



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 93/17

Verkündet am:
14. Mai 2019
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in der Patentnichtigkeitssache

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Mai 2019 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richter Dr. Grabinski und Hoffmann sowie die Richterinnen Dr. Kober-Dehm und Dr. Marx

für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des 7. Senats (Nichtigkeitssenats) des Bundespatentgerichts vom 13. Juli 2017 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Beklagte war Inhaberin des mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland erteilten, mittlerweile durch Zeitablauf erloschenen europäischen Patents 798 168 (Streitpatents), das am 13. März 1997 unter Inanspruchnahme der Priorität einer deutschen Gebrauchsmusteranmeldung vom 29. März 1996 angemeldet wurde. Das Streitpatent hat in einem vorangegangenen Nichtigkeitsverfahren durch rechtskräftiges Urteil des Bundespatentgerichts eine beschränkte Fassung erhalten. Es umfasst nunmehr 24 Ansprüche, von denen Anspruch 1 lautet:

"Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen, mit einem Kopf-Gassack (10), dadurch gekennzeichnet, dass sich der langgestreckte, für einen Front- und einen Heckinsassen vorgesehene, Kopf-Gassack (10) in aufgeblasenem Zustand von einem Bereich seitlich eines Frontinsassen bis in einen Bereich seitlich eines Heckinsassen erstreckt und in gefaltetem Zustand in einem Montageschlauch (22) angeordnet ist."

2 Die von der Beklagten in einem Verletzungsstreit in Anspruch genommene Klägerin hat geltend gemacht, der Gegenstand des Streitpatents sei mangels Neuheit und erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig.

3 Das Patentgericht hat die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Berufung der Klägerin, die weiterhin eine Nichtigklärung des Streitpatents im vollen Umfang begehrt. Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen und verteidigt das Streitpatent hilfsweise in der Fassung von neun Hilfsanträgen.

Entscheidungsgründe:

4 I. Die zulässige Berufung hat keinen Erfolg.

5 1. Das Streitpatent betrifft eine Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für
Fahrzeuginsassen mit einem Kopf-Airbag.

6 Nach den Angaben im Streitpatent ist im Stand der Technik ein Kopf-
Airbag bekannt, der schlauchförmig ausgebildet ist, an der A- und der B-Säule
befestigt wird und im aufgeblasenen Zustand verhindert, dass ein Frontinsasse
auf die Seitenscheibe aufprallen kann. Weiterhin zeigten zwei nachveröffentliche
Schriften Kopfschutzsysteme mit einem langgestreckten Airbag, der sich je-
weils seitlich eines Frontinsassen bis seitlich eines Heckinsassen erstreckt und
nach Art eines Vorhangs oder einer Luftmatratze gestaltet ist.

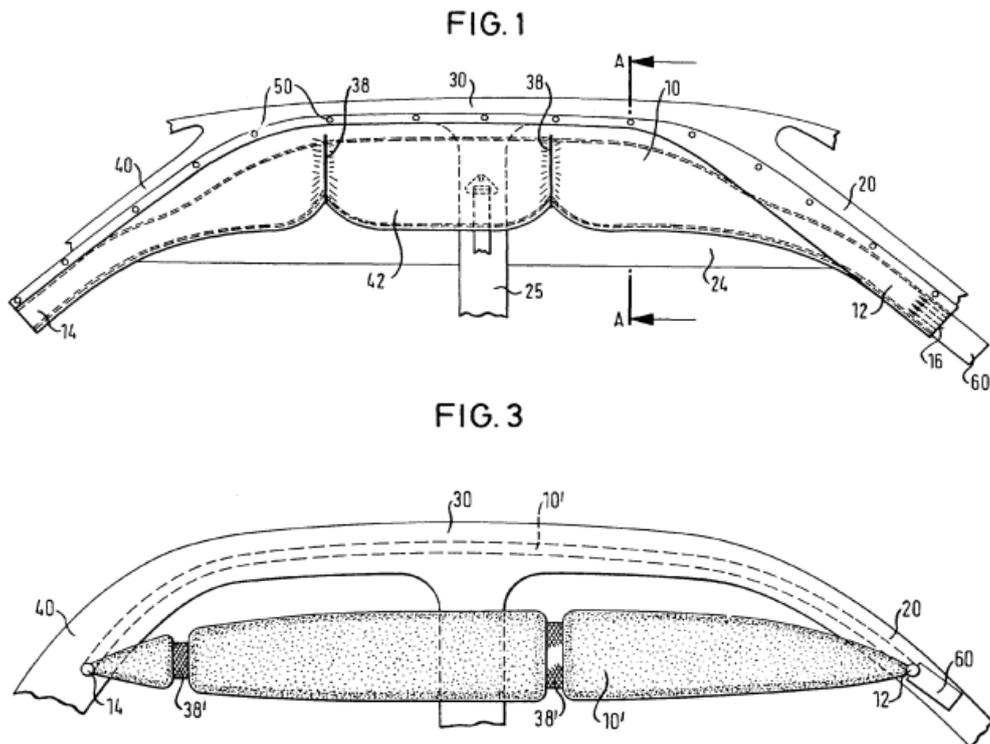
7 2. Der Lehre des Streitpatents liegt die Aufgabe zugrunde, in möglichst
einfacher Weise einen Schutz gegen einen Seitenaufprall sowohl für den Front-
als auch den Heckinsassen zu bieten.

