



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 6/17

(Aktenzeichen)

Verkündet am
5. Dezember 2018

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2006 042 070.5

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 5. Dezember 2018 unter Mitwirkung des Richters Dipl.-Ing. Sandkämper als Vorsitzendem sowie der Richter Paetzold, Dr.-Ing. Baumgart und Dipl.-Ing. Körtge

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 5. September 2006 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangenen Patentanmeldung mit der Bezeichnung:

„Schienenfahrzeug mit Restaurantbereich“.

Mit dem nach Anhörung am 19. Dezember 2016 verkündeten Beschluss hat die Prüfungsstelle für Klasse B 61 D des Deutschen Patent- und Markenamts die Erteilung des Patents unter Zugrundelegung der von der Anmelderin für den in der Anhörung gestellten Hilfsantrag 2 vorgelegten Unterlagen beschlossen, den über den Umfang der entsprechenden Patentansprüche hinausgehenden Anträgen wurde aus dem Grund mangelnder Patentfähigkeit nicht gefolgt.

Die Patentansprüche 1 und 12 des hierfür bestimmten, insgesamt 12 Ansprüche umfassenden Anspruchssatzes aus dem Prüfungsverfahren („^{EV}“) in der erteilten Fassung vom 19. Dezember 2016 haben folgenden Wortlaut:

1^{EV} Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2), der einen Restaurantbereich (9), einen ersten Stockwerkbereich (4) einen zweiten Stockwerkbereich (5) und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst, wobei
- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind und sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2) erstrecken,

- der Zwischenstock (6) an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet ist und der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem Zwischenstock (6) aus zugänglich ist,
- der Restaurantbereich (9) in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet ist und
- ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass
- der zweite Stockwerkbereich (5) einen Flurbereich (12) aufweist, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist, und
- an genau einem Ende des Wagenkastens (2) an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen ist, wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind und in der Fahrzeuginnenrichtung zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen ist.

12^{EV} Zug mit einem Schienenfahrzeug (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

Wegen des Wortlauts der übrigen Ansprüche des dem Beschluss zugrundeliegenden Anspruchssatzes sowie der im Umfang des Erteilungsbeschlusses zu berücksichtigenden Beschreibungsseiten 1 bis 7 und Zeichnungen (Figuren 1-3) vom Tag der Anhörung wird auf die Anlage zum Protokoll verwiesen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin gemäß deren Schriftsatz vom 15. Februar 2017 – per Fax eingegangen am selben Tag – auf die Zustellung der Beschlussbegründung am 16. Januar 2017.

Mit Schriftsatz der Beschwerdeführerin vom 7. Juni 2018, dem Sätze neuer Patentansprüche für einen Hauptantrag sowie für 3 Hilfsanträge beigefügt sind, be-

gründet diese ihr Begehren hinsichtlich einer Aufhebung des Erteilungsbeschlusses und des Erlasses eines geänderten Erteilungsbeschlusses im Umfang des Hauptantrags, hilfsweise im Umfang von einem der Hilfsanträge in deren Reihenfolge.

Nach Erörterung der Sach- und Rechtslage stellte die Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung am 5. Dezember 2018 den Antrag,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B 61 D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 19. Dezember 2016 aufzuheben und ein Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 14 gemäß neuem Hauptantrag eingereicht mit Schriftsatz vom 7. Juni 2018,

hilfsweise

Patentansprüche 1 bis 13 gemäß neuem Hilfsantrag 1, eingereicht mit Schriftsatz vom 7. Juni 2018,

weiter hilfsweise

Patentansprüche 1 bis 14 gemäß neuem Hilfsantrag 2, eingereicht mit Schriftsatz vom 7. Juni 2018,

weiter hilfsweise Patentansprüche 1 bis 13 gemäß neuem Hilfsantrag 3, eingereicht mit Schriftsatz vom 7. Juni 2018,

Beschreibung und Zeichnungen Figuren 1 bis 3 jeweils wie Offenlegungsschrift.

