



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
30. März 2011

5 Ni 10/10 (EU)

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitssache

...

betreffend das europäische Patent 1 366 968

(DE 503 00 478)

hat der 5. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 30. März 2011 durch den Vorsitzenden Richter Gutermuth, die Richter Dipl.-Ing. Bork, Dipl.-Ing. Bülskämper, die Richterin Dr. Mittenberger-Huber und den Richter Dipl.-Ing. Reinhardt

für Recht erkannt:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Beklagte ist eingetragener Inhaber des am 25. April 2003 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Gebrauchsmusteranmeldung DE 202 08 353 U angemeldeten, mit Wirkung auch für die Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents EP 1 366 968 (Streitpatent), das eine Vorrichtung mit der Bezeichnung „Zusammenklappbarer Schiebewagen für Kinder und/oder Puppen“ betrifft. Das in deutscher Sprache abgefasste Streitpatent wird vom Deutschen Patent- und Markenamt unter der Nummer DE 503 00 478 geführt. Es umfasst 19 Patentansprüche, von denen Patentanspruch 1 folgenden Wortlaut hat:

- „1. Zusammenklappbarer Schiebewagen für Kinder und/oder Puppen mit einem Wagengestell (1), das mindestens aufweist:
 - zwei obere, spiegelbildlich angeordnete, von vorn nach hinten ansteigend und im wesentlichen V-förmig verlaufende, durchgehende oder aus miteinander verbundenen Abschnitten gebildete

Gestellholme (2a, 2b), deren untere Enden zum Verbringen aus einer zusammengelegten Stellung in eine Aufstellposition schwenkbar an einem Verbindungsteil (3) angekoppelt sind,

- an welchem Verbindungsteil (3) zwei untere, spiegelbildlich angeordnete, von vorn nach hinten im wesentlichen V-förmig verlaufende, durchgehende oder aus miteinander verbundenen Abschnitten gebildete verschwenkbare Gestellholme (4a, 4b) angeordnet sind, an deren hinteren Enden Radlagerhalter (5) für hintere Räder oder Räderanordnungen (6) befestigt sind,

- mindestens eine vordere Radanordnung (7) mit mindestens einem Rad, die mittels mindestens eines Radlagerhalters (8) an dem Verbindungsteil (3) oder einem Brückenteil der unteren Gestellholme (4a, 4b) befestigt ist,

gekennzeichnet durch:

- ein aufstellbares Spreizgestänge (9) in Form eines Kreuzgestänges, das in einem bestimmten Abstand zum Verbindungsteil (3) an den Holmen (2a, 2b; 4a, 4b) und diese verbindend vorgesehen und derart ausgebildet ist, dass nach dem Aufstellen des Wagengestells die oberen und die unteren Holme (2a, 2b) in die charakteristische V-Position sowohl zueinander als auch gegeneinander verbracht sind und beim Zusammenlegen des Spreizgestänges (9) die oberen und unteren Holme (4a, 4b) gleichzeitig aufeinander zu verschwenken.“

Wegen der rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 19 wird auf die Patentschrift EP 1 366 968 B1 Bezug genommen.

Die Klägerin stützt ihre Nichtigkeitsklage zum einen darauf, dass Patentanspruch 1 unzulässig erweitert sei. Durch die Aufnahme des Merkmals „Kreuzgestänge“ sei lediglich formal eine Einschränkung erfolgt. Der Beklagte habe dieses Merkmal jedoch aus der Gesamtoffenbarung herausgenommen und isoliert verwendet, so dass eine unzulässige Zwischenverallgemeinerung vorliege. Unzulässig erachtet die Klägerin ferner die fehlende Angabe einer schwenkbeweglichen Lagerung (der Gestellholme) im Patentanspruch 1, die im Anspruch 1 der Anmeldeunterlagen noch enthalten gewesen sei.

Zum anderen ist sie der Auffassung, der Gegenstand des Streitpatents sei nicht patentfähig, insbesondere nicht neu. Die als Anlage K 7 vorgelegte Patentschrift sei neuheitsschädlich, da der dort beschriebene Faltkinderwagen über ein wirkungsgleiches Kreuzgestänge wie das Streitpatent verfüge. Die Patentfähigkeit des beanspruchten zusammenklappbaren Schiebewagens wird ferner mangels erfinderischer Tätigkeit infrage gestellt, weil aus der als Anlage K 4 vorgelegten Patentschrift ein Spreizgestänge – allerdings nicht explizit ein Kreuzgestänge – bekannt sei, das für den Fachmann die Weiterentwicklung zum Gegenstand des Streitpatents nahe lege.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 1 366 968 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

Die Nichtigkeitsklage ist gestützt auf die im Verfahren als Anlagen K3 bis K8 und K12 bis K15 eingereichten Druckschriften:

- | | |
|------------|--|
| D1 (= K3) | DE 201 12 118 U1 |
| D2 (= K4) | US 3,881,739 |
| D2' (=K4') | DE-OS 2 348 716 (Anm.: Familienmitglied zu D2) |
| D3 (= K5) | US 5,558,357 A |
| D4 (= K6) | US 5,536,033 A |

D5 (=K7) FR 2 310 910 A1
D6 (=K8) US 3,836,164 A
D7 (= K12) DE 94 08 995 U1
D8 (= K13) DE 202 08 353 U1 (Anm.: Prioanmeldung zum Streitpatent)
D9 (= K14) DE 295 06 777 U1
D10 (= K15) DE 201 12 122 U1.

Der Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

Er hat ursprünglich geltend gemacht, die Klage sei unzulässig, da die Klägerin als Strohmännchen einer früheren ausschließlichen Lizenznehmerin fungiere. Diesen Einwand hat er in der mündlichen Verhandlung nicht mehr aufrecht erhalten.

Die im Patentanspruch 1 aufgenommenen Elemente seien im Übrigen sämtlich in der Ursprungsfassung der Anmeldung offenbart.

Außerdem ist er der Auffassung, der Gegenstand des Streitpatents sei gegenüber dem Stand der Technik neu und beruhe auf erfinderischer Tätigkeit.

Im Übrigen wird zur Ergänzung des Tatbestands auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien samt allen Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage, mit der die Nichtigkeitsgründe der unzulässigen Erweiterung (Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 3 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. c i. V. m. Art. 123 Abs. 2 EPÜ) und der mangelnden Patentfähigkeit (Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 lit. a EPÜ i. V. m. Art. 52 bis Art. 57 EPÜ), und zwar insbesondere fehlende Neuheit (Art. 54 i. V. m. Art. 52 Abs. 1 EPÜ) und mangelnde erfinderische Tätigkeit (Art. 56

i. V. m. Art. 52 Abs. 1 EPÜ) geltend gemacht werden, ist zulässig, aber nicht begründet. Das Streitpatent ist in der erteilten Fassung patentfähig.

I. Erfindung / maßgeblicher Fachmann

1. Das Streitpatent betrifft einen Schiebewagen für Kinder und/oder Puppen mit einem aus einer Gebrauchsstellung in eine Verstaustellung zusammenklappbaren Wagengestell (Streitpatentschrift Spalte 1, Zeilen 3 bis 6).

