



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 169/02

Verkündet am:

13. März 2007

Wermes

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. März 2007 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Melullis und die Richter Scharen, Keukenschrijver, Asendorf und Gröning

für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das am 2. Mai 2002 verkündete Urteil des 3. Senats (Nichtigkeitssenats) des Bundespatentgerichts wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Tatbestand:

1 Die Beklagte ist eingetragene Inhaberin des in deutscher Sprache erteilten europäischen Patents 0 916 004 (Streitpatents), das auf einer Anmeldung vom 17. Juni 1997 beruht und für das die Priorität einer deutschen Anmeldung vom 1. August 1996 in Anspruch genommen worden ist. Patentanspruch 1 lautet:

"Straßenbaumaschine zum Bearbeiten von Fahrbahnen,
- mit einem selbst fahrenden Fahrwerk bestehend aus einer lenkbaren vorderen Fahrwerksachse (6) mit mindestens einem Stützrad (12) und zwei hinteren Stützrädern (14, 16),

- mit einem im Bereich der hinteren Stützräder (14, 16) angeordneten Fahrstand (4) für einen Fahrzeugführer auf einem von dem Fahrwerk getragenen Maschinenrahmen (8),
- mit einer in oder an dem Maschinenrahmen (8) gelagerten Arbeitseinrichtung (20), die auf einer Seite, nämlich auf der so genannten Nullseite (24) des Maschinenrahmens (8), in etwa bündig mit diesem abschließt,
- mit einem Antriebsmotor für die für den Antrieb der Arbeitseinrichtung (20) und den Fahrbetrieb benötigte Antriebsleistung,
- wobei das auf der Nullseite (24) befindliche hintere Stützrad (16) aus einer über die Nullseite (24) vorstehenden äußeren Endposition (26) in eine eingeschwenkte innere Endposition (28) verschwenkbar ist, in der das Stützrad (16) nicht über die Nullseite (24) übersteht,

dadurch gekennzeichnet, dass das schwenkbare Stützrad (16) über ein in einer horizontalen Ebene liegendes mit einer Antriebseinrichtung (34) gekoppeltes Getriebe (30) von der äußeren Endposition (26) unter Beibehaltung der Laufrichtung in die innere parallel verschobene Endposition (28) verschwenkbar ist."

2 Wegen des Wortlauts der unmittelbar oder mittelbar auf diesen Patentanspruch zurückbezogenen erteilten Unteransprüche 2 bis 12 wird auf die Streitpatentschrift verwiesen.

3 Mit ihrer Nichtigkeitsklage hat die Klägerin geltend gemacht, das Streitpatent offenbare die Erfindung nicht so deutlich und vollständig, dass ein Fachmann sie ausführen könne; vor allem aber sei der Gegenstand des Streitpatents in Anbetracht des Standes der Technik, insbesondere der Gestaltung

von vorbenutzten Produkten beider Parteien (B. und W. -Kaltfräsen) nicht patentfähig.

4 Das Bundespatentgericht hat die Nichtigkeitsklage abgewiesen. Die Klägerin verfolgt ihr Begehren nach Nichtigkeitsklärung des Streitpatents nunmehr mit der Berufung weiter, die sie allein darauf stützt, der Gegenstand des Streitpatents sei nicht neu, jedenfalls aber aufgrund des Standes der Technik naheliegender gewesen.

5 Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen, wobei sie das Streitpatent hilfsweise auch mit geänderten Anspruchssätzen verteidigt.

6 Der Senat hat Beweis erhoben durch Einholung eines Gutachtens des Prof. Dr.-Ing. habil. G. K., das der gerichtliche Gutachter in der mündlichen Verhandlung erläutert und ergänzt hat. Die Klägerin hat ein von Prof. Dr.-Ing. I. S. im Januar 2007 erstelltes schriftliches Gutachten vorgelegt.

