



# **BUNDESGERICHTSHOF**

**IM NAMEN DES VOLKES**

## **URTEIL**

X ZR 223/00

Verkündet am:  
10. Mai 2005  
Wermes  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Mai 2005 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Melullis und die Richter Scharen, Keukenschrijver, Asendorf und Dr. Kirchhoff

für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 12. September 2000 verkündete Urteil des 4. Senats (Nichtigkeitssenats) des Bundespatentgerichts abgeändert.

Das deutsche Patent 36 12 857 wird für nichtig erklärt.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist eingetragene Inhaberin des deutschen Patents 36 12 857 (Streitpatents), das auf einer Anmeldung vom 16. April 1986 beruht. Patentanspruch 1 des vier Ansprüche umfassenden Streitpatents lautet:

"Dämmstoffbahn aus Mineralfaserfilz zu einer Rolle aufgewickelt, die für den klemmenden Einbau von vereinzelt Dämmstoffplatten zwischen Dachsparren ausgebildet ist, bei der die Dämmstoffbahn mit einer derart großen inneren Spannung zur Rolle gewickelt ist, daß sie sich selbsttätig zu einer vollständig gestreckten Dämmstoffbahn entrollt, sowie die Dämmstoffbahn quer zu ihrer Längserstreckung durch modulare, untereinander in gleichem Abstand angeordnete Markierungslinien unterteilt ist, die auf der im Wickel innenliegenden Oberfläche der Dämmstoffbahn aufgebracht, senkrecht zu den seitlichen Rändern der Dämmstoffbahn angeordnet, in Art von optisch wirksamen, farblich abgesetzten, die Dämmstoffbahn faktisch nicht schwächende und als Schneidhilfe dienende Markierungslinien gebildet sind, durch die in gestrecktem Zustand der Dämmstoffbahn aneinandergereihte und durch Durchschneiden der Dämmstoffbahn im Bereich der Markierungen vereinzelbare Dämmstoffplatten für den Einbau der Dämmstoffplatten mit ihren bezogen auf die Dämmstoffbahn seitlichen Rändern quer zwischen den Dachsparren vorgegeben sind, wobei die Dämmstoffbahn ein Raumgewicht von 10 bis 40 kg/m<sup>3</sup>, insbesondere 10 bis 25 kg/m<sup>3</sup> aufweist und die Bahn einen derart die Steifigkeit der vereinzelt Dämmstoffplatten vergrößernden erhöhten Bindemittelgehalt aufweist, daß die mit Übermaß gegenüber dem Sparrenabstand geschnittenen Dämmstoffplatten befestigungsmittelfrei durch Klemmwirkungen zwischen den Sparren gehalten sind."

Wegen des Wortlauts der Patentansprüche 2 bis 4 wird auf die Streitschrift verwiesen.

Das von der Klägerin angerufene Bundespatentgericht hat die Nichtigkeitsklage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Berufung der Klägerin, die ihren Antrag,

das deutsche Patent 36 12 857 für nichtig zu erklären,

weiterverfolgt, wobei sie die Technizität verschiedener im Patentanspruch 1 enthaltener Anweisungen anzweifelt und geltend macht, der patentgemäßen Lehre fehle es an der erforderliche Neuheit und erfinderischen Tätigkeit.

Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des Universitätsprofessors Dr.-Ing. G.

, das der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt hat.

#### Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung hat in der Sache Erfolg. Das Streitpatent ist für nichtig zu erklären, weil sich seine Lehre für den Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergab (§§ 22, 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG 1981).

1. Angesichts des Gegenstands des Streitpatents ist im Streitfall als maßgeblicher Fachmann ein Fachhochschulabsolvent der Fachrichtung Bauingenieurwesen, Verfahrenstechnik oder Maschinenbau anzusehen, der auf dem Gebiet der Herstellung oder Verarbeitung von Dämmstoffprodukten tätig ist und sich hier bereits eingearbeitet hat. Diese Feststellung beruht auf entsprechenden Angaben des gerichtlichen Sachverständigen, an deren Richtigkeit zu zweifeln kein Anlaß zutage getreten ist.

