



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 17/14

(Aktenzeichen)

Verkündet am
25. Januar 2017

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2006 003 831

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 25. Januar 2017 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Sandkämper und Dr.-Ing. Baumgart

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Einsprechenden wird der Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 7. November 2013 aufgehoben und das Patent 10 2006 003 831 widerrufen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung eines eingelegten Einspruchs das Patent 10 2006 003 831 mit der Bezeichnung

„Eisenbahnzug mit einer Vorrichtung zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation“,

zu dem die Patentschrift DE 10 2006 003 831 B4 herausgegeben worden ist, durch den am 7. November 2013 nach Anhörung verkündeten Beschluss unter Zugrundelegung der für einen Hilfsantrag von der Patentinhaberin überreichten bzw. benannten Unterlagen beschränkt aufrechterhalten. Der Einsprechenden ist eine Ausfertigung des Beschlusses am 17. März 2014 zugestellt worden.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 17. April 2014 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangene Beschwerde der Einsprechenden mit Schriftsatz vom selben Tag.

Die Beschwerdeführerin hat als Einsprechende gegen den Bestand des Patents - dessen Erteilung am 14. Januar 2010 veröffentlicht wurde - geltend gemacht, dass der Gegenstand des Patents gemäß dem erteilten Anspruch 1 wie auch in seinen Weiterbildungen nach den abhängigen Ansprüchen wegen fehlender Neuheit oder mangelnder erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig sei; hierfür hat sich die Einsprechende auf druckschriftlich belegten Stand der Technik berufen.

Nach Auffassung der beschwerdeführenden Einsprechenden, die mit Schriftsatz vom 18. Juli 2016 eine Beschwerdebegündung nachgereicht hat, mit der sie sich ergänzend auf ein weiteres Dokument zum Beleg des Standes der Technik bzw. auf Fachwissen beruft, beruht der Gegenstand des geltenden, der beschränkten Aufrechterhaltung zugrunde liegenden Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Patentinhaberin ist dem Beschwerdevorbringen gemäß Schriftsatz vom 23. Januar 2017 mit der Auffassung entgegengetreten, demnach bei einer Zusammenschau der Dokumente wie durch die Beschwerdeführerin betrachtet bereits die Lehre nach dem geltenden Anspruch 1 nicht nahegelegt werde, weil diese eine andere Anordnung vorschreibe als im Stand der Technik vorgesehen; jedenfalls sei der Gegenstand des Patents in einer weiter beschränkten Fassung patentfähig, wofür die Beschwerdegegnerin dem Schriftsatz hilfsweise einen Satz entsprechender Patentansprüche beigefügt hat.

In der mündlichen Verhandlung am 25. Januar 2017 hat die Einsprechende und Beschwerdeführerin den Antrag gestellt,

den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 7. November 2013 aufzuheben und das Patent 10 2006 003 831 in vollem Umfang zu widerrufen.

Die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin stellte den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen,

hilfsweise,

das Patent beschränkt aufrecht zu erhalten mit folgenden Unterlagen:

Patentansprüche 1 bis 3 gemäß Hilfsantrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 23. Januar 2017,
mit ggf. anzupassender Beschreibung.

In der beschränkt aufrecht erhaltenden Fassung des Patents gemäß dem angefochtenen Beschluss hat der Patentanspruch 1 folgenden Wortlaut (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung durch Unterstreichung kenntlich gemacht):

„Eisenbahnzug, insbesondere Doppelstockzug, bestehend aus Wagen, mit einer Vorrichtung zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation, dadurch gekennzeichnet, dass in einem ersten Wagen eine erste Teilmenge der Geräte mit einer Versorgungsstation, die sich im ersten Wagen befindet, über eine Verbindungsleitung verbunden ist und im ersten Wagen eine zweite Teilmenge der Geräte mit einer Versorgungsstation, die sich in einem an den ersten Wagen angekuppelten zweiten Wagen befindet, über eine andere Verbindungsleitung verbunden ist und dass Verbindungsleitungen zwischen dem ersten Wagen

und dem angekuppelten zweiten Wagen außerhalb des Wellenbalges des Fahrgastüberganges verlegt sind, wobei die erste und/oder zweite Versorgungsstation Einspeisesicherungen aufweist, die in einem außen am Wagenkasten des Wagens angeordneten Gehäuse angeordnet sind.“

