

BUNDESPATENTGERICHT

6 W (pat) 23/99

(Aktenzeichen)

Verkündet am
15. Februar 2000

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 195 44 666.6-25

...

hat der 6. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der mündlichen Verhandlung vom 15. Februar 2000 durch den Vorsitzenden Richter Dipl.-Ing. Rübél sowie die Richter Dipl.-Ing. Riegler, Dr. Albrecht und Dipl.-Ing. Sperling

beschlossen:

Der Beschluß der Prüfungsstelle für Klasse E 01 B des Deutschen Patent- und Markenamts vom 28. Januar 1999 wird aufgehoben und das Patent erteilt.

Bezeichnung: Rettungsweg für Feste Fahrbahnen

Anmeldetag: 30. November 1995

Der Erteilung liegen folgende Unterlagen zu Grunde:

Patentansprüche 1 bis 8,
Beschreibung Seiten 1 bis 5,
jeweils überreicht in der mündlichen Verhandlung am
15. Februar 2000,
7 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 7, aus den Anmeldeunterlagen.

G r ü n d e

I

Die Prüfungsstelle für Klasse E 01 B des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 30. November 1995 mit der Bezeichnung "Rettungsweg für Feste Fahrbahnen" eingegangene Patentanmeldung 195 44 666.6-25 mit Beschluß vom 28. Januar 1999 zurückgewiesen, weil der Gegenstand des ursprünglich eingereichten Anspruchs 1 im Hinblick auf die EP 0 635 603 A1 und die DE 94 17 008 U1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Im Prüfungsverfahren hat die Prüfungsstelle ferner die DE 44 17 402 A1 entgegengehalten. Die Anmelderin hat zudem eine "Kurzbeschreibung ausgewählter Bauarten der Festen Fahrbahn" vorgelegt.

Gegen den Beschluß der Prüfungsstelle richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Diese beantragt,

den Beschluß der Prüfungsstelle für Klasse E 01 B des Deutschen Patent- und Markenamts vom 28. Januar 1999 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 8, überreicht in der mündlichen Verhandlung,
Beschreibung Seiten 1 bis 5, überreicht in der mündlichen Verhandlung,
7 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 7, aus den Anmeldeunterlagen.

Die geltenden Ansprüche 1 bis 4 haben folgenden Wortlaut:

"1. Rettungsweg für Feste Fahrbahnen des schienengebundenen Verkehrs, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Tragschicht verankert sind, als Fahrweg (4) für Rettungsfahrzeuge, die mit einer Spur auf neben dem Gleis verlaufenden Fahrmöglichkeiten - zB einem Kabelkanal - mit der anderen Spur über einen Fahrweg (5) in Gleismitte fahren, wobei der Fahrweg in Gleismitte so hoch gelegt ist, daß das Fahrzeug von den evtl. über die Fahrebene des Rettungsfahrzeuges hinausstehenden Schienen und der Schienenbefestigungen nicht beschädigt werden kann, und dessen Fahrweg (5) in Gleismitte aus Fertigteilen (8) besteht, die U-Form aufweisen, die Schwellen rahmen- oder bogenförmig überbrücken, seitlich neben den Schwellen (2) in den Fächern (7) zwischen den Schwellen auf der

Tragschicht (1) gestützt und in Gleislängsrichtung mit geringem Abstand (6) hintereinander versetzt sind.

2. Rettungsweg für Feste Fahrbahnen des schienengebundenen Verkehrs, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Tragschicht verankert sind, als Fahrweg (4) für Rettungsfahrzeuge, die mit einer Spur auf neben dem Gleis verlaufenden Fahrmöglichkeiten - zB einem Kabelkanal - mit der anderen Spur über einen Fahrweg (5) in Gleismitte fahren, wobei der Fahrweg in Gleismitte so hoch gelegt ist, daß das Fahrzeug von den evtl. über die Fahrebene des Rettungsfahrzeuges hinausstehenden Schienen und der Schienenbefestigungen nicht beschädigt werden kann, und dessen Fahrweg (5) in Gleismitte aus vorgefertigten, auf der Tragschicht versetzten Fundamentsteinen (9) und über den Fundamentsteinen mit geringem Abstand (6) über den Schwellen (2) verlegten Platten (10) besteht.