2. Das Streitpatent betrifft eine zu einer Rolle aufgewickelte Dämmstoffbahn aus Mineralfaserfilz. Diese soll bei der Dämmung von Dächern Verwendung finden können, wobei das Dämmmaterial zwischen den Sparren eingebaut wird. Werden die Bahnen ihrer Länge nach längs benachbarter Sparren verlegt, ergibt sich ein Problem daraus, daß einerseits bei vertretbarem Aufwand für Herstellung und Lagerhaltung nur Bahnen in bestimmten Nennbreiten beschränkter Anzahl angeboten werden können, andererseits die Sparren vor Ort häufig nicht Abstände haben, die ohne weiteres einen fachgerechten Längseinbau von Bahnen mit diesen Nennbreiten erlauben. Zu diesem fachgerechten Einbau gehört, daß das Dämmmaterial beidseitig so an den Sparren anliegt, daß Kältebrücken sicher vermieden sind. Deshalb sollte, wie auch in der Beschreibung des Streitpatents angegeben ist, das Dämmstoffmaterial im Vergleich zum Sparrenabstand vor Ort eine gewisse Überbreite haben und mit einer gewissen Pressung eingebaut werden, wobei allerdings eine zu große Überbreite zu vermeiden ist. Bei Verwendung von Bahnen in Nennbreiten sind daher häufig Zuschneidearbeiten oder ähnliche Anpassungsmaßnahmen an der Baustelle unerlässlich.

Die Beschreibung des Streitpatents behandelt verschiedene Versuche im Stand der Technik, Dämmelemente zur Verfügung zu stellen, welche die Anpassungsarbeiten erleichtern und anfallenden Verschnitt minimieren. Hierbei handelt es sich vornehmlich um Dämmstoffbahnen oder -elemente, die längs des durch zwei benachbarte Sparren gebildeten länglichen Zwischenraums (Sparrenfeld) eingebaut werden sollen. Zur Erleichterung der Anpassung an die im Einzelfall notwendige Breite sind diese an den Längsseiten mit Sollbruchlinien in Form von Nuten im Dämmstoff, mit Einschnitten, die den Dämmstoff bis zu einer angeklebten Kaschierung durchdringen oder lediglich mit optischen Markierungslinien versehen, die eine Hilfestellung für das Trennen bzw. Abschneiden von Randstreifen geben. Die Beschreibung des Streitpatents bemängelt hieran - abgesehen von der die Dämmung nachteilig beeinflussbaren Materialschwächung durch Nuten und Einschnitte -, daß hierdurch Materialverluste durch Verschnitt bewirkt würden, die zu unnötigen Kosten führen. Ein weiterer abgehandelter Vorschlag im Stand der Technik, nach dem die Dämmung zwischen Dachsparren mit nach Art eines Dreiecks ausgebildeten keilförmigen und deshalb gegeneinander verschiebbaren Platten erfolgt, wird ebenfalls wegen des Verschnitts abgelehnt, der hier aufträte, weil die an zwei zwischen den Sparren aneinandergelegten Dreiecken vorstehenden Spitzen abgeschnitten werden müßten, was außerdem einen erheblichen Arbeitsaufwand bedeute. Die Beschreibung schildert schließlich als bekannt eine Anordnung von Dämmstoffstücken, die aus Dämmstoffstreifen von 1,15 oder 2,30 m Länge zugeschnitten werden und auch quer und übereinander in Feldern zwischen vertikalen Ständern angebracht werden können. Die Herstellung einer solchen Anordnung wird als ein bei Sparrenfeldern mit variierender Breite mühsames Unterfangen bezeichnet, das ebenfalls zu einem übermäßigen Ma-

terialverbrauch führe, weil lediglich zwei Dämmstoffstreifen kurzer Länge zur Verfügung stünden.

Nach Sp. 5 Z. 26-34 der Beschreibung soll das Streitpatent dazu dienen, den Einbau von Mineralfasermaterial in ein Sparrenfeld zwischen Dachsparren zum Zwecke der Dachdämmung zu erleichtern, insbesondere einen einfachen Ein-Mann-Einbau ohne wesentlich erhöhten Arbeitsaufwand zu ermöglichen und dabei den beim Einbau anfallenden Verschnitt zu minimieren oder gänzlich zu vermeiden. Zugleich soll auf eine Herstellung und Vorratshaltung von Mineralfasermaterial in unterschiedlichen Nennbreiten verzichtet werden können.