Entscheidungsgründe:

7 Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg. Es kann nicht festgestellt werden, dass der mit der Berufung noch weiter verfolgte Nichtigkeitsgrund (Art. II § 6 Abs. 1 Nr. 1 IntPatÜG i.V. mit § 138 Abs. 1 lit. a EPÜ) besteht.

8 1. Das Streitpatent betrifft eine Straßenbaumaschine zum Bearbeiten von Fahrbahnen. Muss eine Fahrbahndecke ausgebaut werden, kommen sogenannte Kaltfräsen zum Einsatz. Sie weisen endseitig eine Fräswalze auf, die vorzugsweise an einer Stirnseite nahezu bündig mit der dortigen Seitenkante des Maschinenrahmens abschließt ("Nullseite"). Im Normalfall befinden sich die hinteren Stützräder zur besseren Abstützung des beträchtlichen Gewichts derartiger Straßenbaumaschinen seitlich der beiden Stirnseiten der Fräswalze und stehen über den Maschinenrahmen hinaus vor. Ein kantenbündiges Fräsen ist dann auch auf der Nullseite nicht möglich. Es war deshalb bekannt, das nullseitige hintere Stützrad an dem Maschinenrahmen relativ zu diesem nach innen verschwenkbar anzuordnen. Als neuere Bauart einer solchen Kaltfräse behandelt die Streitpatentschrift diejenige, die in der Veröffentlichung der französischen Patentanmeldung 2 642 773 (Anl. 5) vorbeschrieben war. Nach der Darstellung in Sp. 1 f. der Streitpatentschrift befindet sich das nullseitige hintere Stützrad dieser Straßenbaumaschine am bodenseitigen Ende einer teleskopierbaren Hubsäule. Die Hubsäule ist an zwei Stellen des Maschinenrahmens gelagert, und zwar mit großem vertikalem Abstand, damit eine ausreichende Stabilität zum Tragen des Maschinengewichts gewährleistet ist. Es ergibt sich so eine einachsige und gegenüber der Nullseite vorstehende vertikale Lagerung (vertikale Schwenkachse).

9 Dieser Lösung schreibt die Darstellung in der Streitpatentschrift verschiedene Nachteile zu. Da das nullseitige hintere Stützrad um die vertikale Schwenkachse in eine Stellung innerhalb des Maschinenrahmens verschwenkt werden könne, sei zwar ein kantennahes Arbeiten möglich. Da die einachsige Lagerung vorstehe, könne jedoch nicht bündig an eine Hauswand herangefahren werden. Da die Lagerung vertikal (d.h. in der Höhe) Platz beanspruche, sei der freie Blick auf den Arbeitsraum von einem oberhalb der Fräswalze ange-

ordneten Fahrstand beeinträchtigt, insbesondere bei eingeschwenktem Stützrad. Der Platzbedarf verhindere auch, dass auf den Fahrstand eine Kabine aufgesetzt werden und die Bedienperson von der Seite zusteigen könne. Der Schwenkvorgang bewirke eine Änderung der Laufrichtung des Stützrads. Dem müsse Rechnung getragen werden, und zwar entweder durch eine Drehrichtungsumschaltung des Hydraulikgetriebes, welches das nullseitige hintere Stützrad antreibe, oder dieses Stützrad müsse um 180° gedreht werden, was bei einer Hubsäule mit rundem Querschnitt zwar möglich sei, aber eine zusätzliche Vorrichtung zur Arretierung des eingeschwenkten und verdrehten Stützrads notwendig mache.

