



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
10. Mai 2006

4 Ni 65/04 (EU)

...

(Aktenzeichen)

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das europäische Patent EP 0 820 889
(DE 697 11 780)

hat der 4. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 10. Mai 2006 durch ...

für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist Rechtsnachfolgerin der A..., die als Inhaberin des auch mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents EP 0 820 889 bis zum 26. Januar 2004 beim Patentamt registriert war. Das Streitpatent wurde am 24. Juli 1997 unter Inanspruchnahme der Priorität des niederländischen Patents 1003674 vom 24. Juli 1996 angemeldet. Es wird beim Deutschen Patent- und Markenamt unter der Nr. 697 670 geführt.

Das in der Verfahrenssprache Englisch veröffentlichte Streitpatent betrifft eine „Schwenk-/Schiebetürvorrichtung für ein Fahrzeug“ (Swivel-sliding door system for a vehicle) und umfasst 14 Patentansprüche. Patentanspruch 1 lautet in deutscher Übersetzung ohne Bezugszeichen wie folgt:

Schwenk-/Schiebetür-System für ein Fahrzeug, mit mindestens einem Türflügel, der im Schließzustand in der Fahrzeugwand angeordnet ist und der im Öffnungszustand an der Außenseite vor der Fahrzeugwand angeordnet ist und dabei eine Türöffnung freilässt, wobei Antriebsvorrichtungen sowie Querführungsvorrichtungen und Längsführungsvorrichtungen vorgesehen sind, die eine Bewegung des mindestens einen Türflügels quer zu der Fahrzeugwand und entlang der Fahrzeugwand ermöglichen, wobei die Antriebsvorrichtungen die Querführungsvorrichtungen und die Längsführungsvorrichtungen zu einer einzigen vollständigen Betriebseinheit kombiniert sind, die mittels mehrerer geeigneter Befestigungsteile als Ganzes in dem Fahrzeug montiert und an dem mindestens einen Türflügel befestigt werden kann,

dadurch gekennzeichnet, dass die Betriebseinheit einen Rahmen, der im Montagezustand fest mit dem Fahrzeug verbunden ist, und eine bewegliche Anordnung aufweist, die bewegbar in dem Rahmen vorgesehen ist, wobei ein Antriebsmotor für die Türflügel-Bewegungen einen Teil der beweglichen Anordnung der Betriebseinheit bildet.

Wegen der übrigen auf Patentanspruch 1 unmittelbar oder mittelbar zurückbezogenen Ansprüche 2 bis 14 wird auf die Streitpatentschrift EP 0 820 889 B1 verwiesen.

Die Klägerin behauptet, der Gegenstand von Patentanspruch 1 des Streitpatents sei nicht neu, jedenfalls nicht erfinderisch. Hierzu verweist sie auf folgende schriftliche Beschreibungen:

- DE 41 33 179 A1 (**Anlage 1**)
- DE 692 04 556 T2 (EP 0 517 334 B1) (**Anlage 2**)
- Kopien aus einem Prospekt „Dunkermotoren“ der Baureihe GR 63 mit Getriebe PLG 52.0 der Fa. Alcatel SEL AG (**Anlage 6**)

- Anlagenkonvolut mit 7 Fotografien eines Türantriebs der Rostocker Straßenbahn, ausgeliefert März/April 1993 an die Fa. Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH (**Anlage 9**)
- Prospekt der RSAG (**Anlage 10**)

Zusätzlich macht sie eine offenkundige Vorbenutzung des Türsystems nach der Anlage 1 unter dem Angebot eines Zeugenbeweises geltend.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 0 820 889 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie tritt dem Klagevorbringen in allen Punkten entgegen.

Wegen der Einzelheiten des Vorbringens der Beteiligten wird auf die eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig. Nachdem sich die Klage vom 9. Dezember 2004 zunächst gegen die Firma A... richtete, wurde sie während des Verfahrens gegen ihre Rechtsnachfolgerin als Beklagte gerichtet, die bereits seit dem 26. Januar 2004 als Rechtsinhaberin beim Patentamt registriert ist.

