



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 69/19

Verkündet am:
8. Juni 2021
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitsache

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Juni 2021 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Bacher, die Richter Dr. Grabinski und Hoffmann, die Richterin Dr. Kober-Dehm und den Richter Dr. Rensen

für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des 4. Senats (Nichtigkeitssenats) des Bundespatentgerichts vom 27. Februar 2019 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1

Der Beklagte ist Inhaber des mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland erteilten europäischen Patents 1 557 318 (Streitpatents), das am 21. Januar 2005 unter Inanspruchnahme deutscher Prioritäten vom 23. Januar und 11. Mai 2004 angemeldet worden ist und einen Lastkraftwagen für den Transport einer großen Anzahl von Containern betrifft. Patentanspruch 1, auf den 14 weitere Ansprüche zurückbezogen sind, hat in der Verfahrenssprache folgenden Wortlaut:

Lastkraftwagen (1) mit einem Zugfahrzeug (2) und einem Anhänger (3), der als Auflieger ausgebildet ist und der Räder (6) und einen Laderaum (7) aufweist, wobei die äußere Höhe des Anhängers (3) von der Unterseite (14, 15) der Räder (5, 6) bis zur Oberseite (16) des Laderaumes (7) gemessen etwa 4 m nicht überschreitet und der Anhänger geeignet ist zum Transport von leeren Containern mit Abmessungen von 1 m Länge, 1,20 m Breite und 1,17 m Höhe, dadurch gekennzeichnet, dass der Laderaum (7) derart bemessen ist, dass er quer zur Fahrtrichtung Reihen mit zum Teil 4 und zum Teil 6 Containern und mehr als 64 Container (8) aufnehmen kann, wobei quer zur Fahrtrichtung jeweils 2 Container (8) so nebeneinander stehen können, dass eine Containerreihe nur 1 m der Fahrzeuglänge in Anspruch nimmt, wobei im Bereich der Auflage des Anhängers auf dem Zugfahrzeug 3 Reihen mit 4 Containern (8) angeordnet sein können, der Laderaum (7) eine Ausnehmung (9) zur Aufnahme der Räder (6) aufweist, über den Rädern (6) 1 bis 2 Reihen mit 4 Containern angeordnet sein können, im Bereich zwischen der Auflage und den Rädern des Anhängers Reihen mit 6 Containern angeordnet sein können und hinter den Rädern 2 bis 3 Reihen mit 6 Containern (8) angeordnet sein können.

2

Die Klägerin hat das Streitpatent im Umfang der Patentansprüche 1 bis 8 sowie 14 und 15 wegen mangelnder Patentfähigkeit angegriffen. Der Beklagte hat das Streitpatent in der erteilten Fassung und mit vier Hilfsanträgen verteidigt.

3

Das Patentgericht hat das Streitpatent im angegriffenen Umfang für nichtig erklärt, soweit es über den Gegenstand des vierten Hilfsantrags hinausgeht. Dagegen wendet sich die Berufung des Beklagten, der seine in erster Instanz erfolglos gebliebenen Anträge weiterverfolgt. Die Klägerin tritt dem Rechtsmittel entgegen.

Entscheidungsgründe:

4 Die Berufung ist zulässig, aber unbegründet.

5 I. Das Streitpatent betrifft einen Lastkraftwagen für den Transport von standardisierten Behältern für Flüssigkeiten oder Schüttstoffe (Intermediate Bulk Container, IBC).

6 1. Die Beschreibung des Streitpatents führt aus, Lastkraftwagen würden je nach Einsatzgebiet für den Transport besonders großer Gewichte oder besonders großer Volumina ausgelegt. Beim Transport von leeren IBC-Behältern gehe es um ein möglichst großes Volumen. Alle angebotenen Lastkraftwagen könnten nur weniger als 60 solcher Elemente transportieren (Abs. 4-7)

7 2. Das Streitpatent betrifft das technische Problem, einen Lastkraftwagen zur Verfügung zu stellen, der geeignet ist, möglichst viele IBC-Behälter zu transportieren, und dadurch ökonomischer genutzt werden kann.

