

(19) österreichisches  
patentamt

(10) AT 008 456 U1 2006-08-15

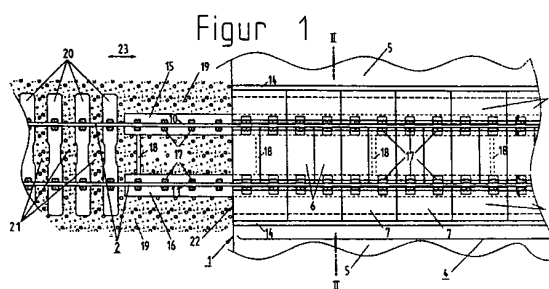
(12) **Gebrauchsmusterschrift**

(21) Anmeldenummer: GM 8023/05 (51) Int. Cl.<sup>7</sup>: E01C 9/04  
(22) Anmeldetag: 2005-02-09 E01B 21/00, E01C 9/06  
(42) Beginn der Schutzdauer: 2006-06-15  
Längste mögliche Dauer: 2015-02-28  
(45) Ausgabetag: 2006-08-15 (67) Umwandlung aus Patentanmeldung:  
213/2005

(73) Gebrauchsmusterinhaber:  
GMUNDNER FERTIGTEILE  
GESELLSCHAFT M.B.H. & CO. KG.  
A-4810 GMUNDEN, OBERÖSTERREICH  
(AT).

(54) **SCHIENENGLEICHER BAHNÜBERGANG**

(57) Schienengleicher Bahnübergang (1), der über ein oder mehrere Gleise (2, 3) führt, welcher Bahnübergang eine befahrbare Verkehrsfläche (4) aufweist, die durch Eindeckungselemente (6, 7) gebildet ist. Zwischen den Schienen (10, 11) des jeweiligen Gleises angeordnete Eindeckungselemente (6) sind nur an den Schienen abgestützt und überbrücken den Raum (12) zwischen diesen Schienen (10, 11) freitragend. Außen an die Schienen (10, 11) des jeweiligen Gleises (2, 3) anschließend angeordnete Eindeckungselemente (7) sind an ihrem schienenseitigen Rand (9) an der betreffenden Schiene (10, 11) abgestützt und sind an ihrer dieser Schiene abgewandten Seite (13) auf Fundamenten (14) abgestützt. Im Bereich des Bahnüberganges (1) sind die Schienen (10, 11) auf Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b) gelagert und befestigt, welche längs der Schienen unter diesen verlaufend angeordnet sind und auf einer Bettung (19) aufliegen. Außerhalb des Bahnüberganges (1) sind die Schienen (10, 11) auf Querschwellen (20) gelagert.



Wichtiger Hinweis:

Die in dieser Gebrauchsmusterschrift enthaltenen Ansprüche wurden vom Anmelder erst nach Zustellung des Recherchenberichtes überreicht (§ 19 Abs.4 GMG) und lagen daher dem Recherchenbericht nicht zugrunde. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.

DVR 0078018

AT 008 456 U1 2006-08-15

Die Erfindung bezieht sich auf einen schienengleichen Bahnübergang der über ein oder mehrere Gleise führt, welche zur Lagerung der Schienen des betreffenden Gleises Querschwellen aufweisen, welcher Bahnübergang eine durch Eindeckungselemente gebildete befahrbare Verkehrsfläche aufweist, wobei die Eindeckungselemente an ihren den Schienen zugewandten Rändern nur an den betreffenden Schienen abgestützt sind und zwischen zwei Schienen eines betreffenden Gleises angeordnete Eindeckungselemente den Raum zwischen diesen Schienen von Schiene zu Schiene freitragend überbrücken und außen an die Schienen des jeweils betreffenden Gleises oder der betreffenden Gleise anschließend angeordnete Eindeckungselemente vorgesehen sind, die an ihrem schienenseitigen Rand an der betreffenden Schiene abgestützt sind und an ihrer dieser Schiene abgewandten Seite auf Fundamenten abgestützt sind.

Bei Bahnübergängen vorgenannter Art wird durch die spezielle Ausbildung der Abstützung der Eindeckungselemente erreicht, dass die Eindeckungsplatten keinen direkten Einfluss auf die Tragstruktur der Schienen nehmen und so wird eine nachteilige Beeinflussung des elastischen Verhaltens der Gleise durch die Eindeckung weitgehend vermieden. Es ist so insbesondere ein nachteiliger Einfluss auf ein Schotterbett, das als elastische Gleisbasis dient, vermieden und es wird damit auch verhütet, dass im Bereich von derartigen Bahnübergängen die Gleise andere elastische Eigenschaften aufweisen, als an den außerhalb der Bahnübergänge liegenden Gleisstrecken.

