



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
30. Juli 2015

5 Ni 13/14 (EP)

(Aktenzeichen)

...

In der Patentnichtigkeitsache

...

betreffend das europäische Patent 1 103 394

(DE 500 13 970)

hat der 5. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 30. Juli 2015 durch die Vorsitzende Richterin Klante sowie die Richter Dipl.-Ing. Bork, Schwarz, Dipl.-Ing. Sandkämper und Dipl.-Phys. Dr.-Ing. Geier

für Recht erkannt:

- I. Das europäische Patent 1 103 394 wird mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig erklärt.
- II. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.
- III. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Beklagte ist seit 20. November 2014 eingetragene Inhaberin des auch mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents 1 103 394 (Streitpatent), das am 27. November 2000 unter Inanspruchnahme der Priorität aus der deutschen Anmeldung DE 299 20 811 U vom 26. November 1999 angemeldet worden ist. Das Streitpatent ist in der Verfahrenssprache Deutsch veröffentlicht worden und wird beim Deutschen Patent- und Markenamt unter dem Aktenzeichen DE 500 13 970.9 geführt. Das Streitpatent trägt die Bezeichnung „Federung für Fahrzeugräder“ und umfasst in der erteilten Fassung 9 Ansprüche, die mit der am 30. Januar 2014 erhobenen Nichtigkeitsklage insgesamt angegriffen werden.

Ursprüngliche Anmelderin war die G... AG aus H..., die infolge der Handelsregistereintragung vom 20. März 2014 in die Fa. „G... GmbH“ in H..., nach den §§ 190 ff. UmwG formwechelnd umgewandelt wurde. Unabhängig hiervon wurde indessen das Streitpatent auf die jetzige Beklagte – bei der es sich um einen gegenüber den vorgenannten Gesellschaften eigenständigen Rechtsträger handelt – übertragen. In der mündlichen Verhandlung vom 30. Juli 2015 hat die jetzige Beklagte daher die Übernahme des Rechtsstreits mit Zustimmung der Klägerin erklärt.

Der angegriffene Patentanspruch 1 in der erteilten Fassung lautet in der Verfahrenssprache wie folgt:

Fahrzeug wie PKW, LKW, Wohnmobil, nicht selbstfahrende Anhänger udgl., mit einer Federung für die Räder, mit einer Federstrebe (3), die in Fahrtrichtung verläuft und an der Achse (2) des Rades (1) angreift und die als Kurbelarm an einem quer zur Fahrtrichtung verlaufenden Drehstab (4) wirkt, und einem weiteren Federelement (7), **dadurch gekennzeichnet, dass** ein Schwinghebel (5) an der Karosserie angelenkt ist, mit der Achse (2) in Verbindung steht und an einem Ende mit einem endseitig drehbar gelagerten Stoßdämpfer (6) verbunden ist, der sich an der Karosserie abstützt, wobei

- der Schwinghebel (5) in Fahrtrichtung verläuft,
- der Schwinghebel (5) unmittelbar mit der Achse (2) in Verbindung steht,
- der Schwinghebel (5) auf dem dem Stoßdämpfer (6) gegenüberliegenden Ende über den Anbringungsort der Achse (2) hinaus verlängert ist,
- an dieser Verlängerung endseitig das weitere Federelement (7) angreift, und

- die Drehachse des endseitig drehbar gelagerten Stoßdämpfers (6) parallel zur Fahrzeugachse (2) ausgerichtet ist.

Bei den Unteransprüchen 2 bis 9 handelt es sich um auf den Patentanspruch 1 jeweils unmittelbar oder mittelbar rückbezogene Unteransprüche.

Die Klägerin ist der Ansicht, dass das Streitpatent die Priorität zu Unrecht in Anspruch nehme und der mit ihrer Klage angegriffene Gegenstand des Streitpatents wegen fehlender Neuheit und fehlender erfinderischer Tätigkeit nicht schutzfähig sei. Dies stützt sie – neben weiteren Entgegenhaltungen - u. a. auf die Druckschriften (Nummerierung und Kurzzeichen nach Klageschriftsatz)

NK2 DE 298 22 564 U 1

und

NK3 NL 91 01 628 A mit deutscher Übersetzung als **NK3-Ü**.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 1 103 394 mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt sinngemäß,

die Klage abzuweisen,
hilfsweise die Nichtigkeitsklage abzuweisen, soweit sie sich gegen das Streitpatent in dem mit Schriftsatz vom 20. Juli 2015 überreichten Hilfsantrag (Bl. 270 GA) – dieser jedoch mit der Maßgabe, dass in Zeile 11 des Hilfsantrags nach „Schwinghebel 5“ das weitere Wort „der“ entfällt - richtet.

Die Beklagte tritt der Argumentation der Klägerin entgegen und hält den Gegenstand des Streitpatents wenigstens in einer der verteidigten Fassungen für patentfähig.

Der Senat hat den Parteien einen qualifizierten Hinweis vom 11. März 2015 mit Präklusionsfrist bis zum 30. Juni 2015 zukommen lassen.

Zum Wortlaut des Hilfsantrags der Beklagten sowie zu weiteren Unterlagen, insbesondere zu weiteren Entgegenhaltungen, sowie der Auseinandersetzung der Beteiligten über deren Relevanz wird auf die Akte verwiesen.

Entscheidungsgründe

A.