8 3. Zur Lösung schlägt das Streitpatent in der erteilten Fassung von Patentanspruch 1 eine Vorrichtung mit folgenden Merkmalen vor:

1. Lastkraftwagen (1) mit einem Zugfahrzeug (2) und einem Anhänger (3),
 - 1.1 der als Auflieger ausgebildet ist und der Räder (6) und einen Laderaum (7) aufweist,
 - 1.2 die äußere Höhe des Anhängers (3) ist so bemessen, dass sie, von der Unterseite (14, 15) der Räder (5, 6) bis zur Oberseite (16) des Laderaumes (7) gemessen, etwa 4 m nicht überschreitet;
 - 1.3 der Anhänger ist geeignet zum Transport von leeren Containern mit Abmessungen von 1 m Länge, 1,20 m Breite und 1,17 m Höhe;

- 1.4 der Laderaum (7) ist derart bemessen, dass er quer zur Fahrtrichtung Reihen mit zum Teil 4 und zum Teil 6 Containern und mehr als 64 Container (8) aufnehmen kann, wobei quer zur Fahrtrichtung jeweils 2 Container (8) so nebeneinander stehen können, dass eine Containerreihe nur 1 m der Fahrzeuglänge in Anspruch nimmt;
- 1.4.1 im Bereich der Auflage des Anhängers auf dem Zugfahrzeug können 3 Reihen mit 4 Containern (8) angeordnet sein;
- 1.4.2 der Laderaum (7) weist eine Ausnehmung (9) zur Aufnahme der Räder (6) auf; über den Rädern (6) können 1 bis 2 Reihen mit 4 Containern angeordnet sein;
- 1.4.3 im Bereich zwischen der Auflage und den Rädern des Anhängers können Reihen mit 6 Containern angeordnet sein;
- 1.4.4 hinter den Rädern können 2 bis 3 Reihen mit 6 Containern (8) angeordnet sein.

9 4. Einige Merkmale bedürfen näherer Betrachtung.

