



hat der 35. Senat (Gebrauchsmuster-Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 2024 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Metternich sowie der Richter Dr.-Ing. Baumgart und Dipl.-Ing. Univ. Sexlinger

beschlossen:

1. Die Beschwerde der Antragsgegnerin wird zurückgewiesen mit der Maßgabe, dass festgestellt wird, dass das Streitgebrauchsmuster 20 2013 002 811 in dem Umfang von Anfang an unwirksam war, in welchem es gemäß Beschluss der Gebrauchsmusterabteilung des Deutschen Patent- und Markenamts vom 27. Oktober 2021 gelöscht wurde.
2. Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.

### **Gründe:**

#### **I.**

Die Beteiligten streiten über die Wirksamkeit des Gebrauchsmusters 20 2013 002 811 (i. F.: Streitgebrauchsmuster).

Das Streitgebrauchsmuster ist am 25. März 2013 unter Beanspruchung der inneren Priorität DE 10 2012 025 053.3 vom 21. Dezember 2012 angemeldet worden. Es ist

am 24. März 2014 mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugschloss“ und den Schutzansprüchen 1 – 27 eingetragen worden und nach Ablauf der Schutzdauer Ende März 2023 erloschen.

In der eingetragenen Fassung schließen sich an den Hauptanspruch die Unteransprüche 2 – 12 an. Schutzanspruch 13 ist ein nebengeordneter Anspruch, auf den die Unteransprüche 13 – 25 folgen. Schutzanspruch 26 ist ein weiterer nebengeordneter Anspruch, auf den der Unteranspruch 27 rückbezogen ist.

Der eingetragene Schutzanspruch 1 lautet wie folgt (mit einer den Beteiligten übergebenen Merkmalsgliederung):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2** wobei ein Crashelement (8) vorgesehen ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,

**M2.2** und dass hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4) und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt,

**dadurch gekennzeichnet, dass**

**M3** eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,

**M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist

**M3.2** und in der das Crashelement (8) verschieblich geführt ist.

Zum Wortlaut der übrigen, eingetragenen Schutzansprüche wird auf die Gebrauchsmusterschrift (i. F.: GS.) verwiesen.

Die dem Streitgebrauchsmuster zugrundeliegende Erfindung betrifft ein Kfz-Schloss gemäß dem Oberbegriff des Schutzanspruchs 1, ferner ein Kfz-Schloss gemäß dem Oberbegriff des Schutzanspruchs 13 sowie eine Kfz-Türanordnung gemäß Schutzanspruch 26 (vgl. Abs. [0001] der GS.). Dabei sei der Begriff „Kfz-Tür“ weit auszulegen und umfasse Seitentüren, Hecktüren, Heckklappen, Motorhauben und auch nach Art einer Schiebetür ausgestaltete Kfz-Türen (Abs. [0002] der GS).

Das beschriebene Kraftfahrzeugschloss sei dabei einer Kraftfahrzeugtüranordnung mit einer Kraftfahrzeugtür zugeordnet. Bei heutigen Kraftfahrzeugschlössern spiele die Crashesicherheit eine wichtige Rolle. Dabei stehe im Vordergrund, dass weder crashbedingte Beschleunigungen noch crashbedingte Verformungen zu einem ungewünschten Öffnen der Kraftfahrzeugtür führen dürfen, der das Kraftfahrzeugschloss zugeordnet sei (vgl. Absätze [0002] u. [0003] der GS). Die Erfindung gehe von einem bekannten, in der als Druckschrift **E5** in das Verfahren eingeführten DE 10 2011 015 675 A1 gelehnten Kraftfahrzeugschloss aus, das mit einer Crashesicherung ausgestattet sei, die ein selbsttätiges und ungewünschtes Öffnen der Kraftfahrzeugtür im Crashfall verhindere. Hierfür sei ein Crashelement vorgesehen, das durch eine crashbedingte Verformung der Türaußenhaut in eine Crashstellung verschwenkbar sei und dadurch einen Betätigungshebel des Kraftfahrzeugschlusses

blockiere. Eine solche schwenkbare Lagerung sei im Bereich der Kraftfahrzeugschlosser allgemein bevorzugt, da die Betriebssicherheit solcher Schwenklager auch bei nachteiligen Umgebungsbedingungen, beispielsweise bei Vereisungsbedingungen, als hoch angesehen werde (vgl. Absätze [0004] u. [0005] der GS). Nachteilig bei dem bekannten Kraftfahrzeugschloss sei allerdings, dass die Krafteinleitung für eine Verstellung des Crashelements stets in einer Ebene erfolgen müsse, die senkrecht zur Schwenkachse des Crashelements ausgerichtet sei. Werde dies nicht eingehalten, so sei besonders bei den hohen, im Crashfall auftretenden Kräften mit einer Zerstörung des Schwenklagers zu rechnen. Diesem Umstand könne zur Gewährleistung einer hohen Betriebssicherheit nur mit einer besonders robusten und damit kostenintensiven Auslegung des Schwenklagers des Crashelements Rechnung getragen werden (vgl. Absatz [0006] der GS).

Gemäß Absatz [0007] der GS sei es daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, das bekannte Kraftfahrzeugschloss derart auszugestalten und weiterzubilden, dass die Betriebssicherheit der Crashesicherung mit einfachen konstruktiven Mitteln erhöht werde.

Die Antragstellerin stützt ihren ursprünglich auf vollständige Löschung des Streitgebrauchsmusters gerichteten Antrag auf den Lösungsgrund der fehlenden Schutzfähigkeit, und zwar sowohl wegen fehlender Neuheit als auch wegen fehlenden erfinderischen Schritts. Zum Stand der Technik hat sie eine Vielzahl von Entgegenhaltungen in das Verfahren eingeführt; die Gebrauchsmusterabteilung hat zudem von Amts wegen weitere Entgegenhaltungen in das Verfahren eingeführt. Aus Sicht der Antragstellerin seien bezüglich der unabhängigen Schutzansprüche mehrere Entgegenhaltungen neuheitsschädlich, z.B. die DE 102 60 900 A1 (im Verfahren als **E4**) oder auch die von der Gebrauchsmusterabteilung eingeführte JP 2001303825 A (im Verfahren als **E14**). Zudem fehle es bspw. ausgehend von der DE 2011 015 675 A1 (im Verfahren als **E5**) an einem erfinderischen Schritt.

Der Löschantrag ist der Antragsgegnerin am 1. August 2017 zugestellt worden. Sie hat dem Löschantrag am 23. August 2017 widersprochen und ihren Widerspruch mit Schriftsatz vom 27. November 2017 begründet. Mit der Widerspruchsbegründung hat sie als Hauptantrag eine geänderte Anspruchsfassung sowie Hilfsanträge 1 – 5 eingereicht, die sie für schutzfähig, insbesondere neu und erfinderisch erachtet. Die Antragstellerin hat diese geänderten Anspruchsfassungen als unzulässig beanstandet und insoweit auch fehlende Neuheit und fehlenden erfinderischen Schritt eingewendet.

Nach weiteren gewechselten Schriftsätzen hat die Gebrauchsmusterabteilung mit Zwischenbescheid vom 20. Januar 2021 mitgeteilt, dass der Löschantrag teilweise Aussicht auf Erfolg habe. Hinsichtlich der Anspruchsfassungen nach dem neuen Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 – 4 sei zwar von fehlender Schutzfähigkeit auszugehen, der Gegenstand nach Hilfsantrag 5 sei aber voraussichtlich als zulässig und schutzfähig zu beurteilen.

Die Beteiligten nahmen zum Zwischenbescheid schriftsätzlich Stellung, wobei die Antragsgegnerin mit Schriftsatz vom 6. Oktober 2021 eine als Hauptantrag bezeichnete, geänderte Anspruchsfassung und neue Hilfsanträge 1 – 8 eingereicht hat.

Am 27. Oktober 2021 fand eine mündliche Verhandlung vor der Gebrauchsmusterabteilung statt, in welcher die Antragsgegnerin geänderte Hilfsanträge 1 – 4 eingereicht hat. In dieser mündlichen Verhandlung hat die Antragstellerin die vollständige Löschung des Streitgebrauchsmusters beantragt. Ausweislich des Sitzungsprotokolls hat die Antragsgegnerin die Zurückweisung des Löschantrags für die Anspruchsfassung, eingereicht mit Schriftsatz vom 6. Oktober 2021 beantragt. Hilfsweise hat sie das Streitgebrauchsmuster im Umfang der Hilfsanträge 1 – 4 vom 27. Oktober 2021, sodann im Umfang der Hilfsanträge 7 und 8 vom 6. Oktober 2021 und schließlich weiter im Umfang der Hilfsanträge 1 – 5 vom 6. Oktober 2021 verteidigt.

Mit in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2021 verkündetem Beschluss hat die Gebrauchsmusterabteilung das Streitgebrauchsmuster teilgelöscht, soweit es über die Fassung des in der mündlichen Verhandlung überreichten Hilfsantrags 4 hinausgeht, den Löschungsantrag im Übrigen zurückgewiesen und von den Kosten 40% der Antragstellerin und 60% der Antragsgegnerin auferlegt. Sie hat diesen Beschluss im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die eingetragene Fassung sei wegen der beschränkten Verteidigung des Streitgebrauchsmusters mit dem neuen Hauptantrag vom 6. Oktober 2021 nicht mehr maßgebend. Die Fassung nach Hauptantrag vom 6. Oktober 2021 sei zwar zulässig. Der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 sei aber nicht schutzfähig, weil dieser Gegenstand von der **E14** neuheitsschädlich vorweggenommen sei. Gleiches gelte für die Anspruchsfassungen nach den Hilfsanträgen 1 – 3. Die Fassung nach Hilfsantrag 4 sei zulässig und sein Gegenstand sei auch neu und erfinderisch gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik. Der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 4 sei daher schutzfähig. Gleiches gelte für den nebengeordneten Schutzanspruch 11 nach Hilfsantrag 4.

Der Beschluss ist beiden Beteiligten jeweils am 23. März 2022 zugestellt worden.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Antragsgegnerin vom 22. April 2022 eingegangen mit einer Einzugsermächtigung am selben Tag und begründet mit Schriftsatz vom 22. Juni 2022.

Gemäß dem mit Beschwerdebegründung eingereichten Sachantrag zielte die Antragsgegnerin zunächst – „pro forma“ – auf die Zurückweisung des Löschungsantrags ab, an zweiter Stelle auf die Zurückweisung des Löschungsantrags im Umfang des Hauptantrags vom 6. Oktober 2021 und der Hilfsanträge 1 – 3 vom 27. Oktober 2021. In der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024 hat sie einen modifizierten Hilfsantrag 1 und weitere, geänderte Hilfsanträge 3a und 3b eingereicht.

Aus Sicht der Antragsgegnerin habe die Gebrauchsmusterabteilung die Antragslage verkannt. Die Antragsgegnerin habe im Schriftsatz vom 6. Oktober 2021 darauf hingewiesen, dass es sich bei den neuen Antragsfassungen nicht um einen Teilverzicht handeln solle. Zudem sei die Fassung nach Hilfsantrag 4 stellenweise weiter gefasst als der Hauptantrag. Daher sei keine teilweise Rücknahme des Widerspruchs erfolgt. Die Löschung der eingetragenen Fassung sei von der Gebrauchsmusterabteilung nicht hinreichend begründet worden, was die Rückzahlung der Beschwerdegebühr rechtfertige. Die Gegenstände der Anspruchsfassungen nach der eingetragenen Fassung, nach dem Hauptantrag vom 6. Oktober 2021 und nach den Hilfsanträgen 1 – 3 vom 27. Oktober 2021 und auch nach den in der mündlichen Verhandlung eingereichten Hilfsanträgen – im Einzelnen der modifizierte Hilfsantrag 1 sowie die zusätzlichen Hilfsanträge 3a und 3b – seien ferner schutzfähig, insbesondere sei die Lehre der Druckschrift **E14** insoweit nicht neuheitsschädlich. Die Gegenstände nach den vorgenannten Anspruchsfassungen würden sich vom Stand der Technik auch in erfinderischer Weise abgrenzen. Die geänderten Anspruchsfassungen seien auch nicht unzulässig erweitert. Die Verteidigung des Streitgebrauchsmusters in der eingetragenen Fassung hat die Antragsgegnerin nach Erörterung des Sach- und Streitstands in der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024 zuletzt aber nicht weiterverfolgt.

