



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
7. Juli 2010

5 Ni 129/09 (EU)

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitsache

...

betreffend das europäische Patent 1 428 696

(DE 503 00 532)

hat der 5. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 7. Juli 2010 durch die Vorsitzende Richterin Schuster, den Richter Dipl.-Ing. Bork, die Richterin Werner und die Richter Dipl.-Ing. Bülskämper und Dr.-Ing. Höchst

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 Inhaber des am 21. November 2003 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Patentanmeldung 10257595 vom 9. Dezember 2002 angemeldeten und mit Wirkung auch für die Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents 1 428 696 (Streitpatent). Es betrifft eine Anhängerkupplung für ein Fahrzeug und wird vom Deutschen Patent- und Markenamt unter der Nummer DE 503 00 532.0 geführt. Das Patent umfasst 10 Patentansprüche, von denen Patentanspruch 1 in der Verfahrenssprache Deutsch folgenden Wortlaut hat:

"Anhängerkupplung für ein Fahrzeug, insbesondere für einen Ackerschlepper, wobei die Anhängerkupplung (1) einen fahrzeugfesten Rahmen (2) aufweist, an dem ein nach hinten gerichteter Schwenkarm (9) zwischen einer abgesenkten Ankuppelstellung und einer angehobenen Transportstellung verschwenkbar gehalten

ten ist, und am Schwenkarm (9) ein Kupplungsglied (7) verschiebbar abgestützt ist, wobei die Anhängerkupplung (1) Verriegelungsmittel (16) zum Arretieren des Kupplungsglieds (7) in der Transportstellung aufweist, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Verriegelungsmittel (16) von mindestens einem Stütz- (18) und Sperrhaken (19) gebildet sind, die gemeinsam auf einer am Rahmen (2) abgestützten Welle (17) zwischen einer Verriegelungs- und einer Lösestellung verschwenkbar sind, wobei in der Verriegelungsstellung der mindestens eine Stützhaken (18) einen Fortsatz (22) des Schwenkarms (9) und/oder Kupplungsglieds (7) untergreift, und der mindestens eine Sperrhaken (19) mindestens ein Widerlager (24) des Kupplungsglieds (7) hintergreift."

Wegen der auf Patentanspruch 1 rückbezogenen angegriffenen Patentansprüche 2 bis 6 und 9 wird auf die Streitpatentschrift EP 1 428 696 B1 Bezug genommen.

Die Klägerin macht geltend, der Gegenstand der angegriffenen Patentansprüche 1 bis 6 und 9 des Streitpatents sei nicht patentfähig, da er sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergebe. Dazu beruft sich die Klägerin auf folgende vorveröffentlichte Druckschriften:

- NK1** EP 0 695 655 A1
- NK2** DE 696 04 845 T2
- NK3** DD 25023
- NK4** US 6 099 017
- NK5** WO 90/06240 A1
- NK8** US 2002/0074772 A1
- NK9** EP 0 308 271 B1.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 1 428 696 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland im Umfang der Patentansprüche 1 bis 6 und 9 für nichtig zu erklären.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er tritt den Ausführungen der Klägerin in allen Punkten entgegen und hält den Gegenstand des Streitpatents für patentfähig. Die von der Klägerin angeführten Druckschriften enthielten auch für den zuständigen Fachmann keine Anregungen für die Entwicklung der technischen Lehre des Streitpatents.

Entscheidungsgründe

Die Klage, mit der der in Artikel II § 6 Absatz 1 Nr. 1 IntPatÜG, Artikel 138 Absatz 1 lit. a EPÜ vorgesehene Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit geltend gemacht wird, ist zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg, denn der Gegenstand des Streitpatents beruht auf erfinderischer Tätigkeit (Artikel 52 Abs. 1 i. V. m. Artikel 56 EPÜ).

I.

1. Die Erfindung betrifft eine Anhängerkupplung für ein Fahrzeug, insbesondere für einen Ackerschlepper. Nach der Beschreibungseinleitung des Streitpatents (Absatz [0002] der Streitpatentschrift) ist aus der EP 0 695 655 A1 (NK1) eine gattungsgemäße Anhängerkupplung für einen Ackerschlepper bekannt. Diese Anhängerkupplung weist einen fest mit dem Ackerschlepper verbundenen Rahmen auf, der von einer Schwenkachse durchsetzt ist. Auf dieser Schwenkachse ist ein wannenartig ausgebildeter Schwenkarm gelagert, in dem ein Kupplungsglied längsver-

schiebbar gehalten ist. Der Schwenkarm und das Kupplungsglied sind über Hydraulikzylinder verstellbar. Die Verriegelung des Kupplungsgliedes in der Transportstellung geschieht durch einen Bolzen, der in die Querbohrung des Rahmens und in die damit fluchtende Querbohrung des Kupplungsgliedes eingeschoben wird und so das Kupplungsglied mit dem Rahmen verblockt. Solche Anhängerkupplungen sollen sich in der Praxis gut bewährt haben.

2. Ausgehend von diesem Stand der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Anhängerkupplung zu schaffen, die eine zuverlässige und einfach zu bedienende Verriegelung aufweist. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst.

II.

1. Als Durchschnittsfachmann legt der Senat in Übereinstimmung mit den Parteien einen Maschinenbauingenieur mit Fachhochschulabschluss zugrunde, der über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet von Anhängerkupplungen verfügt.

