

(1)

Einschreiben
Bundespatentgericht
Postfach
9023 St. Gallen

Dr. Michael Ritscher, LL.M.
Rechtsanwalt, Partner
michael.ritscher@mil-legal.com

Dr. Mark Schweizer, LL.M.
Rechtsanwalt
mark.schweizer@mil-legal.com

Zürich, 20. Dezember 2012

Klage

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Richter des Bundespatentgerichts

In Sachen

Bombardier Transportation GmbH
Schöneberger Ufer 1, 10785 Berlin

Klägerin

vertreten durch die Rechtsanwälte Dres. Michael Ritscher und/oder Mark Schweizer,
Meyerlustenberger Lachenal, Postfach 1432, Forchstrasse 452, 8032 Zürich

gegen

Stadler Altenrhein AG
9423 Altenrhein, Schweiz

Beklagte 1

und

Stadler Bussnang AG
Ernst-Stadler-Strasse 4, 9565 Bussnang, Schweiz

Beklagte 2

und

Meyerlustenberger Lachenal (Zürich)
Rechtsanwälte | Attorneys at Law
Forchstrasse 452 | Postfach 1432 | 8032 Zürich | Schweiz
T +41 44 396 91 91 | F +41 44 396 91 92 | www.mil-legal.com
zurich@mil-legal.com

Die als Rechtsanwälte bezeichneten Personen sind in den zuständigen Anwaltsregistern der Schweiz und/oder der EU eingetragen.

Stadler Rail AG

Ernst-Stadler-Strasse 4, 9565 Bussnang, Schweiz

Beklagte 3

betreffend

Patentverletzung

reichen wir Klage ein mit den folgenden

Rechtsbegehren:

1. Den Beklagten sei unter Androhung der Bestrafung mit Ordnungsbusse in der Höhe von Fr. 1'000 für jeden Tag der Nichterfüllung gemäss Art. 343 Abs. 1 lit. c ZPO, mindestens aber Fr. 5'000 gemäss Art. 343 Abs. 1 lit. b ZPO, sowie der Bestrafung ihrer Organe wegen Ungehorsams gegen eine amtliche Verfügung gemäss Art. 292 StGB (Busse) zu verbieten, Doppelstock-Triebwagen herzustellen, anzubieten oder in den Verkehr zu setzen, die folgende Merkmale aufweisen
 - a. einen Wagenkasten mit zwei Triebdrehgestellen, umfassend jeweils zwei Achsen, wobei die Triebdrehgestelle je im Bereich der gegenüberliegenden Enden des Wagenkastens angeordnet sind;
 - b. eine elektrische Antriebseinrichtung, umfassend zwei Traktionstransformatoren und zwei Traktionsstromrichter, wobei jeweils einem Traktionstransformator ein Traktionsstromrichter zugeordnet ist;
 - c. ein Traktionstransformator und ein Traktionsstromrichter sind im Bereich oberhalb des einen Triebdrehgestells angeordnet und treiben durch einen Fahrmotor mindestens eine der Achsen dieses Triebdrehgestells an;
 - d. ein zweiter Traktionstransformator und ein zweiter Traktionsstromrichter sind im Bereich oberhalb des anderen Triebdrehgestells angeordnet und treiben durch einen Fahrmotor mindestens eine der Achsen dieses Triebdrehgestells an.
2. Die Beklagten sei unter Androhung der Bestrafung mit Ordnungsbusse in der Höhe von Fr. 1'000 für jeden Tag der Nichterfüllung gemäss Art. 343 Abs. 1 lit. c ZPO, mindestens aber Fr. 5'000 gemäss Art. 343 Abs. 1 lit. b ZPO, sowie der Bestrafung ihrer Organe wegen Ungehorsams gegen eine amtliche Verfügung gemäss Art. 292 StGB (Busse) zu verpflichten, der Klägerin durch Urkunden belegte Auskunft zu erteilen über die mit den Schienenfahrzeugen gemäss Ziff. 1 vorstehend seit dem 3. September 2008 erzielten Umsätze, insbesondere
 - a. sämtliche Offerten für eine Lieferung der in Ziff. 1 umschriebenen Schienenfahrzeuge, inklusiv Preise, aufgeschlüsselt nach zu erbringender Leistung;

