



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
20. Dezember 2023

6 Ni 18/22 (EP)

(Aktenzeichen)

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das europäische Patent EP 1 500 762
(DE 50 2004 014 672)

hat der 6. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 20. Dezember 2023 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Schnurr, den Richter Dr.-Ing. Baumgart, die Richterinnen Dorn und Dipl.-Ing. Univ. Peters sowie den Richter Dipl.-Ing. Univ. Sexlinger,

für Recht erkannt:

- I. Das europäische Patent EP 1 500 762 wird mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in vollem Umfang für nichtig erklärt.
- II. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 Prozent des zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
- IV. Der Streitwert für das Verfahren vor dem Bundespatentgericht wird auf 500.000 EUR festgesetzt.

Tatbestand

Die Beklagte ist Inhaberin des am 23. Juli 2004 in deutscher Sprachfassung angemeldeten europäischen Patents 1 500 762 B1 mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugtürverschluss“. Das Streitpatent nimmt die Priorität der deutschen Anmeldung DE 103 33 902 vom 24. Juli 2003 in Anspruch und wird beim Deutschen Patent- und Markenamt unter dem Aktenzeichen DE 50 2004 014 672 geführt. Der Hinweis auf die Erteilung des Streitpatents wurde am 9. Juli 2014 veröffentlicht.

Das Streitpatent umfasst in seiner erteilten Fassung insgesamt neun Patentansprüche mit dem unabhängigen Vorrichtungsanspruch 1. Die abhängigen Ansprüche 2 bis 9 sind auf den Patentanspruch 1 unmittelbar oder mittelbar rückbezogen.

Die Beklagte hat gegen die ihr am 10. Mai 2021 zugestellte Nichtigkeitsklage mit Schriftsatz vom 20. Mai 2021 einen Teilwiderspruch eingelegt und erklärt, das Klagepatent mit geänderten Ansprüchen 1 bis 6 in der Fassung vom 20. Mai 2021 zu verteidigen und anschließend weitere Fassungen des Streitpatents zur Akte gereicht. Sie verteidigt das Streitpatent zuletzt – in dieser Reihenfolge – in der erteilten Fassung, in den Fassungen der Hilfsanträge 0, IA, IIA, IB, IIIAB bis IXAB vom 11. Dezember 2023 sowie in den Fassungen der Hilfsanträge I, II, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI, VIa, VII und VIIa vom 15. September 2023.

Der unabhängige **Patentanspruch 1** lautet in seiner erteilten, auch als Hauptantrag vom 11. Dezember 2023 bezeichneten Fassung wie folgt:

Kraftfahrzeugtürverschluss, mit wenigstens einem Gesperre (1, 2) aus Drehfalle (1) und Sperrklinke (2), und mit wenigstens einem zwischen Sperrklinke (2) und Drehfalle (1) angeordneten Stoßdämpfungsmittel (10, 11) für das Gesperre (1, 2), welches zumindest beim Schließen des Gesperres (1, 2) Wirkung entfaltet und in diesem Zusammenhang die Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) beim Einfallen der Sperrklinke (2) in eine Rastposition der Drehfalle (1) reduziert, **dadurch gekennzeichnet, dass** das

Stoßdämpfungsmittel (10, 11) randseitig wenigstens einer Anschlagfläche (5, 6) an der Drehfalle (1) und/oder der Sperrklinke (2) realisiert ist.

Zum Wortlaut der erteilten, auf den unabhängigen Patentanspruch 1 unmittelbar oder mittelbar rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 9 wird auf die Streitpatentschrift EP 1 500 762 B1 Bezug genommen.

Die Klägerin begehrt die Nichtigkeitsklärung des Streitpatents in vollem Umfang, wobei sie sich auf den Nichtigkeitsgrund der fehlenden Patentfähigkeit wegen mangelnder Neuheit sowie mangelnder erfinderischer Tätigkeit stützt (vgl. Art. II § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. a. EPÜ i. V. m. 54, 56 EPÜ).

Ihren Vortrag stützt die Klägerin insbesondere auf die folgenden Dokumente:

- NKL3** US 5 632 517 A,
- NKL4** EP 0 336 034 A2,
- NKL5** EP 0 808 978 A2,
- NKL6** DE 2 320 351 A,
- NKL7** JP 2002 - 276 228 A,
- NKL7a** Englischsprachige Übersetzung der Druckschrift **NKL7**,
- NKL7b** Deutschsprachige Übersetzung der Druckschrift **NKL7**,
- NKL8** JP H05 - 156 853 A,
- NKL8a** Englischsprachige Übersetzung der Druckschrift **NKL8**,
- NKL8b** Deutschsprachige Übersetzung der Druckschrift **NKL8** und
- NKL9** EP 0 628 682 A1.

Die Klägerin ist der Auffassung, der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 sei nicht neu gegenüber dem Offenbarungsgehalt der Entgegenhaltungen **NKL7** und **NKL8** jeweils in Verbindung mit den entsprechenden englischsprachigen Übersetzungen **NKL7a** und **NKL8a** sowie deutschsprachigen Übersetzungen **NKL7b** und **NKL8b**. Auch die Unteransprüche enthielten nichts Patentfähiges.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 1 500 762 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in vollem Umfang für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen,

hilfsweise, die Klage abzuweisen, soweit sie sich gegen das Streitpatent in den Fassungen der Hilfsanträge 0, IA, IIA, IB, IIIAB bis IXAB, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Dezember 2023, sowie der Hilfsanträge I, II, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI, VIa, VII und VIIa, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2023, – in dieser Reihenfolge – richtet.

In der Fassung des Hilfsantrags IXAB vom 11. Dezember 2023 lautet der unabhängige Patentanspruch 1 wie folgt:

Kraftfahrzeug-Türverschluss, mit wenigstens einem Gesperre (1, 2) aus Drehfalle (1) und Sperrklinke (2), und mit wenigstens einem zwischen Sperrklinke (2) und Drehfalle (1) angeordneten Stoßdämpfungsmittel (10) für das Gesperre (1, 2), welches zumindest beim Schließen des Gesperres (1, 2) Wirkung entfaltet und in diesem Zusammenhang die Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) beim Einfallen der Sperrklinke (2) in eine Rastposition der Drehfalle (1) reduziert, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Stoßdämpfungsmittel (10) randseitig wenigstens einer metallischen Anschlagfläche (5) an der Drehfalle (1) realisiert ist und gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche (5) eine Höhe (H) von 0,1 mm bis 1 mm aufweist sowie im Querschnitt ballig ausgebildet ist, wobei das Stoßdämpfungsmittel (10) aus einem thermoplastischen Elastomer auf Polyesterbasis und einstückig mit einer Ummantelung (7) für die Drehfalle (1) hergestellt ist, wobei sich ferner eine Anschlagfläche (6) der Sperrklinke (2) aus einer metallischen und einer durch eine Ummantelung (8) aus Kunststoff gebildeten Fläche zusammensetzt, wobei die Drehfalle (1) durch das Auftreffen auf einen

karosserieseitigen Schließbolzen kurzzeitig in einen Überhub verlagerbar ist, derart, dass beim Einfallen der Sperrklinke (2) in die Vor- bzw. Hauptrast der Drehfalle (1) der Randbereich der Anschlagfläche (6) der Sperrklinke (2) an dem Stoßdämpfungsmittel (10) entlanggleitet und aufgrund der erhöhten Reibung zwischen der Ummantelung (8) der Sperrklinke (2) an dem Stoßdämpfungsmittel (10) der Drehfalle (1) die gewünschte Abbremsung erfährt, sodass es zu einem sanften Aneinandergleiten der beiden metallischen Anschlagflächen (5, 6) kommt und wobei bei einem Schließvorgang des Gesperres (1, 2) die beiden metallischen Anschlagflächen (5, 6) aufeinander treffen bzw. aneinander entlanggleiten und die harten Oberflächen der metallischen Anschlagflächen (5, 6) gewährleisten, dass die für einen sicheren Betrieb erforderlichen Auflagedrücke zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) ohne Verformung problemlos übertragen werden und dadurch in geschlossenem Zustand sowie beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

Für die modifizierten Fassungen des Patentanspruchs 1 gemäß den weiteren Hilfsanträgen 0, IA, IIA, IB, IIIAB bis VIIIAB, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Dezember 2023, sowie gemäß den Hilfsanträgen I, II, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI, VIa, VII und VIIa, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2023, wird nach unten verwiesen. Ergänzend und zu den jeweiligen Fassungen der Unteransprüche dieser Hilfsanträge wird auf die Schriftsätze der Beklagten vom 11. Dezember 2023 und 15. September 2023 Bezug genommen.

Die Beklagte tritt dem Vorbringen der Klägerin in allen Punkten entgegen und ist der Ansicht, in seiner erteilten Fassung, zumindest aber in einer der Fassungen der Hilfsanträge erweise sich das Streitpatent als rechtsbeständig.

Zur Stütze ihrer Argumentation legt sie folgende Anlagen vor:

- NB1** vergrößerte, von der Beklagten eingefärbte und kommentierte Darstellung der Fig. 4 der **NKL7**,
- NB2** Auszug aus dem „Kraftfahrttechnisches Taschenbuch“ der Firma

- Bosch, 24. Auflage, 2002, Seite 894 und 895,
- NB3** Druckschrift DE 196 31 262 A1 und
- NB4** Internetauszug aus dem Buch Kohaupt, B.: Kunstharze; „Praxiswissen Chemie für Techniker und Ingenieure“, Zusammenfassung, Vieweg + Teubner Verlag, Wiesbaden, 1996, betreffend die Seite: „https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-663-07703-9_38“.

Die Klägerin hält das Streitpatent auch in den Fassungen der jeweiligen Hilfsanträge nicht für patentfähig.

Der Senat hat den Parteien am 12. Juni 2023 einen qualifizierten Hinweis (§ 83 PatG) erteilt.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 20. Dezember 2023, das wechselseitige schriftsätzliche Vorbringen der Parteien sowie auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

Die Beklagte vermag das Streitpatent grundsätzlich nicht nur in der mit Schriftsatz vom 20. Mai 2021 zur Akte gereichten Fassung, sondern auch in der erteilten Fassung und in anderer Weise beschränkten Fassungen zu verteidigen.

Ihre im Rahmen des Teil-Widerspruchs mit Schriftsatz vom 20. Mai 2021 zunächst abgegebene Erklärung zur eingeschränkten Verteidigung des Patents entfaltete keine Beschränkungswirkung. Eine solche tritt ggf. erst mit der rechtskräftigen Entscheidung des Nichtigkeitsverfahrens ein (vgl. Meier-Beck, GRUR 2011, 857, 865). Die Erklärung entfaltete auch nicht die Wirkungen eines (Teil-)Verzichts; denn sie beinhaltete nicht, auf das Streitpatent insgesamt oder zumindest

hinsichtlich eines konkreten Patentanspruchs verzichten zu wollen (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 20. November 2018 – X ZR 17/17 –, juris Rdn. 32).

Das Streitpatent erweist sich aber weder in seiner erteilten Fassung, noch in einer der Fassungen der Hilfsanträge als patentfähig, weil die mit den unabhängigen Patentansprüchen 1 jeweils beanspruchte Lehre aus dem Stand der Technik vorbekannt oder – im Falle der Hilfsanträge – zumindest durch ihn nahegelegt war (Art. II § 6 Abs. 1, S. 1 Nr. 1, IntPatÜG i.V.m. Art. 138 Abs. 1 lit. a) i.V.m. Art. 54 u. 56 EPÜ). Bei dieser Sachlage kam es auf die Zulässigkeit der jeweiligen Fassungen der Hilfsanträge bzw. auf die weiteren nach dem Patentgesetz noch relevanten Kriterien bei einer hilfsweisen Verteidigung mit geänderten Patentansprüchen nicht entscheidungserheblich an.

I.