Die Klage, mit der der Nichtigkeitsgrund der fehlenden Patentfähigkeit geltend gemacht wird (Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit a EPÜ), ist indes nicht begründet, denn das Ergebnis der Verhandlung hat zu keiner eindeutigen Feststellung im Sinne des Vorbringens der Klägerin geführt. Nachdem das Patent ordnungsgemäß erteilt worden ist, kann der Patentinhaberin die dadurch erlangte Rechtsstellung nämlich nur dann genommen werden, wenn zweifelsfrei feststeht, dass sie diese zu Unrecht erlangt hat (vgl. BGH GRUR 1991, 522,523 m. w. N.)

Der Senat konnte nicht feststellen, dass der Gegenstand des Patentanspruchs 1 des Streitpatents nicht patentfähig ist. Dies geht zu Lasten der Klägerin. Die auf Patentanspruch 1 unmittelbar oder mittelbar rückbezogenen abhängigen Patentansprüche 2 bis 14 haben mit jenem Bestand; sie werden durch ihre Rückbeziehungen mitgetragen, ohne dass es weiterer Feststellungen bedürfte (vgl. Busse, Patentgesetz, 6. Aufl. § 84 Rn. 42 m. w. N.).

II.

Das Patent betrifft ein Schwenk-/Schiebetür-System für ein Fahrzeug. Schwenk-/Schiebetür-Systeme der durch den Patentanspruch 1 beschriebenen Art sind hauptsächlich für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahnwaggons, Busse, Straßenbahnen) vorgesehen. Durch die Schwenk-/Schiebewegung lassen sich die Türblätter auch bei großer Türöffnung nahezu vollständig aus dieser entfernen, so dass der gesamte Türöffnungsbereich dem Fahrgastwechsel zur Verfügung steht. Dies trägt dem hohen Fahrgastaufkommen des öffentlichen Personenverkehrs Rechnung. Die Türblätter dieser Tür-Systeme liegen im geschlossenen Zustand in etwa in einer Flucht mit der Bordwand des Wagenkastens, im geöffneten Zustand treten sie unter Freigabe der Türöffnung mit geringem Abstand nach außen vor die Bordwand des Wagenkastens vor.

Die Bewegung zum Öffnen/Schließen setzt sich aus zwei Richtungskomponenten zusammen. Die eine Komponente verläuft quer (normal) zur Fahrzeugwand gerade so weit, dass die Türblätter in der anderen Richtungskomponente längs zur Fahrzeugwand mit nur geringem Abstand zu dieser bewegt werden können. Die in

jedem Bahnpunkt des Verschiebeweges tatsächlich vorliegende Bewegungsrichtung der Tür entspricht dann der Resultierenden aus den beiden in diesem Bahnpunkt vorliegenden Komponenten. Für diese kombinierte Bewegung wird ein einziger Antrieb verwendet, wobei die Bewegungsbahn mit ihren Richtungskomponenten durch mechanische Führungen bzw. durch Hebelgetriebe erzwungen wird.

Von der Bauart her zu unterscheiden ist zwischen Antriebstypen, die von ihrer konstruktiven Auslegung her verwendbar sind für die Betätigung nur eines einzigen Türflügels, für die Betätigung von zwei Türflügeln oder für die Betätigung wahlweise - unter geringfügiger Veränderung zwecks Anpassung - von einem oder mehr als einem (in der Regel zwei) Türflügeln (s. auch III., 1.).

Antrieb sowie Stellmechanismen und Führungseinrichtungen sind in der Regel oberhalb der Türöffnung angeordnet. Die Türblätter sind hängend an den Stellmechanismen befestigt, wobei sie allerdings aus Stabilitätsgründen durch sie in ihrem darunterliegenden Bereich erfassende zusätzliche Stell- und Führungsorgane entsprechend mitgeführt sein können.