Die Klage ist zulässig. Sie richtet sich nunmehr zulässigerweise gegen die jetzige Beklagte als der neuen Patentinhaberin, nachdem diese mit Zustimmung der Klägerin die Übernahme des Rechtsstreits statt der ursprünglich bei Klageerhebung als im Register eingetragene Patentinhaberin verklagten Fa. G...- ... AG, die im März 2014 zunächst formwechselnd, d. h. unter Wahrung ihrer Rechtsidentität, in die Fa. G... GmbH umgewandelt worden ist und anschließend das Streitpatent auf die jetzige Beklagte im Rahmen eines Asset-Deals übertragen hatte, nach § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 265 Abs. 2 ZPO erklärt hat (vgl. zur Zulässigkeit der Verfahrensübernahme nach § 265 ZPO im Nichtigkeitsverfahren BGH GRUR 1992, 430 - Tauchcomputer).

Die zulässige Klage ist in der Sache auch begründet, denn der mit ihr geltend gemachte Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit gemäß Artikel II § 6 Absatz 1 Nr. 1 IntPatÜG, Art. 138 Abs. 1 Buchst. a) EPÜ i. V. m. Art. 52, 56 EPÜ ist gegeben, weil sowohl die erteilte Fassung des Streitpatents als auch die Fassung nach dem Hilfsantrag sich als nicht patentfähig erweisen. Das Streitpatent ist daher insgesamt für nichtig zu erklären.

I. Zum Gegenstand des Streitpatents

1. Gemäß Beschreibungseinleitung (vgl. Abs. [0002] der Streitpatentschrift) übernehmen Federungen an Fahrzeugen die Aufgabe, die Räder, auf denen das Fahrzeug rollt, an Straßenunebenheiten abzufedern, sowie sie zu führen. Dazu greife ein Federelement an der Achse, auf der das Rad drehbar gelagert sei, an und federe die beim Überfahren einer Bodenunebenheit entstehende Vertikalbewegung des Rades und der Achse relativ zum Fahrzeugkörper ab. Dem Fachmann seien insbesondere drehstabgedederte Pendelachsen bekannt. Dabei seien die beiden Räder an Achsrohren aufgehängt, in denen auch die Antriebswellen verlaufen könnten. Eine Federstrebe, die jeweils am äußeren Ende des Achsrohres in der Nähe des Rades angreife, verlaufe in Fahrtrichtung. Sie wirke als Kurbelarm auf einen quer zur Fahrtrichtung angeordneten Drehstab ein. Beim Ein- und Ausfedern der Pendelachse werde der Drehstab von der Federstrebe tordiert und durch dessen rückstellende Kraft dieser Bewegung entgegengewirkt. Die Federstrebe übernehme gleichzeitig die Längsführung des Rades, um den Geradeauslauf zu gewährleisten sowie die Aufnahme der Fahr- und Bremsreaktionskräfte. Die Auf- und Abbewegung des Rades werde mit einem zusätzlichen Stoßdämpfer abgedämpft, um beispielsweise das Nachfedern zu unterdrücken. Er wirke auf einen ebenfalls in Fahrtrichtung verlaufenden Schwinghebel ein, der im Wesentlichen parallel verlaufe und an der Achse angreife. Der Stoßdämpfer sei endseitig drehbar gelagert, um sich an die Bewegung der Achse, die im Wesentlichen auf einem Kreisbahnabschnitt erfolge, anpassen zu können. Seine Drehachse verlaufe parallel zur Achse des Fahrzeugs.

Als Nachteil bekannter Drehstabfederungen sieht es die Streitpatentschrift laut Abs. [0005] der Beschreibung an, dass besonders bei unterschiedlichen Belastungen durch erhöhte oder wechselnde Zuladungen Zusatzfederungen notwendig seien. Die Abfederung des Rades müsse entlang dem Abschnitt eines Kreisbogens erfolgen, die bekannten Federungen arbeiten jedoch linear, eine weitere Drehstabfederung sei aufgrund der nicht realisierbaren Koaxialität der Drehstäbe unmöglich. Des Weiteren träten an dem bisher bekannten Stoßdämpfer erhebliche

Hebelkräfte auf, da er nur über einen relativ kurzen Hebelarm mit der Achse des Rades verbunden sei und die Richtung seiner Kraftentfaltung in ungünstigem Winkel zur tatsächlichen Bewegung der Achse stehe.

Vor diesem Hintergrund stellt sich das Streitpatent die Aufgabe, eine Drehstabfederung anzugeben, bei der eine zusätzliche Abfederung des Rades vorhanden ist sowie bei der die Federung im Wesentlichen tangential entlang des Kreisbogens, den das Rad beschreibt, erfolgen kann und die Federung an unterschiedliche Zuladungen anpassbar ist (vgl. Abs. [0006] der Beschreibung).

Der Kerngedanke der Erfindung gemäß dem Streitpatent besteht nach Abs. [0008] der Beschreibung darin, dass das zusätzliche Federelement an einer Verlängerung des Schwinghebels angreift, der den bisherigen Stoßdämpfer mit der Achse verbindet.