Derartige Wagengestelle bestehen aus miteinander gelenkig verbundenen Holmen, die einerseits zur Halterung der Laufräder und zur Einleitung der Schiebekraft durch eine Person (Griffelement) sowie andererseits zur Halterung der Sitz-/Liegeschale dienen. Diese Holme sind zur Arretierung und Stabilisierung der Gebrauchsstellung des Wagengestells über an ihnen gelenkig angelenkte Lenkerstangen untereinander verbunden. Verschiedene Ausführungsarten derartiger Wagengestelle sind in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift beschrieben.

2. Als Aufgabe der streitpatentgemäßen Weiterbildung ist angegeben, ein Wagengestell der genannten Art zu vereinfachen und den Mechanismus für die Zusammenlegung so auszubilden, dass eine leichtere Handhabung beim Aufstellen und Zusammenklappen gegeben ist (Spalte 2, Zeilen 19 bis 25).
3. Zur Lösung dieser Aufgabe schlägt die Streitpatentschrift mit Patentanspruch 1 einen Schiebewagen mit folgenden Merkmalen vor:
 1. *Zusammenklappbarer Schiebewagen für Kinder und/oder Puppen mit einem Wagengestell (1),*
 2. *das Wagengestell (1) weist zwei obere Gestellholme (2a, 2b) auf, die durchgehend oder aus miteinander verbundenen Abschnitten gebildet sind,*
 3. *die oberen Gestellholme (2a, 2b) sind spiegelbildlich angeordnet,*

4. *die oberen Gestellholme (2a, 2b) verlaufen von vorn nach hinten ansteigend,*
5. *die oberen Gestellholme (2a, 2b) verlaufen von vorn nach hinten im Wesentlichen V-förmig,*
6. *die unteren Enden der oberen Gestellholme (2a, 2b) sind zum Verbringen aus einer zusammengelegten Stellung in eine Aufstellposition schwenkbar an einem Verbindungsteil (3) angekoppelt,*
7. *an dem Verbindungsteil (3) sind zwei untere Gestellholme (4a, 4b) angeordnet, die durchgehend oder aus miteinander verbundenen Abschnitten gebildet sind,*
8. *die unteren Gestellholme (4a, 4b) sind spiegelbildlich angeordnet,*
9. *die unteren Gestellholme (4a, 4b) verlaufen von vorn nach hinten im Wesentlichen V-förmig,*
10. *die Gestellholme (4a, 4b) sind verschwenkbar,*
11. *an den hinteren Enden der unteren Gestellholme (4a, 4b) sind Radlagerhalter (5) für hintere Räder oder Räderanordnungen (6) befestigt,*
12. *das Wagengestell (1) weist mindestens eine vordere Radanordnung (7) mit mindestens einem Rad auf,*
13. *die Radanordnung (7) ist mittels mindestens eines Radlagerhalters (8) an dem Verbindungsteil (3) oder einem Brückenteil der unteren Gestellholme (4a, 4b) befestigt,*

- Oberbegriff -

14. *der Schiebewagen weist ein Spreizgestänge (9) auf,*
15. *das Spreizgestänge (9) ist aufstellbar,*
16. *das Spreizgestänge (9) ist in Form eines Kreuzgestänges ausgebildet,*
17. *das Kreuzgestänge ist an den Holmen (2a, 2b; 4a, 4b) in einem bestimmten Abstand zum Verbindungsteil (3) und die Holme (2a, 2b; 4a, 4b) verbindend vorgesehen,*
18. *das Kreuzgestänge (9) ist derart ausgebildet, dass nach dem Aufstellen des Wagengestells (1) die oberen und die unteren Hol-*

me (2a, 2b; 4a, 4b) in die charakteristische V-Position sowohl zueinander als auch gegeneinander verbracht sind,

19. *das Kreuzgestänge (9) ist derart ausgebildet, dass beim Zusammenlegen des Spreizgestänges (9) die oberen und unteren Holme (2a, 2b; 4a, 4b) gleichzeitig aufeinander zu verschwenken.*

- Kennzeichen -

4. Der technische Sachgehalt dieser Merkmalskombination ergibt sich unter Zugrundelegung des Verständnisses des zuständigen Fachmanns.

Als zuständigen Fachmann legt der Senat einen Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zugrunde, der bei einem Hersteller von Kinderwagenstellen mit der Konstruktion derselben befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrjährige Berufserfahrung verfügt.

Nach dem Verständnis dieses Fachmanns ist Gegenstand des Patentanspruchs 1 ein Schiebewagen für Kinder bzw. Puppen, der in einer Gebrauchsstellung zum Transport eines Kindes oder einer Puppe benutzbar und durch Zusammenklappen in eine Verstaustellung bringbar ist. Das Wagengestell des Schiebewagens weist zwei obere und zwei untere Gestellholme auf, die jeweils an einem Ende an demselben einzigen Verbindungsteil befestigt sind. Sowohl die oberen als auch die unteren Holme liegen jeweils in einer Ebene ("spiegelbildlich angeordnet"), wobei die jeweils in derselben Ebene liegenden Holme in der Gebrauchsstellung im Wesentlichen V-förmig zueinander verlaufen mit Öffnung der V-Form entgegen der Fahrtrichtung. Die oberen Holme verlaufen zudem in der Gebrauchsstellung entgegen der Fahrtrichtung gesehen von dem Verbindungsteil ausgehend ansteigend, so dass die beiden besagten Ebenen ebenfalls V-förmig zueinander geneigt sind mit Scheitel am Verbindungsteil. Die Holme sind durch ein Kreuzgestänge miteinander verbunden, welches zur Einnahme der Gebrauchsstellung des Wagengestells unter Spreizen der Holme aufstellbar und zur Einnahme der Verstaustellung unter Aufeinanderzuführen der Holme zusammenlegbar ist. Hieraus ist für den Fachmann erkennbar, dass das Kreuzgestänge in sich selbst gelenkig sein muss, an-

derenfalls eine Aufstellbar- und Zusammenlegbarkeit desselben nicht möglich ist. Die Ausgestaltung und Positionierung des Kreuzgestänges in einem bestimmten Abstand zum Verbindungsteil bewirkt, dass beim Verbringen des Wagengestells in die Gebrauchsstellung sowohl die oberen als auch die unteren Holme ihre jeweils gegenseitige V-Form als auch die oberen Holme zu den unteren Holmen ihre V-förmige Stellung einnehmen. Beim Zusammenlegen des Kreuzgestänges verschwenken die oberen und die unteren Holme gleichzeitig aufeinander zu. Für den Fachmann setzt das voraus, dass die am Verbindungsteil angekoppelten Holme schwenkbar gelagert sind. An den unteren Holmen sind über Radlagerhalter hintere und am Verbindungsteil bzw. an einem die unteren Holme verbindenden Brückenteil ist mindestens eine vordere Radanordnung angebracht.

Charakteristisches Konstruktionsprinzip dieses so gestalteten Wagengestells ist, dass die vier Holme zum einen sämtlich an demselben Verbindungsteil angelenkt und zum anderen untereinander durch ein Spreizgestänge verbunden sind, welches Spreizgestänge als Kreuzgestänge ausgebildet ist, bei dessen Betätigung die vier Holme in die Gebrauchs- bzw. Verstaustellung verbracht werden.

