



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 307/02

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
10. November 2004

...

BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 100 09 811

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 10. November 2004 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Petzold sowie der Richter Dr. Fuchs-Wisseemann, Dipl.-Ing. Küstner und Dipl.-Ing. Reinhardt

beschlossen:

Das Patent 100 09 811 wird widerrufen.

G r ü n d e

I.

Die Einsprechende hat gegen das am 1. März 2000 angemeldete Patent mit der Bezeichnung

"Wechselvorrichtung für Unterflurkomponenten von Eisenbahnwagen"

Einspruch eingelegt. Sie nennt ua folgenden druckschriftlichen Stand der Technik:

E 1: DE 34 27 042 A1

Die Einsprechende ist der Auffassung, dass die Wechselvorrichtung nach Anspruch 1 des Streitpatents aus diesem Stand der Technik bekannt sei oder dem zuständigen Fachmann hierdurch zumindest nahegelegt werde.

Die Einsprechende beantragt,

das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin beantragt schriftsätzlich,

das Patent aufrechtzuerhalten.

Ihrer Meinung nach ist der beanspruchte Gegenstand patentfähig.

Im Erteilungsverfahren waren zum Stand der Technik noch die

- DE 42 04 347 A1 und die
- DE 39 01 065 A1

genannt worden.

Die Patentinhaberin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung entsprechend ihrer Ankündigung vom 9. November 2004 nicht zur mündlichen Verhandlung am 10. November 2004 erschienen.

Der Patentanspruch 1 lautet:

"Wechselvorrichtung für Unterflurkomponenten an Eisenbahnfahrzeugen,
mit einer an die jeweils zu handhabende Unterflurkomponente angepassten Palette (2), die an ihrer Oberseite Aufnahmen für die Unterflurkomponente aufweist,
und die weiterhin Anschlüsse für Handhabungswerkzeuge aufweist,

sowie durch einen fahrbaren Palettenträger (9), der Aufnahmemittel für die Palette (2) aufweist, wobei die Palette (2) lösbar gegen eine gleichartige Palette oder gegen eine andersartige, an andere Unterflurkomponenten angepasste Palette auswechselbar am Palettenträger (9) angeordnet ist."

Dem Patentanspruch 1 schließen sich 4 auf den Patentanspruch 1 rückbezogene Patentansprüche an.

II.

Der Einspruch ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch sonst zulässig. In der Sache hat er Erfolg, denn die mit dem Patentanspruch 1 des Streitpatents beanspruchte Wechsellvorrichtung ist nicht patentfähig.

1. Das Patent betrifft eine Wechsellvorrichtung für Unterflurkomponenten an Eisenbahnfahrzeugen. In der Beschreibungseinleitung der Patentschrift ist angegeben, dass zB aus der DE 42 04 347 A1 Radsatz- bzw Drehgestellwechsler bekannt seien, mit deren Hilfe Radsätze bzw Drehgestelle unter einem Eisenbahnwagen entfernt bzw gewechselt werden können. Diese Wechsellvorrichtungen seien stets an die auszuwechselnden Unterflurkomponenten speziell angepasst, um einen sicheren Halt auf der Wechsellvorrichtung zu gewährleisten.

Das dem Patent zugrundeliegende und mit der Aufgabe formulierte technische Problem besteht daher darin, eine Wechsellvorrichtung zu schaffen, die auf möglichst preisgünstige Weise für eine Vielzahl unterschiedlich gestalteter Unterflurkomponenten verwendbar ist und eine möglichst einfache Handhabung der Komponenten nicht nur unmittelbar während des Komponentenwechsels erleichtert.

Dieses Problem soll durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst werden.

2. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist unstrittig neu. Er mag auch gewerblich anwendbar sein, ist jedoch nicht patentfähig, da er auf keiner erfinderschen Tätigkeit beruht.

Als zuständiger Fachmann ist ein Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau anzusehen, der über Erfahrung auf dem Gebiet von Wechseln von Unterflurkomponenten an Eisenbahnfahrzeugen verfügt.

Die DE 42 04 347 A1 zeigt eine Radsatzwechsellvorrichtung für Schienenfahrzeuge. Somit betrifft dieser Gegenstand auch eine Wechsellvorrichtung für Unterflurkomponenten an Eisenbahnfahrzeugen. Diese Vorrichtung weist einen fahrbaren Rahmen 6 auf. Auf dem Rahmen ist ein auf diesem verschiebbarer Wagen 8 angeordnet, der ein Hubwerk 7 trägt. Der Rahmen mit dem Wagen kann so unter ein Gleis gefahren und der Wagen mit dem Hubwerk so positioniert werden, dass ein Radsatz des Schienenfahrzeugs auf einer Plattform 15 des Wagens in Aufnahmen 16 aufgenommen werden kann. Durch Absenken des Hubwerks und Verahren des Wagens auf dem Rahmen kann der Radsatz vom Schienenfahrzeug so weg bewegt werden, dass der Radsatz mit einem Gabelstapler von der Plattform des Wagens abgehoben werden kann. Ein neuer oder überholter Radsatz kann auf dem umgekehrten Weg wieder unter dem Schienenfahrzeug positioniert werden. Der Wagen mit der Plattform bildet eine Palette für die Unterflurkomponente, hier den Radsatz, mit Aufnahmen für die Unterflurkomponente. Er ist auf einem fahrbaren Palettenträger, hier dem Rahmen 6 angeordnet. Der Wagen bzw die Palette ist jedoch nicht so auf dem Palettenträger bzw Rahmen angeordnet, dass die Palette vom Palettenträger mit einem Handhabungswerkzeug, zB einem Gabelstapler entnommen werden kann. Das Handhabungswerkzeug ergreift hier Unterflurkomponente direkt und hebt sie von der Palette ab.

