



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 23/13

Verkündet am
23. März 2016

(Aktenzeichen)

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2005 057 542

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 23. März 2016 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Sandkämper und Dr.-Ing. Baumgart

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 1. Dezember 2005 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangenen, dort mit dem Aktenzeichen 10 2005 057 542.0 geführten Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Einbau elektrischer Großkomponenten in Doppelstock-Triebzügen“.

Mit dem das Erstellungsdatum 15. März 2013 tragenden Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 61 C des Deutschen Patent- und Markenamtes – der mit dem 22. März 2013 aufgrund Niederlegung im Abholfach der Anmelderin als zugestellt gilt – wurde die Anmeldung gemäß § 48 PatG zurückgewiesen.

Laut der Beschlussbegründung ergibt sich der Gegenstand des mit Schriftsatz vom 12. November 2008 eingereichten Patentanspruchs 1 – zu dessen (fehlender) Patentfähigkeit die Prüfungsstelle zuvor mit einem Folgebescheid vom 20. Juli 2010 ausgeführt hat – in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik.

Auf die hierzu berücksichtigten Patentdokumente, u. a. die

D2 DE 43 14 405 A1 und

D6 DE 26 42 531 A1,

wurde von der Prüfungsstelle bereits mit dem qualifizierten Prüfungsbescheid vom 11. Juli 2008 hingewiesen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 19. April 2013 per Fax vorab eingegangene Beschwerde der Anmelderin vom selben Tag, mit der diese der Begründung des Zurückweisungsbeschlusses vollumfänglich entgegen tritt.

In der mündlichen Verhandlung am 23. März 2016 hat die Anmelderin und Beschwerdeführerin den Antrag gestellt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 61 C des Deutschen Patent- und Markenamts vom 15. März 2013 aufzuheben und das Patent unter Zugrundelegung folgender Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 5 gemäß Schriftsatz vom 12. November 2008,
- neue Beschreibungsseiten 1 bis 3, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 23. März 2016,
- Figur 1 gemäß Schriftsatz vom 13. Januar 2006, eingegangen am 16. Januar 2006,

– Hauptantrag –

hilfsweise, das Patent unter Zugrundelegung folgender Unterlagen zu erteilen:

- Ansprüche 1 bis 4 gemäß Schriftsatz vom 19. April 2013,
- neue Beschreibungsseiten 1 bis 3, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 23. März 2016,
- Figur gemäß Hauptantrag.

– Hilfsantrag –

Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag hat folgenden Wortlaut:

1. „Doppelstock-Triebzug mit darin eingebauter elektrischer Großkomponente, dadurch gekennzeichnet, dass die Großkomponente (1) in einer von der Seitenwand (2) des Triebzugs her zugänglichen Umhausung (3) des Wagenkastens angeordnet ist.“

Hieran schließen sich direkt oder indirekt rückbezogene Unteransprüche 2 bis 5 an.

Der geltende Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag hat folgenden Wortlaut:

- 1^{Hi}. „Doppelstock-Triebzug mit darin eingebauter elektrischer Großkomponente, dadurch gekennzeichnet, dass die Großkomponente (1) in einer von der Seitenwand (2) des Triebzugs her zugänglichen Umhausung (3) des Wagenkastens angeordnet ist, die als tragende Baugruppe in den Wagenkasten-Rohbau des Triebzuges integriert ist.“

Hieran schließen sich direkt oder indirekt rückbezogene Unteransprüche 2 bis 4 an.

Wegen des Wortlauts der Unteransprüche, der geltenden Beschreibungsseiten sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen. Die Anmeldeunterlagen in der ursprünglich eingereichten Fassung wurden in Gestalt der DE 10 2005 057 542 A1 – folgend OS kurzbezeichnet – veröffentlicht.

II

1. Die Beschwerde ist form- und fristgerecht eingelegt worden und auch im Übrigen zulässig. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg.

2. Lt. der Beschreibungseinleitung Abs. 0002 der OS ist es bei als Triebzug ausgeführten Schienenfahrzeugen gängige Praxis elektrische Großkomponenten – wie Traktionswechselrichter oder Geräte der Klimaanlage – unterflur, auf dem Dach oder in Maschinenräumen einzubauen.

Anmeldungsgemäß soll eine derartige Großkomponente in einer von der Seitenwand des Triebzugs her zugänglichen Umhausung des Wagenkastens angeordnet sein (Absatz 0004).