8 3. Zur Lösung schlägt Patentanspruch 1 eine Vorrichtung mit folgenden
Merkmalen vor (die Nummerierung folgt derjenigen aus dem angegriffenen Ur-
teil):

9 Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen mit

1. einem Kopf-Airbag (*Kopf-Gassack*), der
2. langgestreckt ist,
3. für einen Front- und einen Heckinsassen vorgesehen ist,
4. sich in aufgeblasenem Zustand von einem Bereich seitlich eines Frontinsassen bis in einen Bereich seitlich eines Heckinsassen erstreckt und
5. in gefaltetem Zustand in einem Montageschlauch angeordnet ist.

- 10 Die nachfolgenden Figuren 1 und 3 des Streitpatents zeigen zwei Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Lehre.



- 11 4. Der Patentanspruch bedarf im Hinblick auf ein Merkmal näherer Erörterung.

- 12 a) Das Patentgericht hat angenommen, die Anordnung in einem Montageschlauch gemäß Merkmal 5 solle der einfacheren Montage des Kopf-Airbags dienen. Hierfür sei erforderlich, dass der Airbag bereits während des Montagevorgangs von einem Montageschlauch umfasst sei. Der Schlauch müsse hierfür eine gewisse Festigkeit aufweisen, damit der Airbag bei der Montage und im eingebauten Zustand so zusammengehalten werde, dass dessen Querfaltung nicht bereits vor der Gasbefüllung verloren gehe.

- 13 Bei einem Montageschlauch handele es sich um ein längliches und flexibles Gebilde. Dies bedeute nicht, dass der Schlauch insgesamt aus flexiblem

Material hergestellt sein müsse; der Schlauch könne auch aus mehreren für sich gesehen unflexiblen Gliedern bestehen, wenn diese nicht starr, sondern flexibel zueinander angeordnet seien.

14 b) Dies hält den Angriffen der Berufung stand.

15 Die Beschreibung des Streitpatents hebt hervor, dass der Kopf-Airbag zur einfacheren Montage in einem Montageschlauch angeordnet ist (Sp. 2 Abs. 13 Z. 45 bis 49). Diese Funktion des Montageschlauchs entspricht dem allgemeinen Sprachverständnis, wonach ein als Montageschlauch bezeichnetes Bauteil die ihm zukommende Funktion, hier das Zusammenhalten des Kopf-Airbags im zusammengefalteten Zustand, bereits während der Montage erfüllt und so die Montage erleichtert.

16 Weiterhin bedingt die Bezeichnung als "Schlauch", dass es sich um ein insbesondere in Längsrichtung im Wesentlichen flexibles Gebilde handelt. Dies entspricht dem allgemeinen Sprachgebrauch und wird vom Streitpatent als besonders vorteilhaft hervorgehoben, weil damit der Montageschlauch und der sich darin befindliche Airbag an die Kontur des Fahrzeugs angepasst werden können (Streitpatent, Sp. 2 Abs. 14).

17 Dem steht nicht entgegen, dass nach Unteranspruch 4 der Gegenstand des Patentanspruchs 1 dadurch gekennzeichnet ist, dass der Montageschlauch aus einem flexiblen Material ist. Unteransprüche gestalten die im Hauptanspruch unter Schutz gestellte Lösung weiter aus und können daher - mittelbar - Erkenntnisse über deren technische Lehre zulassen. Inwieweit sich aus dem Gegenstand eines Unteranspruchs tragfähige Rückschlüsse für das Verständnis des Hauptanspruchs und der in ihm verwendeten Begriffe gewinnen lassen, hängt indessen von den Umständen des Einzelfalls ab, insbesondere auch davon, worin die mit dem Unteranspruch vorgeschlagene Ergänzung der technischen Lehre des Hauptanspruchs besteht und auf welche Weise sie den Gegenstand des Hauptanspruchs fortbildet (BGH, Urteil vom 10. Mai 2016

- X ZR 114/13, GRUR 2016, 1031 Rn. 15 mwN - Wärmetauscher). Auch wenn der Gegenstand eines Unteranspruchs regelmäßig enger ist als der des zugrundeliegenden Hauptanspruchs, lässt sich allein aus seiner Existenz nicht zwingend ableiten, dass der Hauptanspruch einen weiteren Gegenstand erfassen muss und seine Verwirklichung auch in einer Weise möglich sein muss, die nicht gleichzeitig die Merkmale des Unteranspruchs erfüllt.

18 Nach dem Gesamtverständnis des Streitpatents erlaubt Patentanspruch 4 jedenfalls nicht den Schluss, dass ein "Schlauch" auch ein im Wesentlichen starres Bauteil sein könnte. Die Streitpatentschrift enthält keinen Anhaltspunkt, dass eine solche vom allgemeinen Sprachgebrauch abweichende Ausgestaltung zum Gegenstand des Streitpatents gehören könnte. Insofern kommt es nicht darauf an, inwieweit Ausführungsformen für einen Schlauch denkbar sind, in denen der Schlauch insgesamt ein flexibles Gebilde darstellt und gleichwohl nicht aus einem flexiblen Material hergestellt ist.

