



# BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 354/04

---

(Aktenzeichen)

Verkündet am  
10. September 2008

...

## BESCHLUSS

In der Einspruchssache

betreffend das Patent 101 44 381

...

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 10. September 2008 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Pontzen, des Richters Dipl.-Ing. Bork, der Richterin Friehe sowie des Richters Dr.-Ing. Höchst

beschlossen:

Das Patent wird widerrufen.

## **Gründe**

### **I.**

Gegen das am 10. September 2001 angemeldete und am 5. Februar 2004 veröffentlichte Patent mit der Bezeichnung

### **"Verfahren zum Herstellen einer Lokomotive"**

sind zwei Einsprüche eingelegt worden, deren Begründungen sich u. a. auf die deutsche Offenlegungsschrift 196 06 792 stützen. Die Einsprechenden führen aus, dass das beanspruchte Verfahren nicht mehr neu sei und auch naheliege.

Die Patentinhaberin tritt den Einspruchsvorbringen in allen Punkten entgegen. Sie verteidigt das Streitpatent mit einem gegenüber der erteilten Fassung geänderten Patentanspruch 1. Das darin definierte Verfahren sei neu und beruhe auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Patentinhaberin beantragt,

das Patent mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechtzuerhalten:

- Patentanspruch 1 vom 3. Juni 2008, eingegangen am 5. Juni 2008,
- im Übrigen Beschreibung wie Patentschrift.

Die Einsprechenden beantragen übereinstimmend

- das Patent zu widerrufen.

Der einzige Patentanspruch lautet:

Verfahren zum Herstellen einer Lokomotive unter anderem aus einem Gehäuse und Einbauten,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass die Stirnwand oder ein Teil der Stirnwand des Führerraumes als Teilstück des Gehäuses zunächst mit einem Führertisch und der dazu gehörenden Verkabelung und Elektronik verbunden wird und dass die Stirnwand oder das Teil der Stirnwand zusammen mit dem Führertisch und der dazu gehörenden Verkabelung und Elektronik erst dann mit mindestens einem weiteren Teilstück des Gehäuses verbunden wird.

## II.

Die Zuständigkeit des Bundespatentgerichts ist durch § 147 Abs. 3 Satz 1 PatG a. F. begründet.

1. Die Einsprüche sind zulässig. In der Sache führen sie zum Widerruf des Patents.

2. Die Merkmale des Verfahrens zum Herstellen einer Lokomotive nach dem geltenden Patentanspruch sind sowohl im Streitpatent als auch in den ursprünglich eingereichten Unterlagen als zur Erfindung gehörig offenbart. Dies wird auch von den Einsprechenden nicht bestritten.

3. Das Streitpatent betrifft ein Verfahren zum Herstellen einer Lokomotive. Nach der Patentbeschreibung (Absatz 0002) beinhaltet die Bezeichnung Lokomotive auch Schienentriebfahrzeuge oder Steuerwagen eines Zuges. Als Nachteil beim bisherigen Bau einer Lokomotive wird der Beginn der Montage der Einbauten erst nach dem gesamten Gehäuseaufbau angesehen. Der geringe Platz für die Monteure bedinge eine nur langsame Durchführung der Arbeiten (Abs. 0008 und 0009). Aufgabe der Erfindung sei daher, ein Verfahren zum Herstellen einer Lokomotive anzugeben, das schnell, effektiv und damit kostengünstig durchführbar ist (Abs. 0010).

Der Senat legt bei seiner folgenden Bewertung des Standes der Technik als Durchschnittsfachmann einen Maschinenbauingenieur zugrunde, der mit der Entwicklung und Konstruktion von Schienenfahrzeugen befasst ist und über mehrere Jahre Berufserfahrung verfügt.

4. Das im geltenden Patentanspruch bezeichnete Verfahren zum Herstellen einer Lokomotive ist unbestritten gewerblich anwendbar. Es ist allerdings aus dem Stand der Technik, bspw. der DE 196 06 792 A1, bereits vorbekannt.

Die DE 196 06 792 A1 betrifft ein Schienenfahrzeug mit Wagenkasten. Ein solches Schienenfahrzeug besteht aus einem Gehäuse und den üblichen Einbauten. Die DE 196 06 792 A1 beschreibt ein Verfahren zur Herstellung eines Schienenfahrzeugs aus komplett fertig gestellten und geprüften Modulen (vgl. An-

spruch 24), das die streitpatentgemäß geforderten Vorteile aufweist (vgl. Sp. 4, Z. 4 bis 27). Das Schienenfahrzeug kann auch eine Lokomotive im Sinne des Streitpatents sein, wenn es mit einem Führerstand ausgerüstet wird (vgl. Fig. 5). Die Module des Schienenfahrzeugs sind aus Gehäuseteilen und Einbauten gebildet, z. B. aus Grundbauteilen und Anzeigeelementen (vgl. Sp. 1, Z. 34 bis 44 und 67, 68). Für Schienenfahrzeuge mit Führerstand wird ein Stirnwandmodul zu einem Führerstand ausgebaut (vgl. Sp. 2, letzten Absatz). Aus der Darstellung in Fig. 5 ist eindeutig ersichtlich, dass hierzu auch ein Führertisch gehört. Da komplett fertig gestellte und geprüfte Module (Anspruch 24) verbaut werden, ist es für den Fachmann eine Selbstverständlichkeit, dass zu dem als Führerstand ausgebauten Stirnwandmodul 8 mit Führertisch (wie in Fig. 5 gezeigt) auch Elektronik gehört und diese verkabelt ist (vgl. auch BGH, X ZB 15/93, Elektrische Steckverbindung, GRUR 1995, 330-333), zumal Anzeige- und Steuerelemente zur Ausstattung der Module gehören (beispielsweise Sp. 1, Z. 38, 39). Die Module werden anschließend an ihre Fertigstellung miteinander verbunden (Anspruch 24), wobei sich das komplett fertig gestellte und geprüfte Stirnwandmodul auf dem frei verbleibenden vorderen Abschnitt des Bodenmoduls 5 abstützt (vgl. Sp. 2, letzten Absatz und Sp. 5, vorletzten Absatz).

Die Patentinhaberin macht geltend, dass bei dem bekannten Verfahren lediglich kleine Teile vor dem Zusammenfügen der Module eingebaut würden und Großgeräte erst später. Daher werde der Führertisch erst nach Abschluss des Fügevorgangs in das Stirnwandmodul eingebaut. Sie verweist dazu auf Sp. 3, Z. 20 bis 40 der DE 196 06 792 A1. Dem kann nicht gefolgt werden, denn von der Vormontage sind nur solche Großgeräte ausgenommen, die das Zusammenfügen stören. Das mag im Einzelfall dazu führen, dass bestimmte Ausrüstungsteile nicht vormontiert werden können. Dies stellt jedoch eine Ausnahmemassnahme dar, die der Fachmann nur bedarfsweise vornimmt. Im Regelfall wird er - wie in Patentanspruch 24 ausgeführt - jedes Modul für sich komplett fertig stellen, so auch das Stirnwandmodul als Führerstand mit Führertisch und Zubehör.

Demnach ist das beanspruchte Verfahren mit allen seinen Merkmalen aus der DE 196 06 792 A1 bekannt und daher nicht patentfähig.

Pontzen

Bork

Friehe

Dr. Höchst

WA