Als mögliche Ausführungsform der „als Geräteraum dienenden“ Umhausung wird beispielhaft vorgeschlagen, dass diese „einen Boden, Seitenwände und eine Rückwand“ aufweist, in einer Anordnung, bei der die Umhausung für eine Zugänglichkeit „von der der Seitenwand des Triebzugs her“ durch „seitenwandseitig angeordnete, abnehmbare Gerätetüren zu öffnen bzw. zu verschließen“ sein soll (Abs. 0011 i. V. m. Abs. 0010).

Im Speziellen ist noch vorgeschlagen, die Umhausung als tragende Baugruppe in den Wagenkasten-Rohbau des Triebzugs zu integrieren (Abs. 0008); der einzigen, offensichtlich den Seitenwandbereich eines Wagenkastens unter Weglassung der äußeren Seitenwand zeigenden Figur der OS entnimmt der Fachmann – vorliegend ein Diplom-Ingenieur Maschinenbau, befasst mit der Konzeption der Anordnung von elektrischen Komponenten in Triebzügen – hierzu an senkrechte Pfeiler und waagerechte Streben angrenzende oder diese aufweisende Wände, die selbst als Brandschutzwand ausgeführt sein können (Abs. 0012).

3. Im Rahmen dieser Offenbarung wird mit dem Anspruch 1 gemäß Hauptantrag zufolge Schutz begehrt für

M1 - einen Doppelstock-Triebzug mit darin eingebauter elektrischer Großkomponente.

Ein Doppelstock-Triebzug muss neben Räumen für die Fahrgäste auch einen Führerstand aufweisen, und die Antriebs- (wie die beispielhaft benannten Wechselrichter bei elektrischem Fahrtrieb) bzw. Versorgungskomponenten (wie die benannte Klimaanlage) müssen notwendigerweise daran (entsprechend der benannten Beispiele Unterflur/auf dem Dach) und/oder – hierauf ist der Einbauort durch Merkmal M1 vorbestimmt – darin (entsprechend dem benannten Beispiel Maschinenraum) angeordnet sein.

Die Größe der „Großkomponente“ ist nicht näher definiert; jedoch ist es offensichtliche Folge, dass die für die Anordnung der Großkomponente zu reservierenden Bereiche den zur Unterbringung der Fahrgäste vorgesehenen Nutzraum innerhalb des für Doppelstock-Triebzügen vorgegebenen Lichtraumprofils bzw. des Wagenkastens einschränken (nach unten, nach oben oder in der Fläche).

Der Einbauort und eine weitere Komponente des Triebzugs werden durch das weitere im Anspruch 1 angeführte Merkmal zwar näher bestimmt bzw. bezeichnet:

M2 - Die Großkomponente (1) ist in einer von der Seitenwand (2) des Triebzugs her zugänglichen Umhausung (3) des Wagenkastens angeordnet.

Denn die „Umhausung“ ist insoweit Bestandteil „des“ Wagenkastens und kann wegen der zu unterstellenden Abgrenzung zum Fahrgastraum daher nicht ausschließlich von diesem bzw. dessen Seitenwänden allein gebildet sein. Allerdings muss zumindest eine Seitenwand des Triebzugs – der Figur folgend also eine den Wagenkasten in der Breite seitlich begrenzende Wand – auch eine Seitenwand der Umhausung ausbilden, weil diese gemäß der Weiterbildung nach Anspruch 5 oder Abs. 0011 der OS durch „seitenwandseitig angeordnete, abnehmbare Gerätetüren zu öffnen“ sein könnte. In ihrer Gestalt und relativen Größe – insbesondere hinsichtlich der Lage der übrigen Wände einschließlich der weiteren Seitenwände – gegenüber der nicht spezifizierten Großkomponente und konstruktiven

Ausführung ist die Umhausung durch das Merkmal M2 darüber hinaus nicht näher definiert, die Umhausung kann auch zur Aufnahme weiterer Komponenten ausgelegt sein, die durch den von der Umhausung eingeschlossenen Raum über deren übrige Wände von anderen Bereichen des Wagenkastens bzw. die durch weitere Wände des Triebzugs abgetrennt sind.

