 1 und 7 die Nichtigkeitsgründe der unzulässigen Erweiterung und der mangelnden Patentfähigkeit geltend.

Der Gegenstand der erteilten Patentansprüche gehe in mehrfacher Hinsicht über den Inhalt der ursprünglich eingereichten Fassung hinaus. Zum einen seien nämlich wesentliche Merkmale der ursprünglichen Offenbarung gestrichen worden, und zum anderen werde in den beiden nebengeordneten Ansprüchen eine Lehre vermittelt, die in ihrer Allgemeinheit den ursprünglichen Unterlagen nicht zu entnehmen sei.

Darüber hinaus seien weder das Verfahren nach Anspruch 1 noch die Vorrichtung nach Anspruch 7 neu. Zumindest liege keine erfinderische Tätigkeit vor. Hierzu verweist die Klägerin auf die Schrift [NK 7] SU 863501 (in deutschsprachiger Übersetzung vorgelegt) sowie auf eine angebliche offenkundige Vorbenutzung.

Das auf Anspruch 1 rückbezogene Verfahren nach Anspruch 6 sei zumindest bei Zusammenschau der Schriften

[NK 7] **SU 863 501** und

[NK 13] **DE 33 07 020 A1**

naheliegend.

Die auf den Anspruch 7 rückbezogenen Ansprüche 9, 10 und 12 beschrieben für den Fachmann lediglich naheliegende Ausgestaltungen dieser Vorrichtung.

Die Klägerin beantragt,

das deutsche Patent 39 11 391 im Umfang der Patentansprüche 1, 6, 7, 9, 10 und 12 - soweit diese nicht unmittelbar oder mittelbar auf die nicht angegriffenen Ansprüche 2 bis 5, 8 und 11 rückbezogen sind - für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie tritt dem Vorbringen der Klägerin in allen Punkten entgegen.

Neben den von der Klägerin genannten Entgegenhaltungen hat der Senat noch auf die in der Patentbeschreibung einleitend abgehandelte Schrift

[NK 1] **SU 779 845** (in deutschsprachiger Übersetzung vorliegend)

hingewiesen, die in der mündlichen Verhandlung ausführlich erörtert wurde.

Wegen Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

I.

Das Patent betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe eines Seilaufzuges. Eine derartige Überprüfung findet im Rahmen der Sicherheitsüberprüfungen von Lasten- oder Personenaufzügen statt, die in der Regel einen über eine Treibscheibe geführten Seilzug aufweisen, an dessen einem Ende ein Fahrkorb und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht hängt (s. Streitpatentschrift [= PS] Sp 1, Z 1 bis 17). Die praktische Überprüfung der Treibfähigkeit erfolgt entsprechend den technischen Regeln für Aufzüge, Richtlinien für die Prüfung von Aufzugsanlagen, wie sie in den

TRA 102, Abs 3.2.2.1

vom April 1981, mit Änderungen vom Juli 1985

festgelegt sind. Dementsprechend wird der Fahrkorb je nach Tragfähigkeit des Aufzugs mit Gewichten der 1,5- bis 2-fachen Nutzlast beladen und dynamisch in unterschiedlichen Positionen belastet. Kommt der Fahrkorb nach dem Abschalten des Antriebsmotors und dem Abbremsen zum Stillstand, wird die Treibfähigkeit als ausreichend bewertet (s. PS Sp 1, Z 18 bis 36). Das Be- und Entladen des Fahrkorbes mit den Gewichten ist jedoch nicht nur zeitraubend, sondern auch mit schwerer körperlicher Arbeit verbunden. Als weitere Nachteile werden die starke Beanspruchung der Bauteile des Seilaufzugs sowie der Transport der Gewichte angeführt (s. PS Sp 1, Z 57 bis 67).

Dem Streitpatent liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren und eine Vorrichtung der vorgenannten Gattung dahingehend zu verbessern, dass die Überprüfung der Treibfähigkeit mit erhöhter Prüfqualität und bei gleichzeitiger Verringerung des Arbeitsaufwandes für die Prüfung erfolgen kann (PS Sp 1, Z 68 bis Sp 2, Z 6).