19 II. Das Patentgericht hat den Gegenstand des Streitpatents für patentfähig erachtet und seine Entscheidung wie folgt begründet:

20 Der Gegenstand von Anspruch 1 sei nicht durch die nachveröffentlichte deutsche Offenlegungsschrift 196 47 679 (K15) vorweggenommen. Diese zeige zwar einen Seitenaufprallschutz mit den Merkmalen 1 bis 4. Jedoch sei dieser Schrift nicht das Merkmal 5 zu entnehmen, weil der Airbag in einem starren Gehäuse und mithin nicht in einem flexiblen Montageschlauch untergebracht sei.

21 Die Neuheit des Gegenstands von Anspruch 1 werde nicht durch die von der Klägerin behaupteten Vorbenutzungshandlungen im Rahmen eines Konzeptwettbewerbs der M. AG in Frage gestellt. Insoweit komme es auf die Offenkundigkeit dieser Handlungen nicht an. Die hierzu vorgelegten Schriftstücke enthielten keine Angaben zu den Merkmalen 4 und 5. Die vorgelegten Skizzen zeigten keinen Airbag, der sich im aufgeblasenen Zustand über

den Frontinsassen- bis zum Heckinsassenbereich erstrecke. Gleiches gelte für die Unterlagen aus Entwicklungsarbeiten für die V. AG.

22 Der Gegenstand von Anspruch 1 beruhe auch auf erfinderischer Tätigkeit. Aus der britischen Patentanmeldung 2 293 355 (K16) gehe ein Kopf-Airbag hervor, der sich seitlich eines Frontinsassen erstrecke und in gefaltetem Zustand in einem Montageschlauch angeordnet sei (Merkmale 1, 2 und 5). Der Fachmann, bei dem es sich um einen Diplomingenieur (FH) der Fachrichtung Maschinenbau mit Spezialkenntnissen in der Entwicklung von Schutzeinrichtungen für Fahrzeuginsassen handele, werde jedoch durch die K16 nicht angeregt, einen Kopfschutz sowohl für den Front- wie den Heckinsassen durch eine Erstreckung des in K16 gezeigten Airbags bis in den Heckbereich zu bewerkstelligen. Vielmehr werde dem Fachmann von der K16 die Lehre vermittelt, einen größeren Airbag lediglich für den Frontpassagier vorzusehen. Bei einer Verlagerung des Airbags weiter nach hinten wiese dieser im aufgeblasenen Zustand seine größte Dicke etwas hinter der B-Säule auf, während aufgrund der Sichelform des Airbags im Bereich der Köpfe der Insassen kein optimaler Schutz zu erreichen wäre. Der Fachmann sähe deshalb von einer Verlängerung des in K16 gezeigten Airbags ab und dächte eher daran, für den Heckpassagier einen separaten Airbag vorzusehen.

23 Eine Anregung, den aus K16 bekannten Kopfschutz entsprechend den Merkmalen 3 und 4 weiterzuentwickeln, habe sich auch nicht aus der japanischen Offenlegungsschrift Sho 47-27580 (K17) oder der deutschen Offenlegungsschrift 1 555 142 (K18) ergeben. Die K17 verfolge eine andere technische Lösung, indem ein Sackkörper in der Decke eines Fahrzeuginnenraums untergebracht sei. Im Falle eines Aufpralls expandiere der Sackkörper in der Weise, dass er von der Fahrzeugdecke herabhängt und die Insassen in einhüllender Weise bedeckt. Dem ließen sich keine Hinweise auf die Merkmale 3 und 4 entnehmen. Solche Hinweise ließen sich auch nicht der K18 entnehmen, die eine Einrichtung zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeuginsassen zeige, derzufol-

ge die Fahrzeuge mit pneumatisch wirksamen Polsterungen vorwiegend hinter den Köpfen der Insassen ausgestattet würden.

24 Weiterhin habe die deutsche Offenlegungsschrift 43 04 152 (K22), die eine Kombination eines in der Tür angebrachten Tür-Airbags und eines oberhalb des Fensters befindlichen Kopf-Airbags zeige, den Fachmann nicht zum Gegenstand des Streitpatents geführt. Der K22 sei kein Hinweis dazu zu entnehmen, einen dieser Airbags sowohl für den Front- als auch für den Heckinsassen vorzusehen. Der Fachmann, der um die Problematik großvolumiger Systeme wisse, werde zu einer Ausdehnung des Airbags auch nicht angeregt. Dies gelte auch hinsichtlich einer Kombination der in K16 und K22 gezeigten Vorrichtungen.

25 Schließlich werde der Fachmann auch nicht durch ein im Rahmen eines Konzeptwettbewerbs der M. AG erstelltes Lastenheft (K13k), dessen öffentliche Zugänglichkeit bestritten sei, in Zusammenschau mit K16 zum Gegenstand von Anspruch 1 angeregt. Aus der Anmerkung in K13k, wonach der aufgeblasene Kopfschutz den gesamten möglichen Kontaktbereich abdecken solle, also A-Säule, B-Säule bis einschließlich C-Säule, sei lediglich der Umfang des Insassenschutzes zu entnehmen, jedoch kein Hinweis darauf, auf welche Weise dieser Schutz zu bewerkstelligen sei. Die Entwicklung solcher Lösungen sei von den Teilnehmern des Wettbewerbs gerade gefordert gewesen.