Über den Sachgehalt des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag hinaus wird der Aufbau der Umhausung durch das demgegenüber ergänzte Merkmal des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag zumindest indirekt näher bestimmt:

M2.1^{Hi} - Die Umhausung ist als tragende Baugruppe in den Wagenkasten-Rohbau des Triebzuges integriert:

Da der Fachmann den der Begrenzung dienenden Wandbestandteilen wie der Rückwand 6, der Bodenwand 4, den beiden Seitenwänden 5 (Abs. 0011) und der ja eine abnehmbare Gerätetür aufweisenden, weiteren Seitenwand eine tragende Funktion nur in Verbindung mit weiteren mechanischen Komponenten wie den in der Figur gezeigten Pfeilern und Streben beimisst (s. o. unter Punkt 2), wodurch dazwischen liegende, sonst freie Durchgänge zum Zwecke der Abtrennung gegenüber dem Fahrgastraum geschlossen vorliegen, folgt für das Verständnis dieses Merkmals, dass diese Elemente gleichsam Bestandteile einer selbsttragend ausgeführten Wagenkasten-Rohbaustruktur sind, indem diesen in der Gesamtheit eine anteilig tragende Stützwirkung zur Erzielung einer notwendigen Stabilität des Wagenkastens zukommt – dies im Unterschied zu einer zwar für sich selbsttragend ausgeführten Umhausung, die im eingebauten Zustand an der Kraftaufnahme und –leitung in der Rohbaustruktur keinen Anteil hätte.

4. Die geltenden Patentansprüche nach Haupt- und Hilfsantrag sind zulässig, u. a. sind deren Gegenstände hinreichend i. S. des § 34 (3) 3. definiert und auch in den ursprünglichen Unterlagen so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann sie im Sinne des § 34 (4) ausführen kann.

5. Bereits der zwar unzweifelhaft gewerblich anwendbare Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag ist nicht patentfähig, da dieser nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit gemäß § 4 PatG beruht. Nähere Ausführungen auch zur Neuheit des Gegenstands des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag erübrigen sich jedoch, weil der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag denselben Doppelstock-Triebzug in allgemeiner gehaltener Anspruchsfassung zum Gegenstand hat, weshalb nachfolgende Aussagen diesem Anspruch gegenüber sinngemäß gelten.

Die nächstkommende, weil den Aufbau eines Doppelstock-Triebzugs mit darin untergebrachten Traktionsumrichter und Gleichrichter – die bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen elektrische Großkomponenten darstellen – entsprechend Merkmal **M1** offenbarende Druckschrift D2 schlägt vor, diese Stromversorgungseinheiten am Wagenende im Bereich der Drehgestelle in einem „als mit der Zwischendecke“ korrespondierenden („niedrig gehaltenen“) Ausrüstungsraum im Unterstock anzuordnen, vgl. Spalte 3, Zeilen 18 bis 29 i. V. mit den Figuren in D2. Hierbei bilden demnach nicht nur die Zwischendecke, die Seitenwände des Triebzugs sowie die Stirnwand des Triebzugs (vgl. Spalte 3, Zeile 4) – wie in D2 ausdrücklich benannt – Wände einer Umhausung aus; der Fachmann unterstellt dort auch im Bereich der vom Unterstock zum Oberstock führenden Treppen (vgl. Pos. 9,9' in den Figuren) eine weitere Trennwand – oder diesen Treppen eine entsprechende Funktion–, weil ein Stromversorgungseinrichtungen aufweisender „Ausrüstungsraum“ nicht offen ohne Abtrennung in den Fahrgastraum münden darf.

Dieses Verständnis folgt auch im Übrigen aus der D2, in der Doppelstock-Triebzüge, bei denen elektrische Ausrüstungen und Antriebsaggregate „im Seitenwandbereich“ eines nur einstöckigen Endbereichs der Wagen „vorgesehen“ sind, als bekannt vorausgesetzt werden, vgl. Spalte 1, Zeilen 14 bis 28.