Straßenfahrzeuge üben beim Bremsen und beim Beschleunigen sowie bei Lenkbewegungen im Bereich von Bahnübergängen große Kräfte auf die von ihnen befahrenen Eindeckungselemente aus, welche dann zusammen mit den von den Straßenfahrzeugen ausgeübten Belastungen und zusammen mit dem Eigengewicht der Eindeckungselemente auf die Schienen der Gleise übertragen werden. Die Schienen werden dadurch sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Richtung in erheblichem Ausmaß auf Biegung beansprucht. Horizontal und quer zur Schienenrichtung wirkende Kräfte trachten das Gleis horizontal zu verschieben, wobei einerseits die Reibungskräfte zwischen Schwellen und Bettung und andererseits die Biegebelastung der Schienen diesen Kräften entgegenwirken.

Es ist ein Ziel der vorliegenden Erfindung einen schienengleichen Bahnübergang eingangs erwähnter Art zu schaffen, welcher baulich einfach ausgebildet ist und vielerorts problemlos erstellt werden kann und bei dem unter möglichst geringer Biegebelastung der Schienen eine gute Positionsstabilität des Gleises erhalten werden kann.

Der erfindungsgemäß ausgebildete schienengleiche Bahnübergang eingangs erwähnter Art ist dadurch gekennzeichnet, dass die Schienen des Gleises bzw. der Gleise im Bereich des Bahnüberganges auf längs der Schienen unter diesen verlaufenden Tragbalken gelagert und befestigt sind, wobei die den beiden Schienen des jeweiligen Gleises zugeordneten Tragbalken mit Querstegen miteinander verbunden sind und die Tragbalken ihrerseits auf einer Bettung aufliegen, und die Lagerung der Schienen auf Querschwellen nur außerhalb des Bereiches des Bahnüberganges vorliegt. Durch diese Ausbildung kann der vorstehend angeführten Zielsetzung gut entsprochen werden. Die Tragbalken, auf denen die Schienen gelagert sind, können einen beträchtlichen Teil der Biegebelastungen aufnehmen, welche von den Kräften verursacht werden, die durch die Eindeckungselemente auf die Schienen übertragen werden, und es werden durch die Tragbalken diese Kräfte über einen verhältnismäßig langen Abschnitt des Gleises verteilt auf die Bettung übertragen, wodurch sich, zusammen mit der den Tragbalken eigenen Steifigkeit, eine sehr gute Positionsstabilität des Gleises ergibt. Es ist auch nach Abnahme der Eindeckungselemente eine gute Zugänglichkeit der Bettung, auf der die Tragbalken aufliegen, gegeben, so dass Erhaltungsarbeiten an dieser Bettung auf einfache Weise vorgenommen werden können. Durch die Verbindung der den beiden Schienen eines Gleises zugeordneten Tragbalken mit Querstegen werden die Bauarbeiten bei der Erstellung eines erfindungsgemäß ausgebildeten Bahnüberganges erleichtert und es wird auf einfache Weise die Spurstabilität des Gleises im Bereich des Bahnüberganges gesichert; weiter bewirken diese Querstege auch, dass ein großer Teil der von den Eindeckelementen auf das Gleis übertragenen Kräfte immer

von beiden Tragbalken auf die Bettung übertragen wird, auch wenn im Zuge des Passierens des Bahnüberganges mit Fahrzeugen ein beträchtlicher Teil der Kraftübertragung von einer Schiene des Gleises auf die andere Schiene des Gleises wandert; dieser von den Querstegen bewirkte Ausgleich der Kraftübertragung auf die Bettung unterstützt die Positionsstabilität des Gleises im Bereich des Bahnüberganges.

Vorzugsweise ist vorgesehen, dass die Tragbalken ihrerseits auf einem Schotterbett gelagert sind. Diese Ausbildung ist für eine Anpassung des elastischen Verhaltens des Gleises im Bereich des Bahnüberganges an das elastische Verhalten der mit Querschwellen aufgebauten Gleisstrecke günstig. Hiezu kann erwähnt werden, dass das elastische Verhalten eines Gleises auf die dynamischen Fahreigenschaften von Fahrzeugen beträchtlichen Einfluss hat. Man kann auch andere Ausbildungen der Bettung vorsehen, z.B. indem die Tragbalken auf einem Planum aufliegen, wobei dieses Planum auch mit einer dünnen Schicht von Schotter oder dgl. egalisiert sein kann. Es ergibt sich weiter eine vorteilhafte Ausführungsform des erfindungsgemäß ausgebildeten Bahnüberganges, wenn man vorsieht, dass die Tragbalken an ihrer Unterseite mit einer druckverformbaren Schicht versehen sind. Es wird dadurch ein gutes saftiges Aufsitzen der Tragbalken auf der Bettung erhalten, wobei Toleranzen der Bettung ausgeglichen werden können, und es wird auch eine Verbesserung des Widerstandes gegen ein Verschieben der Tragbalken in Bezug auf die Bettung erzielt. Eine günstige Weiterbildung dieser Ausführungsform ist dadurch gekennzeichnet, dass die druckverformbare Schicht, mit der die Tragbalken an ihrer Unterseite versehen sind, eine druckelastische Schicht ist. Es wird dadurch das Aufsitzen der Tragbalken auf der Bettung weiter verbessert und auch eine Dämpfung des Körperschalles erzielt, der durch Fahrzeuge verursacht wird, welche den Bereich des Bahnüberganges passieren, und es ermöglicht die druckelastische Schicht auch einen selbsttätigen Ausgleich unregelmäßiger Setzungen in der Bettung. Eine vorteilhafte Ausführungsform ist dabei dadurch gekennzeichnet, dass die druckelastische Schicht aus einem Elastomer gebildet ist.