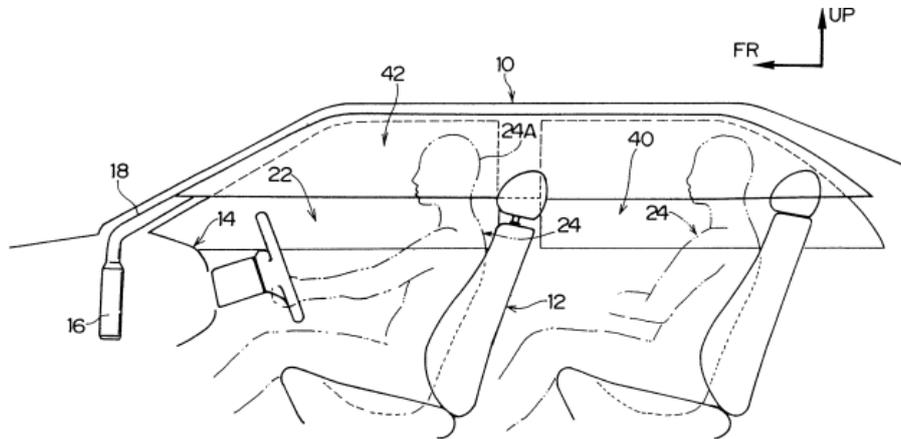
26 III. Dies hält der Nachprüfung im Berufungsverfahren stand.

27 1. Der Gegenstand des Streitpatents ist neu.

28 a) Er wird nicht von K15 vorweggenommen.

29 aa) Entsprechend den zutreffenden und von den Parteien nicht bestrittenen Ausführungen des Patentgerichts zeigt die K15 einen langgestreckten

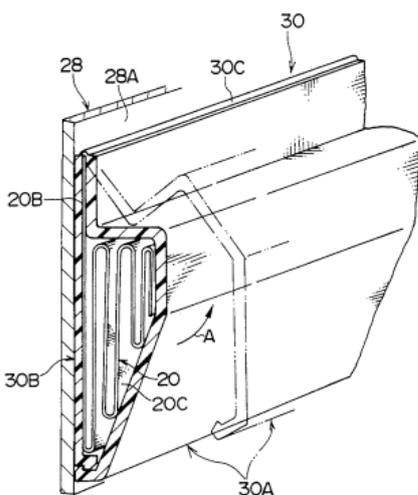
Kopf-Airbag 42 als Seitenaufprallschutz, der entsprechend der nachfolgenden Figur 7 der K15



sowohl die gesamte obere Hälfte des frontseitigen Fensters 22 als auch die gesamte obere Hälfte des rückseitigen Fensters 40 überdeckt (K15, Sp. 5 Z. 37 bis 44) und sich demzufolge im aufgeblasenen Zustand von einem Bereich seitlich eines Frontinsassen bis in einen Bereich seitlich eines Heckinsassen erstreckt (Merkmale 1 bis 4).

30

bb) Gemäß der K5 wird der Kopf-Airbag in gefaltetem Zustand entsprechend der nebenstehenden Figur 4 in einem Gehäuse 30 untergebracht, welches aus einer Basis 30B und einem Deckel 30A besteht und sich entlang der Vordersäule und der Dachseitenschiene 28 erstreckt (K15, Sp. 3 Z. 39 bis 43). Beim Entfalten des Airbags wird der Deckel aufwärts um einen Scharnierabschnitt 30C verschwenkt.



- 31 Dies entspricht nicht dem Merkmal 5. Bei dem Gehäuse handelt es sich um ein starres Gebilde. Aus der Verschwenkbarkeit des Deckels ergibt sich nicht, dass es sich insgesamt um ein flexibles Gebilde handelt; insbesondere entspricht das Gehäuse nicht den Eigenschaften eines Schlauchs. Zudem offenbart die K15 nicht, dass das Gehäuse dazu geeignet ist, den Kopf-Airbag vor der Montage aufzunehmen, um so das Gehäuse gemeinsam mit dem Airbag im Fahrzeug montieren zu können.
- 32 b) Der Neuheit des Gegenstands von Anspruch 1 stehen nicht die von der Klägerin vorgelegten Unterlagen zu einer gemeinsamen Entwicklungsarbeit für Seiten- und Kopfairbags entgegen, die sie vom Sommer 1995 bis ins Frühjahr 1996 gemeinsam mit der M. AG anstrebte (K13a bis K13j). Gleiches gilt für das Schreiben der M. AG vom 20. Februar 1996 (K13k), mit dem diese einen Konzeptwettbewerb für Rückhaltesysteme ... zu der Komponente "Sidebag für zusätzlichen Kopfschutz" initiierte. Diese Unterlagen gehörten nicht zum Stand der Technik, denn sie waren der Öffentlichkeit nicht zugänglich.
- 33 aa) Den Stand der Technik bildet alles, was vor dem Anmeldetag der Öffentlichkeit durch schriftliche oder mündliche Beschreibung, durch Benutzung oder in sonstiger Weise zugänglich gemacht worden ist. Für die öffentliche Zugänglichkeit reicht es aus, dass ein nicht begrenzter Personenkreis nach den gegebenen Umständen in der Lage war, die Kenntnis zu erlangen (BGH, Urteil vom 15. Januar 2013 - X ZR 81/11, GRUR 2013, 367 Rn. 20 mwN - Messelektronik für Coriolisdurchflussmesser).
- 34 Bei gewerblicher Entwicklungs- oder Erprobungstätigkeit, bei der ein betriebliches Interesse daran besteht, die dabei entstehenden Kenntnisse nicht nach außen dringen zu lassen, ist im Regelfall und ohne Hinzutreten besonderer Umstände die öffentliche Zugänglichkeit der gewonnenen Kenntnisse zu verneinen. Dies gilt jedenfalls solange, wie die Kenntnisse nur solchen Personen zugänglich sind, die an dieser Entwicklungs- und Erprobungstätigkeit betei-