3. Das insoweit nach Patentanspruch 1 des Streitpatents Beanspruchte läßt sich wie folgt gliedern:

- I. Dämmstoffbahn, die
  1. aus Mineralfaserfilz besteht,
  2. zu einer Rolle (auf)gewickelt ist,
    - a) und zwar mit einer derart großen inneren Spannung, daß sie sich selbsttätig zu einer vollständig gestreckten Bahn entrollt,
  3. durch Linien unterteilt ist

- a) in Art von optisch wirksamen, farblich abgesetzten Markierungslinien, die
  - b) auf der im Wickel innenliegenden Oberfläche der Bahn aufgebracht sind,
  - c) die Bahn faktisch nicht schwächen,
  - d) modular sind und
  - e) quer zur Längserstreckung - senkrecht zu den seitlichen Rändern - der Bahn
  - f) untereinander in gleichem Abstand angeordnet sind,
4. für den klemmenden Einbau von (Dämmstoff-)Platten zwischen Dachsparren ausgebildet ist,
- a) die mit Übermaß gegenüber dem Sparrenabstand aus der Bahn geschnitten und (dadurch) vereinzelt sind,
5. ein Raumgewicht von 10 bis 40 kg/m<sup>3</sup>, insbesondere von 10 bis 25 kg/m<sup>3</sup> hat und
6. einen Bindemittelgehalt aufweist, der



- a) so erhöht ist, daß die Steifigkeit aus der Bahn geschnittener, einzelner Platten derart vergrößert ist, daß diese befestigungsmittelfrei durch Klemmwirkung zwischen den Sparren gehalten sind.

## II. Die Markierungslinien

1. dienen als Schneidhilfe und
2. geben Platten vor
  - a) für den Einbau quer (bezogen auf die seitlichen Ränder der Bahn) zwischen Dachsparren,
  - b) die in gestrecktem Zustand der Bahn aneinandergereiht und
  - c) durch Durchschneiden der Bahn im Bereich der Markierungen einzelbar sind.

Beansprucht ist danach ein langgestrecktes Produkt (Bahn) in aufgewickelter Form und mit bestimmter Dichte, das bestimmte Materialeigenschaften hat (selbsttätige Entrollbarkeit zu einer vollständig gestreckten Bahn; Klemmbarkeit mit befestigungsmittelfreier Klemmwirkung) und durch mehrere senkrecht zu den seitlichen Rändern verlaufende, farblich abgesetzte und dadurch optisch wirksame Linien (Merkmalsgruppe I 3) gekennzeichnet ist, wobei die Bezeichnung der Linien als modular mangels gegenteiliger Erläuterung durch

die Beschreibung - wie in den Zeichnungen auch abgebildet - lediglich besagt, daß die Linien aus mehreren Teilen (Modulen) bestehen. Ausweislich der Merkmale 1 4 und 6 a erfolgt die Definition der patentgemäßen Materialbeschaffenheit auch mittels bestimmter Eigenschaften aus dem beanspruchten Produkt geschnittener, als Platten bezeichneter Abschnitte, obwohl diese selbst nicht beansprucht sind. Die Bahn muß so beschaffen (ausgebildet) sein, daß aus ihr mit Übermaß geschnittene Platten klemmend eingebaut werden können und durch Klemmwirkung zwischen Dachsparren halten. Die zusätzliche Kennzeichnung "befestigungsmittelfrei" macht dabei zwar deutlich, daß nicht jede sich zum kältebrückenfreien klemmenden Einbau eignende Beschaffenheit ausreicht. Ihr kann jedoch nicht entnommen werden, daß der Bindemittelgehalt und die seinetwegen erzielbare Klemmwirkung patentgemäß so weit gehen muß, daß sich auf Dauer andere Hilfsmittel zur Befestigung erübrigen. Eine derartige Bedeutung widerspräche dem sinnvollen Verständnis, zu dem der Patentanspruch 1 bei Berücksichtigung von Beschreibung und Zeichnungen Fachleute führt, die das auf dem hier interessierenden Gebiet der Technik übliche allgemeine Fachwissen sowie die durchschnittlichen Kenntnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten der hier tätigen Fachwelt haben, und das bei der Auslegung des Wortlauts eines Patentanspruchs zu Grunde zu legen ist (Sen.Urt. v. 07.09.2004 - X ZR 255/01, GRUR 2004, 1023, 1025 - Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung, zur Veröffentlichung in BGHZ 160, 204 vorgesehen). Das hat die Erörterung dieser Frage mit dem gerichtlichen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung zur Überzeugung des Senats ergeben. Hierbei hat Professor Dr.-Ing. G. nämlich auf den Winddruck hingewiesen, dem Dämmungen bei üblichem Dachaufbau ausgesetzt sind. Dieser könne zeitweise beträchtlich sein, weshalb es - nicht anders als heute - zum Anmeldezeitpunkt als Fehler gegolten habe, die Dämmung eines Daches dauerhaft