1. Die vorliegende Erfindung betrifft nach ihrer Beschreibung in der Streitpatentschrift, EP 1 500 762 B1, auf die im Folgenden nach Absätzen Bezug genommen wird, einen Kraftfahrzeugtürverschluss mit wenigstens einem Gesperre, bestehend aus Drehfalle und Sperrklinke, und mit wenigstens einem Stoßdämpfungsmittel für das Gesperre, welches zumindest beim Schließen des Gesperres Wirkung entfaltet (vgl. Absatz [0001]).

In der Regel verfüge die Drehfalle eines derartigen, aus dem Stand der Technik bekannten Gesperres über zumindest eine Rast, vorzugsweise eine Vor- und eine Hauptrast, in welche die Sperrklinke ein falle. Das Stoßdämpfungsmittel Sorge beim Gesperre dafür, dass beispielsweise die Bewegung der Sperrklinke auf der Drehfalle geräuscharm vonstattengehe. Gleiches gelte für einen in die Drehfalle eingreifenden obligatorischen Schließbolzen, für welchen die Druckschrift **NKL4** ebenfalls ein Stoßdämpfungsmittel zur Verfügung stelle. Ein Stoßdämpfungsmittel, das im Bereich der Hauptrast seine Wirkung entfalte, finde zumindest im Stand der Technik nach den Druckschriften **NKL3** bis **NKL6** keine Erwähnung (vgl. Absatz [0002]).

Bei den bewährten Ausführungsformen komme es folglich primär auf eine Minimierung der Geräuschemissionen des Gesperres an. Solche störenden Geräusche träten besonders beim Schließen des Gesperres auf, so dass wenigstens dann das Stoßdämpfungsmittel wirksam werden müsse. Im Hinblick auf die im zitierten Stand der Technik realisierte Ausgestaltung des bzw. der Stoßdämpfungsmittel bestehe jedoch Verbesserungsbedarf. Insbesondere falle auf, dass dort beispielsweise das Gehäuse für den Kraftfahrzeugtürverschluss bzw. ein Schlosskasten mit dem oder den Stoßdämpfungsmitteln ausgerüstet werde. Dadurch bestehe die Notwendigkeit einer Abstimmung zwischen einerseits dem Gehäuse und andererseits dem Gesperre in konstruktiver und topologischer Hinsicht. Insoweit müssten Gesperre und Gehäuse mit den Stoßdämpfungsmitteln zwingend einander angepasst werden. Hierbei möchte die Erfindung Abhilfe schaffen (vgl. Absatz [0003]).

2. Vor diesem Hintergrund stelle sich das technische Problem, einen gattungsgemäßen Kraftfahrzeugtürverschluss so weiterzuentwickeln, dass Geräuschemissionen des Gesperres wirksam gedämpft würden, wobei gleichzeitig die Unabhängigkeit von einem bestimmten Gehäuse gegeben sein solle (vgl. Absatz [0004]).

3. Als den mit der Lösung dieser Aufgabe betrauten Fachmann sieht der Senat einen Hochschulingenieur bzw. Master of Engineering der Fachrichtung Fahrzeugtechnik an, der bei einem Fahrzeughersteller oder Zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von Kraftfahrzeugschlössern befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt.

3a. Zur Lösung des Problems sieht der unabhängige Patentanspruch 1 in der erteilten, auch als Hauptantrag vom 11. Dezember 2023 bezeichneten Fassung eine Vorrichtung vor, deren Merkmale sich wie folgt gliedern lassen:

M1 Kraftfahrzeugtürverschluss, mit

M2 wenigstens einem Gesperre (1, 2) aus Drehfalle (1) und

Sperrklinke (2), und mit
M3 wenigstens einem zwischen Sperrklinke (2) und Drehfalle (1) angeordneten Stoßdämpfungsmittel (10, 11) für das Gesperre (1, 2), welches

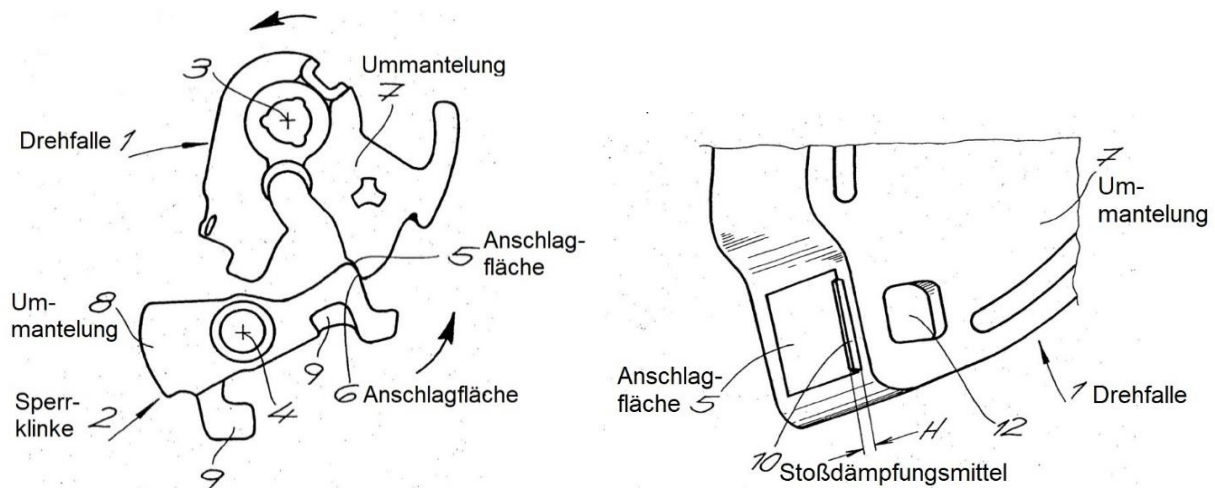
M3.1a zumindest beim Schließen des Gesperres (1, 2) Wirkung entfaltet und

M3.1b in diesem Zusammenhang die Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) beim Einfallen der Sperrklinke (2) in eine Rastposition der Drehfalle (1) reduziert,

dadurch gekennzeichnet, dass

M3.2 das Stoßdämpfungsmittel (10, 11) randseitig wenigstens einer Anschlagfläche (5, 6) an der Drehfalle (1) und/oder der Sperrklinke (2) realisiert ist.

4. Diesem Gegenstand des Patentanspruchs 1 legt der vorstehend definierte Fachmann folgendes Verständnis zugrunde:



Figuren 1 und 2a der SPS mit Ergänzungen

Die Lehre des Patentanspruchs 1 betrifft nach dem Merkmal **M1** einen Türverschluss, der für den Einsatz in einem Kraftfahrzeug konzipiert ist. Ein solcher

Türverschluss umfasst gemäß den Merkmalen **M2** und **M3** lediglich herausgegriffene Komponenten eines Gesperres nach Art einer nicht abschließenden Aufzählung, im Einzelnen eine Drehfalle, eine Sperrklinke und ein dazwischen angeordnetes Stoßdämpfungsmittel. Dass sich die im Merkmal **M3** festgelegte Anordnung des Stoßdämpfungsmittels zwischen der Drehfalle und der Sperrklinke nur während des Einfallens der Sperrklinke in eine Rastposition der Drehfalle einstellt, liest der Fachmann dabei mit.

Unter einer Drehfalle versteht der Fachmann fachüblich ein drehbar gelagertes Bauteil, das sich zumindest von einer Offen- in eine Schließstellung des Türverschlusses verschwenken lässt (vgl. Absatz [0008]). Beim Schließen des Gesperres fällt die Sperrklinke schließlich in eine – eine Zwischen- oder die Schließstellung definierende – Vor- bzw. Hauptrast der Drehfalle ein, dies mit der Implikation, dass das Stoßdämpfungsmittel dabei entsprechend dem Merkmal **M3.1a** seine Wirkung entfaltet. Diese manifestiert sich fachüblich – der eigentlichen Wortbedeutung folgend – in der Dämpfung eines Stoßes auf die Sperrklinke durch eine aus einem Überhub rückdrehende Drehfalle, wie es auch in den Absätzen [0008] und [0009] angesprochen ist. Anspruchsgemäß wird dem Stoßdämpfungsmittel jedoch mit dem Merkmal **M3.1b** lediglich der Effekt zugeschrieben, die Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle und Sperrklinke beim Einfallen der Sperrklinke in eine Rastposition zu reduzieren.

Welche der beiden unterstellten Wirkungen eintritt, hängt lediglich von der Gesperrekinematik und von nicht definierten Randbedingungen eines konkreten Aufbaus ab – wie dem im Absatz [0008] angesprochenen Ausmaß des Überhubs beispielsweise bei einem „manuellen Zuschlagen der Kraftfahrzeugtür und der damit verbundenen starken Kompression einer der Kraftfahrzeugkarosserie zugeordneten elastischen Türdichtung“ in Relation zu elektromotorisch unterstützten Schließvorgängen und den dadurch hervorgerufenen Rückstellkräften sowie den Trägheitsmomenten der während des Schließvorgangs bewegten Gesperrekomponenten –, welche das Streitpatent als Voraussetzung für eine Ausführbarkeit bzw. ein Nacharbeiten selbst als bekannt erachtet.

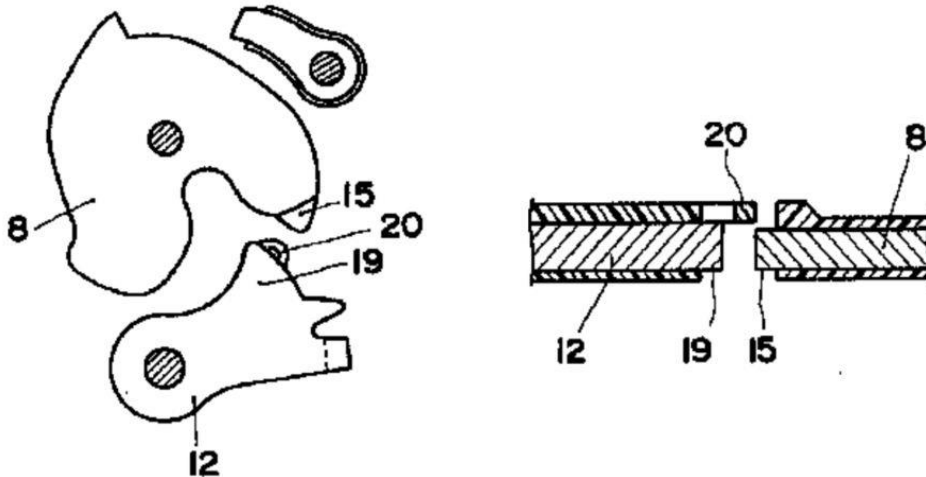
Auf welche mechanischen bzw. physikalischen Vorgänge die unterstellte Reduktion der Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle und Sperrklinke zurückzuführen ist, lässt der erteilte Patentanspruch 1 offen. Lediglich in Absatz [0011] wird das Abbremsen ursächlich mit einer erhöhten Reibung zwischen dem Stoßdämpfungsmittel und der relativ zu diesem bewegten Drehfalle und/oder Sperrklinke in Verbindung gebracht, zu dem jedoch im Lichte des Absatzes [0015], wonach zumindest im geschlossenen Zustand „das Stoßdämpfungsmittel zumindest bereichsweise in Richtung Kunststoffummantelung verdrängt wird“, auch die zwischen dem Stoßdämpfungsmittel und der Sperrklinke und/oder Drehfalle geleistete Verformungsarbeit ihren Anteil beisteuert, zu der sich der Patentanspruch 1 jedoch nicht verhält.

Das Merkmal **M3.2** zielt auf die Verortung des Stoßdämpfungsmittels randseitig wenigstens einer Anschlagfläche an der Drehfalle und/oder an der Sperrklinke ab. Unter einer solchen Anschlagfläche versteht der Fachmann nach der Gesamtoffenbarung einen Abschnitt auf der Oberfläche der betreffenden Gesperrekomponente, über den im eingerasteten Zustand die im Betrieb auftretenden Schließkräfte in die Sperrklinke eingeleitet werden. Die hierbei auftretenden Auflagedrücke sollen gemäß Absatz [0015] – wie bereits ausgeführt – eine zumindest bereichsweise Verdrängung des Stoßdämpfungsmittels in Richtung Kunststoffummantelung bewirken. Insofern ist das Stoßdämpfungsmittel selbst Teil der Anschlagfläche, die es zumindest teilweise seitlich begrenzt. Die räumliche Erstreckung sowie die Materialwahl des so positionierten Stoßdämpfungsmittels wird dabei dem Gestaltungsspielraum des Fachmanns überlassen.

