



BUNDESPATENTGERICHT

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
11. Januar 2024

8 Ni 29/23 (EP)

(Aktenzeichen)

In der Patentnichtigkeitsache

...

betreffend das europäische Patent EP 2 673 437

(DE 50 2012 003 694)

hat der 8. Senat (Nichtigkeitssenat) des Bundespatentgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11. Januar 2024 durch die Vorsitzende Richterin Grote-Bittner sowie durch die Richter Dr.-Ing. Baumgart, Dr. Meiser, die Richterin Dipl.-Ing. Univ. Peters und den Richter Dipl.-Ing. Univ. Sexlinger

für Recht erkannt:

- I. Das europäische Patent 2 673 437 wird mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland dadurch teilweise für nichtig erklärt, dass seine Ansprüche die folgende Fassung erhalten:

1. Kraftfahrzeugtürverschluss, mit einem Gesperre (1, 2), ferner mit einem auf das Gesperre (1, 2, 15) arbeitenden Betätigungshebelwerk (3, 4), und mit einem Sperrhebel (10), welcher das Betätigungshebelwerk (3, 4) zumindest bei auftretenden Beschleunigungskräften vorgegebener Größe, beispielsweise bei einem Unfall (Crashfall) blockiert, wobei der Sperrhebel (10) das Betätigungshebelwerk (3, 4) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt, wobei eine elastische Kopplung durch eine Feder (14) realisiert ist und der Sperrhebel (10) mittels dieser Kopplung mit einem Auslösehebel (3) des Betätigungshebelwerkes (3, 4) verbunden ist und das Massenträgkeitsmoment des Sperrhebels insgesamt so ausgelegt ist, dass dieser Sperrhebel im Crashfall aufgrund der angreifenden Trägheitskräfte seine Position im Vergleich zum Betätigungshebelwerk unverändert beibehält, wobei im ausgelenkten Normalbetrieb der verschwenkte Auslösehebel (3) den Sperrhebel (10) ansteuert, sodass durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels (3) der Sperrhebel (10) von der Feder (14) beaufschlagt und mitgenommen wird.

2. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) als um eine Achse (11) drehbarer Schwenkhebel (10) ausgebildet ist.

3. Kraftfahrzeugtürverschluss nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) als Zweiarmhebel mit Blockadearm (10a) und Ausgleichsarm (10b) ausgelegt ist.

4. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) mit dem Betätigungshebelwerk (3, 4) gekoppelt ist.

5. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) eine mit dem Betätigungshebelwerk (3, 4) wechselwirkende Sperrkontur, einen Nocken (13) eine Ausformung etc. aufweist.

6. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) den Auslösehebel (3) in unausgelenktem Normalbetrieb und im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt.

7. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) einem Auslösearm (3a) des Auslösehebels (3) zugeordnet ist.

8. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) mit seinem Blockadearm (10a) an oder mit geringem Abstand zu dem Auslösearm (3a) des Auslösehebels (3) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall angeordnet ist.

9. Kraftfahrzeugtürverschluss nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrhebel (10) bei ausgelenktem Normalbetrieb in gleicher Schwenkrichtung wie der Auslösehebel (3) rotiert und hierbei den Auslösearm (3a) des Auslösehebels (3) freigibt.

- II. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- III. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 40 % und die Beklagte 60 % zu tragen.
- IV. Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.
- V. Der Streitwert wird auf 500.000,- Euro festgesetzt.

Tatbestand

Mit der Nichtigkeitsklage begehrt die Klägerin die Nichtigkeitsklärung des u.a. für die Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents 2 673 437, das auf die internationale Patentanmeldung PCT/DE2012/000114 (veröffentlicht als WO 2012/107023) zurückgeht und am 8. Februar 2012 unter Inanspruchnahme der Priorität der deutschen Patentanmeldung 10 2011 010 797 vom 9. Februar 2011 angemeldet und dessen Erteilung am 8. Juli 2015 veröffentlicht worden ist. Patentinhaberin des beim Deutschen Patent- und Markenamt unter der Nr. 50 2012 003 694.1 geführten Streitpatents mit der Bezeichnung „Kraftfahrzeugtürverschluss“ ist die Beklagte.

Die Klägerin greift das Streitpatent in vollem Umfang an – und im Weiteren alle von der Beklagten mit Hilfsanträgen verteidigten, geänderten Fassungen – und macht den Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit wegen fehlender Neuheit und fehlender erfinderischer Tätigkeit geltend. Die Beklagte verteidigt das Streitpatent in der erteilten Fassung und in geänderten Fassungen mit 14 Hilfsanträgen.

Das Streitpatent umfasst in seiner erteilten Fassung neun Ansprüche mit einem unabhängigen Patentanspruch 1 und acht auf diesen rückbezogenen Unteransprüchen.

Der erteilte Patentanspruch 1 lautet in der Verfahrenssprache Deutsch mit vom Senat hinzugefügter Merkmalsgliederung wie folgt, wobei die Berichtigung offensichtlicher Schreibfehler in den Merkmalen M4.1 und M4.3 im Folgenden durch Unterstreichung kenntlich gemacht ist:

- M1** Kraftfahrzeugtürverschluss, mit
- M2** einem Gesperre (1, 2), ferner mit
- M3** einem auf das Gesperre (1, 2, 15) arbeitenden Betätigungshebelwerk (3, 4), und
- M4** mit einem Sperrhebel (10),
- M4.1** welcher das Betätigungshebelwerk (3, 4) zumindest bei auftretenden Beschleunigungskräften vorgegebener Größe, beispielsweise bei einem Unfall (Crashfall)_z blockiert,
- M4.2** wobei der Sperrhebel (10) das Betätigungshebelwerk (3, 4) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt,
- M5** wobei eine elastische Kopplung durch beispielsweise eine Feder (14) realisiert ist und
- M5.1** der Sperrhebel (10) mittels dieser Kopplung mit einem Auslösehebel (3) des Betätigungshebelwerkes (3, 4) elastisch verbunden ist und
- M4.3** das Massenträgheitsmoment des Sperrhebels insgesamt so ausgelegt ist, dass dieser Sperrhebel im Crashfall aufgrund der angreifenden Trägheitskräfte seine Position im Vergleich zum Betätigungshebelwerk unverändert beibehält.

Wegen des Wortlauts der erteilten Unteransprüche 2 bis 9 wird auf die Streitpatentschrift verwiesen.

Die jeweiligen Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 0a bis 0c weisen gegenüber der erteilten Fassung die nachfolgenden. Ergänzungen bzw. Änderungen (kenntlich gemacht durch Unterstreichungen bzw. Durchstreichungen) auf:

- M4.2^{H0a} wobei der Sperrhebel (10) das zumindest teilweise in dem Schlosskasten (12) gelagerte Betätigungshebelwerk (3, 4) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt,
- M4.2^{H0b} wobei der Sperrhebel (10) zusammen mit dem Gesperre (1, 2) in einem Schlosskasten (12) gelagert ist und der Sperrhebel (10) das Betätigungshebelwerk (3, 4) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt,
- M4.2^{H0c} wobei der Sperrhebel (10) zusammen mit dem Gesperre (1, 2) in einem Schlosskasten (12) gelagert ist und der Sperrhebel (10) das zumindest teilweise in dem Schlosskasten (12) gelagerte Betätigungshebelwerk (3, 4) in unausgelenktem Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb freigibt,
- M5.1^{H0a-1a} der Sperrhebel (10) mittels dieser Kopplung mit einem Auslösehebel (3) des Betätigungshebelwerkes (3, 4) ~~elastisch~~ verbunden ist und.

Der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a weist gegenüber der erteilten Fassung die nachfolgenden Änderungen (kenntlich gemacht durch Durchstreichungen) und ergänzenden Merkmale (kenntlich gemacht durch Unterstreichungen) auf:

- M5^{H1a} wobei eine elastische Kopplung durch ~~beispielsweise~~ eine Feder (14) realisiert ist und
- M5.1^{H0a-1a} der Sperrhebel (10) mittels dieser Kopplung mit einem

- Auslösehebel (3) des Betätigungshebelwerkes (3, 4) ~~elastisch~~ verbunden ist und
- M6^{H1a} wobei im ausgelenkten Normalbetrieb der verschwenkte Auslösehebel (3) den Sperrhebel (10) ansteuert,
- M6.1^{H1a} sodass durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels (3) der Sperrhebel (10) von der Feder (14) beaufschlagt und mitgenommen wird.

Wegen des Wortlauts der sich jeweils anschließenden Unteransprüche sowie der Ansprüche nach den übrigen Hilfsanträgen wird auf die jeweiligen Schriftsätze und das Protokoll vom 11. Januar 2024 verwiesen.

Ihr Vorbringen zum Nichtigkeitsgrund der fehlenden Patentfähigkeit gegen sämtliche im vorliegenden Nichtigkeitsverfahren befindlichen Fassungen des Streitpatents stützt die Klägerin insbesondere auf folgende Dokumente:

- NKL1 DE 197 19 999 A1,
- NKL2 DE 199 10 513 A1,
- NKL3 DE 199 02 561 A1,
- NKL4 WO 2009 / 150 225 A2,
- NKL6 DE 196 10 200 A1,
- NKL7 US 2006 / 0 261 602 A1,
- NKL8 DE 197 38 492 A1,
- NKL9 DE 196 24 640 C1 und
- NKL10 DE 26 01 560 A1.

Die Klägerin ist der Auffassung, der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 werde durch die Druckschriften NKL6 und NKL7 neuheitsschädlich vorweggenommen. Zumindest mangle es diesem gegenüber der Offenbarung der Druckschrift NKL7 in Verbindung mit Fachwissen oder in Verbindung mit der Lehre der Druckschrift NKL6 sowie gegenüber einer Zusammenschau eines der

Gegenstände der Druckschriften NKL8 oder NKL9 jeweils mit dem Inhalt der Druckschrift NKL6 an einer erfinderischen Tätigkeit. Auch die Ausgestaltungen der Unteransprüche 2 bis 9 enthielten nichts Patentfähiges.

Den Gegenständen des jeweiligen Patentanspruchs 1 der Fassungen nach den Hilfsanträgen 0a bis 0c mangle es ebenfalls an der Patentfähigkeit. Auch der Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 1a, den die Klägerin bereits wegen Unklarheit des hinzugefügten Merkmals M6^{H1a} für unzulässig hält, sei nicht patentfähig. Denn er beruhe ausgehend von der NKL7 in Verbindung mit der Offenbarung der Druckschrift NKL6 nicht auf erfinderischer Tätigkeit. In Bezug auf den Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2, der neben den Merkmalen der Fassung nach Hilfsantrag 1a ein weiteres Merkmal enthält, hat die Klägerin fehlende Neuheit seines Gegenstands gegenüber jeder der Lehren nach den Druckschriften NKL6 und NKL7 geltend gemacht, zumindest sei dieser jedoch durch eine Kombination der Inhalte der Druckschriften NKL8 und NKL6 nahegelegt.

Auch die Gegenstände der Patentansprüche 1 der weiteren Hilfsanträge 1b bis 1d, 2a bis 2d, 1 und 3 seien nach Auffassung der Klägerin nicht patentfähig.

Die Klägerin beantragt,

das europäische Patent 2 673 437 in vollem Umfang mit Wirkung für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland für nichtig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen,

hilfsweise die Klage mit der Maßgabe abzuweisen, dass das Streitpatent eine der Fassungen gemäß den Hilfsanträgen 0a bis 0c, 1a bis 1d, 2a bis 2d, 1, 2 und 3, eingereicht mit den Schriftsätzen vom 25. Februar 2022 (Hilfsanträge 1, 2, 3) und 28. September 2023 (Hilfsanträge 0a bis 0c, 1a bis 1d) sowie 22. Dezember 2023 (Hilfsanträge 2a bis 2d), erhält.