Eine vorteilhafte Ausbildung eines erfindungsgemäßen Bahnüberganges, bei dem die Tragbalken an ihrer Unterseite mit einer druckverformbaren Schicht versehen sind, ist dadurch gekennzeichnet, dass die druckverformbare Schicht geschäumt ist. Es kann auf diese Weise mit verhältnismäßig geringem Materialaufwand an der Unterseite der Tragbalken eine druckverformbare Schicht gebildet werden, welche sich sehr gut an die Bettung anschmiegt, hinsichtlich Bettungstoleranzen gute Ausgleichseigenschaften aufweist und gute Dämmeigenschaften hinsichtlich Körperschall besitzt.

Es ist weiter vorteilhaft, wenn man vorsieht, dass die Tragbalken, in Schienenlängsrichtung gesehen, sich über die quer zur Schienenlängsrichtung verlaufenden Ränder der Verkehrsfläche hinaus erstrecken. So kann sehr einfach ein hinsichtlich der Gleiseigenschaften, und zwar insbesondere der dynamischen Eigenschaften des Gleises, glatter Anschluss an die außerhalb des Bahnüberganges befindliche Gleisstrecke erzielt werden.

Es ist weiter günstig, wenn man vorsieht, dass die unter den einzelnen Schienen des jeweiligen Gleises angeordneten Tragbalken aus mehreren in Schienenlängsrichtung aneinander gereihten und miteinander verbundenen Tragbalkenteilen gebildet sind. Dies bietet Vorteile hinsichtlich des Transportes der für einen Bahnübergang vorgesehenen Tragbalken und hinsichtlich der Handhabung dieser Tragbalken beim Bau des Bahnüberganges und es ist weiter vorteilhaft, dass die Verbindung der aneinander gereihten und miteinander verbundenen Tragbalkenteile die Schienen an den Übergangsstellen von jeweils einem Tragbalkenteil zum darauf folgenden Tragbalkenteil vor Beanspruchungen schützt, welche aus einer Relativbewegung von Tragbalkenteilen zueinander entstehen könnten.

Die Erfindung wird nun nachstehend unter Bezugnahme auf Ausführungsbeispiele, welche in der Zeichnung schematisch dargestellt sind, weiter erläutert. In der Zeichnung zeigt Fig. 1 in Draufsicht ein Gleis mit einem Teil eines ein Ausführungsbeispiel der Erfindung bildenden Bahnüberganges, der dieses Gleis quert, und Fig. 2 diese Ausführungsform eines Bahnüber-

ganges in einem gemäß der Linie II-II in Fig. 1 geführten Schnitt; die Fig. 3 und 4 zeigen in zu Fig. 2 korrespondierenden Schnittdarstellungen modifizierte Ausführungsformen eines erfindungsgemäß ausgebildeten Bahnüberganges und es zeigt Fig. 5 in Draufsicht eine Ausführungsform eines erfindungsgemäß ausgebildeten Bahnüberganges, welcher hinsichtlich der Tragbalken modifiziert ist und über zwei Gleise verläuft.

Der in den Fig. 1 und 2 dargestellte Bahnübergang 1 führt über ein Gleis 2 und weist eine Verkehrsfläche 4 auf, welche aus Eindeckungselementen 6, 7 gebildet ist. Von der Verkehrsfläche 4 weg schließen zu beiden Seiten des Gleises Straßendecken 5 an. Die Eindeckungselemente 6 sind zwischen den Schienen 10, 11 des Gleises 2 angeordnet und die Eindeckungselemente 7 sind außen an die Schienen 10, 11 des Gleises anschließend angeordnet. Die Eindeckungselemente 6, 7 sind an ihren den Schienen 10, 11 zugewandten Rändern 8, 9 unter Zwischenlage von Elastomerprofilen 8a, 9a nur an den Schienen 10, 11 des Gleises 2 abgestützt, wobei die zwischen den Schienen 10, 11 des Gleises 2 angeordneten Eindeckungselemente 6 den Raum 12, der sich zwischen diesen Schienen 10, 11 befindet, von Schiene zu Schiene freitragend überbrücken; die außen an die Schienen 10, 11 anschließend angeordneten Eindeckungselemente 7 sind an ihrem schienenseitigen Rand 9 über zwischengefügte Elastomerprofile 9a an den jeweils betreffenden Schienen 10, 11 abgestützt und an ihrer der jeweils betreffenden Schiene abgewandten Seite 13 auf Fundamenten 14 abgestützt.