- b. sämtliche Rechnungen, die für eine Lieferung der in Ziff. 1 umschriebenen Schienenfahrzeuge ausgestellt wurden;
 - c. die Herstellungskosten der in Ziff. 1 umschriebenen Schienenfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach variablen und fixen Kosten, soweit die fixen Kosten direkt der Herstellung der in Ziff. 1 umschriebenen Schienenfahrzeuge zugeordnet werden können;
 - d. Urkunden, die belegen, dass alle gemäss lit. c vorstehend geltend gemachten Herstellungskosten tatsächlich angefallen sind und sich, soweit es sich um Fixkosten handelt, direkt der Herstellung der patentverletzenden Erzeugnisse zuordnen lassen.
3. Die Beklagten seien solidarisch zu verpflichten, der Klägerin einen von der Klägerin nach erfolgter Rechnungslegung gemäss Ziff. 2 vorstehend zu beziffernden Betrag als finanzielle Wiedergutmachung zu bezahlen, inklusive 5% Zins seit dem Datum jeder Patentverletzung.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen solidarisch zu Lasten der Beklagten.

Inhaltsverzeichnis

I. Formelles.....	4
II. Materielles	4
A. Zu den Parteien	4
B. Zum Streitpatent (EP 1 963 157).....	4
C. Technischer Hintergrund und Aufgabe des Streitpatents.....	5
D. Merkmalsgliederung von Anspruch 1 und des abhängigen Anspruchs 2.....	6
E. Verletzung von Anspruch 1 und Unteranspruch 2 durch die Beklagten	7
1. Verwirklichung der Merkmale des Oberbegriffs (Merkmale 1, 2 und 2.1 gemäss Merkmalsgliederung).....	7
2. Verwirklichung der kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 (Merkmale 2.1.1 und 2.2 gemäss Merkmalsgliederung).....	8
3. Verwirklichung der Merkmale des Unteranspruchs 2 (Merkmale 3, 3.1 und 3.2 gemäss Merkmalsgliederung)	9
F. Rechtliches	10

Begründung

I. Formelles

1 Die Unterzeichneten sind gehörig bevollmächtigt.

BO: Vollmacht

Beilage 1

2 Die örtliche und sachliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts ergibt sich aus Art. 2 Lugano-Übereinkommen und Art. 26 Abs.1 PatGG.

3 Die Klägerin beziffert den Streitwert einstweilen mit CHF 1 Mio.

II. Materielles

A. Zu den Parteien

4 Die Klägerin ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Berlin. Sie ist auf dem Gebiet der Entwicklung und des Vertriebs von Schienenfahrzeugen tätig.

BO: Handelsregisterauszug betreffend Klägerin

Beilage 2

5 Die Schienenfahrzeuge, um die es in der vorliegenden Klage geht, werden nach Wissen der Klägerin von der Beklagten 1 vermarktet und verkauft und von der Beklagten 2 hergestellt. Die Beklagte 3 ist gemäss Homepage der Stadler-Gruppe die Muttergesellschaft der Beklagten 1 und 2. Herr Hans Peter Schwald hat Organstellung in allen drei Gesellschaften.

BO: Handelsregisterauszüge der Beklagten

Beilagen 3a-c

BO: Auszug aus der Website stadlerrail.com

Beilage 4

B. Zum Streitpatent (EP 1 963 157)

6 Die Klägerin ist Inhaberin des Europäischen Patents EP 1 963 157 „Schienenfahrzeug mit einer Antriebseinrichtung“, das am 18. September 2007 unter Inanspruchnahme der Priorität von DE 10 20 06 04 43 96 vom 18. September 2006 angemeldet wurde. Am 10. Juni 2009 wurde der Hinweis auf die Patenterteilung bekannt gemacht.

BO: EP 1 963 157 B1 „Schienenfahrzeug mit einer Antriebseinheit“

Beilage 5

7 Die Klägerin ist auch Inhaberin des Schweizer Teils dieses EP 1 963 157 (**Streitpatent**), dessen sechste Jahresgebühr bis am 30. September 2013 bezahlt ist.