II.

1. In seiner erteilten Fassung hat das Streitpatent keinen Bestand, weil der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 gegenüber der Druckschrift **NKL8** nicht neu und damit nicht patentfähig ist.

1.1 Die Druckschrift **NKL8** betrifft nach ihrer deutschsprachigen Übersetzung **NKL8b** einen Kraftfahrzeug-Türverschluss mit wenigstens einem eine Drehfalle, dort Riegel 8, und eine Sperrklinke, dort Voll-Klinke 12, umfassenden Gesperre gemäß den Merkmalen **M1** und **M2** (vgl. **NKL8b**: Absatz [0005]).



Figuren 6 und 7 der Druckschrift **NKL8**

Ausweislich der Figuren 6 und 7 der Druckschrift **NKL8** ist entsprechend einem Teil des Merkmals **M3** und dem Merkmal **M3.2** seitlich einer als Anschlagfläche für die Drehfalle 8 dienenden Metallklaue 19 der Sperrklinke 12 ein von dieser abstehendes Stoßdämpfungsmittel, dort Kunstharzelement 20, angeordnet.

Die beabsichtigte Wirkung des Stoßdämpfungsmittels 20 wird in Absatz [0011] der Druckschrift **NKL8b** im Zusammenhang mit einem Überhub der Drehfalle 8 beim forcierten Schließen der Kraftfahrzeugtür und ihrem darauffolgenden Zurückschnellen in die Schließstellung aufgrund der Elastizität der Türdichtungen erläutert; in dieser Betriebssituation soll ein ungehindertes Aufschlagen der Drehfalle 8 auf die Sperrklinke 12 durch das Stoßdämpfungsmittel 20 verhindert werden.

Auch wenn die einzelnen in der Druckschrift **NKL8** betrachteten Ausführungsformen eines Kraftfahrzeug-Türverschlusses beispielsweise im Hinblick auf die konkret umgesetzte Verortung des Stoßdämpfungsmittels voneinander abweichen mögen, so verfolgen sie doch alle ein gemeinsames

Konzept, das einen identischen konstruktiven Aufbau zumindest der miteinander zusammenwirkenden Gesperrekomponenten, im Besonderen der Drehfalle 8 und der wenigstens einen Sperrklinke 12 vorgibt. Die beiden Ausführungsbeispiele verfügen dabei jeweils neben der im Wesentlichen deckungsgleichen Formgestaltung der beteiligten Gesperrekomponenten auch über kongruente Anordnungen ihrer Drehachsen (vgl. **NKL8**: Figuren 1 bis 4 und 6). Aufgrund dieser räumlich-körperlichen Übereinstimmungen ergeben sich zwangsläufig auch gleiche Bewegungsabläufe, die in gleiche Betriebszustände münden. Obwohl in der Figur 6 nur die Überhubstellung der Drehfalle 8 nach dem zweiten Ausführungsbeispiel dargestellt ist, ist es vor dem obigen Hintergrund für den Fachmann offensichtlich, dass sich die jeweilige Lage der Drehfalle 8 und der Sperrklinke 12 in den verschiedenen Stellungen des Gesperres nach den beiden Ausführungsvarianten nicht voneinander unterscheiden.

Insofern befindet sich das Stoßdämpfungsmittel 20 zumindest in der exemplarisch in der Figur 4 dargestellten Schließstellung des Gesperres zwischen der Sperrklinke 12 und der Drehfalle 8, wie es das Merkmal **M3** fordert.

Darüber hinaus erkennt der Fachmann aus einem Vergleich der Figur 1 mit den nachfolgenden Figuren 2 bis 4 der Druckschrift **NKL8**, dass die in allen – zumindest für das erste Ausführungsbeispiel – gezeigten Gesperrezuständen an einem gehäusefesten Anschlag anliegende Sperrklinke 12 während der in Absatz [0007] der Druckschrift **NKL8b** erläuterten Schließbewegung der Drehfalle 8 durch deren Voll-Eingriffsstufe 15 eine Auslenkung im Uhrzeigersinn erfahren muss, um ihr Passieren zu ermöglichen. In der Figur 2 – die ebenso auf die Überhubstellung des Gesperres nach dem ersten Ausführungsbeispiel referenziert – liegt die Sperrklinke 12 allerdings bereits wieder an dem nicht näher beschriebenen Anschlag an, was ein Einfallen der Sperrklinke 12 in ihre blockierende Ausgangsstellung simultan zur Überhubbewegung der Drehfalle 8 voraussetzt.

Nichts Anderes impliziert die in den Merkmalen **M3.1a** und **M3.1b** unterstellte Gesperrekinematik, sodass sich auch bei dem aus der Druckschrift **NKL8** bekannten Kraftfahrzeug-Türverschluss neben dem explizit offenbarten Überhub

der Drehfalle 8 während des Zurückfallens der ausgelenkten Sperrklinke 12 in ihre Ausgangsstellung – in Abhängigkeit vorgegebener Randbedingungen des realen Aufbaus – ein gleitender Kontakt des auf ihr positionierten Stoßdämpfungsmittels 20 mit der ihm zugewandten Rastfläche der Voll-Eingriffsstufe 15 der Drehfalle einstellen wird. Dass dieses Kontaktieren aufgrund der zu leistenden Reib- und Verformungsarbeit zwischen Stoßdämpfungsmittel 20 und der Rastfläche der Voll-Eingriffsstufe 15 die in den Merkmalen **M3.1a** und **M3.1b** genannte Wirkung einer reduzierten Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle 8 und Sperrklinke 12 zur Folge hat, ist ein bloßer Bonuseffekt. Dabei kommt es nicht darauf an, ob in der Druckschrift **NKL8** diese Wirkung ausdrücklich angesprochen ist, solange der Fachmann diese aufgrund des Standes der Technik im Übrigen gleichsam beiläufig unterstellt, diese also von jenem „mitgelesen“ wird (vgl. BGH GRUR 2014, 758 ff., Rdn. 39 – Proteintrennung), was vorliegend der Fall ist.

1.2 Der Fachmann hätte in den figürlichen Darstellungen der Druckschrift **NKL8** auch nicht lediglich statische Zustände verschiedener Stellungen des Gesperres identifiziert mit der Folge, dass mögliche Zwischenpositionen bzw. die kinematischen Verhältnisse insgesamt für ihn nur im Rahmen einer Spekulation jenseits der unmittelbaren und eindeutigen Offenbarung in der Beschreibung und den Figuren erkennbar gewesen wären. Denn von der Bekanntheit einer technischen Lehre zum Anmeldezeitpunkt des Streitpatents ist, unabhängig von einer ausdrücklichen oder nur impliziten Offenbarung in der **NKL8**, auch bereits dann auszugehen, wenn sie dem Fachmann bei ihrer Verwirklichung unmittelbar und zwangsläufig offenbar wird. Auf die Frage, inwieweit der Fachmann dabei Veranlassung hatte, den Gegenstand auf das Vorhandensein der erfindungsgemäßen Eigenschaften hin zu erforschen, kommt es dabei nicht an (vgl. BGH GRUR 2012, 1130, Rdn. 29 – Leflunomid, BGH GRUR 2012, 1133, Rdn. 29 – UV-unempfindliche Druckplatte).

1.3 Damit offenbart die Druckschrift **NKL8** in der dort beschriebenen und gezeigten zweiten Ausführungsform sämtliche Merkmale des erteilten Patentanspruchs 1, sodass sein Gegenstand gegenüber dem Inhalt dieser Druckschrift nicht neu und daher nicht patentfähig ist.

Da die Beklagte die Ansprüche des Streitpatents ausdrücklich als geschlossenen Anspruchssatz verteidigt, hat das Streitpatent in der erteilten Fassung insgesamt keinen Bestand (vgl. BGH GRUR 2017, 57 – Datengenerator).

III.

Das Streitpatent erweist sich auch in keiner der - aufeinander aufbauenden - Fassungen der geltenden Hilfsanträge als rechtsbeständig.

1. Den Gegenständen der nachfolgend mithilfe einer Merkmalsgliederung des Senats wiedergegebenen, jeweiligen Patentansprüche 1 der Hilfsanträge 0, IA, IIA, IB, IIIAB bis IXAB, eingereicht mit Schriftsatz vom 11. Dezember 2023, sowie der Hilfsanträge I, II, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI, VIa, VII und VIIa, eingereicht mit Schriftsatz vom 15. September 2023 legt der Senat folgendes Verständnis zugrunde:

1.1 Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 0 (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung sind durch Unter- bzw. Durchstreichung gekennzeichnet):

- M1** Kraftfahrzeug-Türverschluss, mit
- M2** wenigstens einem Gesperre (1, 2) aus Drehfalle (1) und Sperrklinke (2), und mit
- M3** wenigstens einem zwischen Sperrklinke (2) und Drehfalle (1) angeordneten Stoßdämpfungsmittel (10,~~—~~14) für das Gesperre (1, 2), welches
- M3.1a** zumindest beim Schließen des Gesperres (1, 2) Wirkung entfaltet und
- M3.1b** in diesem Zusammenhang die Relativgeschwindigkeit zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) beim Einfallen der Sperrklinke (2) in eine

Rastposition der Drehfalle (1) reduziert,

dadurch gekennzeichnet, dass

M3.2^{H0, HIA, HIIA, HIB, HIIIAB-HVAB, HI, HII} das Stoßdämpfungsmittel (10, ~~11~~) randseitig wenigstens einer Anschlagfläche (5, ~~6~~) an der Drehfalle (1) ~~und/oder der Sperrklinke~~ realisiert ist und

M3.3^{H0-HIVAB, HI, HIII-HVIa} gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche (5) eine bestimmte Höhe (H) aufweist,

M3.4^{H0, HIB, HI, HIII-HVIIa} wobei das Stoßdämpfungsmittel (10) aus Kunststoff und

M3.5^{H0-HVIIa} einstückig mit einer Ummantelung (7) für die Drehfalle (1) hergestellt ist, wobei sich ferner

M2.1^{H0-HIIIAB, HI-HIVa} eine Anschlagfläche (6) der Sperrklinke (2) aus einer metallischen und einer durch eine Ummantelung (8) aus Kunststoff gebildeten Fläche zusammensetzt, sodass

M3.6^{H0-HVIIa} beim Einfallen der Sperrklinke (2) in die Vor- bzw. Hauptrast der Drehfalle (1) der Randbereich der Anschlagfläche (6) der Sperrklinke (2) an dem Stoßdämpfungsmittel (10)

entlanggleitet und

M3.7^{H0, HIA, HIIA} aufgrund der erhöhten Reibung zwischen dem dort realisierten Metall oder der Ummantelung (8) der Sperrklinke (2) an dem Stoßdämpfungsmittel (10) der Drehfalle

M2.2^{H0, H1A-HVIAB, HI, HII}

(1) die gewünschte Abbremsung erfährt,
und wobei in geschlossenem Zustand und beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

Der Patentanspruch 1 des Hilfsantrags 0 verfügt gegenüber seiner erteilten Fassung nicht mehr über die im Merkmal **M3.2** genannte Alternative, wonach das Stoßdämpfungsmittel auch oder ausschließlich an der Sperrklinke realisiert sein kann. Nach dem Merkmal **M3.2**^{H0, H1A, H1IA, H1B, H1IAB-HVAB, HI, HII} bildet das nunmehr an der Drehfalle verortete Stoßdämpfungsmittel einen randseitigen Teil der Anschlagfläche. Das Streitpatent unterlegt den Begriff „randseitig“ dabei mit einem Sinngehalt, der „auf den durch die Kunststoffummantelung gebildeten Bereich der Anschlagfläche“ Bezug nimmt (vgl. Absatz [0010]) und insofern mit dem Merkmal **M3.4**^{H0, H1B, HI, H1I-HVIIa} korreliert, als das Stoßdämpfungsmittel aus Kunststoff besteht.