2. Einschlägiger Fachmann ist ein Maschinenbauingenieur mit Ausbildungsschwerpunkt Fahrzeugtechnik. Dieser ist bei einem Fahrzeughersteller oder -Zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von Fahrwerken, insbesondere mit deren Federung befasst. Deshalb zählt die Kenntnis über Eigenschaften und Anwendungen von fachnotorisch bekannten mechanischen, pneumatischen und hydro-pneumatischen Fahrzeugfedern zu seinem grundlegenden Fachwissen. Auf seinem Arbeitsgebiet verfügt er über mehrere Jahre Berufserfahrung. Zu seinen alltäglichen Aufgaben zählt u. a. die konstruktive Anpassung von Fahrwerken bzw. Federungen an konkrete Einbausituationen. Dieser Fachmann wird die fachübliche Terminologie des Streitpatents aus sich heraus verstehen.

II. Zum Hauptantrag

Es kann dahin stehen, ob der Gegenstand des Patentanspruchs 1 des Streitpatents in der erteilten Fassung gegenüber dem im Rechtsstreit befindlichen Stand der Technik neu ist. Auf jeden Fall beruht er aber gegenüber der Federung für Fahrzeuge gemäß **NK3** und den aus **NK2** bekannten Federungen nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des zuständigen Fachmanns i. S. d. Art. 52, 56 EPÜ. Da diese Druckschriften selbst gegenüber der Priorität des Streitpatents vorveröffentlicht sind, kann die zwischen den Parteien streitige Frage, ob das Streitpatent die Priorität wirksam in Anspruch nimmt, dahinstehen.

1. Der Senat legt seiner Urteilsbegründung folgende, zwischen den Parteien unstrittige Merkmalsgliederung des Gegenstandes nach Patentanspruch 1 zugrunde:

1. Fahrzeug wie PKW, LKW, Wohnmobil, nicht selbst fahrende Anhänger udgl. mit einer Federung der Räder,
2. mit einer Federstrebe,
 - a. die Federstrebe verläuft in Fahrtrichtung,
 - b. die Federstrebe greift an der Achse des Rades an,
 - c. die Federstrebe wirkt als Kurbelarm an einem quer zur Fahrtrichtung verlaufenden Drehstab,
3. mit einem weiteren Federelement,

(Oberbegriff)

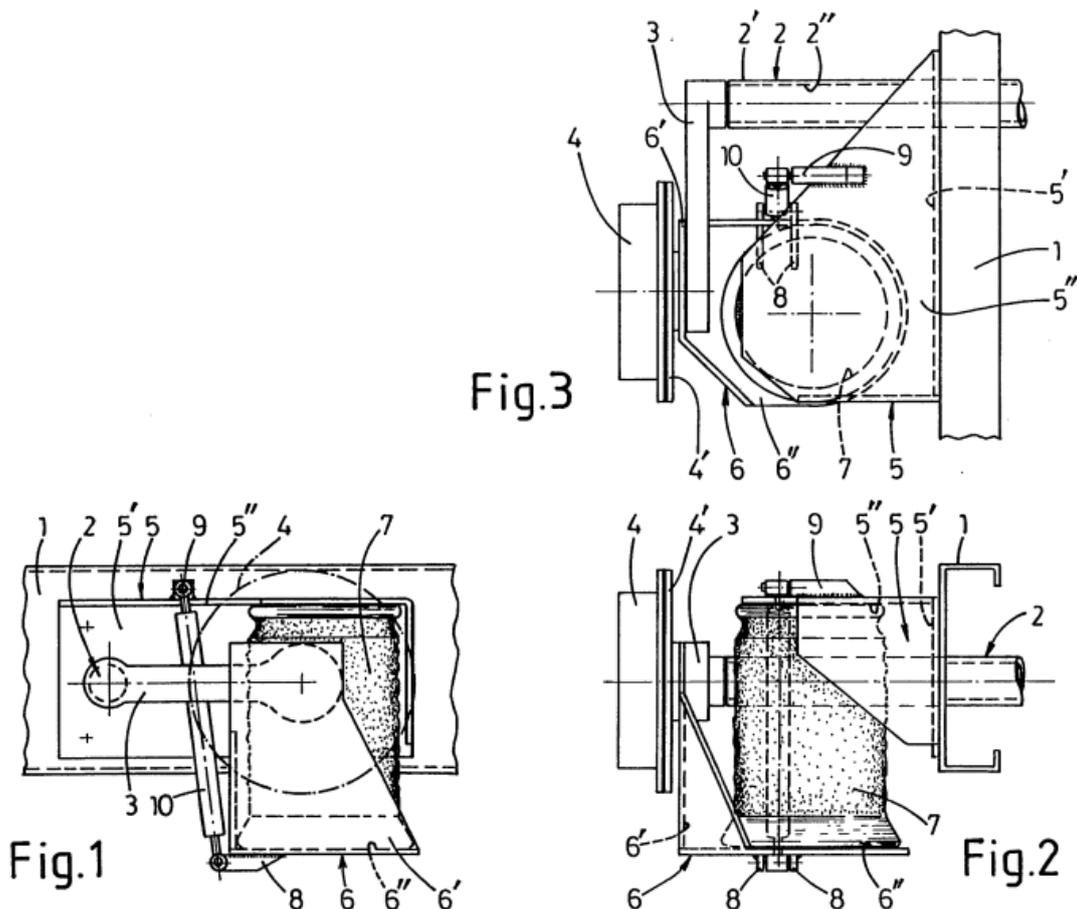
4. mit einem Schwinghebel,
 - a. der Schwinghebel ist an der Karosserie angelenkt,
 - b. der Schwinghebel verläuft in Fahrtrichtung,
 - c. der Schwinghebel steht unmittelbar mit der Achse in Verbindung,
 - d. der Schwinghebel ist an einem Ende mit einem endseitig drehbar gelagerten Stoßdämpfer verbunden,
 - aa. der Stoßdämpfer stützt sich an der Karosserie ab,
 - bb. die Drehachse des Stoßdämpfers ist parallel zur Fahrzeugachse ausgerichtet,
 - e. der Schwinghebel ist auf dem dem Stoßdämpfer gegenüberliegenden Ende über den Anbringungsort der Achse hinaus verlängert,
 - aa. an dieser Verlängerung greift endseitig das weitere Federelement an.