Als Lösung schlägt die Streitpatentschrift im Anspruch 1 ein Verfahren vor, das in gegliederter Form folgende Merkmale aufweist:

- 1 A Verfahren zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe eines Seilaufzuges;*
- 1 B der Seilaufzug weist wenigstens einen über die Treibscheibe geführten Seilzug auf, an dessen einem Ende ein Fahrkorb und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht hängt;*
- 1 C neben den Gewichtskräften von Fahrkorb und Gegengewicht wird auf den Seilzug eine Kraft ausgeübt;*
- 1 D zwischen wenigstens einem Seil des Seilzuges und einem Festpunkt ermittelt ein Kraftmesssignalgeber die über den Seilzug auf ihn übertragene Kraft;*
- 1 E ein Kraftmesssignalgeber ermittelt die über den Seilzug auf ihn übertragene Kraft bis ein Grenzwert erreicht ist oder das Seil be-*

ziehungweise die Seile auf der Treibscheibe zu rutschen beginnen.

Die im Anspruch 7 vorgeschlagene Lösung gliedert sich in folgende Merkmale:

- 7 A Vorrichtung zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe eines Seilaufzuges;*
- 7 B der Seilaufzug weist wenigstens einen über die Treibscheibe geführten Seilzug auf, an dessen einem Ende ein Fahrkorb und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht hängt;*
- 7 C der Seilaufzug weist außerdem einen durch eine elektrische Steuerschaltung gesteuerten, auf die Treibscheibe arbeitenden Antriebsmotor auf;*
- 7 D der Seilaufzug weist außerdem eine mit der Treibscheibe verbundene und durch die Steuerschaltung gesteuerte Bremsvorrichtung auf;*
- 7 E Zum Ermitteln einer durch den Seilzug übertragenen Kraft ist zwischen wenigstens einem Seil des Seilzugs und einem Festpunkt ein Kraftmesssignalgeber angeordnet.*

II.

Patentanspruch 1 kann bereits deswegen keinen Bestand haben, weil seine Lehre über den Inhalt der Anmeldung in der eingereichten Fassung hinausgeht (§ 22 iVm § 21 Abs 1 Nr 4 PatG).

1. Die Klägerin macht zunächst geltend, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 insofern über den Inhalt der ursprünglichen Anmeldung hinausgehe, als er, abweichend vom ursprünglichen Anspruch 2 eine Kraftmessung vorsehe, ohne insoweit einen Wegstreckenaufnehmer einzusetzen.

Das greift nicht durch.

In dem die Treibfähigkeitsmessung erläuternden Ausführungsbeispiel (Patentanmeldung S 9, Abs 4 bis S 10, Abs 1) ist nämlich offenbart, dass das einsetzende Rutschen bei der zu bestimmenden maximalen durch die Treibscheibe übertragbaren Antriebskraft entweder durch Auswertung der Signale eines Wegstreckenaufnehmers oder auch nur visuell durch den Prüfer des Aufzugs registriert werden kann. Daraus ergibt sich für den Fachmann - einen Ingenieur der Fachrichtung Fördertechnik, der langjährige Erfahrung in der Prüfung von Aufzugsanlagen hat – mit hinreichender Deutlichkeit, dass das im ursprünglichen Anspruch 2 angegebene Verfahren auch ohne Wegstreckenaufnehmer realisiert werden kann. Diese Ausführungsform wurde in zulässiger Weise im erteilten Patentanspruch 1 der besonderen Ausführungsform der Kraftmessung mit Wegstreckenaufnehmer vorangestellt.

2. Eine weitere unzulässige Erweiterung sieht die Klägerin im *Merkmale 1 C* darin, dass dort die auf den Seilzug auszuübende Kraft nicht näher spezifiziert wird, insoweit also alle Verfahren (mit-)beansprucht werden, in denen überhaupt eine – wie auch immer aufgebrachte – Kraft auf den Seilzug ausgeübt wird. Diesem Angriff kann der Erfolg nicht versagt bleiben.

Der allgemein gehaltenen Formulierung des Anspruchs 1 entnimmt der Fachmann, dass neben den Gewichtskräften von Fahrkorb und Gegengewicht auf den Seilzug eine Kraft ausgeübt werden muss. Bei dieser Kraft kann es sich um eine Zugkraft handeln, die etwa – wie im Stand der Technik nach der TRA 102 – durch Einbringen von Gewichten in den Fahrkorb oder durch von oben wirkenden Druck auf den Fahrkorb eingebracht werden kann. Es kann sich aber z.B. auch darum handeln, auf das Gegengewicht eine Entlastungskraft aufzubringen.