Ohne die Werkstoffauswahl für den Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 0 darauf zu beschränken, wird in Absatz [0012] ein thermoplastisches Elastomer auf Polyesterbasis als bewährtes Material für das Stoßdämpfungsmittel vorgeschlagen. Ferner muss das Stoßdämpfungsmittel nach dem Merkmal **M3.3**^{H0-HIVAB, HI, H1I-HVIa} eine bestimmte Höhe gegenüber der Anschlagfläche aufweisen, um die in den Merkmalen **M3.1a** und **M3.1b** angesprochene Wirkung zu erzielen (vgl. auch Absatz [0013]). Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 0 gibt dabei keinen konkreten Betrag für eine Höhe vor, erst in den nachrangigen Hilfsanträgen wird hierfür ein bevorzugter Bereich zwischen 0,1 bis 1mm bzw. bis ca. 0,5mm genannt. Zur Relation der Höhe des Stoßdämpfungsmittels mit Blick auf die sich anschließende Ummantelung (vgl. Figuren 2a und 2b) verhält sich das Merkmal **M3.3**^{H0-HIVAB, HI, H1I-HVIa} nicht. Es obliegt insoweit dem Fachmann, unter Berücksichtigung von Form und Material des Stoßdämpfers nach Maßgabe der

Merkmale **M3.1a**, **M3.1b**, der folgenden Merkmale **M3.7**^{H0, HIA, HIIA} und **M2.2**^{H0, HIA-HVIIAB, HI, HII} sowie seines Fachwissens die konkret benötigte Höhe festzulegen.

Hergestellt wird das Stoßdämpfungsmittel entsprechend dem Merkmal **M3.5**^{H0-HVIIa} einstückig mit einer Ummantelung für die Drehfalle. Die räumliche Erstreckung dieser Ummantelung überlässt das Merkmal **M3.5**^{H0-HVIIa} ebenso dem Gestaltungsspielraum des Fachmanns wie das hierfür zu verwendende Material, solange es zu einer einstückigen Ausführung mit dem aus Kunststoff gefertigten Stoßdämpfungsmittel führt.

Die Anschlagfläche als Funktionsfläche der Sperrklinke setzt sich nach dem Merkmal **M2.1**^{H0-HIIIB, HI-HIVa} aus einer metallischen und einer durch die Ummantelung aus Kunststoff gebildeten Fläche zusammen (vgl. Absatz [0026]). Mit anderen Worten weist ein aus Metall gebildeter Grundkörper der Sperrklinke eine Kunststoffummantelung auf (vgl. hierzu Abs. [0007], Spalte 2, Zeilen 4 - 10), die an einer mit der Anschlagfläche der Drehfalle funktionell zusammenwirkenden Stelle ausgespart ist. Die räumliche Anordnung der metallischen und der aus Kunststoff gefertigten Teile der an der Sperrklinke ausgebildeten Anschlagfläche zueinander stellt das Merkmal **M2.1**^{H0-HIIIB, HI-HIVa} in das Belieben des Fachmanns. Dementsprechend ist auch ein Versatz zwischen der Ummantelung und der metallenen Teilfläche nicht ausgeschlossen, solange die Anschlagfläche der Sperrklinke in der Rastposition ihre korrespondierende Gegenfläche an der Drehfalle kontaktiert (vgl. Figur 2b).

Entsprechend dem Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIIAB, HI, HII} liegt die metallene Teilfläche der so gebildeten Anschlagfläche der Sperrklinke sowohl in einem geschlossenen Zustand als auch im Betrieb des Kraftfahrzeugtürverschlusses an einer ebenfalls metallischen Anschlagfläche der Drehfalle an. Mithin ist auch die Ummantelung der Drehfalle an dieser die Funktionsfläche bildenden Stelle unterbrochen.

Mit dem den Schließzustand des Türverschlusses definierenden Aneinanderliegen der metallischen Funktionsflächen von Drehfalle und Sperrklinke geht im Lichte der Beschreibung zwingend ein zumindest bereichsweises Verdrängen des

Stoßdämpfungsmittels in Richtung Kunststoffummantelung (vgl. Absatz [0015]) bzw. eine elastische Deformation desselben einher. Der zusätzliche Einschub „und beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses“ weist dabei lediglich auf die durch das Stoßdämpfungsmittel nicht beeinträchtigte Funktionsweise des Gesperres in der Schließstellung auch unter Betriebs- bzw. Fahrbedingungen des Kraftfahrzeugs hin, da nach wie vor die „hohen“ Auflagedrücke an den in der Vor- bzw. Hauptrast einander anliegenden Anschlagflächen wirken (vgl. Absätze [0015], [0016], [0022] und [0025]).

Die Merkmale **M3.6^{H0-HVIIa}** und **M3.7^{H0, HIA, HIIA}** konkretisieren die im Merkmal **M3.1b** postulierte Wirkungsweise dahingehend, dass der Randbereich der Anschlagfläche der Sperrklinke bei deren Einfallen in die Vor- bzw. Hauptrast der Drehfalle nach dem Verständnis des Merkmals **M3.6^{H0-HVIIa}** an dem an der Drehfalle ausgebildeten Stoßdämpfungsmittel entlanggleitet. In diesem Fall erfährt die Sperrklinke aufgrund der erhöhten Reibung zwischen dem dort realisierten Metall oder deren Kunststoffummantelung im Sinne des Merkmals **M3.7^{H0, HIA, HIIA}** an dem Stoßdämpfungsmittel der Drehfalle die unterstellte Abbremsung (vgl. Absatz [0011]). Im Lichte der Gesamtoffenbarung bedeutet das Merkmal **M3.7^{H0, HIA, HIIA}**, dass der Werkstoffpaarung der Anschlagfläche der Sperrklinke – entsprechend dem Merkmal **M2.1^{H0-HIIIB, HI-HIVa}** bestehend aus Metall und Kunststoff – und des Stoßdämpfungsmittels der Drehfalle aus Kunststoff eine erhöhte Reibung im Vergleich zur Gleitreibung einer reinen Metallpaarung wie Stahl auf Stahl zukommt (vgl. Absatz [0012]). Diese bewusste Inkaufnahme eines höheren Reibungswiderstands hat zumindest einen Anteil an der Abbremsung der Sperrklinke, und zwar neben der Verformungsarbeit, welche die Sperrklinke an dem Stoßdämpfungsmittel leistet, zu der sich der Patentanspruch 1 allerdings nicht verhält.

Ferner liest der Fachmann eine auf den gleitenden Kontakt zwischen dem Stoßdämpfungsmittel und des dazu korrespondierenden Abschnitts der Anschlagfläche der Sperrklinke abgestimmte Gesperrekinematik mit, die sich für eine – die beabsichtigten Wirkungen erzielende – Positionierung der miteinander in Eingriff gelangenden Anschlagflächen von Drehfalle und Sperrklinke eignen.

1.2 Die Patentansprüche 1 gemäß den Hilfsanträgen IA und IIA in der Fassung vom 11. Dezember 2023 enthalten zusätzliche Angaben zum Werkstoff des Stoßdämpfungsmittels. Sie basieren jeweils auf dem Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 0, wobei in der Fassung des Hilfsantrags IA das Merkmal **M3.4**^{H0, H1B, H1, H111-HV11a} wie folgt geändert ist

M3.4^{H1A} wobei das Stoßdämpfungsmittel (10) aus Kunststoff einem thermoplastischen Elastomer und ...

und in der Fassung des Hilfsantrags IIA an dessen Stelle folgendes Merkmal tritt:

M3.4^{H11A, H111AB-H1XAB} wobei das Stoßdämpfungsmittel (10) aus einem thermoplastischen Elastomer auf Polyesterbasis und ...

Anstelle des allgemeinen Begriffs „Kunststoff“ sehen die konkretisierten Merkmale **M3.4**^{H1A} und **M3.4**^{H11A, H111AB-H1XAB} ein thermoplastisches Elastomer bzw. ein solches auf Polyesterbasis, als Material für die Herstellung des Stoßdämpfungsmittels vor.

1.3 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert ebenso auf dem Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 0, wobei das Merkmal **M3.7**^{H0, H1a, H11A} durch das modifizierte Merkmal

M3.7^{H1B-H1XAB} aufgrund der erhöhten Reibung zwischen ~~dem dort realisierten Metall oder~~ der Ummantelung (8) der Sperrklinke (2) an dem Stoßdämpfungsmittel (10) der Drehfalle (1) die gewünschte Abbremsung erfährt, ...

ersetzt wurde. Die unterstellte Abbremsung der einfallenden Sperrklinke wird nach dem derart modifizierten Merkmal **M3.7**^{H1B-H1XAB} durch den reibungsbehafteten Kontakt zwischen dem aus Kunststoff gefertigten Stoßdämpfungsmittel und der die Anschlagfläche zumindest teilweise umgebenden Ummantelung der Sperrklinke

erreicht, die entsprechend dem Merkmal **M2.1**^{H0-HIIIAB, HI-HIVa} ebenfalls aus Kunststoff besteht.

1.4 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IIIAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IB, wobei das Merkmal **M3.4**^{H0, HIB, HI, HIII-HVIIa} durch das Merkmal **M3.4**^{HIIA, HIIIAB-HIXAB} ersetzt ist. Gemäß diesem Merkmal **M3.4**^{HIIA, HIIIAB-HIXAB} ist ein thermoplastisches Elastomer auf Polyesterbasis als Material für die Herstellung des Stoßdämpfungsmittels vorgesehen.

1.5 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IVAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IIIAB, wobei an Stelle des Merkmals **M2.1**^{H0-HIIIAB, HI-HIVa} das geänderte Merkmal

M2.1^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} eine Anschlagfläche (5) der Sperrklinke (2) aus einer metallischen und einer durch eine Ummantelung (8) aus Kunststoff gebildeten Fläche zusammensetzt, ~~so dass~~ wobei ...

tritt, an das sich das folgende zusätzliche Merkmal anschließt:

M2.3^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} die Drehfalle (1) durch das Auftreffen auf einen karosserieeitigen Schließbolzen kurzzeitig in einen Überhub verlagerbar ist, derart, dass...

Aus der Formulierung des Merkmals **M2.1**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} ergeben sich insbesondere mit Blick auf das Merkmal **M3.6**^{H0-HVIIa} weder für die Anschlagfläche der Sperrklinke noch für das Stoßdämpfungsmittel bauliche Restriktionen, die von den Festlegungen des Merkmals **M2.1**^{H0-HIIIAB, HI-HIVa} abweichen.

Das Merkmal **M2.3**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} erläutert indes die Bewegung der Drehfalle eines Kraftfahrzeug-Türverschlusses insbesondere beim manuellen Schließen einer Kraftfahrzeugtür. Durch das Auftreffen auf einen karosserieeitigen Schließbolzen wird die Drehfalle für einen kurzen Moment in einen sogenannten Überhub verlagert, der mit einer Kompression einer der Kraftfahrzeugkarosserie zugeordneten elastischen Türdichtung einhergeht. Durch die Rückstellkraft der Türdichtungen wird die Tür samt Drehfalle anschließend in die Schließstellung überführt, in der sich die Anschlagflächen der Drehfalle und Sperrklinke kontaktieren. Das Maß des Überhubs wird durch den Abstand der Anschlagfläche einer bereits in die Hauptrastposition eingefallenen Sperrklinke zur korrespondierenden Anschlagfläche der Drehfalle beschrieben (vgl. Absatz [0008]). Die Verlagerung der Drehfalle in die Überhubposition soll dabei derart erfolgen, dass der Randbereich der Anschlagfläche der Sperrklinke – eine darauf abgestimmte Gesperrekinematik vorausgesetzt (vgl. Abschnitt I.4) – während ihrer Einfallbewegung entsprechend dem Merkmal **M3.6**^{H0-HVIIa} an dem Stoßdämpfungsmittel entlanggleitet.