Diesem Fachmann vermittelt der Patentanspruch 1 des Streitpatents eine Anhängerkupplung bestehend aus vier Hauptbestandteilen: Rahmen, Schwenkarm, Kupplungsglied und Verriegelungsmittel. Die Funktionen sowie das Zusammenwirken dieser Hauptbestandteile ist im Oberbegriff des Patentanspruch 1 definiert. Der Rahmen dient zur Befestigung der Anhängerkupplung am Fahrzeug und nimmt den nach hinten gerichteten Schwenkarm auf. Der Schwenkarm ist zwischen einer abgesenkten Ankuppelstellung und einer angehobenen Transportstellung verschwenkbar. Das Kupplungsglied ist am Schwenkarm verschiebbar abgestützt. Die Verriegelungsmittel dienen zum Arretieren des Kupplungsgliedes in der Transportstellung. Demzufolge müssen die Verriegelungsmittel in zwei Richtungen wirken, nämlich einerseits in horizontaler Richtung gegen das Verschieben des Kupplungsgliedes und andererseits in vertikaler Richtung gegen das Absenken des Kupplungsgliedes. Nur so ist das zuvor durch seine Freiheitsgrade definierte Kupplungsglied in seiner Transportstellung arretierbar, also mechanisch festzule-

gen. Genau diese Verriegelung in horizontaler und vertikaler Richtung zeigt im Übrigen auch der gattungsgemäße Stand der Technik gemäß **NK1**, bei dem das Kupplungsglied in der Transportstellung mit dem Rahmen durch einen Bolzen arretiert ist.

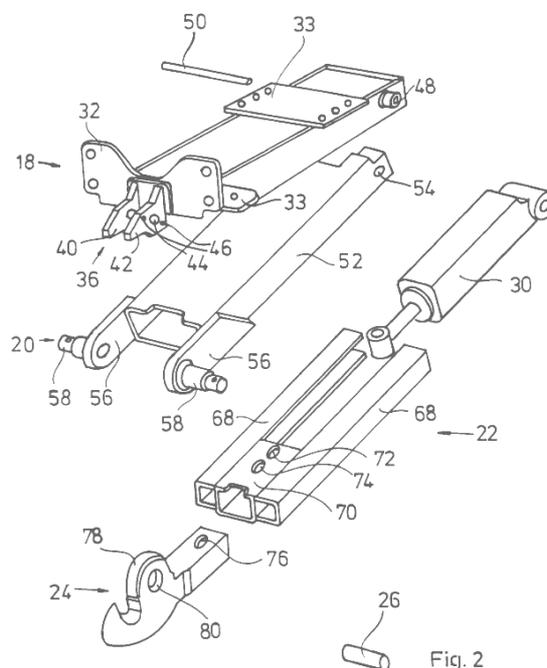
Vor diesem Hintergrund sind im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 Verriegelungsmittel definiert, bestehend aus einem Stütz- und einem Sperrhaken, die gemeinsam auf einer am Anhängerkupplungsrahmen abgestützten Welle verschwenkbar sind. Bei gemeinsamer Verschwenkung des Stütz- und des Sperrhakens in die Verriegelungsstellung untergreift der mindestens eine Stützhaken einen Fortsatz des Kupplungsgliedes und verhindert dadurch ein Absenken des Kupplungsgliedes. Wegen der gemeinsamen Verschwenkung hintergreift der mindestens eine Sperrhaken gleichzeitig mindestens ein Widerlager des Kupplungsgliedes und verhindert dadurch eine Verschiebung des Kupplungsgliedes in horizontaler Richtung.

Das vorstehend dargelegte technische Verständnis des Streitgegenstandes gemäß Patentanspruch 1 legt der Senat seiner folgenden Bewertung des Standes der Technik zugrunde. Er folgt damit ausdrücklich nicht dem Vortrag der Klägerin, nach deren Anspruchsverständnis ein Stütz- und Sperrhaken auch durch einen einzigen Haken realisierbar sein soll. Denn diese Auslegung verkennt den Anspruchswortlaut, der durch das im Plural verwendete Relativpronomen **die** ("...", die gemeinsam auf einer Welle verschwenkbar sind, ..", vgl. Sp. 8 Z. 49 bis 53 der Streitpatentschrift) klar zwischen einem Stützhaken und einem Sperrhaken unterscheidet. Diesen Unterschied bestätigend ist im weiteren Anspruchswortlaut die Rede von zwei Haken mit unterschiedlichen Funktionen. So heißt es in Sp. 8 Z. 53 bis 58 der Streitpatentschrift, dass "der mindestens eine Stützhaken untergreift" und "der mindestens eine Sperrhaken hintergreift". Auch diese begriffliche wie funktionale Unterscheidung steht der Klägerinterpretation entgegen, beim streitpatentgemäßen Stütz- und Sperrhaken könne es sich um einen einzigen Haken handeln.

2. Patentfähigkeit

2.a) Die Anhängerkupplung nach Patentanspruch 1 ist unbestritten gewerblich anwendbar. Sie ist auch neu, denn die konkret beanspruchten Verriegelungsmittel 16, bestehend aus Stütz- 18 und Sperrhaken 19 zum Arretieren des Kuppungsgliedes 7 in seiner Transportstellung und deren gemeinsame Verschwenkbarkeit auf der Welle 17 sind aus dem Stand der Technik nicht bekannt.