Eine andere (engere) Lesart des *Merkmals 1 C* ergibt sich für den Fachmann auch nicht im Hinblick auf das in der Beschreibung des Streitpatents geschilderte Ausführungsbeispiel. Zwar ist dort nur von einer Erhöhung der Zugkraft durch Drehung des Handrades oder Bewegen des Antriebs die Rede (PS Sp 5, Z 38 bis 40). Der Fachmann wird aber das *Merkmale 1 C* schon deswegen nicht in einem dem Ausführungsbeispiel entsprechenden engeren Sinn verstehen, weil diese be-

sondere Ausführungsform Gegenstand des Unteranspruchs 2 ist. Vor diesem Hintergrund bestätigt sich für den Fachmann, dass im *Merkmale 1 C* des Anspruchs 1 die Art der Kraftaufbringung bewusst offengelassen ist, also jede Art der Kraftaufbringung mitbeansprucht wird.

In dieser Allgemeinheit ist das *Merkmale 1 C* den ursprünglichen Unterlagen nicht zu entnehmen.

Dies gilt zunächst im Hinblick auf den ursprünglich eingereichten Anspruch 2. Dort ist lediglich ausgeführt, dass zur Ermittlung der maximalen durch die Treibscheibe auf den Seilzug übertragbaren Antriebskraft (Treibfähigkeit) neben weiteren Maßnahmen wenigstens ein Seil des Seilzugs mit einem Kraftmesssignalgeber verbunden werden soll. Damit ist an dieser Stelle nur die Art der Kraftmessung einer am Seilzug resultierenden Kraft offenbart, jedoch weder die Art der zur Überprüfung zusätzlich einzuleitenden Kraft, noch die Weise der diesbezüglichen Krafteinleitung. Dies steht auch in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Beschreibung S 3, Abs 1. Damit macht der ursprüngliche Anspruch 2 dem Fachmann zwar keine einschränkenden Vorgaben über die Art der Kraft und deren Einbringung, offenbart diese aber auch nicht.

Auf der Suche nach diesen noch offenen und lösungswichtigen Parametern für die Ausführung des Verfahrens und für die Erstellung der entsprechenden Prüfvorrichtung wird dem Fachmann das bereits oben erwähnte Beispiel auf S 9, 1e Abs bis S 10, 1. Abs offenbart, wonach bei der Rutschprüfung durch Drehen des Handrads oder Bewegen des Antriebs solange die Zugkraft auf das Seil zu erhöhen ist, bis entweder ein ermittelter Grenzwert erreicht ist oder das Seil oder die Seile auf der Treibscheibe zu rutschen beginnen. Hierdurch wird die Lehre vermittelt, durch Drehung der Treibscheibe auf das Seil eine Zugkraft einzuleiten und dass von dem Seil auf den Kraftmesssignalgeber eine Zugkraft übertragen wird.

Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Fachmann andere als die in den ursprünglichen Unterlagen angegebenen Arten der Kraft und deren Einbringung ohne weiteres Nachdenken in Betracht zieht. Er wird nämlich durch die Beschreibungseinleitung auf Sicherheitsüberprüfungen hingewiesen, mit denen u.a. die

Rutschfestigkeit (Treibfähigkeit) des von der Treibscheibe angetriebenen Seilzugs zu ermitteln ist (s. Anmeldung S 1, Abs 2). Diese Prüfung spiegelt sich nach seinem Kenntnisstand in der TRA 102, Abschnitt 3.2.2 wider. Dabei handelt es sich um Prüfungen, wonach durch Abbremsen der Treibscheibe der Fahrkorb zum Stillstand kommen (Abschnitt 3.2.2.1), die Treibfähigkeit durch Aufsetzen des Gegengewichts bei unbeladenem Fahrkorb aufgehoben werden (Abschnitt 3.2.2.2) und ein Gegengewichtsausgleich stattfinden soll (Abschnitt 3.2.2.3). Von diesem Prüfverfahren soll jedoch wegen seiner geschilderten Nachteile (vgl. urspr. Beschr. S 1, Abs 3 bis S 2, Abs 1) offenbar in Bezug auf Art und Ort der zusätzlich einzubringenden Kraft abgegangen werden. Diese Änderung beschreibt, wie oben bereits ausgeführt, einzig das Ausführungsbeispiel, wonach durch die Treibscheibe bei (durch den Kraftmesssignalgeber) festgehaltenem Seil eine ansteigende Zugkraft auf das Seil eingeleitet wird. Über dieses Beispiel hinaus offenbart sich dem Fachmann ohne weiteres Nachdenken hingegen nicht eine Kraft, die – wie oben ausgeführt - beispielsweise als zusätzliches Gewicht auf den Fahrkorb einzubringen ist (wobei durch Bremsen die Treibscheibe festgesetzt wird) oder die eine Entlastungskraft auf das Gegengewicht darstellt.