(Kennzeichen)

2. Durch die Druckschrift **NK3** ist am Prioritätstag des Streitpatents ein Fahrzeug bekannt, dessen Federung mit Ausnahme eines weiteren Federelements (Merkmal 3) alle anderen Merkmale des Fahrzeugs nach Patentanspruch 1 vorwegnimmt.

Das aus **NK3** bekannte Fahrzeug entspricht dem Merkmal 1 des Gegenstandes nach Patentanspruch 1, weil es über eine Federung der Räder verfügt, vgl. insb. S. 1 Zeilen 5 bis 8 der **NK3**, die hier wie nachfolgend nach der deutschen Übersetzung zitiert wird. Mit einem Fahrzeugtragarm 3 weist die vorbekannte Federung eine Federstrebe entsprechend Merkmal 2 auf, vgl. insb. S. 3 Zeilen 10/11. Wie die nachstehenden Figuren 1 und 3 zeigen, verläuft der Fahrzeugtragarm 3 in Fahrtrichtung; dadurch ist Merkmal 2.a verwirklicht.

Der Fahrzeugtragarm 3 trägt ein Rad 4 des Fahrzeugs und greift insoweit entsprechend Merkmal 2.b an der Achse des Rades 4 an, vgl. insb. S. 3 Zeilen 11/12. Außerdem wirkt der Fahrzeugtragarm 3 als Kurbelarm an einer quer zur Fahrtrichtung verlaufenden Drehstabachse 2, welche dem Drehstab 4 laut Streitpatent entspricht; offenbart ist somit auch das Merkmal 2.c, vgl. insb. Seite 3 Zeilen 4 bis 15 sowie Figuren 1 bis 3.



Die vorbekannte Federung offenbart durch eine (untere) Montageplatte in Form einer Winkelplatte 6 auch einen Schwinghebel im Sinne von Merkmal 4 des Streitgegenstandes, vgl. insb. S. 3 Zeilen 21 bis 25. Denn die Winkelplatte 6 ist gleichermaßen wie der Schwinghebel beim Streitgegenstand über einen Stoßdämpfer 10 an der Karosserie (Fahrgestell 1) angelenkt, was Merkmal 4.a entspricht, verläuft in Fahrtrichtung, was Merkmal 4.b entspricht und steht unmittelbar mit der Achse des Rades 4 in Verbindung, was Merkmal 4.c entspricht, vgl. insb. Figuren 1 bis 3. Die unmittelbare Verbindung der Winkelplatte 6 mit der Achse des Rades 4 ist wörtlich und damit übereinstimmend auch zeichnerisch offenbart. Denn der vertikale Schenkel 6' der Winkelplatte 6 ist zwischen dem Fahrzeugarm 3 und einem auf diesem Fahrzeugarm 3 montierten Festradnabenabschnitt 4' des Rades 4 befestigt, vgl. insb. S. 3, Zeilen 21 bis 24 i. V. m. den Figuren 1 bis 3.

In weiterer konkreter Ausgestaltung ist die Winkelplatte 6 an ihrem vorderen Ende mit einem endseitig drehbar gelagerten Stoßdämpfer 10 verbunden, was Merkmal 4.d entspricht, vgl. insb. Fig. 1. Der Stoßdämpfer 10 stützt sich ausweislich der Figuren 1 und 3 sowie S. 4 Abs. 1 an der Karosserie ab, was Merkmal 4.d-aa entspricht. Dabei ist die Drehachse des Stoßdämpfers 10 entsprechend Merkmal 4.d-bb parallel zur Fahrzeugachse ausgerichtet, vgl. insb. Figuren 1 und 3.

Aus den Figuren 1 und 3 geht auch klar hervor, dass die Winkelplatte 6 auf ihrem dem Stoßdämpfer 10 gegenüberliegenden Ende über den Anbringungsort der Achse hinaus verlängert ist, was Merkmal 4.e entspricht. An dieser Verlängerung greift endseitig der Balg 7 einer herkömmlichen Luftfeder als weiteres Federelement im Sinne des Streitgegenstandes an, was Merkmal 4.e-aa entspricht.