Die Hauptansprüche (Patentanspruch 1 jeweils) der Anspruchssätze in ihren Fassungen nach dem Haupt- und den Hilfsanträgen haben folgenden Wortlaut, wobei Streichungen bzw. Unterstreichungen Änderungen gegenüber der erteilten Fassung (Anspruch 1^{EV}) verdeutlichen sollen:

Anspruch 1 gemäß Hauptantrag:

1^{Ha} Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2), der einen Restaurantbereich (9), einen ersten Stockwerkbereich (4), einen zweiten Stockwerkbereich (5)

und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst, wobei

- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind, ~~und sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2) erstrecken,~~

- der Zwischenstock (6) an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet ist und der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem Zwischenstock (6) aus zugänglich ist,

- der Restaurantbereich (9) in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet ist und

- ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet ist,

dadurch gekennzeichnet, dass

~~- der zweite Stockwerkbereich (5) einen Flurbereich (12) aufweist, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist, und~~

- an genau einem Ende des Wagenkastens (2) an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen ist, wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind ~~und in der Fahrzeuglängsrichtung zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen ist.~~

Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1:

1^{H1} Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2), der einen Restaurantbereich (9), einen ersten Stockwerkbereich (4), einen zweiten Stockwerkbereich (5)

und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst, wobei

- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind,
- der Zwischenstock (6) an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet ist und der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem Zwischenstock (6) aus zugänglich ist,
- der Restaurantbereich (9) in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet ist und
- ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass
- ~~- der zweite Stockwerkbereich (5) einen Flurbereich (12) aufweist, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist, und~~
- an genau einem Ende des Wagenkastens (2) an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen ist, wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind, und ~~in der Fahrzeuglängsrichtung zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen ist~~
- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2) erstrecken,

Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2:

^{1H2} Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2), der einen Restaurantbereich (9), einen ersten Stockwerkbereich (4), einen zweiten Stockwerkbereich (5)

und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst, wobei

- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind und sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2) erstrecken,

- der Zwischenstock (6) an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet ist und der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem Zwischenstock (6) aus zugänglich ist,
- der Restaurantbereich (9) in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet ist und
- ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass
- ~~- der zweite Stockwerkbereich (5) einen Flurbereich (12) aufweist, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist, und~~
- an genau einem Ende des Wagenkastens (2) an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen ist, wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind, und
- in der Fahrzeuglängsrichtung zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen ist.

Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3:

- 1^{H3} Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2), der einen Restaurantbereich (9), einen ersten Stockwerkbereich (4), einen zweiten Stockwerkbereich (5) und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst, wobei
- der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind,
 - der Zwischenstock (6) an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet ist und der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem Zwischenstock (6) aus zugänglich ist,
 - der Restaurantbereich (9) in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet ist und

- ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass
 - ~~- der zweite Stockwerkbereich (5) einen Flurbereich (12) aufweist, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist, und~~
 - an genau einem Ende des Wagenkastens (2) an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen ist, wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind, und
 - in der Fahrzeuglängsrichtung zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen ist,
 - der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2) erstrecken,

Wegen des Wortlauts der sich jeweils anschließenden weiteren Ansprüche wird auf die Anlage zum Schriftsatz der Anmelderin vom 7 Juni 2018 verwiesen.

Insgesamt haben im Verfahren folgende Veröffentlichungen zur Frage der Patentfähigkeit Berücksichtigung gefunden:

E1 - US 2 281 581 A

E2 - DE 11 75 717 B

E3 - Silver Lariat AMT 800190, Equipment, floor plan and specification data.

URL: http://www.traintrips.biz/private_charters

E4 - Silver Laria, Owning a California zephyr legacy.

URL: http://calzephyrrailcar.com/California_Zephyr_Railcar_Charters/Silver_Lariat_filges/Nex_SL_History.pdf

E5 - Silver Splendor, car interior.

URL: <http://www.larail.com/cars/silversplendor.html>

E6 - Silver Splendor.

URL: <http://www.larail.com/cars/silversplendor.html>

E7 - Buffet - Dormitory car – Silver Shop No. 1140.

<http://trainweb.org/DOMEmain/picDRGWdiagrama.jpg>

E8 - Bedroom - observation car – Silver Sky No. 145.

<http://trainweb.org/DOMEmain/picDRGWdiagramb.jpg>

E9 - DÜRENSCHMIED, F.; FIEBRIG, M.; BERLIN; KARSCH, A.; GÖRLITZ:

Doppelstock-Mittel- und –Steuerwagen für die Israel Railways – Fahrzeugkonzepte und Ausrüstungen. In: ZEVrail, Glasers Annalen, 2002, 126 – 2 / 3, S. 94-105.

Die Anmeldung wurde zwischenzeitlich mit einhergehender Veröffentlichung der Druckschrift DE 10 2006 042 070 A1 (folgend mit OS kurzbezeichnet) offengelegt.