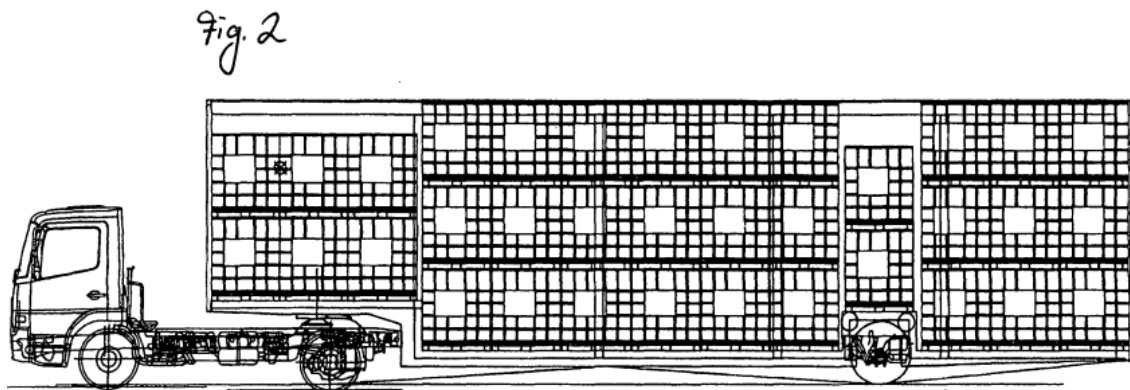
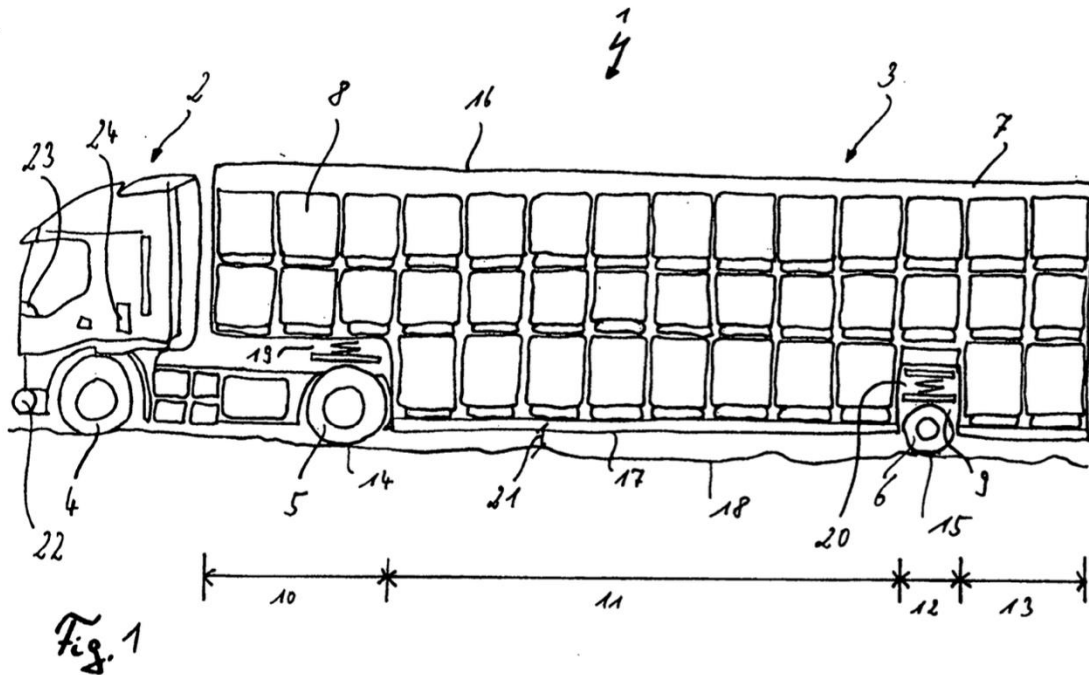
10 a) Nach den Merkmalen 1 und 1.1 besteht das Fahrzeug aus einer Sattelzugmaschine und einem als Auflieger ausgebildeten Anhänger.

11 Damit sind - abweichend von der Beschreibung (Abs. 1 f.) - Fahrzeuge ausgeschlossen, bei denen der Laderaum sowohl auf das Zugfahrzeug als auch auf den Anhänger verteilt ist. Dementsprechend beziehen sich die Vorgaben in den weiteren Merkmalen allein auf den Anhänger.

12 b) Nach der Beschreibung soll der erfindungsgemäße Anhänger die im Straßenverkehr vorgegebenen Richtlinien einhalten (Abs. 7). Diese Anforderung hat keinen Eingang in den Patentanspruch gefunden.

13 In Einklang damit ist in Figur 1 des Streitpatents ein Ausführungsbeispiel für insgesamt 76 IBC-Behälter dargestellt, das nach den nicht angegriffenen

Feststellungen des Patentgerichts den Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung nicht entspricht, während das in Figur 2 dargestellte Beispiel, das Platz für 70 IBC-Behälter bietet, diese Vorgaben einzuhalten vermag.



- 14 c) Aus den Vorgaben zu den Abmessungen der IBC-Behälter und zur Anzahl der Behälter, die in den einzelnen Bereichen übereinander Platz finden müssen, ergibt sich, dass im Bereich zwischen der Auflage und den Rädern sowie im Bereich hinter den Rädern eine Stapelhöhe von mindestens 3,51 m und in den beiden anderen Bereichen von mindestens 2,34 m zur Verfügung stehen muss.

15 Dies wird erreicht, indem der Boden der Ladefläche in den beiden Bereichen vor und nach den Rädern tiefer angeordnet ist als in den beiden anderen Bereichen. Bei der in Merkmal 1.2 festgelegten Außenhöhe von etwa 4 m verbleibt in den beiden zuerst genannten Bereichen rund 50 cm Bodenfreiheit - abzüglich der Höhe, den der Boden und der Unterbau des Anhängers in Anspruch nehmen.

