



# BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 29/02

---

(Aktenzeichen)

## BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

**betreffend die Patentanmeldung 198 44 263.7-34**

hat der 19. Senat des Bundespatentgerichts am 5. Mai 2004 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dipl.-Phys. Dr. Mayer und Dr.-Ing. Kaminski

beschlossen:

Auf die Beschwerde wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 61 L des Deutschen Patent- und Markenamts vom 18. Dezember 2001 aufgehoben. Die Sache wird an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückverwiesen.

## **Gründe**

### **I**

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Prüfungsstelle für Klasse B 61 L - hat die am 26. September 1998 mit der Bezeichnung "Einrichtung zur Betriebsleitung von Eisenbahnfahrzeugen" eingereichte Anmeldung, für die die inländischen Prioritäten vom 7. Oktober 1997 (Akz. DE 197 44 142.4) und vom 18. November 1997 (Akz. DE 197 50 887.1) in Anspruch genommen sind, durch Beschluss vom 18. Dezember 2001 mit der Begründung zurückgewiesen, dass keine klaren Unterlagen und kein zweifelsfreier Patentanspruch 1 vorlägen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin. Auf einen Zwischenbescheid des Bundespatentgerichts vom 17. Februar 2004 hat sie neue Patentansprüche 1 bis 7 eine neue Beschreibung und eine neue Figur 2 vorgelegt.

Der Patentanspruch 1 lautet:

"Verfahren zur Betriebsleitung von Schienen-Fahrzeugen auf einer oder mehreren Blockstrecken,  
bei welchem dem Zugführer jedes der Fahrzeuge die Erlaubnis (Fahrtsfreigabe) zur Einfahrt in die nächste Blockstrecke durch

eine zentrale Fahrleitstelle (31) über Funk (Freigabebefehl) übertragen wird,  
dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeuge vor Gefahrenstellen automatisch durch induktive Beeinflussung der Bremse abgebremst werden,  
indem eine an den Gefahrenstellen ortsfest angebrachte in einen Schwingkreis eingeschaltete Induktionsspule (20) im geschlossenen Zustand des Schwingkreises induktiv mit einer an jedem Fahrzeug angebrachten Induktionsspule (19) mit Schwingkreis beim Überfahren derart zusammenwirkt, dass die Steuereinrichtung des Fahrzeugs im Sinne des Einfallens der Bremse und des Abschaltens des Antriebs betätigt wird,  
wobei der Schwingkreis ständig geschlossen ist und  
daß bei Stillstand des Fahrzeugs die Betätigung des Antriebs und/oder das Lösen der Bremse (2) für den Fahrzeugführer durch eine Wegfahrsperrung gesperrt wird,  
und dass zur Weiterfahrt die Wegfahrsperrung durch einen Funkbefehl der Fahrleitstelle (31) zur Fahrtfreigabe im Sinne der Freigabe der Betätigung des Antriebs bzw. des Lösens der Bremse aufgehoben wird."

Mit den im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen soll die Aufgabe gelöst werden, die Betriebssicherheit des Zugleitverfahrens auch in Blockstrecken zu erhöhen, die keine Signalüberwachung haben (S 2 Abs 1 der geltenden Beschreibung).

Die Anmelderin beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent im Umfang der vorliegenden Unterlagen zu erteilen.

Hilfsweise regt sie an,

die Anmeldung an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen.

Die Anmelderin vertritt im wesentlichen die Ansicht, dass das beanspruchte Verfahren im Hinblick auf den vom Bundespatentgericht genannten Stand der Technik neu sei und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

## II

Die zulässige Beschwerde hat mit dem geänderten Patentbegehren insoweit Erfolg, dass der Zurückweisungsbeschluss des Deutschen Patent- und Markenamts aufzuheben war. Da das Verfahren des Patentanspruchs 1 jedoch noch nicht Gegenstand des Prüfungsverfahrens war, war die Anmeldung an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen.

Die Änderung der Patentkategorie ist zulässig, da bereits der ursprüngliche Hauptanspruch im wesentlichen Verfahrensmerkmale enthält und die Beschreibungseinleitung detailliert auf ein Zugleitverfahren abstellt.

Für den Fachmann, einen Elektroingenieur mit Fachhochschulabschluss, der Systeme zur Betriebsleitung von Schienenfahrzeugen entwickelt, ergibt sich schon aufgrund seines Fachwissens, wie eine ortsfest in einen Schwingkreis eingeschaltete Induktionsspule aufgebaut ist und wie sie arbeitet. Wenn in der Beschreibung zur ursprünglichen Figur 5 mit dem Bezugszeichen 20 eine Induktionsspule bezeichnet wird, eine für den Schwingkreis notwendige Kapazität jedoch nicht dargestellt ist, ergibt sich hierdurch für den Fachmann kein Widerspruch bzw. keine Unklarheit, da er erkennt, dass hier eine Prinzipschaltung vorliegt. Die für den Schwingkreis notwendige Kapazität ergänzt er.

Die Druckschrift, Signal + Draht 73, 1981, Seiten 259 bis 267 wurde vom Bundespatentgericht im Hinblick auf die gegenständlichen Merkmale einer Einrichtung zur induktiven Zugbeeinflussung eingeführt. Das Verfahren des Patentanspruchs 1 ist dort nicht angesprochen. Dies betrifft auch den von der Anmelderin genannten Stand der Technik.

Da das Patentbegehren nunmehr auf ein Verfahren zur Betriebsleitung von Schienen-Fahrzeugen auf einer oder mehreren Blockstrecken gerichtet ist, das im bisherigen Verfahren noch nicht geprüft wurde, sieht der Senat davon ab, die Erteilung des Patents auf der Grundlage des neuen Patentbegehrens zu beschließen. Er hält es vielmehr für geboten, die Sache an das Deutsche Patent- und Markenamt zur weiteren Prüfung zurückzuverweisen (PatG § 79 Abs 3 Satz 1). Bei der Prüfung dieses Patentbegehrens wird die zuständige Prüfungsstelle die ursprüngliche Offenbarung der geltenden Unterlagen zu prüfen haben sowie die erfindungswesentliche Offenbarung der Anspruchsmerkmale, die teilweise allgemeiner formuliert sind als in den ursprünglichen Ansprüchen. Die Prüfungsstelle wird ferner den einschlägigen Stand der Technik zu ermitteln haben, der sich auf das anspruchsgemäße Verfahren zur Betriebsleitung von Schienen-Fahrzeugen bezieht, bei dem entsprechend den Merkmalen im Patentanspruch 1 insbesondere bei Stillstand des Fahrzeugs die Betätigung des Antriebs und/oder das Lösen der Bremse für den Fahrzeugführer durch eine Wegfahrsperrung gesperrt wird, und bei dem zur Weiterfahrt die Wegfahrsperrung durch einen Funkbefehl der Fahrleitstelle zur Fahrtfreigabe im Sinne der Freigabe der Betätigung des Antriebs bzw. des Lösen der Bremse aufgehoben wird.

Dr. Kellerer

Schmöger

Dr. Mayer

Dr. Kaminski

Be