Die Antragsgegnerin stellt den Antrag,

den Beschluss der Gebrauchsmusterabteilung des DPMA vom 27. Oktober 2021 aufzuheben und den Feststellungsantrag gegen das Streitgebrauchsmuster 20 2013 002 811 im Umfang des Hauptantrags vom 6. Oktober 2021 zurückzuweisen,

hilfsweise in nachfolgend genannter Reihenfolge: Hilfsantrag 2, Hilfsantrag 3, beide übergeben in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2021, Hilfsantrag 3a, Hilfsantrag 3b, beide übergeben in der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024, modifizierter Hilfsantrag 1, übergeben in der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024,



den Feststellungsantrag im Umfang der Anspruchsfassung nach einem der vorgenannten Hilfsanträge zurückzuweisen.

Die Antragstellerin stellt den Antrag,

die Beschwerde der Antragstellerin zurückzuweisen mit der Maßgabe, dass die Unwirksamkeit des Streitgebrauchsmusters in dem Umfang festgestellt wird, in welchem es gemäß dem angefochtenen Beschluss gelöscht wurde.

Die Antragstellerin hat mit Schriftsatz vom 4. August 2023 ihren ursprünglichen Löschungsantrag auf Feststellung der Unwirksamkeit des Streitgebrauchsmusters im Umfang der Löschung gemäß dem angefochtenen Beschluss umgestellt. Zum insoweit erforderlichen Feststellungsinteresse verweist sie auf ein als „Abmahnung“ bezeichnetes Schreiben vom 13. September 2023, in welcher seitens eines Mitarbeiters der Antragsgegnerin auf von ihr festgestellte „Patentverletzungen“ hingewiesen werde; darunter finde sich unter der Bezeichnung „Crashpin“ auch das Az. des Streitgebrauchsmusters. Mit Blick auf mehrere Rechtsstreitigkeiten zwischen den Beteiligten müsse die Antragstellerin auch weiterhin damit rechnen, aus dem Streitgebrauchsmuster noch in Anspruch genommen zu werden.

In der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2023 hat die Antragsgegnerin hierzu erklärt, dass sie nicht bereit sei, eine Erklärung dahingehend abzugeben, dass sie aus dem Streitgebrauchsmuster gegen die Antragstellerin keine Ansprüche geltend machen werde.

Im Übrigen ist die Antragstellerin der Auffassung, dass die Beschwerde der Antragsgegnerin unbegründet sei. Die von der Antragsgegnerin in das Verfahren eingeführten, geänderten Anspruchsfassungen beanstandet die Antragstellerin als unzulässig erweitert. Die Gegenstände dieser Anspruchsfassungen seien zudem nicht schutzfähig, insbesondere nicht neu, jedenfalls nicht erfinderisch.

In das Verfahren sind die nachfolgend genannten Dokumente und Entgegenhaltungen eingeführt worden:

- E0:** Verletzungsanzeige der Antragsgegnerin,
- E1:** US 6 042 159 A (von der Antragstellerin als Ast 2' bezeichnet),
- E2:** FR 2 869 340 A1 (von der Antragstellerin als Ast 2 bezeichnet),
- E2a:** Maschinenübersetzung der Druckschrift **E2** in englischer Sprache,
- E2b:** Übersetzung der Druckschrift **E2** in deutscher Sprache,
- E3:** KR 1020040022280 A (von der Antragstellerin als Ast 3 bezeichnet),
- E3a:** Übersetzung der Druckschrift **E3** in englischer Sprache,
- E3b:** Übersetzung der Druckschrift **E3** in deutscher Sprache,
- E4:** DE 102 60 900 A1 (von der Antragstellerin als Ast 4 bezeichnet),
- E5:** DE 10 2011 015 675 A1 (von der Antragstellerin als Ast 5 bezeichnet),
- E6:** WO 02/14636 A1 (von der Antragstellerin als Ast 6 bezeichnet),
- E7:** WO 95/32349 A1 (von der Antragstellerin als Ast 7 bezeichnet),
- E8:** WO 2011/053407 A1 (von der Antragstellerin als Ast 8 bezeichnet),
- E9:** EP 1 518 983 A2 (von der Antragstellerin als Ast 9 bezeichnet),
- E10:** US 5 564 761 A (von der Antragstellerin als Ast 10 bezeichnet),
- E11:** Prüfungsbescheid des amerikanischen Patentamtes zu der zum Streitgebrauchsmuster parallelen Anmeldung US 14/136,759 (Veröffentlichungsnummer US 2014/0175808 A1) vom 20. September 2017 (von der Antragstellerin als Ast 11 bezeichnet),
- E12:** Prüfungsbescheid des Europäischen Patentamtes zu der parallelen europäischen Patentanmeldung EP 13 199 260.4 (Veröffentlichungsnummer EP 2 746 503 A2) vom 16. November 2017 (von der Antragstellerin als Ast 12 bezeichnet),
- E13:** Erweiterter Recherchebericht zu der vorgenannten europäischen Parallelanmeldung vom 13. April 2016 (von der Antragstellerin als Ast 13 bezeichnet),
- E14:** JP 2001 – 303 825 A,
- E14a:** Maschinenübersetzung der Druckschrift **E14** in deutscher Sprache,
- E14l:** Kolorierte Figur 1 der Druckschrift **E14**,

- E14II:** Kolorierte Figuren 4 und 6 der Druckschrift **E14**,
- E15:** DE 10 2009 041 744 A1,
- E16:** US 2006 / 0 261 603 A1 (von der Antragstellerin als Ast/E 16 bezeichnet),
- E17:** DE 30 17 890 C2 (von der Antragstellerin als Ast/E 17 bezeichnet),
- E18:** DE 198 25 708 A1 (von der Antragstellerin als Ast/E 18 bezeichnet),
- E19:** DE 20 2008 012 949 U1 (von der Antragstellerin als Ast/E 19 bezeichnet),
- E20:** Künne, Bernd: „Einführung in die Maschinenelemente“, 2. überarbeitete Auflage, April 2001, B.G. Teubner GmbH, Seiten 384 u. 385,
- E21:** JP 2003 – 020 845 A
- E21a:** Maschinenübersetzung der Druckschrift **E21** in englischer Sprache,
- E21b:** Figuren 4 u. 5B der Druckschrift **E21**,
- E21c:** Figur 3 der Druckschrift **E21** mit Ergänzungen,
- E21d:** Humanübersetzung der Druckschrift **E21** in englischer Sprache,
- E22:** DE 10 2004 008 048 A1 und
- E23:** Tabellarische Übersicht behaupteter Patentverletzungen der Antragstellerin aus einer „Abmahnung“ der Antragsgegnerin vom 13. September 2023.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den angefochtenen Beschluss der Gebrauchsmusterabteilung, die Schriftsätze der Beteiligten und den übrigen Akteninhalt verwiesen.

## II.

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht unter Zahlung der Beschwerdegebühr eingelegte Beschwerde der Antragsgegnerin ist unbegründet.

1. Die Antragsgegnerin hat dem ursprünglichen Löschantrag wirksam, insbesondere fristgemäß widersprochen, so dass das Lösungsverfahren mit inhaltlicher Prüfung des von der Antragstellerin gegen die eingetragene Fassung geltend gemachten Lösungsgrunds (hier: fehlende Schutzfähigkeit, § 15 Abs. 1 Nr. 1 GebrMG i. V. m. §§ 1 – 3 GebrMG) durchzuführen war (§ 17 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 GebrMG).

2. Die Antragstellerin hat das zur Fortführung des Lösungsverfahrens nach Erlöschen des Streitgebrauchsmusters als Feststellungsverfahren erforderliche Feststellungsinteresse. Die Antragsgegnerin hat unstreitig der Antragstellerin mitgeteilt, dass sie von einer Verletzung des Streitgebrauchsmusters seitens der Antragstellerin ausgehe. Sie hat ferner erklärt, dass sie nicht bereit sei, eine Erklärung dahingehend abzugeben, dass sie aus dem Streitgebrauchsmuster gegen die Antragstellerin keine Ansprüche geltend machen werde. Die Antragstellerin hat daher Anlass zu der Besorgnis, aus dem Streitgebrauchsmuster für die Vergangenheit noch in Anspruch genommen zu werden.

3. Im Umfang des Hauptantrags der Antragsgegnerin hat ihre Beschwerde keinen Erfolg.

3.1. Gegenstand des in der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024 gestellten und daher gemäß §§ 18 Abs. 2 Satz 1 GebrMG, 90 Abs. 3 PatG maßgebenden Hauptantrags der Antragsgegnerin ist die auch als Hauptantrag bezeichnete Anspruchsfassung mit geänderten Schutzansprüchen 1 - 13 vom 6. Oktober 2021. Da sie das Streitgebrauchsmuster mithin nicht mehr in der eingetragenen Fassung verteidigt hat, sind der angefochtene Beschluss und die darin enthaltene Löschung des Streitgebrauchsmusters bestandskräftig geworden, soweit die eingetragene Fassung über diejenige des vorgenannten Hauptantrags hinausgeht.

3.2. Schutzanspruch 1 gemäß Hauptantrag vom 6. Oktober 2021 lautet wie folgt (mit einer an die den Beteiligten übergebenen angelehnten Merkmalsgliederung

und optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber der eingetragenen Fassung):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) vorgesehen ausgestattet ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,
- M2.2<sup>HA, H2, H3, H3a</sup>** und das wobei hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4) und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt, dadurch gekennzeichnet, dass
- M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,
- M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist
- M3.2** und in der das Crashelement (8) verschieblich geführt ist.

Es schließen sich die abhängigen Schutzansprüche 2 - 11 an, zu deren Wortlaut auf die Akten verwiesen wird.

Schutzanspruch 12 ist ein nebengeordneter Schutzanspruch, der (mit Merkmalsgliederung) wie folgt lautet:

**N1** Kraftfahrzeugtüranordnung

**N1.1** mit einer Kraftfahrzeugtür (2a) und

**N1.2** einem der Kraftfahrzeugtür (2a) zugeordneten Kraftfahrzeugschloss (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

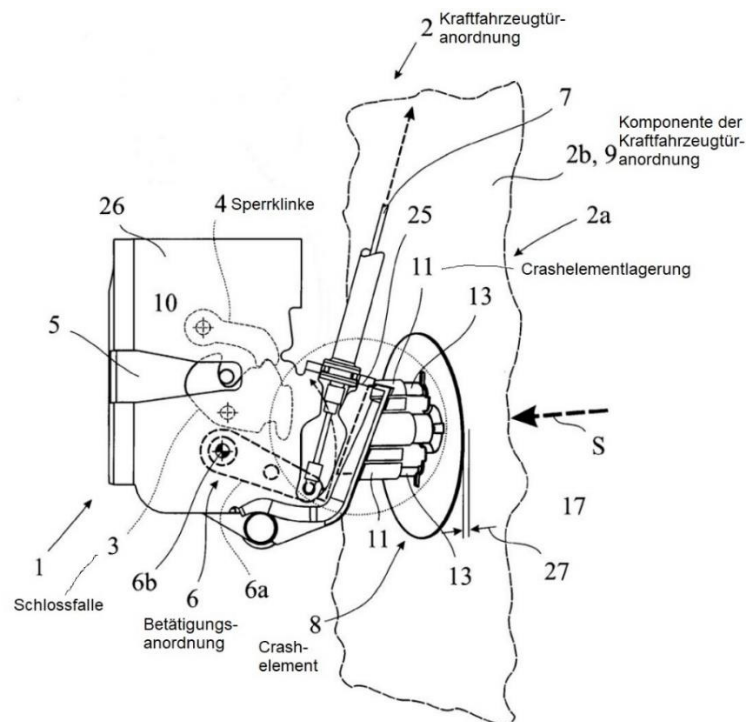
Es schließt sich der abhängige Schutzanspruch 13 an, zu dessen Wortlaut ebenfalls auf die Akten verwiesen wird.

**3.3.** Als für den vorgenannten Gegenstand zuständigen Fachmann ist bei dem Verständnis des Streitgegenstandes sowie der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik von einem Fachhochschulingenieur oder Bachelor of Engineering der Fachrichtung Fahrzeugtechnik auszugehen, der sich bei einem Fahrzeughersteller oder Zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von Kraftfahrzeugschlössern befasst und auf diesem Gebiet über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt.