3. Rettungsweg für Feste Fahrbahnen des schienengebundenen Verkehrs, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Tragschicht verankert sind, als Fahrweg (4) für Rettungsfahrzeuge, die mit einer Spur auf neben dem Gleis verlaufenden Fahrmöglichkeiten - zB einem Kabelkanal - mit der anderen Spur über einen Fahrweg (5) in Gleismitte fahren, wobei der Fahrweg in Gleismitte so hoch gelegt ist, daß das Fahrzeug von den evtl. über die Fahrebene des Rettungsfahrzeuges hinausstehenden Schienen und der Schienenbefestigungen nicht beschädigt werden kann, und dessen Fahrweg (5) in Gleismitte aus die Schwellen (2) mit geringem Abstand (6) überbrückenden Fertigteilen (11) als Unterbau besteht, über den eine tragende Platte (13) in einer der bekannten Bauweisen in Ortbeton betoniert ist.

4. Rettungsweg für Feste Fahrbahnen des schienengebundenen Verkehrs, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Trag-

schicht verankert sind, als Fahrweg (4) für Rettungsfahrzeuge, die mit einer Spur auf neben dem Gleis verlaufenden Fahrmöglichkeiten - zB einem Kabelkanal - mit der anderen Spur über einen Fahrweg (5) in Gleismitte fahren, wobei der Fahrweg in Gleismitte so hoch gelegt ist, daß das Fahrzeug von den evtl. über die Fahrebene des Rettungsfahrzeuges hinausstehenden Schienen und der Schienenbefestigungen nicht beschädigt werden kann, und dessen Fahrweg (5) in Gleismitte aus auf Fundamentsteinen (9) mit geringem Abstand (6) über den Schwellen (2) verlegten vorgefertigten Gitterträgerplatten (14) besteht, auf denen eine Ortbetonplatte (15) betoniert ist."

Wegen der Unteransprüche 5 bis 8 sowie der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II

Die zulässige Beschwerde hat Erfolg, nachdem die Anmelderin neue Unterlagen vorgelegt hat.

1. Die geltenden Ansprüche 1 bis 8 sind zulässig.

Von den geltenden, einander nebengeordneten Ansprüchen 1 bis 4 ist der Anspruch 1 durch die ursprünglichen Ansprüche 1, 2 und 3, der Anspruch 2 durch die ursprünglichen Ansprüche 1 und 4, der Anspruch 3 durch die ursprünglichen Ansprüche 1 und 5 und der Anspruch 4 durch die ursprünglichen Ansprüche 1 und 6 gedeckt. Die geltenden Ansprüche 5 bis 8 entsprechen den ursprünglichen Ansprüchen 7 bis 10.

2. Der Anmeldungsgegenstand erweist sich auch als patentfähig.

a) Die Erfindung betrifft einen Rettungsweg für Feste Fahrbahnen des schienegebundenen Verkehrs, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Tragschicht verankert sind. Ein solcher Rettungsweg ist zweckmäßig bei nicht direkt zugänglichen Streckenabschnitten, vornehmlich innerhalb und im Bereich von Tunneln.

In unzugänglichen Streckenabschnitten muß das Gleis befahrbar sein, um bei Bahnunfällen - vornehmlich zur Rettung der betroffenen Personen - schnell an die Unfallstelle heranzukommen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine mittlere Fahrspur für einen Rettungsweg zu entwickeln, der auch bei Festen Fahrbahnen, deren Schwellen aus konstruktiven Gründen vertikal beweglich bleiben müssen, anwendbar ist. Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch die in den nebengeordneten Ansprüchen 1 bis 4 angegebenen Rettungswege gelöst.

b) Die zweifelsohne gewerblich anwendbaren Rettungswege nach den Ansprüchen 1 bis 4 sind gegenüber dem aufgedeckten Stand der Technik neu. Offensichtlich zeigt keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften einen Rettungsweg mit den in den Ansprüchen 1 bis 4 angegebenen Merkmalen.

c) Die Rettungswege nach den Ansprüchen 1 bis 4 beruhen auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit ist als Durchschnittsfachmann ein Bauingenieur (FH) mit mehrjähriger Erfahrung im Gleisbau anzusehen.

Nach dem Vortrag des Vertreters der Anmelderin in der mündlichen Verhandlung war es vor dem Anmeldetag der vorliegenden Anmeldung bekannt, bei Gleisen mit im Schotterbett verlegten Schwellen im Notfall die Gleise mit Rettungsfahrzeugen

zu befahren, deren eine Spur neben dem Gleis und deren andere Spur im Bereich zwischen den Gleisen, also auf dem Schotter, verläuft.