Diese zusätzlichen Stell- und Führungsorgane sind in den vom erteilten Patentanspruch 1 genannten Merkmalen jedoch nicht enthalten, vielmehr sind dort nur die oberhalb der Türöffnung befindlichen Antriebs- und Führungsvorrichtungen gemeint. Dies ergibt sich aus der Beschreibung der Patentschrift (deutsche Übersetzung DE 697 11 780 T2, Seite 3, letzter Absatz, bis Seite 4, Zeile 5) sowie aus dem erteilten Patentanspruch 1 (Bezugszeichen 27,30,32-40,11,16,17). Die im unterhalb liegenden Bereich angreifenden zusätzlichen Stell- und Führungsorgane sind demnach im Hinblick auf den Gegenstand des Patentanspruchs 1 nicht relevant.

Das Türsystem nach dem erteilten Patentanspruch 1 in der deutschsprachigen Fassung weist folgende Merkmale auf:

1. *Schwenk-/Schiebetür-System für ein Fahrzeug,*
 - 1.1 *das Schwenk-/Schiebetür-System weist mindestens einen Türflügel auf,*
2. *der Türflügel ist im Schließzustand in der Fahrzeugwand angeordnet,*

3. *der Türflügel ist im Öffnungszustand an der Außenseite vor der Fahrzeugwand angeordnet und lässt dabei eine Türöffnung frei,*
4. *es sind Antriebsvorrichtungen sowie Querführungsvorrichtungen und Längsführungsvorrichtungen vorgesehen,*
5. *diese (drei) Vorrichtungen ermöglichen eine Bewegung des mindestens einen Türflügels quer zur Fahrzeugwand,*
6. *diese (drei) Vorrichtungen ermöglichen eine Bewegung des mindestens einen Türflügels entlang der Fahrzeugwand,*
7. *diese (drei) Vorrichtungen sind zu einer einzigen vollständigen Betriebseinheit kombiniert,*
8. *die Betriebseinheit kann mittels mehrerer geeigneter Befestigungsteile als Ganzes in dem Fahrzeug montiert und an dem mindestens einen Türflügel befestigt werden,*

- Oberbegriff -

9. *die Betriebseinheit weist einen Rahmen auf,*
10. *der Rahmen ist im Montagezustand fest mit dem Fahrzeug verbunden,*
11. *die Betriebseinheit weist eine bewegliche Anordnung auf,*
12. *die bewegliche Anordnung ist bewegbar in dem Rahmen vorgesehen,*
13. *ein Antriebsmotor für die Türflügelbewegungen bildet einen Teil der beweglichen Anordnung der Betriebseinheit.*

- Kennzeichen -

III.

Patentfähigkeit

1. Neuheit Patentanspruch 1

Die Klägerin vermochte den Senat nicht davon zu überzeugen, dass dem streitpatentgemäßen Türsystem die Neuheit fehlt.

Die Klägerin vertritt die Auffassung, das Türsystem nach dem erteilten Patentanspruch 1 sei nicht neu gegenüber dem aus der DE 41 33 179 A1 entnehmbaren Türsystem. Es sei ferner nicht neu gegenüber einer offenkundigen Vorbenutzung dieses Türsystems, bei welcher die Antriebsvorrichtungen, Querführungsvorrichtungen und Längsführungsvorrichtungen zu einer einzigen vollständigen Betriebseinheit vor Einbau in das Fahrzeug kombiniert worden seien und die Betriebseinheit anschließend als Ganzes in das Fahrzeug eingebaut worden sei.