**3.4.** Vor der Beurteilung der Schutzzfähigkeit sieht sich der Senat zu folgenden Ausführungen, hinsichtlich des Verständnisses der einzelnen Merkmale des Gegenstands des Schutzanspruchs 1 sowie ihrer kombinatorischen Wirkung untereinander, veranlasst. Denn zur Ermittlung der technischen Lehre, auf die das Schutzbegehren nach Auffassung des maßgeblichen Fachmanns abzielt, ist der Sinngehalt des Schutzanspruchs in seiner Gesamtheit und der Beitrag, den die einzelnen Merkmale zum Ergebnis der Erfindung leisten, unter Heranziehung der Beschreibung und Zeichnungen durch Auslegung zu ermitteln (vgl. BGH GRUR 2007, 410 – Kettenradanordnung). Dies darf allerdings weder zu einer inhaltlichen Erweiterung

noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortlaut des Anspruchs festgelegten Gegenstands führen (BGH GRUR 2004, 1023 – Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung). Allein aus Ausführungsbeispielen darf daher nicht auf ein engeres Verständnis des Patentanspruchs geschlossen werden, als es dessen Wortlaut für sich genommen nahelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Auslegung des Patentanspruchs unter Heranziehung der Beschreibung und der Zeichnungen ergibt, dass nur bei Befolgung einer solchen engeren technischen Lehre derjenige technische Erfolg erzielt wird, der erfindungsgemäß mit den im Anspruch bezeichneten Mitteln erreicht werden soll (BGH GRUR 2008, 779, 782 – Mehrgangnabe) – nichts Anderes kann für Schutzansprüche eines Gebrauchsmusters gelten.

**3.4.1.** Gegenstand des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag ist gemäß Merkmal **M1** ein Kraftfahrzeugschloss, das für den Einsatz in einer Kraftfahrzeugtüranordnung konzipiert ist. Dieses Schloss beinhaltet Bestandteile eines Gesperres, im Einzelnen eine Schlossfalle und eine der Schlossfalle zugeordnete Sperrklinke nach dem Merkmal **M1.1**. Die beiden Komponenten interagieren entsprechend den Merkmalen **M1.2** und **M1.3** fachüblich, um zum einen eine mittels der eingefallenen Sperrklinke fixierte Schließstellung des Kraftfahrzeugschlusses zu generieren, die sich durch einen Eingriff der Schlossfalle mit einem vom Schutzanspruch 1 nicht umfassten Schließkeil oder dergleichen auszeichnet, und zum anderen eine Offenstellung, in der die Sperrklinke ausgehoben und der Schließkeil oder dergleichen freigegeben vorliegt. Die Verortung der Schlossfalle und der Sperrklinke für gewöhnlich in einer Kraftfahrzeugtür und des Schließkeils ortsfest in der Fahrzeugkarosserie, wie auch in Absatz [0027] der GS dargelegt, legt der Schutzanspruch 1 indes nicht fest.



Figur 1 des Streitgebrauchsmusters (GS)

Das Merkmal **M1.4** schreibt für das Ausheben der Sperrklinke eine Betätigungsanordnung vor, deren bauliche Gestaltung ebenso wie die der Schlossfalle und der Sperrklinke das Streitgebrauchsmuster dem Gestaltungsspielraum des Fachmanns überlässt. Lediglich beispielhaft schlägt das Streitgebrauchsmuster zur Aktivierung der Betätigungsanordnung einen mit einem Türaußengriff gekoppelten Bowdenzug oder einen motorischen Antrieb vor, die jedoch keinen Niederschlag in den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag gefunden haben (vgl. Figur 1, Absatz [0029] der GS).

Neben den Einzelkomponenten Schlossfalle, Sperrklinke und Betätigungsanordnung ist das Kraftfahrzeugschloss gemäß dem Merkmal **M2<sup>HA-H3b</sup>** mit einem Crashelement ausgestattet, ohne indes Restriktionen hinsichtlich der räumlichen Anordnung des Crashelements selbst zu implizieren, sondern einzig in dem Sinne, eine Anordnung für ein bestimmungsgemäßes Zusammenwirken vorzuschreiben. Der Wortlaut dieses Merkmals ist zwar dem Absatz [0032] der GS zu entnehmen, der im Weiteren Bezug auf die Figur 1 nimmt, die entsprechend dem Absatz [0038]



der GS ein Kraftfahrzeugschloss zeigt, an dessen Gehäuse die Crashelementlagerung und damit das Crashelement selbst als eigenständige Komponente angesetzt ist. Mit diesem eingeschränkten Sinngehalt ist das Merkmal **M2<sup>HA-H3b</sup>** jedoch nicht zu unterlegen. Jedenfalls wird dem Merkmal **M2<sup>HA-H3b</sup>** nicht – wie von der Antragstellerin vorgetragen – ein Verständnis zuteil, nach dem das Crashelement bereits ohne crashinduzierte Verlagerung im ständigen direkten Kontakt mit dem Kraftfahrzeugschloss bzw. einem Teil dessen im Sinne einer Berührung oder gar die Crashelementlagerung (Merkmal **M3**) ein am Kraftfahrzeugschloss angeordneter Bestandteil darüber hinaus sein muss – dies gibt erst Unteranspruch 2 vor. Zudem ist auch bei dem Ausführungsbeispiel gemäß den Figuren 1 und 2a das in der Crashelementlagerung aufgenommene Crashelement selbst mit Abstand zu den mit ihm interagierenden Elementen wie der Betätigungsanordnung positioniert.

Zur Vermeidung eines unerwünschten Aushebens der Sperrklinke im Crashfall ist das Crashelement entsprechend dem Merkmal **M2.1** in eine so bezeichnete Crashstellung überführbar. Als mögliche Ursachen eines solchen Aushebens der Sperrklinke führt das Streitgebrauchsmuster zwar auch die im Crashfall auftretenden Beschleunigungskräfte, die beispielsweise einen Betätigungshebel oder einen diesem zugeordneten Türgriff beaufschlagen, oder Verformungen von Komponenten an, die im Crashfall in Eingriff mit einem solchen Betätigungshebel oder einzelnen Elementen einer Betätigungshebelkette kommen (vgl. Absätze [0003], [0030] u. [0031] der GS).

Vorliegend spricht dieses Merkmal jedoch – jedenfalls vom Wortlaut her („durch deren crashbedingte Verformung“) – diesen Erfolg lediglich im Zusammenhang mit einer für eine Verstellung hinreichenden Verformung an, gefordert ist nämlich eine Anordnung für eine verformungsbedingte Verstellung („durch“). Zur Realisierung der im Merkmal **M2.1** noch unbestimmten Verstellbarkeit („verstellbar ist“) machen erst die Merkmale **M3** und **M3.1** nähere Vorgaben. Dabei setzt das besagte Merkmal, obwohl der Schutz des eingetragenen Schutzanspruchs 1 alleinig auf das mit dem Merkmal **M1** festgelegte Kraftfahrzeugschloss gerichtet ist, dessen Einbausituation in eine Kraftfahrzeugtüranordnung zwingend voraus. Insoweit ist hier nur eine Eignung des Crashelements für dessen Verstellbarkeit in die Crashstellung

durch die crashbedingte Verformung einer Komponente eben dieser Kraftfahrzeugtüranordnung zu unterstellen. Dem Begriff „Verformung“ kommt dabei das Verständnis einer elastischen oder plastischen, der Crashsituation geschuldeten Deformation einer derartigen Komponente zu, wofür der Schutzanspruch 1 hier exemplarisch eine Türaußenhaut nennt, woraus sich allerdings keine entsprechende Beschränkung ergibt. Ebenso wenig legt der Schutzanspruch 1 fest, auf welche Weise die an der Komponente der Kraftfahrzeugtüranordnung geleistete Verformungsarbeit die Verstellung des Crashelements in die Crashstellung bewirkt bzw. wie die besagten Bauteile miteinander in Verbindung stehen.

Das Merkmal **M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> erläutert die Wirkung des sich in der Crashstellung befindenden Crashelements, die entweder zu einer Blockade der Sperrklinke und/oder der Betätigungsanordnung führt. Die räumlich-strukturelle Gestaltung des Crashelements, der Sperrklinke und der Betätigungsanordnung stellt der Schutzanspruch 1 in das Belieben des Fachmanns. Insoweit sind für die Realisierung einer Blockadesituation weder die miteinander interagierenden Funktionsflächen der in Rede stehenden Komponenten noch für den Fall eines auf die Betätigungsanordnung einwirkenden Crashelements, dessen Position festgelegt.

Für die Überführung des Crashelements in die Crashstellung sieht der Schutzanspruch 1 eine als Linearführung ausgestaltete Crashelementlagerung nach den Merkmalen **M3** und **M3.1** vor, in der das Crashelement verschieblich gelagert ist. Als Erfolg einer derartigen Linearführung stellt das Streitgebrauchsmuster bei entsprechender Auslegung im Crashfall eine „Robustheit“ gegen eine von ihrer Ausrichtung abweichenden Kraffteinleitung in das Crashelement heraus, sodass die Gefahr eines möglichen Verkantens desselben in der Linearführung zu vernachlässigen sei (vgl. Absatz [0009] der GS). Dementsprechend impliziert die Linearführung der Crashelementlagerung im Sinne der eigentlichen Wortbedeutung bereits eine Ausrichtung längs einer geometrischen Achse bzw. Lagerachse.

Die Gestaltung der Linearführung der Crashelementlagerung als auch des auf ihr gelagerten Crashelements sowie ihre räumliche Anordnung in Bezug auf das zu blockierende Element des Kraftfahrzeugschlosses („Sperrklinke“ und/oder „Betätigungsanordnung“) lässt der Schutzanspruch 1 offen, solange sich der postulierte

Erfolg bei einer ausreichenden Verformung der Komponente der Kraftfahrzeugtüranordnung einstellt.

**3.4.2.** Der nebengeordnete, eine Kraftfahrzeugtüranordnung nach dem Merkmal **N1** betreffende Schutzanspruch 12 gemäß Hauptantrag greift ohne Anspruch auf Vollständigkeit einzelne Bauteile im Sinne einer kombinatorischen Zusammenstellung heraus, die keinem besonderen räumlichen Aufbau unterliegen (vgl. Absatz [0018] der GS). Im Einzelnen umfasst die Anordnung zumindest die Kraftfahrzeugtür selbst entsprechend dem Merkmal **N1.1** und ein ihr zugeordnetes Kraftfahrzeugschloss gemäß dem Merkmal **N1.2** nach einem der hierauf gerichteten Schutzansprüche. Die Kraftfahrzeugtür kann dabei als Seitentür, Hecktür, Heckklappe, Heckdeckel oder Motorhaube ausgeführt sein und neben dem Schloss auch über zusätzliche Bauelemente wie einem Türaußengriff verfügen (vgl. Absätze [0002] und [0091] der GS).

**3.5.** Der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag beruht nicht auf einem erfinderischen Schritt, insoweit erweist sich der im Feststellungsverfahren aufgebrachte Lösungsgrund mangelnder Schutzfähigkeit als durchgreifend.

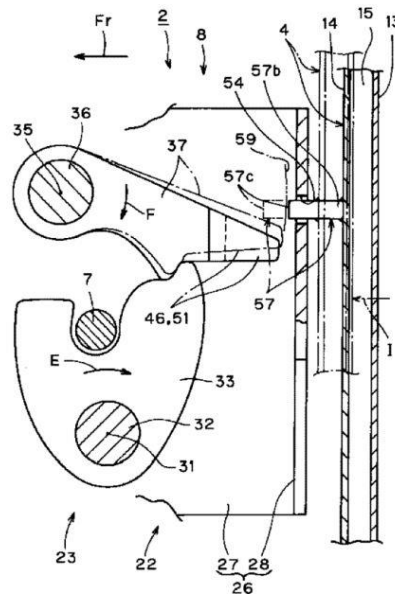
Das angegriffene Gebrauchsmuster sucht sich entsprechend den Angaben in der Beschreibungseinleitung der Gebrauchsmusterschrift nach Aufgabe und Lösung von dem im Stand der Technik nach der Druckschrift **E5** nachgewiesenen Aufbau abzuheben.