16 Um die Bodenfreiheit im Bedarfsfall erhöhen zu können, sieht die Beschreibung optional Einrichtungen zur Höhenverstellung vor, die manuell oder mit Hilfe von Sensoren und einem Navigationsgerät automatisch angesteuert werden. Patentanspruch 1 sieht solche Einrichtungen nicht zwingend vor.

17 d) Die in Merkmal 1.2 enthaltene Vorgabe für die Außenhöhe orientiert sich an dem nach § 32 Abs. 2 StVZO zulässigen Höchstmaß von 4,00 m.

18 Aus der vom Text der Verordnung abweichenden Angabe "etwa 4 m" ergibt sich jedoch, dass geringfügige Überschreitungen dieser Höchstgrenze unschädlich sind. Dies steht in Einklang mit dem bereits oben aufgezeigten Umstand, dass Patentanspruch 1 nicht zwingend vorsieht, dass das Fahrzeug zulassungsfähig ist.

19 e) Um die in Merkmal 1.4 vorgegebene Mindestzahl von mehr als 64 Behältern zu erreichen, muss der Bereich zwischen der Auflage und den Rädern je nach Ausgestaltung Platz für mindestens fünf bis sieben Reihen zu je sechs Behältern bieten.

20 Dies ergibt sich aus den Festlegungen für die anderen Bereiche. Diese sehen für den Auflagebereich zwölf Behälter, für den Bereich über den Rädern vier oder acht Behälter und für den Bereich hinter den Rädern zwölf oder 18 Behälter vor. Dies führt zu folgenden Kombinationsmöglichkeiten:

21

Auflage	Über Rad	Hinten	Zwischen- summe	Vor Rad	Gesamt	Reihen
12	4	12	28	42	70	13
12	4	18	34	36	70	13
12	8	12	32	36	68	13
12	8	18	38	30	68	13

22

Das in Figur 1 dargestellte Ausführungsbeispiel entspricht der ersten dieser vier Kombinationsmöglichkeiten, mit der Modifikation, dass zwischen Auflage und Rad acht Reihen mit insgesamt 48 Behältern angeordnet werden können. Das in Figur 2 dargestellte Ausführungsbeispiel entspricht der zweiten Kombinationsmöglichkeit und damit zugleich den Vorgaben der mit Hilfsantrag 1 verteidigten Fassung.

23

II. Das Patentgericht hat seine Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet:

24

Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruhe in allen verteidigten Fassungen gegenüber dem auf den Lichtbildern K26 gezeigten Auflieger, der im Jahr 2001 hergestellt und am 1. Oktober 2001 zum Straßenverkehr zugelassen worden sei, nicht auf erfinderischer Tätigkeit. Bereits bei äußerer Betrachtung des Aufliegers könnten alle erforderlichen Informationen entnommen werden, so dass es auf die tatsächliche Ausgestaltung des Innenraums des Aufliegers nicht ankomme.

25

Der Fachmann, ein Diplom-Ingenieur oder Bachelor der Fahrzeugtechnik mit einem Abschluss einer Fachhochschule oder Hochschule für angewandte Wissenschaften, erkenne, dass der in K26 gezeigte Anhänger zum Transport von leeren Containern mit den in Merkmal 1.3 genannten Abmessungen geeignet sei. Der Auflieger habe die gesetzlich zulässige Breite von 2,55 m, so dass zwei Container mit der längeren Seite quer zur Fahrtrichtung gestellt werden könnten und jede Containerreihe 1 m der Fahrzeuglänge in Anspruch nehme. Die Höhe des

Anhängers betrage 4 m und biete im Bereich der beiden Tiefbetten eine Innenhöhe, die eine Aufnahme von drei übereinander gestapelten Containern mit einer Gesamthöhe von 3,51 m ermögliche. Im Bereich der Auflage und über den Rädern sei Raum für das Einbringen von zwei gestapelten Containern mit einer Höhe von insgesamt 2,34 m.