Hieran schließen sich 4 direkt oder indirekt auf den Anspruch 1 rückbezogene Unteransprüche an.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag ist demgegenüber am Ende im Anschluss an den letzten Teilsatz „die in einem außen am Wagenkasten des Wagens angeordneten Gehäuse angeordnet sind“ wie folgt ergänzt:

„,und wobei in einem Wagen eine erste und zweite Anzahl der Geräte über unterschiedliche Verbindungsleitungen, die durch unterschiedliche Abschnitte des Wagens verlaufen, mit der Versorgungsstation verbunden sind, wobei ein Abschnitt der Fahrgastraum und ein anderer Abschnitt der Unterflurkabelkanal ist.“

Hieran schließen sich 2 jeweils direkt auf den Anspruch 1 rückbezogene Unteransprüche an.

In der mündlichen Verhandlung wurden folgende, bereits im Rahmen des Erteilungs- und Einspruchsverfahren berücksichtigte bzw. im Beschwerdeverfahren eingeführte Dokumente im Einzelnen hinsichtlich ihrer Relevanz für den Widerrufsgrund mangelnder Patentfähigkeit im Einzelnen betrachtet:

D1 SCHMIDT, Oskar: „Der Personenwagenumbau bei der Deutschen Bundesbahn“, Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, Glasers Annalen, 79. Jahrgang, Heft 1, Januar 1955, Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, Berlin, Seiten 1 bis 13

D6 DE 10 2004 043 602 B3
D7 DE 42 23 647 C2.

Im Rahmen des schriftsätzlichen Vortrags wurde u. a. noch auf folgende Druckschriften Bezug genommen:

D2 JP S54 157 913 A (Patent Abstracts of Japan)
D3 JP S54 157 913 A (Volldokument).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Akten einschließlich der elektronisch geführten Teile verwiesen.

II.

1. Die statthafte Beschwerde der Einsprechenden ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im Übrigen zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG). In der Sache hat die Beschwerde auch Erfolg, weil der Gegenstand des Patents gemäß dem jeweiligen Hauptanspruch weder in der beschränkt aufrechterhaltenen noch in der hilfsweise verteidigten Fassung auf einer erfinderischen Tätigkeit i. S. d. § 4 PatG beruht.

2. Wie im angefochtenen Beschluss des Deutschen Patent- und Markenamts zutreffend festgestellt wurde, ist der auf den Widerrufsgrund fehlender Patentfähigkeit i. S. d. § 21 Abs. 1 Nr. 1 PatG gestützte Einspruch – auch im Übrigen – zulässig; dies wurde auch nicht bestritten.

3. Das Patent betrifft die Verschaltung von Geräten jeweils in und zwischen den Wagen eines Eisenbahnzugs mit deren Versorgung dienenden „Versorgungsstationen“ in den Wagen jeweils, wobei das Schutzbegehren bereits gemäß dem erteilten Anspruch 1 insoweit auf einen aus mehreren Wagen bestehenden Eisen-

bahnzug mit einer Vorrichtung zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation gerichtet ist.

Lt. der Patentschrift sei es bisher üblich, zur Sicherstellung der Funktion zumindest einiger Geräte in den Wagen wie Teile der Bremsvorrichtung, der Lautsprecheranlage oder einer Notbeleuchtungsanlage im Brandfall (selbst) brandgeschützte Leitungen zwischen diesen Geräten und einer diese versorgenden „Versorgungsstation“ vorzusehen, wie auch Abschottungen in Kabelkanälen (vgl. Absätze 0002 und 0003).

In der Patentschrift ist im Absatz 0005 die Aufgabe definiert, „einen Eisenbahnzug mit einer Vorrichtung zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation anzugeben, der mit weniger aufwändigen Bauteilen als bisher auskommt und trotzdem, falls es im Zug brennt, einen Notbetrieb für die wesentlichen Geräte gewährleistet“.