Dort weist ein fachüblich mit einer Betätigungsanordnung, einer Schlossfalle und einer dieser zugeordneten Sperrklinke ausgestattetes Kraftfahrzeugschloss einen als Crashelement nach dem Merkmal **M2** fungierenden Blockierhebel 5 auf, der in eine sogenannte Crashstellung verstellbar ist. In dieser wirkt das funktionsähnliche Crashelement 5 im Sinne des Merkmals **M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> blockierend auf die Betätigungsanordnung in Gestalt des Auslösehebels 3, um ein crashbedingtes Ausheben der Sperrklinke bzw. ein unerwünschtes Öffnen des Kraftfahrzeugschlosses zu

verhindern (vgl. **E5**: Absätze [0022] u. [0023]). Das Überführen des Crashelements 5 in die Crashstellung erfolgt entsprechend dem Merkmal **M2.1** mittels der im Kollisionsfall ausgelösten Verformung 35 einer Komponente der Kraftfahrzeugtüranordnung, dort der Türaußenwand 14 (vgl. **E5**: Absatz [0029]). Während der Verstellung führt das Crashelement eine Schwenkbewegung aus, die das Streitgebrauchsmuster als nachteilig erachtet, da die Krafeinleitung hierfür „stets in einer Ebene erfolgen muss, die senkrecht zur Schwenkachse des Crashelements ausgerichtet ist“. Da dies im Crashfall nicht immer eingehalten werden kann, seien zur Gewährleistung einer hohen Betriebssicherheit die Schwenklager des Crashelements deshalb besonders robust und damit kostenintensiv auszulegen (vgl. Absatz [0006] der GS). So stellt das angegriffene Gebrauchsmuster die Problemstellung dar, die darin mündet, das bekannte Kraftfahrzeugschloss derart auszugestalten und weiterzubilden, dass die Betriebssicherheit der Crashesicherung mit einfachen konstruktiven Mitteln erhöht wird.

Von diesem bekannten Aufbau unterscheidet sich die erfindungsgemäße Lösung daher in der Ausführung der Crashelementlagerung als Linearführung, in der das Crashelement verschieblich geführt ist.

Mit einer vergleichbaren Aufgabenstellung sieht sich der mit gleichen Funktionselementen in allerdings teilweise anderer Anordnung ausgestattete Aufbau eines Kraftfahrzeugschlosses entsprechend den beiden in den Figuren 4 und 6 der Druckschrift **E14** gezeigten Ausführungsbeispielen konfrontiert, wobei hier anstelle des in japanischer Sprache abgefassten Patentdokuments auf die deutsche Übersetzung gemäß Anlage **E14a** Bezug genommen wird.



Figur 6 der Druckschrift **E14**

Eine Schloßfalle, dort Rückhaltehaken 33, und eine Sperrklinke 37 bilden dort ein Gesperre, das im Zusammenwirken mit einem Schließkeil bzw. Schließbügel 7 und einem Bedienhebel 9 eine jeweils definierte Offen- und Schließstellung einnehmen kann (vgl. **E14a**: Figur 6, Absätze [0028] bis [0032]).

In der Schließstellung befindet sich der Schließkeil 7 im formschlüssigen Eingriff mit der Schloßfalle 33, die durch die Sperrklinke 37 in Öffnungsrichtung blockiert wird. Erst nach Aufheben der Blockade durch Ausheben der Sperrklinke 37 mittels einer Betätigungsanordnung 9, 42, 45, 47, in die Freigabestellung kann die Schloßfalle 33 in die Offenstellung überführt werden (vgl. **E14a**: Absätze [0028] bis [0032]).

Neben diesen fachüblich vorhandenen Elementen eines Gesperres verfügt das aus der **E14** bekannte Kraftfahrzeugschloß über ein Crashelement, dort Beschränkungselement 57 „mit einer in Längsrichtung gestreckten, langen Wellenform“, das zur Vermeidung eines ungewollten Aushebens der Sperrklinke 37 bei einer Verformung der Türaußenhaut, dort Außen- und Innenpaneel 13, 14 der Hecktür 4, in eine Stellung überführt wird, in der es die Sperrklinke 37 blockiert (vgl. **E14a**: Figur 6, Absätze [0058] bis [0060], [0039] u. [0040]).

Insoweit lehrt die Druckschrift **E14** bereits ein Kraftfahrzeugschloss mit allen Merkmalen der Merkmalsgruppen **M1 - M1.4** und **M2 - M2.2** des Oberbegriffs des Schutzanspruchs 1 in der Fassung des Hauptantrags.

Aus Absatz [0058] der **E14a** in Verbindung mit Figur 6 ergibt sich, dass die Lagerung des Crashelements 57 im Sinne des Merkmals **M3** zum einen an der Hecktür 4, mit deren Innenpaneel 14 der hintere Endabschnitt 57b verschweißt ist, und zum anderen in dem Durchgangsloch 54 des Fixierelements 52 erfolgt, in das der vordere Endabschnitt 57c eingepasst ist. Gemäß den Ausführungen im Absatz [0059] der **E14a** dringt das Crashelement 57 im Falle eines Heckaufpralls aufgrund der Verformung der Türaußenhaut 13, 14 – sicher geführt durch das Durchgangsloch 54 – in die Bewegungsspur 59 der Sperrklinke 37 ein, um diese zu blockieren.

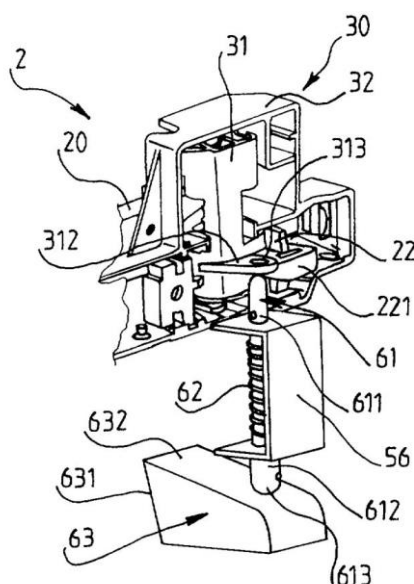
Der Einwand der Beschwerdeführerin, wonach das Crashelement 57 durch die „Lagerung an der Hecktür“ nicht dem Kraftfahrzeugschloss zuzuordnen sei und somit auch nicht als Teil des Kraftfahrzeugschlusses angesehen werden könne, steht dabei dieser Betrachtung nicht entgegen. Denn erst durch die Führung in dem Durchgangsloch 54 des Fixierelements 52, das nach Absatz [0054] der **E14a** die Vorsteckplatte 28 der Grundplatte 26 eines Grundelements 22 umfasst, wird es dem Crashelement 57 ermöglicht, definiert in den Schwenkraum der Sperrklinke 37 des Kraftfahrzeugschlusses zu deren Blockade einzutauchen. Gemäß der Figur 6 i.V.m. Absatz [0028] der **E14a** sind an der Grundplatte 26 des Grundelements 22 zudem die „Schwenkachsen“ 32, 36 der Sperrklinke 37 und der Schlossfalle 33 verortet, womit es der Fachmann als ein dem Kraftfahrzeugschloss zugehöriges, sogenanntes „Gehäuseblech“ in Analogie zur Nomenklatur des Streitgebrauchsmusters identifiziert. Insofern ist für ein Verständnis, das dem dort zumindest teilweise aufgenommenen Crashelement eine Zuordnung zu dem Kraftfahrzeugschloss selbst abspricht, kein Raum.

Bei dieser bekannten Ausführungsform ist demnach die im Merkmal **M3** geforderte Crashelementlagerung zumindest zum Teil mittels des Durchgangslochs 54 realisiert, das für das Zusammenwirken mit dem Crashelement 57 ausgebildet und auch derart ausgerichtet vorliegt, dass eine für die Sicherstellung der Blockierfähigkeit im Crashfall vorauszusetzende, eindeutige Lagezuordnung zwischen der blockierenden Komponente, hier dem Crashelement 57, und der blockierten Komponente, hier der Sperrklinke 37, erreicht wird. Ein solcher Aufbau impliziert zwar, wie die in der Figur 6 der **E14** durchgezogenen und strich-punktieren Konturen des Crashelements 57 in der Ausgangsstellung und der Crashstellung suggerieren, eine translatorische Bewegung des Crashelements 57 in die Blockadestellung im Crashfall, ihre reale Ausführung hängt aber sowohl von der dem Innenpaneel 14 der Hecktür 4 – mit dem der hintere Endabschnitt 57b des Crashelements verschweißt ist – aufgeprägten Verformungsrichtung als auch von dem Passungsspiel des Crashelements 57 im Durchgangsloch 54 ab, an dessen Öffnungskante es dabei gleitend anliegt (vgl. **E14a**, dort Absatz [0043]).

Im Umfang des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag fordert das Streitgebrauchsmuster demgegenüber konkret eine Linearführung für das Crashelement, mit der bereits – wie zur Auslegung im Abschnitt 3.4 ausgeführt – seine entsprechende Ausrichtung längs einer eindeutig bestimmbar geometrischen Lagerachse insbesondere während seiner Überführungsbewegung in die blockierende Crashstellung einhergeht.

Die Mehrleistung des Gegenstands nach dem geltenden Schutzanspruch 1 besteht damit objektiv in einer präziseren Führung des Crashelements, aus der sich auch die von der technischen Teilaufgabe der Blockierfähigkeit des Kraftfahrzeugschlusses, die bereits von der Lehre der **E14** gelöst wird, insofern unabhängige Teilaufgabe der Bereitstellung einer definierten Verstellbarkeit des Crashelements aufgrund einer Verformung erschließt. Deren Lösung setzt wiederum eine hierfür geeignete, sich durch eine eindeutige Lagezuordnung zwischen der in die Crash- bzw. Blockadestellung verlagerten und dadurch blockierenden Komponente, hier wiederum dem Crashelement, und der verlagernden bzw. verformten Komponente, hier dem Innen- und Außenpaneel 14, 13, auszeichnende Anordnung voraus.

Als Alternative zu dem in der Figur 6 der **E14** gezeigten Ausführungsbeispiel eines Kraftfahrzeugschlosses, das eine unmittelbare Anordnung des Crashelements 57 an dem Innenpaneel 14 betrifft, sind dem Fachmann auch separate Anordnungen von Crashelementen präsent. Zu solch einer Ausgestaltung, die eine eigenständige Lagerung des Crashelements bedingen, regt indes die **E14** bzw. **E14a** selbst an. Denn das dort in der Figur 4 dargestellte Ausführungsbeispiel lehrt in Verbindung mit Anspruch 2 ein von dem Innenpaneel 14 getrennt gelagertes Crashelement 57, an dem der Fachmann allerdings aufgrund der – im Vergleich zum Ausführungsbeispiel der Figur 6 – primär rotatorischen Bewegung des Crashelements während der Überführung in die Blockadestellung nicht verhaftet bleibt.



Figur 17 der Druckschrift **E2**

Vielmehr wird er eine ähnliche Anordnung eben auch für ein translatorisch bewegliches Crashelement in Betracht ziehen, wie es gleichermaßen im Verfahren hier durch die **E2** dokumentiert ist und insoweit auch ein entsprechendes Vorbild bietet. Diese zeigt ein Crashelement in Gestalt des Sperrelements „l'organe de blocage“ 61, das in zwei fluchtend ausgerichteten Führungsbohrungen „lumières circulaires de guidage“ 563 einer U-förmigen Führungsplatte „plaque de guidage“ 56 verschiebbar aufgenommen ist. Die mit den kreisförmigen Führungsbohrungen 563 versehenen, zueinander parallelen Abzweigungen „branches horizontales“ 561 sind



durch einen mittleren Bereich „branche centrale“ 562 miteinander verbunden und bilden so die Führungsplatte 56, die dem Crashelement 61 eine lineare Verschiebewegung vorgibt (vgl. **E2**: Figur 17, Seite 14, Zeilen 22 u. 23, Seite 12, Zeilen 20 bis 26). Nichts Anderes besagen die Merkmale **M3.1** und **M3.2** im Übrigen.