ohne innere Abstützung mindestens in Form einer sich als Dampfsperre eignenden an den Sparren angehefteten Folie zu lassen. Der Senat hat keinen Grund daran zu zweifeln, daß die Notwendigkeiten, die sich aus dieser glaubhaften und auch von keiner der Parteien in Frage gestellten Darstellung des gerichtlichen Sachverständigen ergeben, auch das Verständnis des Fachmanns vom Sinngehalt des Patentanspruchs 1 prägt. Denn die Beschreibung des Streitpatents erläutert die patentgemäße Lehre nicht etwa dahin, daß deren Befolgung auf Dauer eine zusätzliche Abstützung entbehrlich mache; dort ist vielmehr auch hinsichtlich einer mit der beanspruchten Bahn hergestellten Dämmung darauf hingewiesen, daß eine ganzflächige Aufbringung einer Dampfsperre aus Polyetylenfolie erfolgen könne (Sp. 8 Z. 58 ff.). Somit ergibt sich als sinnvolle Deutung der die Schaffung einer befestigungsmittelfreien Klemmwirkung betreffenden Anweisung im Patentanspruch 1, daß das Streitpatent insoweit als über den Bindemittelgehalt zu gewährleistende Eigenschaft der Bahn lediglich voraussetzt, daß über das kältebrückenfreie Anliegen der Abschnitte an benachbarten Sparren hinaus die zwischen die Sparren gedrückten Abschnitte befähigt sind, jedenfalls während der normalen, regelmäßig mit der Anbringung einer Dampfsperre endenden Zeit der Montage der Dachdämmung an Ort und Stelle zu verbleiben.

In ihrer Kombination legen die unter I zusammengefaßten Merkmale eine Bahn in räumlich-körperlicher Hinsicht fest. Durch die quer verlaufenden Linien und die durch den Bindemittelgehalt geschaffene Eignung zur ansonsten befestigungsmittelfreien Verarbeitung ist sie auch geeignet zum Einbau von Abschnitten, der - bezogen auf die frühere Länge der Bahn - quer zu benachbarten Dachsparren erfolgt. Die weitere Kennzeichnung der Linien als Markierungslinien und die unter II zusammengefaßten Angaben des Patentan-

spruchs 1 grenzen den Gegenstand der in aufgewickelter Form beanspruchten Bahn in räumlich-körperlicher Hinsicht dagegen nicht weiter ein. Denn weder der Patentanspruch 1 noch die Beschreibung und die Zeichnungen noch sonstige Umstände bieten Anhaltspunkte, daß Fachleute durch die unter II zusammengefaßten Angaben mehr Informationen über die patentgemäße Gestaltung der beanspruchten Bahn erhalten, als sie bereits den unter I zusammengefaßten Merkmalen zu entnehmen sind. Die zum Ausdruck kommende Schneidbarkeit der Bahn ist bereits nach Merkmal I 4 a vorausgesetzt. Die Bezeichnung der Linien als Markierungslinien erklärt sich aus dem in obiger Gliederung unter II 1 genannten Zweck, als Schneidhilfe zu dienen. Die Angaben verweisen auf oder bezeichnen eine Verwendung, zu der die Bahn nach ihren unter I zusammengefaßten Merkmalen geeignet ist, nämlich entlang (Sp. 7 Z. 41) oder parallel zu einer benachbarten Linie (Sp. 7 Z. 49) zu vereinzelt Platten geschnitten und in dieser Form auch quer in längliche Sparrenfelder eingebaut werden zu können. Wird diese Eignung genutzt, ist es möglich, trotz Einsatzes von Dämmstoffbahnen lediglich einer einzigen Nennbreite praktisch völlig verschnittfrei zu arbeiten (Sp. 8 Z. 65 ff.).

4. Der Senat hat die Überzeugung gewonnen, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 des Streitpatents nach den §§ 1 bis 5 PatG nicht patentfähig ist. Zum Stand der Technik gehören die Kenntnisse, die der vorveröffentlichte Prospekt "friction fit building insulation" vermittelte. Sie setzten den Fachmann zum Anmeldezeitpunkt in die Lage, sich den Gegenstand des Patentanspruchs 1 ohne erfinderische Tätigkeit zu erschließen.