ligt sind (BGH, Urteil vom 10. November 1998 - X ZR 137/94, Mitt. 1999, 362 [zu III 2 a] - Herzklappenprothese).

35 bb) Nach diesen Grundsätzen waren die Unterlagen gemäß K13a bis K13j nicht der Öffentlichkeit zugänglich, denn es handelte sich um Schriftstücke, die allein zwischen der M. AG und der Rechtsvorgängerin der Klägerin sowie einem Kooperationspartner der Klägerin ausgetauscht wurden. Der Personenkreis, dem diese Unterlagen zugänglich waren, war und blieb begrenzt.

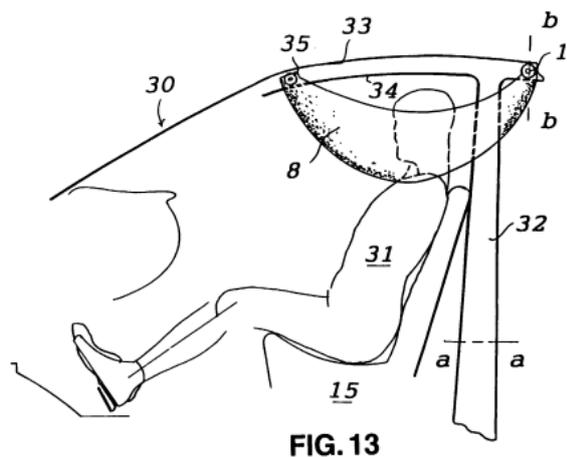
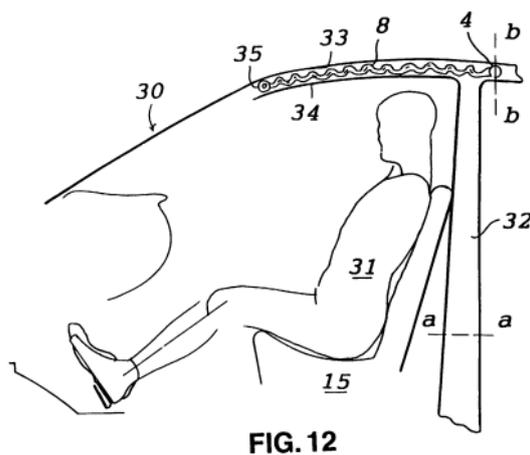
36 cc) Gleiches gilt für das Schreiben K13k, mit dem die M. AG einen Konzeptwettbewerb einleitete. Nach dem Vortrag der Klägerin ist dieses Schreiben verschiedenen, potenziellen Zulieferern einschließlich des Kooperationspartners der Klägerin und der Beklagten zugegangen. Darüber hinaus hat die Klägerin keine weiteren Empfänger für dieses Schreiben konkret benannt. Der Umstand, dass K13k einen Wettbewerb betraf, rechtfertigt nicht die Überzeugung, es sei einem nicht begrenzten Personenkreis zugeleitet worden. Für einen Wettbewerb reichen bereits zwei Unternehmen aus. K13k enthält zudem die Angabe, sämtliche Informationen, die der Empfänger erhalte, seien vertraulich zu behandeln. Dies deutet auf einen so begrenzten Empfängerkreis hin, dass der Absender eine Wahrung der Vertraulichkeit erwarten konnte, mithin nur ein begrenzter Personenkreis von dem Inhalt der Unterlagen Kenntnis erhielt.

37 Es war auch nicht zu erwarten, dass die Empfänger der K13k die in dem beigefügten Lastenheft enthaltenen Angaben unter 4 zu den Eigenschaften eines zu entwickelnden Sidebags mit zusätzlichem Kopfschutz einem unbegrenzten Personenkreis zugänglich machten. Dies gilt auch für die Angabe, der aufgeblasene Kopfschutz solle den gesamten möglichen Kontaktbereich von der A- bis einschließlich zur C-Säule abdecken (K13k S. 242). Diese Angaben in der K13k betrafen eine noch zu entwickelnde Vorrichtung. Die Initiatorin des Wettbewerbs erwartete umfassende Vertraulichkeit zu den enthaltenden Infor-