26 Bereits von außen sei erkennbar, dass der Innenraum des Anhängers vier unterschiedliche Bereiche aufweise. Ein erster Bereich liege über der Auflage des Zugfahrzeugs mit einer Länge von 3,4 m, einen zweiten Bereich bilde das mittlere Tiefbett mit einer Länge von 6,05 m, ein dritter Bereich liege über der in den Laderaum hineinragenden Aussparung für die Hinterachse mit einer Länge von 1,1 m und ein vierter Bereich mit einer Länge von 3,1 m dahinter. Damit seien die Merkmale 1.4.1 bis 1.4.3 zwar nicht offenbart, aber nahegelegt. Die genannten Abmessungen ermöglichten es, im Bereich der Auflage drei Reihen mit jeweils vier Containern, im Bereich des ersten Tiefbetts sechs Reihen mit jeweils sechs Containern, über den Rädern eine Reihe mit vier Containern und hinter den Rädern drei Reihen mit jeweils sechs Containern unterzubringen, so dass insgesamt 70 Container transportiert werden könnten.

27 Die zusätzlichen Längenvorgaben nach Hilfsantrag 1 seien durch K26 ebenfalls nahegelegt. Der Fachmann erkenne, dass der in K26 gezeigte Auflieger auf Grund seiner Länge den in § 32d StVZO geforderten Kraftkreis nicht einhalten könne - auch dann nicht, wenn der Auflieger für ein Zugfahrzeug aus der Klasse der leichten LKW bis 7,5 t mit dem kleinsten erhältlichen Radstand von 3,105 m vorgesehen gewesen sei. Einfache Berechnungen zeigten, dass der Anhänger zwischen der vorderen äußeren Begrenzung und der Achse um 0,27 m gekürzt werden müsse. Ausgehend von dieser Erkenntnis dränge sich auf, eine solche Kürzung im Bereich der Auflage vorzunehmen, weil eine Kürzung in anderen Bereichen die Zahl der transportierbaren Container reduzieren würde.

28 Die nach Hilfsantrag 2 zusätzlich vorgesehene Möglichkeit der Beladung
von der Seite habe sich ohne weiteres aus dem Bestreben ergeben, eine schnelle
und bedienerfreundliche Be- und Entladung zu ermöglichen.

29 Eine Beschränkung des Gesamtgewichts auf weniger als 12 t habe nahe-
gelegen, weil Fahrzeuge mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht seit
1. Januar 2005 mautpflichtig seien. Auf mögliche Schwierigkeiten, die Anforde-
rungen aus den Merkmalen 1 bis 1.5 trotz dieser Gewichtsbeschränkung zu er-
füllen, komme es schon deshalb nicht an, weil das Streitpatent keinen Beitrag zur
Realisierung eines solchen Fahrzeugs liefere.

30 III. Diese Beurteilung hält der Überprüfung im Berufungsverfahren im
Ergebnis stand.

31 1. Der Gegenstand des erteilten Patentanspruchs 1 ist nicht patentfä-
hig. Es kann offenbleiben, ob er neu ist; er beruht jedenfalls nicht auf erfinderi-
scher Tätigkeit.

32 a) Im Stand der Technik waren, wie es auch die Streitpatentschrift her-
vorhebt, Sattelaufleger bekannt, die entsprechend der nachfolgend wiedergege-
benen Ablichtung (B6) in 13 Reihen jeweils zwei IBC-Behälter übereinander und
nebeneinander, mithin insgesamt 52 solcher Behälter aufnehmen konnten.



33 aa) Dieser Stand der Technik, auf den die Klägerin ihre Angriffe zuletzt hauptsächlich stützt, stellt für den Fachmann einen geeigneten Ausgangspunkt für Verbesserungen dar, und zwar unabhängig davon, ob er über Kenntnisse auf dem Gebiet des Transportwesens oder über Kenntnisse auf dem Gebiet des Fahrzeugbaus verfügte.