Im Bereich des Bahnüberganges 1 sind die Schienen 10, 11 des Gleises 2 auf Tragbalken 15, 16 gelagert, welche längs der Schienen 10, 11 verlaufend unter diesen Schienen angeordnet sind. Die Schienen 10, 11 sind mit Schienenbefestigungselementen 17 mit den Tragbalken 15, 16 verbunden. Die den beiden Schienen 10, 11 des Gleises zugeordneten Tragbalken 15, 16 sind mit Querstegen 18 untereinander verbunden und es liegen die Tragbalken 15, 16 ihrerseits auf einer Bettung auf, welche bei diesem Ausführungsbeispiel durch ein Schotterbett 19 gebildet ist. Außerhalb des Bereiches des Bahnüberganges 1 sind die Schienen 10, 11 des Gleises 2 auf Querschwellen 20 gelagert, welche ihrerseits auf einem Schotterbett 21 verlegt sind.

Die Tragbalken 15, 16 können an den seitlichen Rändern 22 der Verkehrsfläche 4 enden. Es ist aber im Sinne einer Verbesserung der Lastverteilung und im Sinne einer Vergleichmäßigung der dynamischen Eigenschaften des Gleises im Bereich des Bahnüberganges 1 einerseits und der an den Bahnübergang 1 anschließenden Gleisstrecken andererseits günstig, wenn sich die Tragbalken 15, 16, wie dies in Fig. 1 dargestellt ist, in Schienenlängsrichtung 23 gesehen über die quer zur Schienenlängsrichtung verlaufenden seitlichen Ränder 22 der Verkehrsfläche 4 hinaus erstrecken.

Bei der in Fig. 3 dargestellten Ausführungsform sind die Tragbalken 15, 16, welche unter den Schienen 10, 11 verlaufen, auf einem Planum 24 gelagert, dessen Oberseite mit einer Schottererschicht 25 egalisiert und stabilisiert ist.

Bei der in Fig. 4 dargestellten Ausführungsform sind die unter den Schienen 10, 11 angeordneten Tragbalken 15, 16 an ihrer Unterseite 26 mit einer druckverformbaren Schicht 27 versehen, die auf der in Form eines Schotterbettes 19 ausgeführten Bettung aufliegt. Durch die Verformbarkeit der Schicht 27 schmiegt sich diese Schicht eng an die unregelmäßige Oberseite des Schotterbettes 19 an, und es wird solcherart ein besonders guter Halt der Tragbalken 15, 16 auf dem Schotterbett 19, der ein unerwünschtes seitliches Verschieben der Tragbalken 15, 16 hindert, und auch ein Ausgleich von Formtoleranzen der Oberseite des Schotterbettes 19 erreicht. Die druckverformbare Schicht 27 kann z.B. eine Dicke von einem oder mehreren Zentimetern haben. Es ist meist vorteilhaft, wenn die druckverformbare Schicht 27 eine druckelastische Schicht ist, wobei es günstig ist, eine solche druckelastisch ausgebildete Schicht aus einem Elastomer zu bilden. Im Interesse eines geringen Materialaufwandes und im Interesse eines geringen Fertigungsaufwandes ist es günstig, wenn die druckverformbare Schicht 27 eine geschäumte Schicht ist, wobei eine solche Ausführungsform auch hinsichtlich des Erzielens eines guten Haltes der Tragbalken 15, 16 auf der Bettung bzw. einem Schotterbett 19 und auch

hinsichtlich einer guten Dämmung von Körperschall, der beim Befahren des Bahnüberganges entsteht, günstig ist.

Der in Fig. 5 dargestellte Bahnübergang führt über zwei nebeneinander verlaufende Gleise 2, 3. Die Verkehrsfläche 4 dieses Bahnüberganges 1 ist aus Eindeckungselementen 6, 7 gebildet, wobei die Eindeckungselemente 6, die zwischen den Schienen 10, 11 des Gleises 2 und zwischen den Schienen 10, 11 des Gleises 3 angeordnet sind, sich ausschließlich auf diesen Schienen 10, 11 abstützen und den bei jedem dieser Gleise 2, 3 zwischen den Schienen 10, 11 vorliegenden Raum von Schiene zu Schiene freitragend überbrücken. Die Eindeckungselemente 7 sind außen an die Schienen der Gleise 2, 3 anschließend angeordnet und sind mit ihren Rändern 9, die den Schienen 10, 11 zugewandt sind, an diesen Schienen 10, 11 gelagert und an ihrer der jeweiligen Schiene 10, 11 abgewandten Seite 13 auf Fundamenten 14 gelagert. Die Schienen 10, 11 der Gleise 2, 3 sind außerhalb des Bereiches des Bahnüberganges 1 auf Querschwellen 20 gelagert, die ihrerseits auf einem Schotterbett 21 aufliegen. Die im Bereich des Bahnüberganges 1 unter den einzelnen Schienen 10, 11 angeordneten Tragbalken sind aus mehreren in Schienenlängsrichtung 23 aneinander gereihten und miteinander verbundenen Tragbalkenteilen 15a, 15b, 16a, 16b gebildet. Die Verbindung der Tragbalkenteile 15a, 15b, einerseits und 16a, 16b andererseits ist mit Laschen 28 ausgeführt, die durch eine in der Zeichnung vorgenommene Aufbrechung der Eindeckungselemente sichtbar sind. Die solcherart gebildeten Tragbalken erstrecken sich, analog wie bei der Ausführungsform nach den Fig. 1 und 2, in Schienenlängsrichtung 23 gesehen über die seitlichen Ränder 22 der Verkehrsfläche 4 hinaus. Analog wie beim Beispiel nach den Fig. 1 und 2 liegen auch in diesem Fall die aus den Tragbalkenteilen 15a, 15b, 16a, 16b gebildeten Tragbalken auf einem Schotterbett 19 und die Querschwellen 20 auf einem Schotterbett 21 auf, aber es kann gewünschtenfalls auch in diesem Fall eine andere die Tragbalken einerseits und die Querschwellen andererseits tragende Basis gewählt werden, z.B. ein Planum.