Das Schwenk-/Schiebetür-System nach der DE 41 33 179 A1 ist vorgesehen für Fahrzeuge des Personenverkehrs (DE 41 33 179 A1, Spalte 1, 1. Absatz) und somit ein Türsystem im Sinne des o. g. Merkmals 1. Der Türflügel 1 ist im Schließzustand in der Fahrzeugwand und im Öffnungszustand an der Außenseite vor der Fahrzeugwand (Figuren 2,5) angeordnet, wobei er im Öffnungszustand eine Türöffnung freilässt (Merkmale 2,3). Es sind eine Antriebsvorrichtung 20,25,22 sowie Führungselemente 2,3,4,5,6 vorgesehen, die eine Bewegung des Türflügels mit einer Richtungskomponente quer zur Fahrzeugwand sowie eine Längsbewegung des Türflügels entlang der Fahrzeugwand ermöglichen (Merkmale 4-6). Die Antriebs- und die Führungsvorrichtungen bilden - im eingebauten Zustand als Funktionseinheit gesehen - eine einzige vollständige Betriebseinheit (Merkmal 7), die auch eine bewegliche Anordnung 3-5,20,25,22 aufweist (Merkmal 11). Schließlich bildet der Antriebsmotor 20 für die Türflügelbewegungen auch einen Teil der beweglichen Anordnung (Figuren 2,5; aus Merkmal 13).

In der DE 41 33 179 A1 nicht *expressis verbis* angegeben ist die Zusammenstellung der Betriebseinheit getrennt vom Fahrzeug und der anschließende Einbau in das Fahrzeug als Ganzes mit Befestigung am Türflügel (Merkmal 8) sowie ein einer solchen Betriebseinheit zuordenbarer, die bewegliche Anordnung aufnehmender Rahmen, der fest mit dem Fahrzeug verbunden ist (Merkmale 9,10,12). Nach einhelliger Auffassung von Senat und beteiligten Parteien ist dieses Türsystem außerdem nur für einen einzigen Türflügel geeignet. Das streitpatentgemäße Türsystem kann gemäß Anspruchswortlaut dagegen auch mehr als einen Türflügel aufweisen („mindestens einen“; im Falle von „mehr als einen“ --> in der Regel zwei).

Die Klägerin führt hierzu aus, der Fachmann sehe in dem die Türöffnung nach oben begrenzenden Bauteil, an dem die Führungsschiene 6 befestigt ist (DE 41 33 179 A1, Figur 1), einen als Rahmen verwendeten, zum eigentlichen Türrahmen separaten Träger (Montageplatte), an dem die Antriebs- und Führungsvorrichtungen vor Einbau in das Fahrzeug anzumontieren seien. Dies lese der Fachmann aus der DE 41 33 179 A1 ohne weiteres mit, da erst dies einen wirtschaftlich vernünftigen Arbeitsablauf für den Einbau in das Fahrzeug ermögliche und die Bildung vormontierter Baugruppen ohnehin gang und gäbe sei. Somit sehe der Fachmann in dem Türsystem nach der DE 41 33 179 A1 auch die Merkmale 8-10 und 12 verwirklicht. Überdies seien Türsysteme dieser Art tatsächlich hergestellt worden und vor dem Anmeldetag des Streitpatents in Nahverkehrsfahrzeugen zum Einsatz gekommen, wobei die Betriebseinheit im Sinne des erteilten Patentanspruchs 1 vormontiert und anschließend eingebaut worden sei.

Dass das streitpatentgemäße Türsystem mit seinen Antriebs- und Führungsvorrichtungen von vornherein konstruktiv für den wahlweisen Betrieb von einem oder zwei Türflügeln ausgestaltet wäre, könne dem Patentanspruch 1 nicht entnommen werden. Somit müsse auch in diesem Punkt zumindest im Hinblick auf die einflügelige Variante eine Übereinstimmung mit dem vorbekannten Türsystem angenommen werden.

Demnach sei der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 als in allen Merkmalen aus der Druckschrift DE 41 33 179 A1 einerseits und aus der geltend gemachten Vorbenutzung andererseits bekannt anzusehen.

Die Beklagte widerspricht dieser Darstellung des Standes der Technik durch die Klägerin in allen Punkten. Eine Betriebseinheit mit einer beweglichen Anordnung im Sinne des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1 mit Antriebs-, Quer- und Längsführungsvorrichtungen sei bei dem aus der DE 41 33 179 A1 vorbekannten und angeblich vorbenutzten Türsystem gar nicht vorhanden. Folglich könne diesem auch eine Ausgestaltung im Sinne der Merkmale 7-12 nicht zugeschrieben werden.