Eine Lösung hierfür wird auch in der beschränkt aufrecht erhaltenen Fassung des Patents bzw. in dessen hilfsweise verteidigter Fassung bei einem Eisenbahnzug mit folgenden Merkmalen zur Gliederung der Angaben im geltenden Anspruch 1 bzw. im Anspruch 1 in der Fassung gemäß Hilfsantrag gesehen (gegenüber der erteilten Fassung ergänzte Merkmale durch einfache Unterstreichung hervorgehoben, demgegenüber ergänzte Merkmale gemäß Hilfsantrag durch doppelte Unterstreichung hervorgehoben):

- M1.1 Eisenbahnzug, insbesondere Doppelstockzug, bestehend aus Wagen,
- M1.2 mit einer Vorrichtung zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation,
- M1.3 in einem ersten Wagen ist eine erste Teilmenge der Geräte mit einer (ersten) Versorgungsstation über eine Verbindungsleitung verbunden

- M1.4 diese (erste) Versorgungsstation befindet sich im ersten Wagen
- M1.5 im ersten Wagen ist eine zweite Teilmenge der Geräte mit einer (zweiten) Versorgungsstation über eine andere Verbindungsleitung verbunden,
- M1.6 diese (zweite) Versorgungsstation befindet sich in einem an den ersten Wagen angekuppelten zweiten Wagen,
- M1.7 Verbindungsleitungen zwischen dem ersten Wagen und dem angekuppelten zweiten Wagen sind außerhalb des Wellenbalges des Fahrgastüberganges verlegt,
- M3.1 die erste und/oder zweite Versorgungsstation weist Einspeisesicherungen auf,
- M3.2 die Einspeisesicherungen sind in einem außen am Wagenkasten des Wagens angeordneten Gehäuse angeordnet,
- M5.1^{Hi} wobei in einem Wagen eine erste und eine zweite Anzahl der Geräte über unterschiedliche Verbindungsleitungen mit der Versorgungsstation verbunden sind.
- M5.2^{Hi} die unterschiedlichen Verbindungsleitungen verlaufen durch unterschiedliche Abschnitte des Wagens.
- M5.2a^{Hi} wobei ein Abschnitt der Fahrgastraum und ein anderer Abschnitt der Unterflurkabelkanal ist.

Bei einer Aufteilung und Verbindung gemäß den Merkmalen M1.3 bis M1.6 soll der Vorteil i. S. d. Merkmals M1.2 erzielt sein, dass bei einem Brand in dem ersten Wagen, soweit dieser auch die Versorgungsstation in diesem Wagen betrifft, zumindest die zweite Teilmenge der Geräte weiter funktionstüchtig sein kann, weil sie von dem unterstellt nicht brennenden angekuppelten zweiten Wagen – d. h. der Versorgungsstation darin – her versorgt wird (vgl. Absatz 0009).

Die Verlegung der Verbindungsleitungen außerhalb des Wellenbalgs des Fahrgastübergangs gemäß Merkmal M1.7 soll gewährleisten, dass diese auch dann

nicht beschädigt werden, wenn der Wellenbalg in Brand geraten sollte (vgl. Absatz 0010).

Soweit Einspeisesicherungen der Versorgungsstationen in einem außen am Wagenkasten angeordneten Gehäuse gemäß Merkmal M3.1 und M3.2 angeordnet sind – „diese Gehäuse werden Wagenübergangskästen genannt“ –, werden diese nach der Aussage im Absatz 0011 von einem Brand im Wagen nicht erreicht, da sie durch die Wand des Wagenkastens vom Brand abgegrenzt sind und somit nicht zerstört werden können.

Der Merkmalskombination M5.1^{Hi} und M5.2^{Hi} schreibt das Patent den Vorteil zu, dass bei einem begrenzten Brand in einem Wagen nicht alle Versorgungsleitungen betroffen sein können (vgl. Absatz 0013).

Und mit dem Merkmal M5.2a^{Hi} sei der Vorteil erzielbar, dass „zumindest eine Anzahl der notwendigen Geräte auch im Falle eines Brandes funktionsbereit bleibt“ (vgl. Abs. 0014).

3.1 Im Lichte des Offenbarungsgehalts der Patentschrift bzw. des vom Patent selbst vorausgesetzten Fachwissens im Hinblick auf die vorliegend beanspruchte Lösung ist als Fachmann vorliegend ein diplomierter Maschinenbauingenieur angesprochen, mit mehrjähriger Berufserfahrung in der gerätetechnischen – einschließlich elektrotechnischen – Ausrüstung von Personenzugwagen, dem insofern auch allgemeine Kenntnisse im Elektroanlagenbau zugerechnet werden können.