NK1 zeigt unbestritten eine gattungsgemäße Anhängerkupplung mit einer Verriegelungsvorrichtung für die Transportstellung. Zur Verriegelung ist vorgesehen, das angehobene und eingefahrene Kupplungsglied 24 durch einen Arretierbolzen 26 zu sichern, der in die Querbohrungen 44 des Rahmens 18 sowie in die damit fluchtende Querbohrung 80 des Kupplungsgliedes 24 eingeschoben wird, vgl. insb. Sp. 7 Z. 44 bis 56 i. V. m. nachstehender Fig. 2.



Von den streitpatentgemäßen Verriegelungsmitteln unterscheidet sich dieser einzige Arretierbolzen 26 grundlegend, denn er ist nicht verschwenkbar und auch nicht auf einer am Anhängerkupplungsrahmen abgestützten Welle befestigt.

NK2 offenbart ebenfalls eine Anhängerkupplung für einen Ackerschlepper, die über einen Rahmen 1 mit dem Fahrzeug verbunden ist, vgl. insb. S. 5 Abs. 4. Der Rahmen dient zur Aufnahme eines absenk- und anhebbaren, nach hinten gerichteten Armes 6, an dem ein Zughaken 8 befestigt ist, vgl. insb. S. 5 letzter Abs. bis S. 6 Abs. 1. An seinem hakenseitigen Ende ist der Arm 6 beiderseits durch dreieckige Übertragungsglieder 9 mit dem Rahmen 1 verbunden. Die Übertragungsglieder 9 sind im Rahmen 1 um eine allgemeine Transversalachse 10 verschwenkbar gelagert und bewirken eine überlagerte Vertikal- und Horizontalbewegung des Armes 6 auf einer festgelegten Bahn, vgl. insb. S. 9 Abs. 4. Diese Bahn ist allein durch die Geometrie der drei Anlenkungspunkte 10, 11 und 12 der Übertragungsglieder 9 bestimmt, vgl. insb. Figuren 1 und 2. Als Antrieb für die Bewegung des Armes 6 ist ein einziger Hydraulikzylinder 13/14 vorgesehen, der innerhalb des Rahmens 1 angeordnet ist. Das hintere Ende der Kolbenstange 13 des Hydraulikzylinders ist mit den Übertragungsgliedern 9 verbunden, vgl. insb. Fig 1. In der in Fig. 4 gezeigten Transportstellung stützt sich der Arm 6 über beiderseitige seitliche Vorsprünge 21 an beiderseitigen Verriegelungshaken 20 ab,

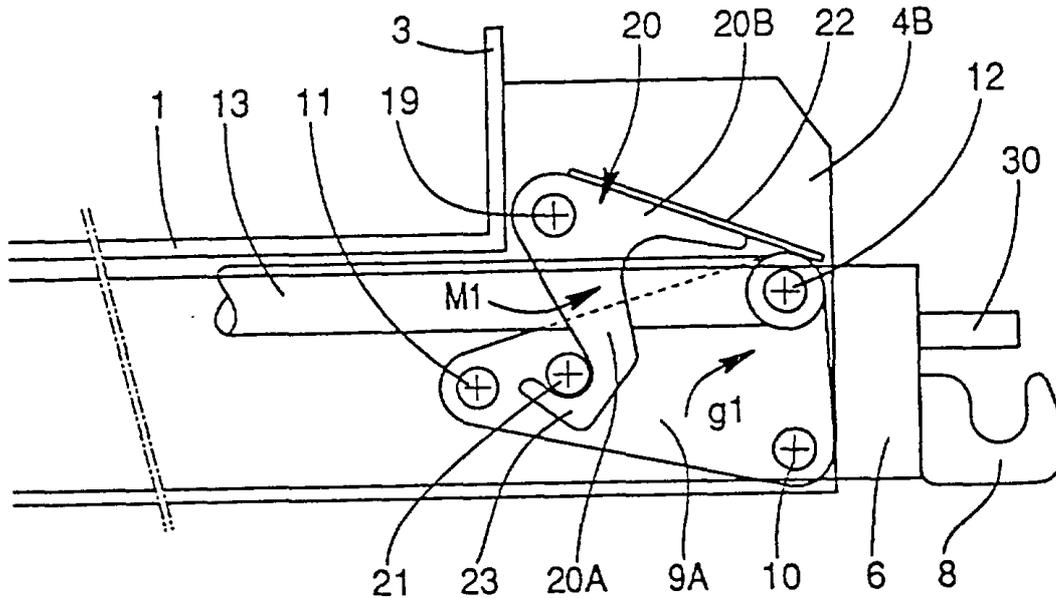
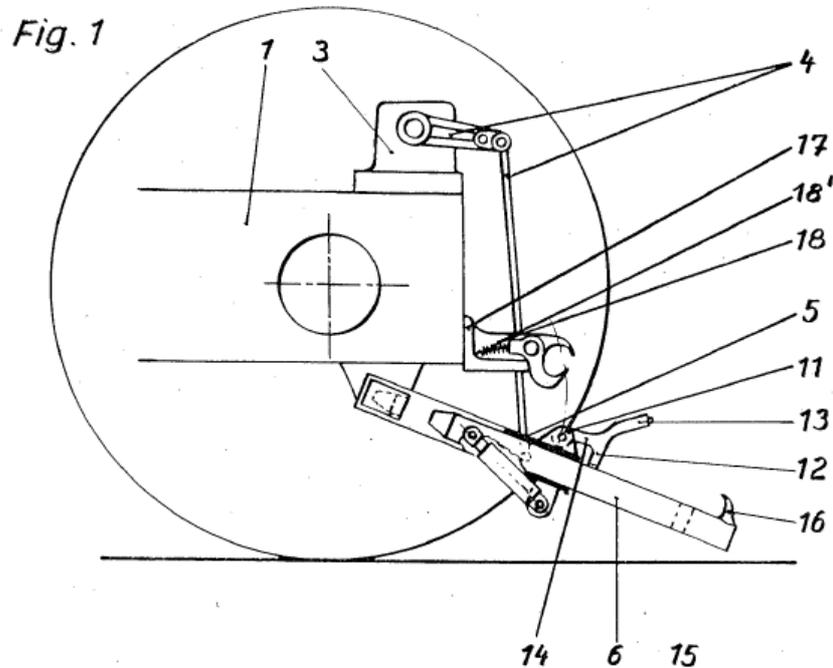