Vor allem aber beschreibe der erteilte Patentanspruch 1 ein Türsystem, dessen Antriebsvorrichtungen, Querführungsvorrichtungen und Längsführungsvorrichtungen sowohl in der Variante mit nur einem Türflügel als auch in der Variante mit zwei Türflügeln stets die Eignung auch für die andere Variante innewohnen. Insofern seien diese drei Vorrichtungen grundsätzlich konstruktiv für beide Varianten ausgelegt. Im erteilten Patentanspruch 1 seien übrigens die betreffenden Merkmale im Oberbegriff genannt („mit mindestens einem Türflügel“, „Bewegung des mindestens einen Türflügels“, „an dem mindestens einen Türflügel befestigt“) und damit als zum Stand der Technik gehörig gekennzeichnet, wobei in der Beschreibungseinleitung als gattungsbildender und überdies einziger Stand der Technik der nach der EP 0 517 334 A1 (EP 0 517 334 B1/DE 692 04 556 T2) angegeben und beschrieben sei. Dieser Stand der Technik weise schon die besagte konstruktive Auslegung für die wahlweise Verwendung mit einem oder zwei Türflügeln auf (DE 692 04 556 T2, Seite 3, vorletzter Absatz). Somit sei ein Türsystem mit der grundsätzlich innewohnenden Eignung der Antriebs- und Führungsvorrichtungen für wahlweise einen oder zwei Türflügel schon Ausgangspunkt der streitpatentgemäßen Weiterbildung. Schon in dieser Eignung unterscheide sich der Gegenstand des Streitpatents von dem aus der Druckschrift oder aus der behaupteten Vorbenutzung bekannten.

Nach Auffassung des Senats lässt sich aus der rein sprachlichen Formulierung des Patentanspruchs 1 nicht eindeutig ablesen, welche der beiden geschilderten Auffassungen hinsichtlich der von der Türflügel-Anzahl bestimmten System-Varianten gemeint ist. Eine diesbezüglich unmissverständliche Formulierung wäre nach Ansicht des Senats aus den Angaben der Patentschrift durchaus möglich, ist aber von der Beklagten nicht vorgebracht worden. In dieser Situation ist- auch für die hier vorzunehmende Prüfung der Patentfähigkeit - die Feststellung des Inhalts des erteilten Patentanspruchs 1 im Wege der Auslegung vorzunehmen (vgl. BGH - Brieflocher, GRUR 2001,232ff.).

Inhalt bedeutet dabei nicht Wortlaut, sondern Sinngehalt. Für dessen Bestimmung maßgeblich ist die Sicht des im Fachgebiet tätigen Fachmanns, der sich entscheidend orientiert an dem in der Patentschrift zum Ausdruck gekommenen Zweck des einzelnen Merkmals. Bei dieser Beurteilung zieht der Fachmann nicht nur den Wortlaut der Patentansprüche, sondern den gesamten Inhalt der Klagepatentschrift zu Rate (BGH - Spannschraube, GRUR 1999,909). Eine solche funktionsorientierte Auslegung ist sachgerecht, da die Wortwahl des Patentanspruchs für sich - wie oben dargelegt - ein fest umrissenes Verständnis nicht erlaubt (BGH - Staubsaugersaugrohr, GRUR 2005,41).

Als Fachmann anzusehen ist ein Fachhochschul-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau, der bei einem Hersteller von automatischen Türsystemen für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs mit der Konstruktion von Schwenk-/Schiebetür-Systemen befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt.

Nach Überzeugung des Senats kommt der in dieser Weise den Sinngehalt des Patentanspruchs 1 bestimmende Fachmann zu dem Ergebnis, dass es sich bei dem beanspruchten Türsystem um ein sowohl für einen als auch für zwei Türflügel geeignetes System handelt.