Der Prospekt beschreibt ein 48 oder 96 Zoll langes Dämmstoffprodukt ("batt"), das in drei Nennbreiten angeboten wird und auch als Schicht zwischen

waagerechten Balken ("for ceilings") Verwendung finden können soll, also unter Bedingungen, die nicht hinter denen zurückbleiben, die einen Einbau zwischen Dachsparren bestimmen, wie der gerichtliche Sachverständige bestätigt hat. Da die "batts" länger als breit sind, können sie als Dämmstoffbahnen bezeichnet werden (Merkmal I). Sie bestehen aus Glasfasermaterial (Merkmal I 1) und sollen möglichst als ganze Einheit ihrer Länge nach zwischen Sparren eingebaut werden, wobei jede Nennbreite ein bestimmtes, im Prospekt näher angegebenes Achsmaß benachbarter Sparren zueinander verlangt. Bei Einhaltung des jeweils erforderlichen Achsmaßes sind die "batts" für den klemmenden Einbau ausgebildet (vgl. Merkmal I 4 und 4 a) und benötigen keine weitere Befestigung. Insoweit heißt es in dem Prospekt, die Isolierung bleibe an Ort und Stelle, selbst an Decken ("stays in place... even overhead"), es sei kein Anheften der Isolierung erforderlich ("no stapling of insulation"), auf Grund ihrer natürlichen Spannkraft lasse sie sich mühelos zwischen Pfosten und Deckenbalken hineindrücken und bleibe ohne weitere Befestigungsmaterialien am vorgesehenen Ort ("Its natural resilience permits it to be easily pushed between studs or joists, and it stays in place without any fastening"), in Decken angebracht bleibe sie über die Zeit, die normaler Weise bis zur Anbringung des Deckenmaterials vergehe, selbsttätig ohne zusätzliche Unterstützung an Ort und Stelle haften ("In ceilings, it will hold itself in place without supplement support during the normal construction delay between the time insulation is put in and the ceiling material installed"). Die Beschaffenheit der vorbeschriebenen Dämmstoffbahn entspricht daher auch insoweit dem patentgemäßen Produkt, als sie - wie oben unter 3. näher erörtert - befestigungsmittelfrei durch Klemmwirkung zwischen benachbarten Sparren gehalten wird (vgl. Merkmal I 6 a). Allerdings verhält sich der Prospekt nicht darüber, daß diese Eigenschaft durch den in Merkmal 6, 6 a bezeichneten Bindemittelgehalt erreicht worden ist und

auch eine Aussage über das Raumgewicht (vgl. Merkmal I 5) fehlt in der veröffentlichten Schrift. Es muß jedoch ohne weiteres angenommen werden, daß der sich mit dieser Schrift beschäftigende Fachmann davon ausging, die Dichte der "batts" liege in dem durch Merkmal I 5 beanspruchten Bereich und die Bahnen wiesen einen Bindemittelgehalt auf. Denn die Herstellung von Dämmstoffprodukten erfordert die Verwendung von Bindemittel; Raumgewichte zwischen 10 und 40 kg/m<sup>3</sup> bedeuteten zum Anmeldezeitpunkt übliche, gängige Werte, wie der gerichtliche Sachverständige im schriftlichen Gutachten ausgeführt und in der mündlichen Verhandlung nochmals bestätigt hat. Der Fachmann, der sich für die vorbeschriebenen "batts" im Hinblick auf deren Nutzbarmachung etwa für eine Weiterentwicklung interessierte, mußte sich deshalb nur noch Gedanken über den Grund für deren im Prospekt herausgestellte Klemmeigenschaft machen. Wie der gerichtliche Sachverständige in der mündlichen Verhandlung näher und überzeugend dargelegt hat, gehörte insoweit zu dem allgemeinen Fachwissen, daß eine Klemmwirkung Folge der Elastizität und Steifigkeit des Materials ist und diese Parameter zwar an sich mittels Dichte und Bindemittelgehalt beeinflusst werden können, bei Dämmstoffen das Raumgewicht aber kaum variiert werden kann, weil in erster Linie die Dichte für die Einhaltung des jeweils gewünschten Wärmeleitfähigkeitswerts verantwortlich ist, und deshalb hier hauptsächlich der Bindemittelgehalt das Gestaltungsmittel für eine bestimmte Klemmwirkung ist. Anschaulich hat der gerichtliche Sachverständige dabei ausgeführt, ein Fachmann hätte den Bindemittelgehalt erhöht, wenn er erlebt oder erfahren hätte, daß zwischen Balken gedrücktes Dämmstoffmaterial dem mit der Isolierung Betrauten wieder auf den Kopf fällt. Dies rechtfertigt die Überzeugung, daß die Angaben in dem Prospekt "friction fit building insulation" dem Fachmann jedenfalls nahelegten, eine Dämmstoffbahn aus Mineralfilz mit einem Raumgewicht von 10 bis 40 kg/m<sup>3</sup> zu