II

1. Die statthafte, frist- und formgerecht eingelegte und auch im Übrigen zulässige Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

2. Die Anmeldung mit der Bezeichnung „Schienenfahrzeug mit Restaurantbereich“ hat einen zwei Stockwerksbereiche aufweisenden Fahrzeugwagen zum Gegenstand, zudem einen „Zug“ mit einem solchen Schienenfahrzeugwagen (vgl. Abs. [0001] i. V. m. Anspruch 15 in der OS).

Nach den Angaben in der Beschreibungseinleitung seien Speise- oder Restaurantwagen meist als einstöckige Wagen ausgebildet. Bei „vergleichsweise groß“ gestalteten Küchenbereichen stehe nur eine relativ geringe Anzahl von Sitzplätzen im Restaurantbereich zur Verfügung (Abs. [0002]). Bei einem als bekannt herausgestellten „TEE-Speisewagen“ sei der Küchenbereich auf zwei übereinander liegende Stockwerksbereiche verteilt. Der Gewinn an Transportkapazität halte sich hierbei jedoch „in Grenzen“, auch sei ein höherer Personaleinsatz erforderlich (Abs. [0003]).

Die Aufgabe der Erfindung liege darin, mit einem erfindungsgemäßen Schienenfahrzeug „auf einfache Weise eine erhöhte Transportkapazität des Schienenfahrzeugs, insbesondere des Restaurantbereichs“, und einen „wirtschaftlichen Betrieb des Schienenfahrzeugs“ zu ermöglichen (Abs. [0004]).

Die technische Lehre zur Lösung dieser Aufgabe sehe eine Ausdehnung des doppelstöckigen Bereichs – einhergehend mit der Anordnung des Restaurantbereichs in einem der Stockwerke – vor, und eine Anordnung des Küchenbereichs zur Versorgung des Restaurantbereiches in dem zweiten Stockwerkbereich (Abs. 0006).

Mit der Entwicklung und Konstruktion derartiger Schienenfahrzeugwagen ist als Durchschnittsfachmann ein Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugtechnik oder Schienenfahrzeugtechnik angesprochen.

3. Im Hinblick auf die Fassungen der Hauptansprüche nach dem Haupt- und den Hilfsanträgen werden folgend in diesen Ansprüchen gleichsam aufgeführte Merkmale entsprechend der nachstehenden Gliederung der Inhaltsangabe des Anspruchs 1^{EV} in der erteilten Fassung in Bezug genommen, zur Erleichterung von Bezugnahmen bei der Feststellung des Sinngehalts der jeweiligen Ansprüche bzw. der Patentfähigkeit der durch diese definierten Gegenstände.

- M1 Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (2),
- M2 der einen Restaurantbereich (9),
- M3 einen ersten Stockwerkbereich (4),
- M4 einen zweiten Stockwerkbereich (5),
- M5 und wenigstens einen Zwischenstock (6) umfasst,
- M6 wobei der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) übereinander angeordnet sind,
- M7 der (*wenigstens eine*) Zwischenstock (6) ist an einem Ende des Wagenkastens (2) angeordnet,

- M8 der erste Stockwerkbereich (4) und/oder der zweite Stockwerkbereich (5) ist über wenigstens eine Zugangseinrichtung (7, 8) von dem (*wenigstens einen*) Zwischenstock (6) aus zugänglich,
- M9 der Restaurantbereich (9) ist in dem ersten Stockwerkbereich (4) angeordnet,
- M10 ein Küchenbereich (10) zur Versorgung des Restaurantbereichs (9) ist in dem zweiten Stockwerkbereich (5) angeordnet,
- M11 an genau einem Ende des Wagenkastens (2) ist an jeder Seite jeweils eine einflügelige Tür (19) zum Betreten des (*wenigstens einen*) Zwischenstocks (6) von außen vorgesehen,
- M12 wobei die Türen (19) über einem Fahrwerk (3) angeordnet sind;
- M13 der erste Stockwerkbereich (4) und der zweite Stockwerkbereich (5) erstrecken sich jeweils über wenigstens 55% der Länge des Wagenkastens (2),
- M14 in der Fahrzeuglängsrichtung ist zwischen den einflügeligen Türen (19) und dem zugeordneten Fahrzeugende eine sanitäre Einrichtung (16) vorgesehen,
- M15 der zweite Stockwerkbereich (5) weist einen Flurbereich (12) auf, über den der zweite Stockwerkbereich (5) passierbar ist.

3.1 Beim Anspruch 1^{Ha} gemäß Hauptantrag sind gegenüber dem erteilten Anspruch 1^{EV} die Merkmale M13, M14 und M15 entfallen, mithin wird mit diesem Anspruch 1^{Ha} Schutz im Umfang der Merkmale M1 bis M12 begehrt.

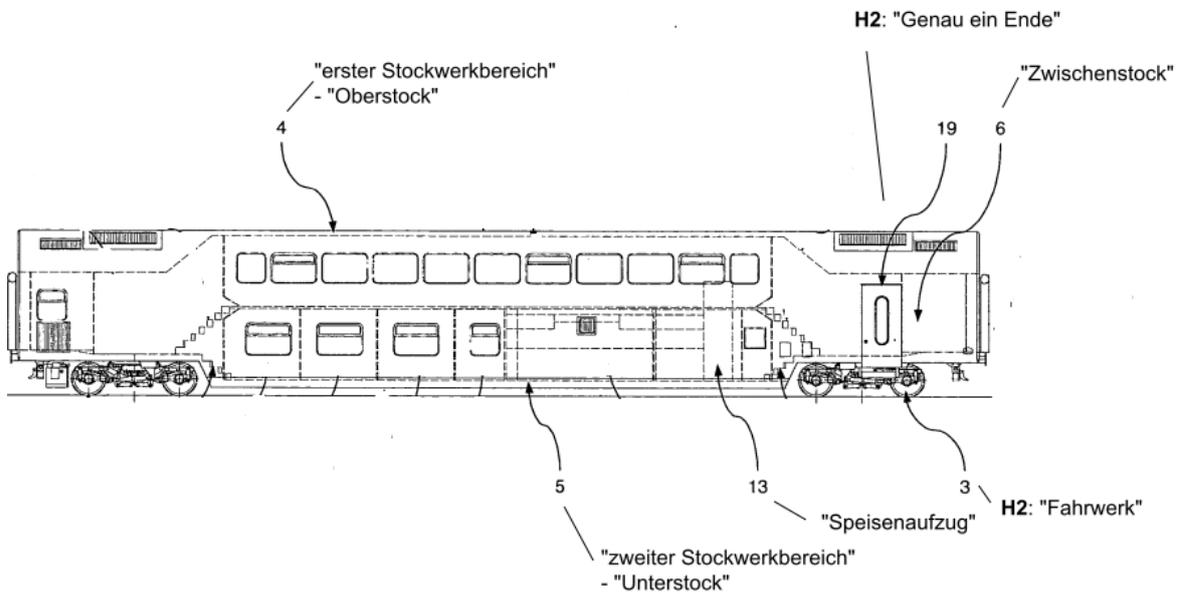
Beim Anspruch 1^{H1} gemäß Hilfsantrag 1 sind gegenüber dem erteilten Anspruch 1^{EV} die Merkmale M14 und M15 entfallen, mithin wird mit diesem Anspruch 1^{H1} Schutz im Umfang der Merkmale M1 bis M13 begehrt.

Beim Anspruch 1^{H2} gemäß Hilfsantrag 2 sind gegenüber dem erteilten Anspruch 1^{EV} die Merkmale M13 und M15 entfallen, mithin wird mit diesem Anspruch 1^{H2} Schutz im Umfang der Merkmale M1 bis M12 und M14 begehrt.

Beim Anspruch 1^{H3} gemäß Hilfsantrag 3 ist gegenüber dem erteilten Anspruch 1^{EV} das Merkmal M15 entfallen, mithin wird mit diesem Anspruch 1^{H3} Schutz im Umfang der Merkmale M1 bis M14 begehrt.

Ein diese Merkmale M1 bis M15 in Gesamtheit aufweisendes Schienenfahrzeug ist in der Anmeldung beschrieben und in den Figuren 1 bis 3 als Beispiel für eine mögliche Ausführungsform gezeigt, in Gestalt eines zweistöckig ausgeführten, endseitig jeweils mit einem Fahrgestell versehenen Wagenkastens, bei dem ein erhöhter Bereich – mit einem anderen Fußbodenniveau (Abs. [0016]) – über den zwei endseitig angeordneten Fahrwerken für die Ausbildung eines Zwischenstocks vorgesehen ist (Merkmale M1 bis M6). Der „erste Stockwerkbereich“/„Oberstock“ wie der „zweite Stockwerkbereich“/„Unterstock“ sind vom Zwischenstock aus über „Zugangseinrichtungen“ wie die gezeigten Treppen zugänglich (Merkmal M8 i. V. m. Abs. [0020]).