3.2 Im Hinblick auf die unterschiedlichen Auffassungen der Beteiligten zur Bedeutung einzelner Merkmale für sich und in Kombination untereinander sind folgende Ausführungen zur Auslegung der im geltenden Anspruch 1 bzw. in dessen Fassung gemäß Hilfsantrag umschriebenen Erfindung veranlasst:

Aus den Merkmalen M1.1, M1.6 und M1.7 folgt zwangsläufig, dass der beanspruchte „Eisenbahnzug“ aus mindestens zwei gekuppelten Wagen besteht, die zur Personenbeförderung hergerichtet sind, weil „Fahrgastübergänge“ ein Charakteristikum derartiger Züge sind; eine Verbindung über „Verbindungsleitungen“ besteht somit unmittelbar zumindest zwischen genau zwei gekuppelten Wagen. Das Anwendungsgebiet „Doppelstockzug“ ist lediglich als bevorzugt herausgestellt, diese Angabe dient somit nur der beispielhaften Erläuterung.

Merkmal M1.2 bezeichnet vorliegend (lediglich) den Erfolg und impliziert keine eigenständige Ausgestaltung über die weiteren Angaben im Anspruch 1 hinaus, als zur Erzielung desselben gerade die Maßnahmen betreffend die Aufteilung der Geräte, das Vorhandensein von Versorgungsstationen, die Aufteilung der Verbindung und die Anordnung der Leitungen oder Einspeisesicherungen als erfindungsgemäß beschrieben sind; der Anspruch 1 schließt weitere Maßnahmen wie „brandgeschützte Leitungen“ (vgl. Absatz 0003) weder aus noch die ausschließliche Verbindung bestimmter Geräte ein.

Bei den „Verbindungsleitungen“ gemäß Merkmal M1.7 kann es sich sinnvollem Verständnis der Lehre des Anspruchs 1 auch in dessen hilfsweise verteidigter Fassung nur um mehrere Verbindungsleitungen handeln, die entsprechend der Merkmale M1.3 und M1.5 die Versorgungsstation eines jeden Wagens auch mit „Geräten“ im jeweils anderen Wagen verbinden. Mithin betrifft Merkmal M1.7 eine Vorschrift zur Verlegung der für den Betrieb der vorgesehenen Teilmenge von Geräten notwendiger Leitungen von einem zum anderen Wagen in einem Bereich zwischen den Wagen, von dem der Fahrgastübergang ausgenommen ist, wodurch insoweit die Erscheinungsform der „brandgeschützten Vorrichtung“ gemäß Merkmal M1.2 auch durch diese Ausbildung gemeinsam mit den weiteren im Anspruch angeführten Maßnahmen charakterisiert ist.

Die Art und Funktion der in den Merkmalen M1.3 und M1.5 so bezeichneten „Geräte“ bzw. „Versorgungsstationen“ ist über die Implikation des Merkmals M3.1

hinaus nicht näher definiert. Denn der Fachmann unterstellt „Einspeisesicherungen“ zwanglos die fachübliche Funktion der elektrischen Absicherung der Versorgung gegen Kurzschlüsse im Bereich der verbundenen elektrischen Verbraucher bzw. der hinführenden elektrischen Leitungen.

Weil das Patent erst im Anspruch 2 in der erteilten wie auch in der beschränkt aufrechterhaltenen Fassung „Notbeleuchtungslampen und/oder Lautsprecher für Durchsagen“ als Beispiele isoliert oder auch gemeinsam „brandgeschützt“ verbindbarer „Geräte“ bezeichnet, können die in den Merkmalen M1.3 und M1.5 benannten „Teilmengen“ Geräte gleicher wie auch unterschiedlicher Art betreffen; nicht anderes kann für die Aufteilung der Geräte in „eine erste und zweite Anzahl“ gemäß Merkmal M5^{Hi} gelten.