3. Die genannte Erweiterung führt zwingend zur Teilvernichtung des Streitpatents im Umfang des angegriffenen Patentanspruchs 1.

Allerdings hat nicht jede unzulässige Erweiterung notwendig eine (teilweise) Nichtigerklärung zur Folge. Vielmehr ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (vgl. BGH GRUR 2001, 140 ff "Zeitlegramm") unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit für Dritte zu differenzieren: Besteht die Änderung darin, dass lediglich ein die ursprünglich offenbarte Lehre einschränkendes, in den ursprünglichen Unterlagen nicht offenbartes Merkmal in den Patentanspruch aufgenommen wird, so stellt dies zwar einen Formfehler dar. Dieser rechtfertigt aber nicht die Nichtigerklärung des Patents, weil ein Dritter, der von der patentierten Lehre Gebrauch macht, zugleich die ursprünglich offenbarte Lehre benutzt, also auch dann damit hätte rechnen müssen, wegen einer Patentverletzung in Anspruch genommen zu werden, wenn das Patent korrekt ohne das ursprünglich nicht offenbarte Merkmal erteilt worden wäre. In diesem Fall muss im Interesse Dritter lediglich sichergestellt werden, dass aus dem unzulässig hinzugefügten

Merkmal keine Rechte hergeleitet werden. Das bedeutet, dass das betreffende Merkmal bei der Beurteilung der Patentfähigkeit außer Betracht zu bleiben hat, was gegebenenfalls durch einen erläuternden Hinweis im Patent klargestellt werden kann (vgl. BGH aaO S 142 f unter II 2 f "Zeitlegramm"). Darüber hinaus ist der Patentinhaber im Verletzungsfall gegenüber Dritten an das unzulässige Merkmal gebunden.

Anders verhält es sich dagegen, wenn von dem erteilten Patent auch Ausführungsformen mitumfasst sind, die von der ursprünglich offenbarten Lehre nicht erfasst waren. In diesem Fall stellt die patentierte Lehre gegenüber der ursprünglich offenbarten ein "Aliud" dar. Damit müssen Dritte nicht rechnen (vgl. BGH aaO S 141 unter II 2 b "Zeitlegramm"). Ein derartiger Mangel kann nur durch (Teil-)Nichtigkeitsklärung behoben werden.

4. Mit Patentanspruch 1 fällt auch der hierauf direkt rückbezogene Anspruch 6, da er – soweit er nicht auf die nicht angegriffenen Ansprüche 2 bis 5 rückbezogen ist - diese unzulässige Erweiterung in sich trägt.

III.

1. Darüber hinaus greift auch der Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit, da das Verfahren nach Anspruch 1 im Hinblick auf die Schrift **[NK 1]** nicht neu ist (§ 22 Abs. 1 iVm § 21 Abs 1 Nr 1 und § 3 PatG).

Die Druckschrift [NK 1] betrifft ein Verfahren zur Messung des Zugvermögens der seilführenden Antriebsscheibe einer Fahrstuhlseilwinde (s. Titel) und handelt somit entsprechend dem *Merkmal 1 A* des angefochtenen Anspruchs 1 von einem Verfahren zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe eines Seilaufzuges. Der Seilaufzug (Fahrstuhl) weist wenigstens einen über die Treibscheibe (seilführende Antriebsscheibe 1) geführten Seilzug (Tragseil 2) auf, an dessen einem

Ende ein Fahrkorb (Kabine 3) und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht (Gegengewicht 4) hängt (vgl. *Merkmal 1 B*).