10 2. Im Hinblick auf diese Nachteile schlägt der erteilte Patentanspruch 1 eine Straßenbaumaschine zum Bearbeiten von Fahrbahnen vor, die aufweist

1. ein selbst fahrendes Fahrwerk
bestehend aus
 - a) einer lenkbaren vorderen Achse mit mindestens einem Stützrad,
 - b) zwei hinteren Stützrädern,wobei
 - (1) ein Stützrad sich auf der Nullseite befindet und
 - (2) verschwenkbar ist
 - aus einer äußeren Position, in der es über die Nullseite vorsteht,
 - in eine innere Endposition, in der es eingeschwenkt ist und nicht über die Nullseite vorsteht,
2. einen Maschinenrahmen,

der vom Fahrwerk getragen wird,

3. einen Fahrstand für einen Fahrzeugführer,
auf dem Maschinenrahmen
im Bereich der hinteren Stützräder,
4. eine Arbeitseinrichtung, die
an oder in dem Maschinenrahmen gelagert ist,
auf der Nullseite etwa bündig mit dem Maschinenrahmen ab-
schließt,
5. einen Antriebsmotor für die Arbeitsleistung, die für
den Betrieb der Arbeitseinrichtung und
den Fahrbetrieb benötigt wird,
6. ein Getriebe,
 - a) das in einer horizontalen Ebene liegt,
 - b) das mit einer Antriebseinrichtung gekoppelt ist,
 - c) über das das schwenkbare Stützrad von der äußeren Endpo-
sition unter Beibehaltung der Laufrichtung in die innere parallel
verschobene Endposition verschwenkbar ist.

11

Von diesen Merkmalen bedürfen diejenigen der Nr. 1 bis 5 keiner weite-
ren Erläuterung. Über deren Bedeutung besteht auch zwischen den Parteien
Einigkeit. Die Merkmale 1 bis 5 beschreiben die Vorrichtungsteile und teilweise
deren Möglichkeiten, die bei den Straßenbaumaschinen zum Bearbeiten von
Fahrbahnen gattungsgemäß vorhanden sein müssen und deren Gestaltung
erfindungsgemäß durch das mittels Merkmal 6 gekennzeichnete Getriebe ver-

bessert werden soll. Hierbei handelt es sich um Maschinen, deren Werkstück die Fahrbahn ist und die als Werkzeug eine Fräswalze oder eine ihr vergleichbare Arbeitseinrichtung einsetzen. Dies hat die Erörterung mit dem gerichtlichen Sachverständigen ergeben. Denn er hat - unter Angabe von Beispielen und ohne Einwände seitens der Parteien - ausgeführt, dass eine Stützradverstellung, wie sie laut Merkmal 1b) vorhanden sein soll, bei anderen Straßenbaumaschinen (Betonmischern, Radladern usw.) keine Bedeutung hat und er nur Kaltfräsen als Baumaschinen kennt, bei denen es beim Bearbeiten von Fahrbahnen hierauf ankommt.

- 12 In dem Streit der Parteien über den Inhalt des Merkmals 6 tritt der Senat der Auffassung des mit sachkundigen technischen Richtern besetzten Bundespatentgerichts bei, dass hiermit ein einziges Getriebe beansprucht ist, das seiner Gestaltung und Funktion nach bestimmt und geeignet ist, von einem geräteseitig hierfür bereitgestellten Vorrichtungsteil angetrieben sowohl für die Verschwenkung des nullseitigen hinteren Stützrads als auch dafür zu sorgen, dass dabei eine Laufrichtungsänderung dieses Stützrads unterbleibt. Denn diese Auslegung ist durch den Wortlaut des Patentanspruchs 1 vorgegeben. So beschreiben schon die Merkmale 1 bis 5 jeweils eine einzelne Vorrichtung. Dies legt es nahe, dass auch das ferner beanspruchte Getriebe allein den unter dem Gliederungspunkt 6 c zusammengefassten Bewegungsvorgang bewirken können muss. Hierfür spricht ferner die Angabe "parallel verschobene Endposition". Denn sie weist darauf hin, dass es anders als in früheren Lösungen nicht um ein Verschwenken um eine Schwenkachse am Maschinenrahmen und ein Verdrehen des nullseitigen hinteren Stützrads um eine andere Achse, etwa um den inneren Zylinder einer das Stützrad endseitigen haltenden Hubsäule geht. Entscheidend ist hiernach allein, dass das Stützrad mittels einer einheitlichen Bewegung verschoben wird mit der Folge, dass es in der einen wie in der anderen