Hierdurch stehen bei gegebener Wagenlänge abzüglich der durch die Fahrwerke bedingten Erstreckung der beiden Zwischenstockwerke eben zwei übereinanderliegende Stockwerkbereiche mit etwa gleicher Grundfläche zur Verfügung. Genau dieser Ausbildung schreibt die Anmeldung den Gewinn an Transportkapazität zu (vgl. Abs. [0007] i. V. m. Absatz [0004]).



Figur 1 aus OS (freigestellt, ergänzt)

Bei vollständiger Ausnutzung der verbleibenden Länge des Oberstocks zwischen den Fahrwerksbereichen soll es bei der gezeigten Ausführungsvariante – mit einer Erstreckung dieses Bereichs über 57% der Wagenlänge – möglich sein, 46 Sitzplätze im vollständig als „Restaurantbereich“ ausgewiesenen Oberstock vorzusehen (Merkmale M9 und M13). Allerdings schreibt das Merkmal M9 keine ausschließliche Nutzung des Oberstocks als „Restaurantbereich“ vor (vgl. Abs. [0018]), und das Merkmal M13 fordert lediglich eine relative Mindesterstreckung der übereinanderliegenden Stockwerkbereiche unabhängig von deren anteiliger Nutzung als Küchen- oder Restaurantbereich – deren Länge hängt offensichtlich von der nicht definierten, vom Fahrwerkstyp abhängigen Längserstreckung sowie ggf. weiterer Zwischenstockwerke (Merkmal M5) und der nicht definierten Gesamtlänge des Wagenkastens ab. Denn ein jeder „Zwischenstock“ kann nur neben den übereinanderliegenden Stockwerken liegen, auch bedingen die nicht näher definierten „Zugangseinrichtungen“ (Merkmal M8) eine Verringerung der für die übereinanderliegenden Stockwerke anteilig zur Verfügung stehenden Grundfläche.

Bei dieser in der Anmeldung als bevorzugt herausgestellten Ausführungsform (vgl. Abs. [0022] und [0023]) sind seitliche Türen an nur einem Ende des Wagens in diesem Bereich als übriges Ausstattungsmerkmal (Merkmal M7) – insoweit außerhalb der für den Restaurant- und Küchenbereich vorgesehenen Stockwerkbereiche – vorgesehen, in einer zudem lediglich einflügeligen Ausführung (Merkmale M11 und M12). Im Bereich nur eines endseitigen Zwischenstocks soll auch eine sanitäre Einrichtung (Abs. [0036]) angeordnet sein (Merkmal M14 i. V. m. Merkmal M11).

Für die Versorgung des Restaurantbereichs von dem im Unterstock liegenden, „vergleichsweise großen Küchenbereich“ aus soll ein – ersichtlich die „Transportkapazität“ des Restaurantbereichs einschränkender – „Speisenaufzug“ vorgesehen sein, allerdings kann auch der Unterstock den Restaurantbereich aufweisen (vgl. a. Absatz [0020] hinsichtlich Merkmal M10), wobei das den Küchenbereich aufnehmende Stockwerk mittels des dort vorgesehenen Flurbereichs eine Passage (Merkmal M15) unter Umgehung des Restaurantbereichs ermöglicht.

Das Merkmal M14 betrifft die Anordnung einer sanitären Einrichtung und der einflügeligen Türen an genau einem Ende des Wagenkastens (Merkmal M11) mit der Implikation eines hierfür notwendigen Flächenverbrauchs in einem Bereich jenseits des ersten und zweiten Stockwerkbereichs, dessen Mindesterstreckung jedenfalls bei einer Anordnung über dem Fahrwerk (Merkmal M12) durch dessen Ausmaße vorgegeben ist, wobei keine Restriktion hinsichtlich der Nutzung der nicht dem Einstieg im Bereich der Türen oder der „Zugangseinrichtung“ zugehörigen Flächen besteht – Merkmal M9 schließt insoweit die teilweise Nutzung auch der Zwischenstöcke nicht aus. In dieser Anordnung haben die Zugangstüren und die sanitäre Einrichtungen jedenfalls keine negative Auswirkung auf die durch die Grundfläche der übereinanderliegenden Stockwerkbereiche bereitgestellte „Transportkapazität“.

4. Die Gegenstände der Hauptansprüche in ihren jeweiligen Fassungen nach Hauptantrag und Hilfsanträgen mögen insoweit ursprünglich und zudem für eine Ausführbarkeit durch den Fachmann ausreichend deutlich und vollständig offenbart sein, jedoch erweist sich keines der durch die jeweiligen Hauptansprüche hinreichend i. S. des § 34 Absatz 3 Nr. 3 PatG definierten, unzweifelhaft gewerblichen Schienenfahrzeuge als patentfähig, da diese in Anbetracht des dokumentierten Standes der Technik jeweils nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit gemäß § 4 PatG beruhen – nähere Ausführungen zur Neuheit i. S. des § 3 PatG erübrigen sich insoweit.

So ist in der Druckschrift E1 ein doppelstöckig ausgeführtes Schienenfahrzeug mit endseitig angeordneten Fahrwerken beschrieben, bei dem die gesamte Grundfläche der übereinanderliegenden Stockwerkbereiche und auch der oberhalb der Fahrwerke liegenden Zwischenstöcke – wobei Treppen („stairways 20/21“, vgl. Seite 2, linke Spalte, Zeilen 26 bis 27) Zugangseinrichtungen darstellen – für den Restaurant- und Küchenbereich vorgesehen ist (vgl. Anspruch 1 i. V. m. Figuren 1 bis 3). Aufgrund dieser Nutzung bzw. Gestaltung des insoweit bereits die Merkmale M1 bis M10 aufweisenden Wagenkastens verwirklicht dieser bereits den mit der Anmeldung angestrebten Erfolg einer Maximierung der Transportkapazität, wobei sich jedenfalls bei dem in den Figuren 1 bis 3 offensichtlich maßstabsgerecht dargestellten Schienenfahrzeug die übereinanderliegenden Stockwerkbereiche anteilig über mehr als die Hälfte der Wagenkastenlänge entsprechend Merkmal M13 erstrecken, in Anbetracht der Länge beider Böden in Fahrzeuginnenrichtung oberhalb der Fahrwerke („mezzanine floor 3“, vgl. Seite 1, rechte Spalte, Zeilen 15 bis 24). Dieses Schienenfahrzeug weist – nach dem Verständnis des Fachmanns der eindimensionalen Zweckbestimmung in einem größeren Zugverbund folgend – weder sanitäre Einrichtungen noch seitliche Einstiegstüren auf, denn der Wagenkasten ist nur über stirnseitige Türen erreichbar („communication with the rest of the train through either end thereof, in the customary way“, vgl. Seite 2, Zeilen 3 bis 6).

Mithin fehlen dort die Merkmale M11 i. V. m. Merkmal M12 und M14.

Aus der Druckschrift E9 geht weiterhin ein Doppelstockwagen mit einer ähnlichen Struktur des Wagenkastens, d. h. mit endseitig angeordneten Fahrwerken und Zwischenstockwerken in diesen Bereichen hervor, zwischen denen die übereinanderliegenden Stockwerkbereiche ausgebildet sind, die wiederum über „breite Treppen“ erreichbar sind (vgl. Seite 95, rechte Spalte unten, Abschnitt „Mittelwagen“ bis Seite 96, linke Spalte einschließlich i. V. m. Bild 3, Seite 97). Dieses Schienenfahrzeug ist von daher entsprechend den Merkmalen M1 und M3 bis M8 ausgeführt, ausweislich der deutlichen Darstellung in Bild 3 mit einer anteiligen Erstreckung des Doppelstockbereichs entsprechend Merkmal M13, wenngleich der Ober- sowie der Unterstock dort ausschließlich bestuhlt zur Unterbringung von Fahrgästen ausgerüstet sind, insoweit ohne Restaurant- und Küchenbereich.

Dieser Zweckbestimmung folgend sind zwar beidseitig – insoweit analog Merkmal M12 i. V. m. Merkmal M11 –, jedoch an beiden Wagenenden und zudem jeweils doppelflügelig ausgeführte Türen im Bereich der Fahrwerke bzw. Zwischenstöcke an beiden Wagenenden vorgesehen, was dort der Zweckbestimmung folgend „einen zügigen Fahrgastfluss gewährleistet“ (vgl. a. a. O.). Zudem ist dort eine sanitäre Einrichtung an nur einem Wagenende in Längsrichtung noch vor den Türen entsprechend Merkmal M14 angeordnet.

Die Druckschrift E2 offenbart einen zur Nutzung als „Wirtschaftswagen“ (vgl. Spalte 3, Zeile 26f) ausgebauten Doppelstockwagen jedenfalls entsprechend der Merkmale M1, M3, M4 und M10, bei dem der Küchenbereich den Oberstock vollständig einnimmt (vgl. Anspruch 1 i. V. m. Spalte 3, Zeilen 39 bis 45 i. V. m. Figuren 1 bis 3) – allerdings zur Versorgung von Restaurantbereichen in benachbart angekoppelten Wägen –, während das andere Stockwerk Funktionsbereiche wie fahrzeugspezifische Ausrüstungsräume aufnimmt und insoweit keinen Restaurantbereich aufweist. Bei den entsprechend Merkmal M12 im Bereich der Wagenenden allein für den Personalzugang vorgesehenen Türen (im Bereich der Positionsein-

tragung 19 der Figur 3 bezogen auf Figur 1, vgl. auch Anspruch 1) unterstellt der Fachmann der deutlichen Darstellung unmittelbar eine einflügelige Ausführung auch noch entsprechend dieser Teilforderung des Merkmals M11.

Diese dem Fachmann mit den Entgegenhaltungen E1, E9 und E2 – durch die sämtliche, von den Hauptansprüchen nach den geltenden Anträgen umfassten Merkmale für sich im Stand der Technik als bekannt nachgewiesen sind – bekannte unterschiedliche Nutzbarkeit der von einem Doppelstockwagen im Bereich der übereinanderliegenden Stockwerke sowie der über den Fahrwerken daneben liegenden Zwischenstockwerke bereitgestellten Grundfläche belegen, dass bei dieser Wagenkastenstruktur die Funktionszuweisung einzelner Teilbereiche vom Fachmann willkürlich nach den praktischen Erfordernissen des Einzelfalls vorgenommen wird.

Angesichts dieses durch die Druckschriften E1, E9 und E2 dokumentierten Standes der Technik kommt es auf die weiteren im Prüfungsverfahren berücksichtigten Veröffentlichungen nicht an, deren Zeitrang bzw. Relevanz von der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung bestritten wurde.

4.1 Zum Hauptantrag / Anspruch 1^{Ha}

Bei dem aus der Druckschrift E1 bekannten, die Merkmale M1 bis M10 aufweisenden Schienenfahrzeug (s. o.) ist die Aufgabe der Bereitstellung einer maximalen Transportkapazität und zudem eines wirtschaftlichen Betriebs aufgrund der gemeinsamen Anordnung von Küchen- und Restaurantbereich in einem Wagenkasten gelöst. Aufgrund der Anordnung von zwei einflügeligen Türen entsprechend der vom Anspruch 1^{Ha} darüber hinaus umfassten Merkmale M11 und M12 besteht das Leistungsergebnis in der Bereitstellung eines begrenzten Zugangs für Personen von den Seiten her. Bei Bedarf für eine weitere Zugangsmöglichkeit, der beim Schienenfahrzeug der D1 nur über die Stirnseiten am Wagenende möglich ist, wird der Fachmann im Rahmen einer einfachen Auswahlentscheidung auf die aus

der E2 bekannte Alternative – in Anbetracht der aus der E9 bekannten Anordnung von Doppelflügeltüren in beiden Endbereichen – zurückgreifen, zumal durch diese Maßnahme die Transportkapazität des Doppelstockbereichs nicht eingeschränkt wird. Die Veranlassung zur Heranziehung dieses Mittels nach Art („einflügelig“) und Anordnung („im Bereich des Zwischenstocks“) folgt demnach bereits daraus, dass sich die Nutzung der Funktionalität eben von nur zwei einflügeligen Zugangs-türen insgesamt als objektiv zweckmäßig darstellt bei einem Schienenfahrzeug, dass nicht zwingend im Verbund mit beidseits angekoppelten weiteren Wägen eingesetzt wird, die dann die grundsätzlich notwendige – soweit nämlich ein Be-trieb des Schienenfahrzeugs auf Bahnstrecken mit wechselnden Bahnsteigseiten nicht ausgeschlossen ist – Zugangsmöglichkeit von beiden Längsseiten her er-möglichen (ähnlich BGH, GRUR 2014, 461 Rn. 38 – Kollagenase I).

Somit ist ein Schienenfahrzeug mit (lediglich) den Merkmalen M1 bis M12 gemäß Hauptantrag nicht patentfähig.

4.2 Zum Hilfsantrag 1 / Anspruch 1^{H1}

Hinsichtlich der vom Anspruch 1^{H1} gleichermaßen umfassten Merkmale M1 bis M12 bzw. des Naheliegens einer gemeinsamen Anwendung bei einem Schienen-fahrzeug wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführun-gen im Abschnitt 4.1 verwiesen.