Schon das dort vorgestellte Prüfverfahren beschreibt einleitend ein Prüfverfahren, bei dem die Belastung eines Stranges so verändert wird, bis die Seile in den Rinnen der seilführenden Antriebsscheibe durchrutschen und man diese Belastungsgröße registriert (vgl. Sp 1, Z 7 bis 14). Hiervon ausgehend erfolgt das dort beanspruchte Verfahren in drei Stufen. Zunächst wird das Gegengewicht der Kabine auf seine Pufferfeder abgesenkt bis sich das System Kabine – Gegengewicht ausgleicht. Dabei wird die Reaktionskraft P_1 der Feder auf die Wirkung des Gegengewichts mit Hilfe des Messelements 7 oder des Dynamometers 9 bestimmt (s. Sp 3, Z 26 bis 36). Dann wird durch die Winde des die Antriebsscheibe bewegenden Steuerrades das Gewicht weiter abgesenkt, bis das Seil auf der Treibscheibe durchrutscht. Nach Festlegen der Antriebsscheibe wird die entsprechende Reaktionskraft P_2 der Feder ebenfalls gemessen (s. Sp. 3, Z 37 bis 43). Schließlich wird eine Sicherheitsvorrichtung an die Antriebsscheibe montiert (wodurch offensichtlich das Seil auf der Antriebsscheibe fixiert wird), und das Gegengewicht wird bis zur vollständigen Lockerung der Seilspannung auf der Gegengewichtseite abgesenkt. Auch hier wird die Reaktionskraft P_3 der Pufferfeder bestimmt (Sp 3, Z 44 bis 51). Aus diesen Werten und weiteren Gewichtsgrößen wird die Größe der Zusatzlast Q_{zus} ermittelt, die ein Maß für das Zugvermögen der seilführenden Antriebsscheibe darstellt (Sp 2, Z 6 bis Sp 3, Z 8). Um diese unterschiedlichen Positionen des Gegengewichts einzustellen wird mit Hilfe des Steuerrades der Winde über die Antriebsscheibe eine Kraft auf den Seilzug ausgeübt (*Merkmal 1 C*), und zwar zunächst eine den Seilzug hemmende Kraft, bis das Gleichgewicht zwischen Gegengewicht abzüglich Federreaktionskraft und Fahrkorb eingestellt ist; dann vor allem eine den Seilzug antreibende Kraft, die den Fahrkorb soweit anhebt und das Gegengewicht soweit auf der Feder entlastet, bis das Seil durchrutscht, und letztlich bei montierter Sicherheitsvorrichtung eine fahrkorbseitig weiterhin auf den Seilzug wirkende Zugkraft, bis das Seil zwischen Sicherheitsvorrichtung der Antriebsscheibe und dem Gegengewicht erschlafft.

Wie die Zeichnung am Ende der Schrift [NK1] zeigt, ist unterhalb des Gegengewichts ein Kraftmesssignalgeber (Dynamometer 9) angeordnet, der sich (in der

Kraftwirkungslinie) zwischen dem Seil (Tragseil 2) des Seilzugs und dem als Festpunkt dienenden Boden befindet. Dieser Kraftmesssignalgeber ermittelt in oben angegebener Weise (zumindest indirekt) die jeweilige über den Seilzug (und das Gegengewicht) auf ihn übertragene Kraft, bis das Seil auf der Antriebsscheibe zu rutschen beginnt (*Merkmale 1 D und 1 E*).

Somit sind durch das aus [NK 1] bekannte Verfahren sämtliche Merkmale des Anspruchs 1 neuheitsschädlich erfasst, weswegen auch aus diesem Grunde dieser Anspruch keinen Bestand hat. Betrachtungen über die Zweckmäßigkeit einer derartigen Prüfmethode nach [NK1] – beispielsweise was die Treibfähigkeitsprüfung an Seilstellen angeht, die in der Praxis nahezu keinem Verschleiß unterliegen - haben bei dieser Beurteilung mangels diesbezüglich einschränkender Merkmale im Anspruch 1 keinen Raum.

2. Neben der in Abschnitt II.2 aufgezeigten unzulässigen Erweiterung des Verfahrens nach Anspruch 6, beruht dieses überdies auch nicht auf erfinderischer Tätigkeit (§ 22 Abs 1 iVm § 21 Abs 1 Nr 1 und § 4 PatG).

Um nämlich die durch den Kraftmesssignalgeber (Dynamometer 9) nach [NK 1] ermittelten Kraftmesssignale für die angegebene Berechnung auszuwerten, bietet es sich zweifellos an, diese Messsignale einer – wie auch immer gearteten - Auswerteeinheit zuzuleiten, welche diese Kraftmesssignale empfängt, auswertet und insbesondere die maximale Treibfähigkeit aus den empfangenen Signalen (beispielsweise nach den in [NK1] angegebenen Formeln) bestimmt. Hierzu bedurfte es nicht einmal der Lehre nach Druckschrift **[NK 13]**, worin beschrieben ist, wie die Ausgangssignale einer Kraftmessanordnung zu einer Kontrollanordnung (Auswerteeinheit) zur Auswertung übertragen werden.