schaffen, die sich für den klemmenden Einbau zwischen Dachsparren eignet, weil ihr Bindemittelgehalt so erhöht und hierdurch ihre Steifigkeit derart vergrößert ist, daß sie befestigungsmittelfrei durch Klemmwirkung zwischen benachbarten Sparren hält. Etwas anderes kann auch nicht für aus einer Bahn geschnittene Abschnitte angenommen werden, auf die Patentanspruch 1 nach seinen Merkmalen I 4 und 6 abstellt. Denn der Prospekt "friction fit building insulation" zeigt auch für solche Abschnitte den klemmenden Einbau (Fig. 1 A u. 2 B). Das vermittelte dem Fachmann die Erkenntnis, daß auch im Hinblick auf einen abschnittweisen Einbau einer Bahn für die herausgestellte Klemmbarkeit gesorgt werden müsse. Angesichts des festgestellten Fachwissens bestehen keine durchgreifenden Zweifel, daß der Fachmann auch hierzu ohne weiteres in der Lage war.

Das trifft auch für die Maßnahmen zu, die zur Verwirklichung der Merkmale I 2 und 2 a notwendig waren. Dämmstoffprodukte, die länger als breit sind, aufzurollen, war für insoweit geeignete Ware vorgegeben, weil hierdurch - wie auf der Hand liegt - der Transport erleichtert wird. Die Erörterung mit dem gerichtlichen Sachverständigen hat ergeben, daß Bahnen mit dem beanspruchten Raumgewicht und Bindemittelgehalt unter Aufbringung entsprechenden Drucks, der in den Herstellungsbetrieben zur Verfügung steht oder gestellt werden kann, zu einem Wickel geformt werden können. Damit muß das mit Merkmal I 2 Beanspruchte als eine normale, ohne weiteres im fachmännischen Können liegende Gestaltung angesehen werden. Bezeichnenderweise zeigt das als Anlage NiK 3 a vorgelegte, ebenfalls vorveröffentlichte Werbeblatt auch "batts" in aufgewickelter Form. Da der zum Aufwickeln nötige Druck auch zu einer die Dicke der Bahn verringernden Komprimierung führt, stand bei Nutzung dieser Gestaltung zugleich das Merkmal I 2 a zur Verfügung. Angesichts

der Elastizität und Steifigkeit der nahegelegten Bahn ist nämlich natürliche Folge der Komprimierung das Bestreben sich selbsttätig zu entrollen und zu strecken, wie es in Spalte 7 Zeilen 6 ff. der Beschreibung des Streitpatents auch angegeben ist. Merkmal I 2 a ist mithin eine zwangsläufige Folge des patentgemäßen Bindemittelgehalts bei im Bereich des Merkmals I 5 liegender Dichte und deshalb bei allen Ausführungen gegeben, die diese Parameter aufweisen und aufgerollt sind.

Eine erfinderische Tätigkeit könnte nach allem allenfalls darin gesehen werden, daß die patentgemäße Lehre den Vorschlag, eine aufgerollte, durch entsprechenden Bindemittelgehalt zur befestigungsmittelfreien Klemmung geeignete Dämmstoffbahn zu schaffen, mit dem Vorschlag verbindet, diese mit den in der Merkmalsgruppe I 3 näher bezeichneten Linien versehen herzustellen. Auch das rechtfertigt den Patentschutz jedoch nicht. Auf einer Oberfläche angebrachte und dadurch die Bahn faktisch nicht schwächende sowie farblich abgesetzte und dadurch optisch wirksame Linien (vgl. Merkmale I 3 a und c) sind seit langem ein gängiges Mittel der Gestaltung oder Kennzeichnung. Sie waren insbesondere auch auf Dämmstoffbahnen bekannt. Das belegt nicht nur die deutsche Offenlegungsschrift 32 29 601; auch auf einer Oberfläche der "batts" des Prospekts "friction fit building insulation" waren Linien zu sehen. Was den Ort der Anbringung sowie den Verlauf und den Abstand solcher Linien anbelangt, war bekannt, sich nach deren Zweck zu richten. Auch hierfür sind die zuletzt genannten Schriften Beleg, weil bei diesen Produkten die Linien das Abschneiden seitlicher Streifen erleichtern bzw. Auskunft über die Verwendung des richtigen Produkts geben sollen. Deshalb waren senkrecht zu den seitlichen Rändern verlaufende, in gleichen Abstand auf der im Wickel innen liegenden Oberfläche der Bahn angeordnete Linien (Merkmale I 3 b, e und