Endposition laufrichtig steht. Da Patentanspruch 1 als Mittel hierfür nur das Getriebe und dessen Antrieb benennt, ergibt sich als zwangsloses Verständnis, dass erfindungsgemäß auch lediglich diese Mittel diese Folgen ermöglichen sollen. Dass daneben insbesondere auch keine Menschen als Werkzeuge zum Einsatz kommen sollen, kann schon deshalb keinen Zweifeln unterliegen, weil ein Getriebe eine geräteseitige Vorrichtung bezeichnet und auch hinsichtlich dessen Antriebs Patentanspruch 1 mit dem Begriff Vorrichtung die Ausdrucksweise verwendet, die bereits bei dem Bearbeitungswerkzeug (Merkmal 4) benutzt ist, das schwerlich ein Mensch sein kann. Die vorgenommene Auslegung des Patentanspruchs 1 wird schließlich durch den Inhalt der Beschreibung bestätigt. Denn auch soweit die Streitpatentschrift sich in der Beschreibung mit der Erfindung allgemein und ihren bevorzugten Ausführungsformen befasst, wird keine Gestaltung behandelt, bei der nicht allein die aus Antriebs- und Getriebe- teilen bestehende Vorrichtung vorhanden ist, die darauf ausgelegt ist, in einem einheitlichen Bewegungsvorgang das nullseitige hintere Stützrad so von einer Endposition in die andere zu versetzen, dass es jeweils laufrichtig steht.

- 13 3. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist neu. Keine der vorbeschriebenen oder vorbenutzten Straßenbaumaschinen zum Bearbeiten von Fahrbahnen weist sämtliche Merkmale in Kombination auf. Das stellt auch die Klägerin nicht in Abrede. Eine Vorwegnahme durch die Kaltfräse W. mit in sich drehbarer Hubsäule (Anl. 10, 11, 13, H 2 a, E 2-5) sieht auch sie nur unter der - nach den vorstehenden Ausführungen unzutreffenden - Annahme als gegeben an, dass das Merkmal 6 einen allgemeineren Sinn hat, als vorstehend erörtert ist.

- 14 4. Der Senat vermag nicht festzustellen, dass sich der Gegenstand des Patentanspruchs 1 für einen Fachmann in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergeben hat.
- 15 a) Als maßgeblicher Fachmann ist ein Diplomingenieur der Studienrichtung konstruktiver Maschinenbau anzusehen, der sich auf die Entwicklung von Maschinen für den Verkehrswegebau spezialisiert hat und aufgrund mehrjähriger Berufserfahrung auf diesem Gebiet vor allem mit deren Besonderheiten vertraut ist. Zu seinem Wissen gehört insbesondere auch das, was die Kaltfrästechnik für den Straßenbau kennzeichnet. Die Konzentration seiner Arbeit auf sein Spezialgebiet bringt es mit sich, dass sein Interesse, sein Wissen und seine Erfahrung in Dingen, die nicht durch die Besonderheiten der maschinellen Bearbeitung von Fahrbahnen gekennzeichnet sind, nicht ausgeprägt sind. Das entnimmt der Senat den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen, dem als einem von zwei Lehrstuhlinhabern in Deutschland, die ein Vertiefungsstudium für den Bau von Maschinen für den Verkehrswegebau anbieten, die hierzu nötigen Kenntnisse zur Verfügung stehen und dessen Angaben sich dahin zusammenfassen lassen, dass die Entwicklung von Maschinen, deren Werkstück die Fahrbahn einer Straße ist, weltweit nur in etwa fünf Unternehmen betrieben wird und diese hierzu ausgesprochene Spezialisten des Straßenbaus mit Maschinen wie etwa Kaltfräsen einsetzen.
- 16 b) Zum Prioritätszeitpunkt gehörten zum Stand der Technik auf diesem Gebiet die B. -Kaltfräsen gemäß den Anl. K 14, K 15, H 5 und den Fotos auf GA 107 f. Diese - wie zwischen den Parteien nicht streitig ist - vorbenutzten Straßenbaumaschinen weisen zwar die Merkmale 1 bis 5 auf. Sie haben aber kein Getriebe nebst Antriebseinrichtung hierfür, wie es nach der vorgenommenen Auslegung kennzeichnend für die Erfindung nach dem Streitpatent ist. Das