Von daher kann die mit dem Merkmal M5.1^{Hi} implizierte Anordnung bereits aus der Verbindung artverschiedener, dennoch von einer „Versorgungsstation“ eines Wagens betriebener „Geräte“ wie Lautsprecher und Lampen folgen, die gemeinhin „unterschiedliche Verbindungsleitungen“ – nämlich zur Tonsignalübertragung oder zur elektrischen Leistungsversorgung – erfordern. Der Verlauf der Verlegung „durch unterschiedliche Abschnitte des Wagens“ offensichtlich auch vom – gerätespezifisch festzulegenden und im Anspruch nicht bezeichneten – Ort der Anordnung der – nicht näher definierten, s. o. – „Geräte“ innerhalb des Wagens bzw. des Fahrgastraumes abhängt, kann den Merkmalen M5.2^{Hi} und M5.2a^{Hi} auch nicht im Umkehrschluss die Bedeutung einer Vorschrift beigemessen werden, dass „unterschiedliche Verbindungsleitungen“ keinesfalls gemeinsam in gleichen Abschnitten verlegt sein dürfen und die jeweils betroffenen Leitungen über den gesamten Verlauf ausschließlich in den bezeichneten Abschnitten bis zu einem auch in diesem Abschnitt angeordneten Gerät verlaufen. Nach dem Verständnis des Fachmanns fordern diese Merkmale lediglich, dass ein Teil der notwendigen Leitungen zumindest abschnittsweise durch den Fahrgastraum und ein anderer Teil zumindest abschnittsweise durch einen „Unterflurkabelkanal“ verlaufen, der insoweit selbst ein Charakteristikum des beanspruchten Eisenbahnzugs ist. Eine Ein-

ennung des Verständnisses dieser Merkmale im Sinne einer Ausführungsform nach dem Vortrag der Beschwerdegegnerin in der mündlichen Verhandlung, bei der in überhaupt keinem Abschnitt Verbindungsleitungen gemeinsam verlegt wären, ist weder durch die Beschreibung des Patents gestützt, noch muss dem Wortlaut des Anspruchs aufgrund der Vorteilsangabe im Merkmal M1.2 zwingend ein solcher Sinngehalt unterstellt werden vor dem Hintergrund, dass bei der Auslegung eines Patentanspruchs nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden kann, dass in ihm enthaltenen Angaben eine über Selbstverständlichkeiten hinausgehende Bedeutung beizumessen sei (vgl. BGH, X ZR 255/01, Urteil vom 7. September 2004 – Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung).

Weil die „Versorgungsstation“ die Einspeisesicherungen „aufweist“ und diese von daher mit dem Merkmal M3.1 jedenfalls als ein Bestandteil der Versorgungsstation ausgewiesen sind, können diese auch gemeinsam mit übrigen Bestandteilen einer Versorgungsstation „in einem außen am Wagenkasten des Wagens angeordneten Gehäuse angeordnet“ sein.

Soweit die Beschwerdegegnerin den Merkmalen der Gruppe 3 einen dahingehend einengenden Sinngehalt beimessen will, dass das Merkmal M3.2 für die Einspeisesicherungen ein gesondertes Gehäuse und eine örtliche Trennung von anderen Bestandteilen der Versorgungsstation vorschreibt, die hierbei anders als die Einspeisesicherungen auch im Wagenkasten angeordnet wären, kann diese Auslegung bereits nicht zwingend aus dem Wortlaut des erteilten Anspruchs 3 allein folgen – vorliegend unverändert im Anspruch 1 in der beschränkt aufrecht erhaltenen Fassung in den Merkmalen M3.1 und M3.2 aufgegangen. Diese Auslegung findet auch keine Stützung durch die Merkmale der Gruppe 5 oder den Inhalt der Patentschrift im Übrigen: Denn der im Absatz 0011 genannte Vorteil ist unabhängig von einer separaten Einhausung erzielbar. Und ein entsprechender Sinngehalt kann insoweit auch nicht im Lichte des Absatzes 0012 unterstellt werden, weil dort „das Gehäuse der Einspeisesicherungen“ lediglich im Rahmen der beispielhaften Beschreibung einer möglichen Anbauvarianten angesprochen ist und das Patent

die Anordnung möglicher übriger Bestandteile einer Versorgungsstation nicht eindeutig bestimmt. Gerade weil im Absatz 0009 und gleichlautend in den Merkmalen M1.4 bzw. M1.6 nicht wie im Absatz 0011 in einem anderen Zusammenhang angegeben von einer Anordnung in einem „Wagenkasten“ die Rede ist, wird der Fachmann die Aussage in diesen Merkmalen allein im Sinne einer Zuordnungs-, nicht jedoch einer Anordnungsvorschrift im Speziellen über den Wortlaut hinaus verstehen und von daher auch dem Merkmal M3.2 nicht die von der Beschwerdeführerin postulierte, einengende Bedeutung unterstellen.