mationen, weil sie sich - letzten Endes auch hinsichtlich des Umfangs eines Kopf-Airbags - von dieser Entwicklung einen Wettbewerbsvorteil versprach. Zudem bestand das Interesse, aus dieser Entwicklung hervorgehende Erfindungen als Patent anmelden zu können, an dem sie als Patentinhaber oder Lizenznehmer hätte partizipieren können. Insoweit kommt es nicht darauf an, inwieweit anderer Stand der Technik ebenfalls Hinweise in Richtung der in K13k enthaltenen Vorgaben enthielt. Für die Initiatorin des Wettbewerbs war es bereits von Interesse, dass andere Automobilhersteller als Wettbewerber nicht Kenntnis von den Planungen zur eigenen Fahrzeugentwicklung erhielten. Im Hinblick darauf war zu erwarten, dass über den Empfängerkreis und die aufgrund dessen an der Entwicklungstätigkeit beteiligten Personen hinaus der Inhalt der K13k, auch soweit es die Angaben unter 4 des Lastenhefts betraf, keinen weiteren Personen zugänglich wurde. Die Angaben waren damit der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

38 2. Der Gegenstand des Streitpatents beruht auf erfinderischer Tätigkeit. Er hat sich nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergeben.

39 a) Die K16 offenbart entsprechend den nachfolgenden Figuren 12 und 13



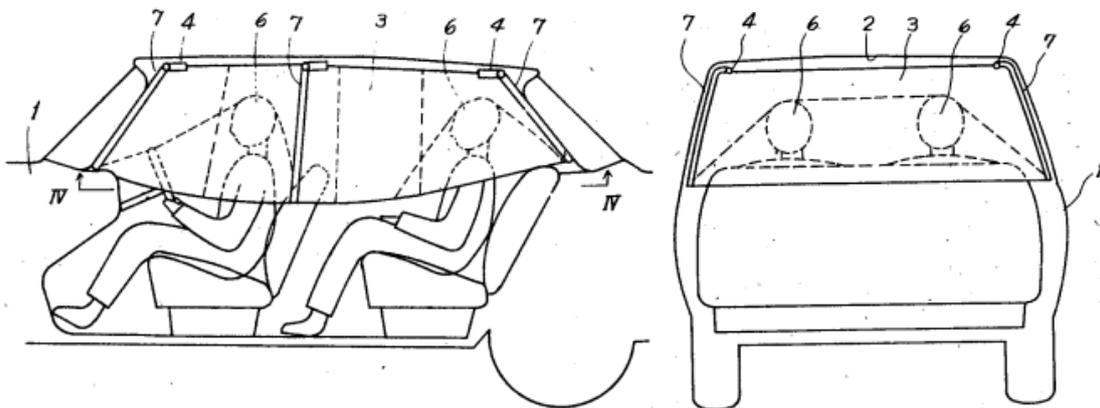
eine Seitenaufprall-Schutzeinrichtung in Form eines Kopf-Airbags 8, welcher sich seitlich eines Frontinsassen erstreckt und in gefaltetem Zustand in einer Stofftasche angeordnet ist (K16, S. 16 Z. 24 bis 25). Diese Stofftasche fungiert bei der Montage als Montageschlauch. K16 zeigt demnach die Merkmale 1, 2 und 5; sie zeigt nicht die Merkmale 3 und 4, weil der Airbag sich nicht auch in den Bereich des Heckinsassen erstreckt. Die Parteien ziehen diese Würdigung auch nicht in Zweifel.

40 b) Die K16 enthält für den vom Patentgericht zutreffend definierten Fachmann keine Anregung, den in K16 dargestellten Kopf-Airbag soweit zu verlängern, dass er sich auch in den Bereich eines Heckinsassen erstreckt. Die Angabe in K16, ein größerer Airbag lasse sich durch zwei Gasgeneratoren aufblasen (K16, S. 8 Z. 11 bis 14), und der Umstand, dass die K16 selbst verschiedene Formen für Airbags aufzeigt, geben dem Fachmann nicht den Hinweis, die Form eines Kopf-Airbags über die Bereiche eines Front- und eines Heckinsassen hinweg zu erstrecken. Die Angabe, mit zwei Gasgeneratoren einen größeren Airbag aufblasen zu können, bezieht sich damit auf die Möglichkeit, mit einem solchen Airbag einen größeren Bereich um einen Frontinsassen herum ausfüllen zu können (K16, S. 8 Z. 12 bis 14). Mit dem Aufzeigen einer Vielzahl von Gestaltungsformen werden dem Fachmann nur Anregungen für diese jeweils gezeigten Formen und nicht auch für mögliche andere Formen aufgezeigt.

41 Aus dem Bedürfnis, sowohl dem Front- als auch dem Heckinsassen einen Schutz gegen einen Seitenaufprall zu bieten, folgt für den Fachmann ausgehend von der K16 nicht die Überlegung, beide Insassen mit nur einem Airbag zu schützen. Wie das Patentgericht zutreffend ausgeführt hat, ergibt sich dies auch nicht aus dem in Figur 13 der K16 gezeigten hinteren Befestigungspunkt des vorderen Airbags. Dieser Punkt ließe zum einen nach hinten noch genügend Platz, um einen weiteren Airbag zu befestigen, der sich mit dem vorderen Airbag nicht überkreuzt. Zum anderen ist es auch nicht zwingend erfor-

derlich, den vorderen Airbag so weit hinten zu befestigen. Insbesondere den Figuren der K16 sind insoweit zahlreiche Beispiele für eine andere Airbag-Geometrie zu entnehmen.