Will der Fachmann diese Wechsellvorrichtung verbessern, um auf möglichst einfache und preiswerte Weise auch eine Vielzahl unterschiedlich gestalteter Unterflurkomponenten verwenden und handhaben zu können, so wird er sich zunächst auf dem Fachgebiet der Wechsellvorrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge umsehen und hierbei auch die IPC-Klassifikation B 61 K 5/00 berücksichtigen. Angeregt durch den Hinweis bei der Klasse B 61 K 5/00 auf Zuordnung der Hebevorrichtungen in B 66, wird er sich auch dort insoweit kundig machen, als in B 66 F Hubvorrichtungen klassifiziert werden. Hier wiederum speziell sind in B 66 F 7/26 Hebebühnen zum Heben einzelner Fahrzeugteile, insbesondere auch schwerer und nicht kippsicherer Maschinenteile, die sich unterhalb von Fahrzeugen befinden, die in ihrer Einbaulage von oben her nicht zugänglich sind und gewechselt werden müssen, eingeordnet. Hierbei stellt der Fachmann fest, dass bereits Triebwerk-Wechsellvorrichtungen nach dem Prinzip Palette und Palettenträger aufgebaut sind, welches ihm bei Radsatzwechslern aus der DE 42 04 347A1 geläufig ist.

Eine solche Triebwerk-Wechsellvorrichtung betrifft die in B66F 7/26 eingeordnete DE 34 27 042 A1. Diese Wechsellvorrichtung besteht aus einer hier als Universal-Triebwerk-Aufnahme-Rahmen 3 bezeichneten Palette, die mit triebwerkspezifischen Aufnahmen 1, 2 für verschiedene Triebwerke versehen ist (S 6, 3. Abs). Die Palette ist auf einen fahrbaren Palettenträger 6, 7 mit einem Gabelstapler als Handhabungswerkzeug lösbar aufsetzbar, der verschiedene, durch die Aufnahmen an die Triebwerkstypen angepasste Paletten aufnehmen kann (S 6, 3. und 4. Abs). Der Einsatz eines Gabelstaplers bedingt aber auch hierfür geeignete Anschlüsse an der Palette. Diese Wechsellvorrichtung zeigt somit ein zu handhabendes Maschinenteil, eine an dieses anpassbare Palette für dessen Aufnahme, mit Aufnahmen für das Teil, wobei die Palette Anschlüsse für Handhabungswerkzeuge aufweist, sowie einen fahrbaren Palettenträger, auf den die verschieden angepassten Paletten lösbar und auswechselbar aufsetzbar sind.

Der Fachmann kann diese allgemeine Lehre für eine Wechsellvorrichtung ohne erfinderisch tätig zu werden auf seine Radsatzwechsellvorrichtung nach der

DE 42 04 347 A1 übertragen. Es bedarf auch keiner erfinderischen Tätigkeit zu erkennen, dass auf eine Hubvorrichtung dann verzichtet werden kann, wenn durch das Handhabungsgerät auch ein gemeinsamer Hub von Palettenträger und Palette erfolgen kann.

Der Patentanspruch 1 ist daher nicht patentfähig. Sein Schicksal teilen die darauf zurückbezogenen Patentansprüche 2 bis 5.

Petzold

Dr. Fuchs-Wisseemann

Küstner

Reinhardt

Bb

- E 2 Erzeugnisprospekt TWW Triebwerk-Wechsel-Wagen der Firma MIAG Fahrzeugbau GmbH Braunschweig
- E 3 Angebotsspezifikation Nr. 6487c der Firma MIAG Fahrzeugbau GmbH Braunschweig zur Lieferung eines Triebwerk-Wechsel-Wagens TWW vom 24.02.1998 (Auszug)
- E 4 Nachtragsangebot Nr 6487b der Firma MIAG Fahrzeugbau GmbH Braunschweig über eine Hubarbeitsbühnen-Plattform zum Aufbau auf den Triebwerk-Wechsel-Wagen vom 15.08.1997
- E 5 Abbildung einer Palette für eine Motor-Getriebe-Baugruppe der Firma Werner Kuhlmann GmbH
- E 6 Ausschreibung der DB AG zur Beschaffung einer Drehgestell-Wechsel-einrichtung , 1999
- E 7 Angebots-Spezifikation der Firma Windhoff AG zur Ausschreibung der DB AG vom 02.02.2000 (Auszug)
- E 8 Angebots-Spezifikation der Firma Metall-& Werkzeugbau GmbH zur Ausschreibung der DB AG vom 08.02.2000 (Auszug)