Die Beklagte tritt der Auffassung der Klägerin in allen Punkten entgegen und erachtet das Streitpatent in seiner erteilten Fassung, jedenfalls zumindest in einer seiner Fassungen gemäß den Hilfsanträgen 0a bis 3 für patentfähig. Im eingeführten Stand der Technik seien zum einen nicht alle streitpatentgemäßen Merkmale offenbart. So könne beispielsweise schon nicht der Außengriff einer Kraftfahrzeugtür unter einen Kraftfahrzeugtürverschluss im Sinne des Streitpatents subsumiert werden. Zum anderen würde der Fachmann aber auch keine Anregungen zu den Modifikationen im Sinne des Streitpatents aus den vorgelegten Druckschriften erhalten. Dies gelte gleichermaßen für die jeweiligen Gegenstände in den von ihr verteidigten geänderten Fassungen des Streitpatents.

Der Senat hat den Parteien mit Schreiben vom 9. August 2023 einen qualifizierten gerichtlichen Hinweis gemäß § 83 Abs. 1 PatG erteilt und in der mündlichen Verhandlung weitere rechtliche Hinweise gegeben.

Der Beklagtenvertreter hat in der mündlichen Verhandlung sinngemäß gerügt, der Senat sei der ihm nach § 99 Abs. 1 PatG i.V.m. § 139 Abs. 1 ZPO obliegenden Hinweispflicht nicht hinreichend nachgekommen, indem er es unterlassen habe, mitzuteilen, welcher Auslegung des sich auf die Lagerung des Sperrhebels (10) in einem Schlosskasten (12) beziehenden Teils der Merkmale M4.2^{H0b} und M4.2^{H0c} der Senat folge.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen und den weiteren Inhalt der Akte Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Nichtigkeitsklage, mit der der Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit geltend gemacht wird (Art. II § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 IntPatÜG i. V. m. Art. 138 Abs. 1

lit. a), Art. 54, Art. 56 EPÜ), ist zulässig.

Die Nichtigkeitsklage ist insoweit begründet, als das Streitpatent für nichtig zu erklären ist, soweit es über die von der Beklagten beschränkt verteidigte Fassung nach Hilfsantrag 1a hinausgeht. Denn der Gegenstand des Streitpatents in der erteilten Fassung sowie in den jeweiligen Fassungen nach den Hilfsanträgen 0a bis 0c ergibt sich zumindest ohne erfinderisches Zutun aus dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik.

Dagegen ist der Gegenstand des Streitpatents in der Fassung nach dem zulässigen Hilfsantrag 1a patentfähig, mithin rechtsbeständig. Die Klage ist deshalb insoweit unbegründet. Auf die weiteren Hilfsanträge kommt es daher nicht mehr an.

I.

Soweit der Beklagtenvertreter in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht hat, er sehe sich in seinem rechtlichen Gehör verletzt, wenn er nicht wisse, mit welchem Sinngehalt der Senat die Merkmale **M4.2^{H0b}** und **M4.2^{H0c}** unterlege, bestand von dessen Seite keine rechtliche Verpflichtung, eine Begründung für das Ergebnis einer vorausgehenden Zwischenberatung mitzuteilen.

Gemäß § 91 Abs. 1 PatG hat der bzw. die Vorsitzende die Sache mit den Beteiligten tatsächlich und rechtlich zu erörtern. Der Grundsatz des rechtlichen Gehörs garantiert den Beteiligten eines gerichtlichen Verfahrens, dass sie Gelegenheit erhalten, sich zu dem einer gerichtlichen Entscheidung zugrundeliegenden Sachverhalt vor deren Erlass zu äußern. Das Gericht ist dabei verpflichtet, das tatsächliche und rechtliche Vorbringen der Beteiligten zur Kenntnis zu nehmen und auf seine sachlich-rechtliche und verfahrensrechtliche Entscheidungserheblichkeit zu prüfen. Es darf sich ferner auf keine Erkenntnisse stützen, zu denen sich die Verfahrensbeteiligten nicht äußern konnten (vgl. Schulte/Moufang, PatG, 11. Auflage, §93 Rn. 6, BGH GRUR 2010, 950, Rn. 11 – Walzenformgebungsmaschine). Das Gericht muss aber den Parteien nicht mitteilen, wie es den die Grundlage seiner Entscheidung bildenden Sachverhalt

voraussichtlich würdigen wird. Es reicht in der Regel aus, wenn die Sach- und Rechtslage erörtert und den Beteiligten dadurch aufgezeigt wird, welche Gesichtspunkte für die Entscheidung voraussichtlich von Bedeutung sein werden (vgl. BGH GRUR 2013, 318 Rn. 10 – Sorbitol).

Eine Gehörsverletzung kann jedoch nur dann vorliegen, wenn die Verfahrensbeteiligten bei Anwendung der von ihnen zu erwartenden Sorgfalt nicht erkennen konnten, auf welches Vorbringen es für die Entscheidung des Gerichts ankommen kann und wird (vgl. BGH a. a. O. – Walzenformgebungsmaschine).

Ein solcher Ausnahmefall, der etwa dann gegeben sein kann, wenn das Gericht in der Entscheidungsbegründung von einer zuvor in einem gerichtlichen Hinweis geäußerten Rechtsauffassung abweichen will, weil sich entweder die Grundlage dafür verändert hat oder das Gericht bei unveränderter Entscheidungsgrundlage nunmehr eine andere rechtliche Beurteilung in Erwägung zieht, als den Beteiligten zuvor angekündigt (vgl. BGH GRUR 2011, 851, Leitsatz – Werkstück), ist vorliegend zu verneinen.

Welche Auffassung der Senat bezüglich des Verständnisses der in Rede stehenden Merkmale hingegen vertritt, betraf ausschließlich die Würdigung des diesbezüglichen kontroversen Vorbringens der Parteienvertreter und musste daher den Verfahrensbeteiligten nicht vorab in der mündlichen Verhandlung dargelegt werden.

II.

1. Der Gegenstand des Streitpatents betrifft nach dem Titel und den Patentansprüchen der Streitpatentschrift, auf die im Folgenden verwiesen wird, einen Kraftfahrzeugtürverschluss mit einem Gesperre und einem auf das Gesperre arbeitenden Betätigungshebelwerk und mit einem Sperrhebel, welcher das Betätigungshebelwerk zumindest bei auftretenden Beschleunigungskräften vorgegebener Größe, beispielsweise bei einem Unfall (Crashfall), blockiert.

Ein derartiges Betätigungshebelwerk umfasse in der Regel einen oder mehrere Hebel. Üblicherweise würden ein Innenbetätigungshebel, ein Außenbetätigungshebel und ein Auslösehebel zum Einsatz kommen. Werde das Betätigungshebelwerk beaufschlagt, könne auf diese Weise das Gesperre geöffnet werden. Zu diesem Zweck greife typischerweise der Auslösehebel an einer Sperrklinke des Gesperres an und hebe diese von einer zugehörigen Drehfalle ab. Die Drehfalle öffne sich daraufhin federunterstützt und gebe einen zuvor gefangenen Schließbolzen frei. Dadurch könne eine mit dem Schließbolzen gekoppelte Kraftfahrzeugtür geöffnet werden. Bei einem Unfall respektive dem zuvor bereits angesprochenen "Crashfall" würden meistens hohe bzw. über das Normalmaß hinausgehende Beschleunigungskräfte auftreten, welche ein Mehrfaches der Erdbeschleunigung betragen könnten. Dadurch sei der betreffende Kraftfahrzeugtürverschluss erheblichen Massekräften ausgesetzt, welche zum unbeabsichtigten Öffnen des Gesperres und/oder des Betätigungshebelwerkes und folglich eines gesamten zugehörigen Türschlosses führen könnten (vgl. Absätze [0002] u. [0003]).

Aufgrund der beschriebenen Szenarien würden sich erhebliche Gefahren für Fahrzeugbenutzer ergeben. Denn eine beispielsweise unbeabsichtigt geöffnete Kraftfahrzeugtür könne die in ihr vorhandenen Sicherheitseinrichtungen wie beispielsweise einen Seitenairbag oder auch einen Seitenaufprallschutz nicht mehr für den Schutz der Fahrzeuginsassen zur Verfügung stellen. Aus diesem Grund habe man in der Vergangenheit bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen, welche beim Auftreten der beschriebenen abnormalen Beschleunigungskräfte, das heißt im Crashfall, entweder das Betätigungshebelwerk oder das Gesperre blockieren. Dabei komme eine sogenannte Massensperre zum Einsatz, welche sich unter normalen Betriebsbedingungen in ihrer Ruhelage befinde und außer Eingriff mit dem Betätigungshebelwerk respektive dem Gesperre sei.

Aus dem Stand der Technik seien bereits Kraftfahrzeugtürverschlüsse mit auf unterschiedliche Verschlusskomponenten einwirkende Sperrglieder bekannt, so eine auf ein Betätigungshebelwerk wirkende Sperre, die bei Einwirken der beschriebenen Beschleunigungskräfte im Zuge eines Unfalls einen Öffnungshebel

blockiere. Des Weiteren werde eine Crashsperre an einem Türschloss beschrieben mit einem schwenkbaren Sperrhebel, der durch Massenkraft um seine Schwenkachse in eine ein Übertragungselement arretierende Sperrlage schwenken kann. Zur Erzielung einer erhöhten Einbruchs- und Crashsicherheit werde auch vorgeschlagen, die Sperrklinke eines Gesperres in ihrer Sperrstellung von einem bei Betätigung des Sperrklinken-Betätigungsorgans vorauslösbbaren und als Sperrhebel zu bezeichnenden Blockierglied in ihrer Bewegung zu blockieren. Diese Blockade soll sowohl in einem unausgelenkten Normalbetrieb als auch im Crashfall wirken, lediglich zum ausgelenkten Normalbetrieb sei die Sperrklinke freigegeben. Ferner offenbare der Stand der Technik einen Kraftfahrzeugtürverschluss, der über einen das Gesperre blockierenden Sperrhebel verfüge und dieses nur im Normalbetrieb freigebe (vgl. Absätze [0005] bis [0008]).

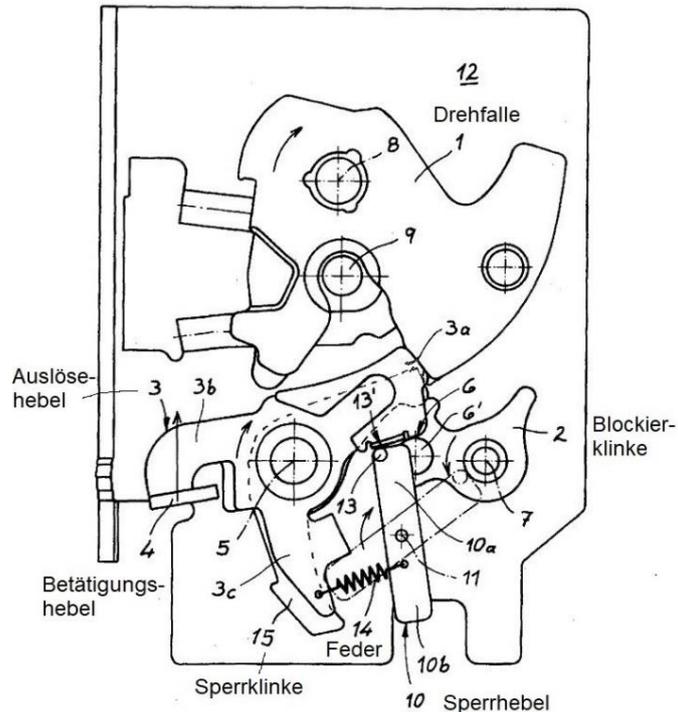
2. Demgegenüber liege der Erfindung gemäß Absatz [0008] die Aufgabe zugrunde, eine alternative Sperrhebelanordnung zu finden.