FIG 4

die auf einer gemeinsamen Rotationsachse 19 oberhalb des Armes 6 am Rahmen 1 gelagert sind.

Im Gegensatz zu den streitpatentgemäßen Verriegelungsmitteln hintergreifen die Verriegelungshaken 20 keine Widerlager des Kupplungsgliedes 8, sondern Fortsätze 21 des Armes 6. Ein weiterer Unterschied besteht in der Ausbildung beiderseitiger Haken 20 als jeweils einteiliger Stütz- und Sperrhaken. Mit dieser einteiligen Ausbildung geht ein grundlegender funktionaler Unterschied zu den streitgegenständlichen Verriegelungsmitteln einher, denn im Gegensatz zum Streitpatent arretieren die Verriegelungshaken 20 den Zughaken 8 nicht in seiner Transportstellung. Die Verriegelungsfunktion der Haken 20 ist lediglich darauf beschränkt zu verhindern, dass der Arm 6 seine Bewegungsbahn vollständig durchlaufen kann. Eine eingeschränkte Bewegungsmöglichkeit beispielsweise bei Ausfall des Hydraulikzylinders 13/14 bleibt möglich, weil die Schwenkbewegung der Haken 20 um deren Rotationsachse 19 durch keine andere technische Vorrichtung als den Hydraulikzylinder 13/14 verhindert ist. Bei dessen Ausfall ist zumindest eine entgegen dem Uhrzeigersinn in vorstehender Fig. 4 gerichtete Bewegung der Übertragungsglieder 9 und infolgedessen auch des Armes 6 auf seiner Bewegungsbahn durch die vorbekannten Verriegelungshaken 20 nicht zu unterbinden. Insoweit ist eine Arretierung durch Verriegelungsmittel im streitpatentgemäßen Sinne einer mechanischen Festlegung in zwei Bewegungsrichtungen in der **NK2** nicht offenbart.