f) vorgegeben, wenn dem mit der Isolierung Betrauten eine Hilfe für mehrere exakte Zuschnitte quer zur Längserstreckung der Bahn gegeben werden sollte, wie sie vorkommen, wenn eine Bahn abschnittsweise und - bezogen auf ihre ursprüngliche Länge - quer eingebaut wird. Diese Hilfestellung ihrerseits war nahegelegt, weil auch ein derartiger Quereinbau zum Stand der Technik gehörte. So behandelten nicht nur der Prospekt "friction fit building insulation" und das Informationsblatt "isolering af fritidshuset" aus dem Jahre 1972 die Möglichkeit eines solchen Quereinbaus; jedenfalls bei unkaschierten Bahnen kann angenommen werden, daß ein Quereinbau von Fall zu Fall immer wieder vorgekommen ist, wenn bei einem Längseinbau Abschnitte übrig blieben, die - bezogen auf die frühere Länge der Bahn - quer zwischen andere benachbarte Sparren paßten. Da die modulare Form (Merkmal I 3 d) ebenfalls aus der deutschen Offenlegungsschrift 32 29 601 vorbekannt war und bei Linien als im Belieben des Fachmanns liegende Gestaltung angesehen werden muß, begründet unabhängig von der Frage, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen als Teil einer Lehre zum technischen Handeln vorgeschlagene Mittel wie Linien, Striche oder ähnliche Kennzeichnungen zur Patentfähigkeit beitragen können, mithin auch die Merkmalsgruppe I 3 nichts Erfindarisches.

Dieser Bewertung steht nicht der von der Beklagten als Argument für eine erfinderische Tätigkeit angeführte große Erfolg am Markt entgegen, den Dämmstoffbahnen mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 haben. Dabei kann dahinstehen, ob Umstände nach der Anmeldung eines Patents überhaupt und gegebenenfalls wann im Einzelnen sie das Ergebnis der Überprüfung der Patentfähigkeit beeinflussen können. Im Streitfall kann nicht ausgeschlossen werden, daß der Grund des Erfolgs darin zu suchen ist, daß das bereits vorhandene Wissen um die Möglichkeiten des abschnittswisen Quereinbaus von

Dämmstoffbahnen aufgegriffen wurde und in das Blickfeld der Fachwelt gerückt ist. Ein zeitweises Monopol auf ein bestimmtes Erzeugnis rechtfertigt das nicht.

5. Aus den vorstehend erörterten Gründen haben auch die sämtlich auf Anspruch 1 rückbezogenen Patentansprüche 2 bis 4 keinen Bestand. Die Beklagte macht, wie eine Rückfrage in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat, insoweit keinen über Patentanspruch 1 hinausgehenden erfinderischen Gehalt geltend. Ein solcher ist auch nicht ersichtlich. Beansprucht sind vorteilhafte Ausgestaltungen der Lehre nach Patentanspruch 1, die im Vermögen des Fachmanns lagen. Die Festlegung des Abstands benachbarter Markierungslinien auf ca. 100 mm (Patentanspruch 2) ergibt ein ersichtlich sinnvolles Raster. Die Patentansprüche 3 und 4 geben für den Bindemittelgehalt und die Komprimierung der Bahn im Wickel Werte an, die durch einfache Versuche zu ermitteln waren. Der gerichtliche Sachverständige hat bestätigt, daß solche Versuche zum Anmeldezeitpunkt zur Vorgehensweise des Fachmanns gehörten.

6. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO in Verbindung mit § 121 Abs. 2 PatG.

Melullis

Scharen

Keukenschrijver

Asendorf

Kirchhoff