3. Als zuständigen Fachmann sieht der Senat einen Diplom- Ingenieur bzw. Master of Engineering der Fachrichtung Fahrzeugtechnik an, der bei einem Fahrzeughersteller oder Zulieferer mit der Entwicklung und Konstruktion von Schließsystemen für Kraftfahrzeugtüren befasst ist und auf diesem Gebiet über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt.

III.

In seiner erteilten Fassung steht dem Streitpatent der Nichtigkeitsgrund der mangelnden Patentfähigkeit entgegen, Art. II § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 IntPatÜG i.V.m. Art. 138 Abs. 1 lit. a) EPÜ, Art. 54, 56 EPÜ.

1. Die Merkmale des erteilten Patentanspruchs 1 bedürfen hinsichtlich ihres Verständnisses durch den Fachmann der Erläuterung.



Einzige Figur der Streitpatentschrift

Gegenstand des Patentanspruchs 1 in der erteilten Fassung ist gemäß dem Merkmal **M1** ein Türverschluss, der für den Einsatz in einem Kraftfahrzeug konzipiert ist. Dieser umfasst – nach Art einer nicht abschließenden Aufzählung – zwei Baugruppen, im Einzelnen ein Gesperre und ein auf das Gesperre arbeitendes Betätigungshebelwerk gemäß den Merkmalen **M2** und **M3**, sowie als herausgegriffene Einzelkomponente einen Sperrhebel nach dem Merkmal **M4**. Das Gesperre entsprechend dem Merkmal **M2** wird in den Ansprüchen nicht weiter konkretisiert, nur zum Ausführungsbeispiel in Absatz [0028] der Streitpatentschrift, auf die auch im Folgenden Bezug genommen wird, findet sich der Hinweis, dass es mit einer Drehfalle, einer Blockierklinke und einer Sperrklinke ausgestattet sein kann. Das mit dem Merkmal **M3** eingeführte Betätigungshebelwerk hat die Funktion, auf das Gesperre öffnend einzuwirken, und umfasst zumindest einen Hebel (vgl. Absatz [0002]), der im Merkmal **M5.1** als Auslösehebel bezeichnet wird. Die Vorsilbe „Auslöse“ weist dabei lediglich auf die Funktion des Auslösehebels zur

Übertragung einer Öffnungsbewegung auf das Gesperre hin, ohne ihm eine spezielle Positionierung im Betätigungshebelwerk aufzuprägen.

Neben dem anspruchsgemäß vorgegebenen Auslösehebel kann das Betätigungshebelwerk des Kraftfahrzeugtürverschlusses nach Absatz [0002] der Beschreibung weitere Hebel umfassen, wobei verbreitet – ohne wiederum darauf beschränkt zu sein – zusätzlich ein Innen- und ein Außenbetätigungshebel zum Einsatz kommen. Insofern schlägt die streitpatentgemäße Lehre explizit vor, das Betätigungshebelwerk und damit den Kraftfahrzeugtürverschluss mit einem Außenbetätigungshebel auszustatten, der fachüblich mit dem äußeren Griff der Kraftfahrzeugtür zumeist mechanisch in Verbindung steht.

Die körperlichen Ausgestaltungen sowohl des Auslöse- als auch des Sperrhebels überlässt der Patentanspruch 1 zwar dem Gestaltungsspielraum des Fachmanns, denn erst in den Unteransprüchen 2 und 3 werden zumindest für den Sperrhebel bauliche Ausgestaltungen als drehbarer Schwenkhebel bzw. Zweiarmhebel erläutert. Allerdings ist unter dem Teilbegriff „Hebel“ vor dem Hintergrund der Gesamtoffenbarung fachüblich jeweils ein mechanischer Kraftwandler zu subsumieren, der zumindest einen um eine Drehachse schwenkbaren Hebel- oder Lastarm aufweist.

In Betriebszuständen des beanspruchten Kraftfahrzeugtürverschlusses, die sich durch ein Auftreten von Beschleunigungskräften vorgegebener Größe auszeichnen, wird das Betätigungshebelwerk entsprechend dem Merkmal **M4.1** durch den von ihm und dem Gesperre zu unterscheidenden Sperrhebel nach dem Merkmal **M4** blockiert. Die besagten Kräfteverhältnisse treten beispielsweise bei Unfällen und Kollisionen auf und unterstellen den Einbauzustand des Kraftfahrzeugtürverschlusses in einem Kraftfahrzeug. Obwohl hierdurch keine bestimmte Richtung der Beschleunigungskraftwirkungen vorgegeben wird, kann der mit dem Merkmal **M4.1** postulierte Erfolg nicht für jede Raumrichtung als vorgeschrieben unterstellt werden; vielmehr kommt es darauf an, dass die hierfür maßgeblichen technischen Mittel zur Realisierung dieses Erfolgs überhaupt ausgebildet sind. Deren Ausführungen jeweils in Gestalt eines Hebels mit entsprechend ausgerichteter Drehachse implizieren zwangsläufig eine

Beschränkung auf bestimmte Vorzugsrichtungen, zu denen sich das Streitpatent jedoch nicht verhält. Der sich auf die Beschleunigungskräfte beziehende Begriff „vorgegebener Größe“ stellt zudem lediglich auf solche ab, die hinsichtlich ihres Absolutbetrags diejenigen im üblichen Fahrbetrieb übertreffen.

Im Merkmal **M4.2** wird ferner die Funktion des Sperrhebels erläutert, nach dem dieser das Betätigungshebelwerk in einem unausgelenkten Normalbetrieb sowie im Crashfall blockiert und ausschließlich in einem ausgelenkten Normalbetrieb freigibt. Im Lichte des Absatzes [0010] der Beschreibung nimmt der Sperrhebel eine sogenannte „daueraktive“ Stellung ein, in der er sowohl im unausgelenkten Normalbetrieb – folglich bei ruhendem Kraftfahrzeugtürverschluss ohne Öffnungsabsicht – als auch bei „normalen“ – folglich aus dem üblichen Fahrbetrieb resultierenden – Beschleunigungskräften das Betätigungshebelwerk blockiert. Das Merkmal **M4.2** geht insofern zum Teil auch bereits im Merkmal **M4.1** auf, als die Blockade des Auslösehebels durch den Sperrhebel im Crashfall mit dem entsprechenden Sinngehalt dort bereits angesprochen ist.

Im ausgelenkten Normalbetrieb des Sperrhebels kommt das Betätigungshebelwerk hingegen von diesem frei und kann das Gesperre in einen geöffneten Zustand überführen (vgl. Absatz [0011]). Mit welcher Gesperrekomponente das Betätigungshebelwerk dabei interagiert lässt der Patentanspruch 1 offen, lediglich der Beschreibung ist zu entnehmen, dass zu diesem Zweck meistens die Blockierklinke betätigt und danach die Sperrklinke von der Drehfalle abgehoben wird (vgl. Absatz [0011]). Der Patentanspruch 1 legt auch nicht fest, an welcher Stelle der Sperrhebel allein seiner Funktion entsprechend blockierend in das Gestänge des Betätigungshebelwerks eingreift. Deshalb geht eine von der Beklagten vorgetragene Auslegung, die ein Einwirken des Sperrhebels auf einen hebelartigen Außentürgriff als Teil eines streitpatentgemäßen Betätigungshebelwerks ausschließt, insofern fehl, als weder die Beschreibung noch die Zeichnungen zwingende Anhaltspunkte für einen derart eingeschränkten, auch räumlich-strukturelle Maßgaben betreffenden Sinngehalt liefern.

Das Merkmal **M5** gibt eine elastische Kopplung vor, über die entsprechend dem Merkmal **M5.1** der Sperrhebel mit dem Auslösehebel des Betätigungshebelwerks

elastisch verbunden ist. Die bauliche Umsetzung der elastischen Kopplung, ob mittel- oder unmittelbar, stellt der Patentanspruch 1 in der erteilten Fassung in das Belieben des Fachmanns. Insoweit schließt der erteilte Patentanspruch 1 nicht nur eine starre Ankopplung, sondern insbesondere unter Berücksichtigung des Merkmals **M5.1**, das von einer elastischen Verbindung zwischen dem Sperrhebel und dem Auslösehebel spricht, ebenso ein Verständnis im Sinne eines bloßen – auch vorgespannten – Kontaktierens der besagten Bauteile aus.

Demgegenüber überzeugt die Sichtweise der Klägerin nicht, wonach die im Merkmal **M5.1** angesprochene elastische Verbindung zwischen dem Sperrhebel und dem Auslösehebel „nicht unter jeglichen Bedingungen bestehen“ muss. Denn mit einem Verständnis dahingehend, dass die besagte Kopplung bzw. Verbindung nur temporär oder nur in bestimmten Betriebszuständen bestehen soll, sind die Merkmale **M5** und **M5.1** angesichts der Gesamtoffenbarung nicht zu unterlegen. So löst die elastische Kopplung nicht nur nach Absatz [0016] bei einer Bewegung des Auslösehebels im ausgelenkten Normalbetrieb ein Überführen des Sperrhebels in die Öffnungsstellung aus, vielmehr lässt sie – wie im Absatz [0020] ausgeführt – selbst im Crashfall derart beschleunigte Bewegungen des Auslösehebels bewusst zu, ohne dass der Sperrhebel seine Blockadestellung verlässt. Somit besteht die elastische Kopplung zur Verbindung des Sperrhebels und des Auslösehebels zumindest während der Öffnungsbewegung sowie in der dem Crashfall vorausgehenden Schliessstellung. Hinweise etwa auf eine nur intermittierende Verbindung lassen sich der Streitpatentschrift hingegen nicht entnehmen, sodass für eine Auslegung des Merkmals **M5.1** im Sinne der Klägerin kein Raum bleibt.

Das Massenträgheitsmoment des Sperrhebels ist dabei nach dem Merkmal **M4.3** insgesamt so ausgelegt bzw. bemessen, dass dieser „im Crashfall aufgrund der angreifenden Trägheitskräfte seine Position im Vergleich zum Betätigungshebelwerk unverändert beibehält.“ Mit diesen den Erfolg bezeichnenden Worten schließt dieses Merkmal eine seine blockierende Wirkung aufhebende Lageänderung des Sperrhebels im Crashfall sowohl aufgrund seiner eigenen Trägheit als auch aufgrund der dem Betätigungshebelwerk inhärenten Trägheitskräfte aus, mit dem er über die elastische Kopplung gemäß dem Merkmal

M5.1 in Verbindung steht. Die im Crashfall durch Bewegungen des Betätigungshebelwerks über die elastische Kopplung in den Sperrhebel eingeleiteten Kräfte dürfen also nicht zu jedenfalls solch einer Auslenkung des Sperrhebels führen, die in eine Freigabe des Auslösehebels münden würde (vgl. Absatz [0022]). In Analogie zu den Merkmalen **M4.1** und **M4.2**, die im Crashfall eine Blockade des Betätigungshebelwerks durch den Sperrhebel festschreiben, soll der Sperrhebel dementsprechend gemäß dem Merkmal **M4.3** bei solchen richtungsspezifischen Beschleunigungsimpulsen aufgrund der herrschenden Trägheitskräfte insoweit unverändert in seiner Blockadestellung verharren. Dem Adjektiv „unverändert“ in Bezug auf die Blockadeposition des Sperrhebels relativ zum Betätigungshebelwerk kommt hier insbesondere mit Blick auf die Weiterbildung nach dem Unteranspruch 8, die auch einen geringen Abstand zwischen dem Sperr- und dem Auslösehebel zulässt, nicht ein absolutes Verständnis im Sinne seiner eigentlichen Wortbedeutung zu, sondern schließt auch geringfügige, unwillkürliche Relativbewegungen des Sperrhebels um die Blockadelage relativ zum einzig vorgegebenen – nicht zwingend austarierten – Auslösehebel des Betätigungshebelwerks ein.