Dagegen wendet die Beklagte ein, wesentliche Merkmale der Merkmalsgruppe 4 seien in **NK3** nicht verwirklicht. Im Einzelnen begründet die Beklagte ihre gegenteilige Auffassung damit, dass Merkmal 4.a schon deshalb nicht in **NK3** offenbart sei, weil die Winkelplatte 6 nicht an der Karosserie angelenkt, ja noch nicht einmal mit der Karosserie verbunden sei. Das sei zweifelsfrei aus Fig. 2 der **NK3** ersichtlich. Zu einer Anlenkung bedürfe es zudem eines Lenkers, also eines Maschinen-

teils, das zur Führung eines Punktes auf einer vorgeschriebenen Bahn diene. In diesem Sinne bestehe in **NK3** keinerlei direkte lenkerartige Verbindung zur Karosserie, vielmehr sei die Winkelplatte indirekt über den an beiden Enden schwenkbar befestigten Stoßdämpfer und den elastischen Balg mit der Karosserie verbunden.

Dieser Einwand hat den Senat aus folgenden Gründen nicht überzeugt:

Die Winkelplattenanlenkung an der Karosserie erfolgt nach **NK3** in gleicher Art und Weise wie die Schwinghebelanlenkung beim Streitpatent. Nach **NK3** ist die Winkelplatte 6 an ihrem vorderen Ende mit dem endseitig drehbar gelagerten Stoßdämpfer 10 gelenkig verbunden, der sich seinerseits an der Karosserie (Fahrgestell 1) abstützt, vgl. insb. Figuren 1 und 3. Somit stellt der Stoßdämpfer 10 die Verbindung zwischen der Achse und der Karosserie (Fahrgestell 1) nach Art eines Lenkers her. Ein angeblicher Unterschied zur streitpatentgemäßen Anlenkung des Schwinghebels 5 an der Karosserie 8, die zumindest nach dem Ausführungsbeispiel des Streitpatents ebenfalls über den Stoßdämpfer 6 erfolgt, besteht hier nicht.

Im Gegensatz zur Auffassung der Beklagten ist ein Unterschied auch nicht deshalb ersichtlich, weil der Stoßdämpfer 10 nach **NK3** indirekt mit der Winkelplatte und der Karosserie verbunden ist, nämlich an seinem unteren Ende endseitig drehbar mit der Winkelplatte 6 über eine daran befindliche Abstützung 8 und an seinem oberen Ende mittels einer Abstützung 9 und einer (oberen) Winkelplatte 5, die an der Karosserie (Fahrgestell 1) befestigt ist. Denn zum Einen lässt auch die vorbekannte konstruktive Lösung der **NK3** für den Fachmann eindeutig erkennen, dass der Stoßdämpfer 10 in funktionsnotwendiger Weise zwischen der Karosserie und der Achse des Rades wirkt und sich dazu an beiden Bauteilen abstützt. Andererseits beschränkt der Anspruchswortlaut des Streitpatents den Streitgegenstand nicht auf eine direkte Verbindung des Stoßdämpfers mit der Karosserie oder mit dem Schwinghebel. Bei ihrer Argumentation übersieht die Beklagte, dass der Wortlaut des Patentanspruchs 1 nicht nur eingeschränkt im Sinne des Ausführungsbeispiels ausgelegt werden darf. Eine derart einschränkende Auslegung des

Patentanspruchs 1 unterhalb seines Wortlauts (im Sinne einer Auslegung unterhalb des Sinngelhalts) ist nach ständiger Rechtsprechung nämlich nicht zulässig, wenn der Fachmann, wie vorstehend dargetan, aus der Anspruchsfassung bereits einen klar und eindeutig definierten Gegenstand entnehmen kann (BPatGE 42, 204 = GRUR 2000, 794 – veränderbare Daten; BGHZ 160, 203, 209; GRUR 2004, 1023 – Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung).

Außerdem vertritt die Beklagte die Auffassung, ein Verlauf der Winkelplatte 6 in Fahrtrichtung (Merkmal 4.b) sei für den Fachmann in **NK3** nicht erkennbar, weil die dortige Plattenform keine bestimmte Raumrichtung definiere. Folglich sei die Behauptung, sie verlaufe in Fahrtrichtung, eine rein willkürliche Ansicht. Auch in diesem Fall scheint die Auffassung der Beklagten getragen von dem schematischen Ausführungsbeispiel des Streitpatents, in welchem der Schwinghebel 5 als eindimensionaler Stab dargestellt ist. Dass sich daraus ein ausschließlicher Verlauf des Schwinghebels in Fahrtrichtung ergäbe, wie die Beklagte offenbar meint, ist nach Überzeugung des Senats weder dem Anspruchswortlaut zu entnehmen noch durch das technische Verständnis des Fachmannes gedeckt. So gibt der Wortlaut „wobei der Schwinghebel (5) in Fahrtrichtung verläuft,“ (Merkmal 4.b) allenfalls eine schematisch vornehmliche Ausrichtung des Schwinghebels vor und schließt in einer konkreten Ausgestaltung des Schwinghebels dessen zusätzliche Ausrichtung in Querrichtung (Seite/Höhe) nicht aus. Aus fachmännischer Sicht ist zudem auch beim Streitgegenstand eine zweidimensionale, plattenförmige Ausgestaltung des Schwinghebels zumindest im Bereich der Aufnahme des weiteren Federelements dann zwingend erforderlich, wenn es sich dabei um ein tonnenförmiges Federelement handelt, wie nach Anspruch 5 des Streitpatents vorgesehen. Genau diese Ausgestaltung zeigt **NK3** in den Figuren 1 bis 3 bereits eindeutig. Insbesondere der horizontale Schenkel 6'' der Winkelplatte 6 ist demnach zur Aufnahme des Luftbalgs 7 zweidimensional ausgebildet, wodurch ein Plattenverlauf sowohl in Fahrtrichtung als auch quer zur Fahrtrichtung offenbart ist. Folglich muss auch das in Rede stehende Argument der Beklagten erfolglos bleiben.