NK3 offenbart ebenfalls eine Anhängerkupplung für einen Ackerschlepper. Dabei

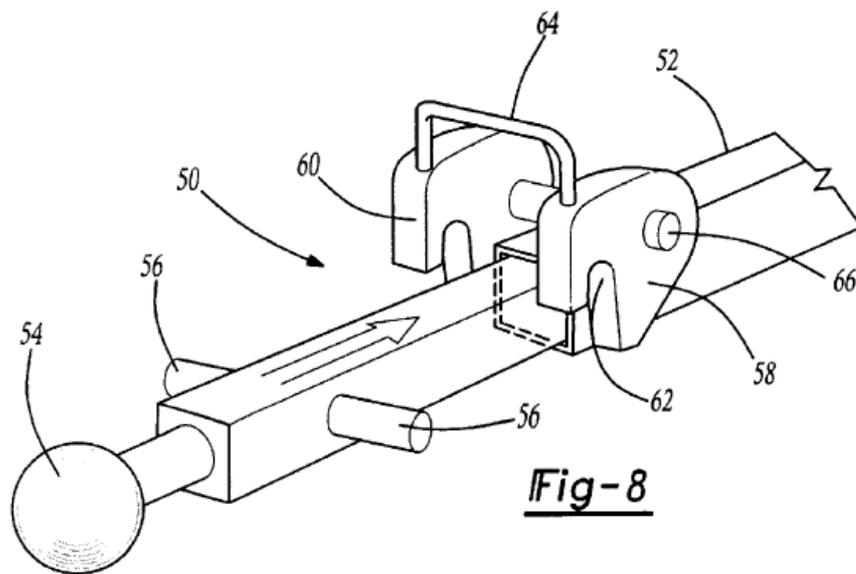


ist eine mitsamt der Ackerschiene 8 verschwenkbare Führung 5 vorgesehen, in der eine Zugstange 6 mit einem Zughaken 16 als Kupplungsglied verschieblich gelagert ist, vgl. insb. vorstehende Fig. 1. In der Transportstellung wird ein Absenken des Kupplungsgliedes dadurch verhindert, dass ein Stützhaken 18 eine Halterung 11 eines an der Zugstange 6 angeordneten Sicherheitsbügels 14 untergreift, vgl. insb. Sp. 3 Z. 22 bis 26. Gleichzeitig wird ein Ausfahren des Kupplungsgliedes dadurch verhindert, dass ein vertikaler Schenkel 12 des Sicherheitsbügels 14 in eine Bohrung 15 der Zugstange 6 einrastet, vgl. insb. Sp. 3 Z. 19/20. Wie insbesondere der Fig. 1 zu entnehmen ist, befindet sich der Sicherheitsbügel 14 an dem Schwenkarm 5 und der Stützhaken 18 am Getriebegehäuse 1.

Im Unterschied zur streitpatentgemäßen Lösung sind die Sicherungsmittel 14 und 18 gegen unabsichtliches Absenken und Ausfahren nicht gemeinsam auf einer am Rahmen oder Getriebegehäuse abgestützten Welle angeordnet. Auch handelt es sich bei der Ausfahrtsicherung nicht um einen Sperrhaken, wie streitpatentgemäß

vorgesehen, sondern um den vertikalen Schenkel 12 des Sicherungsbügels 14, der eher wie ein Bolzen in die Bohrung 15 der Zugstange 6 eingreift.

NK4 zeigt eine Schnell-Befestigung einer abnehmbaren Anhängerkupplung am Fahrzeug, anschaulich dargestellt in Fig. 8. Dazu wird eine Kuppelstange 50



(z. Bsp. mit einem endseitigen Kugelkopf) in ein fahrzeugfestes Aufnahmeprofil 52 eingesteckt. Durch Haken 58, die mit Vorsprüngen 56 der Kupplungsstange zusammenwirken, wird die Kupplungsstange gegen Herausziehen gesichert. Die Haken 58 oder 32 selbst sind in ihrer Verriegelungsstellung durch zweite, unabhängige Sicherungselemente, beispielsweise einen Steckbolzen 40 oder durch eine Schraube 42 gesichert, siehe Figuren 2 und 7.