Der Fachmann unterstellt einem Doppelstock-Triebzug wie in D2 angesprochen unmittelbar einen inneren tragenden Aufbau sowie die Notwendigkeit einer Zu-

gänglichkeit für Montage-/Wartungsarbeiten an den Stromversorgungseinheiten wie in D6 vorgeschlagen:

Denn diese Druckschrift bietet ein Vorbild für einen möglichen Aufbau eines zur Realisierung des in D2 hinsichtlich der Anordnung von Stromversorgungseinheiten weitergebildeten Doppelstock-Triebzugs geeigneten Wagenkasten-Rohbaus, bei dem die Bodenpartie, die Dachpartie und diese kraftschlüssig verbindende Wandpartien eine Tragkonstruktion ausbilden, vgl. Ansprüche 1 und 3 der D6 i. V. m. Figur 1 dort, wobei Bodenpartie und Dachpartie über eine „Wandpartie ... kraftschlüssig“ verbunden sind, und der so ausgebildete „Fahrzeugkasten“ (vgl. Wortlaut Anspruch 1 der D6) zudem beidseitig Durchtritts- oder Bedienöffnungen aufweist (Anspruch 2), wofür Seitenwände „als Ganzes oder in einzelnen Parteien abnehmbar oder türenartig aufklappbar“ sein können (vgl. Seite 8, dritter Absatz). Eine derart ausgeführte Tragkonstruktion ermöglicht gemäß dem Vorschlag der D6, Seite 4, dritter und vierter Absatz, den Einbau von Bestandteilen der Traktionsausrüstung „von der Seite her, ohne Beeinträchtigung der Stabilität des Fahrzeugkastens“.

Da bei **D2** die untere Wand des Ausrüstungsraums als Bestandteil des Fahrzeugkastens dort notwendigerweise tragend zur abstützenden Weiterleitung der Gewichtskräfte aus der auch dort zu unterstellenden Tragstruktur zum Drehgestell hin ausgeführt sein muss, und auch die Zwischendecke für sich tragend ausgeführt und somit an der Tragkonstruktion – d. h. gegenüber dem Boden des Unterstocks – abgestützt sein muss, sowie die Stirnwand und auch die abtrennenden Treppe als tragende Bestandteile des Rohbaus des Triebzugs in diesem gleichsam integriert vorliegen, bildet der auch bei der D2 zwingend tragende Bestandteile des Wagenkasten-Rohbaus aufweisende Ausrüstungsraum eine Umhausung entsprechend dem gebotenen Verständnis des Merkmals **M2.1^{Hi}**, demnach notwendigerweise vorhandene, vom Fachmann der D6 folgend ergänzte Pfeiler bzw. Streben zusammen mit die Freiflächen dazwischen abdeckenden Wänden eine Umhausung i. S. dieses Merkmals ausbilden.

Soweit ein notwendiger Zugang von oben oder unten gerade nicht oder nicht ohne weiteres möglich ist, wird der Fachmann diesen für den Ausrüstungsraum beim Doppelstock-Triebzug der D2 von der Seitenwand her schaffen; die Umsetzung des in D6 a. a. O. angesprochenen Vorbilds bei einem Wagenkasten-Rohbau, den der Fachmann so oder ähnlich auch bei D2 unterstellt, führt somit unmittelbar zu einer Anordnung mit einer Funktionalität gemäß Merkmal **M2**, bei der die Großkomponente von der Seitenwand her zugänglich ist.

Entgegen der von der Beschwerdeführerin vertretenen Auffassung unterscheidet sich die durch die Merkmale **M2** und **M2.1^{Hi}** mittelbar definierte Umhausung somit nicht von dem „Ausrüstungsraum“ der D2, dem der Fachmann eine Beschaffenheit mit Kräfte leitenden Pfeilern und Streben unterstellt, die diesen als tragende, in den mit solchen Elementen gleichermaßen aufgebauten Wagenkasten des Triebzugs integrierte Baugruppe qualifiziert, bei dem von daher u. a. auch die zur Treppe gehörige Trennwand und die Zwischendecke zum Wagenkasten-Rohbau gehören.

Und aus der Tatsache, dass in D2 keine einen Zugang zu den Stromversorgungseinrichtungen ermöglichende Maßnahmen angesprochen sind, kann nicht geschlossen werden, dass der Fachmann nicht auf das ihm vom Stand der Technik vorgegebenen Vorbild aufgrund praktischer Erwägungen zurückgreift.

Daher ist der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 nicht gewährbar, und aus den vorgenannten Gründen beinhaltet auch der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag nichts Patentfähiges; die Unteransprüche teilen jeweils das Schicksal der Hauptansprüche.

Bei dieser Sach- und Aktenlage war die Beschwerde zurückzuweisen.

Rechtsbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht dem am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Hilber

Paetzold

Sandkämper

Dr. Baumgart

Ko