Über die Formgebung und Verortung der in Blockadestellung miteinander in Eingriff stehenden Funktionsflächen des Sperr- und Auslösehebels schweigt der Patentanspruch 1, lediglich im Unteranspruch 5 ist eine mit dem Betätigungshebelwerk wechselwirkende Sperrkontur, beispielhaft in Gestalt eines Nockens oder einer Ausformung vorgesehen. Ebenso liegt der kinematische Aufbau des Kraftfahrzeugtürverschlusses gemäß dem Patentanspruch 1 in der erteilten und in den Fassungen der Hilfsanträge 0a bis 0c und 1a wie beispielsweise die Lage der Drehachsen der Einzelkomponenten im Ermessen des Fachmanns, denn erst den erteilten Unteransprüchen 7 bis 9 sind konkretisierte Angaben zur Verortung des Sperrhebels in Bezug auf den Auslösehebel und seiner Schwenkrichtung zu entnehmen.

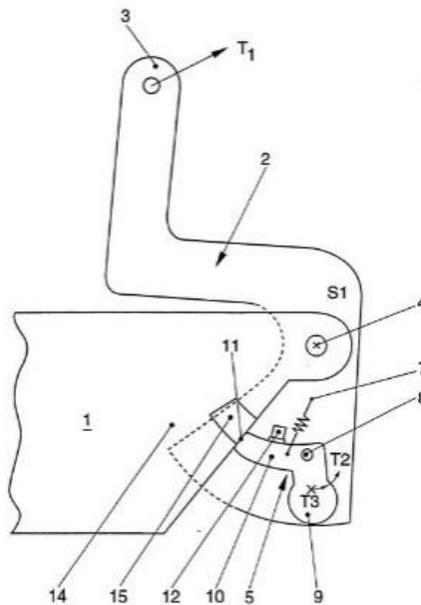
2. Das Vorliegen des Nichtigkeitsgrundes der fehlenden Patentfähigkeit aufgrund mangelnder Neuheit kann dahingestellt bleiben, denn ein

Kraftfahrzeugtürverschluss entsprechend dem Gehalt des erteilten Patentanspruchs 1 beruht jedenfalls ausgehend von der Druckschrift NKL8 i.V.m. der NKL6 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des Art. 56 EPÜ.

2.1 Aus der Druckschrift **NKL8** geht ein Kraftfahrzeugtürverschluss mit den Merkmalen **M1**, **M2**, **M3**, **M4** und **M4.1** hervor, umfassend ein Gesperre, dort Verriegelungsmechanismus, ein Betätigungshebelwerk, das im Einzelnen zumindest aus einem Türgriff und einem Auslösehebel in Gestalt des Schwenkhebels 2 besteht, und einem Sperrhebel, dort Sperrelement 6, der „bei einem Auftreten einer hohen seitlichen Beschleunigung des Kraftfahrzeugs den Schwenkweg des Auslösehebels 2 blockiert“ (vgl. NKL8: Anspruch 1, Figur 1, Spalte 2, Zeile 49 bis Spalte 3, Zeile 10).

Der Sperrhebel 6 ist drehbar auf einem starr am Auslösehebel 2 befestigten Schwenkzapfen 8 gelagert und über eine ebenfalls am Auslösehebel 2 fixierte Feder 7 gegen einen fest am Auslösehebel 2 angeordneten Anschlag 12 vorgespannt (vgl. NKL8: Spalte 3, Zeilen 24 bis 57). Insofern erfüllt der Kraftfahrzeugtürverschluss die Maßgaben der Merkmale **M5** und **M5.1** gemäß obiger Auslegung, als der Sperrhebel 6 über die Feder 7 drehelastisch mit dem Auslösehebel 2 in Verbindung steht.

Die Stellung des Sperrhebels 6 anliegend am Anschlag 12 stellt dabei den Normalbetrieb mit nicht ausgelenktem aber auch mit ausgelenktem Auslösehebel 2 beispielsweise während einer Betätigung des Kraftfahrzeugtürverschlusses mit Öffnungsabsicht dar (vgl. NKL8: Figur 2, Spalte 3, Zeilen 47 bis 56).



Figur 3 der Druckschrift **NKL8**

Nur bei Auftreten hoher Beschleunigungen bedingen die dabei wirkenden Trägheitsmomente infolge der Zwangsführung des Sperrhebels 6 auf dem Auslösehebel 2 eine verhältnismäßig große Auslenkung des Sperrhebels 6 entgegen die Kraft der Feder 7. In deren Folge schlägt die Stirnfläche 11 des einen Hebelarms 10 des Sperrhebels 6 gegen die Wange 14 des Gehäuses 1 an, wodurch ein weiteres Verschwenken des Auslösehebels 2 und damit ein unbeabsichtigtes Öffnen der Kraftfahrzeugtür verhindert wird (vgl. NKL8: Figur 3, Spalte 4, Zeilen 23 bis 30).

Insoweit verhält sich die Blockiervorrichtung 5 des aus der Druckschrift NKL8 bekannten Kraftfahrzeugtürverschlusses teilweise gegensätzlich zu den Festlegungen der Merkmale **M4.2** und **M4.3**.

Welchen Beitrag die Lehre der Druckschrift NKL8 dennoch zur Lösung der streitpatentgemäßen Aufgabe, eine alternative Sperrhebelanordnung anzugeben, leistet, kann dahingestellt bleiben. Denn ein anspruchsgemäß aufgebauter Kraftfahrzeugtürverschluss war für den von der Offenbarung dieser Druckschrift ausgehenden Fachmann bereits aufgrund anderer Überlegungen naheliegend.

2.2 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass als Ausgangspunkt für die Prüfung auf erfinderische Tätigkeit nicht zwingend auf die der Beschreibung des Streitpatents zu entnehmende „Aufgabe“ abzustellen ist (vgl. BGH GRUR 2011, 607, Rn. 19 – Kosmetisches Sonnenschutzmittel III); vielmehr ist sie nur ein Hilfsmittel für die Ermittlung des objektiven technischen Problems und das richtige Verständnis der Lehre des Streitpatents. Maßgeblich dabei ist, was die Erfindung gegenüber dem Stand der Technik im Ergebnis tatsächlich leistet, wobei eine Erfindung auch mehrere unterschiedliche technische Probleme betreffen kann und das technische Problem ohne Berücksichtigung von Lösungselementen so allgemein und neutral zu formulieren ist, dass sich die Frage, welche Anregungen der Fachmann durch den Stand der Technik insoweit erhielt, ausschließlich bei der Prüfung der erfinderischen Tätigkeit stellt (vgl. BGH GRUR 2015, 352, Rn. 17 – Quetiapin).

Demnach ergibt sich neben dem im Streitpatent ausdrücklich genannten technischen Problem des Auffindens einer alternativen Sperrhebelanordnung als davon unabhängige, objektive Teilaufgabe die Sicherstellung einer besonders zuverlässigen bzw. sicheren Funktion derselben, die ebenfalls bereits dort im Absatz [0012] angelegt ist („Dadurch wird das Betätigungshebelwerk auch in einem solchen Fall zuverlässig blockiert und kann das Gesperre nicht unbeabsichtigt geöffnet werden.“).

Für diese Aufgabenstellung bietet der Stand der Technik gemäß der Druckschrift **NKL6** die insofern vorteilhafte Alternative eines das Betätigungshebelwerk sowohl im Normalbetrieb als auch im Crashfall blockierenden Sperrhebels als Vorbild an (vgl. NKL6: Figur 3, Spalte 1, Zeile 33 bis 36; Spalte 2, Zeilen 56 bis 68).

Beim erteilten Patentanspruch 1 definiert sich der Sperrhebel des Kraftfahrzeugtürverschlusses primär durch seine Funktion. Da dieser Anspruch zudem weder dem Sperrhebel noch dem Türverschluss insgesamt einen kinematischen Aufbau über die Angabe zum blockierenden Einwirken des Sperrhebels auf das mit einem Gesperre verbundene Betätigungshebelwerk und seiner elastischen Verbindung zum Auslösehebel hinaus zuweist, kommt es auf die konstruktive Detailgestaltung der in den Druckschriften NKL8 und NKL6 gezeigten Ausführungen eines Kraftfahrzeugtürverschlusses nicht an. Vielmehr wird der

eingangs definierte Fachmann nicht an den dort dargestellten Ausführungsbeispielen verhaftet bleiben, sondern auf das sich ihm aus einer Abstraktion der Ausführungsbeispiele aufdrängende Konstruktionsprinzip schließen. Insoweit wird er hierdurch auch nicht davon abgehalten, lediglich die so unmittelbar vermittelte, allgemeine Lehre aus dem Offenbarungsgehalt der Druckschrift NKL6 zu übernehmen und die bauliche Ausführung und Verortung des Sperrhebels an einem mit einem Gesperre in Verbindung stehenden Türgriff zu vernachlässigen. Denn der zuständige Fachmann kann ohne erfinderisches Zutun erkennen, dass nicht die Positionierung oder die auf eine bestimmte Komponente abgestimmte Bauform eines Sperrhebels maßgebend für die sichere Blockadefunktion ist, sondern allein die sich dahinter verbergende Bemessung des Massenträgheitsmoments dergestalt, dass sich der Sperrhebel im Crashfall nicht erst in seine blockierende Stellung bewegen muss.

Vorliegend ist somit allein beachtlich, dass mit der Druckschrift NKL6 bereits am Anmeldetag des Streitpatents ein Sperrhebel zum Stand der Technik zählte, dessen Massenträgheitsmoment derart ausgelegt ist, dass er seine das Betätigungshebelwerk blockierende – gegenüber dem Normalbetrieb unveränderte – Stellung auch im Crashfall im Sinne der Merkmale **M4.2** und **M4.3** beibehält. Diese dem Fachmann präsente Alternative kommt daher je nach Abwägung technisch-wirtschaftlicher Kriterien ohne weiteres zur Substitution des aufgrund seiner Massenträgheit ausschließlich im Crashfall in seine Blockadestellung überführten Sperrhebels beim Aufbau nach der Druckschrift NKL8 in Betracht.

Der technische Effekt einer solchen Auslegung des Massenträgheitsmoments des Sperrhebels, erschöpft sich dabei allein in seinem Verbleiben in einer gegenüber dem Normalbetrieb unveränderten Blockadestellung anstelle eines Einschwenkens ausgehend von dem Normalbetrieb dorthin wie bei der Ausführungsform gemäß der Druckschrift NKL8. Hierin begründet sich auch die Mehrleistung der Lehre entsprechend dem Patentanspruch 1 nach erteilter Fassung gegenüber dem Stand der Technik in Gestalt der Lehre der Druckschrift NKL8.

In Erwartung des in der Druckschrift NKL6 angesprochenen Erfolgs einer besonders sicheren Funktion eines derartigen Kraftfahrzeugtürverschlusses – vgl. NKL6:

Spalte 1, Zeilen 33 bis 36: „Eine besonders sichere Funktion wird erreicht, wenn die Massensperre in ihrer Normalstellung sperrt und durch Betätigung des Griffs von Hand in die nicht sperrende Stellung biegsam ist.“ – hatte der Fachmann hierbei auch Anlass zu dessen Übertragung.

Das sich bei einer den Maßgaben der Merkmale **M4.2** und **M4.3** nach dem Vorbild der Druckschrift NKL6 folgenden trägheitsspezifischen Auslegung eines Sperrhebels einstellende Leistungsergebnis liefert vorliegend bereits der durch die Druckschrift NKL8 zum Stand der Technik gehörige Aufbau.

Mithin beruht der im erteilten Patentanspruch 1 definierte Kraftfahrzeugtürverschluss nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

2.3 Dabei können in der Breite der erteilten Anspruchsfassung, die offenlässt, wie die Realisierung der vorgegebenen Funktion des Sperrhebels in Bezug auf das Betätigungshebelwerk konstruktiv umzusetzen ist, insbesondere die von der Beklagten aufgebrauchte Einrede zum Aufwand für eine Umkonstruktion und das isolierte Herauslösen der spezifischen Bemessung des Massenträgheitsmoments des Sperrhebels aus der Lehre der Druckschrift **NKL6** – wie bereits dargelegt – keine Kriterien sein, die eine hiervon abweichende Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit des beanspruchten Kraftfahrzeugtürverschlusses rechtfertigen könnten.