3. Die Vorrichtung nach Anspruch 7 ist nicht neu (§ 22 Abs 1 iVm § 21 Abs 1 Nr 1 und § 3 PatG).

Wie schon in Abschnitt III.1 näher ausgeführt, ist aus der Schrift [NK 1] mit dem dort offenbarten Messverfahren auch eine Vorrichtung zum Überprüfen der Treibfähigkeit einer Treibscheibe eines Seilaufluges beschrieben und in der Zeichnung gezeigt (*Merkmal 7 A*). Dieser Seilaufluge (Fahrstuhl) weist wenigstens einen über

die Treibscheibe (Antriebsscheibe 1) geführten Seilzug (Tragseil 2) auf, an dessen einem Ende ein Fahrkorb (Kabine 3) und an dessen anderem Ende ein Gegengewicht (Gegengewicht 4) hängt (*Merkmal 7 B*). Da auch zum Prioritätstag derartige Seilauzüge bekanntlich elektrisch angetrieben wurden, weist dieser vorbekannte Seilauzug entsprechend dem *Merkmal 7 C* zweifelsfrei einen durch eine elektrische Steuerschaltung gesteuerten, auf die Treibscheibe arbeitenden Antriebsmotor auf. Dies hat die Beklagte auch nicht in Abrede gestellt. Dass dieser Aufzug außerdem eine mit der Treibscheibe verbundene und durch die Steuerschaltung gesteuerte Bremsvorrichtung aufweist (*Merkmal 7 D*), ist aus Sp 3, Z 40 zu entnehmen. Aus der Zeichnung sowie der beschriebenen Prüfmethode ist auch ersichtlich, dass zwischen dem Seil des Seilauzuges und einem Festpunkt (Boden) – und zwar in der Kraftwirkungslinie – ein Kraftmesser angeordnet ist (*Merkmal 7 E*). Die in diesem Merkmal weiter angeführte Zweckbestimmung „zum Ermitteln einer durch den Seilzug übertragenen Kraft“ ist nur insoweit zu berücksichtigen, als hierdurch gegenständliche Merkmale gekennzeichnet werden. Dies bedarf jedoch keiner weiteren Vertiefung. Denn da, wie bereits oben ausgeführt, diese aus [NK 1] bekannte Vorrichtung dem gleichen Zweck dient, kann durch die Zweckbestimmung auch kein die Neuheit begründendes gegenständliches Merkmal abgeleitet werden.

Anspruch 7 hat daher keinen Bestand.

4. Die Merkmale der auf diesen Vorrichtungsanspruch 7 rückbezogenen Ansprüche 9, 10 und 12 beschreiben lediglich einfache, für den Fachmann naheliegende Ausgestaltungen. Gegenteiliges hat die Beklagte auch nicht vorgetragen.

So ist es, wie bereits oben zu Anspruch 6 ausgeführt, selbstverständlich, dass entsprechend dem angefochtenen Anspruch 9 eine Auswerteeinheit für die auszuwertenden Kraftmesssignale vorhanden ist. Dabei müssen zwangsläufig die Eingänge dieser Auswerteeinheit mit dem entsprechenden Signalgeber (bei [NK 1] mit dem Dynamometer als Kraftmesssignalgeber) verbunden sein.

Dass eine Auswerteeinheit eine Anzeigeeinrichtung (zum Anzeigen der ausgewerteten Werte) aufweist, ist naheliegend, wenn nicht gar zwingend (Anspruch 10).

Der angefochtene Anspruch 12 beansprucht für den Kraftmesssignalgeber unterschiedliche mögliche Ausführungsformen, die dem Fachmann am Prioritätstag geläufig waren. Ein Federmessgeber als eine dieser Ausführungsformen ist überdies in der Schrift [NK 1] offenbart, da ein Dynamometer ein elastisches Element enthält, dessen Verformung zur Kraftbestimmung dient.

Somit haben auch die Ansprüche 9, 10 und 12, soweit sie nicht auf die nicht angegriffenen Ansprüche 8 oder 11 rückbezogen sind, keinen Bestand.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG in Verbindung mit § 91 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 99 Abs. 1 PatG in Verbindung mit § 709 Satz 1 ZPO.

Dr. Landfermann Dr. Barton Dr. Hacker Skribanowitz Dr. W. Maier

Na