### Ansprüche:

1. Schienengleicher Bahnübergang (1), der über ein oder mehrere Gleise (2, 3) führt, welche zur Lagerung der Schienen (10, 11) des betreffenden Gleises (2, 3) Querschwellen (20) aufweisen, welcher Bahnübergang eine durch Eindeckungselemente (6, 7) gebildete befahrbare Verkehrsfläche (4) aufweist, wobei die Eindeckungselemente an ihren den Schienen zugewandten Rändern (8, 9) nur an den betreffenden Schienen (10, 11) abgestützt sind und zwischen zwei Schienen eines betreffenden Gleises angeordnete Eindeckungselemente (6) den Raum (12) zwischen diesen Schienen (10, 11) von Schiene zu Schiene freitragend überbrücken und außen an die Schienen (10, 11) des jeweils betreffenden Gleises (2, 3) oder der betreffenden Gleise (2, 3) anschließend angeordnete Eindeckungselemente (7) vorgesehen sind, die an ihrem schienenseitigen Rand (9) an der betreffenden Schiene (10, 11) abgestützt sind und an ihrer dieser Schiene abgewandten Seite (13) auf Fundamenten (14) abgestützt sind, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Schienen (10, 11) des Gleises (2, 3) bzw. der Gleise (2, 3), an denen die im Bereich des Bahnüberganges vorgesehenen Eindeckungselemente mit ihren den Schienen zugewandten Rändern abgestützt sind, im Bereich des Bahnüberganges (1) auf längs der Schienen (10, 11) unter diesen verlaufenden Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b) gelagert und befestigt sind, wobei die den beiden Schienen (10, 11) des jeweiligen Gleises (2, 3) zugeordneten Tragbalken mit Querstegen (18) miteinander verbunden sind und die Tragbalken ihrerseits auf einer Bettung (19) aufliegen, und die Lagerung der Schienen auf Querschwellen (20) nur außerhalb des Bereiches des Bahnüberganges (1) vorliegt.
2. Schienengleicher Bahnübergang nach Anspruch 1, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b) ihrerseits auf einem Schotterbett (19) gelagert sind.

3. Schienengleicher Bahnübergang nach Anspruch 1 oder 2, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b) an ihrer Unterseite mit einer druckverformbaren Schicht (27) versehen sind.
- 5 4. Schienengleicher Bahnübergang nach Anspruch 3, *dadurch gekennzeichnet*, dass die druckverformbare Schicht (27), mit der die Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b) an ihrer Unterseite versehen sind, eine druckelastische Schicht ist.
- 10 5. Schienengleicher Bahnübergang nach Anspruch 4, *dadurch gekennzeichnet*, dass die druckverformbare, druckelastische Schicht (27) aus einem Elastomer gebildet ist.
6. Schienengleicher Bahnübergang nach einem der Ansprüche 3 bis 5, *dadurch gekennzeichnet*, dass die druckverformbare Schicht (27) geschäumt ist.
- 15 7. Schienengleicher Bahnübergang nach einem der vorhergehenden Ansprüche, *dadurch gekennzeichnet*, dass die Tragbalken (15, 16; 15a, 15b, 16a, 16b), in Schienenlängsrichtung (23) gesehen, sich über die quer zur Schienenlängsrichtung verlaufenden Ränder (22) der Verkehrsfläche (4) hinaus erstrecken.
- 20 8. Schienengleicher Bahnübergang nach einem der vorhergehenden Ansprüche, *dadurch gekennzeichnet*, dass die unter den einzelnen Schienen (10, 11) des jeweiligen Gleises (2, 3) angeordneten Tragbalken aus mehreren in Schienenlängsrichtung (23) aneinander gereihten und miteinander verbundenen Tragbalkenteilen (15a, 15b, 16a, 16b) gebildet sind.

25

### Hiezu 3 Blatt Zeichnungen

30

35

40

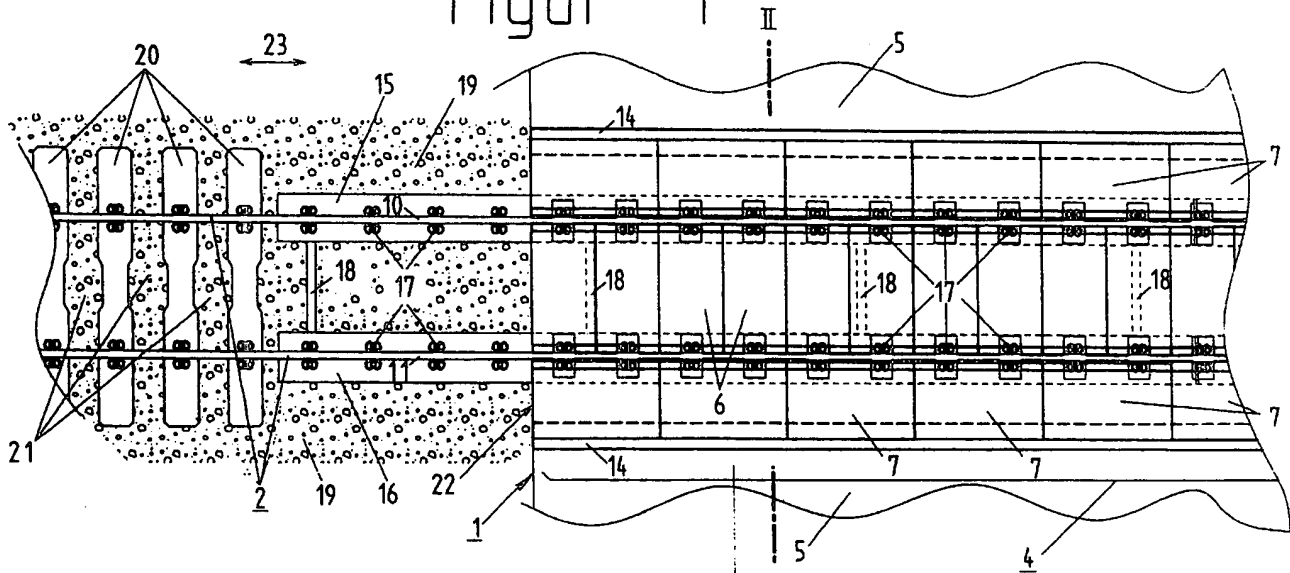
45

50

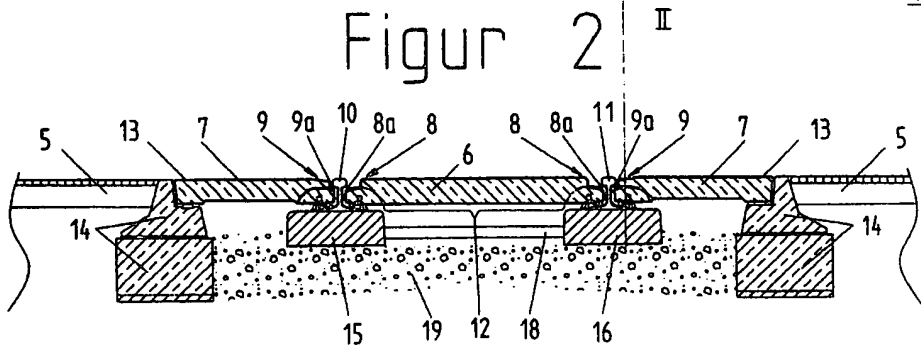
55



Figur 1

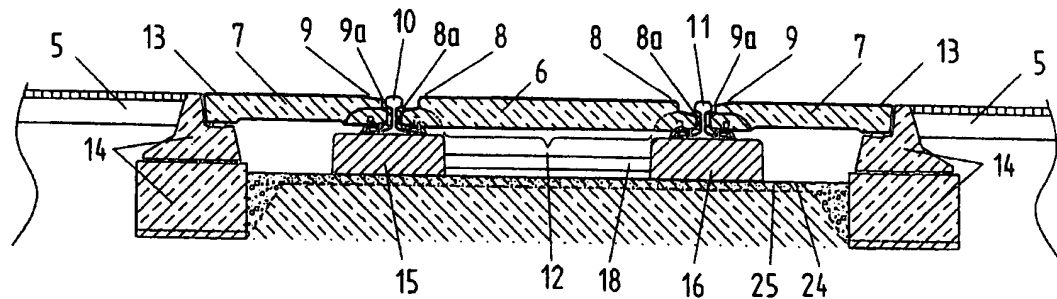


Figur 2

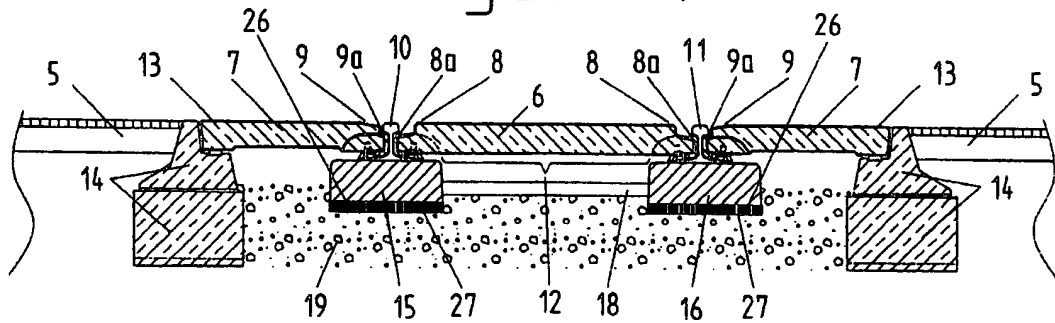




Figur 3



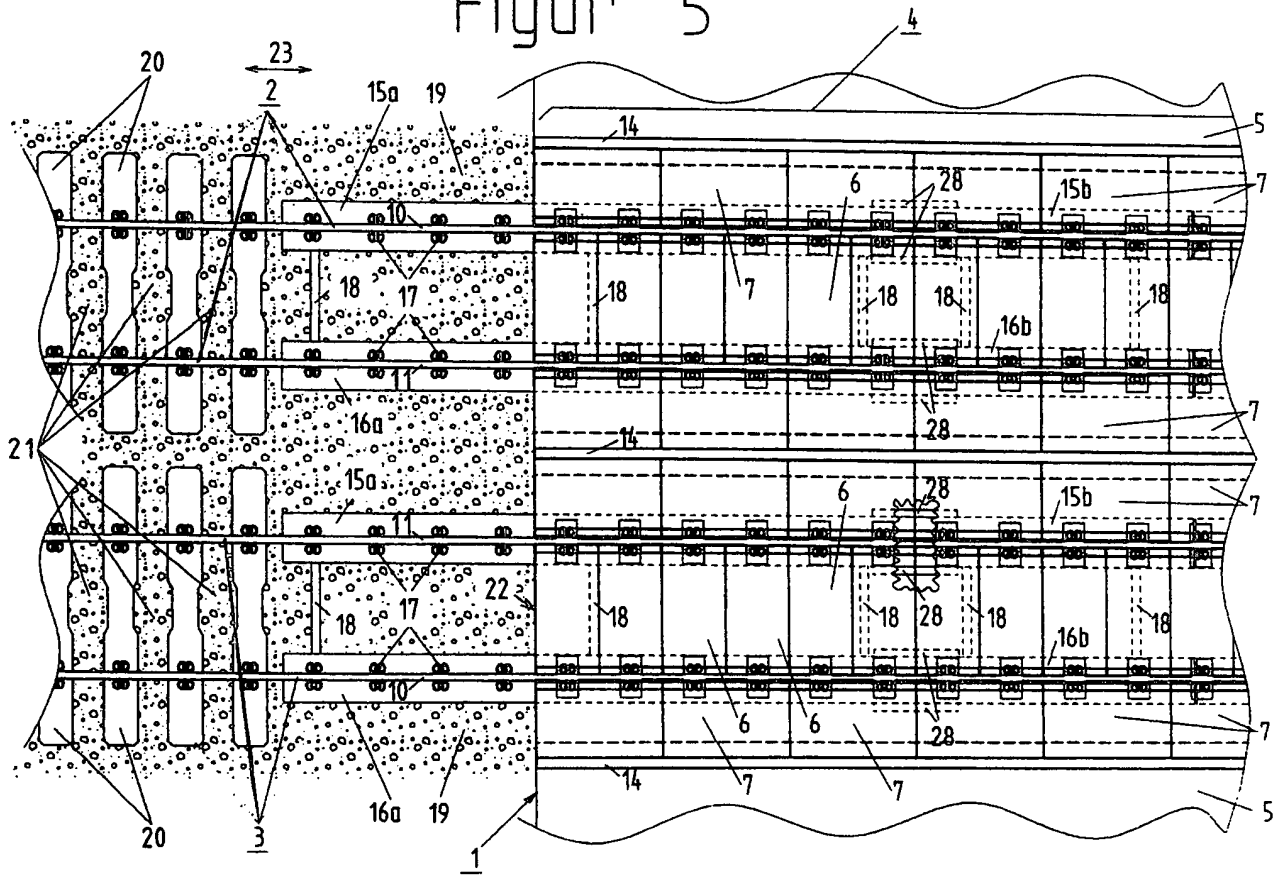
Figur 4







Figur 5



Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC <sup>7</sup> : E 01 C 9/04, E 01 B 21/00, E 01 C 9/06		AT 008 456 U1		
Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation): E 01 B, E 01 C				
Konsultierte Online-Datenbank: EPODOC, WPI, TXTnn				
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am <b>09.02.2005</b> eingereichten Ansprüchen erstellt.				
Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Ansprüche könnten im Verfahren geändert worden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.				
Kategorie <sup>7)</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch		
Y	DE 895 304 C (Deutsche Bundesbahn) 2. November 1953 (02.11.1953) Anspruch 1, Figuren 1 und 2, Pos. Nr. 1, 5	1, 2, 7, 8		
Y	AT 404 266 B (Gmundner Fertigteile Ges.m.b.H.) 27. Oktober 1998 (27.10.1998) Figur 1	1, 2, 7, 8		
A	US 3 141 614 A (Ludwig Alsenz, Heinrich Klouten) 21. Juli 1964 (21.07.1964) Figur 1	1		
<sup>7)</sup> Kategorien der angeführten Dokumente: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b>: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.   <b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b>: der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist.         </td> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <b>A</b> Veröffentlichung, die den <b>allgemeinen Stand der Technik</b> definiert.  <b>P</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie X), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung veröffentlicht wurde.  <b>E</b> Dokument, aus dem ein <b>älteres Recht</b> hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen).  <b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied derselben <b>Patentfamilie</b> ist.         </td> </tr> </table>			<b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b> : der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.  <b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b> : der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist.	<b>A</b> Veröffentlichung, die den <b>allgemeinen Stand der Technik</b> definiert. <b>P</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie X), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung veröffentlicht wurde. <b>E</b> Dokument, aus dem ein <b>älteres Recht</b> hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). <b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied derselben <b>Patentfamilie</b> ist.
<b>X</b> Veröffentlichung <b>von besonderer Bedeutung</b> : der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.  <b>Y</b> Veröffentlichung <b>von Bedeutung</b> : der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese <b>Verbindung für einen Fachmann naheliegend</b> ist.	<b>A</b> Veröffentlichung, die den <b>allgemeinen Stand der Technik</b> definiert. <b>P</b> Dokument, das <b>von besonderer Bedeutung</b> ist (Kategorie X), jedoch <b>nach dem Prioritätstag</b> der Anmeldung veröffentlicht wurde. <b>E</b> Dokument, aus dem ein <b>älteres Recht</b> hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). <b>&amp;</b> Veröffentlichung, die Mitglied derselben <b>Patentfamilie</b> ist.			
Datum der Beendigung der Recherche: 6. Oktober 2005	<input type="checkbox"/> Fortsetzung siehe Folgeblatt	Prüfer(in): Dipl.-Ing. STAWA		

## Hinweis

Die **Kategorien** der angeführten Dokumente dienen in Anlehnung an die Kategorien der Entgegnungen bei EP- bzw. PCT-Recherchenberichten zur raschen Einordnung des ermittelten Stands der Technik.