nullseitige hintere Stützrad befindet sich bei den B. -Kaltfräsen bodenseitig an einer Hubsäule, um deren Achse es gedreht werden kann. Die Hubsäule ist über einen Arm zwischen zwei übereinander angeordneten Teilen des Maschinenrahmens drehbar gelagert. Sie kann um eine zwischen diesen Teilen befindliche senkrechte Lagerachse verschwenkt werden. Zur fahrtrichtungsrichtigen Verlagerung des nullseitigen hinteren Stützrads von einer Endposition zur anderen müssen die Hubsäule verschwenkt und das Stützrad um deren Achse gedreht werden. Das hierzu Erforderliche muss durch eine Bedienperson von Hand über hierfür vorgesehene Griffe bewerkstelligt werden. Erfolgt das händische Drehen des Stützrads kontinuierlich während des die Hubsäule betreffenden Verschwenkvorgangs, ergibt sich allerdings ein Bewegungsablauf für das Stützrad, wie er beispielsweise auch bei Befolgung der Anweisungen erzielt wird, die Gegenstand des Unteranspruchs 3 und in den betreffenden Figuren des Streitpatents verdeutlicht sind (vgl. Merkmal 6 c).

- 17 An dieser Straßenbaummaschine zum Bearbeiten von Fahrbahnen ist aus fachlicher Sicht sicherlich zu bemängeln, dass zur Bewegung des nullseitigen hinteren Stützrads die Manipulation durch eine Bedienperson erforderlich ist, die neben der Maschine steht. Die Darstellung der Arbeitsweise in der von der Beklagten überreichten Bildersequenz zeugt ferner davon, dass eine recht umständliche Arbeitsweise von Nöten ist. Der Senat ist deshalb überzeugt, dass eine Automatisierung der benötigten Bewegungsvorgänge nahegelegt war. Da der Arbeiter - wie unschwer erkennbar ist - tatsächlich für zwei Verschwenk- bzw. Verdrehvorgänge zu sorgen hatte, mag das hinreichend Anlass zu Überlegungen gewesen sein, möglichst jeweils beide Bewegungen maschinell nachzubilden. Eine Anregung, sich allein eines zudem horizontal liegenden Getriebes mit entsprechender Antriebseinrichtung zu bedienen, das alle bisher erforderlichen Bewegungsabläufe zusammenfasst und als einheitlichen Vorgang

ausführt, ergab sich daraus jedoch nicht. Die Einschätzung, dass die B. - Straßenbaumaschinen keinen Ansatz für die im Streitpatent beanspruchte Konzentration boten, wird durch die - wie ebenfalls nicht streitig ist - in zwei Ausführungen zum Stand der Technik gehörenden Kaltfräsen W. (Anl. 10, 11, 13, H 2 a) bestätigt. Denn auch diese Straßenbaumaschinen setzen auf zwei Bewegungsmechanismen bei der laufrichtigen Verlagerung des hinteren nullseitigen Stützrads. Sie weisen zwar für das Verschwenken einer Hubsäule um eine maschinenrahmenseitige Drehachse ein in horizontaler Ebene liegendes Zahnradgetriebe auf, die Beibehaltung der Laufrichtung des nullseitigen hinteren Stützrads durch Drehen um die Achse der Hubsäule muss bei ihnen aber entweder ebenfalls von Hand oder aber über eine zusätzliche mit Bolzen und schräger Führungsnut arbeitende besondere Mimik am oberen Ende der Hubsäule erfolgen, die das Absenken oder Heben der Hubsäule zu dem Verdrehen des Stützrads nutzt.