Bei dieser Betrachtung kann daher dahingestellt bleiben ob sich die in der **E2** gezeigte Linearführung 56 unmittelbar für eine Anordnung bei dem aus der Druckschrift **E14** bekannten Aufbau eignet, weil mit den besagten Merkmalen weder die bauliche Gestaltung der Linearführung zur Erreichung einer verschieblichen Führung des Crashelements noch eine bestimmte Führungsrichtung näher definiert sind. Dass das Crashelement 57 im Crashfall von einem einer Kraftfahrzeugtüranordnung zuzuordnenden Keil „cale“ 63 beaufschlagt wird, der sich durch die Verformung der Türaußenhaut „peau extérieure“ 11 orthogonal zur Verschieberichtung des Crashelements bewegt (vgl. **E2**: Seite 15, Zeilen 16 bis 24), ist daher für die isolierte Vorwegnahme der Merkmale **M3.1** und **M3.2** in der Weite der Fassung des geltenden Schutzanspruchs 1 – der keine spezifischen Wirkrichtungen vorgibt – ohne Belang.

Ebenso ist hierbei unerheblich, an welcher Stelle das in der Linearführung aufgenommene Crashelement die Blockade bewirkt, ob direkt an der in eine „kinematische Kette – chaîne cinématique“ zu einer Verriegelungsvorrichtung bzw. einem Gesperre der Tür eingebundenen Führungswelle „l'axe de renvoi“ 31 und damit der Betätigungsanordnung wie in der **E2** beschrieben (vgl. Seite 7, Zeilen 35 bis 37) oder unmittelbar an der Sperrklinke eines Gesperres selbst nach der Lehre der **E14**. Für den Fachmann ist jedenfalls allein beachtlich, dass durch die in Gestalt einer Linearführung ausgebildete Crashelementlagerung sowohl eine eindeutige Lagezuordnung zwischen der verformten und der blockierenden Komponente erreicht wird, als auch die eindeutige Lagezuordnung zwischen der blockierenden und der blockierten Komponente weiterhin bestehen bleibt.

Insoweit ist dieser einfache Austausch der Crashelementlagerungen im Rahmen eines fachmännischen Handelns nahegelegt.

Sofern die Antragsgegnerin zur **E2** ausführt, dass ein Fachmann ihre Lehre nicht in Betracht gezogen hätte, weil dort im Gegensatz zum Gegenstand des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag eine Verortung des Crashelements am Türgriff eines Kraftfahrzeugs vorgesehen sei, vermag diese Sichtweise nicht zu überzeugen.

So werden im Stand der Technik nach der **E2** insbesondere Sicherheitsvorrichtungen für die Türen von Personenkraftwagen angesprochen, die bei einem Aufprall infolge eines Unfalls das Öffnen dieser Türen verhindern sollen. Solch eine Sicherheitsvorrichtung umfasst neben dem die Sicherungs- bzw. Blockadefunktion sicherstellenden Crashelement einen an der Außenseite der Außenhaut befestigten Handgriff, der zwischen einer Ruhe- und einer geöffneten Position bewegt werden kann, sowie darüber hinaus fachüblich konzipierte Verriegelungsvorrichtungen bzw. Gesperre, die selektiv Ver- und Entriegelungsstellungen der Tür zur Fahrzeugstruktur vornehmen (vgl. **E2**: Seite 1, Zeilen 1 bis 20).

Nicht anderes beschreibt indes das Streitgebrauchsmuster insbesondere in den Absätzen [0027] bis [0029] der GS., wonach das Gesperre eines Kraftfahrzeugschlosses mittels einer Betätigungsanordnung in eine Offen- und eine Schließstellung bringbar ist. Zu Letzterer zählt nach dem in den Absätzen [0030] und [0031] der GS. erläuterten Ausführungsbeispiel eben auch ein einem Betätigungshebel der Betätigungsanordnung zugeordneter Türaußengriff, die Teil einer nicht dargestellten Betätigungshebelkette sein können. Dabei ist nach Absatz [0034] der GS. aber auch entsprechend dem Merkmal **M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke vorgesehen, dass das in der Crashstellung befindliche Crashelement entweder die Betätigungsanordnung bzw. alternativ oder zusätzlich die Sperrklinke blockiert. An welcher Stelle das Crashelement in sperrenden Eingriff mit der Betätigungsanordnung gelangt, gibt weder das Streitgebrauchsmuster noch der geltende Schutzanspruch 1 vor.

Insofern ist den Lehren des Streitgebrauchsmusters und der **E2**, aber auch der **E14** gemein, dass die dort jeweils konstruierten Vorrichtungen sowohl funktionell gleichwirkende Bauteile aufweisen als auch jeweils das unbeabsichtigte Öffnen einer Kraftfahrzeugtür im Crashfall verhindern sollen. Die Argumentation der Antragsgeg-

nerin, wonach der in diesem Bereich tätige Fachmann Crashelemente unberücksichtigt ließe, die mit einer Betätigungsanordnung oder einzelnen dieser Betätigungsanordnung zugeordneten Hebeln wie dem Türgriff interagieren, kann daher nicht durchgreifen.

Demnach wird der Fachmann die Lehre der **E2** ohne weiteres in seine Überlegungen einbeziehen, dem daher für die Lagerung des Crashelements eines Kraftfahrzeugschlosses die genannten Alternativen eines fest an der verlagernden bzw. verformten Komponente angeordneten und eines getrennt hiervon gelagerten Crashelements zur willkürlichen Auswahl – nach den praktischen Erfordernissen des Einzelfalls und von daher gleichermaßen naheliegend – zur Verfügung stehen.

Somit mangelt es dem Kraftfahrzeugschloss mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag ausgehend von der Druckschrift **E14** i.V.m. mit dem Inhalt der Druckschrift **E2** eines zugrundeliegenden erfinderischen Schritts als Voraussetzung für eine Schutzfähigkeit gemäß § 1 Abs. 1 GebrMG.

**3.6.** Da die Antragsgegnerin das Streitgebrauchsmuster nach Hauptantrag als einheitliche Anspruchsfassung verteidigt hat, fallen mit dem Schutzanspruch 1 ohne Sachprüfung auch die weiteren Schutzansprüche 2 bis 13 nach Hauptantrag (vgl. BGH GRUR 2007, 862 – Informationsübermittlungsverfahren II).

Bei dieser Sachlage kann dementsprechend dahinstehen, ob die Anspruchsfassung nach Hauptantrag zulässig, insbesondere von der Ursprungsoffenbarung gedeckt ist.

**4.** Auch im Umfang der Anspruchsfassungen nach den in der mündlichen Verhandlung vom 27. Februar 2024 gestellten Hilfsanträgen bleibt die Beschwerde der Antragsgegnerin erfolglos.

#### 4.1. Zu Hilfsantrag 2 vom 27. Oktober 2021:

4.1.1. Hilfsantrag 2 vom 27. Oktober 2021 umfasst die geänderten Schutzansprüche 1 bis 6 und 8 bis 13; ein Schutzanspruch 7 ist indes nicht existent. Schutzanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 2 lautet wie folgt (mit einer an die den Beteiligten übergebenen angelehnten Merkmalsgliederung und optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber dem Hauptantrag):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) vorge-  
sehen ausgestattet ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,

**M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> und dass wobei hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4) und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt,

~~dadurch gekennzeichnet, dass~~

**M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,

**M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist

**M3.2** und in der das Crashelement (8) verschieblich geführt ist,

**M3.0**<sup>H1-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) entlang einer geometrischen Lagerachse (16) ausgerichtet ist,

**M3.3**<sup>H2-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) und damit das Crashelement (8) selbst an das Kraftfahrzeugschloss (1) im Übrigen angesetzt ist.

Zum Wortlaut der weiteren, zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 6 und 8 bis 11 sowie den auf eine Kraftfahrzeugtüranordnung gerichteten Schutzanspruch 12, der ein Kraftfahrzeugschloss nach einem der vorhergehenden Ansprüche umfasst, mit dem sich anschließenden Schutzanspruch 13 wird auf die Akten verwiesen.

Der Schutzanspruch 1 des Hilfsantrags 2 unterscheidet sich vom Schutzanspruch 1 in der Fassung des Hauptantrags durch die zusätzlichen Merkmal **M3.0**<sup>H1-H3b</sup> und **M3.3**<sup>H2-H3b</sup>.

Soweit die Merkmale des in Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 2 beanspruchten Kraftfahrzeugschlusses mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen im Abschnitt 3.4 zu deren Auslegung gleichermaßen.

Die mit den Merkmalen **M3.1** und **M3.2** definierte Linearführung der Crashelementlagerung impliziert nach dem im Abschnitt 3.4 dargelegten Verständnis aber auch

im Sinne der eigentlichen Wortbedeutung eine Ausrichtung entlang einer geometrischen Achse bzw. Lagerachse, welche das Merkmal **M3.0**<sup>H1-H3b</sup> nur nochmals verdeutlicht. In der Gesamtheit der zu betrachtenden Merkmale führt dieses zusätzliche Merkmal daher zu keinem von den Merkmalen **M3.1** und **M3.2** abweichenden Sinngehalt.

Indes spezifiziert das Merkmal **M3.3**<sup>H2-H3b</sup> die Crashelementlagerung und damit das Crashelement selbst als eine gegenüber dem Kraftfahrzeugschloss eigenständige Funktionseinheit, die an diese nur „im Übrigen“ angesetzt ist. Auf diese Weise ließen sich laut Beschreibung ohne Weiteres verschiedene Varianten des Kraftfahrzeugschlosses mit oder ohne Crashelement realisieren (vgl. Absatz [0038] der GS). Wie die Anbindung dieser Funktionseinheit an die übrigen Elemente des Kraftfahrzeugschlosses zu gestalten ist, überlässt der Schutzanspruch 1 dem Belieben des Fachmanns.

**4.1.2.** Der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 beruht nicht auf einem erfinderischen Schritt, da er dem Fachmann ausgehend von der Lehre der **E14** in Verbindung mit dem Inhalt der **E2** nahegelegt wird.

Wie vorstehend bereits dargelegt, gibt die **E14** dem Fachmann Veranlassung, die in eine Crashstellung verlagerte und dort die Sperrklinke 37 blockierende Komponente, nämlich das Crashelement 57, entweder fest mit der verlagernden bzw. verformten Komponente wie dem Innenpaneel 14 der Kraftfahrzeugtür zu verbinden oder separat davon, dann an dem die blockierte Komponente aufnehmenden – als „Gehäuseblech“ fungierenden – Grundelement 22 zu lagern (vgl. **E14**: Figuren 4 u. 6). Bei der gegenüber der Variante einer festen Anordnung am Innenpaneel 14 alternativen eigenständigen Lagerung des Crashelements handelt es sich für den Fachmann um eine willkürliche Auswahl, die sich nach den Anforderungen des praktischen Bedarfsfalls richtet. In der konstruktiven Umsetzung einer separaten als Linearführung ausgebildeten Crashelementlagerung bietet sich für den Fachmann die Lehre der **E2** als Vorbild an.

So zeigt und beschreibt die **E2** eine Linearführung in Gestalt der U-förmigen Führungsplatte 56 als Lagerung des Crashelements 61. Die Linearführung 56 ist mit Blick auf die Figur 17 i.V.m. den Abschnitten auf Seite 14, Zeilen 22 u. 23 und Seite 13, Zeilen 30 bis 32: „la plaque de guidage 56 est rigidement fixée sous le palier 32 par sa branche horizontale 561 la plus haute“, mit ihrem oberen Schenkel „branche horizontale“ 561 fest an der Unterseite des Lagers „palier“ 32 montiert, das als Gehäuse für die blockierte Komponente, dort die Führungswelle 31, dient (vgl. **E2**: Seite 7, Zeilen 17 bis 23).

Mithin geben sowohl die Lehre der **E14**, als auch die der **E2** Anlass, die Crashelementlagerung und damit das Crashelement selbst im Sinne des Merkmals **M3.3<sup>H2-H3b</sup>** an das Kraftfahrzeugschloss bzw. an die der Lagerung der blockierten Komponente dienenden körperlichen Struktur anzusetzen. Insoweit bietet sich die dem Fachmann bei der Detailkonstruktion gegenwärtige und bereits aus diesem Grund im Rahmen fachmännischen Handelns evidente Ausführungsvariante, wie in der **E2** beschrieben, im Rahmen einer naheliegenden Substitution der in der **E14** betrachteten im Ausführungsbeispiel nach der Figur 6 gezeigten Crashelementlagerung einschließlich ihrer entsprechenden Verortung an. Konstruktive Besonderheiten, die ihn davon abhalten würden, sind nach Überzeugung des Senats nicht ersichtlich. Hinsichtlich der noch verbleibenden Merkmale des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 – einschließlich desjenigen mit gegenüber den schon behandelten Merkmalen unveränderten Sinngehalt – wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen zur Beurteilung der Schutzfähigkeit des Gegenstands nach Schutzanspruch 1 gemäß Hauptantrag verwiesen.