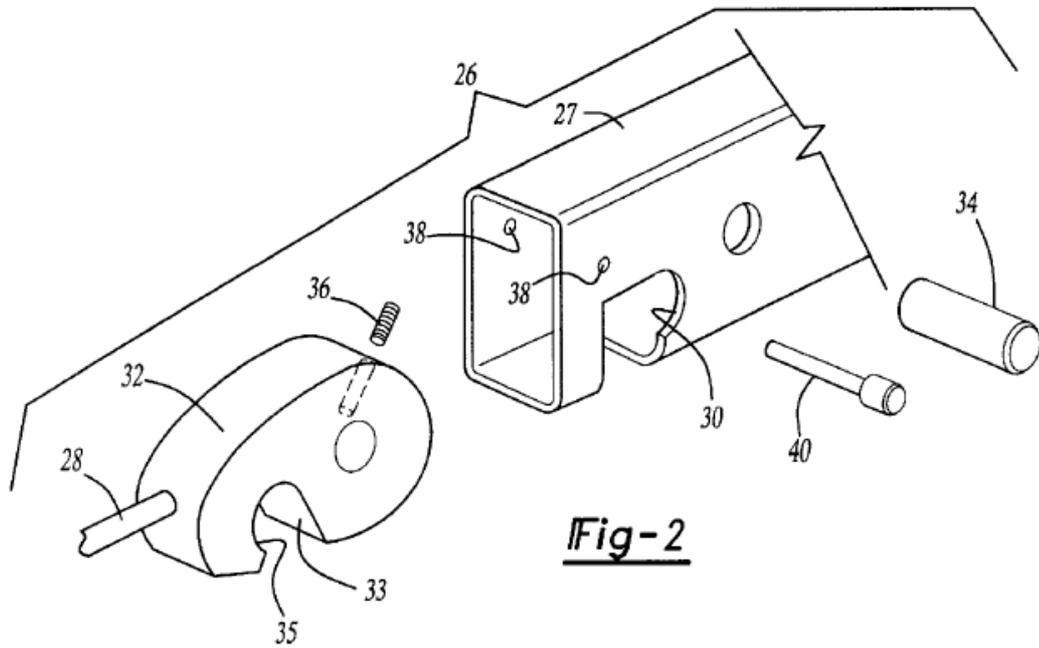


Fig-2

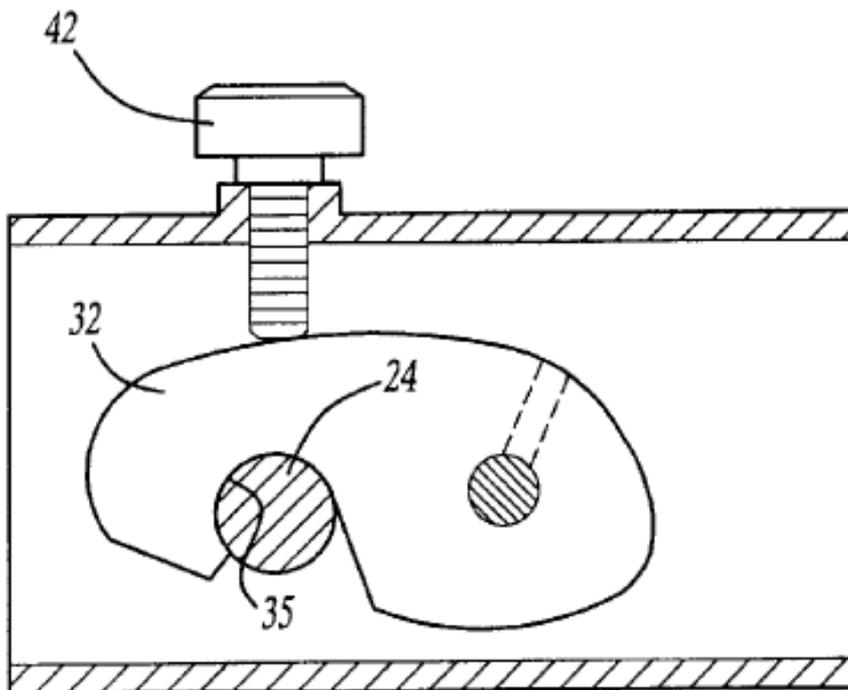
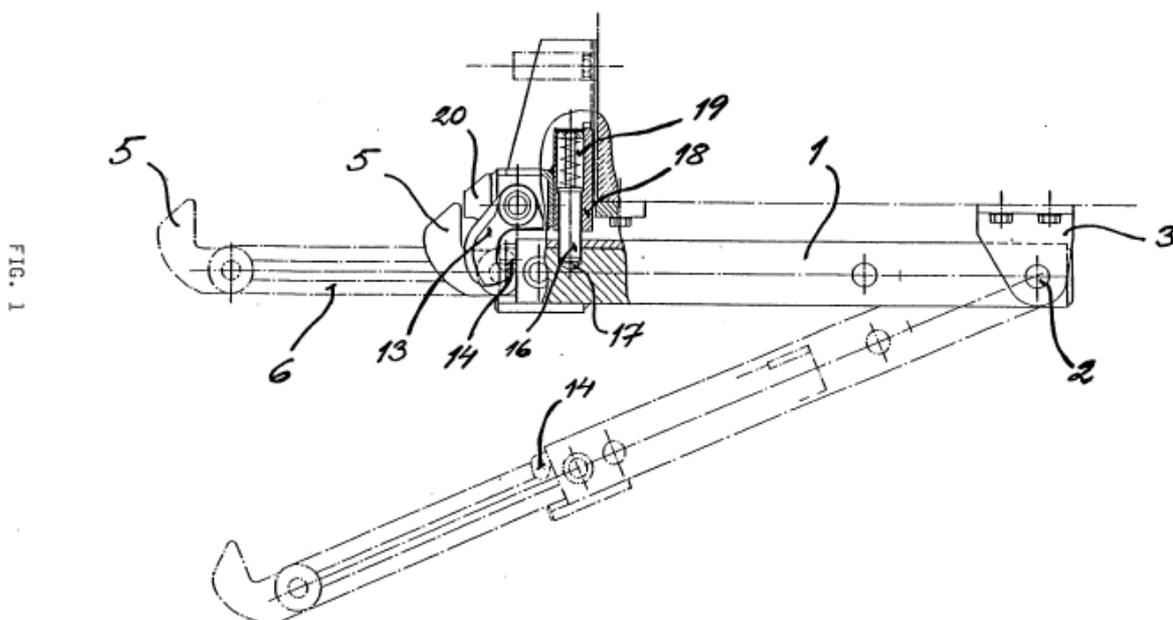


Fig-7

Ein Schwenkarm, wie beim Streitgegenstand vorgesehen, ist hier gar nicht ausgebildet und folgedessen auch kein Stützhooken zur Sicherung gegen dessen Absenken. Das Kupplungsglied ist auch nicht verschiebbar abgestützt im Sinne des Streitpatents, sondern nur zur Montage der Anhängerkupplung einschiebbar in eine fahrzeugfeste Aufnahme.