BO: Swisreg-Auszug betreffend EP 1 963 157

Beilage 6

- 8 Gegen die Erteilung des EP 1 963 157 wurde am 10. Mai 2010 durch die Siemens AG, 80333 München, Einspruch eingelegt. Zur Begründung wurde mangelnde erfinderische Tätigkeit (nicht aber mangelnde Neuheit) aufgeführt. Die Einsprechende argumentiert, die Erfindung sei ausgehend von einer offenkundigen Vorbenutzung eines Schienenfahrzeugs, das der Baureihe RABe 514 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entspricht, in Kombination mit dem allgemeinen Fachwissen naheliegend.

Gemäss vorläufiger Stellungnahme der Einspruchsabteilung vom 16. Januar 2012 kann der Einspruch einer Aufrechterhaltung aber bereits deshalb nicht im Wege stehen, weil die offenkundige Vorbenutzung nicht glaubhaft gemacht wurde. Ungeachtet dessen ist der im Rahmen der angeblichen offenkundigen Vorbenutzung geltend gemachte Stand der Technik bereits im Streitpatent ausreichend gewürdigt und bei der Erteilung berücksichtigt worden (siehe dazu auch gleich nachfolgend).

BO: Vorläufige Stellungnahme der Einspruchsabteilung vom 16. Januar 2012

Beilage 7

C. Technischer Hintergrund und Aufgabe des Streitpatents

- 9 Das Streitpatent betrifft die räumliche Anordnung der Komponenten der elektrischen Antriebseinheit eines Schienenfahrzeugs, konkret der Anordnung der Transformatoreinheiten und der ihr jeweils zugeordneten Stromrichtereinheiten. Der Transformator und der Stromrichter wandeln die von der Stromeinspeisung (Oberleitung bzw. Fahrdrabt) entnommene Hochspannung (z.B. 15kV/16,7 Hz) in die für den Betrieb des Fahrtmotors erforderliche niedrigere Spannung (z.B. 400V/50 Hz) um. Eine detailliertere Erläuterung der Funktionsweise von Transformator und Stromrichter sind für die Lehre des Streitpatents nicht weiter wichtig und werden daher hier nicht vertieft.
- 10 Wie im Streitpatent ausgeführt wird, sind aus dem Stand der Technik verschiedene Möglichkeiten der Anordnung der Komponenten der Antriebseinheit in einem Schienenfahrzeug bekannt (Abs. [0002]). Bekannt sind beispielsweise Schienenfahrzeuge, bei denen ein gemeinsamer Transformator für beide Triebdrehgestelle am hinteren Wagenende mittig angeordnet ist, oder eine Anordnung mit zwei Transformatoren an einem Wagenende und einer Anordnung zweier Stromrichter am anderen Wagenende (Abs. [0002]).
- 11 Die bekannten Ausführungen haben verschiedene Nachteile. Zum einen erhöht sich der Aufwand für die Verkabelung der einzelnen Bauteile untereinander, zum anderen führen die bekannten Anordnungen zu ungünstigen Massenverteilungen im Fahrzeug und schränken den für die Passagiere zur Verfügung stehenden Raum unnötig ein.

Aufgabe der Erfindung ist es, diese Nachteile zu vermeiden bzw. zu verringern und ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, das einfach und kostengünstig herzustellen ist, eine hohe Transportkapazität und einen hohen Passagierkomfort ermöglicht (Abs. [0007]).

Gelöst wird dieses technische Problem durch eine Anordnung von Transformator und Stromrichter gemäss Anspruch 1, der nachstehend in der Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben wird.