4. Der durch die Merkmale M1.1 bis M3.2 definierte Gegenstand des Anspruchs 1 in der beschränkt aufrecht erhaltenden Fassung beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit i. S. d. § 4 PatG gegenüber dem durch die Druckschriften D1, D6 und D7 dokumentierten Stand der Technik. Bei der – naheliegenden – Ausbildung eines Eisenbahnzugs nach diesen Vorbildern im Stand der Technik ergibt sich der mit dem Ausdruck „zum brandgeschützten Verbinden von Geräten mit einer Versorgungsstation“ umschriebene Vorteil bei einer einzelnen und gemeinsamen Anwendung allgemein bekannter Einzelmaßnahmen.

Die Druckschrift D1 beschreibt den Aufbau eines Wagens, der zur festen Kuppelung mit einem gleichen Wagen mittels einer Kurzkupplung vorgesehen ist, vgl. Seite 2, Abschnitt 2.9, dritter Absatz i. V. m. Abbildung 2. Eine entsprechende Wageneinheit bildet einen Eisenbahnzug entsprechend Merkmal M1.1.

Weil dort jeder Wagen mit einer „vollständigen Stromversorgungsanlage“ ausgerüstet ist, befindet sich von daher im ersten und zweiten der miteinander gekuppelten Wagen jeweils eine Versorgungsstation entsprechend den Merkmalen M1.4 und M1.6, vgl. Seite 2, Abschnitt 2.9, zweiter Absatz.

Diese Versorgungsstationen umfassen „Automaten für die 6 Stromkreise“, vgl. D1 a. a. O. Nach dem Verständnis des Fachmanns bilden diese Einspeisesicherungen entsprechend dem Sinngehalt des Merkmals M3.1 aus, da diese die Versor-

gungsstation gegen die Entnahme unzulässig hoher Ströme wie im Falle eines Kurzschlusses im Bereich der gespeisten Geräte absichern.

Da dort jede Anlage „im eigenen Wagen“ u. a. „drei Leuchtstofflampen im Fahrgastraum“ und darüber hinaus „zwei Leuchtstofflampen im Fahrgastraum des anderen Wagens“ versorgt – somit werden „bei Ausfall einer Anlage der Einheit noch beide Wagen ausreichend beleuchtet“ –, sind bei dieser Verschaltung, mit der bereits notwendige Verbindungsleitungen zwischen den Wagen entsprechend diesem Teil der Vorgabe des Merkmals M1.7 stillschweigend offenbart sind, auch Teilmengen von Geräten i. S. d. Merkmale M1.3 und M1.5 mit den Versorgungsstationen verbunden, vgl. Seite 2, Abschnitt 2.9, dritter Absatz. Das zwangsläufige Ergebnis bereits dieser vorrichtungstechnischen Anordnung dort ist der resultierende Brandschutz i. S. d. des Merkmals M1.2. beim Ausfall einer Versorgungsstation aufgrund Brandeinwirkung.

Wenngleich in der D1 a. a. O. nur die Koppeleinrichtung zur Verbindung dieser Leuchten „durch fünfpolige Lichtkupplungen zu einer Doppelanlage“ angesprochen ist, entnimmt der Fachmann den Abbildungen 2/Seite 2 und 3/Seite 3 unmittelbar, dass dort Verbindungsleitungen zwischen den beiden gekoppelten Wagen im Dachbereich oberhalb der Türen bzw. im Bodenbereich unterhalb der Puffer - jedenfalls außerhalb des dort von Gummiwulsten umgebenden Fahrgastübergangs – vorgesehen sind, denen die Kopplung der Leuchten zu unterstellen ist.