IV.

Die Zulässigkeit der Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 0a bis 0c kann dahingestellt bleiben, denn das Streitpatent erweist sich auch in diesen Fassungen als nicht patentfähig.

1. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 0a ist dem Fachmann aus dem Inhalt der Druckschrift **NKL8** in Zusammenschau mit der Lehre der Druckschrift **NKL6** nahegelegt und beruht daher nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

1.1 Den gegenüber dem Patentanspruch 1 der erteilten Fassung modifizierten Merkmalen **M4.2^{H0a}** und **M5.1^{H0a-1a}** kommt folgendes Verständnis zu:

Das modifizierte Merkmal **M4.2^{H0a}** gibt nicht nur – wie für das im erteilten Patentanspruch 1 enthaltene Merkmal **M4.2** bereits dargelegt – die Funktion des Sperrhebels in Bezug auf das Betätigungshebelwerk vor, sondern legt auch die Lagerung für zumindest einen Teil des Betätigungshebelwerks in einem Schlosskasten fest. Die Klägerin hat zutreffend erkannt, dass dem Streitpatent keine eindeutige Definition des Begriffs „Schlosskasten“ zu entnehmen ist. Vor dem Hintergrund der Erläuterungen im Absatz [0013], wonach der Schlosskasten den Bauteilen und ihrer Lagerung die nötige Steifigkeit und Positionsgenauigkeit vermitteln soll, um eine einwandfreie Funktionsweise des Kraftfahrzeugtürverschlusses zu gewährleisten, und den eigentlichen Wortbedeutungen der Teilsilben „Schloss“ und „Kasten“ versteht der Fachmann hierunter ein separates Konstrukt nach Art eines Gehäuses, das zuvorderst der Aufnahme und Lagerung zumindest eines Teils des Gesperres dient. Insoweit zeichnet sich ein Schlosskasten im Sinne des Streitpatents lediglich durch die genannte Lagerungsfunktion aus, ohne eine bestimmte Formgebung und räumlich-körperliche Gestaltung vorzuschreiben. Eine Stütze findet diese Sichtweise in den Absätzen [0030] und [0031], die den Schlosskasten zwar als Bauteil mit einer Grundfläche beschreiben, von der „größtenteils senkrecht“ Lagerzapfen für die Sperrklinke, die Drehfalle und den Sperrhebel abstehen, diese Ausführung jedoch nur als beispielhaft und nicht einschränkend qualifizieren. Die Lagerung in dem Schlosskasten ist folglich nicht mit einer derartigen Ausgestaltung gleichzusetzen, weshalb das Merkmal **M4.2^{H0a}** bzw. der geltende Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 0a nicht zwingend eine direkte Lagerung von sämtlichen Komponenten des im Schlosskasten verorteten Teils des Betätigungshebelwerks an definierten Schlosskasten- „Flächen“ bzw. Wänden vorschreibt.

Mit dem Merkmal **M5.1^{H0a-H1a}** wird die Wirkung der im Merkmal **M5** genannten

elastischen Kopplung erläutert, die sich in einer nunmehr nicht näher charakterisierten Verbindung zwischen dem Sperrhebel und einem Auslösehebel des Betätigungshebelwerks erschöpft. Wie bereits zum erteilten Patentanspruch 1 erläutert, schließt der Anspruchswortlaut auch in der Fassung des Hilfsantrags 0a weiterhin neben einer starren Ankopplung auch ein Verständnis des Merkmals **M5.1^{H0a-H1a}** im Sinne eines reinen Kontaktierens des Sperrhebels und des Auslösehebels – selbst ohne Vorgabe einer Realisierung der elastischen Kopplung über eine Feder – aus. Dem Merkmal **M5.1^{H0a-H1a}** kommt folglich ein zum Merkmal **M5.1** identischer Sinngehalt zu, denn die Elastizität der Verbindung zwischen Sperr- und Auslösehebel wird bereits durch die im Merkmal **M5** angesprochene, elastische Kopplung impliziert.

1.2 Als bauliche Umsetzung des Kraftfahrzeugtürverschlusses nach der Druckschrift **NKL8** wird dort ein Gesperre bzw. ein nicht näher dargestellter Verriegelungsmechanismus vorgeschlagen, der in einem in einer Kraftfahrzeugtür befestigbaren Schlosskasten, dort Gehäuse 1, Aufnahme gefunden hat (vgl. NKL8: Anspruch 1, Spalte 2, Zeile 49 bis Spalte 3, Zeile 10). Eine Wange 14 des Schlosskastens 1 dient dabei der Lagerung des Auslösehebels 2, als Teil des Betätigungshebelwerks, der sinnfällig mit einem Türgriff zum Öffnen der Tür in Verbindung steht (vgl. NKL8: Spalte 3, Zeilen 58 bis 68). Insofern lehrt die Druckschrift NKL8 bereits den sich auf die zumindest partielle Lagerung des Betätigungshebelwerks in einem Schlosskasten beziehenden Teilaspekt des Merkmals **M4.2^{H0a}**.

Hinsichtlich der übrigen Gesichtspunkte des Merkmals **M4.2^{H0a}**, des gegenüber der erteilten Fassung inhaltlich unveränderten Merkmals **M5.1^{H0a-H1a}** und der vom Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 0a gleichermaßen umfassten, übrigen Merkmale sowie zum Naheliegen einer gemeinsamen Anwendung bei einem Kraftfahrzeugtürverschluss wird auf die Ausführungen zur Patentfähigkeit des erteilten Patentanspruchs 1 in den Abschnitten III.2.1 und III.2.2 verwiesen.

1.3 Die weiteren Patentansprüche des Streitpatents in der Fassung des Hilfsantrags 0a bedürfen keiner weiteren, isolierten Prüfung, weil die Beklagte in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass sie sowohl die Ansprüche des Streitpatents in der erteilten Fassung, wie auch der Hilfsanträge, jeweils als geschlossene Anspruchssätze versteht und diese jeweils als Ganzes verteidigt (s.o.).

2. Auch in der Fassung des Hilfsantrags 0b erweist sich das Streitpatent mangels erfinderischer Tätigkeit als nicht patentfähig.

2.1 Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 0b entspricht dem Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 0a, wobei jedoch das Merkmal **M4.2^{H0b}** gegenüber dem Merkmal **M4.2^{H0a}** eine Modifikation erfahren hat.

Mit dem Merkmal **M4.2^{H0b}** wird in Analogie zu Merkmal **M4.2^{H0a}** nicht nur die Funktion des Sperrhebels in Bezug auf das Betätigungshebelwerk festgelegt, vielmehr bestimmt es darüber hinaus die Lagerung des Sperrhebels zusammen mit dem Gesperre in einem Schlosskasten. Vorstehende Ausführungen zum Verständnis des Begriffs „Schlosskasten“ im Abschnitt III.1.1 gelten sinngemäß auch hier. Die Verortung des Gesperres in einem Schlosskasten stellt insoweit einen fachüblichen Aufbau dar, der nunmehr um den ebenfalls dort gelagerten Sperrhebel ergänzt ist. Die Lagerung in dem besagten, über diese Funktion hinaus nicht näher definierten Schlosskasten impliziert dabei in Analogie zu Merkmal **M4.2^{H0a}** keine Angabe darüber, ob insbesondere der Sperrhebel direkt an der Struktur des Schlosskastens selbst lagernd gehalten ist. Vielmehr schließt das Merkmal **M4.2^{H0b}** – wie die Klägerin in der mündlichen Verhandlung zutreffend festgestellt hat – auch eine nur mittelbare Lagerung des Sperrhebels in dem Schlosskasten nicht aus.

Eine diesbezüglich engere Auslegung der Begrifflichkeiten „in einem Schlosskasten gelagert“ in Merkmal **M4.2^{H0b}**, wie sie die Beklagte mit Verweis auf Absatz [0013]

der Streitpatentschrift argumentiert und die eine unmittelbare Lagerung des Sperrhebels am Schlosskasten vorschreibe, greift daher fehl, denn dort wird nur der Wortlaut des besagten Merkmals wiederholt und allgemein auf die Lagerungsfunktion des Schlosskastens für zumindest einen Teil der vom Kraftfahrzeugtürverschluss umfassten Komponenten abgestellt. Eine Ausgestaltung hingegen, die einen solch eingeschränkten Sinngehalt rechtfertigen würde, ergibt sich nur mit Blick auf das in den Absätzen [0030] und [0031] und der einzigen Figur erläuterte Ausführungsbeispiel. Allein aus Ausführungsbeispielen darf jedoch nicht auf ein engeres Verständnis eines Patentanspruchs geschlossen werden, als es dessen Wortlaut für sich genommen nahelegt (vgl. BGH GRUR 2008, 779 – Mehrgangnabe). Dies umso mehr als das Streitpatent selbst den Fachmann von einem engen Verständnis durch den letzten Satz des Absatzes [0030] abhält: „Das ist selbstverständlich nur beispielhaft und nicht einschränkend zu verstehen.“

2.2 Die Druckschrift **NKL8** offenbart bereits einen Kraftfahrzeugtürverschluss mit einem Schlosskasten 1 an dem der Auslösehebel 2 um eine gehäusefeste Achse 4 schwenkbar fixiert ist. Ein auf dem Auslösehebel 2 starr angeordneter Schwenkzapfen 8 dient dabei der drehbeweglichen Lagerung des Sperrhebels, dort Sperrelement 6 (vgl. NKL8: Anspruch 1, Figuren 1 bis 3, Spalte 3, Zeilen 24 bis 40). Mit anderen Worten ist der Sperrhebel 6 nach obigen Verständnis des Merkmals **M4.2^{H0b}** zumindest mittelbar über den Auslösehebel 2 an dem Schlosskasten 1 gehalten.

Hinsichtlich der übrigen Gesichtspunkte des Merkmals **M4.2^{H0b}** und der vom Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 0b gleichermaßen umfassten, übrigen Merkmale sowie zum Naheliegen einer gemeinsamen Anwendung bei einem Kraftfahrzeugtürverschluss wird auf die Ausführungen zur Patentfähigkeit des Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hilfsantrags 0a im Abschnitt IV.1.2 verwiesen.

3. Auch die Kombination der Merkmale des Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hilfsantrags 0c kann eine erfinderische Tätigkeit nicht begründen.

3.1 Das modifizierte Merkmal **M4.2^{H0c}** entspricht einer Kombination der Merkmale **M4.2^{H0a}** und **M4.2^{H0b}**, wobei hieraus auch unter Berücksichtigung der übrigen Merkmale kein vom Sinngelalt der Einzelmaßgaben – wie in den Abschnitten IV.1.1 und IV.2.1 dargelegt – abweichendes Verständnis resultiert.

3.2 Mit Blick auf diese, bereits zu den Patentansprüchen 1 nach den Hilfsanträgen 0a und 0b betrachteten Merkmale und die übrigen Merkmale des erteilten Patentanspruchs 1 sowie zu ihrem Naheliegen für den Fachmann wird zur Vermeidung von Wiederholungen erneut auf vorstehende Ausführungen zur Patentfähigkeit der Gegenstände nach den vorrangig in der Reihenfolge der Anträge betrachteten Fassungen der Patentansprüche 1 verwiesen.

V.

In der mit dem zulässigen Hilfsantrag 1a verteidigten Fassung des Patentanspruchs 1 ist dessen Gegenstand dagegen patentfähig. Er ist insbesondere neu und ergibt sich nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik.

1. Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1a weist gegenüber dem erteilten Patentanspruch 1 das geänderte Merkmal **M5^{H1a}**, das Merkmal **M5.1^{H0a-H1a}** in der Fassung des Hilfsantrags 0a, sowie die zusätzlichen Merkmale **M6^{H1a}** und **M6.1^{H1a}** auf.