II. Ursprungsoffenbarung / Patentfähigkeit

1. Die erteilten Patentansprüche sind zulässig.

a) Der Schiebewagen nach dem erteilten Patentanspruch 1 ist in den Anmeldeunterlagen des Streitpatents als Erfindungsgegenstand erkennbar offenbart.

Eine unzulässige Erweiterung gegenüber der Ursprungsoffenbarung liegt im Erteilungsverfahren dann vor, wenn mit der Anspruchsänderung der Gegenstand der Anmeldung erweitert wird, d. h. erstmals ein Gegenstand definiert wird, der nicht Inhalt der ursprünglichen Anmeldung war. Zum Gegenstand der Anmeldung gehören alle in der Anmeldung erwähnten Merkmale, die für den Fachmann erkennbar als zur Erfindung gehörend offenbart sind (vgl. Schulte, PatG, 8. Auflage, § 38 Rdn. 14 bis 20). Dabei umfasst die Anmeldung die Ansprüche, die Beschreibung

und die Zeichnungen. Diese Offenbarungsteile stehen gleichberechtigt nebeneinander und können - auch jeweils für sich - Offenbarungsort von Merkmalen der Erfindung sein (Schulte, a. a. O., § 34 Rdn. 339, 340). Die mit der Anmeldung eingereichten ursprünglichen Patentansprüche stellen demnach gerade keine Grenze für zulässige Änderungen dar (Schulte, a. a. O., § 21, Rdn. 58). Es sind daher alle Merkmale beanspruchbar, die für den zuständigen Fachmann aus mindestens einem dieser drei Offenbarungsteile als zur angemeldeten Erfindung gehörend zu erkennen sind (BGH "Bodenwalze" - GRUR 1991, 307 ff.). Dienen in der Beschreibung eines Ausführungsbeispiels genannte Merkmale der näheren Ausgestaltung der Erfindung, die jeweils für sich, aber auch gemeinsam den durch die Erfindung erreichten Erfolg fördern, dann hat es der Patentinhaber in der Hand, einzelne oder sämtliche dieser Merkmale in die Patentansprüche aufzunehmen (BGH "Spleißkammer" - GRUR 1990, 432 ff.). Dabei spielt es keine Rolle, ob diese Merkmale in der Beschreibung gegenüber gleichzeitig offenbarten anderen Lösungen als vorteilhaft, zweckmäßig oder bevorzugt bezeichnet sind, noch gibt es eine Abstufung in der Wertigkeit der für die Beschreibung der Erfindung benutzten Offenbarungsteile (BGH "Crackkatalysator" - GRUR 1990, 510 ff.). Im Erteilungsverfahren finden die Änderungsmöglichkeiten ihre Grenze in dem Erfordernis, dass die in den (neuen) Patentanspruch aufgenommenen Merkmale sich auf eine bestimmte, den Ursprungsunterlagen entnehmbare Erfindung beziehen müssen. Es dürfen demnach nur in technischem Zusammenhang mit der offenbarten Erfindung stehende Merkmale in einen Patentanspruch aufgenommen werden.

Diese Bedingungen sieht der Senat vorliegend als erfüllt an.

Die Merkmalskombination des erteilten Patentanspruchs 1 ergibt sich durch fachmännische Zusammenschau von Merkmalen nach den ursprünglichen Patentansprüchen 1, 6 und 10 mit Merkmalen aus der Beschreibung (Seite 3, Zeilen 5 und 6; Seite 4, Zeilen 2 bis 9 i. V. m. Figur 1).

Die erteilten Patentansprüche 2 bis 19 stimmen zumindest inhaltlich mit den ursprünglichen Patentansprüchen 2 bis 19 überein.

Die Auffassung der Klägerin, eine verschwenkbare Ausgestaltung der unteren Gestellholme nach o. g. Merkmal 10 umfasse auch eine Schwenkbeweglichkeit allein infolge elastischer Formänderung (Biegen) bei an sich starrer Anbindung der Holme, teilt der Senat nicht. Unter dem Verschwenken eines Gegenstands versteht der Fachmann grundsätzlich die Änderung der Drehlage des an einem ortsfesten Drehpunkt angelenkten Gegenstands als Ganzes und nicht eine bloße Formänderung des starr eingespannten Gegenstands. Eine solche Auslegung von "verschwenkbar" widerspräche daher dem Sprachverständnis des oben definierten Fachmanns. Zudem sind vorliegend die unteren Holme ausschließlich als in sich starre Bauteile offenbart, die auch die Gewichtskraft aufnehmen (wegen der an ihnen angebrachten Räder), so dass auch deswegen der Gedanke an eine Biegebarkeit in einem für die Faltbarkeit des Wagengestells erforderlichen Ausmaß in den Anmeldungsunterlagen keine Stütze findet. Die schwenkbare Lagerung der unteren Holme ist unter dieser Voraussetzung von der im erteilten Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalskombination nicht nur umfasst, sondern aus technisch-fachmännischer Sicht sogar vorgeschrieben. Sie ergibt sich für den Fachmann zudem aus der Forderung, dass die oberen und die unteren Holme, die an dem Verbindungsteil angekoppelt sind (Merkmale 6, 7), nach dem Aufstellen des Wagengestells "in die charakteristische V-Position ... gebracht sind" (Merkmal 18) und beim Zusammenlegen "aufeinander zu verschwenken" (Merkmal 19). Ein solches Aufspreizen und Zusammenlegen der angelenkten Holme bei Betätigung des sie verbindenden Kreuzgestänges verbindet der Fachmann unwillkürlich mit einer schirmähnlichen schwenkbaren Lagerung. Diese ist für ihn deshalb implizit durch die beanspruchte Merkmalskombination der erteilten Anspruchsfassung vorgeschrieben und somit Bestandteil des Schiebewagens nach dem erteilten Patentanspruch 1. Von einem Wegfall dieses ursprünglich mit ausdrücklichem Wortlaut beanspruchten Merkmals ("schwenkbewegliche Lagerung") kann daher nicht die Rede sein. Eine Erweiterung gegenüber der ursprünglichen Offenbarung liegt demnach nicht vor.

Auch die Aufnahme des Kreuzgestänges ohne dessen in der Beschreibung angegebene konkrete Ausgestaltung in den erteilten Patentanspruch 1 erweitert nicht

die Ursprungsoffenbarung. Denn schon der ursprüngliche Anspruch 1 enthält keine Festlegung auf eine bestimmte Bauform des Spreizgestänges. Umfasst sind vom ursprünglichen Patentanspruch 1 aufstellbare Spreizgestänge beliebiger Bauart, sofern sie durch ihre Betätigung den Faltvorgang der vier Gestellholme bewirken. Eine dieser umfassten Bauarten ist ein Kreuzgestänge, selbstverständlich auch seinerseits in beliebiger Bauart, lediglich spezifiziert durch die Bedingung des durch Betätigung bewirkten Faltvorgangs des Wagengestells. Genau diese Bedingung ist aber im erteilten Patentanspruch 1 ausdrücklich angegeben (Merkmale 18, 19). Dabei ist ein solches Kreuzgestänge jedweder Ausführung immer eine spezielle Bauweise des ursprünglich beanspruchten Spreizgestänges, so dass der erteilte Patentanspruch 1 diesbezüglich die ursprünglich beanspruchte Ausgestaltung beschränkt.