18 Bei diesen Lösungen, die ansonsten weitgehend den B. -Kaltfräsen entsprechen, befindet sich also das Stützrad ebenfalls drehbeweglich an einer Hubsäule, die allerdings über zwei beabstandete Schwenkarme an dem Maschinenrahmen schwenkbar befestigt ist. Ein Zahnkranz und ein von einem Hydraulikmotor angetriebenes Ritzel, die darüber angebracht sind, besorgen die Verschwenkung der angehobenen Hubsäule um einen Drehpunkt an dem Maschinenrahmen. Beim Absenken der Hubsäule wird dem Stützrad eine Drehung aufgezwungen, weil am oberen Ende der Hubsäule in deren äußerem Mantel für einen Bolzen, der in den inneren drehbaren Zylinder der Hubsäule von der Bedienperson eingefügt wird, (nur) eine gewendelte Nut zur Verfügung steht. Auch diese damit bereits (teil)automatisierten Ausführungen beinhalteten jedoch keine Anregung für den Fachmann, in Richtung auf die Lösung des Streitpatents zu denken. Denn auch sie sind der im Vergleich mit dem Streitpa-

tent überkommenen Technik verhaftet, die einen angelenkten Hubzylinder und dessen Hubbewegung benötigt, um das Stützrad einerseits zu verschwenken und andererseits zu verdrehen und auf diese Weise letztlich lafrichtig zu verstellen. Dass allein ein für einen einheitlichen Bewegungsablauf sorgendes Getriebe hierfür ausreichen könnte, wird auch hiermit nicht einmal angedeutet.

19 Das für die beantragte Nichtigerklärung des Streitpatents erforderliche Naheliegen des Gegenstands von Patentanspruch 1 kann auch nicht wegen der weiteren Entgegenhaltungen angenommen werden, die sich mit der Veränderung der Spurweite (FR-PS 1 442 426, Anl. H 9; DE-PS 907 838, Anl. H 15; US-PS 2 209 804, Anl. H 16; US-PS 3 306 390, Anl. E 8) oder der Versetz- bzw. Längssteuerung von Fahrzeugen (FR-PS 2 551 015, Anl. H 17) befassen. Diese Schriften bestätigen, was auch durch verschiedene in das Verfahren eingeführte allgemeine Fachliteratur belegt ist, nämlich, dass es im Fahrzeugbau bekannt war, beispielsweise über ein Vierlenkgetriebe (vgl. Patentanspruch 3) Räder so zu versetzen, dass ihre Winkellage zur Fahrriichtung erhalten bleibt. Eine Anwendung dieser Erkenntnis hätte den Fachmann mithin zu der Lehre des Streitpatents führen können.

20 Gleichwohl verbleiben aber nicht zu überwindende Zweifel am Naheliegen der patentgemäßen Lösung. Denn zur Anwendung des als Mittel des Fahrzeugbaus Bekannten musste der Fachmann sich von den Eigenarten der Bauart lösen, wie sie durch die B. - und W. -Kaltfräsen repräsentiert wird. Dass die hierzu nötige Fähigkeit den im Streitfall maßgeblichen Fachmann auszeichnete, steht jedoch nach den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen in Frage. Zum einen müssen danach Straßenbaumaschinen zum Bearbeiten von Fahrbahnen wie Kaltfräsen als Arbeitsmaschinen angesehen werden, die aufgrund der integrierten Arbeitseinrichtung eigene und mit Zusatzfunk-