D. Merkmalsgliederung von Anspruch 1 und des abhängigen Anspruchs 2

- 12 Anspruch 1 des Streitpatents lässt sich in die nachfolgend wiedergegebenen Merkmale aufgliedern:
- 13 Schienenfahrzeug mit
1. einem Wagenkasten (102), der auf einer ersten Radeinheit (103.1) und einer in Längsrichtung des Wagenkastens (102) beabstandeten zweiten Radeinheit (103.2) abgestützt ist, und
 2. einer elektrischen Antriebseinrichtung (104), welche die erste Radeinheit (103.1) und die zweite Radeinheit (103.2) antreibt, wobei
 - 2.1 die Antriebseinrichtung (104) wenigstens eine erste Transformatoreinheit (105.1) und eine zugeordnete erste Stromrichtereinheit (106.1) umfasst, die in dem Wagenkasten (102) angeordnet sind.
 - 2.1.1 Die erste Transformatoreinheit (105.1) und die erste Stromrichtereinheit (106.1) sind im Bereich der ersten Radeinheit (103.1) angeordnet und treiben die erste Radeinheit (103.1) an.
 - 2.2. Die Antriebseinrichtung (104) umfasst eine zweite Transformatoreinheit (105.2) und eine zugeordnete zweite Stromrichtereinheit (106.2), die im Bereich der zweiten Radeinheit (103.2) angeordnet sind und die zweite Radeinheit (103.2) antreiben.
- 14 Der abhängige Unteranspruch 2 betrifft eine besonders bevorzugte Ausführungsform der Erfindung, bei der Transformator und Stromrichter kreuzweise angeordnet sind, wodurch eine besonders günstige Massenverteilung im Fahrzeug erreicht wird (Abs. [0011] des Streitpatents). Der abhängige Unteranspruch 2 lässt sich wie folgt in seine einzelnen Merkmale aufgliedern:
- 15 Schienenfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass
3. der Wagenkasten (102) eine erste Längsseite (102.6) und eine zweite Längsseite (102.7) aufweist, und
 - 3.1 die erste Transformatoreinheit (105.1) im Bereich der ersten Längsseite (102.6) des Wagenkastens (102) und die erste Stromrichtereinheit (106.1) im Bereich der zweiten Längsseite (102.7) des Wagenkastens (102) angeordnet ist, während

- 3.2 die zweite Transformatoreinheit (105.2) im Bereich der zweiten Längsseite (102.7) des Wagenkastens (102) und die zweite Stromrichtereinheit (106.2) im Bereich der ersten Längsseite (102.6) des Wagenkastens (102) angeordnet ist.

- 16 Die vorstehende Merkmalsgliederung wird als Beilage 8 eingereicht.

BO: Merkmalsgliederung von Anspruch 1 und Unteranspruch 2

Beilage 8

E. Verletzung von Anspruch 1 und Unteranspruch 2 durch die Beklagten

- 17 Die Beklagten verletzen Anspruch 1 und Unteranspruch 2 durch die Herstellung und das Anbieten ihres Stadler-Dosto-Doppelstocktriebwegens. Dies ergibt sich eindeutig aus der Publikation „Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG“ von Welte und Klein (zweier Mitarbeiter der Beklagten) in der Eisenbahn-Revue 7/2010.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

1. Verwirklichung der Merkmale des Oberbegriffs (Merkmale 1, 2 und 2.1 gemäss Merkmalsgliederung)

- 18 Dass es sich bei den Triebwagen der Beklagten um Schienenfahrzeuge handelt, dürfte unbestritten bleiben. Diese weisen einen Wagenkasten und zwei Radeinheiten auf, wobei die Radeinheiten in der Längsrichtung des Wagenkastens beabstandet sind. Dies ist ersichtlich z.B. aus der Abbildung „Hauptstrom-Prinzipschaltbild für einen Endwagen“ auf S. 347 von Beilage 9, die nachfolgend ohne den elektrischen Schaltplan, der im vorliegenden Zusammenhang nicht von Interesse ist, und weiter unten mit von den Unterzeichneten eingefügten Beschriftungen (rot) eingeblendet wird.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

- 19 Der Stadler-Dosto-Doppelstocktriebwagen verfügt weiter über eine elektrische Antriebseinheit, welche die erste und zweite Radeinheit antreibt.

Dies ergibt sich z.B. aus dem letzten Absatz der mittleren Spalte auf S. 346 von Beilage 9: „Jede Antriebsausrüstung besteht aus einem Hauptschalter, einem Traktionstransformator, einem Traktionsstromrichter mit integriertem Hilfsbetriebeumrichter sowie zwei Radsatzantrieben. Jedes Triebdrehgestell ist an die direkt darüber angeordnete Traktionsausrüstung angeschlossen.“

Aus der zitierten Stelle ergibt sich auch, dass das Schienenfahrzeug wenigstens eine erste Transformatoreinheit und eine zugeordnete erste Stromrichtereinheit umfasst.