Die in der ursprünglichen Beschreibung konkret angegebene Ausgestaltung des Kreuzgestänges (Seite 3, 2. Absatz) ist zudem aus fachmännischer Sicht für den Bewegungsablauf des Faltvorgangs - den zu verbessern das Streitpatent eine Lösung vorschlagen soll (vgl. Aufgabenstellung) - in ihren Einzelheiten nicht zwingend erforderlich. Der Fachmann versteht die entsprechenden Merkmale für die Lösung der streitpatentgemäßen Aufgabe deshalb schon von vornherein nicht als bindend. Mit diesem Verständnis deutet der Fachmann auch die betreffenden Ausführungen in der Beschreibung als lediglich beispielhaft gemeinte Angaben (Seite 3, Zeilen 5, 6 --> "Besonders vorteilhaft ist ein Spreizgestänge in Form eines Kreuzgestänges, z. B. in X-Form, wenn dieses ..."; *Unterstreichung zugefügt*). Die in dem Konditionalsatz (Seite 3, 2. Absatz; "wenn dieses ...") genannten Ausgestaltungsmerkmale beziehen sich zwar auf ein Kreuzgestänge, aber - zumindest aus der technisch-fachlichen Sicht des Fachmanns - eben auf das nur beispielsweise in X-Form gestaltete Kreuzgestänge.

Demnach geht der von der Klägerin unter Hinweis auf die Entscheidung T 1003/06 der Technischen Beschwerdekammer des Europäischen Patentamts vorgebrachte Einwand der "Zwischenverallgemeinerung" ins Leere, weil - wie dargelegt - dem Fachmann ein Kreuzgestänge ohne Beschränkung auf die konkrete Bauweise be-

reits ursprünglich offenbart ist und demnach eine Verallgemeinerung auf dem Wege von der Ursprungsoffenbarung zum erteilten Patentanspruch 1 nicht vorliegt.

b) Die Priorität der Voranmeldung DE 202 08 353.5 ist zu Recht in Anspruch genommen.

Die Anmeldeunterlagen des prioritätsbegründenden Gebrauchsmusters stimmen mit den Anmeldeunterlagen des Streitpatents überein. Die mit dem erteilten Patentanspruch 1 beanspruchte Ausgestaltung ist folglich in der Prioritätsanmeldung als zur Erfindung gehörend offenbart aus denselben Gründen, die vorstehend zur Offenbarung in den Ursprungsunterlagen der Patentanmeldung dargelegt sind.

2. Der mit Patentanspruch 1 beanspruchte, zweifellos gewerblich anwendbare Schiebewagen ist patentfähig.

Der Schiebewagen nach der DE 202 08 353 U1 (Anlage K13) ist vorliegend nicht Stand der Technik, weil das Streitpatent den Anmeldetag dieses Gebrauchsmusters zu Recht als Prioritätsdatum in Anspruch nimmt (s. obenstehende Ausführungen).

2.1 Der mit Patentanspruch 1 beanspruchte Schiebewagen ist gegenüber dem entgegengehaltenen Stand der Technik neu.

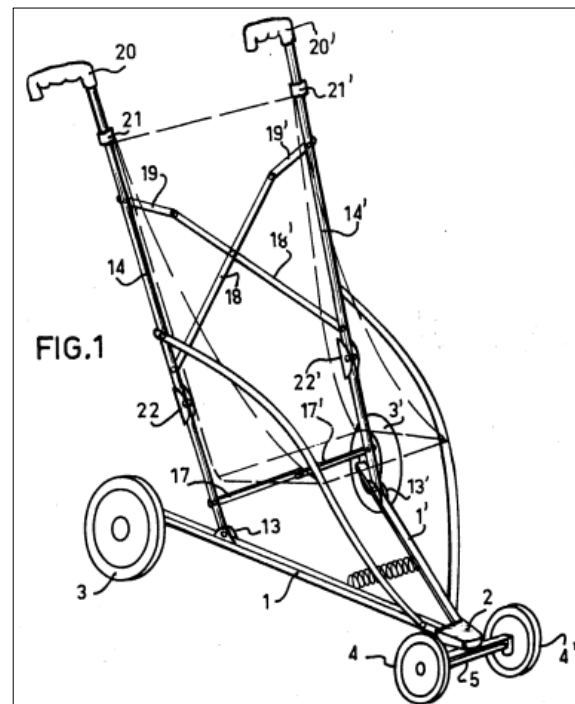
Die Neuheit besteht auch gegenüber der von der Klägerin zur Neuheit entgegengehaltenen FR 2 310 910 A2 (Anlage K7).

Nachfolgend geht der Senat von der Interpretation der Klägerin aus, wonach die Sitzholme 15, 15' des aus der FR 2 310 910 A2 vorbekannten Wagengestells den streitpatentgemäßen oberen Gestellholmen entsprechen. Denn die oberen Gestellholme müssen gemäß Wortlaut des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1 u. a. von vorn nach hinten im Wesentlichen V-förmig verlaufen (Merkmal 5) und nach Aufstellen des Wagengestells in die charakteristische V-Position zueinander

verbracht sein (Merkmal 18), was bei besagten Sitzholmen 15, 15' der Fall ist. Der Interpretation des Beklagtenvertreters, wegen ihrer Funktion als Schubstangen seien es die Rückenholme 12/14, 12'/14', die den oberen Gestellholmen entsprächen, folgt der Senat nicht. Denn diese Funktion findet im Anspruchswortlaut nicht nur keine Stütze, sondern ist für die oberen Holme offensichtlich nur optional vorgesehen. Dies ergibt sich daraus, dass Schiebegeräte erst mit Anspruch 15 den oberen Holmen zugeordnet werden, die oberen Holme gemäß Patentanspruch 1 somit eine Schiebefunktion nicht grundsätzlich aufweisen müssen.

Die FR 2 310 910 A2 offenbart einen zusammenklappbaren Kinderwagen mit einem Wagengestell (Seite 1, Zeilen 1,2; --> Merkmal 1) sowie in einem zweiten Ausführungsbeispiel (Figur 7) einen Schaukelstuhl mit im Hinblick auf das faltbare Gestell gleichartiger Konstruktion.

Das Wagengestell weist die oberen Gestellholme 15, 15' auf, die spiegelbildlich angeordnet und durchgehend gestaltet sind sowie von vorn nach hinten ansteigen und im Wesentlichen V-förmig verlaufen (--> Merkmale 2 bis 5). Es ist ein



Verbindungsteil 2 vorgesehen, an dem zwei durchgehende untere Gestellholme 1, 1' spiegelbildlich und von vorn nach hinten V-förmig verlaufend angelenkt sind (--> Merkmale 7 bis 9). Die unteren Gestellholme 1, 1' sind verschwenkbar (vgl. Figuren 1, 2), an ihren hinteren Enden sind Räder 3 vorgesehen, wobei zur Befestigung derselben zwangsläufig Verbindungseinrichtungen zwischen Holmen und Rädern mit der Funktion eines Radlagerhalters vorhanden sein müssen, die der Fachmann dem vorbekannten Wagengestell - wenngleich in der Druckschrift nicht ausdrücklich erwähnt - durch Mitlesen ohne Weiteres zuschreibt (--> Merk-

male 10, 11). An dem Verbindungsteil 2 ist eine vordere Radanordnung 4, 4' mittels eines Radlagerhalters 5 befestigt (--> Merkmale 12, 13).