Zur Auslegung des Merkmals **M5.1^{H0a-H1a}** wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Punkt IV.1.1 verwiesen.

Mit dem Merkmal **M5^{H1a}** ist die den Sperr- und Auslösehebel entsprechend dem Merkmal **M5.1^{H0a-H1a}** miteinander verbindende, elastische Kopplung als Feder

ausgeführt. Die Bauart der Feder sowie ihre Lage zwischen dem Auslöse- und dem Sperrhebel gibt der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1a dabei nicht vor.

Der Merkmalskomplex **M6.X^{H1a}** des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a greift indes den ausgelenkten Normalbetrieb des Sperrhebels auf, der sich durch eine Ansteuerung des Sperrhebels mittels des verschwenkten Auslösehebels entsprechend dem Merkmal **M6^{H1a}** auszeichnet. Mit dem nachfolgenden Merkmal **M6.1^{H1a}** wird die Ansteuerung als Ursache-Wirkungskette definiert, wonach die Schwenkbewegung des Auslösehebels ursächlich für eine Beaufschlagung und Mitnahme des Sperrhebels durch die im Merkmal **M5^{H1a}** eingeführte Feder ist. Der Sperrhebel wird folglich nicht etwa durch die besagte Feder vorgespannt, sondern erfährt erst im ausgelenkten Normalbetrieb durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels eine hierdurch ausgelöste Krafteinwirkung, die seine Mitnahme bzw. Bewegung in Federwirkrichtung auslöst (vgl. Absätze [0016], [0023] u. [0025]). Der Sperrhebel gelangt auf diese Weise in die Freigabestellung, die ein Öffnen des Gesperres erlaubt.

2. Der Anspruchssatz des Hilfsantrags 1a ist zulässig. Insbesondere ist der ausführbare Gegenstand des gegenüber der erteilten Fassung eingeschränkten Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a in der ursprünglichen Anmeldung offenbart. Dies gilt auch für die vom Patentanspruch 1 abhängigen Patentansprüche 2 bis 9.

2.1a Der auf einen Kraftfahrzeugtürverschluss gerichtete Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a umfasst die auf den Anspruch 1 der ursprünglichen Anmeldungsunterlagen des Streitpatents, die unverändert mit der im Folgenden mit OS kurzbezeichneten Offenlegungsschrift WO 2012 / 107 023 A2 übereinstimmen, zurückgehenden Merkmale **M1** bis **M4**, **M4.1** und **M4.2**. Das Merkmal **M5^{H1a}** basiert auf dem ursprünglichen Anspruch 5, der die Realisierung einer elastischen Kopplung über beispielsweise eine Feder vorschlägt. Ferner lässt sich aus dem ursprünglichen Anspruch 6 unter Berücksichtigung der Erläuterungen in Abschnitt

auf Seite 5, Zeilen 3 bis 10, der Offenlegungsschrift auch das Merkmal **M5.1^{H0a-H1a}** ableiten, das die Verbindung des Sperrhebels mit dem Auslösehebel über die elastische Kopplung betrifft.

Dabei ist auch ursprünglich offenbart, „dass das Massenträgheitsmoment des Sperrhebels insgesamt so ausgelegt ist, dass dieser Sperrhebel im Crashfall aufgrund der angreifenden Trägheitskräfte seine Position im Vergleich zum Betätigungshebelwerk unverändert beibehält.“, wie es in Merkmal **M4.3** angegeben ist (vgl. OS: Seite 4, Zeilen 10 bis 13).

Die Merkmale **M6^{H1a}** und **M6.1^{H1a}** des Patentanspruchs 1 in der Fassung des Hilfsantrags 1a gehen aus dem Abschnitt auf Seite 5, Zeilen 12 bis 16, der OS hervor. Für den eingangs definierten Fachmann ist deren Kombination mit den übrigen Merkmalen des beanspruchten Kraftfahrzeugtürverschlusses auch unmittelbar und eindeutig als zur Erfindung gehörig erkennbar. Entsprechend obiger Auslegung wird mit der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** nunmehr die Wirkung der erst im Merkmal **M5^{H1a}** angesprochenen Feder zur Beaufschlagung und Mitnahme des Sperrhebels vorgegeben, die zu einem gegenüber der erteilten Fassung beschränkten Anspruchsgegenstand führt.

2.1b Bezüglich der Merkmale der vom Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a abhängigen Patentansprüche 2 bis 9 ist ebenfalls kein Offenbarungsmangel ersichtlich – dergleichen wurde im Übrigen auch nicht von der Klägerin geltend gemacht.

2.2 Der Zulässigkeit des Hilfsantrags 1a steht auch nicht das Erfordernis der Klarheit nach Art 84 Abs. 2 EPÜ entgegen.

Der Auffassung der Klägerin, das Merkmal **M6^{H1a}** des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a weise eine Unklarheit in Gestalt des Begriffs „Ansteuern“ bzw. „ansteuert“ auf, weil nicht zu erkennen sei, worin sich der Gegenstand des Hauptanspruchs nach Hilfsantrag 1a von dem der erteilten Fassung unterscheide, folgt der Senat nicht. Denn diese Sichtweise beruht auf einer isolierten Betrachtung

des besagten Merkmals und berücksichtigt dabei nicht das sich anschließende, als Konsekutivsatz formulierte Merkmal **M6.1^{H1a}**, wonach im ausgelenkten Normalbetrieb – folglich während der Öffnungsbewegung – die ursächliche Schwenkbewegung des Auslösehebels eine Beaufschlagung und Mitnahme des Sperrhebels durch die Feder der elastischen Kopplung bewirkt. In den übrigen Betriebszuständen verbleibt der Sperrhebel entsprechend dem Merkmal **M4.2** in seiner das Betätigungshebelwerk blockierenden Stellung, sodass der Sperrhebel im unausgelenkten Normalbetrieb oder im Crashfall auch bei einer Auslenkung des Auslösehebels keine Positionsänderung durch die Feder erfährt bzw. von dieser mitgenommen wird.

Insoweit vermittelt der Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a unter Berücksichtigung der Absätze [0016], [0020] und [0039] i.V.m. der einzigen Figur dem Fachmann insbesondere bei der gebotenen gemeinsamen Betrachtung der vorgegebenen Merkmale eine klare und verständliche Lehre zum technischen Handeln.

3. Der in Patentanspruch 1 in der Fassung nach Hilfsantrag 1a gelehrt Kraftfahrzeugtürverschluss ist gegenüber dem im Verfahren berücksichtigten Stand der Technik neu, und beruht auch auf erfinderischer Tätigkeit.

3.1 Der im Patentanspruch 1 des Hilfsantrags 1a definierte Kraftfahrzeugtürverschluss erweist sich gegenüber den Lehren der Druckschriften **NKL6** und **NLK7** als neu, da diese zumindest den Merkmalskomplex **M6.X^{H1a}** nicht zeigen.

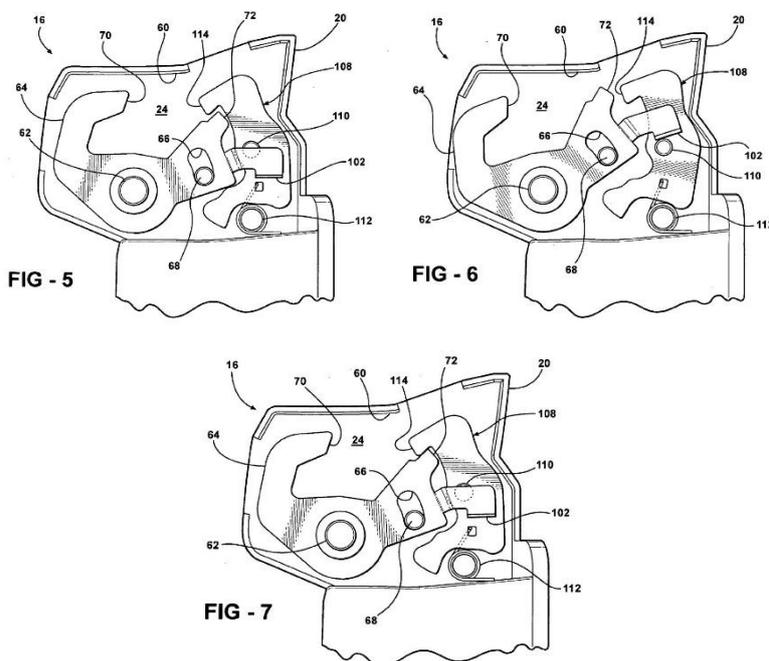
3.1a So betrifft die Druckschrift **NKL6** einen Türaußengriff eines Kraftfahrzeugs, der mit einem Ziehgriff 3 und einem Auslösehebel, dort Schwenkarm 6, ein Betätigungshebelwerk im Sinne des Merkmals **M3** bildet (vgl. Anspruch 1, Figuren 1 u. 3). Eine Betätigungsbewegung des Türaußengriffs wird über den Auslösehebel 6 auf einen nicht näher erläuterten, mit einem Türschloss in Verbindung stehenden Bowdenzug übertragen (vgl.: Spalte 2, Zeilen 5 bis 17). Der eingangs definierte

Fachmann unterstellt dem angesprochenen Türschloss fachüblich eine Ausgestaltung mit Gesperre gemäß dem Merkmal **M2**. Insoweit lehrt die Druckschrift NKL6 bereits einen Kraftfahrzeugtürverschluss nach dem Verständnis des Merkmals **M1**. Ferner umfasst dieser bekannte Kraftfahrzeugtürverschluss – den Merkmalen **M4** und **M4.1** entsprechend – einen Sperrhebel, dort Massensperre 10, der bei einem Seitenaufprall aufgrund der auftretenden Beschleunigungskräfte das Betätigungshebelwerk 3, 6 blockiert und damit ein unbeabsichtigtes Öffnen der Kraftfahrzeugtür verhindert (vgl. Anspruch 1). Nach dem zweiten, in der Figur 3 dargestellten Ausführungsbeispiel des Kraftfahrzeugtürverschlusses in der Druckschrift NKL6 befindet sich der nicht ausgelenkte Sperrhebel 10 im Normalbetrieb, „d.h. wenn der Türgriff nicht betätigt wird und ein Seitenaufprall nicht erfolgt“ in einer das Betätigungshebelwerk 3, 6 sperrenden bzw. blockierenden „Normalstellung“, die er auch bei einem Seitenaufprall beibehält. Nur im ausgelenkten Normalbetrieb, wenn „die Tür von Hand durch Zug am Griff geöffnet“ wird, findet eine Überführung des Sperrhebels in eine Freigabestellung statt (vgl. Spalte 2, Zeilen 56 bis 68). Insoweit sind auch die Maßgaben des Merkmals **M4.2** erfüllt. Zur Bereitstellung der erläuterten Funktionalität im Falle eines Seitenaufpralls ist die Masse des Sperrhebels 10 bzw. sein Massenträgheitsmoment gemäß dem Merkmal **M4.3** dabei insgesamt so bemessen, dass er sich auch bei den hierbei auftretenden Trägheitskräften stets in einer sperrenden Stellung befindet, in der ein Öffnen der Tür verhindert wird (vgl. Spalte 1, Zeilen 3 bis 14).