- 42 c) Der Fachmann erhielt auch aus der K17 keine Anregung, für einen Kopf-Airbag eine Form und Länge zu wählen, die sich über die Bereiche sowohl des Front- als auch des Heckinsassen erstreckte. Die K17 zeigt keinen Airbag, der durch Gasgeneratoren wie Druckluft oder Sprengmittel aufgeblasen würde, sondern nur einen Luftsack, der durch eine weniger laute Antriebsvorrichtung aufgeblasen wird. Nähere Ausführungen zu dieser Antriebsvorrichtung sind in der K17 nicht enthalten. Der Luftsack erstreckt sich vom Dach aus und umhüllt entsprechend den nachfolgenden Figuren 2 und 3 der K17 sämtliche Insassen im Front- und Heckbereich.

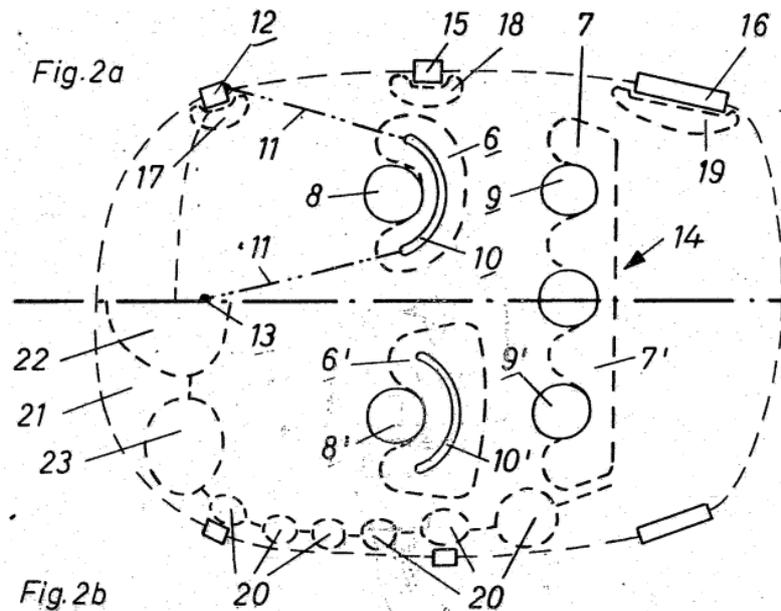


- 43 Das Patentgericht hat in dieser Entgegenhaltung mit zutreffenden Ausführungen ein andersartiges Konzept erkannt, von dem nicht zu erwarten war, dass der Fachmann daraus Anregungen für eine Weiterentwicklung des in K16 offenbarten Airbags ableitet.

- 44 d) Eine Anregung, einen Kopf-Airbag über die Bereiche eines Front- und eines Heckinsassen zu erstrecken, ergab sich auch nicht aus der K18.

- 45 Die K18 offenbart mehrere Luftsack-Schutzelemente zum Schutz von Fahrzeuginsassen, die im Falle eines Aufpralls mit Pressluft gefüllt werden

(K18, S. 6 Abs. 2). Unter anderem zeigt sie entsprechend der nachfolgenden Figur 2 für die Heckinsassen eine durchgehende Luftpolsterleiste 7 mit drei Einbuchtungen für drei Heckpassagiere (K18, S. 6 Abs. 1) sowie mehrere einzelne Luftsack-Schutzelemente 20, die zusammen eine Art Sicherheitswand bilden (K18, S. 7 Abs. 2).

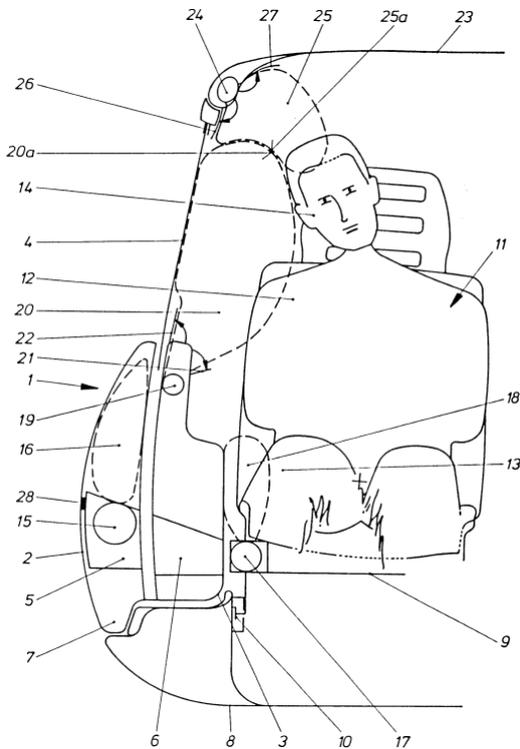


46 Auch dieser Entgegenhaltung konnte der Fachmann nur eine Anregung zu Formen und Gestaltungen entnehmen, die in diesem Dokument gezeigt sind. Der Umstand, dass mit der Luftpolsterleiste 7 ein größerer Airbag gezeigt ist, der mehrere Insassen zusammen schützt, bot keinen Hinweis dafür, beliebige Fahrzeuginsassen mit einem Airbag gemeinsam zu schützen, denn insoweit gilt es im Hinblick auf den Fahrzeugaufbau und insbesondere die Anordnung von Säulen und Türen die jeweiligen konstruktiven Bedingungen für die Anbringung und das Aufblasen eines Airbags zu beachten.