Es ist weiter ein aufstellbares Spreizgestänge vorgesehen (--> Merkmale 14, 15), welches aus den die oberen und unteren Gestellholme verbindenden Rückenholmen 12/14, 12'/14', den Kreuzlenkern 18, 18' und den Anschlussgliedern 19, 19' sowie einem unteren faltgestänge 17/17' besteht. Dieses Spreizgestänge bewirkt die Einnahme der gegenseitigen V-Position der Gestellholme 1/1', 15/15' sowohl zueinander als auch gegeneinander sowie das gleichzeitige aufeinander zu verschwenken dieser Holme beim Zusammenlegen des Wagengestells (vgl. Figuren 1, 2; --> Merkmale 18, 19).

Die oberen Gestellholme 15, 15' sind allerdings nicht am Verbindungsteil 2, sondern jeweils separat für sich am derselben Gestellseite zugeordneten unteren Holm 1, 1' befestigt, vgl. insb. Fig. 6. Zudem ist das Kreuzgestänge nicht an den oberen und unteren Gestellholmen angebracht und verbindet diese nicht. Vielmehr ist das Kreuzgestänge zwischen den an der Aufspreizung der oberen und unteren Holme beteiligten und damit dem Spreizgestänge zuzurechnenden Rückenholmen 5, 5' angeordnet. Die Auffassung der Klägerin, dies sei nichts anderes als eine vom Patentanspruch 1 umfasste "mittelbare" Verbindung der Gestellholme durch das Kreuzgestänge, geht am Wortlaut des Anspruchs "Kreuzgestänge an den Holmen und diese verbindend vorgesehen" vorbei. Nach Überzeugung des Senats schließt besagter Wortlaut die von der Klägerin behauptete mittelbare Verbindung eindeutig und unmissverständlich aus. Überdies steht die Deutung dieses Wortlauts im Sinne der Klägerin in offensichtlichem Widerspruch zur Zielrichtung der streitpatentgemäßen Weiterbildung, nach welcher der Mechanismus für den faltvorgang nämlich vereinfacht werden soll und demnach eine "mittelbare" Verbindung (die zusätzliche gestängeelemente erfordern würde) offensichtlich kontraproduktiv ist.

Das Wagengestell nach dem Patentanspruch 1 unterscheidet sich von diesem vorbekannten Gestell demnach zumindest durch

- die Anlenkung aller vier Gestellholme an demselben Verbindungsteil (Merkmale 6, 7)
- die Anordnung des Kreuzgestänges an den Gestellholmen unter Verbindung derselben (Merkmal 17).

Die Prüfung durch den Senat hat ergeben, dass auch aus keiner der übrigen in Betracht gezogenen Druckschriften ein Schiebewagen mit allen in Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen bekannt ist. Insbesondere weist keiner der vorbekannten Schiebewagen ein Wagengestell mit an demselben Verbindungsteil schwenkbar angelenkten oberen und unteren Holmen und dazu ein im Abstand zu dem Verbindungsteil angeordnetes, die Holme verbindendes Kreuzgestänge auf.

Mangelnde Neuheit gegenüber diesen übrigen Druckschriften hat die Klägerin auch nicht geltend gemacht.

2.2. Der Schiebewagen nach Patentanspruch 1 beruht auf erfinderischer Tätigkeit.

a) FR 2 310 910 A2 (Anlage K7)

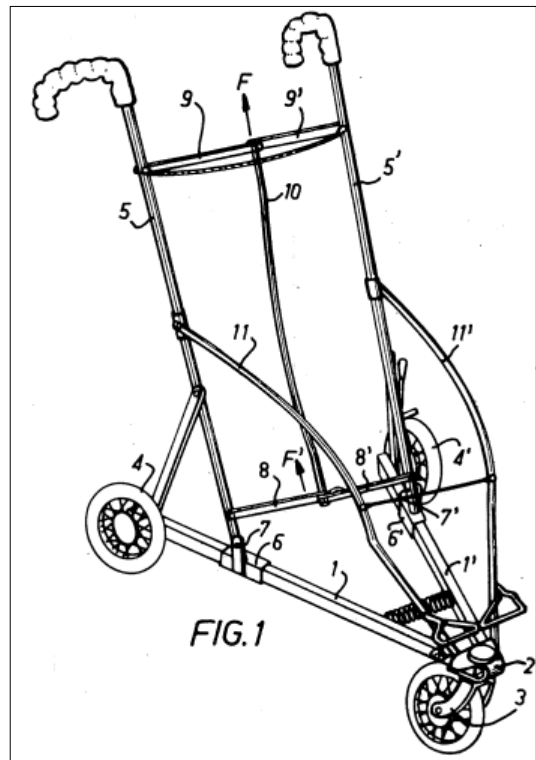
Die Gestellkonstruktion nach der oben zur Neuheit dargelegten Druckschrift legt das streitpatentgemäß beanspruchte Wagengestell nicht nahe. Denn dieser Stand der Technik lehrt, die oberen Gestellholme 15, 15' jeweils für sich an dem derselben Gestellseite zugeordneten unteren Gestellholm 1, 1' anzulenken und ein Kreuzgestänge (Kreuzlenker 18, 18', Anschlussglieder 19, 19') zwischen weiteren Holmen des Spreizgestänges (Rückenholme 12/14, 12'/14') derart anzuordnen, dass die Faltbewegung des Kreuzgestänges ein Aufeinanderzubewegen der Gestellholme lediglich in Richtung der Gestellbreite bewirkt. Zum Aufeinanderzubewegen der Gestellholme in Richtung der Gestellhöhe sind mit Gelenken versehene weitere Gestängeteile und Knickstellen (Rückenholme 12/14, 12'/14', Gelenke 22, 22'; 23, 23') erforderlich.

Eine Anregung für den Fachmann zur Abkehr von diesem Konstruktionsprinzip vermag der Senat schon als solche nicht zu erkennen. Erst recht erhält der Fachmann keine Anregung zur Anlenkung der vier Gestellholme an demselben Verbindungsteil (Merkmale 6, 7) und des Kreuzgestänges an den vier Holmen derart, dass beim Zusammenlegen des Kreuzgestänges die Holme aus ihrer nach Höhe und Seite gerichteten Spreizstellung gleichzeitig aufeinanderzuverschwenken (Merkmale 18, 19).

b) US 3 881 739/DE-OS 2 348 716 (Anlagen K4/K4')

Ein zusammenklappbarer Schiebewagen für Kinder mit einem Wagengestell ist auch aus der DE-OS 2 348 716 bekannt

(Seite 1, letzter Absatz; --> Merkmal 1). Das Wagengestell nach der hier relevanten Ausführungsform (Figuren 1 bis 5) weist zwei spiegelbildlich angeordnete, durchgehende Sitzholme 11, 11' auf, die von vorn nach hinten ansteigend und zudem im Wesentlichen V-förmig verlaufen (vgl. hier wiedergegebene Figur 1). Diese Sitzholme 11, 11' bilden obere Gestellholme im Sinne des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1 (--> Merkmale 2 bis 5). Sie sind aus einer zusammengelegten Stellung in eine Aufstellposition verbringbar (vgl. Figuren 1, 5) durch



schwenkbare Anlenkung an einem Verbindungsteil (Kopfstück 2; --> Merkmal 6).