1.6 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IVAB, wobei das Merkmal **M3.3**^{H0-HIVAB, HI, HIII-HVIa} durch das Merkmal

M3.3^{HVAB-HIXAB} gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche (5) eine Höhe (H) von 0,1mm bis 1mm aufweist, ...

ersetzt ist. Zur Realisierung der gewünschten Wirkung – hier die Abbremsung der einfallenden Sperrklinke (vgl. Absatz [0013]) – für die Höhe des Stoßdämpfungsmittels gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche gibt das Merkmal nunmehr einen konkreten Wertebereich vor, der sich von 0,1mm bis 1,0mm erstreckt.

1.7 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VIAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VAB, wobei das Merkmal **M3.2**^{H0, HIA, HIIA, HIB, HIIIB-HVAB, HI, HII} ersetzt ist

durch das modifizierte Merkmal

M3.2^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} das Stoßdämpfungsmittel (10) randseitig wenigstens einer metallischen Anschlagfläche (5) an der Drehfalle (1) realisiert ist und ...

und sich an das Merkmal **M3.3**^{HVAB-HIXAB} folgendes Merkmal anschließt:

M3.30^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} sowie im Querschnitt ballig ausgebildet ist ...

Das ergänzte Merkmal **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} schreibt eine im Querschnitt ballige Ausbildung des Stoßdämpfungsmittels vor, das den Fachmann auf eine in Gänze – zumindest jedoch längs des sich in seiner Bewegungsrichtung erstreckenden Querschnitts – gerundete Oberfläche schließen lässt. Eine Stütze findet diese Sichtweise in Figur 3, in der exemplarisch ein „keilförmiger“ bzw. „keilartiger“ Querschnitt eines Stoßdämpfungsmittels in einer Schnittebene parallel zu dessen Bewegungsrichtung gezeigt ist. Die Verwendung des fachüblich eine dreidimensionale Form beschreibenden Begriffs „ballig“ im Merkmal **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} bezieht der Fachmann im Sinne des Streitpatents deshalb auf den besagten zweidimensionalen Querschnitt des Stoßdämpfungsmittels.

Zudem legt das geänderte Merkmal **M3.2**^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} für den Teil der Anschlagfläche der Drehfalle neben dem Stoßdämpfungsmittel aus einem entsprechenden Kunststoff nunmehr eine metallische Oberflächenstruktur fest.

1.8 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VIIAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VIAB, wobei nach dem Merkmal **M3.7**^{HIB-HIXAB} das Merkmal

M3.7.1^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} sodass es zu einem sanften Aneinandergleiten der beiden

metallischen Anschlagflächen (5, 6)
kommt ...

eingefügt sowie das Merkmal **M2.2**^{H0, H1A-HVIAB, H1, H11} ersetzt ist durch das modifizierte Merkmal:

M2.2^{HVIIAB} und wobei in geschlossenem Zustand ~~und~~sowie beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

Dementsprechend bezeichnet das dem Merkmal **M3.7**^{H1B-HIXAB} als Konsekutivsatz folgende Merkmal **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, H111-HVIIa} lediglich den beabsichtigten Erfolg eines „sanften Aneinandergleitens“ der metallischen Anschlagflächen, der sich durch die beabsichtigte Wirkung des Stoßdämpfungsmittels einstellen soll. Diese erschöpft sich in der beabsichtigten Abbremsung der einfallenden Sperrklinke zumindest teilweise aufgrund der erhöhten Reibung zwischen dem an der Drehfalle realisierten Stoßdämpfungsmittel und dem korrespondierenden Teil der Anschlagfläche der Sperrklinke, im Lichte des modifizierten Merkmals **M2.2**^{HVIIAB} verbunden mit einer Deformation des Stoßdämpfungsmittels. Die Erläuterung des genannten Erfolgs weist den Vorrichtungsbestandteilen und deren Anordnung zueinander dabei keine konstruktive Besonderheit über die mitzulesende Eignung der metallischen Anschlagflächen der beteiligten, aufeinander abgestimmten Gesperrekomponenten für ein restriktionsfreies Aneinandergleiten zum Ende der Einfallbewegung der Sperrklinke hinaus zu, was hinreichende Schließkräfte für die dazu notwendige Deformation des Stoßdämpfungsmittels voraussetzt.

Im Merkmal **M2.2**^{HVIIAB} ist gegenüber dem Merkmal **M2.2**^{H0, H1A-HVIAB, H1, H11} nur die Konjunktion „und“ zwischen den Begriffen „geschlossenem Zustand“ und „beim Betrieb“ durch „sowie“ ausgetauscht, woraus sich kein anderer Sinngehalt ergibt.

1.9 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VIIIAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem

Hilfsantrag VIIAB, wobei nach dem Merkmal **M.3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} das folgende zusätzliche Merkmal angefügt ist:

M3.8^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} und wobei bei einem Schließvorgang des Gesperres (1, 2) die beiden metallischen Anschlagflächen (5, 6) aufeinandertreffen bzw. aneinander entlanggleiten...

und das Merkmal **M2.2**^{HVIIAB} folgende Modifikation erfahren hat:

M2.2^{HVIIIAB} und ~~wobei~~ in geschlossenem Zustand sowie beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

Mit dem Merkmal **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} wird der Schließvorgang dahingehend konkretisiert, dass die beiden metallischen Anschlagflächen während der Einfallbewegung der Sperrklinke nicht nur – wie im Merkmal **M.3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} gefordert – „sanft“ aneinander entlang gleiten, sondern auch schlicht aufeinandertreffen können. Hiervon ausgehend hängt die Erfüllung des Merkmals **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} – wie auch des Merkmals **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} – wiederum lediglich von nicht definierten Randbedingungen eines konkreten Aufbaus ab (vgl. auch Abschnitt I.4). Mit Ausnahme der Eignung für ein „sanftes Aneinandergleiten“, ein abruptes Aufeinandertreffen der beteiligten Anschlagflächen oder einer zeitlich versetzten Kombination von beiden folgen hieraus keine baulichen Einschränkungen der Drehfalle, der Sperrklinke und des Stoßdämpfungsmittels über die Merkmale **M2.3**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa}, **M3.1a**, **M3.1b**, und **M3.6**^{H0-HVIIa} hinaus.

Die Änderung im Merkmal **M2.2**^{HVIIIAB} des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag VIIIAB beschränkt sich gegenüber der Fassung des Hilfsantrags VIIAB auf die Streichung des Adverbs „wobei“ nach der einleitenden Konjunktion „und“, aus der sich jedoch kein anderes Verständnis ergibt.

1.10 Der im Tatbestand mit vollem Wortlaut zitierte Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IXAB in der Fassung vom 11. Dezember 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VIIIAB, wobei nach dem Merkmal **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} das weitere Merkmal

M3.9^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} und die harten Oberflächen der metallischen Anschlagflächen (5, 6) gewährleisten, dass die für einen sicheren Betrieb erforderlichen Auflagedrücke zwischen Drehfalle (1) und Sperrklinke (2) ohne Verformung problemlos übertragen werden

eingefügt ist, an das sich das gegenüber dem Merkmal **M2.2**^{HVIIIAB} geänderte Merkmal

M2.2^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} und dadurch in geschlossenem Zustand sowie beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

anschließt.

Das Merkmal **M3.9**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} schreibt den Bereichen der Anschlagflächen mit metallischen Oberflächen eine ausreichende Härte zu, um den zwischen Drehfalle und Sperrklinke wirkenden Auflagedrücken – im Gegensatz zum Stoßdämpfungsmittel – ohne Verformung widerstehen zu können. Die unterstellte Wirkung stellt eine lediglich aufgabenhaft definierte Ausgestaltung des Teils der Anschlagflächen mit Oberflächen aus Metall dar, die nicht über die bloße Werkstoffangabe – wie bereits in den Merkmalen **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} und

M2.2^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} festgelegt – hinausgeht.

Die im Vergleich zu Merkmal **M2.2**^{HVIIIAB} vorgenommene Modifikation des Merkmals **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} nach Hilfsantrag IXAB betrifft ausschließlich die Aufnahme des Adverbs „dadurch“ nach der einleitenden Konjunktion „und“, womit offensichtlich der Versuch unternommen wird, einen kausalen Zusammenhang zwischen der Härte der Anschlagflächen entsprechend dem Merkmal **M3.9**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} und deren Aneinanderliegen im Schließzustand des Gesperres nach dem Merkmal **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} herzustellen. Da das Erreichen des vollständig eingerasteten Gesperrezustands jedoch zumindest nicht unmittelbar auf die Oberflächenbeschaffenheit der Anschlagflächen zurückzuführen ist, kommt dieser Formulierung kein über die Summe der Einzelmerkmale hinausgehender Sinngehalt zu. Insoweit wird hinsichtlich des Merkmals **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} auf die Ausführungen zum Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIIAB, HI, HII} verwiesen.

1.11 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag I in der Fassung vom 15. September 2023 unterscheidet sich dadurch von der Fassung des Hilfsantrags 0 vom 11. Dezember 2023, dass zwischen den Merkmalen **M3.3**^{H0-HIVAB, HI, HIII-HVIIa} und **M3.4**^{H0, HIB, HI, HIII-HVIIa} das Merkmal **M3.30**^{HVIIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} zusätzlich aufgenommen und das Merkmal **M3.7**^{H0, HIA, HIIA} durch das modifizierte Merkmal

M3.7^{HI-HVIIa} aufgrund der erhöhten Reibung zwischen dem dort realisierten Metall oder der ~~Ummantelung~~Kunststoffummantelung (8) ~~der Sperrklinke (2)~~ an dem Stoßdämpfungsmittel (10) der Drehfalle (1) die gewünschte Abbremsung erfährt,

ersetzt ist.

Das gegenüber dem Merkmal **M3.7**^{H0, HIA, HIIA} geänderte Merkmal **M3.7**^{HI-HVIIa} qualifiziert die dort genannte Ummantelung als Kunststoffummantelung, die jedoch nicht mehr ausdrücklich der Sperrklinke zugeordnet wird. Das so formulierte

Merkmal stimmt nahezu im Wortlaut mit der hierzu zitierten Offenbarungsstelle im Absatz [0011] der Beschreibung überein, wodurch es die gleiche, offensichtliche sprachliche Unrichtigkeit durch die grammatikalisch hier nicht passende Nutzung der Präposition „zwischen“ enthält. Deren Verwendung erfordert nämlich die Zuordnung zweier Reibpartner, wohingegen es das besagte Merkmal bei der Nennung ausschließlich des Metalls bzw. der Kunststoffummantelung der Anschlagfläche ohne Stoßdämpfungsmittel bzw. der Sperrklinke belässt. Der Fachmann erkennt jedoch in Verbindung mit dem Merkmal **M3.6**^{H0-HVIIa}, dass hier weiterhin – wie bereits zum Merkmal **M3.7**^{H0, HIA, HIIA} ausgeführt – die vermeintliche Ursache für die unterstellte Wirkung einer Abbremsung der Sperrklinke beim Einfallen in die Vor- bzw. Haupttrast der Drehfalle erläutert wird. Eine Verzögerung soll nämlich aufgrund der zwischen dem Randbereich der Anschlagfläche der Sperrklinke und dem Stoßdämpfungsmittel der Drehfalle wirkenden Reibungskraft eintreten, an dem er während des Einfallens der Sperrklinke in die Verriegelungsstellung entlanggleitet. Auch Kunststoff als Werkstoff der Sperrklinkenummantelung gibt bereits das unveränderte Merkmal **M2.1**^{H0-HIIIAB, HIIIVa} vor, sodass aus den vorgenommenen Modifikationen kein vom Merkmal **M3.7**^{H0, HIA, HIIA} abweichendes Verständnis des Merkmals **M3.7**^{HI-HVIIa} folgt. Zum Sinngehalt des Merkmals **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} wird auf die Ausführungen zum Hilfsantrag VIAB verwiesen.