34 Grundsätzlich bedarf es konkreter Umstände, die es dem Fachmann nahelegen, eine bestimmte Entgeghaltung oder Vorbenutzung als Ausgangspunkt seiner Überlegungen heranzuziehen. Diese Veranlassung liegt in der Regel in dem Bemühen, für einen bestimmten Zweck eine bessere oder andere Lösung zu finden, als sie der Stand der Technik zur Verfügung stellt (BGH, Urteil vom 16. Dezember 2008 - X ZR 89/07, BGHZ 179, 168, GRUR 2009, 382 Rn. 42 - Olanzapin; BGH, Urteil vom 5. Oktober 2016 - X ZR 78/14, GRUR 2017, 148 Rn. 43 - Opto-Bauelement).

35 Dies gilt unabhängig davon, ob andere Ausgangspunkte möglicherweise als noch näherliegend in Betracht kommen. Wenn für den Fachmann zur Lösung eines Problems mehrere Alternativen in Betracht kommen, können mehrere von ihnen naheliegend sein. Hierbei ist grundsätzlich ohne Bedeutung, welche der Lösungsalternativen der Fachmann als erste in Betracht zöge (BGH, Urteil vom 16. Februar 2016 - X ZR 5/14, GRUR 2016, 1023 Rn. 36 - Anrufroutingverfahren; Urteil vom 5. Oktober 2016 - X ZR 78/14, GRUR 2017, 148 Rn. 46 - Opto-Bauelement).

36 bb) Nach diesen Grundsätzen kommen ein Sattelzug der oben dargestellten Art und eine Kombination aus Lastkraftwagen und Anhänger, wie sie in der nachfolgend wiedergegebenen Abbildung beispielhaft dargestellt ist, im Streitfall gleichermaßen als Ausgangspunkt in Betracht.



- 37 Ein solcher Gliederzug kann zwar mehr IBC-Behälter aufnehmen als ein Sattelzug der oben dargestellten Art. Beide Ausführungsformen waren aber im Stand der Technik gebräuchlich. Sie haben zudem jeweils ihre besonderen Vor- und Nachteile. So kann bei einem Gliederzug die Zugmaschine nicht komplett von den die Lasten aufnehmenden Laderäumen abgekoppelt werden, was einem Entladen unabhängig vom Antriebsfahrzeug entgegensteht. Der Fachmann hatte deshalb Anlass, für beide Ausführungsformen nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.
- 38 cc) Ein Sattelzug der oben dargestellten Art verwirklicht die Merkmale 1 bis 1.3, nicht aber die Merkmalsgruppe 1.4.
- 39 b) Anlass, nach Möglichkeiten zur Steigerung der Transportkapazität zu suchen, ergab sich schon aus dem allgemeinen Bedürfnis nach möglichst hoher Effizienz. Dies gilt insbesondere für Einsatzbereiche, in denen IBC-Behälter nur in leerem Zustand befördert werden, etwa für den Transport zu und von Unternehmen, die gebrauchte Behälter dieser Art aufbereiten und anschließend wieder in Verkehr bringen.
- 40 c) Bei der Suche nach hierfür in Betracht kommenden Lösungen bot es sich an, sich an den besonderen Eigenschaften leerer IBC-Behälter zu orientieren.

41 Solche Behälter weisen, wie auch in den einleitenden Ausführungen des Streitpatents dargelegt wird, ein vergleichsweise großes Volumen bei relativ geringem Gewicht auf. Dies gab Anlass, im Stand der Technik nach Vorbildern zu suchen, die den in einem Sattelzug zur Verfügung stehenden Raum möglichst optimal ausnutzen.

42 d) Ausgehend von diesen Überlegungen lag es nahe, den in einem Prospekt des Anbieters K. (K15) dargestellten „Getränkessel“ als Vorbild für eine Verbesserung in Betracht zu ziehen.

43 aa) K15 bewirbt ein als wegweisend bezeichnetes Konzept für mehr Wirtschaftlichkeit beim Getränketransport.