Eine Schutzfähigkeit nach der Definition des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 ist insoweit nicht gegeben, weil deren aus den Merkmalen folgender Aufbau ausgehend von der Offenbarung der **E14** unter folgerichtiger Anwendung des aus der **E2** bekannten Lehre hergebrachten Konstruktionsregeln folgt.

**4.1.3.** Da die Antragsgegnerin die Anspruchsfassung nach Hilfsantrag 2, wie diejenige nach Hauptantrag, als einheitlichen Anspruchssatz zum Gegenstand ihrer Antragstellung gemacht hat, fallen mit dem Schutzanspruch 1 ohne Sachprüfung auch

die weiteren Schutzansprüche 2 bis 6 und 8 bis 13. Die Frage der Zulässigkeit dieser Anspruchsfassung kann ebenfalls dahinstehen.

#### **4.2. Zu Hilfsantrag 3 vom 27. Oktober 2021:**

**4.2.1.** Hilfsantrag 3 vom 27. Oktober 2021 umfasst die geänderten Schutzansprüche 1 bis 6 und 8 bis 13; ein Schutzanspruch 7 ist indes nicht existent. Schutzanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 3 lautet wie folgt (mit einer an die den Beteiligten übergebenen angelehnten Merkmalsgliederung und optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber dem Hauptantrag):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) ~~vorge-~~  
~~sehen~~ ausgestattet ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,



- M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> und dass wobei hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4) und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt, dadurch gekennzeichnet, dass
- M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,
- M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist,
- M3.0**<sup>H1-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) entlang einer geometrischen Lagerachse (12) ausgerichtet ist,
- M3.2**<sup>H3-H3b</sup> und in der das Crashelement (8) entlang der Lagerachse (12) verschieblich geführt ist,
- M3.3**<sup>H2-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) und damit das Crashelement (8) selbst an das Kraftfahrzeugschloss (1) im Übrigen angesetzt ist.

Zum Wortlaut der zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 6 und 8 bis 11 sowie des auf eine Kraftfahrzeugtüranordnung gerichteten Schutzanspruchs 12, der ein Kraftfahrzeugschloss nach einem der vorhergehenden Ansprüche enthält, mit dem sich anschließen abhängigen Schutzanspruch 13 wird wiederum auf die Akten verwiesen.

Soweit die Merkmale des in Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 beanspruchten Kraftfahrzeugschlusses mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag bzw. nach Hilfsantrag 2 identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen in den Abschnitten 3.4 und 4.1.1 zu deren Auslegung gleichermaßen.

Das im Schutzanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 3 gegenüber dem Hilfsantrag 2 modifizierte **M3.2**<sup>H3-H3b</sup> konkretisiert die Funktion der im Merkmal **M3.1** angesprochenen Linearführung, die nunmehr der verschieblichen Lagerung des Crashelements entlang der Lagerachse dient.

Aufgrund der Begrifflichkeiten „entlang einer geometrischen Lagerachse“ schließt der Fachmann unmittelbar und eindeutig auf eine hinreichende Länge der Lagerung

längs der Lagerachse, welche die Beibehaltung der Bewegungsrichtung des Crashelements während der Überführungsbewegung in die Crashstellung sicherstellen soll.

**4.2.2.** Der im Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 beanspruchte Gegenstand beruht in Kenntnis der Lehre der **E14** in Verbindung mit dem Inhalt der **E2** nicht auf einem erfinderischen Schritt.

Nach den Figuren 17 und 18 der **E2** weist die als Linearführung für das Crashelement 61 im Sinne des Merkmals **M3.1** anzusehende U-förmige Führungsplatte 56 zwei zueinander parallele Schenkel 561 auf, die durch einen sie verbindenden Bereich 562 voneinander beabstandet angeordnet sind. Da der Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 keine konkrete Länge der Linearführung zur Lagerung des Crashelements vorschreibt, ist auch die mit dem Merkmal **M3.2<sup>H3-H3b</sup>** verbundene Maßgabe dort als verwirklicht anzusehen.

Hinsichtlich der noch verbleibenden Merkmale des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 3 sowie zu ihrem Naheliegen für den zuständigen Fachmann wird zur Vermeidung von Wiederholungen wiederum auf vorstehende Ausführungen zur Beurteilung der Schutzfähigkeit der Gegenstände nach den vorrangig in der Reihenfolge der Anträge betrachteten Fassungen der Schutzansprüche 1 verwiesen.

Somit ist der Gegenstand des Schutzanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 3 dem Fachmann ausgehend von der **E14** in Zusammenschau mit der Offenbarung gemäß der **E2** nahegelegt und damit nicht schutzfähig.

**4.2.3.** Wie im Fall des Hauptantrags und des Hilfsantrags 2 hat die Antragsgegnerin die Anspruchsfassung nach Hilfsantrag 3 als einheitlichen Anspruchssatz zum Gegenstand ihrer Antragstellung gemacht, so dass damit auch die weiteren Schutzansprüche 2 bis 13 das Schicksals des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 3 teilen. Die Zulässigkeit dieser Anspruchsfassung kann dabei ebenfalls dahinstehen.

#### 4.3. Zu Hilfsantrag 3a vom 27. Februar 2024:

4.3.1. Hilfsantrag 3a vom 27. Februar 2024 umfasst die geänderten Schutzansprüche 1 – 13.

Schutzanspruch 13 in der Fassung des Hilfsantrags 3a lautet wie folgt (mit optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber dem Schutzanspruch 1 nach Hauptantrag):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) vorge-  
sehen ausgestattet ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,

- M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> und dass wobei hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4) und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt, dadurch gekennzeichnet, dass
- M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,
- M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist,
- M3.0**<sup>H1-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) entlang einer geometrischen Lagerachse (12) ausgerichtet ist,
- M3.2**<sup>H3-H3b</sup> und in der das Crashelement (8) entlang der Lagerachse (12) verschieblich geführt ist,
- M3.3**<sup>H2-H3b</sup> wobei die Crashelementlagerung (11) und damit das Crashelement (8) selbst an das Kraftfahrzeugschloss (1) im Übrigen angesetzt ist,
- M3.4**<sup>H3a</sup> wobei bei hohen auf das Crashelement (8) einwirkenden Crashkräften das Crashelement (8) durch die Crashelementlagerung (11) unter Verformung der Crashelementlagerung (11) hindurchgedrückt wird.

Zum Wortlaut der zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3a rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 10 sowie des auf eine Kraftfahrzeugtüranordnung gerichteten Schutzanspruchs 11, der ein Kraftfahrzeugschloss nach einem der vorhergehenden Ansprüche enthält, mit dem sich anschließen abhängigen Schutzanspruch 12 wird wiederum auf die Akten verwiesen.

Soweit die Merkmale des in Schutzanspruch 13 nach Hilfsantrag 3a beanspruchten Kraftfahrzeugschlusses mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag bzw. nach Hilfsantrag 3 identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen in den Abschnitten 3.4, 4.1.1 und 4.2.1 zu deren Auslegung gleichermaßen.

Nach dem gegenüber der Fassung des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 3 ergänzten Merkmal **M3.4<sup>H3a</sup>** soll eine Beaufschlagung des Crashelements mit „hohen“ Crashkräften sein „Hindurchdrücken“ durch die als Linearführung ausgeführte Crashelementlagerung bewirken, das mit einer Verformung der Crashelementlagerung einhergeht. Das Streitgebrauchsmuster weist dieser Ausgestaltung den Erfolg einer – auch bei „gewissen“ Verformungen – unbeeinträchtigten Funktion der Crashelementlagerung zu (vgl. Absatz [0009] der GS.), wofür eine „geeignete“ Auslegung der Linearführung Voraussetzung ist. Hiervon ausgehend hängt die Erfüllung des Merkmals **M3.4<sup>H3a</sup>** also lediglich von nicht definierten Randbedingungen eines konkreten Aufbaus ab, die das Streitgebrauchsmuster als Voraussetzung für eine Ausführbarkeit bzw. ein Nacharbeiten selbst als bekannt erachtet.

Wie der Fachmann die Linearführung auszulegen hat, damit sie „robust gegen eine Krafteinleitung in das Crashelement ist, deren Ausrichtung von der Ausrichtung der Linearführung abweicht“ überlässt der Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3a als auch das Streitgebrauchsmuster selbst folglich dem Gestaltungsspielraum des Fachmanns. Mit Ausnahme der Eignung der Crashelementlagerung für ein Hindurchdrücken des Crashelements bei hohen Crashkräften unter ihrer Verformung ergeben sich aus dem Merkmal **M3.4<sup>H3a</sup>** jedenfalls keine weitergehenden baulichen Restriktionen für die Crashelementlagerung bzw. die Linearführung selbst.

**4.3.2.** Die Fassung des Schutzanspruchs 13 nach Hilfsantrag 3a ist für eine Verteidigung des Streitgebrauchsmusters im beschränkten Umfang bereits nicht zulässig, da dessen Gegenstand über den Inhalt der Anmeldung in der Fassung hinausgeht, in der sie ursprünglich eingereicht worden ist.

Im Fall eines aus der Abzweigung einer Patentanmeldung hervorgegangenen Gebrauchsmusters ist für die Beurteilung, ob sein Gegenstand unzulässig erweitert ist, der Offenbarungsgehalt der Stammanmeldung maßgebend, aus der das Gebrauchsmuster abgezweigt worden ist. Ausgehend von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in den Entscheidungen Momentanpol I (vgl. GRUR 2003, 867) und Feuchtigkeitsabsorptionsbehälter (vgl. GRUR 2012, 1243) sowie gemäß der ständigen Rechtsprechung des Senats ist hierbei auf den Offenbarungsgehalt der

entsprechenden Stammanmeldung abzustellen; vorliegend auf die unter dem Aktenzeichen 10 2012 025 053.3 geführte deutsche Anmeldung, die als DE 10 2012 025 053 A1 – im Folgenden mit OS kurzbezeichnet – am 26. Juni 2014 offengelegt wurde.

Grundsätzlich ist es dem Anmelder unbenommen, den beanspruchten Schutz nicht auf Ausführungsformen zu beschränken, die in den ursprünglich eingereichten Unterlagen ausdrücklich beschrieben werden, sondern gewisse Verallgemeinerungen vorzunehmen. Enthält ein Schutzanspruch eine verallgemeinernde Formulierung, kann dies dazu führen, dass sie auch Ausführungsformen umfasst, die in der Beschreibung nicht konkret angesprochen sind. Daraus folgt zwar nicht notwendig, dass die Erfindung insgesamt oder teilweise nicht mehr so offenbart ist, dass der Fachmann sie ausführen kann, da stets die Umstände des Einzelfalls maßgeblich sind.

Im vorliegenden Fall ist das Merkmal **M3.4**<sup>H3a</sup> jedoch nicht als zur Erfindung gehörig offenbart. Denn Gegenstand der Offenbarung ist nur das, was den ursprünglich eingereichten Unterlagen „unmittelbar und eindeutig“ als mögliche Ausführungsform der Erfindung zu entnehmen ist, nicht hingegen eine weitergehende Erkenntnis, zu der der Fachmann aufgrund seines allgemeinen Fachwissens oder durch Abwandlung der offenbarten Lehre gelangen kann (BGH GRUR 2016, 50, Rn. 29 – teilreflektierende Folie).

In den Ursprungsunterlagen wird zwar das „Hindurchdrücken“ des Crashelements durch die Crashelementanordnung bei hohen Crashkräften angesprochen (vgl. Absatz [0009] der Offenlegungsschrift der Stammanmeldung bzw. der GS), allerdings ist den gesamten ursprünglich eingereichten Unterlagen der Stammanmeldung bzw. des Streitgebrauchsmusters keinerlei Hinweis dahingehend zu entnehmen, dass dabei eine Verformung der Crashelementlagerung erwünscht ist oder allein besondere Vorteile hat (vgl. BGH GRUR 2011, 1109 – Reifenabdichtmittel). Vielmehr wird in der ursprünglichen Stammanmeldung wie auch in der Streitgebrauchsmusterschrift auf eine als Linearführung ausgestaltete Crashelementlagerung abgestellt, die robust gegenüber einer Krafteinleitung quer zu ihrer Führungsrichtung ist und damit möglichen Verformungen eher entgegenwirkt. Nur für den Fall, dass

im Crashfall dennoch Deformationen auftreten, soll die eigentliche Funktion einer derart gestalteten Crashelementlagerung möglichst unbeeinträchtigt bleiben (vgl. Absatz [0009] der OS bzw. GS).