1.12 Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag II in der Fassung vom 15. September 2023 entspricht dem Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag I, wobei jedoch folgende Merkmale eine Modifikation erfahren haben:

M3.3^{HII, HVII, HVIIa} gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche (5) eine ~~bestimmte~~ Höhe (H) von 0,1mm bis ca. 0,5mm aufweist,
...

M3.4^{HII} wobei das Stoßdämpfungsmittel (10) aus thermoplastischem Kunststoff und...

Das Merkmal **M3.3**^{HIII, HVII, HVIIa} gibt zur Realisierung der gewünschten Wirkung – hier die Abbremsung der einfallenden Sperrklinke (vgl. Absatz [0013]) – für die Höhe des Stoßdämpfungsmittels gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche nunmehr einen Wertebereich vor, der sich von 0,1mm bis circa 0,5mm erstreckt.

Zudem legt das Merkmal **M3.4**^{HIII} das Material des Stoßdämpfungsmittels fest, das nunmehr aus einem thermoplastischen Kunststoff hergestellt sein muss. Obwohl es sich bei einem thermoplastischen Kunststoff im Einklang mit dem allgemeinen Fachverständnis um ein nur in einem bestimmten Temperaturbereich verformbares, aber ansonsten festes Material handeln dürfte, unterstellt ihm das Streitpatent auch elastische Eigenschaften (vgl. Absätze [0019] u. [0032]).

1.13 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag III in der Fassung vom 15. September 2023 entspricht der Fassung des Hilfsantrags I ohne Merkmal **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} („sowie im Querschnitt ballig ausgebildet ist“), wobei das Merkmal **M3.2**^{H0, HIA, HIIA, HIB, HIIIB-HVAB, HI, HII} durch das modifizierte Merkmal **M3.2**^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} und das Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIAB, HI, HII} durch das geänderte Merkmal

M2.2^{HIII} und ~~wobei~~dadurch in geschlossenem Zustand und beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

ersetzt sowie nach dem Merkmal **M3.7**^{HI-HVIIa} das Merkmal **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} aufgenommen ist.

Die im Vergleich zu Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIAB, HI, HII} vorgenommene Modifikation des Merkmals **M2.2**^{HIII} erschöpft sich im Austausch des Adverbs „wobei“ durch „dadurch“ nach der einleitenden Konjunktion „und“, womit offensichtlich ein kausaler Zusammenhang zwischen dem in Merkmal **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} angesprochenen „sanften“ Aneinandergleiten der beiden metallischen Anschlagflächen und deren Aneinanderliegen im Schließzustand des Gesperres

nach dem Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIAB, HI, HII} suggeriert werden soll. Da das Erreichen des vollständig eingerasteten Gesperrezustands jedoch lediglich eine entsprechende Bewegung der beteiligten Komponenten – unabhängig von der subjektiven Wahrnehmung eines sanften Aneinandergleitens – voraussetzt, kommt auch dieser Formulierung kein über die Summe der Einzelmerkmale hinausgehender Sinngehalt zu. Insoweit wird hinsichtlich des Merkmals **M2.2**^{HIII} auf die Ausführungen zum Merkmal **M2.2**^{H0, HIA-HVIAB, HI, HII} verwiesen.

1.14 Der Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag IV vom 15. September 2023 basiert auf dem Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag III, wobei das Merkmal **M2.2**^{HIII} wie folgt geändert

M2.2^{HIV, HV, HVI, HVII} ~~und dadurch~~sowie in geschlossenem Zustand und beim Betrieb des Kraftfahrzeug-Türverschlusses die jeweils metallischen Anschlagflächen (5, 6) an der Sperrklinke (2) und der Drehfalle (1) aneinander anliegen.

und davor zusätzlich das Merkmal **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} aufgenommen ist.

Auf die Ausführungen zu den Hilfsanträgen III und VIIIAB wird insoweit Bezug genommen.

1.15 Im Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags V wurde gegenüber der Fassung nach Hilfsantrag IV das Merkmal **M2.3**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} ergänzt. Das Merkmal **M2.1**^{H0-HIIIAB, HI-HIVa} wurde durch das Merkmal **M2.1**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} ersetzt. Auf die Darlegungen zum Sinngehalt der jeweiligen Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen IV und IVAB wird verwiesen.

1.16 Hinsichtlich des Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hilfsantrags VI, welcher gegenüber dem Hilfsantrag V um das zusätzliche Merkmal **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa} ergänzt wurde, wird auf die Erläuterungen zum Verständnis der jeweiligen Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen V und VIAB Bezug genommen.

1.17 Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags VII beinhaltet anstelle des der Merkmals **M3.3**^{H0-HIVAB, HI, HIII-HVIa} aus der Fassung nach Hilfsantrag VI das Merkmal **M3.3**^{HIII, HVII, HVIIa}. Dieses umfasst zusätzlich das Bezugszeichen „H“ für die Höhe des Stoßdämpfungsmittels, ist ansonsten aber wortgleich zum Patentanspruch 1 des Hilfsantrags VI abgefasst. Auf die Ausführungen zu den Hilfsanträgen VI und II wird verwiesen.

1.18 Die Patentansprüche 1 gemäß den jeweils nachrangigen Hilfsanträgen IIIa, IVa, Va, VIa und VIIa entsprechen – bis auf den Ersatz des Merkmals **M2.2**^{HIII} bzw. **M2.2**^{HIV, HV, HVI, HVII} durch das Merkmal **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} – im Übrigen inhaltsgleich dem jeweiligen Patentanspruch 1 in der Fassung des vorrangigen Hilfsantrags gleicher Bezifferung ohne Suffix „a“, allerdings jeweils ergänzt um das Merkmal **M3.9**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa}. Auf die Ausführungen zu den Kraftfahrzeug-Türverschlüssen nach den Patentansprüchen 1 der Hilfsanträge III bis VII wird Bezug genommen.

Lediglich aus Gründen der Übersichtlichkeit ist der Senat bei der nachfolgenden Prüfung der Hilfsanträge auf Patentfähigkeit von der durch die Beklagte vorgegebenen Reihenfolge abgewichen:

2. Ein Kraftfahrzeug-Türverschluss entsprechend den im Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag IXAB niedergelegten Merkmalen beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit ausgehend von der Druckschrift **NKL8**.

In den - im Tatbestand mit vollem Wortlaut zitierten - Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag IXAB haben gegenüber der erteilten Fassung die zusätzlichen Merkmale **M2.1**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa}, **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa}, **M2.3**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa}, **M3.3**^{HVAB-HIXAB}, **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HII, HVI-HVIIa}, **M3.4**^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}, **M3.5**^{H0-HVIIa}, **M3.6**^{H0-HVIIa}, **M3.7**^{HIB-HIXAB}, **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa}, **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} und **M3.9**^{HIXAB-HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} sowie das geänderte Merkmal **M3.2**^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} Aufnahme gefunden.

2.1 Für die Beurteilung, ob eine beanspruchte Lösung auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, ist von dem auszugehen, was die Erfindung gegenüber dem Stand der Technik im Ergebnis tatsächlich leistet (vgl. BGH GRUR 2010, 602, Leitsatz u. Rdn. 27 – Gelenkanordnung).

Demgemäß orientiert sich auch das Auffinden des von dem beanspruchten Gegenstand losgelösten, objektiven technischen Problems allein an dieser Mehrleistung, hier der Reduktion von Geräuschemissionen des Gesperres während des Schließvorgangs unabhängig von einem ihn umgebenden Gehäuse, wie es auch die Patentschrift als Aufgabe nennt.

Für die Frage der Veranlassung zur Problemlösung ist zu beachten, dass es für das Begehen eines von den bisher beschrittenen Wegen abweichenden Lösungswegs – abgesehen von dem hier nicht vorliegenden Fall, in dem es für den Fachmann auf der Hand liegt, was zu tun ist – in der Regel zusätzlicher, über die Erkennbarkeit des technischen Problems hinausreichender Anstöße, Anregungen, Hinweise oder sonstiger Anlässe dafür bedarf, die Lösung des technischen Problems auf dem Weg der Erfindung zu suchen (vgl. BGH GRUR 2009, 746, Leitsatz u. Rdn. 20 – Betrieb einer Sicherheitseinrichtung).

Hierbei bildet der Stand der Technik den Ausgangspunkt seiner Überlegungen für eine mögliche Problemlösung, wobei ein Vorrang eines sogenannten „nächstkommenden Standes der Technik“ weder besteht (vgl. BGH GRUR 2017, 498, Rdn. 28 – Gestricktes Schuhoberteil; BGH GRUR 2009, 382, Rdn. 51 – Olanzapin) noch eine derartige Einordnung erforderlich ist (GRUR 2009, 1039, Leitsatz u. Rdn. 20 – Fischbissanzeiger).

Die Wahl des Ausgangspunkts bedarf deshalb der Rechtfertigung, die in der Regel in dem Bemühen des Fachmanns liegt, für einen bestimmten Zweck eine bessere oder andere Lösung zu finden, als sie der Stand der Technik zur Verfügung stellt (vgl. BGH GRUR 2017, 148, Rdn. 43 – Opto-Bauelement).

2.2 Vor diesem Hintergrund war die Lösung des technischen Problems, Geräuschemissionen während des Schließvorgangs unmittelbar am Ort ihrer Entstehung zu vermindern, dem Fachmann ausgehend von der Druckschrift **NKL8** nahegelegt.

Vorgestellt wird dort, wie dargelegt, ein Kraftfahrzeug-Türverschluss mit einem fachüblichen Gesperre bestehend aus der Sperrklinke 12 und der Drehfalle 8 sowie einem Stoßdämpfungsmittel 20.

Nach der Figur 7 der Druckschrift **NKL8** befindet sich das Stoßdämpfungsmittel 20 an einem seitlichen Rand einer von der Ummantelung der Sperrklinke 12 ausgesparten Teilfläche, dort die der Drehfalle 8 zugewandte Oberfläche der Metallklaue 19. Diese Teilfläche bildet zusammen mit dem Stoßdämpfungsmittel 20 die besagte Anschlagfläche der Sperrklinke 12. Hierzu korrespondierend ausgeführt ist die Anschlagfläche der Drehfalle 8, die sich ebenfalls aus einem als Aufstandsfläche für das Stoßdämpfungsmittel 20 dienenden Teil der Ummantelung der Drehfalle 8 und einer von dieser ausgenommenen Teilfläche, dort die der Sperrklinke 12 zugewandte Oberfläche der Voll- Eingriffsstufe 15 aus Metall, zusammensetzt (vgl. **NKL8**: Figuren 6 u. 7). Die Anordnung des Stoßdämpfungsmittels 20 an der Sperrklinke 12 – randseitig des metallischen Teils der Anschlagfläche – mit der Anordnung einer hierzu korrespondierenden Anschlagfläche der Drehfalle 8 zu vertauschen, ist als reine kinematische Umkehr eine Maßnahme, die im Ermessen des Fachmanns liegt. Dabei ist es für die im Merkmal **M3.1b** erläuterte Wirkung unerheblich, an welcher Gesperrekomponente die miteinander in Kontakt tretenden Reibpartner angeordnet sind, solange damit, wie hier, keine Änderung der kinematischen Verhältnisse einhergeht. Unter Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile entscheidet sich der Fachmann im Rahmen seines routinemäßigen Handelns für eine der beiden ihm gleichermaßen vertrauten Varianten, wie sie auch die Druckschrift **NKL7** beschreibt (vgl. **NKL7b**: Anspruch 1, Absatz [0005]).

Folgerichtig erfordert ein an der Drehfalle 8 ausgebildetes Stoßdämpfungsmittel auch eine entsprechende Anpassung der mit einem solchen Stoßdämpfungsmittel

ausgestatteten Anschlagfläche interagierenden Anschlagfläche der Sperrklinke 12. Somit war dem Fachmann ein Kraftfahrzeug-Türverschluss mit einer Ausgestaltung nach den Merkmalen **M2.1**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} und **M3.2**^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} nahegelegt, ohne dass er erfinderisch tätig werden musste.