Ausgehend hiervon ist es für den Fachmann nicht naheliegend, bei Festen Fahrbahnen, bei denen die Schwellen vertikal beweglich in der Tragschicht verankert sind, planmäßig einen Rettungsweg vorzusehen mit Fertigteilen, wie sie im einzelnen im Anspruch 1 angegeben sind, mit Fundamentsteinen und darüberegelegten Platten entsprechend dem Anspruch 2, mit Fertigteilen als Unterbau, über den gemäß dem Anspruch 3 eine tragende Platte aus Ortbeton betoniert ist, oder mit Fundamentsteinen und über sie verlegten vorgefertigten Gitterträgerplatten, auf denen eine Ortbetonplatte betoniert ist, wie das im Anspruch 4 beansprucht ist. Für die Schaffung derartiger Rettungswege bedurfte es vielmehr wegen des Fehlens irgendeines diesbezüglichen Vorbilds einer erfinderischen Tätigkeit.

Der im Prüfungsverfahren aufgedeckte Stand der Technik liegt für den Fachmann insofern schon neben der Sache, als keine der Entgegenhaltungen sich mit der Frage der Ausgestaltung eines Rettungswegs befaßt.

Die EP 0 635 603 A1 betrifft eine Anordnung und ein Verfahren zur Herstellung eines schotterlosen Gleisoberbaus, wobei es um das Aufbringen einer durchgehenden Betonplatte auf eine hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) sowie um das teilweise Ausgießen der Schwellenzwischenräume mit Beton zur Fixierung des Gleisrostes geht. Abgesehen davon, daß die Frage eines Rettungsweges in der Entgegenhaltung nicht angesprochen ist und der Gedanke an einen Rettungsweg sich wegen des unterhalb der Schwellenoberseite endenden Ausgußbetons verbietet, sind auch die Mittel, die in den Ansprüchen 1 bis 4 für die Bildung der Rettungswege vorgesehen sind, der Entgegenhaltung nicht zu entnehmen.

Die DE 94 17 008 U1 und die DE 44 17 402 A1 befassen sich mit der Schalldämmung bei Festen Fahrbahnen, wobei in beiden Fällen die Schwellen und die

Schwellenzwischenräume überdeckende Fertigteile aus schalldämmendem Material vorgesehen werden. Für die Bildung eines Rettungswegs findet sich in beiden Entgegenhaltungen kein Anhaltspunkt. Entgegen der Auffassung der Prüfungsstelle auch nicht in der DE 94 17 008 U1. Dort ist auf Seite 6, Zeilen 10 bis 16 zwar angegeben, daß die Fertigteile bei einem Fahrwegsübergang auch von schweren Fahrzeugen befahren werden können, jedoch erhält der Fachmann hieraus keine Anregung, bei einer Festen Fahrbahn planmäßig einen Rettungsweg vorzusehen, nachdem solche Rettungswege an sich schon nicht bekannt sind. Auch läßt die für einen Rettungsweg zur Verfügung stehende zu geringe Breite, die sich aus der wegen einer Maßangabe als maßstäblich anzusehenden Figur 1 und dem bekannten Schienenabstand herleiten läßt, nicht den Gedanken an einen solchen aufkommen. Abgesehen davon sind dieser Entgegenhaltung die in den Ansprüchen 1 bis 4 angegebenen Mittel für die Bildung der dort beschriebenen Rettungswege größtenteils sowieso nicht zu entnehmen. Gemäß der DE 44 17 402 A1 sind zudem noch neben den Schienen das Gleisbett abdeckende Dämmteile mit nach oben vorstehenden Seitenteilen 19 vorgesehen, die aus diesem Grund dem Einsatz eines Rettungsfahrzeugs im Wege stünden und den Fachmann nicht auf den Gedanken zur Schaffung eines Rettungswegs nach einem der Ansprüche 1 bis 4 bringen können.

Die von der Anmelderin eingereichte "Kurzbeschreibung ausgewählter Bauarten der Festen Fahrbahn" befaßt sich ebenfalls nicht mit der Frage von Rettungswegen und zeigt auch keine einen Rettungsweg zulassende Konstruktionen, so daß auch der Inhalt dieser Druckschrift der Erfindung nicht näher kommt als der vorstehend abgehandelte Stand der Technik.

Die Ansprüche 1 bis 4 sind mithin gewährbar.

d) Die Ansprüche 5 bis 8 betreffen zweckmäßige, nicht selbstverständliche Ausgestaltungen der Rettungswege nach einem der Ansprüche 1 bis 4, auf die sie zurückbezogen sind; sie sind daher ebenfalls gewährbar.

Rübel

Riegler

Dr. Albrecht

Sperling

Cl