Jedenfalls bei einem auf den Bereich innerhalb der Verkleidung des Fahrgastübergangs beschränkten Brand bietet auch diese in D1 implizit offenbarte Anordnung entsprechend Merkmal M1.7 den Vorteil eines Brandschutzes. Das zwangsläufige Ergebnis entsprechend Merkmal M1.2 ist für den Fachmann daher ebenfalls offenbart, unabhängig von der Art der Verkleidung im Bereich des Fahrgastübergangs, für die Merkmal M1.7 einen „Wellenbalg“ vorschreibt.

Da „Gummiwulst-Übergänge“ und „Faltenübergänge“ dem Fachmann präsent, gleichwertige Austauschmittel sind – zum Beleg des Fachwissens wird insoweit auf die Druckschrift D6, Abs. 0028 hingewiesen –, liegt bei einem „Eisenbahnzug“ die Anwendung eines „Wellenbalgs“ entsprechend Merkmal M1.7, der einen allgemein bekannten „Faltenübergang“ lediglich anders bezeichnet, als Alternative im Rahmen einer einfachen Auswahlentscheidung nahe.

Wenngleich aus der Benennung einer „Schalttafel“ – auf der nach der Beschreibung der D1 Seite 2, Abschnitt 2.9, zweiter Absatz die auch dort der Versorgungsstation entsprechend Merkmal M3.1 zugeordneten Einspeisesicherungen angeordnet sein sollen – nicht zwangsläufig eine Anordnung innen im Wagenkasten folgt, belegt jedenfalls die Anordnungen von zu kühlenden Energieversorgungsanlagen in Reisezugwagen betreffende Druckschrift D7, dass die Anordnung von Bestandteilen der üblichen Energieversorgungsanlagen – wobei der Fachmann unmittelbar „Einspeisesicherungen“ als Bestandteil solcher Versorgungsstationen zurechnet – „in mehreren getrennten Behältern unter dem Wagenboden“ üblich sind, vgl. Spalte 1, Zeilen 38 bis 40.

Gemäß der Aussage in D6 im Absatz 0008 i. V. m. Absatz 0007 ist auch eine Aufteilung der Bestandteile der „Aggregate für die Energieversorgung, Energieverteilung, Steuerung und Fahrgastinformation“ für eine teilweise Unterbringung im Fahrgastraum üblich, wenn diese „nicht vollständig unterhalb des Wagenbodens“ angeordnet werden können.

Mithin wird der Fachmann die Aufteilung der Bestandteile einer Versorgungsstation und deren Anordnung in Abhängigkeit vom Umfang der Versorgungsstation und der Art des Eisenbahnzugs – beides definiert der geltende Anspruch 1 nicht – im Rahmen einer Ermessensentscheidung festlegen. Die Anordnung der Einspeisesicherungen in einem Gehäuse unter dem Wagenboden, insoweit „außen am Wagenkasten“ entsprechend Merkmal M3.2 betrifft daher eine zum Können des

Fachmanns gehörende konstruktive Maßnahme, der hierfür lediglich präsen- te Vorbilder nachahmt.

Dem bei der Festlegung des Anbauortes „außen am Wagenkasten“ für ein Ge- häuse – das jedenfalls die Einspeisesicherungen enthält – somit nicht erfinderisch tätig werdenden Fachmann fällt hierbei der Vorteil des dahingehenden Brand- schutzes i. S. d. Merkmals M1.2, dass bei einem lokal innen im Wagenkasten auf- tretenden und einen Kurzschluss verursachenden Brand die Funktionsfähigkeit der Einspeisesicherungen unberührt bleibt, sozusagen notwendigerweise in den Schoß.

Somit ermangelt es dem Gegenstand nach dem Anspruch 1 in der beschränkt auf- rechterhaltenen Fassung der zugrundeliegenden erfinderischen Tätigkeit, weil sich bei jeder unterschiedlichen, jeweils im handwerklichen Können des Fachmanns liegenden und durch den konkreten Bedarfsfall veranlassten Abwandlung – wie mit den Druckschriften D6 und D7 belegt – des aus D1 hervorgehenden Eisen- bahnzugs jeweils auch der Bonuseffekt einer brandgeschützten Verbindung von Geräten mit Versorgungsstationen ergibt.

4.1 Der mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag beschriebene Eisenbahnzug beruht gleichfalls nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit im Sinne des § 4 PatG.