Schließlich meint die Beklagte noch, **NK3** offenbare keine Verlängerung des Schwinghebels über den Anbringungsort der Achse hinaus im Sinne des Merkmals 4.e. Stattdessen sei in **NK3** offenbart, dass in Bezug auf die Achse sowohl der Stoßdämpfer als auch das weitere Federelement auf derselben Seite und gar im selben Winkelschenkel angebracht seien. Gerade das solle nach dem Streitpatent vermieden werden, weshalb der Bauraum hinter der Achse zur Anordnung des weiteren Federelementes genutzt werde.

Auch dieser Beklagtenauffassung liegt ein zu enges Erfindungsverständnis im Sinne des Ausführungsbeispiels zugrunde, worauf der Senat in der mündlichen Verhandlung hingewiesen hat. Denn der Wortlaut von Patentanspruch 1 definiert anders als in der eine bestimmte Ausführungsform betreffenden Fig. 1 des Streitpatents gezeigt, wonach das weitere Federelement vollständig hinter dem Anbringungsort der Achse angeordnet ist bzw. angreift, keine ausschließliche Verlängerung eines streitpatentgemäßen Schwinghebels. Durch das Merkmal 4.e ist lediglich eine nicht dimensionierte Verlängerung des Schwinghebels auf der stoßdämpferabgewandten Seite bestimmt, und zwar über den Anbringungsort der Achse hinaus. Genau das offenbart **NK3** ausweislich der Draufsicht in Fig. 3. In dieser Figur gibt die strichpunktierte Mittellinie des Rades 4 den Anbringungsort der Achse an und das strichpunktierte Kreuz gibt den Mittelpunkt des Luftfederbalgs 7 an. Aus der Darstellung geht für den Fachmann unmissverständlich hervor, dass der Mittelpunkt des Luftfederbalgs 7 in Fahrtrichtung deutlich hinter dem Anbringungsort der Achse des Rades 4 liegt. Weil der Mittelpunkt des Luftfederbalgs 7 aus der Figur ersichtlich in Fahrtrichtung mittig auf dem horizontalen Schenkel 6'' der Winkelplatte 6 angeordnet ist, muss auch die Winkelplatte 6 in Fahrtrichtung weiter hinter dem Anbringungsort der Achse liegen, was Fig. 3 auch zeigt. Folglich offenbart diese Anordnung eine Verlängerung der Winkelplatte 6 über den Anbringungsort der Achse des Rades 4 hinaus in Fahrtrichtung nach hinten.

Mithin verbleibt als einziger Unterschied zwischen den Gegenständen nach **NK3** und nach Patentanspruch 1 des Streitpatents, dass **NK3** keine Drehstabfederung mit Zusatzfederung offenbart, sondern eine ersatzweise Luftfederung anstelle einer vorhandenen, aber funktionslosen Drehstabfederung, vgl. S. 1 Zeilen 18 bis 30 der **NK3**. Insbesondere in den Zeilen 24 bis 27 heißt es dazu: „Bei der als Luftfederung wirkenden Federung gemäß der Erfindung ist die Verbindung zwischen der Mitte der Drehstabachse und dem Achskörper und damit dem Fahrzeuggestell nicht mehr vorhanden.“ Damit lehrt **NK3** den Fachmann, eine Fahrzeugfederung von einer Drehstab- auf eine Luftfederung umzurüsten und dabei vorhandene Einzelteile einer Standard-Drehstabfederung zur Anlenkung der Achse weiter zu verwenden, ohne jedoch den Drehstab selbst als Federelement zu benutzen.

Allerdings ist es im einschlägigen Fachgebiet bekannt, bei entsprechendem Bedarf fachüblich verwendete Federelemente zu einem Federungssystem zu kombinieren. Dieser Bedarf ergibt sich regelmäßig bspw. bei Campingfahrzeugen oder Wohnmobilen, welche im Alltagsbetrieb überwiegend leer gefahren werden und im Urlaub voll beladen sind. Bei solchen Fahrzeugen macht eine Zusatzfederung deshalb Sinn, weil ein kombiniertes Federungssystem beiden Beladungssituationen genügt. Diesbezüglich liefert die Druckschrift **NK2** ein Vorbild. Denn sie offenbart insbesondere ein Wohnmobilchassis mit einer Hinterachsordnung und dafür geeigneten, alternativen Federungssystemen, welche ab S. 6 Z. 16 ff. im Einzelnen beschrieben sind. Unter anderem ist eine achsintegrierte Drehstabfederung mit einer Zusatz-Luftfeder offenbart, wobei diese alternativ – ebenso wie in **NK3** vorgeschlagen – auch als alleinige Luftfederung eingesetzt sein kann, vgl. insb. S. 6 Zeilen 34 bis S. 7 Zeile 4 sowie Fig. 3.

Vor diesem Hintergrund bedurfte es nach Überzeugung des Senats keiner erfindерischen Tätigkeit des hier angesetzten Fachmannes mehr, sondern lediglich einer entsprechenden Anforderung aus der alltäglichen Wohnmobilpraxis, um die gegenständlich vorhandene, lediglich außer Funktion gesetzte Drehstabfederung der Fahrzeugfederung gemäß **NK3** wieder zu aktivieren und die vorhandene Luftfeder als an sich bekannte Zusatzfeder zur Drehstabfeder zu benutzen.