Die Offenbarung umfasst zwar auch das, was im Anspruch und in der Beschreibung nicht ausdrücklich erwähnt ist, aus Sicht des Fachmanns jedoch zum Zeitpunkt der Einreichung der Stammanmeldung für die Ausführung der unter Schutz gestellten Lehre selbstverständlich ist und deshalb keiner besonderen Offenbarung bedarf, sondern mitgelesen wird. (vgl. BGH GRUR 2014, 542 – Kommunikationskanal.; GRUR 2004, 133, 135 - Elektronische Funktionseinheit).

Der fachmännische Leser konnte im Gesamtzusammenhang der Anmeldeunterlagen mit den eine Linearführung als Crashelementlagerung betreffenden Ausführungsbeispielen aber nicht erwarten, dass ein Gebrauchsmuster auf ein Kraftfahrzeugschloss gerichtet werden soll, dass als erfindungswesentliches Merkmal das Hindurchdrücken des Crashelements durch die Crashelementlagerung aufgrund hoher Crashkräfte unter Verformung der Crashelementlagerung aufweist.

**4.3.3.** Hinzu kommt, dass der Gegenstand des Schutzanspruchs 13 in der Fassung nach Hilfsantrag 3a im Übrigen nicht schutzfähig ist, da die beanspruchte – gemäß obiger Sinngehaltsfeststellung nach Überzeugung des Senats zwar ausführbare – Lehre für den angesprochenen Fachmann durch den Stand der Technik jedoch nahegelegt war.

Der Schutzanspruch 13 nach Hilfsantrag 3a schreibt im definitionsgemäßen Umfang über die gleichermaßen in der **E2** dargestellte Linearführung nach dem Verständnis der Merkmale **M3**, **M3.1**, **M3.2<sup>H3-H3b</sup>** und **M3.3<sup>H2-H3b</sup>** hinaus lediglich eine Wirkung der als Crashelementlagerung dienenden Linearführung gemäß dem Merkmal **M3.4<sup>H3a</sup>** als Folge hoher auf das Crashelement einwirkender Crashkräfte vor.

Mit dem oben dargelegten Verständnis des ergänzten Merkmals **M3.4<sup>H3a</sup>**, demnach bei hohen auf das Crashelement einwirkenden Crashkräften das Crashelement durch die Crashelementlagerung unter Verformung der Crashelementlagerung hin-

durchgedrückt wird, ergeben sich insbesondere im Kontext mit den übrigen Merkmalen keine zusätzlichen, vorrichtungstechnischen Restriktionen für die als Crashelementlagerung fungierende Linearführung.

Insoweit kommt es nicht darauf an, dass in der **E2** auf diese Robustheit der Linearführung 56 insbesondere gegenüber quer zu ihrer Führungsrichtung wirkenden Kräften nicht eingegangen wird. Weder die Erkenntnis, die Tragfähigkeit einer Linearführung auf ein dem jeweiligen Anwendungsfall zugrundeliegendes Belastungsprofil abstimmen zu müssen, um im Crashfall ein obstruktionsfreies und definiertes Verschieben des Crashelements bei hoher Steifigkeit zu gewährleisten, noch das Postulieren sich mit dem Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses vermeintlich einstellender Wirkungen kann vorliegend die Schutzfähigkeit begründen. Denn die im Merkmal **M3.4<sup>H3a</sup>** vorgegebenen Maßnahmen heben das beanspruchte Kraftfahrzeugschloss nicht von dem ab, was der Fachmann auch dem Stand der Technik beiläufig unterstellt oder bei diesem „mitliest“.

Dies umso mehr, als bereits in der den Ausgangspunkt seiner Überlegungen bildenden **E14** insbesondere für das in der Figur 6 dargestellte Ausführungsbeispiel explizit eine Verformung der mit dem Durchgangsloch 54 für die teilweise Lagerung des Crashelements 57 ausgestatteten Vorstehplatte 28 bzw. Fixierelement 52 im Crashfall unter Aufrechterhaltung der Blockadefunktion bereits angesprochen ist (vgl. **E14a**: Absätze [0060], [0051], [0066] u. [0067]). Auch dort kann es bei hohen Crashkräften in Abhängigkeit von den Randbedingungen einer konkreten Ausgestaltung – insofern in Analogie zum Streitgebrauchsmuster (vgl. Absatz [0009] der GS.), als es selbst diese Randbedingungen als Erfordernis für eine Ausführbarkeit bzw. ein Nacharbeiten als bekannt voraussetzt – zu einer Verformung der Crashelementlagerung bzw. des Fixierelements 52 kommen, ohne dass die eigentliche Funktion des Crashelements, ein unbeabsichtigtes Öffnen der Kraftfahrzeugtür zu verhindern, beeinträchtigt werden soll.

Hinsichtlich der noch verbleibenden Merkmale des Schutzanspruchs 1 nach Hilfsantrag 3a sowie zu ihrem Naheliegen für den zuständigen Fachmann wird zur Ver-



meidung von Wiederholungen wiederum auf vorstehende Ausführungen zur Beurteilung der Schutzfähigkeit der Gegenstände nach den vorrangig in der Reihenfolge der Anträge betrachteten Fassungen der Schutzansprüche 1 verwiesen.

**4.3.4.** Da die Antragsgegnerin die eingetragene Fassung des Streitgebrauchsmusters als Ganzes im Sinne eines einheitlichen Schutzgegenstands verteidigt hat, fallen damit auch die weiteren, eingetragenen Schutzansprüche (vgl. BGH GRUR 2007, 862 – Informationsübermittlungsverfahren II).

#### **4.4. Zu Hilfsantrag 3b vom 27. Februar 2024:**

**4.4.1.** Hilfsantrag 3b vom 27. Februar 2024 umfasst die geänderten Schutzansprüche 1 – 13. Schutzanspruch 13 in der Fassung des Hilfsantrags 3b lautet wie folgt (mit optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber dem Schutzanspruch 1 nach Hauptantrag):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,

**M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) ~~vorge-~~  
~~sehen~~ ausgestattet ist,

**M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperr-  
klinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranord-  
nung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren  
crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,

**M2.2<sup>H3b</sup>** und das wobei hierfür das in der Crashstellung befindliche  
Crashelement (8) ~~oder ein damit gekoppeltes Element~~ die Sperr-  
klinke (4) ~~und/oder die Betätigungsanordnung (6)~~ blockiert ~~oder~~  
~~die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt,~~

~~dadurch gekennzeichnet, dass~~

**M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,

**M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist,

**M3.0<sup>H1-H3b</sup>** wobei die Crashelementlagerung (11) entlang einer geometri-  
schen Lagerachse (12) ausgerichtet ist,

**M3.2<sup>H3-H3b</sup>** und in der das Crashelement (8) entlang der Lagerachse (12)  
verschieblich geführt ist,

**M3.3<sup>H2-H3b</sup>** wobei die Crashelementlagerung (11) und damit das Crashele-  
ment (8) selbst an das Kraftfahrzeugschloss (1) im Übrigen an-  
gesetzt ist.

Zum Wortlaut der zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3b rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 10 sowie des auf eine Kraftfahrzeugtüranordnung gerichteten Schutzanspruchs 11, der ein Kraftfahrzeugschloss nach einem der vorhergehenden Ansprüche enthält, mit dem sich anschließen abhängigen Schutzanspruch 12 wird wiederum auf die Akten verwiesen.

Soweit die Merkmale des in Schutzanspruch 13 nach Hilfsantrag 3b beanspruchten Kraftfahrzeugschlusses mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag bzw. nach Hilfsantrag 3 identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen in den Abschnitten 3.4, 4.1.1 und 4.2.1 zu deren Auslegung gleichermaßen.

Das gegenüber dem Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3 modifizierte Merkmal **M2.2<sup>H3b</sup>** enthält nun nicht mehr die alternative oder zusätzliche Variante, wonach das Crashelement des beanspruchten Kraftfahrzeugschlosses neben oder anstelle der Sperrklinke die Betätigungsanordnung des Kraftfahrzeugschlosses blockiert. Die Funktion des Crashelements des beanspruchten Kraftfahrzeugschlosses beschränkt sich damit zwingend auf die unmittelbare Blockade der Sperrklinke, ohne dass sich hieraus bauliche Restriktionen hinsichtlich der räumlich-strukturellen Gestaltung des Crashelements ergeben.

**4.4.2.** Auch der Gegenstand des Schutzanspruchs 13 nach Hilfsantrag 3b ist nicht schutzfähig, da er ebenfalls nicht auf einem erfinderischen Schritt beruht.

Die **E14** zeigt bereits insbesondere in der Figur 6 ein Kraftfahrzeugschloss mit einem Crashelement 57, das im Crashfall bei hinreichender Verformung des Innenpaneels 14 der Kraftfahrzeugtür direkt die Sperrklinke des Schlossgesperres im Sinne vorstehender Auslegung des Merkmals **M2.2<sup>H3b</sup>** blockiert (vgl. **E14a**: Absatz [0059]).

Das Merkmal **M2.3<sup>H3b</sup>** fügt folglich dem gegenüber der Offenbarung der **E14** i.V.m. der Lehre der **E2** bereits als nicht auf einem erfinderischen Schritt beruhend anzusehenden Kraftfahrzeugschloss nach dem Schutzanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 3 nichts hinzu, das die Schutzfähigkeit des mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 13 nach Hilfsantrag 3b definierten Kraftfahrzeugschlosses begründen kann.

**4.4.3.** Wie im Fall des Hauptantrags und der vorrangigen Hilfsanträge hat die Antragsgegnerin die Anspruchsfassung nach Hilfsantrag 3b als einheitlichen Anspruchssatz zum Gegenstand ihrer Antragstellung gemacht, so dass damit auch die weiteren Schutzansprüche 1 bis 12 das Schicksal des Schutzanspruchs 13 nach Hilfsantrag 3b teilen. Die Zulässigkeit dieser Anspruchsfassung kann dabei dahinstehen.

**4.5. Zu Hilfsantrag 1 in der modifizierten Fassung vom 27. Februar 2024 (i. F.: modifizierter Hilfsantrag 1):**

**4.5.1.** Der **modifizierte** Hilfsantrag 1 vom 27. Februar 2024 umfasst die geänderten Schutzansprüche 1 – 13. Schutzanspruch 13 in der Fassung des modifizierten Hilfsantrags 1 lautet wie folgt (mit optischer Hervorhebung der Änderungen gegenüber dem Schutzanspruch 1 nach Hauptantrag):

- M1** Kraftfahrzeugschloss für eine Kraftfahrzeugtüranordnung (2),
- M1.1** wobei eine Schlossfalle (3) und eine der Schlossfalle (3) zugeordnete Sperrklinke (4) vorgesehen sind,
- M1.2** wobei die Schlossfalle (3) in eine Offenstellung und in eine Schließstellung bringbar ist, wobei die in der Schließstellung befindliche Schlossfalle (3) in Eingriff mit einem Schließkeil o. dgl. steht oder bringbar ist,
- M1.3** wobei die Sperrklinke (4) in eine eingefallene Stellung bringbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) in der Schließstellung fixiert und wobei die Sperrklinke (4) in eine Freigabestellung aushebbar ist, in der sie die Schlossfalle (3) freigibt,
- M1.4** wobei die Sperrklinke (4) mittels einer Betätigungsanordnung (6) in die Freigabestellung bringbar ist,
- M2<sup>HA-H3b</sup>** wobei das Kraftfahrzeugschloss (1) mit einem Crashelement (8) ~~vorgesehen~~ ausgestattet ist,
- M2.1** das zur Vermeidung eines crashbedingten Aushebens der Sperrklinke (4) mit einer Komponente (9) der Kraftfahrzeugtüranordnung (2), insbesondere einer Türaußenhaut (2b), durch deren crashbedingte Verformung in eine Crashstellung verstellbar ist,
- M2.2<sup>H1</sup>** und dass hierfür das in der Crashstellung befindliche Crashelement (8) oder ein damit gekoppeltes Element die Sperrklinke (4)

und/oder die Betätigungsanordnung (6) blockiert ~~oder die Betätigungsanordnung (6) von der Sperrklinke (4) entkoppelt,~~

~~dadurch gekennzeichnet, dass~~

**M3** wobei eine Crashelementlagerung (11) vorgesehen ist,

**M3.1** die als Linearführung ausgestaltet ist

**M3.2** und in der das Crashelement (8) verschieblich geführt ist,

**M3.0<sup>H1-H3b</sup>** wobei die Crashelementlagerung (11) entlang einer geometrischen Lagerachse (16) ausgerichtet ist,

**M2.3<sup>H1</sup>** wobei das Crashelement (8) einen Eingriffsabschnitt (14) für den Eingriff mit der crashbedingt verformten Komponente (9) der Kraftfahrzeugtür (2a) aufweist,

**M2.3.1<sup>H1</sup>** der eine Eingriffsfläche (15) aufweist, die seitlich, nämlich in eine Richtung senkrecht zu der geometrischen Lagerachse (12), über das Crashelement (8) im Übrigen hervorsteht.