2.3 Nach Absatz [0011] der Druckschrift **NLK8b** wird während einer Schließbewegung der mit dem Gesperre ausgestatteten Fahrzeugtür die Drehfalle 8 durch das Auftreffen auf einen karosserieseitigen Schließbolzen, dort Schließbügel 2, kurzzeitig unter elastischer Verformung der Türdichtungen über die eigentliche Schließstellung hinaus in einen sogenannten Überhub entsprechend dem Merkmal **M2.3**^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa} verlagert. Der bereits angesprochene Überhub spiegelt sich auch im technischen Problem wider, das der Lehre der Druckschrift **NKL8** zugrunde liegt. Demnach soll ein unangenehmes „Geräusch bei einer Verriegelungsvorrichtung für ein Fahrzeug durch Verlangsamten der Rückkehrgeschwindigkeit eines Riegels nach einer übermäßigen Drehung“ verringert werden (vgl. **NKL8b**: Zusammenfassung – Aufgabe, Absatz [0003]). Zur Lösung dieses Problems, das sich – wie im Merkmal **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} nicht ausgeschlossen – in einem Aufeinandertreffen der Anschlagflächen von Sperrklinke 8 und Drehfalle 12 nach einem Überhub manifestiert, wird das schon angesprochene Stoßdämpfungsmittel 20 vorgeschlagen. Dieses soll ein heftiges Aneinanderstoßen der aus einem nicht näher bestimmten Metall gefertigten Voll-Eingriffsstufe 15 der Drehfalle 8 und der Metallklaue der Sperrklinke 12 sowie ein daraus resultierendes, „starkes metallisches Geräusch“ zumindest verringern (vgl. **NKL8b**: Absätze [0011] u. [0012]). Insoweit sensibilisiert die Offenbarung der Druckschrift **NKL8b** den Fachmann für die Existenz großer Schließkräfte und hoher Auflagedrücke insbesondere im Verriegelungszustand des Gesperres.

Die Notwendigkeit bei einem Kraftfahrzeug-Türverschluss, der mit einem entsprechenden Stoßdämpfungsmittel ausgestattet ist, die „Verriegelungsstärke in herkömmlicher Stärke“ sicherzustellen, wird in der Druckschrift **NKL7** explizit thematisiert. Um im Verriegelungszustand insofern auch große, in Öffnungsrichtung wirkende Schließkräfte auf die Drehfalle 4 durch die Sperrklinke

6 abfangen zu können, berühren sich deren metallene Anschlagflächen, dort die Einrastflächen 4d und 6b, direkt (vgl. **NKL7b**: Absätze [0014] u. [0017]).

Diesen positiven Effekt des sicheren Betriebs unterstellt der Fachmann auch dem aus der Druckschrift **NKL8** bekannten Kraftfahrzeug-Türverschluss, dessen Drehfalle 8 und Sperrklinke 12 zumindest zum Teil jeweils über eine Anschlagfläche aus – nach dem Verständnis des Streitpatents – hinreichend „hartem“ Metall verfügen. In der Schließstellung des Gesperres liegen die besagten Anschlagflächen dann zur Übertragung der Auflagedrücke entsprechend dem Merkmal **M3.9**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} fachüblich ohne plastische Verformung aneinander an (vgl. **NKL8b**: Figur 4, Absätze [0013] u. [0014]), wie es auch das Merkmal **M2.2**^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa} für den geschlossenen Zustand, also auch während des Betriebs bzw. während einer Fahrsituation, fordert.

2.4 Wie zu den Merkmalen **M3.1a** und **M3.1b** bereits ausgeführt, ergibt sich als Bonuseffekt der Lehre der Druckschrift **NKL8** während des Einfallens der ausgelenkten Sperrklinke 12 abhängig von – auch im Streitpatent nicht festgelegten – Randbedingungen des realen Aufbaus ein Kontaktieren des Stoßdämpfungsmittels 20 mit der Drehfalle 8. Aufgrund der den Gesperrekomponenten aufgeprägten Rotationsbewegungen gleitet das Stoßdämpfungsmittel 20 in der Überhubbewegung der Drehfalle an der ihm zugewandten Anschlagfläche der Voll-Eingriffsstufe 15 entlang, bis die Sperrklinke 12 ihre Blockadestellung erreicht. Entsprechendes definiert die Maßnahme des Merkmals **M3.6**^{H0-HVIIa}, die ein Entlanggleiten des Randbereichs der Anschlagfläche an dem hierzu korrespondierenden Stoßdämpfungsmittel vorsieht.

Im Ausführungsbeispiel der Druckschrift **NKL8** nach der Figur 7 tritt das Stoßdämpfungsmittel 20 lediglich mit dem Teil der Anschlagfläche der Drehfalle 8 in Kontakt, die durch deren Ummantelung aus einem Kunststoff, dort Kunstharz, gebildet wird. Die dabei neben der eigentlichen Verformung des Stoßdämpfungsmittels während des Einfallens der Sperrklinke 12 auftretende Gleitreibung bestimmt sich primär durch den maßgebenden Reibungskoeffizienten,

der sich aus der Werkstoffpaarung Kunststoff/Kunststoff – entsprechend des im Merkmal **M3.7**^{HIB-HIXAB} vorgeschriebenen Aufbaus – ergibt. Hierbei wird die kinetische Energie der Sperrklinke 12 in thermische Energie umgewandelt, wodurch diese die beabsichtigte Abbremsung erfährt.

Nach dem oben dargelegten Verständnis des Merkmals **M3.7.1**^{HVIIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} und der den gleitenden Kontakt herausstellenden Alternative des Merkmals **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa} wird die Sperrklinke während ihrer Einfallbewegung in die Schließstellung durch das Stoßdämpfungsmittel derart abgebremst, dass zum Ende des Bewegungsablaufs hin ihre metallische Anschlagfläche an derjenigen der Drehfalle „sanft“ entlanggleitet.

Auch im Kontext mit den übrigen Merkmalen, insbesondere mit den Merkmalen **M3.2**^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa} und **M3.8**^{HVIIIAB, HIXAB, HIV-HVIIa}, ergeben sich daraus jedoch keine zusätzlichen, vorrichtungstechnischen Restriktionen für die Anschlagflächen bzw. das Stoßdämpfungsmittel. Insoweit kommt es nicht darauf an, dass in der Druckschrift **NKL8** auf diesen Erfolg des „sanften Aneinandergleitens“ der metallischen Anschlagflächen bei einem Schließvorgang, der sich durch die Wirkung des Stoßdämpfungsmittels einstellt, nicht explizit eingegangen wird. Allein das Postulieren von vermeintlichen Wirkungen und Erfolgen, die Ausfluss eines baulich mit dem Stand der Technik übereinstimmenden Gesperrekonzepts sind, kann eine Patentfähigkeit nicht begründen. Denn die in den besagten Merkmalen vorgegebenen Maßnahmen heben den beanspruchten Kraftfahrzeug-Türverschluss nicht von dem ab, was der Fachmann auch der Lehre der Druckschrift **NKL8** beiläufig unterstellt oder bei dieser „mitliest“.

2.5 Wie den Figuren 6 und 7 der Druckschrift **NKL8** entnehmbar ist, weist das Stoßdämpfungsmittel 20 – zumindest senkrecht zur Bewegungsrichtung der Sperrklinke 12 gesehen – eine konvexe Außenkontur auf. Dementsprechend erfüllt es die Maßgabe eines „balligen“ Querschnitts nach dem gebotenen Verständnis des Merkmals **M3.30**^{HVIAB-HIXAB, HI, HIII, HVI-HVIIa}. Indes ragt das so gestaltete Stoßdämpfungsmittel 20 über den Teil der Anschlagfläche aus Metall mit einer dort nicht näher bestimmten Höhe hinaus. Die Festlegung eines bestimmten

Höhenbereichs für das Stoßdämpfungsmittel nach dem Merkmal **M3.3^{HVAB-HIXAB}** stellt aber lediglich eine auf fachübliche Überlegungen zurückführende, einfache konstruktive Maßnahme – mithin ohne eigenständigen erfinderischen Gehalt – dar, die der Fachmann zur Anpassung an den praktischen Bedarfsfall vorsieht. Denn die Bemessung des Stoßdämpfungsmittels in der Druckschrift **NKL8** setzt einen vom gewählten Werkstoff abhängigen Abstimmungsprozess seiner Formgebung auf die Gesperregeometrie voraus, mit der Folge, dass dessen Höhe gegenüber der zugehörigen Anschlagfläche zur Sicherstellung der beabsichtigten Abbremsung der Sperrklinke bzw. zur Geräuschkürzung bei einem Aufeinanderstoßen der Anschlagflächen der Drehfalle und Sperrklinke noch hinreichend ist, ohne den erforderlichen Kontakt zwischen den besagten metallischen Teilbereichen der Anlageflächen zur Übertragung der wirkenden Schließkräfte zu verhindern. Einen erfinderischen Überschuss führt das Merkmal **M3.3^{HVAB-HIXAB}** somit nicht herbei. Über ein einfaches handwerkliches Vorgehen – hier eine die Dimensionierung der Höhe betreffende Optimierung – im Rahmen des Fachkönnens gehen seine Anforderungen nämlich nicht hinaus.

2.6 Mit dem Merkmal **M3.5^{H0-HVIIa}** ist ferner eine mit einer Ummantelung für die Drehfalle einstückige Herstellung des Stoßdämpfungsmittels vorgegeben, zu der sich die Lehre der Druckschrift **NKL8b** nicht explizit verhält. Allerdings bildet bei dem ersten Ausführungsbeispiel des Kraftfahrzeug-Türverschlusses nach den Figuren 2 bis 4 das vorspringende, ebenso als Stoßdämpfungsmittel fungierende Kunstharzelement 18 einen Teil des Kunstharz-Abdeckelements 16, das die Sperrklinke 10 zumindest teilweise ummantelt (vgl. **NKL8b**: Absatz [0008]). Dieses Prinzip aufgreifend, liegt es für den Fachmann daher unmittelbar auf der Hand, auch für das in den Figuren 6 und 7 dargestellte Ausführungsbeispiel eine einstückige Ausführung des Stoßdämpfungsmittels 20 zusammen mit einer Ummantelung der betreffenden Gesperrekomponente entsprechend dem Merkmal **M3.5^{H0-HVIIa}** vorzusehen. Für eine derartige konstruktive Ausgestaltung bieten auch die figürlichen Darstellungen in den Figuren 6 und 7 des zweiten Ausführungsbeispiels Anlass, bei letzterer insbesondere die dortigen Schraffuren.

Die Druckschrift **NKL8** benennt in ihrer deutsch- bzw. englischsprachigen Übersetzung **NKL8b** bzw. **NKL8a** beispielhaft ein Kunstharzmaterial bzw. „synthetic resin“, das sich als „weicher“ bzw. „soft“, also elastisch verformbarer Kunststoff für die Herstellung sowohl der Ummantelung als auch von stoßdämpfenden Bauelementen eignet (vgl. **NKL8a/b**: Absatz [0013]). Ausgehend von dieser allgemeinen Angabe rechnet der Fachmann gedanklich auch ihm allgemein geläufige Polymere mit dieser Eigenschaft hinzu, weshalb eine Werkstoffwahl entsprechend dem Merkmal **M3.4^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}** über rein fachmännisches Handeln nicht hinausgeht. Ein bloßer Austausch des verwendeten Materials durch ein anspruchsgemäß festgelegtes thermoplastisches Elastomer ist dabei bereits durch den konkreten Anwendungsfall je nach den geforderten Verwendungseigenschaften des Stoßdämpfungsmittels veranlasst. Im Absatz [0012] der Streitpatentschrift wird hierzu lediglich ausgeführt, dass das Stoßdämpfungsmittel üblicherweise aus Kunststoff gefertigt werde, wobei sich ein thermoplastisches Elastomer auf Polyesterbasis besonders bewährt habe. Besondere Vorteile genau des beanspruchten Werkstoffs gegenüber dem allgemein vorgeschlagenen Kunststoff über dessen fachüblich bekannte Eigenschaften hinaus, ergeben sich insofern weder aus dem Streitpatent noch sind diese im Übrigen ersichtlich.