An diesem Verbindungsteil 2 sind zwei durchgehende untere Gestellholme (Seitenholme 1, 1') spiegelbildlich angeordnet, die ebenfalls von vorn nach hinten im Wesentlichen V-förmig verlaufen und verschwenkbar sind (vgl. Figuren 1, 5; --> Merkmale 7 bis 10). Zur Befestigung der Stützräder 4, 4' an den hinteren Enden der unteren Gestellholme 1, 1' müssen in für den Fachmann selbstverständli-

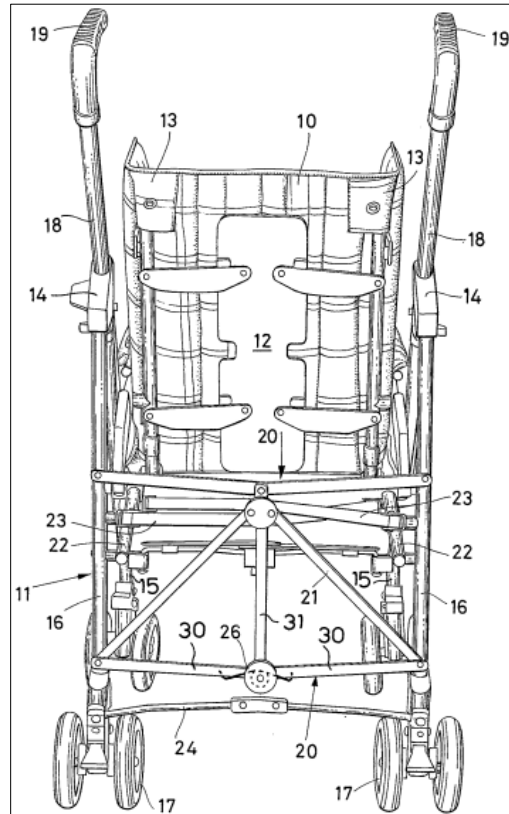
cher Weise Radlagerhalter vorgesehen sein (--> Merkmal 11). Es ist weiter eine vordere Radanordnung (Rad 3) vorgesehen, die mittels eines Radlagerhalters (Figuren 8 bis 10, Pos. 30, 31) an den unteren Gestellholmen 1,1' befestigt ist (--> Merkmale 12, 13).

Eine Gruppe mehrerer miteinander gelenkig verbundener Stangen bzw. Lenker (Rückenholme 5, 5', Querholme 8, 8' und 9, 9', Koppelstange 10) verbindet die oberen und unteren Holme 1, 1' und 11, 11' und dient dem Spreizen und Aufeinanderzuführen derselben. Diese Gruppe aus Stangen/Lenkern hat demnach die Funktion eines Spreizgestänges (--> Merkmal 14). In der Gebrauchsstellung des Wagengestells bilden die Stangen des Spreizgestells dabei in etwa die vier Seiten eines Vierecks. Die sich gegenüberliegenden, horizontal erstreckenden Querstangen (Querholme 8, 8'; 9,9'), die jeweils aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Teilstangen bestehen, sind an ihren jeweiligen Gelenkstellen durch die Koppelstange 10 miteinander gekoppelt. Dieses Spreizgestänge ist aufstellbar (vgl. Figuren 1, 4, 5) und an den Holmen in bestimmtem Abstand zum Verbindungsteil 2, die Holme verbindend, vorgesehen (--> Merkmale 15, 17). Es bewirkt, dass nach dem Aufstellen des Wagengestells die oberen und die unteren Holme in ihre gegenseitige charakteristische V-Position gebracht sind (Figur 1) und entspricht in dieser Wirkung dem streitpatentgemäß beanspruchten Kreuzgestänge (--> Merkmal 18).

Bei ansonsten im Wesentlichen gleichem Konstruktionsprinzip wie bei dem Wagengestell nach der FR 2 310 910 A2 weist das aus dieser Druckschrift vorbekannte Wagengestell nicht einmal ein Kreuzgestänge auf. Anregung zur Abänderung der vorbekannten Konstruktion ergeht aus dieser Druckschrift nicht, schon gar nicht zur Abänderung mit dem Ergebnis der streitpatentgemäßen Ausgestaltung.

c) DE 94 08 995 U1 (Anlage K12)

Bei dem zusammenklappbaren Wagengestell 11 nach der DE 94 08 995 U1 sind ebenfalls spiegelbildlich angeordnete obere Holme 15/18 vorgesehen, die von vorn nach hinten ansteigend verlaufen und aus miteinander verbundenen Abschnitten 15, 18 bestehen (vgl. hier wieder-gegebene Figur 1; --> Merkmale 1 bis 4). Spiegelbildlich angeordnet sind durchgehende untere Gestellholme 16, die über ein jeweiliges Verbindungsteil (Schiebege- lenk 14) mit den oberen Gestellhol- men 15/18 verbunden und auf diese Weise letzteren gegenüber verschwenkbar sind (Seite 1, 1. Absatz, Zeilen 1 bis 4; --> Merkmale 8, 10, 7 teilweise). Die hinteren Enden der unteren Gestellholme 16 tragen Radlagerhalter mit Räderanord- nungen 17 (vgl. Figur 1; --> Merkmal 11). Die vorderen Enden der oberen Hol- me 15/18 tragen ebenfalls eine Radanord- nung 17 (--> Merkmal 12).



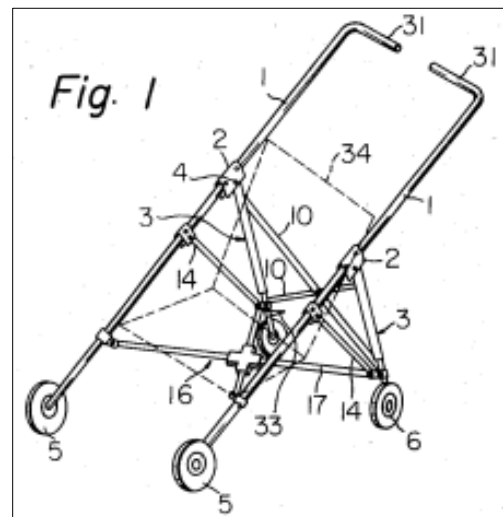
Ein aufstellbares Spreizgestänge ist als Kreuzgestänge ausgebildet (Diagonalstre- ben 23) und verbindet die vier Gestellholme 15/18 und 16 (Seite 2, letzter Absatz bis Seite 3, Zeile 1; --> Merkmale 14 bis 16). Auch ein Aufeinanderzuverschwen- ken der oberen und unteren Holme 15/18, 16 beim Zusammenlegen des Spreizge- stänges kann diesem vorbekannten Wagengestell zugeschrieben werden (--> Merkmal 19).