In der Streitpatentschrift (im Folgenden wird auf deren Übersetzung DE 697 11 780 T2 Bezug genommen) ist nur eine einzige Konstruktionsart als exemplarisches Beispiel des erfindungsgemäßen Türsystems mit zwei Türflügeln angegeben (Seite 2, 3. Absatz; Seite 3, 1. Absatz). Dazu ist ausgeführt, dass „das erfindungsgemäße Schwenk-/Schiebetürsystem auch nur mit einem einzigen Türflügel konstruiert werden kann“ (Seite 3, Zeilen 12-14). Da in der Streitpatentschrift nur ein einziges konstruktives Grundkonzept dargestellt ist, welches von seiner Art her ersichtlich sowohl für einen als auch für zwei Türflügel eingesetzt werden kann, sieht der Fachmann nach Ansicht des Senats in dem Ausdruck „konstruiert“ nur eine Anpassung des für zwei Türflügel dargestellten Ausführungsbeispiels an einen einzigen Türflügel (z. B. Entfall von für den weggefallenen Türflügel erforderlichen Bauteilen), ohne indes das - sowohl für die eine als auch die andere Variante geeignete - Grundkonzept zu verlassen. Er sieht darin nicht etwa einen Hinweis,

das dargestellte Konstruktionsprinzip auf die Eignung für nur einen Türflügel „umzukonstruieren“ zu einem Konstruktionsprinzip, wie es unstreitig bei dem Stand der Technik nach der DE 41 33 179 A1 bzw. der geltend gemachten Vorbenutzung für nur einen Türflügel vorliegt. Dazu gibt die DE 697 11 780 T2 keinerlei Hinweis. Hinzu kommt, dass schon die Gattungsbezeichnung des Streitpatent-Gegenstandes „System“ auf die Eignung zur Variabilität desselben Gegenstands hindeutet. Denn der Begriff „System“ meint in technischem Sinne die Zusammenstellung mehrerer zusammenwirkender, jedoch an sich selbständiger Bauelemente zu einer als Ganzes funktionierenden Einheit. Bei einem solchen System kann oftmals die Anordnung der Bauelemente (innerhalb des Systems) variiert werden, ohne die Bauelemente selbst in ihrer Beschaffenheit und das System als solches in seinem Charakter und seiner Wirkung zu verändern. Schließlich ist in der Streitpatentschrift noch angegeben, dass „die Erfindung auch sowohl mit einem einzigen Türflügel als auch mit einem Satz Türflügel einsetzbar“ ist (Seite 10, letzter Absatz). Mit dieser Formulierung ist unmittelbar das Prinzip angesprochen, denselben Gegenstand für unterschiedliche Anwendungsfälle einzusetzen. Folglich muss dieser Gegenstand von vornherein für diese Anwendungsfälle geeignet sein. Bei einem Türsystem der in Rede stehenden Art ist diese Eignung zur Variabilität durch konstruktive Auslegung von vornherein „einzubauen“. Dieses „eingebaute“ konstruktive Grundkonzept geht dann weder in dem einen noch in dem anderen Anwendungsfall verloren. Insofern sieht der Fachmann nach Auffassung des Senats in dem Türsystem nach dem erteilten Patentanspruch 1 ein für sowohl einen als auch für zwei Türflügel geeignetes System. Insbesondere sieht er die anspruchsgemäßen Antriebsvorrichtungen, Querführungsvorrichtungen und Längsführungsvorrichtungen als konstruktiv speziell für den alternativen Einsatz ausgelegt. Damit wird ein Typ des streitpatentgemäßen Türsystems bestimmt, der sich von dem nach der DE 41 33 179 A1 ebenso wie von der entsprechenden Vorbenutzung unterscheidet. Denn das bekannte Türsystem ist unstreitig für die Betätigung nur eines einzigen Türflügels ausgelegt. Dieser Stand der Technik ist somit gattungsfremd. Er vermag deshalb dem Streitpatentgegenstand die Neuheit nicht zu nehmen.