Zudem war dem maßgeblichen Fachmann zum Prioritätszeitpunkt des Streitpatents bereits bekannt, stoßdämpfende Gesperrebauteile für Kraftfahrzeugschlösser aus einem thermoplastischen Elastomer, auch auf Polyesterbasis zu fertigen. Als Beleg für dieses Fachwissen dienen die Druckschriften **NKL4** und **NKL9**, aus denen thermoplastische Elastomere auf Polyesterbasis (vgl. **NKL9**: Spalte 3, Zeilen 13 bis 17) exemplarisch mit dem Handelsnamen „Hytrel“ (vgl. **NKL4**: Spalte 8, Zeilen 34 bis 55) in ihrer Verwendung als Werkstoff für Stoßdämpfungsmittel in Kraftfahrzeug-Türverschlüssen hervorgehen.

Nach alledem ist die Ausbildung nach dem Merkmal **M3.4^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}** bereits vollumfänglich dem allgemeinen Wissen des Durchschnittsfachmanns

zuzurechnen, sodass dieses keine patentbegründende Wirkung zu entfalten vermag.

Dem lässt sich auch nicht mit Erfolg entgegenhalten, der Fachmann würde mit dem in der Druckschrift **NKL8** genannten Werkstoff ausschließlich ein sprödes Duroplast assoziieren. Denn in den Absätzen [0010] und [0013] der Druckschrift **NKL8b** wird das Stoßdämpfungsmittel 20 als „weiches vorstehendes Kunstharzelement“ bezeichnet, was gegen einen derartigen Sinngehalt der dort niedergelegten Lehre spricht.

2.7 Hinsichtlich der übrigen Merkmale wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen zur Patentfähigkeit des Gegenstands nach dem erteilten Patentanspruch 1 verwiesen.

Der Fachmann kommt damit ausgehend von dem Inhalt der Druckschrift **NKL8** vor dem Hintergrund der Lehre der Druckschrift **NKL7** in Verbindung mit seinem Fachwissen, insbesondere belegt durch die Druckschriften **NKL4** und **NKL9**, und seinem Fachkönnen zu dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hilfsantrags IXAB, ohne dabei erfinderisch tätig geworden zu sein.

2.8 Von dem oben dargelegten Verständnis der Merkmalskombinationen in den verteidigten Fassungen gelten vorstehende Ausführungen sinngemäß auch für die Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 0 bis VIIIAB sowie I, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI und VIa, die lediglich um Teilmengen oder um nur eines der vorstehend bezeichneten Merkmale bzw. den gleichen Teilaspekt einer baulichen Ausgestaltung des Kraftfahrzeug-Türverschlusses betreffende – jedoch weiter gefasste – Merkmale gegenüber der Fassung des erteilten Patentanspruchs 1 ergänzt sind.

So beschäftigt sich die Merkmalsschar **M3.2^{XX}** mit der Positionierung des Stoßdämpfungsmittels, die im Merkmal **M3.2^{HVIAB-HIXAB, HIII-HVIIa}** den höchsten Konkretisierungsgrad besitzt. Gleiches gilt für das Merkmal **M3.3^{HVAB-HIXAB}** in Bezug auf das Merkmal **M3.3^{H0-HIVAB, HI, HIII-HVIa}**, welche jeweils die Höhe des Stoßdämpfungsmittels definieren, und für das Merkmal **M3.4^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}**

hinsichtlich der Merkmalschar **M3.4^{XX}**, die auf den Werkstoff des Stoßdämpfungsmittels abstellt. Auch das Merkmal **M3.7^{HIB-HIXAB}** weist die eingeschränkteste Fassung aus der Merkmalschar **M3.7^{XX}** auf, welches die Wirkung des Kontakts zwischen Stoßdämpfungsmittel und korrespondierender Anschlagfläche erläutert. Die im Merkmal **M2.1^{HIVAB-HIXAB, HV-HVIIa}** genannte Maßnahme unterscheidet sich lediglich im Wortlaut, nicht jedoch in ihrem substanziellen Gehalt von dem Verständnis des Merkmals **M2.1^{H0-HIIIAB, HI-HIVa}**. Dies gilt im Übrigen auch für das Merkmal **M2.2^{HIXAB, HIIIa, HIVa, HVa, HVIIa, HVIIa}** gegenüber der Merkmalschar **M2.2^{XX}**. Hieraus folgt, dass auch die Gegenstände nach den Patentansprüchen 1 gemäß den Hilfsanträgen 0, IA, IIA, IB und IIIAB bis VIIIAB sowie I, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI und VIa nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen. Die jeweiligen Patentansprüche beinhalten jeweils lediglich Kombinationen von weniger als den vorliegend betrachteten Merkmalen bzw. weiter gefasste Merkmalsverknüpfungen, wobei sich hieraus jeweils kein anders zu bewertender Sachverhalt ergibt. Derartiges wurde von der Beklagten auch nicht geltend gemacht.

3. Eine Vorrichtung in einer die Merkmale nach dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag II aufweisenden Gestaltung, die lediglich eine Teilmenge der vom Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag IXAB umfassten Merkmale aufweist, beruht auch mit den gegenüber dieser Fassung modifizierten Merkmalen **M3.3^{HII, HVII, HVIIa}**, **M3.4^{HII}** und **M3.7^{HI-HVIIa}** nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Bei den Merkmalen **M3.4^{HII}** und **M3.7^{HI-HVIIa}** handelt es sich lediglich um gegenüber ihren Pendanten des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag IXAB weiter gefasste Formulierungen desselben Teilaspekts einer Ausgestaltung des beanspruchten Kraftfahrzeug-Türverschlusses. So stellt das Merkmal **M3.4^{HII}** in allgemeinerer Form auf einen thermoplastischen Kunststoff als Werkstoff für das Stoßdämpfungsmittel ab, unter den auch ein thermoplastisches Elastomer auf Polyesterbasis entsprechend dem Merkmal **M3.4^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}** zu subsumieren ist. Überdies lässt das Merkmal **M3.7^{HI-HVIIa}** offen, ob das Stoßdämpfungsmittel mit dem metallenen Teilbereich der Anschlagfläche der Sperrklinke oder ihrer

Kunststoffummantelung interagiert, wohingegen das Merkmal **M3.7^{HIB-HIXAB}** nur die letztere Ausgestaltung des Gesperres umfasst.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird zur Ausgestaltung des Kraftfahrzeug-Türverschlusses mit den Merkmalen **M3.4^{HII}** und **M3.7^{HI-HVIIa}** deshalb auf die Ausführungen zur Patentfähigkeit in den Abschnitten III.2.4 und III.2.6 verwiesen.

Die in den Merkmalen **M3.3^{HII, HVII, HVIIa}** und **M3.3^{HVAB-HIXAB}** jeweils quantitativ definierten Wertebereiche für die Höhe des Stoßdämpfungsmittels gegenüber der Anschlagfläche weichen zwar in der angegebenen Maximalhöhe des Stoßdämpfungsmittels voneinander ab. Für die Beurteilung der Patentfähigkeit hat jedoch der absolute, die Höhe des Stoßdämpfungsmittels bestimmende Wertebereich – wie in Abschnitt III.2.5 bereits ausgeführt – nur insoweit Bedeutung, als er für den konkreten Anwendungsfall so vorgegeben sein muss, dass sich die in den Merkmalen **M3.1a**, **M3.1b** und **M3.7^{HI-HVIIa}** genannten Wirkungen einstellen. Dementsprechend stellt die Dimensionierung des Stoßdämpfungsmittels auch unter Berücksichtigung einer reduzierten Maximalhöhe von circa 0,5mm entsprechend dem Merkmal **M3.3^{HII, HVII, HVIIa}** – mit der das Streitpatent keine über die vorgenannten Wirkungen hinausgehenden Besonderheiten verbindet – einen einfachen, auf hergebrachten Konstruktionsregeln beruhenden Optimierungsprozess dar, der handwerkliches Fachkönnen nicht übersteigt.

Hinsichtlich der übrigen Merkmale wird auf vorstehende Ausführungen zur mangelnden Patentfähigkeit des Kraftfahrzeug-Türverschlusses gemäß Patentanspruch 1 in der Fassung nach dem Hilfsantrag IXAB verwiesen.

Da der Stand der Technik nach der Druckschrift **NKL8** demnach bereits einen Kraftfahrzeug-Türverschluss vorgibt, der sich vor dem Hintergrund der Offenbarung der Druckschrift **NKL7** zur rein konstruktiven Ausgestaltung des darin verbauten Stoßdämpfungsmittels und seiner Verortung an der Drehfalle des Gesperres durch das Können und Wissen des Fachmanns anbietet, liegt die gemeinsame Verwirklichung sämtlicher im Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag II aufgeführter Merkmale ebenfalls nahe.

Somit vermag auch der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag II eine Patentfähigkeit nicht zu begründen.

4. Schließlich erweist sich auch die Verteidigung des Streitpatents in den Fassungen der Hilfsanträge VII und VIIa als nicht erfolgreich, da deren Gegenstände ebenfalls nicht patentfähig sind.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag VIIa basiert auf dem Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag IXAB mit den die Merkmale **M3.3^{HVAB-HIXAB}**, **M3.4^{HIIA, HIIIAB-HIXAB}** und **M3.7^{HIB-HIXAB}** ersetzenden Merkmalen **M3.3^{HII, HVII, HVIIa}**, **M3.4^{H0, HIB, HI, HIII-HVIIa}** und **M3.7^{HI-HVIIa}**. Das Merkmal **M3.4^{H0, HIB, HI, HIII-HVIIa}** fordert als Material für die Herstellung des Stoßdämpfungsmittels allgemein einen Kunststoff. Insofern wird es auch durch ein thermoplastisches Elastomer auf Polyesterbasis entsprechend dem Merkmal **M3.4^{HIIAB, HIIIAB-HIXAB}** erfüllt.

Auch mit Blick auf die bereits zum Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag II betrachteten Merkmale **M3.3^{HII, HVII, HVIIa}**, **M3.7^{HI-HVIIa}** und die übrigen Merkmale des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag VIIa sowie zu ihrem Naheliegen für den Fachmann wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen zur Patentfähigkeit der Gegenstände nach den zuvor betrachteten Fassungen der Patentansprüche 1 verwiesen.

Aus vorstehender Betrachtung der Merkmalskombinationen im Lichte der in den Abschnitten III.1.11, III.1.17 und III.1.18 erläuterten Auslegung folgt, dass auch der Gegenstand nach dem Patentanspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag VII nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht. Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags VII beinhaltet nämlich lediglich eine Kombination von weniger als den zuvor betrachteten Merkmalen, wobei sich hieraus kein anders zu bewertender Sachverhalt ergibt. Derartiges wurde von der Beklagten auch nicht geltend gemacht.

5. Da die Beklagte das Streitpatent in den Fassungen der Hilfsanträge 0 bis VIIa explizit jeweils als geschlossene Anspruchssätze verteidigt, hat das

Streitpatent in diesen Fassungen in seiner Gesamtheit keinen Bestand (vgl. BGH GRUR 2017, 57 – Datengenerator).

6. Nach alledem ist die Klage begründet und das Streitpatent in vollem Umfang für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 S. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 S. 1 und S. 2 ZPO.

Die Festsetzung des endgültigen Streitwerts beruht auf § 2 Abs. 2 Satz 4 PatKostG i. V. m. §§ 63, 51 Abs. 1 GKG.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung gegeben.

Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des in vollständiger Form abgefassten Urteils, spätestens aber innerhalb eines Monats nach Ablauf von fünf Monaten nach Verkündung, durch einen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Rechtsanwalt oder Patentanwalt als Bevollmächtigten schriftlich oder in elektronischer Form beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzulegen.