



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 51/03

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
26. Oktober 2005

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung P 44 28 261.3-34

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 2005 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Kellerer und der Richter Schmöger, Dipl.-Phys. Dr. Mayer und Dr.-Ing. Scholz

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt - Prüfungsstelle für Klasse B 61 L - hat die am 10. August 1994 mit der Bezeichnung „Ortungssystem für spurgeführte Fahrzeuge“ eingereichte Anmeldung durch Beschluss vom 15. April 2003 mit der Begründung zurückgewiesen, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht neu sei.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

„Verfahren zur Ortung spurgeführter Fahrzeuge, die mit Bordsteuergeräten ausgerüstet sind und mit einer ortsfesten Steuerstelle Daten austauschen und ihre Positionen streckenbezogen, mit Hilfe fahrzeugseitiger Wegmesseinrichtungen ermitteln, bei dem den Fahrzeugen die geographischen Koordinaten vorgegebener Streckenpunkte von der ortsfesten Steuerstelle mitgeteilt werden, bei dem die Fahrzeuge Einrichtungen zur streckenunabhängigen Ermittlung ihrer geographischen Positionen tragen und ihren Fahrtverlauf von den jeweils streckenunabhängig ermittelten und den streckenbezogenen, mit Hilfe der von der ortsfesten Steuerstelle her übertragenen Koordinaten und den Ergebnissen der fahrzeugseitigen Wegmessung ermittelten Standortkoordinaten abhängig machen, und bei dem den Fahrzeugen weitere Daten von der ortsfesten Steuerstelle mitgeteilt werden, die die Strecke am jeweiligen vorgegebenen Streckenpunkt und/oder in dessen Nachbarschaft beschreiben, **dadurch gekennzeichnet, daß** die weite-

ren Daten die geographische Richtung der Strecke und/oder die Streckenneigung und/oder die Krümmung der Strecke enthalten.“

Hinsichtlich der nebengeordneten Ansprüche 8 bis 10 wird auf die Akte verwiesen.

Mit den im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmalen soll die Aufgabe gelöst werden, ein Ortungsverfahren und dafür geeignete Komponenten anzugeben, bei dem die Navigationsverfahren des Standes der Technik ohne größeren Aufwand weitere Verwendungen finden können (S 2 Abs 5 der geltenden Beschreibung).

Die Anmelderin beantragt,

den angefochtenen Beschluss aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 10 mit Beschreibung, jeweils vom 25. Oktober 2005, Zeichnung gemäß Anmeldung.

Die Anmelderin vertritt die Ansicht, dass das beanspruchte Verfahren des Anspruchs 1 neu sei und auch auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhe.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde bleibt erfolglos, da das Verfahren des Anspruchs 1 nicht patentfähig ist.

Das Verfahren zur Ortung spurgeführter Fahrzeuge des Anspruchs 1 ist nicht neu.

Aus der US-Patentschrift 5 129 605 ist ein Verfahren zur Ortung spurgeführter Fahrzeuge 100 bekannt (Titel; Fig 1; Sp 1 Z 59 bis 62). In Übereinstimmung mit dem Verfahren des Anspruchs 1 sind bei dem bekannten Verfahren die spurgeführten Fahrzeuge 100 (Fig 1; Sp 1 Z 59 bis 62) mit Bordsteuergeräten 200 ausgerüstet und tauschen mit einer ortsfesten Steuerstelle ROCS 116 Daten aus (Fig 1, 2 Datenaustausch zwischen 113 u 105). Die bekannten spurgeführten Fahrzeuge 100 ermitteln ihre Positionen streckenbezogen mit Hilfe fahrzeugseitiger Wegmesseinrichtungen 104 (Sp 3 Z 11 bis 28). Bei dem bekannten Verfahren werden den Fahrzeugen 100 ebenfalls die geographischen Koordinaten vorgegebener Streckenpunkte 116, 122 (Fig 2) von der ortsfesten Steuerstelle ROCS 116 mitgeteilt. Die bekannten Fahrzeuge 100 tragen auch Einrichtungen GPS 108, 106, 107 zur streckenunabhängigen Ermittlung ihrer geographischen Positionen und machen ihren Fahrtverlauf von den jeweils streckenunabhängig ermittelten und den streckenbezogenen, mit Hilfe der von der ortsfesten Steuerstelle ROCS 116 her übertragenen Koordinaten und den Ergebnissen der fahrzeugseitigen Wegmessung ermittelten Standortkoordinaten abhängig (Sp 2 Z 13 bis 20). Den bekannten Fahrzeugen 100 werden weitere Daten von der ortsfesten Steuerstelle ROCS 116 mitgeteilt, die die Strecke am jeweiligen vorgegebenen Streckenpunkt und/oder in dessen Nachbarschaft beschreiben (Sp 3 Z 11 bis 28, Sp 4 Z 63 bis Sp 5 Z 9).

Der zuständige Fachmann, ein Elektroingenieur mit Fachhochschulabschluss, der Systeme zur Betriebsleitung von Schienenfahrzeugen entwickelt und dem hierbei die entsprechenden Ortungsverfahren spurgeführter Fahrzeuge bekannt sind, entnimmt der US-Patentschrift 5 129 605, Spalte 4 Zeile 63 bis Spalte 5 Zeile 9, dass die weiteren Daten die geographische Richtung der Strecke, die Streckenneigung oder die Krümmung der Strecke enthalten können; denn bei dem bekannten Verfahren wird dem Zugführer zur Steuerung des Fahrzeugs 100 auf seinem Display TSI 109 die Zugposition auf der zu fahrenden Strecke angezeigt, wozu geographische Daten verwendet werden, die in einer Datenbank gespeichert sind, die von der ortsfesten Steuerstelle ROCS 116 übertragen worden sind.

Da das Verfahren des Anspruchs 1 somit nicht neu ist, ist dieser Anspruch damit nicht gewährbar. Mit ihm fallen auch die nebengeordneten Ansprüche 8, 9 und 10, da ein Patent nur so erteilt werden kann, wie es beantragt ist (vgl BGH GRUR 1997, 120 - "Elektrisches Speicherheizgerät"). Die auf den Anspruch 1 direkt oder indirekt rückbezogenen Ansprüche 2 bis 7 teilen dessen Schicksal.

Dr. Kellerer

Schmöger

Dr. Mayer

Dr. Scholz

Pr