Allerdings sind die jeweiligen einer Gestellseite zugeordneten oberen und unteren Gestellholme 15/18, 16 nur für sich untereinander verbunden, womit ein paralleler Verlauf der in Querrichtung gegenüberliegenden Holmpaare verbunden ist. Die

streitpatentgemäße Anlenkung aller vier Gestellholme an einem einzigen Verbindungsteil (Merkmale 6, 7) und ihre von vorn nach hinten aufspreizende V-Form (Merkmale 5, 9, 18) kann sich aus dieser Konstruktion nicht in naheliegender Weise ergeben.

d) US 3 836 164 (Anlage K8)

Ein mit dem nach der DE 94 08 995 U1 vergleichbares Kinderwagengestell mit zwei durchgehenden oberen Gestellholmen 1, die spiegelbildlich und von vorn nach hinten ansteigend angeordnet sind, geht auch als die näherkommende von zwei Ausführungsformen aus der US 3 836 164 hervor (vgl. hier wiedergegebene Figur 1; --> Merkmale 1 bis 4). Durchgehende und spiegelbildlich angeordnete untere Gestellholme 3 sind - jeweils für sich über ein Verbindungsteil (joint lug 2) an dem je Gestellseite zugeordneten oberen Gestellholm 1 - verschwenkbar angelekt (--> Merkmale 8, 10, 7 teilweise). An den



unteren Gestellholmen 3 sind Räder 6 befestigt, was entsprechende Radlagerhalter an den hinteren Enden der Gestellholme 3 voraussetzt (--> Merkmal 11). Das Wagengestell weist zudem eine vordere Radanordnung 5 auf (--> Merkmal 12).

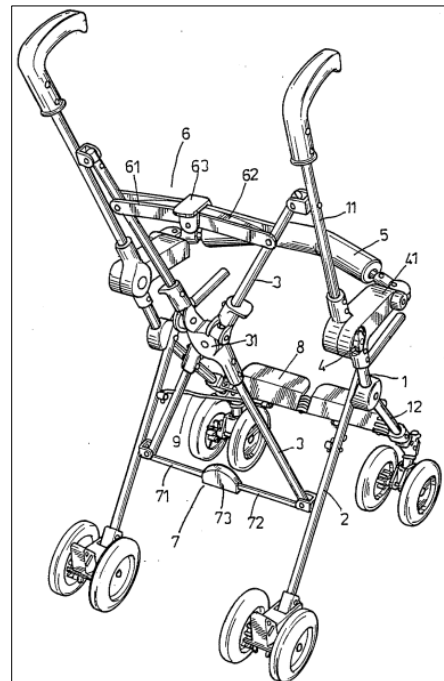
Die oberen Gestellholme 1 und die unteren Gestellholme 3 sind durch ein aufstellbares Kreuzgestänge 16/17/18 miteinander verbunden (Spalte 3, Zeilen 1 bis 8; --> Merkmale 14 bis 16). Die oberen Gestellholme 1 und die unteren Gestellholme 3 schwenken beim Zusammenlegen des Kreuzgestänges gleichzeitig aufeinander zu (Spalte 3, Zeile 65 bis Spalte 4, Zeile 9 i. V. m. Figuren 6, 7; --> Merkmal 19).

Wie bei dem Wagengestell nach der DE 94 08 995 U1 sind auch hier die Gestellholme nicht an einem gemeinsamen Verbindungsteil angelekt und weisen keine

von vorn nach hinten verlaufende V-Form auf. Wie zur DE 94 08 995 U1 ausgeführt, kann eine solche Bauweise nicht auf naheliegende Weise zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 führen.

e) DE 295 06 777 U1 (Anlage K14)

Bei dem Kinderwagengestell nach der DE 295 06 777 U1 sind obere Gestellholme durch miteinander verbundene Abschnitte aufweisende Stangenelemente 1/11 gebildet (vgl. hier wiedergegebene Figur 1). Diese oberen Gestellholme 1/11 sind spiegelbildlich sowie von vorn nach hinten ansteigend verlaufend angeordnet (--> Merkmale 1 bis 4). Durchgehende und spiegelbildlich angeordnete untere Gestellholme 2 sind über jeweilige Verbindungsteile (Schwenkelenke 4) schwenkbar mit den oberen Gestellholmen 1/11 verbunden (--> Merkmale 8, 10, 7 teilweise). An den hinteren Enden der unteren Gestellholme 2 sind Radlagerhalter mit Radanordnungen und am Wagengestell eine vordere Radanordnung befestigt (vgl. Figur 1; --> Merkmale 11, 12).



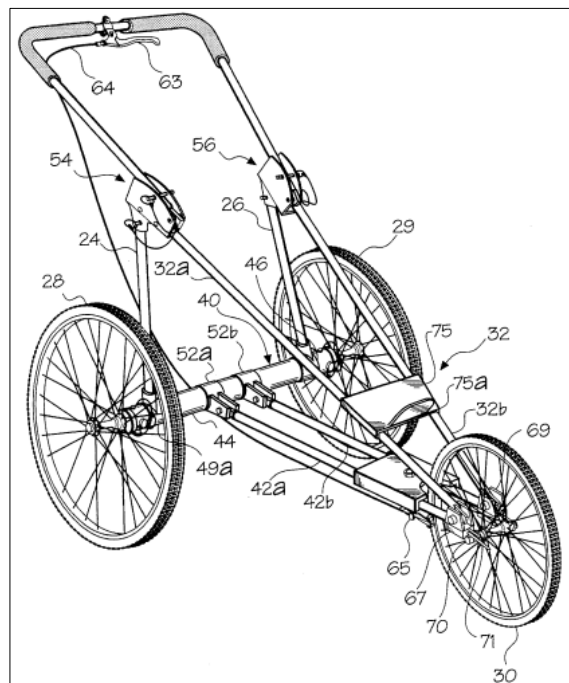
Die oberen und unteren Gestellholme 1/11 und 2 verbindend ist ein aufstellbares Kreuzgestänge 3/31 vorgesehen, das bei seinem Zusammenlegen die oberen und unteren Holme gleichzeitig aufeinanderzuverschwenkt (vgl. Figuren 4 bis 6; --> Merkmale 14 bis 16, 19).