Die Beklagte hat ihre gegenteilige Auffassung allein damit begründet, dass **NK3** keinen Schwinghebel mit den im Streitpatent beschriebenen Merkmalen beinhalte und demzufolge eine Zusammenschau der Gegenstände der Entgegenhaltungen **NK3** und **NK2** nicht zur Lösung des Streitpatents führen könne. In Anbetracht des vorstehend ausführlich erläuterten Verständnisses der Offenbarung, die ein unvoreingenommener Fachmann der **NK3** entnimmt, kann diese Auffassung der Beklagten nicht überzeugen. Demnach kann der Patentanspruch 1 in seiner erteilten Fassung keinen Bestand haben.

III. Zum Hilfsantrag

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag unterscheidet sich – abgesehen von der Einfügung eines zusätzlichen Wortes, das zu einer unzulässigen Erweiterung geführt hätte, bei dem es sich aber um einen offensichtlichen Schreibfehler handelte, der mittlerweile im Antrag berichtigt worden ist – durch die Aufnahme der folgenden zusätzlichen Merkmale (Gliederungsform angepasst an Hauptantrag):

- 3.a das weitere Federelement (7) ist ein hydraulisches und/oder pneumatisches Federelement,
- 5. ein Belastungssensor ist an der Federung vorhanden und
- 5.a die Federhärte des weiteren Federelements (7) ist automatisch anpassbar.

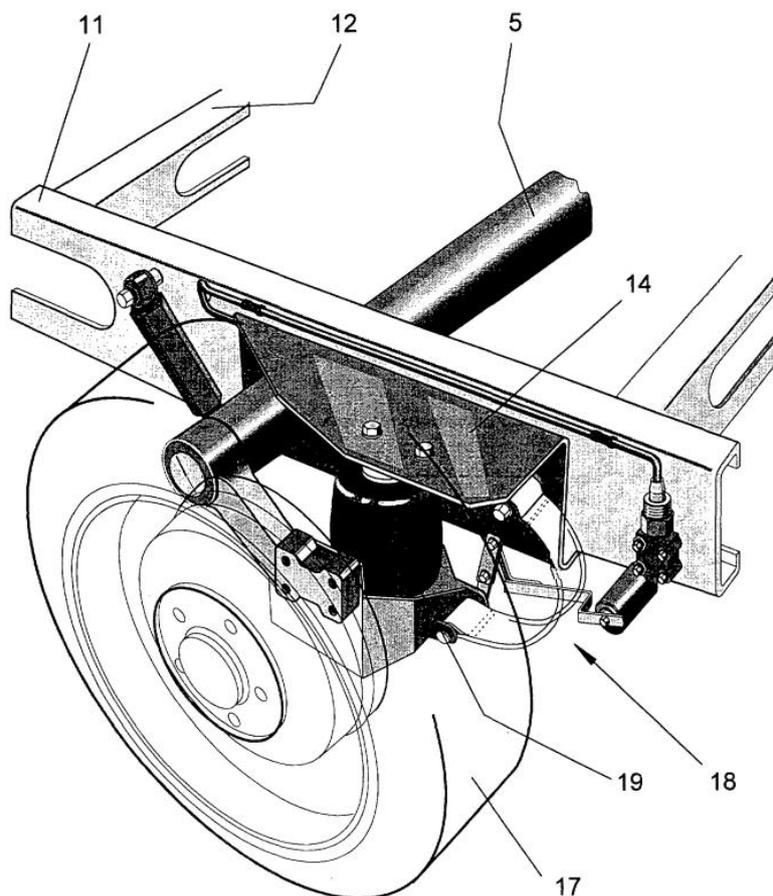
1. Die Aufnahme der zusätzlichen Merkmale ist unbestritten zulässig und führt auch zu einer Beschränkung des Streitpatents. Denn die ergänzten Merkmale 3.a, 5 und 5.a sind - auch in ihrer Kombination - als zur Erfindung gehörig ursprungsoffenbart, vgl. Prioritätsschrift DE 299 20 811 U1 S. 10 Zeilen 10 bis 12 i. V. m. den Schutzansprüchen 3 und 5 sowie Streitpatentschrift Sp. 5 Zeilen 23 bis 25 i. V. m. den Patentansprüchen 6 und 8.

2. Das hilfswise beanspruchte Fahrzeug mit einer Federung der Räder ist aus den vorgenannten Gründen ebenfalls neu gegenüber dem Inhalt der zum Hauptantrag berücksichtigten **NK3**, jedoch ergibt sich ein Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Anspruchs 1 für den Fachmann in naheliegender Weise ebenfalls aus der **NK3** in Verbindung mit dem Inhalt der **NK2**.

Soweit die Merkmale des Gegenstandes nach Patentanspruch 1 des Hilfsantrages identisch sind mit denjenigen des Gegenstandes nach Patentanspruch 1 des Hauptantrages gelten die diesbezüglichen Ausführungen zum Hauptantrag hier gleichermaßen.

Die zusätzlichen Merkmale 3.a, 5 und 5.a sind in **NK2** bereits offenbart, vgl. insb. nachstehende Fig. 3.

