



# BUNDESPATENTGERICHT

6 W (pat) 104/01

---

(AktENZEICHEN)

Verkündet am  
18. September 2003

...

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

### **betreffend die Patentanmeldung 195 41 491.8-25**

hat der 6. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 18. September 2003 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr.-Ing. Lischke, der Richter Dipl.-Ing. Riegler und Dipl.-Ing. Schmidt-Kolb sowie der Richterin Klante

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin gegen den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse E 01 B des Deutschen Patent- und Markenamts vom 28. August 2001 wird zurückgewiesen.

## **G r ü n d e**

### **I**

Die Prüfungsstelle für Klasse E 01 B des Deutschen Patent- und Markenamts hat die am 8. November 1995 mit der Bezeichnung „Feste Fahrbahn für schienengebundenen Verkehr“ eingegangene Patentanmeldung 195 41 491.8-25 mit Beschluß vom 28. August 2001 zurückgewiesen, weil der mit Eingabe vom 21. April 1999 vorgelegte Anspruch 1 im Hinblick auf den Aufsatz „Metros iron out weaknesses in non-ballasted track“ von Bharat Singal in der Zeitschrift „Railway Gazette International“, März 1983 (E1), Figur 12, nicht mehr neu sei.

Im Verfahren ist u.a. auch die EP 0 637 645 A1.

Gegen den Beschluß der Prüfungsstelle richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Sie hat in der mündlichen Verhandlung am 18. September 2003 neue Unterlagen vorgelegt. Die Anmelderin beantragt,

den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Patent zu erteilen aufgrund folgender Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 16, überreicht in der mündlichen Verhandlung,

- Beschreibung Seiten 1, 2, 2a, überreicht in der mündlichen Verhandlung,
- Beschreibung Seiten 3 bis 6 vom Anmeldetag,
- Figuren 1 bis 6 vom Anmeldetag (5 Blatt).

Der nunmehr geltende Anspruch 1 lautet:

„Feste Fahrbahn für schienengebundenen Verkehr, bestehend aus einer Tragschicht (1), wie sie aus dem Straßendeckenbau an sich bekannt ist, mit im Wesentlichen ebener Oberfläche (2) und darauf verlegtem Gleisrost aus Schienen (4) und Schwellen (3), wobei der Gleisrost vertikal und horizontal federnd gelagert und durch Dübel (24) mindestens in Schwellenlängsachse im Wesentlichen unverschieblich auf der Tragschicht fixiert ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass Federelemente etwa in der Achse jeder Schiene punktförmig unter der Schwelle (3) angeordnet sind.“

Wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

## II

Die zulässige Beschwerde der Anmelderin hat keinen Erfolg. Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Eine Feste Fahrbahn mit den im Oberbegriff des Anspruchs 1 angegebenen Merkmalen ist durch die EP 0 637 645 A1 bekannt, was vom Vertreter der Anmelderin in der mündlichen Verhandlung auch nicht in Abrede gestellt worden ist (vgl auch S 1, Z 3 bis 6 der geltenden Beschreibung). Somit unterscheidet sich die Feste Fahrbahn gemäß dem Anspruch 1 von der bekannten Festen Fahrbahn lediglich durch das im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 angegebene Merkmal

„dass Federelemente etwa in der Achse jeder Schiene punktförmig unter der Schwelle angeordnet sind“.

Bei diesem unterschiedlichen Merkmal handelt es sich jedoch um eine Maßnahme, die der Durchschnittsfachmann, ein Bauingenieur mit mehrjähriger Erfahrung im Bau von Bahnbahnen für den schienengebundenen Verkehr, aufgrund seiner statischen Kenntnisse ohne weiteres treffen wird, wenn ihm das im Bedarfsfall als zweckmäßig erscheint. Der Fachmann erkennt beispielsweise aus Figur 2 der EP 0 637 645 A1 sofort, dass hier die Lasten aus den Schienen über eine Biegung der Schwellen in die Tragschicht eingeleitet werden und dass deshalb die Schwellen für die Aufnahme dieser Biegemomente dimensioniert und bewehrt werden müssen. Aufgrund seiner statischen Kenntnisse ist es ihm geläufig, dass die Lasten aus den Schienen auch unmittelbar in die Tragschicht eingeleitet werden können, wenn die Federelemente in der Achse jeder Schiene punktförmig unter der Schwelle angeordnet werden. Bei der Beantwortung der Frage, an welcher Stelle er die Lasten aus der Schiene in die Tragschicht einleiten soll, ist es für den Fachmann daher naheliegend, im Bedarfsfall auch eine unmittelbare Einleitung zu wählen und die Federelemente etwa in der Achse jeder Schiene punktförmig unter der Schwelle anzuordnen.

Der Anspruch 1 ist mithin nicht gewährbar.

Mit dem nicht gewährbaren Anspruch 1 fallen auch die auf ihn zurückbezogenen Ansprüche 2 bis 16.

Dr. Lischke

Riegler

Schmidt-Kolb

Klante

Cl