Die Anordnung im Wagenkasten ergibt sich aus der bereits erwähnten Abbildung auf S. 347 von Beilage 9, wo der Stromrichter mit „SR“ und der Transformator mit „Trafo“ bezeichnet werden.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

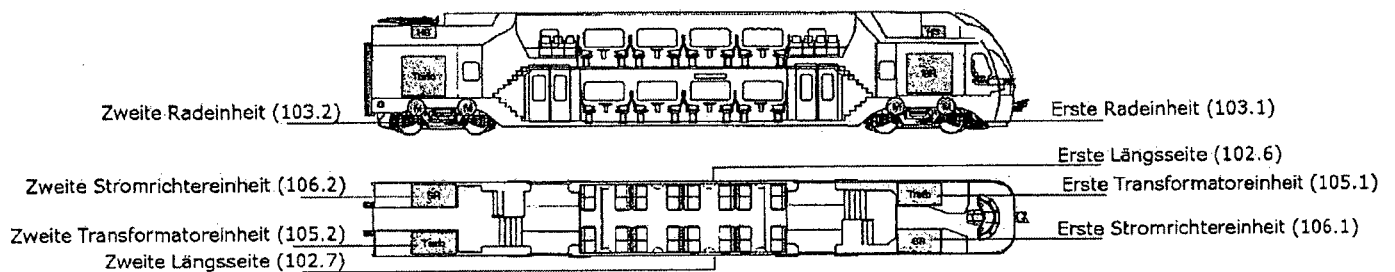


Abbildung 1: technische Skizze gemäss S. 347 von Beilage 9 ohne Schaltplan, mit eingefügten Beschriftungen

2. Verwirklichung der kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 (Merkmale 2.1.1 und 2.2 gemäss Merkmalsgliederung)

20 Auch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 sind verwirklicht.

Ausweislich der Abbildung auf S. 347 von Beilage 9 sind die erste Transformatoreinheit und die erste Stromrichtereinheit im Bereich der ersten Radeinheit angeordnet.

Dasselbe ergibt sich aus der bereits zitierten Passage auf S. 346 von Beilage 9 („Jedes Triebdrehgestell ist an die *direkt darüber angeordnete* Traktionsausrüstung angeschlossen.“ [Hervorhebung durch die Unterzeichneten]). Dass sie diese Radeinheit antreiben, ergibt sich ebenfalls aus der besagten Stelle auf S. 346 von Beilage 9.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

21 Die Antriebseinrichtung umfasst weiter eine zweite Transformatoreinheit und eine zugeordnete zweite Stromrichtereinheit, die im Bereich der zweiten Radeinheit angeordnet sind und die zweite Radeinheit antreiben.

Dies ergibt sich ebenfalls aus der Abbildung auf S. 347 von Beilage 9 und der bereits zitierten Stelle auf S. 346.

Wir verweisen zudem auf die eingefügten Beschriftungen in der oben eingefügten Abbildung, die die Verwirklichung der kennzeichnenden Merkmale 2.1.1 und 2.2 ersichtlich machen.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

22 Damit ist erstellt, dass die von der Beklagten hergestellten und angebotenen Doppelstocktriebwagen alle Merkmale von Anspruch 1 wortlautgemäss erfüllen.

3. Verwirklichung der Merkmale des Unteranspruchs 2 (Merkmale 3, 3.1 und 3.2 gemäss Merkmalsgliederung)

23 Die Stadler-Dosto-Doppelstocktriebwagen der Beklagten verwirklichen weiter die Merkmale des Unteranspruchs 2.

24 Der Wagenkasten weist eine erste und zweite Längsseite auf, wie aus der Abbildung auf S. 347 von Beilage 9 ersichtlich ist. Die erste Transformatoreinheit ist im Bereich der ersten Längsseite des Wagenkastens und die erste Stromrichtereinheit gegenüber der ersten Transformatoreinheit im Bereich der zweiten Längsseite des Wagenkastens angeordnet.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

25 Die zweite Transformatoreinheit ist im Bereich der zweiten Längsseite und die zweite Stromrichtereinheit ihr gegenüber im Bereich der ersten Längsseite des Wagenkastens angeordnet. Auch dies geht aus der Abbildung auf S. 347 von Beilage 9 hervor. Wir verweisen zudem auf die eingefügten Beschriftungen gemäss der oben eingefügten Abbildung, die den beschriebenen Sachverhalt unmittelbar zeigen.