Lediglich der Vollständigkeit halber wird festgestellt, dass der Senat die Vormontage der Antriebs- und Führungsvorrichtungen zu einer als Ganzes in das Fahrzeug einbaubaren Betriebseinheit nicht für aus der Druckschrift DE 41 33 179 A1 entnehmbar hält. Denn dort ist mehrfach angegeben, dass Elemente der Antriebs- und Führungsvorrichtungen am Türrahmen 16 angebracht sind (Spalte 3, Zeilen 12-15 und 23-25; Spalte 4, Zeilen 54-58). Das streitpatentgemäße Türsystem unterscheidet sich von dem aus der DE 41 33 179 A1 entnehmbaren somit auch durch die vormontierte Betriebseinheit.

Die Prüfung durch den Senat hat ergeben, dass auch der Stand der Technik nach der DE 692 04 556 T2 der Neuheit des streitpatentgemäßen Türsystems nicht entgegensteht. Von diesem vorbekannten Türsystem unterscheidet sich der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 schon dadurch, dass der Antriebsmotor für die Türflügel-Bewegungen Teil der beweglichen Anordnung der Betriebseinheit ist. Mangelnde Neuheit gegenüber diesem Stand der Technik hat die Klägerin allerdings auch nicht geltend gemacht.

Die außerdem von der Beklagten - nach ihrer Auffassung als Verdeutlichung des Unterschieds zwischen dem streitpatentgemäßen Antriebskonzept und vorbekannten Antriebskonzepten - lediglich schriftsätzlich aufgegriffenen Druckschriften DE 85 09 717 U1, EP 0 492 743 A1 und GB 1 150 067 A aus dem Prüfungsverfahren zeigen Antriebskonzepte, die ausgestaltet sind speziell für einen oder stattdessen speziell für zwei Türflügel. Dieser Stand der Technik ist somit ebenfallsgattungsfremd. Er wurde von der Klägerin auch nicht in Betracht gezogen.

2. Erfinderische Tätigkeit Patentanspruch 1

Die Klägerin konnte den Senat auch nicht davon überzeugen, dass dem Gegenstand des Streitpatents eine erfinderische Tätigkeit nicht zugrunde liege.

Wie aus den Ausführungen zur Neuheit entnehmbar, ist das Türsystem nach der DE 41 33 179 A1 - auch in der angeblich vorbenutzten Weise - wegen der Eignung für nur ein Türblatt als gattungsfremd anzusehen. Da die behauptete Vorbenutzung als gegeben unterstellt wurde, bedurfte es keines Zeugenbeweises.

Als gattungsbildend ist daher nach Überzeugung des Senats der in der Streitpatentschrift dargelegte Stand der Technik nach der EP 0 517 334 A1 (EP 0 517 334 B1/DE 692 04 556 T2) zugrunde zu legen.

Das Türsystem nach dieser Druckschrift ist wie das nach dem Streitpatent ausgelegt für mindestens einen, also auch für mehr als einen Türflügel 1,2 (Anspruch 1, Zeilen 1-4; Figuren 1,2). Dabei ist auch die immanente Verwendbarkeit für sowohl einen als auch zwei Türflügel vorgesehen (Seite 3, vorletzter Absatz). Der Türflügel ist im Schließzustand in und im Öffnungszustand vor der Fahrzeugwand 3 angeordnet (Figuren 3,4), wobei sich im Öffnungszustand eine Türöffnung ergibt (Merkmale 1,1.1-3). Für die Betätigung der Tür sind Antriebsvorrichtungen 28,34,35, Querführungsvorrichtungen 15,19 sowie Längsführungsvorrichtungen 4 vorgesehen, die eine Bewegung des Türflügels quer zu und entlang der Fahrzeugwand ermöglichen (Merkmale 4-6). Im Einbauzustand sind die Antriebs- und Führungsvorrichtungen - als die Betätigung der Tür bewirkende Funktionseinheit betrachtet - auch als zu „einer einzigen vollständigen Betriebseinheit kombiniert“ anzusehen (Merkmal 7). Dabei enthält diese Betriebseinheit ein als Rahmen (Merkmal 9) bezeichnbares Element, nämlich die zu einer Baugruppe zusammengefassten Rollenführungselemente 15 mit der Montageplatte 19 der Querführungsvorrichtung 15,19. Dieser Rahmen ist im Montagezustand fest mit dem Fahrzeug verbunden (Seite 4, letzter Absatz bis Seite 5, Zeile 6; Anspruch 16) und nimmt eine bewegliche Anordnung 4,8,9,34,35 der Betriebseinheit (Figuren 2,3,4) bewegbar auf (Merkmale 10-12).