Bitte beachten Sie, dass nach **der Zahlung der Veröffentlichungsgebühr** die **Registrierung** erfolgt und die **Gebrauchsmusterschrift veröffentlicht** wird, auch wenn die Neuheit bzw. der erforderlich erfinderische Schritt nicht gegeben ist. In diesen Fällen könnte ein allfälliger **Antrag auf Nichtig-erklärung** (kann von jedermann gestellt werden) zur Löschung des Gebrauchsmusters führen. Auf das Risiko allfälliger im Fall eines Nichtigkeitsantrags anfallender Prozesskosten (die gemäß §§ 40 bis 55 Zivilprozessordnung zugesprochen werden) darf hingewiesen werden.

## Ländercodes von Patentschriften (Auswahl, weitere Codes siehe **WIPO ST. 3.**)

**AT** = Österreich; **AU** = Australien; **CA** = Kanada; **CH** = Schweiz; **DD** = ehem. DDR; **DE** = Deutschland; **EP** = Europäisches Patentamt; **FR** = Frankreich; **GB** = Vereinigtes Königreich (UK); **JP** = Japan; **RU** = Russische Föderation; **SU** = Ehem. Sowjetunion; **US** = Vereinigte Staaten von Amerika (USA); **WO** = Veröffentlichung gem. PCT (WIPO/OMPI);

**Die genannten Druckschriften** können in der Bibliothek des Österreichischen Patentamtes während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr 30, Dienstag von 8 bis 15 Uhr) unentgeltlich eingesehen werden. Bei der von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamtes betriebenen Kopierstelle können **Kopien** der ermittelten Veröffentlichungen bestellt werden.

Über den Link <http://at.espacenet.com/> können **Patentveröffentlichungen am Internet** kostenlos eingesehen werden.

Auf Bestellung gibt die von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamtes betriebene Serviceabteilung gegen Entgelt zu den im Recherchenbericht genannten Patentedokumenten allfällige veröffentlichte "**Patentfamilien**" (den selben Gegenstand betreffende Patentveröffentlichungen in anderen Ländern, die über eine gemeinsame Prioritätsanmeldung zusammenhängen) bekannt.

**Auskünfte und Bestellmöglichkeit** zu den Serviceleistungen erhalten Sie unter der Telefonnummer

**+43 1 534 24 - 738 bzw. 739**

Schriftliche Bestellungen:

per FAX Nr. + 43 1 534 24 – 737 oder per E-Mail an [Kopierstelle@patentamt.at](mailto:Kopierstelle@patentamt.at)