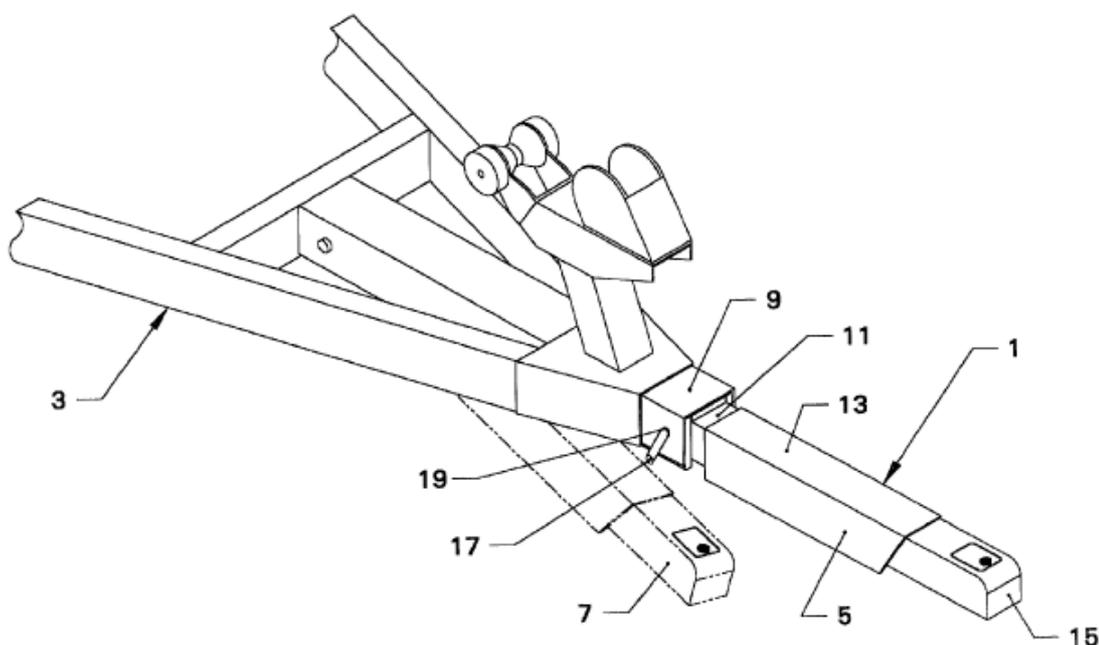
NK5 offenbart eine Anhängervorrichtung für einen Ackerschlepper mit einem anhebbaren Kupplungshaken 5, der an einer Zugstange 6 in einem nach hinten gerichteten Schwenkarm 1 befestigt ist. In der Transportstellung, dargestellt in nachstehender Fig. 1, stützt sich der Schwenkarm 1 über beiderseitige seitliche Vorsprünge 14 an beiderseitigen Haken 13 ab, die auf einer gemeinsamen Rotationsachse am Rahmen des Fahrzeugs gelagert sind. Diese Sicherung gegen Absenken des Schwenkarmes 1 ist als erste Sicherungsvorrichtung bezeichnet, vgl. insb. S. 3 Z. 26 bis 37 i. V. m. Fig. 1.



Eine sogenannte zweite Sicherungsvorrichtung besteht aus einem federbelasteten Bolzen 16, der in eine Bohrung 17 der Zugstange 6 einrastet und auf diese Weise ein unbeabsichtigtes Ausfahren des Kupplungsgliedes in der Transportstellung verhindert, vgl. insb. S. 3 Z. 39 bis S. 4 Z. 5.

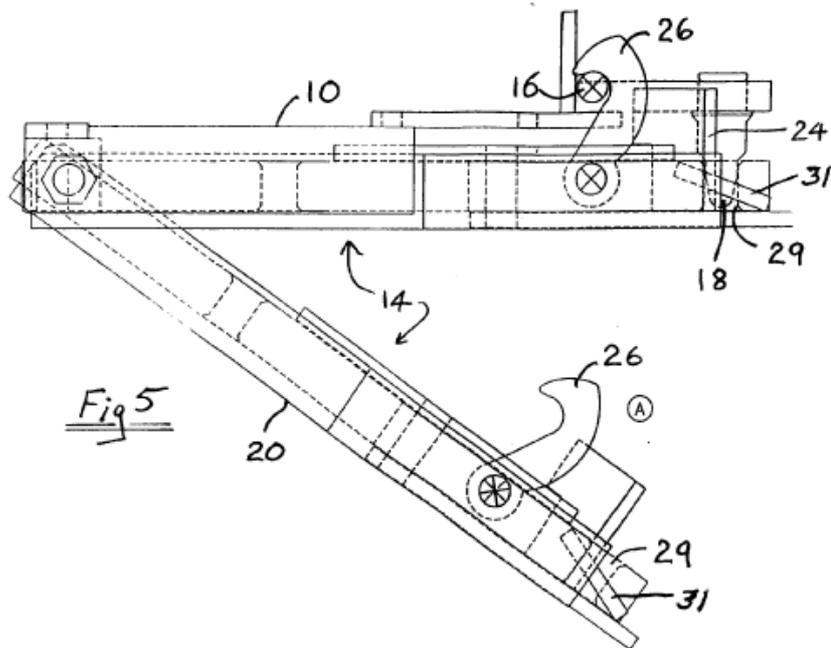
Im Unterschied zur streitpatentgemäßen Lösung sind die Sicherungsmittel gegen unabsichtliches Absenken und Ausfahren nicht gemeinsam auf einer am Rahmen oder Getriebegehäuse abgestützten Welle angeordnet, sondern unabhängig voneinander. Auch handelt es sich bei der Ausfahrtsicherung nicht um einen Haken, wie streitpatentgemäß vorgesehen, sondern um einen Bolzen 16, der in die Bohrung 17 der Zugstange eingreift.

NK8 offenbart Verriegelungsmittel einer ausziehbaren Deichsel 1 in Gestalt eines Sperrbolzens 17, vgl. insb. nachstehende Fig. 1. Ein derartiger Sperrbolzen ist funktionsgleich bereits bei der vorstehend erläuterten Anhängerkupplung gemäß **NK1** bekannt. Der Sperrbolzen 17 durchsetzt in der Transportstellung eine Gehäusebohrung 19 und damit fluchtende, nicht dargestellte Bohrungen der Zugstange 1, vgl. insb. Sp. 2 Abs. 23 letzter Satz.