44 Unter der Überschrift "Maßgeschneiderte Konzepte für individuelle Anforderungen" stellt der Prospekt die optimale Ausnutzung des Ladevolumens bei gleichzeitiger Reduzierung der Transportkosten in den Mittelpunkt. K15 bemängelt, dass die bisher eingesetzten Standard-Pritschensattelaufleger diesen Anforderungen nur unzureichend gerecht werden (S. 2).

45 Als Lösung wird ein Fahrzeugkonzept mit drei Basismodellen vorgestellt. Das zweite und das dritte Modell betreffen einen Auflieger für einen Sattelzug mit zwei Tiefbetten. Das zweite Modell ist in der nachfolgend wiedergegebenen Abbildung dargestellt.



- 46 K15 hebt des Weiteren hervor, dass Kunden, die an den Transport von Getränken individuelle Anforderungen stellen, weil sie zum Beispiel ausschließlich Leergut transportieren, mit dem Hersteller in Kontakt treten können. Auf der Basis des variablen Getränkesattelkonzepts würden die Konstrukteure maßgeschneiderte Lösungen für individuelle, kundenspezifische Anforderungen entwickeln (S. 4).
- 47 bb) Der Fachmann hatte Anlass, diesen Lösungsansatz für den Transport leerer IBC-Behälter in Betracht zu ziehen, auch wenn die in K15 offenbarten Sattelaufleger für volle und leere Getränkebehälter gleichermaßen vorgesehen sind.
- 48 Eine solche Veranlassung ergab sich jedenfalls aus dem Hinweis, dass für den Transport von Leergut spezielle Lösungen entwickelt werden können.
- 49 In K15 wird zwar nicht näher ausgeführt, worin diese individuellen Lösungen bestehen können. Aus dem grundlegenden Konzept, den zur Verfügung stehenden Raum durch tiefer liegende Bereiche zu vergrößern, und dem Hinweis, dass die individuelle Ausgestaltung an die jeweils zu transportierende Ladung angepasst werden kann, ergaben sich aber bereits genügend Anhaltspunkte für weitergehende Überlegungen.

50 Der Hinweis auf den Transport von Leergut führte zum einen vor Augen, dass aufgrund des geringen Gewichts eine Ausführung mit drei Achsen, wie sie in K15 gezeigt ist, bei entsprechend geringerer Belastung nicht zwingend erforderlich ist. Daraus ergab sich zugleich die Erkenntnis, dass der Verzicht auf einzelne Achsen den verfügbaren Raum weiter vergrößert.

51 cc) Bei dieser Ausgangslage bedurfte die individuelle Anpassung des in K15 offenbarten Konstruktionsprinzips an den Transport von leeren IBC-Behältern keiner erfinderischen Überlegungen.

52 Anhand der bekannten Maße solcher Behälter und der typischen Maße eines Sattelauflegers war es mit einfachen Mitteln möglich, Anordnungen zu finden, wie sie in den Figuren 1 und 2 des Streitpatents dargestellt sind.

53 2. Hinsichtlich des mit Hilfsantrag 1 verteidigten Gegenstands ergibt sich keine abweichende Beurteilung.

54 a) Nach Hilfsantrag 1 sollen die Vorgaben in Merkmalsgruppe 1.4 dahin konkretisiert werden, dass der Laderaum genau 70 Behälter aufnimmt, und zwar zwölf im Bereich der Auflage, 36 im Bereich zwischen Auflage und Rädern, vier über den Rädern sowie 18 hinter den Rädern. Zusätzlich ist die Länge der einzelnen Bereiche festgelegt, und zwar für den Bereich über der Auflage auf etwa 3 m, für den Bereich zwischen Auflage und Rädern auf etwa 6 m, für den Bereich über den Rädern auf maximal 1,10 m und für den Bereich hinter den Rädern auf etwa 3 m (Merkmal 1.4.5).