Auch dieses Wagengestell weist ein parallelen Verlauf der Gestellholme der gegenüberliegenden Gestellseiten sowie eine separate Verbindung der jeder Gestellseite zugeordneten oberen und unteren Holme auf. Es kommt dem Gegenstand des Streitpatents somit nicht näher als die Wagengestelle nach der DE 94 08 995 U1 und der US 3 836 164.

f) US 5 536 164 (Anlage K6)

Schließlich zeigt die US 5 536 033 ein faltbares Wagengestell eines Kinderwagens mit zwei spiegelbildlich angeordneten, von vorn nach hinten V-förmig aufgespreizten und ansteigend verlaufenden oberen Gestellholmen, die aus miteinander verbundenen Abschnitten 32a, 32b, 34 gebildet sind (vgl. hier wiedergegebene Figur 2; --> Merkmale 1 bis 5). Diese oberen Gestellholme sind schwenkbar zusammen mit durchgehenden unteren Gestellholmen 42a, 42b an Gabelköpfen 67, 69 angelenkt, die bei eingebautem Vorderrad als gemeinsames Verbindungsteil angesehen werden können (Spalte 4, Zeilen 26 bis 40; --> Merkmale 6, 7). Die unteren Gestellholme 42a, 42b sind ebenfalls spiegelbildlich angeordnet (--> Merkmal 8). Die Hinterachse 40 stellt in ihrer Funktion einen Radlagerhalter dar, der an den hinteren Enden der unteren Gestellholme 42a, 42b befestigt ist (--> Merkmal 11). Es ist eine vordere Radanordnung vorgesehen, die über einen Radlagerhalter 67a (Spalte 4, Zeilen 36 bis 38; Figur 10) an dem Verbindungsteil 67, 69 befestigt ist (--> Merkmale 12, 13). Ein aufstellbares Spreizgestänge wird gebildet durch zwei separate Stangen 24 26, deren jeweils eine sich auf jeder Gestellseite in bestimmtem Abstand vom Verbindungsteil zwischen dem oberen Gestellholm und dem hinteren Radlagerhalter erstreckt (--> Merkmale 14, 15).

Diesem vorbekannten Wagengestell fehlt schon die streitpatentgemäß geforderte Aufspreizbarkeit der unteren Gestellholme 42a, 42b in eine V-Position sowie die Verbindung der Gestellholme untereinander durch das Spreizgestänge 24, 26. Anregung zu einer entsprechenden Ausgestaltung durch diese Druckschrift ist nicht erkennbar.



g) Übriger Stand der Technik

Die weiteren vorbekannten Wagengestelle weisen weder an einem einzigen Verbindungsteil angelenkte obere und untere Gestellholme noch in Kreuzform gestaltete Spreizgestänge auf. Sie liegen daher weiter ab als der vorstehend im Einzelnen dargelegte Stand der Technik.

h) Zusammenschau

Eine Zusammenschau des Standes der Technik nach den oben dargelegten Druckschriften hält der Senat schon als solche für abwegig. Denn jede der bekannten Ausführungsformen für sich stellt eine in sich konstruktiv abgeschlossene Ausgestaltung dar, in der die Einzelemente aufeinander abgestimmt funktional zusammenwirken. Die Veränderung eines einzelnen Verbindungselementes zieht dabei zwangsläufig die Notwendigkeit einer die Funktion wiederherstellenden Anpassung der übrigen Elemente nach Gestalt und gegenseitiger Anordnung nach sich und zwingt dadurch zu Änderungen in einem Umfang, der einer Neukonstruktion unter völliger Loslösung von dem Bekannten gleichkommt.

Von den vorbekannten Wagengestellen sind es lediglich zwei, die mit zwei oberen und zwei unteren Gestellholmen ausgestattet sind, die an einem einzigen Verbindungsteil gelenkig angelenkt sind (DE-OS 2 348 716 (K4'), US 5 536 033 (K6)). Keines dieser beiden Wagengestelle weist ein Kreuzgestänge auf.

Ein solches ist zwar bei den vier anderen der oben dargelegten Wagengestelle vorgesehen (FR 2 310 910 A2 (K7), DE 94 08 995 U1 (K12), US 3 836 164 (K8), DE 295 06 777 U1 (K14)), wobei aber wiederum bei keinem dieser Wagengestelle die streitpatentgemäß geforderte Anlenkung aller vier Holme an einem einzigen Verbindungsteil verwirklicht und nur bei dreien von ihnen das Kreuzgestänge die vier Holme verbindend angeordnet ist (DE 94 08 995 U1 (K12), US 3 836 164 (K8), DE 295 06 777 U1 (K14)). Bei diesen drei Gestellen sind zudem die jeweiligen oberen und unteren Gestellholme der gegenüberliegenden Seiten separat un-

tereinander verbunden und verlaufen parallel zueinander. Bei dem anderen (FR 2 310 910 A2 (K7)) dieser vier Gestelle verlaufen die oberen und unteren Gestellholme zwar wie beim Streitpatent von vorn nach hinten V-förmig. Dabei sind sie aber nicht an einem gemeinsamen Verbindungsteil angelenkt und auch nicht durch das Kreuzgestänge untereinander verbunden, sondern statt dessen anders als beim Streitpatent durch weitere Elemente des Spreizgestänges.

Vorstehende Ausführungen bilden die Grundlage der Überzeugung des Senats, dass am Anmeldetag des Streitpatents zwar sowohl die Ankopplung der vier Gestellholme an einem einzigen Verbindungsteil als auch die Verwendung von als Kreuzgestänge ausgebildeten Spreizgestängen für sich bekannt waren. Die Verbindung von diesen beiden Teilaspekten an einem einzigen Wagengestell, wie streitpatentgemäß beansprucht, war dem entgegengehaltenen Stand der Technik zufolge im Fachgebiet dagegen gerade nicht realisiert. Folglich konnte sich eine solche Verbindung auch nicht durch Zusammenschau dieses Standes der Technik - wie auch immer geartet - ergeben.

Auch die Unterstellung einer Weiterentwicklung im Rahmen fachmännischer Alltagsarbeit führt nicht in naheliegender Weise zum Gegenstand des streitpatentgemäßen Patentanspruchs 1. Denn wie die FR 2 310 910 A2 zeigt, lassen sich aufstellbare Kreuzgestänge auch bei Wagengestellen mit vier aufspreizbaren Gestellholmen in einer von der streitpatentgemäß beanspruchten (die vier Holme verbindend) abweichenden Weise (Elemente des Spreizgestänges verbindend) anordnen. Dies zeigt, dass selbst bei einer vom Fachmann beabsichtigten Verbindung der beiden Konstruktionsaspekte (vier Gestellholme an einem Verbindungsteil + Verwendung eines Kreuzgestänges) vom Streitpatent abweichende Lösungen möglich sind und ist gleichzeitig Indiz dafür, dass die streitpatentgemäße Lösung gerade nicht naheliegendes Ergebnis einer solchen Verknüpfung ist. Somit steht für den Senat fest, dass eine Zusammenschau des entgegengehaltenen Standes der Technik - auch in Verbindung mit dem Wissen und Können des Fachmanns - nur in rückschauender Betrachtung in Kenntnis der Erfindung zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 führen kann.

2.3 Für die rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 19 ist ein weitergehender eigenständiger erfinderischer Gehalt nicht erforderlich. Die Gegenstände dieser Patentansprüche werden von der Patentfähigkeit des Schiebewagens nach Patentanspruch 1 getragen.

III. Kostenentscheidung

Die Klägerin hat gem. 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 91 Abs. 1 ZPO die Kosten des Rechtsstreits zu tragen, da sie vollumfänglich unterlegen ist.

Gutermuth

Bork

Bülskämper

Mittenberger-Huber

Reinhardt

Ko