Zum Wortlaut der zumindest mittelbar auf den Schutzanspruch 1 nach Hilfsantrag 3b rückbezogenen Schutzansprüche 2 bis 10 sowie des auf eine Kraftfahrzeugtüranordnung gerichteten Schutzanspruchs 11, der ein Kraftfahrzeugschloss nach einem der vorhergehenden Ansprüche enthält, mit dem sich anschließen abhängigen Schutzanspruch 12 wird wiederum auf die Akten verwiesen.

Soweit die Merkmale des in Schutzanspruch 13 nach modifiziertem Hilfsantrag 1 beanspruchten Kraftfahrzeugschlusses mit den Merkmalen des Schutzanspruchs 1 nach Hauptantrag bzw. nach dem Hilfsantrag 2 identisch sind, gelten die diesbezüglichen Ausführungen in den Abschnitten 3.4 und 4.1.1 zu deren Auslegung gleichermaßen.

Die Änderung des Merkmals **M2.2<sup>H1</sup>** gegenüber dem Merkmal **M2.2<sup>HA, H2, H3</sup>** in der Fassung des Hauptantrags erschöpft sich in dem Ersatz des Adverbs „wobei“ durch

die weitere Konjunktion „dass“ nach der einleitenden Konjunktion „und“, aus der sich jedoch kein vom Merkmal **M2.2**<sup>HA, H2, H3, H3a</sup> abweichender Sinngehalt ergibt.

Mit dem Merkmal **M2.3**<sup>H1</sup> wird ein Eingriffsabschnitt des Crashelements definiert, der – aus den zum Merkmal **M2.1** bereits genannten Gründen – für einen Eingriff mit einer crashbedingt verformten Komponente einer Kraftfahrzeugtür lediglich geeignet sein muss. Der Eingriffsabschnitt wird dabei unmittelbar durch eine crashbedingt verformte Komponente einer Kraftfahrzeugtür beaufschlagt. Zudem schließt der vorangestellte Ausdruck „Eingriff“ eine direkte Verbindung des Crashelements mit der besagten Komponente aus, denn im Sinne seiner eigentlichen Wortbedeutung gelangt das Crashelement bzw. der besagte Abschnitt erst nach einer hinreichenden Verformung der Komponente mit diesem in Kontakt – eben in Eingriff. Letztlich schreibt das Merkmal **M2.3**<sup>H1</sup> – insoweit eine dauernde Verbindung ausschließend – ein gegenüber der crashbedingt verformten Komponente vereinzelt Crashelement vor.

Das Merkmal **M2.3.1**<sup>H1</sup> konkretisiert die räumliche Struktur des Eingriffsabschnitts, der über eine Eingriffsfläche verfügt, die seitlich über das Crashelement hervorsteht. Mit dem Adjektiv „seitlich“ wird hier eine Erstreckungsrichtung der Eingriffsfläche senkrecht zu der geometrischen Lagerachse der als Linearführung ausgebildeten Crashelementlagerung festgelegt. Auf diese Weise sollen sich wohl nach Abschnitt [0019] der GS. „crashbedingte Verformungen der Türaußenhaut über einen weiten Flächenbereich in das Crashelement einleiten“ lassen.

Die Form der Eingriffsfläche des Eingriffsabschnitts sowie seine Anbindung an das Crashelement stellt der Schutzanspruch 1 nach modifiziertem Hilfsantrag 1 indes in das Ermessen des Fachmanns.

**4.5.2.** Die im Schutzanspruch 13 in der Fassung des modifizierten Hilfsantrags 1 gegenüber dem Hauptantrag ergänzten Merkmalsangaben **M2.3**<sup>H1</sup> und **M2.3.1**<sup>H1</sup> betreffen die Weiterbildung des Crashelements mit einem Eingriffsabschnitt, wodurch nach vorstehender Auslegung das Einleiten von über einen größeren Flächenbereich aufgenommenen Verformungskräften in das Crashelement ermöglicht wird.

Bereits die Lehre der **E14** stellt auf eine vergrößerte Kraftaufnahme­fläche in Form des Innenpaneels 14 ab, das sich senkrecht zur Längsachse des mit ihm verschweißten Crashelements 57 und beabstandet zum Außenpaneel 13 der Kraftfahrzeugtür erstreckt. Demzufolge gelangt das Innenpaneel 14 erst nach einer hinreichenden Verformung des Außenpaneels 13 mit diesen in Eingriff, um eine Verschiebung des Crashelements 57 in die Blockadestellung zu induzieren. Nichts Anderes definieren die Maßnahmen der Merkmale **M2.3<sup>H1</sup>** und **M2.3.1<sup>H1</sup>**, die am Crashelement einen Eingriffsabschnitt mit einer in Richtung senkrecht zur geometrischen Lagerachse über das Crashelement hervorstehenden Eingriffsfläche für den Eingriff mit der crashbedingt verformten Komponente der Kraftfahrzeugtür vorsehen.

Konstruktive Besonderheiten, die den die Lehre der **E14** anwendenden Fachmann davon abhalten würden, unter Fortbestehen dieser Konstruktionsprämissen das unmittelbar an der crashbedingt verformten Komponente angeordnete Crashelement durch eine eigenständige Lagerung entsprechend der Offenbarung der **E2** auszutauschen, die sich mit ihrer als Linearführung ausgebildeten Crashelementlagerung – wie vorstehend dargelegt – als präsen­te Auswahlalternative anbietet, sind nicht ersichtlich.

Denn auch bei dem Kraftfahrzeugschloss gemäß der **E2** ist die kraftaufnehmende Eingriffsfläche „extremite transversale exterieure“ 631 in Relation zum Durchmesser des Crashelements 61 vergrößert und in unmittelbarer Nähe „immédiate proximité“ einer Innenseite des Türaußenblechs 11 positioniert (vgl. **E2**: Seite 14, Zeilen 24 bis 27). Auch wenn – anders als das Merkmal **M2.3<sup>H1</sup>** vorschreibt – der Eingriffsabschnitt nicht am Crashelement 61, sondern an der verformten Komponente 11 angeordnet ist, so handelt es sich dabei jedoch um eine nahliegende, fachmännischem Können entspringende Adaption im Sinne einer kinematischen Umkehr an die speziellen Anforderungen des Bedarfsfalls. Eine solche Ausführungsform ist im Stand der Technik nach der **E15** dokumentiert. Das dort aus einem Bolzen 1a bestehende, mit einem Crashelement 2 gekoppelte Element 1 weist ein Ende auf, der während der Deformation mit einem Türaußenteil 3 bzw. dem Türaußenblech in Kontakt kommen kann (vgl. Figur 2, Absatz [0026] der **E15**). Der nach den Figuren

1 und 2 mit dem Bolzen 1a verbundene Flansch, der unmittelbar an dem Türaußen-  
teil 3 bzw. dem Türaußenblech ansteht, sowie das dem Türaußenteil 3 zugewandte  
Bolzenende bilden hierbei einen Eingriffsabschnitt aus.

Hinsichtlich der noch verbleibenden Merkmale des Schutzanspruchs 13 nach mo-  
difiziertem Hilfsantrag 1 sowie zu ihrem Naheliegen für den zuständigen Fachmann  
wird zur Vermeidung von Wiederholungen wiederum auf vorstehende Ausführun-  
gen zur Schutzfähigkeit der Gegenstände nach den vorrangig in der Reihenfolge  
der Anträge betrachteten Fassungen der Schutzansprüche 1 verwiesen.

Bei der Realisierung eines Eingriffsabschnitts mit einer Eingriffsfläche entsprechend  
den Merkmalen **M2.3<sup>H1</sup>** und **M2.3.1<sup>H1</sup>**, ausgehend von der Druckschrift **E14**, steht  
der Fachmann insoweit vor der Entscheidung aus den im Stand der Technik nach-  
gewiesenen, beiden Möglichkeiten einer Verortung an der verformten Komponente  
oder an dem zu verlagernden bzw. blockierenden Element, hier dem Crashelement  
selbst, auszuwählen.

Die Auswahl aus diesen beiden Alternativen trifft der Fachmann unter Abwägung  
der jeweiligen Vor- und Nachteile, ohne dass es hierzu eines erfinderischen Zutuns  
bedürfte. Nach alledem beruht auch der Gegenstand des Schutzanspruchs 13 nach  
modifiziertem Hilfsantrag 1 nicht auf einem erfinderischen Schritt.

**4.5.3.** Wie im Fall des Hauptantrags und der vorrangigen Hilfsanträge hat die An-  
tragsgegnerin die Anspruchsfassung nach modifiziertem Hilfsantrag 1 als einheitli-  
chen Anspruchssatz zum Gegenstand ihrer Antragstellung gemacht, so dass damit  
auch die weiteren Schutzansprüche 1 bis 12 das Schicksal des Schutzanspruchs  
13 nach Hilfsantrag 1 teilen. Die Zulässigkeit dieser Anspruchsfassung kann dabei  
wiederum dahinstehen.

**5.** Nach alledem war die Beschwerde der Antragsgegnerin zurückzuweisen,  
dies aufgrund der zulässigen Umstellung des ursprünglichen Löschantrags auf  
Feststellung der Unwirksamkeit des Streitgebrauchsmusters (s.o. Ziff. 2.) mit der  
Maßgabe, dass festzustellen war, dass das Streitgebrauchsmuster in dem Umfang



von Anfang an unwirksam war, in welchem es gemäß dem angefochtenen Beschluss gelöscht wurde.

6. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 18 Abs. 2 Satz 2 GebrMG, 84 Abs. 2 PatG, 91 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO. Billigkeitsgründe, die Anlass zu einer anderweitigen Kostenentscheidung geben könnten, liegen nicht vor.

7. Die Anordnung der Rückzahlung der Beschwerdegebühr nach §§ 18 Abs. 2 GebrMG, 80 Abs. 3 PatG ist nicht veranlasst, da hierfür kein Grund vorliegt. Insbesondere liegt, dadurch, dass sich die Gebrauchsmusterabteilung mit der eingetragenen Fassung des Streitgebrauchsmusters im angefochtenen Beschluss nicht mehr auseinandergesetzt hat, keine fehlerhafte Behandlung seitens der Gebrauchsmusterabteilung vor, da die Antragsgegnerin ausweislich ihrer protokollierten Antragstellung in der mündlichen Verhandlung vom 27. Oktober 2021 das Streitgebrauchsmuster in der eingetragenen Fassung gar nicht verteidigt hat. Die Antragsgegnerin hätte es mit einer entsprechenden Antragstellung selber in der Hand gehabt, die eingetragene Fassung zum Gegenstand ihrer erstinstanzlichen Antragstellung zu machen. Hiervon hat sie keinen Gebrauch gemacht.

### III.

#### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn gerügt wird, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses durch einen bei dem Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt zu unterzeichnen und beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, einzureichen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn die Rechtsbeschwerde vor Fristablauf beim Bundesgerichtshof eingeht. Die Frist kann nicht verlängert werden.

Metternich

Dr. Baumgart

Sexlinger

Richter Dr. Baumgart ist  
wegen Krankheit verhin-  
dert, zu unterschreiben

Metternich