Der schwingenförmige Sperrhebel 10 ist in einer rechteckförmigen Ausnehmung des Auslösehebels 6 um einen an diesem befestigten Bolzen, dort Achse 9, der zudem als Federaufnahme fungiert, schwenkbar gelagert (vgl. Spalte 2, Zeilen 18 bis 21). Durch eine um den Bolzen 9 angeordnete Drehfeder 14 wird der Sperrhebel 10 dabei gegen einen am Lagerrahmen 1 fixierten Anschlag 13 vorgespannt (vgl. Figur 3, Spalte 2, Zeilen 50 bis 52). Bei einer Betätigung des Ziehgriffs 3 verschwenkt der Auslösehebel 6 um die zur Achse des Bolzens 9 parallele Achse 7, wodurch sich zwar der Bolzen 9 vom Anschlag 13 entfernt, der Sperrhebel 10 jedoch aufgrund der Federvorspannung weiterhin an diesem anliegt (vgl. Figur 3, Spalte 2, Zeilen 60 bis 66). Demzufolge führt der Sperrhebel 10 zu Beginn des

Öffnungsvorgangs aufgrund der Beaufschlagung durch die Drehfeder 14 eine Relativdrehung gegenüber dem Auslösehebel 6 aus, mit dem er über die Achse 9 in Verbindung steht. Eine solche – elastisch drehbare – Kopplung zwischen dem Sperrhebel 10 und dem Auslösehebel 6 des Betätigungshebelwerks 3, 6 entspricht zwar dem Verständnis des Fachmanns von der Merkmalsgruppe **M5.X**, jedoch wird der Sperrhebel 10 im ausgelenkten Normalbetrieb nicht durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels 6 von der Drehfeder 14 beaufschlagt, wie es die Ursache- Wirkungskette des Merkmals **M6.1^{H1a}** vorgibt, allenfalls reduziert sich dadurch die zwischen dem Sperrhebel 10 und dem Auslösehebel 6 wirkende Vorspannung der Drehfeder 14. Eine Ansteuerung des Sperrhebels 10 durch den Auslösehebel 6 nach dem Sinngehalt der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}**, insbesondere des Merkmals **M6.1^{H1a}**, liegt bei der Lehre der Druckschrift NKL6 demzufolge nicht vor.

3.1b Die Druckschrift **NKL7** offenbart eine Verschlussbaugruppe „latch assembly“ 16 für eine Kraftfahrzeugtür „for latching a door to a motor vehicle body“, die neben einer Gesperre nach dem Merkmal **M2**, zumindest bestehend aus einer Drehfalle „ratchet“ 38 und einer Sperrklinke „pawl“ 40, auch über ein auf dieses einwirkendes Betätigungshebelwerk gemäß dem Merkmal **M3** in Gestalt des Außenbetätigungshebels „outside release lever“ 74 und des mit ihm in Verbindung stehenden Auslösehebels „auxiliary pawl lever“ 64 verfügt (vgl. Anspruch 1, Figuren 4 u. 5, Absätze [0005], [0020] u. [0025]). Mithin offenbart die Druckschrift NKL7 bereits einen Kraftfahrzeugtürverschluss im Sinne des Merkmals **M1**.



Figuren 5 bis 7 der Druckschrift **NKL7**

Ein Öffnen des Kraftfahrzeugtürverschlusses erfolgt durch Betätigung des Außenbetätigungshebels 74, die mit einer Auslenkung des um einen hohlzylindrischen Bolzen „tubular post“ 62 drehbaren Auslösehebels 64 einhergeht. Der Auslösehebel 64 bewegt sich dabei mit nahezu gleicher Drehgeschwindigkeit wie ein Sperrhebel „inertia lever“ 108, der an einem Bolzen „pin“ 110 drehbar gelagert ist. Aufgrund der synchronen gegenläufigen Rotation der beiden Komponenten aus einer Blockadestellung gibt die hakenförmige Endung „lip“ 114 des Sperrhebels 108 den Vorsprung „protrusion“ 72 des Auslösehebels 64 frei, der so die Sperrklinke 40 von der Drehfalle 38 abheben kann (vgl. Figuren 4 bis 6, Absätze [0024] u. [0029]). Bei einem Fahrzeugaufprall „motor vehicle impact“ hingegen bleibt der Sperrhebel 108 hinter der Rotationsbewegung des Auslösehebels 64 zurück, mit der Folge, dass der Vorsprung 72 des Auslösehebels 64 an der hakenförmigen Endung 114 des Sperrhebels 108 anstößt und eine weitere Schwenkbewegung des Auslösehebels 64 blockiert. In diesem Fall wird eine Überführung der Sperrklinke 40 durch den Auslösehebel 64 in eine die Drehfalle 38 freigebende Stellung verhindert und ein unerwünschtes Öffnen der Kraftfahrzeugtür

unterbunden (vgl. Absatz [0030]). Der Sperrhebel 108 behält folglich seine den Auslösehebel 64 blockierende Lage sowohl im nicht betätigten bzw. nicht ausgelenkten Normalbetrieb des Kraftfahrzeugtürverschlusses als auch während eines Fahrzeugaufpralls im Wesentlichen bei, wie auch einem sinnfälligen Vergleich der Figuren 5 (Normalbetrieb ohne Betätigung) und 7 (Fahrzeugaufprall) der Druckschrift NKL7 zu entnehmen ist. Dementsprechend zeigt dieser bekannte Kraftfahrzeugtürverschluss auch die Merkmale **M4** bis **M4.3**.

Ferner soll der Sperrhebel 108 über eine Kniehebelfeder „spring“ 112 in eine sogenannte Ruhestellung „rest position“ vorgespannt sein, vgl. Absatz [0028] der Druckschrift NKL7: „...the inertia catch 108 is an inertia lever ... rotatably mounted about a pin 110 for movement in and out of a rest position, shown in FIG. 5. The inertia lever 108 is biased into the rest position by a spring 112.“ Ausweislich der Figur 5 kontaktiert in der besagten Ruhestellung dabei zumindest ein der hakenförmigen Endung „lip“ 114 gegenüberliegender Hebelarm des zweiarmigen Sperrhebels 108 eine Außenkontur des Auslösehebels 64 (vgl. Figur 5, Absatz [0028]). Dieser rein temporäre Kontakt im nicht ausgelenkten Normalbetrieb ist jedoch nach obiger Auslegung nicht mit einer elastischen Verbindung bzw. Kopplung der besagten Komponenten im Sinne der Merkmale **M5^{H1a}** und **M5.1^{H0a-H1a}** gemäß obiger Auslegung gleichzusetzen, vielmehr bewegen sich bei einer Öffnungsbewegung – folglich im ausgelenkten Normalbetrieb – wie sie im Absatz [0029] in Verbindung mit der Figur 6 der Druckschrift NKL7 erläutert wird, der Auslösehebel 64 und Sperrhebel 108 getrennt voneinander bzw. ohne jeglichen Kontakt zueinander in verschiedene Drehrichtungen.

Insofern kann der Sperrhebel 108 im ausgelenkten Normalbetrieb aufgrund der fehlenden elastischen Kopplung auch nicht durch den Auslösehebel 64 derart angesteuert werden, dass durch dessen Schwenkbewegung der Sperrhebel 108 nach dem gebotenen Verständnis der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** von einer Feder beaufschlagt und mitgenommen wird. Denn die einzig auf den Sperrhebel 108 wirkende Feder 112 stützt sich ausweislich der Figuren 5 bis 7 nur gegen das Gehäuse „housing“ 20 des Kraftfahrzeugtürverschlusses ab, ohne mit dem Auslösehebel 64 während seiner Bewegung in die Freigabestellung zu interagieren.

Dem in der Druckschrift NKL7 gelehrt Kraftfahrzeugtürverschluss mangelt es somit bereits an den Merkmalsgruppen **M5.X^{H1a}** und **M6.X^{H1a}**.

3.1c Auch den weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften ist kein Hinweis auf einen Kraftfahrzeugtürverschluss zu entnehmen, bei dem im ausgelenkten Normalbetrieb der verschwenkte Auslösehebel den Sperrhebel derart ansteuert, dass durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels der Sperrhebel von einer als elastische Kopplung zwischen den beiden Hebeln fungierenden Feder entsprechend den Merkmalen **M6^{H1a}** und **M6.1^{H1a}** beaufschlagt und mitgenommen wird. Dergleichen wurde von der Klägerin im Übrigen auch nicht vorgebracht.

3.2 Der Kraftfahrzeugtürverschluss entsprechend dem Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a ergibt sich für den Fachmann auch nicht in nahliegender Weise ausgehend von einer der Lehren der Druckschriften **NKL7** und **NKL8** unter Berücksichtigung des Inhalts der Druckschrift **NKL6**.

Wie vorstehend ausgeführt, gibt keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften einen Hinweis auf einen Kraftfahrzeugtürverschluss, der den Merkmalskomplex **M6.X^{H1a}** aufweist. Auch eine Zusammenschau von Druckschriften führt damit nicht zum Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a.

3.2a Nach Auffassung der Klägerin lehrt die Druckschrift NKL7 allgemein, dass der Sperrhebel 108 für dessen Funktionsweise über eine Feder 112 vorgespannt sei. Die konkrete Anordnung einer solchen Feder bleibe dort unter Maßgabe der beschriebenen Zusammenwirkung von Auslösehebel 64 und Sperrhebel 108 dem Fachmann überlassen. Es beruhe daher auf keiner erfinderischen Tätigkeit, anstelle der in Figur 5 der Druckschrift NKL7 gezeigten indirekten Federvorspannung eine direkte Verbindung zwischen Auslösehebel 64 und Sperrhebel 108 vorzusehen. Schließlich sei es der zuständige Fachmann gewohnt, bereits aus Bauraumgründen und mechanischen Anforderungen an verschiedene Federtypen unterschiedliche, aus dem Fachwissen bekannte Varianten einer Umsetzung einer Federvorspannung in Erwägung zu ziehen.

Auch wenn der Klägerin dahingehend zuzustimmen ist, dass die Druckschrift NKL7 es vermeidet, die Wirkungsweise der mit dem Sperrhebel 108 in Verbindung stehendem Feder 112 hinsichtlich seiner Vorspannung näher zu erläutern, so greift ihre Argumentation dennoch nicht durch.

Um den Gegenstand einer Erfindung als nahegelegt anzusehen, ist es nämlich erforderlich, dass der Fachmann mit seinen durch seine Ausbildung und berufliche Erfahrung erworbenen Kenntnissen und Fähigkeiten in der Lage gewesen ist, die erfindungsgemäße Lösung des technischen Problems aus dem Vorhandenen zu entwickeln. Zum anderen muss der Fachmann Grund gehabt haben, den Weg der Erfindung zu beschreiten. Dazu bedarf es in der Regel zusätzlicher, über die Erkennbarkeit des technischen Problems hinausreichender Anstöße, Anregungen, Hinweise oder sonstiger Anlässe (vgl. BGH GRUR 2009, 746, Rn. 20 - Betrieb einer Sicherheitseinrichtung; BGH GRUR 2010, 407 – einteilige Öse; BGH GRUR 2018, 716 – Kinderbett).

Die Druckschrift NKL7 offenbart jedoch eine andere Lösung als im Streitpatent. Aus den Figuren 5 bis 7 dieser Druckschrift ist jedenfalls unmittelbar und eindeutig ersichtlich, dass sich die einzige auf den Sperrhebel 108 einwirkende Feder 112 – wie bereits ausgeführt – am Gehäuse 20 abstützt. Der Fachmann findet in der Beschreibung zu dieser Feder 112 im Absatz [0028] dieser Druckschrift auch keine Anregung, diese zwischen dem Auslösehebel 64 und dem Sperrhebel 108 anzuordnen, da diese dort dazu vorgesehen sein soll, ausschließlich den Sperrhebel 108 in eine der Figur 5 zu entnehmende Ruhestellung vorzuspannen. Es besteht daher auch kein Anlass, alternativ oder zusätzlich eine elastische Kopplung zwischen dem Sperrhebel 108 und dem Auslösehebel 64 zu realisieren, weil eine solche Maßnahme nicht ohne unerwünschte Rückwirkung auf die bereits aufeinander abgestimmte Kinematik des Sperrhebels 108 und des mit der Sperrklinke 40 des Gesperres interagierenden Auslösehebels 64 bliebe, sodass mitunter weitere Umkonstruktionen ohne Vorbild im Stand der Technik die Folge wären.

Eine entsprechende Veranlassung kann aufgrund des dort zumindest nicht realisierten Merkmals **M6.1^{H1a}** – wie im Abschnitt V.3.1a ausgeführt – auch die Offenbarung der Druckschrift NKL6 nicht liefern.