Zwar werden - wie oben ausgeführt - bei diesem vorbekannten Türsystem auch schon vor Einbau in das Fahrzeug Bauteile zu einer Baueinheit zusammengebaut (Seite 5, Zeilen 3-6), jedoch sind die übrigen zum Türsystem gehörenden Baugruppen separat in das Fahrzeug bzw. an der zuvor eingebauten Baueinheit anzubringen. Anderes ist der DE 692 04 556 T2 jedenfalls nicht entnehmbar. Dadurch ergibt sich beim Einbau eine zeitintensive Justierung der Bauteile untereinander, die das Fahrzeug entsprechend lange bindet. Der Fachmann mag daher - wie die Klägerin ausführt - ohne weiteres veranlasst sein, dieses Türsystem im Hinblick auf eine günstigere Vormontierbarkeit weiterzubilden. Dabei mag ihm auch - die

offenkundige Vorbenutzung als gegeben unterstellt - die Vormontage der Antriebs- und Führungsvorrichtungen zu einer einzigen vollständigen Betriebseinheit mit dem Vorteil der zeitsparenden Justierung von dem vorbenutzten Türsystem nach der DE 41 33 179 A1 her bekannt sein.

Unter dieser Voraussetzung hätte der Fachmann dann Anregung zur Verknüpfung dieser vollständigeren Art der Vormontage mit dem ihm zugrundeliegenden Stand der Technik nach der DE 692 04 556 T2. Er kommt damit aber nicht zum Gegenstand des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1. Denn er würde dem Türsystem nach der DE 692 04 556 T2 von dem Türsystem nach Art der DE 41 33 179 A1 nur das hinzufügen, was zur Bildung einer als Ganzes montierbaren Betriebseinheit führt. Er brauchte dazu nicht von dem vorhandenen Antriebskonzept mit ortsfestem Motor 28 (DE 692 04 556 T2) zu dem mit mitbewegbarem Motor 20 nach der DE 41 33 179 A1 übergehen. Denn zur Schaffung einer vormontierbaren Einheit wäre ein solcher Umbau nicht erforderlich, weil schon der ortsfeste Motor 28 vor Einbau der Betriebseinheit an diese angebaut werden kann. Dieses folgt ohne weiteres aus der DE 692 04 556 T2, wonach der Antriebsmotor 28 für die Türbewegung auf der ortsfesten Montageplatte 19 befestigt (Seite 7, letzter Absatz; Anspruch 26) und die Montageplatte 19 Bestandteil des die Führungselemente tragenden Rahmens 15,19 (Seite 5, 1. Absatz) und damit der Betriebseinheit ist. Ein derartiger Umbau wäre nicht nur nicht erforderlich, sondern geradezu kontraproduktiv, da er eine aufwendige Neukonstruktion des gesamten Antriebstranges erforderlich machen würde. Einen solchen unnötigen Aufwand zu vermeiden ist der Fachmann aus Zeit- und Kostengründen stets gehalten.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Stand der Technik nach der DE 41 33 179 A1 - auch in der angeblich vorbenutzten Weise - weder für sich noch in Zusammenschau mit dem Türsystem nach der DE 692 04 556 T2 dem Gegenstand des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1 patenthindernd entgegensteht.

Die Türsysteme nach den Druckschriften DE 85 09 717 U1, EP 0 492 743 A1 und GB 1 150 067 A (von der Klägerin nicht in Betracht gezogen, s III., 1.) liegen weiter ab und können deshalb eine Anregung zur Gestaltung eines Türsystems in der streitpatentgemäßen Art ebenfalls nicht geben.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 ZPO.

gez.

Unterschriften