Hinsichtlich der Merkmale M1.1 bis M3.2 gelten vorstehende Ausführungen zur fehlenden Patentfähigkeit des Gegenstands nach dem Anspruch 1 in der be- schränkt aufrecht erhaltenen Fassung sinngemäß.

Bei Beachtung des Sinngelhalts der Kombination der ergänzten Merkmale M5.1^{Hi}, M5.2^{Hi} und M5.2a^{Hi} (s. Abschnitt 3.2) führt die Umsetzung einer Anordnung wie aus D1 bekannt, bei der bereits „eine erste und eine zweite Anzahl der Geräte“ in einem Wagen über unterschiedliche Leitungen mit der Versorgungsstation dieses

Wagens entsprechend Merkmal M5.1^{Hi} verbunden sind, bei einem Eisenbahnzug, der eine – naheliegende – Anordnung der Einspeisesicherungen und/oder der Versorgungsstation in einem außen am Wagenkasten des Wagens angeordneten Gehäuse entsprechend Merkmal M3.2 erforderlich macht, je nach Anordnung und Art der zu verbindenden Geräte zwangsläufig dazu, dass unterschiedliche Verbindungsleitungen auch durch unterschiedliche Abschnitte des Wagens, nämlich den Fahrgastraum und einen Unterflurkabelkanal verlaufen.

So ordnet der Fachmann der in Druckschrift D1 a. a. O. angeführten „Vorraumbeleuchtung“, weiter der „Abortbeleuchtung“ und den „Oberwagenlaternen“ sowie den „drei Leuchtstofflampen im Fahrgastraum“ eigene „Automaten“ für jeweils zugehörige „Stromkreise“ zu. Bereits die „drei Leuchtstofflampen“ bedingen eine abschnittsweise Verlegung der zugehörigen Verbindungsleitung nicht nur im Fahrgastraum, sondern auch „außen am Wagenkasten“ bei einer – alternativen und aus konstruktiven Gründen naheliegenden – Anordnung der Versorgungsstation bzw. der Einspeisesicherungen "außen am Wagenkasten“. Hierbei unterstellt der Fachmann bei der in D7 a. a. O. angesprochenen Anordnung von Energieversorgungsanlagen unter dem Wagenboden so wie der in der Druckschrift D6 a. a. O. angesprochenen Anordnung von Aggregaten für die Energieversorgung unterhalb des Wagenbodens beiläufig die Verwendung allgemein üblicher Kabelkanäle, die in diesem Fall zwangsläufig abschnittsweise „unterflur“ anzuordnen sind und daher zum technischen Allgemeinwissen gehörende „Unterflurkabelkanäle“ entsprechend dieser Vorschrift des Merkmals M5.2a^{Hi} ausbilden.

Weil hierbei die „unterschiedlichen“, weil in die Vorräume oder den Abort am Wagenende führenden und einzeln abgesicherten Leitungen bis zum jeweils notwendigen Übergang in den Wagenkasten zunächst im Unterflurkabelkanal geführt werden können, während die Leitungen zu den Leuchtstofflampen dagegen zwangsläufig im Fahrgastraum zu verlegen sind, betreffen die Merkmale der Gruppe 5 fachübliche, handwerkliche Maßnahmen bei der Verlegung von Verbindungsleitungen. Mit der Realisierung dieser aus der Anordnung der Versorgungs-

station und der zu verbindenden „ersten und zweiten Anzahl der Geräte“ folgenden Verlegung der Verbindungsleitungen sind bei einem örtlich begrenzten Kabelbrand auch nicht gleich sämtliche Leitungen betroffen, mithin sich auch bei dieser vorrichtungstechnischen Maßnahme ein „Brandschutz“ im Sinne des Merkmals M1.2 als Nebeneffekt einstellt.

Mithin kommt auch den im geltenden Anspruch 1 ergänzten Merkmalen – gegenüber dessen beschränkt aufrecht erhaltener Fassung – keine patentbegründende Bedeutung zu.

4.1.1. Die Unteransprüche teilen das Schicksal des Hauptanspruchs. Weder wurde ein eigenständiger erfinderischer Gehalt geltend gemacht, noch ist ersichtlich, dass die jeweiligen Weiterbildungen zu einer anderen Beurteilung hätten führen können.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den 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