Fig. 3



In Übereinstimmung mit der Darstellung in Fig. 3 entnimmt der Fachmann dem Anspruch 6 sowie S. 6 Zeilen 34 bis 36 der **NK2** auch, dass eine Luftfederung mit einem Luftbalg als pneumatischem Federelement zusätzlich zu einem anderen Federungssystem, beispielsweise einer integrierten Achsfederung 13 bestehend aus Dreh- oder Torsionsstäben, ausgebildet sein kann (Merkmal 3.a).

Wie die Klägerin zutreffend ausführt, entnimmt der Fachmann aus der zu Fig. 3 zugehörigen Beschreibung S. 7 Abs. 1, dass der Luftdruck der Luftfeder 18 gesteuert oder geregelt wird. Ausdrücklich wird der Luftdruck sogar der Beladungs- oder Lastsituation angepasst. Für den eingangs definierten Fachmann zeigt Fig. 3 den für eine Steuerung oder Regelung des Luftdrucks erforderlichen Belastungssensor (ohne Bezugszeichen) rechts hinten am Fahrgestellrahmen befestigt als Wegmesser zwischen Fahrzeugrahmen und Fahrzeugachse in üblicher Anordnung (Merkmal 5). Die auf S. 7 Zeilen 4 bis 6 beschriebene und dem Fachmann natürlich geläufige Funktion eines derartigen Belastungssensors ist es, den Luftdruck je nach Beladungs- oder Lastsituation und Fahrsituation zu verändern, also die Federhärte im Sinne des Merkmals 5.a durch Variation des Luftdrucks automatisch anzupassen.

Die Beklagte hat hiergegen eingewandt, dass **NK2** einen Belastungssensor nicht ausdrücklich nenne und eine Luftdrucksteuerung oder -regelung lediglich für die Alternative offenbare, wenn die Luftfederung als komplette Luftfederung ausgebildet sei. Für die hier maßgebliche Zusatzluftfederung gelte diese Offenbarung deshalb nicht.

Diesem Einwand vermag der Senat nicht zu folgen. Denn die technische Wirkungsweise einer Luftfeder ist einem Fahrwerkskonstrukteur, den der Senat als hier zuständigen Fachmann definiert hat, grundsätzlich bekannt sein, ansonsten könnte er seinen alltäglichen Aufgaben nicht nachkommen. Sie beruht darauf, dass ein definiertes Luftvolumen eine definierte Last trägt. Diese Wirkungsweise ist ersichtlich nicht davon abhängig ob die Luftfeder als Zusatzfeder oder in einer kompletten Luftfederung verwendet wird. Derartiges hat auch die Beklagte nicht

vorgetragen. Sofern es also überhaupt eines Hinweises auf eine Druckluftsteuerung oder -regelung bedurft hat, um die Federhärte des weiteren Federelements automatisch anpassbar auszubilden, dann entnimmt ihn der Fachmann der **NK2** a. a. O.

Folglich fügen die zusätzlichen Merkmale 3.a, 5 und 5.a der bereits als naheliegend nachgewiesenen Federung des Fahrzeuges nach Patentanspruch 1 des Hauptantrages lediglich weitere, aus **NK2** bekannte Merkmale hinzu. Dass dafür eine erfinderische Tätigkeit erforderlich sein könnte nachdem zuvor im Abschnitt II nachgewiesen worden ist, dass die Zusammenschau von **NK3** und **NK2** nahegelegen hat, ist nicht erkennbar. Demnach kann der auch der Patentanspruch 1 in seiner hilfsweise beanspruchten Fassung keinen Patentschutz begründen.

IV. Ergebnis

Da sich das Streitpatent somit weder nach dem Haupt- noch nach dem Hilfsantrag als patentfähig erweist und nicht geltend gemacht oder sonst ersichtlich ist, dass die zusätzlichen Merkmale, die in den auf jeweiligen Patentanspruch 1 direkt oder indirekt zurückbezogenen Patentansprüchen 2 bis 9 vorgesehen sind, zu einer anderen Beurteilung der Patentfähigkeit führen könnten, war es somit nach Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 1 IntPatÜG i. V. m. Art. 138 Abs. 1 lit. a), Art. 54 bis 57 EPÜ insgesamt für nichtig zu erklären.

B.

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

C.
Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung gegeben.

Die Berufungsschrift, die auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesgerichtshof und Bundespatentgericht (BGH/BPatGERVV) vom 24. August 2007 (BGBl. I S. 2130) eingereicht werden kann, muss von einer in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen **Rechtsanwältin oder Patentanwältin** oder von einem in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen **Rechtsanwalt oder Patentanwalt** unterzeichnet oder im Fall der elektronischen Einreichung mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz oder mit einer fortgeschrittenen elektronischen Signatur versehen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils, gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung enthalten, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde. Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.

Die Berufungsschrift muss **innerhalb eines Monats** schriftlich beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe eingereicht oder als elektronisches Dokument in die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofes (www.bundesgerichtshof.de/erv.html) übertragen werden. Die Berufungsfrist beginnt mit der Zustellung des in vollständiger Form abgefassten Urteils, spätestens aber mit dem Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung. Die Frist ist nur gewahrt, wenn die Berufung vor Fristablauf beim Bundesgerichtshof eingeht.

Klante

Bork

Schwarz

Sandkämper

Dr. Geier