Abgesehen davon, dass es sich beim Gegenstand der **NK8** nicht um eine Anhängerkupplung handelt, sind die Unterschiede eines Sperrbolzens zu den Verriegelungsmitteln des Streitgegenstandes bereits in den Ausführungen zur **NK1** erläutert.

NK9 zeigt eine ausziehbare und absenkbare Zugstangenvorrichtung, die konstruktive Ähnlichkeiten mit der Anhängerkupplung gemäß **NK5** besitzt. Auch bei dieser Anhängerkupplung besteht die Sicherung gegen Horizontalbewegungen der Zugstange 22/122 aus einem Bolzen 18/118, der einen fahrzeugfesten Rahmen 10 und die Zugstange 22/122 in fluchtenden Bohrungen durchdringt, vgl. insb. nachstehende Fig. 5 sowie Fig. 7 i. V. m. S. 3 letzter Abs. und S. 4 Abs. 4. Alternativ



soll der Bolzen 18 durch einen Sperrhaken ersetzbar sein, vgl. insb. S. 3 Z. 54/55. Die Verriegelungsmittel gegen Absenken der Zugstange 22/122 bestehen ebenso wie beim Gegenstand der **NK5** aus Stützhaken 26, die hier allerdings am Schwenkarm 20 verschwenkbar gelagert sind, siehe Fig. 5.

Trotz der in der **NK9** gezeigten Variante des Anlenkpunktes der Stützhaken 26 bleiben dieselben Unterschiede gegenüber der streitpatentgemäßen Lösung bestehen, die bereits zur **NK5** aufgezeigt worden sind. Denn auch hier sind die Sicherungsmittel gegen unabsichtliches Absenken und Ausfahren nicht gemeinsam auf einer am Rahmen oder Getriebegehäuse abgestützten Welle angeordnet, sondern unabhängig voneinander. Dies gilt mangels jedweder anderer Offenbarung auch beim Ersatz des Bolzens 18 durch einen Haken, denn die Druckschrift enthält keinen entsprechenden Hinweis. Gegenteiliges hat auch die Klägerin nicht geltend gemacht.

2.b) Erfinderische Tätigkeit

Die Anhängerkupplung nach Patentanspruch 1 ist durch den Stand der Technik nicht nahegelegt.

Wie vorstehend erläutert, sind streitpatentgemäße Verriegelungsmittel, die gemeinsam auf einer am Rahmen abgestützten Welle verschwenkbar sind, im bislang berücksichtigten Stand der Technik unbekannt. Folgedessen kann daraus auch keine Anregung hervorgehen, wodurch die streitpatentgemäße Verriegelungslösung nahelegt sein könnte. Die gegenteilige Auffassung der Klägerin ist daher offensichtlich von der Kenntnis des Streitgegenstandes bestimmt und konnte den Senat nicht überzeugen.

Die Zusammenschauen der **NK1** bzw. **NK8** mit **NK2**, **NK3**, **NK4** oder **NK5** bzw. **NK9**, die den Streitgegenstand nach Ansicht der Klägerin jeweils nahelegen, können unvoreingenommen allenfalls dazu führen, die jeweilige Verriegelungsstellung der Anhängerkupplungen nach **NK2**, **NK3** oder **NK4** ähnlich wie in **NK1** bzw. **NK8** durch einen quer zur Bewegungsrichtung der Kupplung verlaufenden Arretierbolzen zu arretieren. Damit lässt sich der Gegenstand des Streitpatents objektiv jedoch nicht verwirklichen, weil die Verriegelungsmittel weder gemeinsam auf einer am Anhängerkupplungsrahmen abgestützten Welle angeordnet noch verschwenkbar sind. **NK5** wie **NK9** offenbaren ohnehin schon einen quer zur Bewegungsrichtung der Kupplung verlaufenden Arretierbolzen und weisen somit auch nicht auf die streitpatentgemäße Lösung hin.

Die weiteren Versuche der Klägerin durch Zusammenschau, z. Bsp. der **NK5** mit **NK2** oder **NK3**, lassen nicht überzeugend erkennen, warum sie zu einer gemeinsamen Anordnung und Verschwenkung auf einer am Rahmen abgestützten Welle weisen sollten. Diese Druckschriften zeigen in sich geschlossene Lösung, die sich in wesentlichen Punkten vom Streitgegenstand unterscheiden, wie vorstehend dargetan. Für ein mosaikartiges Zusammenstellen von Einzelheiten dieser Lösung

ist weder ein Anlass erkennbar noch kann dies zum Streitgegenstand führen, weil sie die maßgeblichen Merkmale nicht offenbaren.

Insgesamt führen die von der Klägerin als nahegelegt angenommenen Zusammenschauen nach Überzeugung des erkennenden Senats daher eher vom Streitgegenstand weg als zu ihm hin.

3. Unteransprüche 2 bis 6 und 9

Die angegriffenen Unteransprüche sind alle auf den Patentanspruch 1 rückbezogen und enthalten weiterbildende Details der streitpatentgemäßen Anhängerkuppelung. Da der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gegenüber dem in Betracht gezogenen Stand der Technik patentfähig ist, gilt dies auch für die Gegenstände der angegriffenen Unteransprüche.

III.

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

Schuster

Bork

Werner

Bülskämper

Höchst

Pü