tionen versehene Fahrwerkslösungen erfordern, die gerade auf die Bearbeitung einer Fahrbahn ausgelegt sind. In der mündlichen Verhandlung hat der Sachverständige dies veranschaulichend noch darauf hingewiesen, dass auch deren Lenkungen nicht mit den aus Fahrzeugen allgemein bekannten Lenkungen vergleichbar seien. Zum anderen war es - wie die ausführliche Befragung des Sachverständigen ergeben hat - zwar nicht ausgeschlossen, auch Maschinenbauingenieure der Studienrichtung Fahrzeugbau als Mitarbeiter in der Entwicklungsabteilung von Unternehmen zu beschäftigen, die Straßenbaumaschinen zum Bearbeiten von Fahrbahnen wie Kaltfräsen herstellen. Typischerweise wurden solche Personen dort jedoch nicht eingesetzt, weil das Aufgabengebiet dieser Abteilungen sich auf die Entwicklung der für das Bearbeitungswerkzeug und seine Funktion unmittelbar, also der für den eigentlichen Arbeitsprozess bedeutsamen Vorrichtungsteile beschränkt und weil beispielsweise bei fahrbaren Betonmischern die Fahrgestelle hinzugekauft werden. Die - für Straßenbaumaschinen zum Bearbeiten von Fahrbahnen wie Kaltfräsen erstmals durch das Streitpatent offenbarte - Realisierung der Möglichkeit, sich im Hinblick auf die notwendige Verlagerung des hinteren nullseitigen Stützrads eine im Fahrwerksbau bereits bekannte Lösung zu Nutze zu machen, war schließlich dadurch erschwert, dass gerade bei solchen Arbeitsmaschinen deren Masse und die deshalb zu meisternden Kräfte den Blick auf das verstellen konnten, was ansonsten als Gestaltungsmittel in Betracht kommen konnte, zumal die oben genannten Entgegenhaltungen durchweg nur vergleichsweise leicht bauende Fahrzeugkonstruktionen zeigen, die deutlich von denen abweichen, die dem Fachmann auf Grund der B. - und W. -Kaltfräsen als Fahrbahnbearbeitungsmaschinen bekannt waren und für die es eine einfachere Lösung der fahrtrichtungsrichtigen Lageveränderung des hinteren nullseitigen Rads zu finden galt. So ist gerade die Darstellung des vierradgetriebenen und -gelenkten Fahrzeugs in dem US-Patent 3 306 390 (Anl. E 8), auf das die Klägerin sich

zuletzt maßgeblich gestützt hat, nicht dazu angetan, den Eindruck zu erwecken, der in Figur 5 näher abgebildete Verstellmechanismus könne auch verwendet werden, um ein Rad, das eine Arbeitseinrichtung wie eine Fräswalze tragen können muss, von einer äußeren Position unter Beibehaltung der Laufrichtung in eine innere parallel verschobene Position zu versetzen. Unter diesen Umständen ändert an den Zweifeln des Senats auch nichts, dass in dem US-Patent 3 306 390 (Anl. E 8) und anderen Schriften erwähnt ist, die dort vorgeschlagenen Lösungen könnten auch im Tiefbau, etwa als Erdbewegungsmaschine verwendet werden. Es kann vielmehr nicht ausgeschlossen werden, dass der spezialisierte Fachmann trotz eines Hochschulstudiums, das auf Vermittlung methodischer Vorgehensweise angelegt ist, eine eigene Fahrwerkslösung für notwendig hielt und ansonsten bekannte oder gar gebräuchliche Radverstellmechanismen nicht ohne weiteres als Vorbild erkannt werden konnten.

21 5. Die weiteren Ansprüche des Streitpatents haben mit Patentanspruch 1 Bestand, weil angesichts ihrer Rückbeziehung auf diesen Anspruch auch für sie ein Naheliegen nicht festgestellt werden kann.

22 6. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97 Abs. 1, 121 Abs. 2 Satz 2 PatG.

Melullis

Scharen

Keukenschrijver

Asendorf

Gröning

Vorinstanz:

Bundespatentgericht, Entscheidung vom 02.05.2002 - 3 Ni 16/01(EU) -