47 e) Ebenso bot die K22 keinen Hinweis dafür, einen Kopf- oder Seiten-Airbag über beide Fahrgastbereiche in Front und Heck zu erstrecken.

48

Die K22 zeigt unter anderem einen zwischen der Türaußenwand und dem Fensterbereich angeordneten Tür-Airbag 20 sowie einen oberhalb des Fensters und des Kopfes angebrachten Airbag 25, welche die nebenstehende Figur 1 im aufgeblasenen Zustand zeigt, bei dem der Tür-Airbag sich am Fenster abstützen kann.



49

Zum Abstützen der Airbags führt die K22 weiterhin aus, dass bei entsprechender Dimensionierung der Airbags in Richtung senkrecht zur Zeichenebene der Figur 1 diese sich auch an angrenzenden Fahrzeugsäulen (A-, B- und C-Säule) abstützen können. Damit seien alle harten Bereiche der Fahrgaststruktur gegen den Körper des Fahrzeuginsassen, insbesondere gegen seinen Kopf, nachgiebig abgedeckt (K22, Sp. 3 Z. 14 bis 20).

50

Die in K22 gezeigten Airbags sind in ihrer Ausdehnung jeweils auf den Bereich einer Tür und eines Fahrzeuginsassen beschränkt, wie es unter anderem in der Figur 1 gezeichnet ist. Entsprechend den zutreffenden Ausführungen des Patentgerichts versteht der Fachmann die Angabe, mittels einer Vergrößerung der Airbags ein Abstützen an den angrenzenden Fahrzeugsäulen zu ermöglichen, dahin, dass die Airbags jeweils nur bis zur nächsten Fahrzeugsäule vergrößert werden. Dies ergibt sich bereits aus dem Adjektiv "angrenzend", womit die Airbags sich an den nächsten Fahrzeugsäulen, an die der Airbag nach einer Vergrößerung angrenzt, abstützen können sollen. Die Überlegung, einen gemeinsamen Airbag über alle drei Fahrzeugsäulen hinweg (A-, B- und C-Säule) vorzusehen, ist damit nicht verbunden. Die Erwähnung dieser drei Säulen ist allein dem Umstand geschuldet, dass die in K22 gezeigten Airbags

auch für einen Heckinsassen vorgesehen werden können und für diesen nicht die A- und die B-Säule, sondern die B- und die C-Säule als Abstützung dienen können.

51 Soweit die Berufung anführt, der Fachmann sähe bei zwei getrennten Airbags für den Front- und den Heckinsassen Probleme, weil die Airbags sich nicht beide an einer schmalen B-Säule abstützen könnten, führt dies gleichwohl nicht zu einem Naheliegen der Lehre des Streitpatents. Es kann dahinstehen, ob solche technischen Schwierigkeiten tatsächlich auftreten oder ob die beiden Airbags sich bei einer Vergrößerung auch gegenseitig abstützen würden. Auch wenn der Fachmann vor solchen Problemen stünde, böte die K22 gleichwohl keinen Hinweis, einen gemeinsamen Airbag für vorne und hinten vorzusehen und damit das Problem zu lösen.

52 f) Für die Prüfung der erfinderischen Tätigkeit ist der erstmals im Berufungsverfahren vorgelegte Artikel "Seitwärts marsch" aus der Zeitschrift "mot", Heft Februar 1996, S. 80 gemäß § 117 PatG i.V.m. § 529 Abs. 1 Nr. 2, § 531 Abs. 2 ZPO nicht zu berücksichtigen.

53 Bei dem Artikel handelt es sich um ein neues Angriffsmittel im Sinne von § 117 PatG i.V.m. § 529 Abs. 1 Nr. 2 ZPO. Die Klägerin macht geltend, der Fachmann habe daraus eine Anregung für eine Weiterentwicklung des Gegenstandes der K16 entsprechend den Merkmalen 3 und 4 erhalten. Das Angriffsmittel wäre im Berufungsverfahren deshalb nur zuzulassen, wenn es einen von der ersten Instanz übersehenen Gesichtspunkt betreffen würde, von der Klägerin in erster Instanz infolge eines Verfahrensmangels oder aus Gründen nicht geltend gemacht wurde, die nicht auf Nachlässigkeit beruhen. Die Klägerin trägt solche Gründe nicht vor. Da die Klägerin bereits im qualifizierten Hinweis darauf hingewiesen wurde, dass nach dem damaligen Sach- und Streitstand eine mangelnde Patentfähigkeit nicht zu erkennen sei, sie somit Anlass hatte, weitere Angriffsmittel vorzutragen, sind solche Gründe für eine Zulassung des neuen Angriffsmittels auch nicht ersichtlich.

54 IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 121 Abs. 2 PatG, § 97 Abs. 1 ZPO.

Meier-Beck

Grabinski

Hoffmann

Kober-Dehm

Marx

Vorinstanz:

Bundespatentgericht, Entscheidung vom 13.07.2017 - 7 Ni 2/16 (EP) -