55 b) Auch diese konkrete Ausgestaltung war aus den oben aufgezeigten Gründen naheliegend.

56 Dabei kann dahingestellt bleiben, ob Sattelaufleger für IBC-Behälter, wie sie in der oben wiedergegebenen Abbildung (B6) dargestellt sind, bereits eine Länge von wenig mehr als 13 m aufwiesen. Aufgrund der Anregungen aus K15 lag es für den Fachmann nahe, Änderungen der Länge in Betracht zu ziehen,

wenn dies den Transport einer weiteren Reihe von Behältern ermöglicht oder unnötigen Leerraum vermeidet.

57 Bei einer Breite von 1 m je IBC-Behälter lag es deshalb nahe, sich für die Länge an ganzzahligen Meterwerten zu orientieren.

58 Dass eine solche Änderung konstruktive Folgeprobleme aufgeworfen hätte, führt entgegen der Auffassung der Berufung nicht zu einer abweichenden Beurteilung. Aus ihrem Vorbringen ergeben sich keine Schwierigkeiten, deren Lösung das allgemeine Fachwissen eines Konstrukteurs überstiegen. Dementsprechend widmet auch das Streitpatent dieser Frage keine besondere Aufmerksamkeit.

59 3. Auch der mit Hilfsantrag 2 verteidigte Gegenstand beruht nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

60 a) Hilfsantrag 2 fügt den Merkmalen des Hilfsantrags 1 folgendes Merkmal hinzu:

1.4.6 Der Laderaum ist in Fahrtrichtung von der Seite beladbar, indem eine Folie die Seitenwand des Fahrzeugs bildet, die beim Be- und Entladen zur Seite oder nach oben gerollt werden kann, sodass die gesamte Seitenwand des Fahrzeugs ungehindert zugänglich ist.

61 b) Diese Ausgestaltung war, ausgehend von dem in B6 gezeigten Auflieger ebenfalls nahegelegt, der eine seitliche Beladbarkeit und eine Abdeckung mit Folien bereits vorsieht.

62 4. Für den mit Hilfsantrag 3 verteidigten Gegenstand ergibt sich nichts anderes.

63 a) Mit Hilfsantrag 3 soll der Fassung nach Hilfsantrag 2 folgendes Merkmal hinzugefügt werden:

1.4.7 Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs liegt unter 12 t.

64 Wie das Patentgericht zutreffend angenommen hat, ist als Gesamtgewicht in diesem Sinn das zulässige Gesamtgewicht des aus Zugmaschine und Hänger bestehenden Fahrzeugs anzusehen. Dies ergibt sich aus den Ausführungen in der Beschreibung (Abs. 22), wonach Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht unter 12 t günstigeren Mautgebühren unterliegen.

65 b) Diese im Stand der Technik bekannten Regelungen gaben zugleich Veranlassung, nach Möglichkeiten zu suchen, das zulässige Gesamtgewicht zum Zwecke der Mauteinsparung zu reduzieren.

66 Dies wird durch die Hauszeitung des Anbieters K. - Ausgabe 02/2002 - (K14) belegt. Dort wird das Leergewicht für einen dreiachsigen Auflieger für den Transport von Getränken mit 7,1 t angegeben. Daraus ist zu folgern, dass das Leergewicht für einachsige Auflieger sogar noch geringer ausfallen kann. Ob eine zusätzliche Reduzierung in Betracht kommt und gegebenenfalls erforderlich ist, weil das Ladegewicht von IBC-Behältern geringer ist als dasjenige von vollen Getränkebehältern, bedarf vor diesem Hintergrund keiner Entscheidung. Das Streitpatent zeigt auch insoweit keine besonderen Maßnahmen auf, die der Lösung dieses Ziels dienen.

67 IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 121 Abs. 2 PatG und § 97 Abs. 1 ZPO.

Bacher

Grabinski

Hoffmann

Kober-Dehm

Rensen

Vorinstanz:

Bundespatentgericht, Entscheidung vom 27.02.2019 - 4 Ni 37/17 (EP) -