Das vom Anspruch 1^{H1} darüber hinaus umfasste Merkmal M13 geht bereits aus der nächstkommenden Druckschrift E1 hervor, weil sich die übereinanderliegen-den Stockwerkbereiche auch dort über wenigstens 55% der Länge des Wagen-kastens erstrecken.

Somit ist auch ein durch die Merkmale M1 bis M13 definiertes Schienenfahrzeug gemäß Hilfsantrag 1 nicht patentfähig.

4.3 Zum Hilfsantrag 2 / Anspruch 1^{H2}

Hinsichtlich der vom Anspruch 1^{H2} gleichermaßen umfassten Merkmale M1 bis M12 bzw. des Naheliegens einer gemeinsamen Anwendung bei einem Schienenfahrzeug wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen im Abschnitt 4.1 verwiesen.

Das vom Anspruch 1^{H2} darüber hinaus umfasste Merkmal M14 betreffend die Anordnung einer sanitären Einrichtung geht bereits aus der Druckschrift E9 hervor, dort bei einem Schienenfahrzeug mit hoher Transportkapazität mit einer dem aus der nächstkommenden Druckschrift D1 hervorgehenden Wagenkasten ähnlichen Struktur (s. Abschnitt 4).

So wie der Fachmann bei einem für den Einsatz im Zugverbund vorgesehenen Schienenfahrzeug gemäß D1 das Vorhandensein einer sanitären Einrichtung jedenfalls in benachbarten Zugteilen unterstellt, besteht bei einem für den Personentransport vorgesehenen Schienenfahrzeug mit Restaurantbereich eine technische Ausgangslage, bei der sich der Einsatz einer sanitären Einrichtung als objektiv zweckmäßig darstellt (ähnlich BGH GRUR 2018, 716 – Kinderbett).

Der Fachmann wird daher im Rahmen einer einfachen Anpassung an den praktischen Bedarfsfall auf die ihm aus der E9 nach Art und Anordnung bekannte und sich zur gemeinsamen Anwendung anbietende Maßnahme zurückgreifen, zumal durch eine endseitig im Bereich des Zwischenstocks angeordnete sanitäre Einrichtung die Transportkapazität des Doppelstockbereichs und die Zweckbestimmung des Restaurantbereichs nicht eingeschränkt wird.

Somit ist auch ein durch die Merkmale M1 bis M12 und M14 definiertes Schienenfahrzeug gemäß Hilfsantrag 2 nicht patentfähig.

4.4 Zum Hilfsantrag 3 / Anspruch 1^{H3}

Hinsichtlich der vom Anspruch 1^{H3} insgesamt umfassten Merkmale M1 bis M14 bzw. des Naheliegens einer gemeinsamen Anwendung bei einem Schienenfahrzeug wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen im Abschnitt 4.2 und 4.3 verwiesen.

Aus der gemeinsamen Anwendung der Merkmale M11 bis M14 bei einem Schienenfahrzeug mit den Merkmalen M1 bis M10 wie aus der E1 bekannt (vgl. Abschnitt 4) ergeben sich auch keine (weiteren) Besonderheiten für ein doppelstöckig ausgeführtes Schienenfahrzeug mit einer Wagenkastenstruktur wie aus E1 bekannt – und gleichermaßen dem aus der E9 hervorgehenden Schienenfahrzeug zugrundeliegend –, das neben einem Restaurant- und Küchenbereich ohne Einschränkung der aus der doppelstöckigen Ausführung folgenden Transportkapazität noch eine sanitäre Einrichtung aufweisen soll und zudem mit einer Mindestanzahl von seitlich angeordneten Türen in einer für einen Personenzugang erforderlichen Mindestgröße versehen sein soll, nach Art und Anordnung Vorbildern im Stand der Technik entsprechend.

Somit ist auch ein durch die Merkmale M1 bis M14 definiertes Schienenfahrzeug gemäß Hilfsantrag 3 nicht patentfähig.

4.5. Bei der geltenden Antragslage und in Anbetracht der Patenterteilung unter Zugrundelegung eines ein weiteres Merkmal umfassenden Hauptanspruchs kommt es auf die (jeweiligen) Unteransprüche nicht an.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht

zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind,
oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Sandkämper

Paetzold

Dr. Baumgart

Körtge

Ko