Über die fehlende Anregung helfen im Übrigen auch nicht die in der Rechtsprechung anerkannten Ausnahmen und Einschränkungen bezüglich dem Erfordernis einer veranlassten erfindungsgemäßen Problemlösung hinweg, wie die für eine beliebige, von einem bestimmten technischen Zweck losgelöste Auswahl aus mehreren Möglichkeiten (vgl. BGH GRUR 2008, 56, Rn. 25 – Injizierbarer Mikroschaum).

Denn selbst für den Fall, der Fachmann würde allein vor dem Hintergrund seines Fachwissens in Erwägung ziehen, die in der Druckschrift NKL7 gelehrt Vorspannung des Sperrhebels 108 mittels einer Feder zwischen diesem und dem Auslösehebel 64 umzusetzen, steht er vor einer Vielzahl an alternativen Lösungen, die sich in Abhängigkeit des gewählten Typs der Feder und der Verortung ihrer Anbindungsstellen an den beiden in Rede stehenden Hebeln theoretisch ergeben. Aus dieser Fülle von Varianten genau diejenige elastische Kopplung zwischen Auslösehebel 64 und Sperrhebel 108 auszuwählen, bei der entsprechend dem gebotenen Verständnis der Merkmalgruppe **M6.X^{H1a}** im ausgelenkten Normalbetrieb der verschwenkte Auslösehebel den Sperrhebel so ansteuert, dass durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels der Sperrhebel von der Feder beaufschlagt und mitgenommen wird, erweist sich dabei eben nicht als beliebig.

Ebenso geht der Einwand der Klägerin fehl, wonach diese Ausgestaltung keinen besonderen Effekt bewirke. Nach den Absätzen [0021] und [0022] des Streitpatents ist nämlich insgesamt die Auslegung – sowohl des Auslösehebels bzw. des Betätigungshebelwerks als auch des Sperrhebels – so getroffen, dass die durch die Feder zwischen den beiden Hebeln aufgebauten Koppelkräfte bei einer Auslenkung des Auslösehebels im Crashfall die Trägheitskräfte des Sperrhebels nicht überschreiten. Etwaige Bewegungen des Betätigungshebelwerkes respektive des mit dem Sperrhebel gekoppelten Auslösehebels führen selbst in diesem Fall nicht dazu, dass der Sperrhebel ausgelenkt wird.

Demgegenüber würde allerdings jegliche Vorspannung zwischen Sperrhebel und Auslösehebel – wie im Stand der Technik nach der Druckschrift NKL6

vorgeschlagen – zu einer Erhöhung der Koppelkräfte nicht nur im unausgelenkten Normalbetrieb, sondern auch im Crashfall führen und so diesen sich im Merkmalskomplex **M6.X^{H1a}** widerspiegelnden Konstruktionsprämissen zuwiderlaufen.

3.2b Auch eine Kombination der Druckschriften **NKL8** und **NKL6** steht der erfinderischen Tätigkeit, auf die der Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a beruht, nicht entgegen.

Zu den gegenüber der erteilten Fassung unveränderten Merkmalen **M1** bis **M4**, **M4.1**, **M4.2** und **M4.3** des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 1a wird auf die vorstehenden Ausführungen zu diesen verwiesen, die hier deshalb unverändert gelten. Demnach ergeben sich diese für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik durch eine Zusammenschau des Inhalts der Druckschrift **NKL8** mit dem Offenbarungsgehalt der Druckschrift **NKL6**.

Wie in den Abschnitten III.2 und V.3.1a dargelegt, erhält der zuständige Fachmann sowohl aus der Druckschrift **NKL8** als auch aus der Druckschrift **NKL6** darüber hinaus den Hinweis, den jeweiligen Auslösehebel mit dem auf ihm jeweils gelagerten Sperrhebel über eine elastische Kopplung in Gestalt einer Feder entsprechend dem Merkmalskomplex **M5.X^{H1a}** zu verbinden.

Hingegen ist der Druckschrift **NKL6** keine Ursache-Wirkungskette, wie in der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** vorgeschrieben, zu entnehmen.

Eine derart wirkende, elastische Kopplung ist auch in der Druckschrift **NKL8** nicht offenbart. Der dort gelehrt Kraftfahrzeugtürverschluss umfasst den auf dem Auslösehebel 2 drehbeweglich gelagerten Sperrhebel 6, der in der Ruhestellung, also im unausgelenkten Normalbetrieb, aber auch beim Auslenken des Auslösehebels durch Betätigung eines Türgriffs von der Feder 7 gegen einen vom Auslösehebel 2 abragenden Anschlag 12 gedrängt wird und in dieser nicht ausgelenkten Lage verbleibt (vgl. **NKL8**: Spalte 3, Zeilen 47 bis 56).

Hierdurch wird der Sperrhebel 6 beim Öffnen der Kraftfahrzeugtür zwar – insofern der Nomenklatur der Druckschrift **NKL8** folgend – von dem Auslösehebel 2 „mitgenommen“ (vgl. **NKL8**: Spalte 1, Zeile 61 bis Spalte 2, Zeile 3), allerdings

erfährt der Sperrhebel 6 keine durch die Schwenkbewegung des Auslösehebels 2 veranlasste Kraftbeaufschlagung mittels der Feder 7, die erst zu einer dem Sinngehalt der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** entsprechenden „Mitnahme“ des Sperrhebels 6 führen würde. Denn im ausgelenkten Normalbetrieb findet zwischen dem gegen den Anschlag 12 des Auslösehebels 2 federvorgespannten Sperrhebel 6 und dem Auslösehebel 2 selbst eben keine Relativbewegung statt, aus der eine Kraftwirkung resultieren könnte.

Insoweit ist eine Veranlassung für den Fachmann, alternativ oder zusätzlich zu diesen Maßnahmen die technische Lehre in Richtung auf die Lösung des Streitpatents nach Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 1a weiterzuentwickeln und eine in der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** festgelegte Ursache-Wirkungskette zu etablieren, auch in der Druckschrift NKL8 nicht zu erkennen.

3.2c Gleiches gilt für den Inhalt der Druckschrift **NKL9**. Der ausgelenkte Normalbetrieb des Kraftfahrzeugtürverschlusses gemäß der Druckschrift **NKL9** zeichnet sich nämlich dadurch aus, dass der Sperrhebel, dort Blockierhebel 7, zu Beginn der Betätigung sich mit dem Auslösehebel, dort Außenbetätigungshebel 4, gemeinsam bewegt, bis sein L- Schenkel 9 gegen die Führungskante 14 des Schlossblechs 12 stößt. Bei einer weiteren Drehung des Auslösehebels 4 verschwenkt der auf diesem gelagerte Sperrhebel 7 relativ zum Auslösehebel 4 gegen die Kraft einer Feder 10 (vgl. **NKL9**: Figuren 2, 4 u. 5, Spalte 3, Zeilen 57 bis 62, Spalte 4, Zeilen 17 bis 20).

Eine Anregung zu einer mit der Schwenkbewegung des Auslösehebels 4 initiierten Beaufschlagung des Sperrhebels 7 durch die Kraft der sie verbindenden Feder 10 in Mitnahmerichtung entsprechend dem Merkmalskomplex **M6.X^{H1a}** ergibt sich daraus jedenfalls nicht.

3.2d Auch den weiteren Druckschriften **NKL1** bis **NKL4** und **NKL10**, auf die die Klägerin zwischenzeitlich Bezug genommen hat, ist keine Anregung zu entnehmen, die den Fachmann ausgehend von einer der Entgegenhaltungen **NKL6**, **NKL7**, **NKL8** und **NKL9** in naheliegender Weise zu einem Kraftfahrzeugtürverschluss des

Patentanspruchs 1 gemäß Hilfsantrag 1a geführt hätte. Die Klägerin hat solche auch nicht angeführt.

3.3 Die auf den Patentanspruch 1 in der Fassung des Hilfsantrags 1a rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 9 genügen ebenfalls den an sie zu stellenden Anforderungen hinsichtlich der Patentfähigkeit ihrer Gegenstände.

Die sich dem patentfähigen Patentanspruch 1 nach Hilfsantrag 1a anschließenden Unteransprüche 2 bis 9, welche zulässige Ausgestaltungen des Kraftfahrzeugtürverschlusses gemäß dem Hauptanspruch darstellen, werden von diesem getragen.

VI.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 84 Abs. 2 PatG i. V. m. § 92 Abs. 1 ZPO.

Die ausgerichtete Kostenquote entspricht dem Anteil des Obsiegens und Unterliegens der Parteien. Da der wirtschaftliche Wert, der dem Streitpatent aufgrund des nach Hilfsantrag 1a als schutzfähig verbleibenden Patentgegenstands gegenüber der erteilten weiteren Fassung zukommt, durch die Beschränkung um einen erheblichen Teil reduziert ist, nämlich beschränkt auf die Realisierung der elastischen Kopplung zwischen dem Auslösehebel und dem Sperrhebel mittels einer Feder gemäß dem Merkmal **M5^{H1a}** sowie deren in der Merkmalsgruppe **M6.X^{H1a}** angesprochene, spezielle Wirkung im ausgelenkten Normalbetrieb des Kraftfahrzeugtürverschlusses, ist das Unterliegen der Beklagten mit 60 % und dementsprechend das der Klägerin mit 40 % zu bewerten.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 99 Abs. 1 PatG i. V. m. § 709 Satz 1 und Satz 2 ZPO.

Der Streitwert des Patentnichtigkeitsverfahrens war in Ermangelung näherer Anhaltspunkte auf 500.000,00 € festzusetzen, § 2 Abs. 2 Satz 4 PatKostG i. V. m. § 51 Abs. 1, § 63 Abs. 2 Satz 1 GKG. Nach ständiger Rechtsprechung ist für die Streitwertfestsetzung im Allgemeinen der gemeine Wert des Patents bei Erhebung der Klage zuzüglich des Betrags der bis dahin entstandenen Schadensersatzforderungen maßgeblich. Ein das Streitpatent betreffendes Verletzungsverfahren war nach Angaben der Parteien bei Erhebung der Patentnichtigkeitsklage nicht anhängig. Der Betrag vom 500.000,00 € beruht auf der Streitwertschätzung in der Klageschrift und entspricht dem Streitwert in einem anderen zwischen den Parteien geführten Nichtigkeitsverfahren betr. eine Vorrichtung für ein Kraftfahrzeugschloss („Mehrklinken-Gesperre mit Rasthaken“), in dem die Parteien den dort festgesetzten Streitwert zunächst übereinstimmend für zutreffend erachtet hatten (Az.: 6 Ni 6/22 (EP), Urteil vom 4. Oktober 2022).

Erkenntnisse, die eine Herabsetzung des Streitwertes rechtfertigen könnten, hat der Senat aufgrund der Ausführungen der Beklagten in der mündlichen Verhandlung nicht gewonnen. Die Angaben der Beklagten, die Lehre des Streitpatents werde nicht benutzt, rechtfertigt eine Herabsetzung nicht, weil es unabhängig von der derzeitigen Nutzung des Streitpatents auf seine größere wirtschaftliche Bedeutung als Massenprodukt ankommt und insoweit der festgesetzte Wert für ein Patent, das eine Vorrichtung für ein Kraftfahrzeugschloss unter Schutz stellt, ohnehin schon moderat erscheint.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung gegeben.

Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des in vollständiger Form abgefassten Urteils, spätestens aber innerhalb eines Monats nach Ablauf von fünf Monaten nach Verkündung, durch einen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Rechtsanwalt oder Patentanwalt als Bevollmächtigten schriftlich bzw. in elektronischer Form beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzulegen.

Grote-Bittner

Baumgart

Meiser

Peters

Sexlinger

(zugleich für den
wegen Abwesenheit
an der Unterschrift
gehinderten Richter
Dr. Baumgart)