BO: Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Beilage 9

Augenschein an einem Doppelstock-Triebwagen der Beklagten

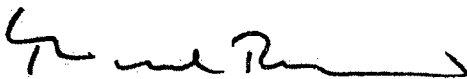
26 Die Doppelstock-Triebwagen der Beklagten verwirklichen daher die besonders bevorzugte „kreuzweise“ Anordnung von Transformator- und Stromrichtereinheiten, die gemäss dem Streitpatent auf eine besonders einfache Weise eine günstige gleichmässige Massenverteilung im Fahrzeug erzielt (Abs. [0011]).

F. Rechtliches

- 27 Der Unterlassungsanspruch der Klägerin gegen die Beklagten 1 und 2 ergibt sich aus Art. 66 lit. a i.V.m. Art. 72 PatG. Die Beklagte 1 stellt die verletzenden Ausführungsformen her, während die Beklagte 2 diese vertreibt. Beide Handlungen sind gemäss Art. 8 Abs. 2 PatG der Patentinhaberin vorbehalten.
- 28 Der Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte 3 ergibt sich aus Art. 66 lit. d i.V.m. Art. 72 PatG. Gemäss Art. 66 lit. d PatG ist passivlegitimiert, wer zu einer gemäss Patentgesetz verbotenen Handlung anstiftet, bei ihr mitwirkt, ihre Begehung begünstigt oder erleichtert. Die Beklagte 3 als Muttergesellschaft der Beklagten 1 und 2 ist Mittäterin bezüglich der von den Beklagten 1 und 2 begangenen Handlungen. Durch ihr Organmitglied Hans Peter Schwald, der ebenfalls Organstellung bei den Beklagten 1 und 2 hat, hat sie unmittelbare Kenntnis von den Handlungen der Beklagten 1 und 2 und wirkt bei der Willensbildung der Beklagten 1 und 2 mit. Die Handlungen der Beklagten 1 und 2 geschehen daher mit Wissen und Willen der Beklagten 3, weshalb sie als Mittäterin zu behandeln ist.
- 29 Der Anspruch auf Rechnungslegung ergibt sich aus Art. 423 i.V.m. Art. 400 OR (unechte Geschäftsführung ohne Auftrag, Rechnungslegungspflicht des Beauftragten). Der Klägerin stehen wahlweise ein Anspruch auf Schadenersatz, Ersatz des entgangenen Gewinns oder Herausgabe des erzielten Verletzergewinns zu (Art. 73 Abs.1 PatG i.V.m. Art. 41, 62, 423 OR). Die Passivlegitimation folgt derjenigen für den Unterlassungsanspruch.
- 30 Mit der Schadenersatzklage kann der Schaden geltend gemacht werden, der seit Kenntnis der Patentanmeldung durch den Verletzer entstanden ist (Art. 73 Abs. 2 PatG). Die Anmeldung wurde im vorliegenden Fall am 3. September 2008 veröffentlicht (siehe Beilage 4) und gilt damit als zu jenem Zeitpunkt der Beklagten zur Kenntnis gebracht (Peter Heinrich, PatG/EPÜ, Zürich 1998, Rz 111.02; KGer ZG vom 29. Mai 2008, sic! 2009, 39, 42, „Resonanzetiketten III“). Die Zulässigkeit der unbezifferten Forderungsklage mit Bezifferung des geforderten Betrags erst nach durchgeführtem Beweisverfahren ergibt sich aus Art. 85 ZPO.

Wir bitten Sie daher höflich, die Klage vollumfänglich gutzuheissen.

Mit freundlichen hochachtungsvollen Grüssen



Michael Ritscher

Fünffach

Beilagen (im Doppel) gemäss separatem Beweismittelverzeichnis

Beweismittelverzeichnis**Urkunden**

- Beilage 1 Vollmacht
- Beilage 2 Handelsregisterauszug betreffend Klägerin
- Beilage 3 Handelsregisterauszüge der Beklagte
- Beilage 4 Auszug aus der Website stadlerrail.com
- Beilage 5 EP 1 963 157 B1 „Schienenfahrzeug mit einer Antriebseinheit“
- Beilage 6 Swissreg-Auszug betreffend EP 1 963 157
- Beilage 7 Vorläufige Stellungnahme der Einspruchsabteilung vom 16. Januar 2012
- Beilage 8 Merkmalsgliederung von Anspruch 1 und Unteranspruch 2
- Beilage 9 Welte/Klein, Die Doppelstock-Triebzüge der Stadler Rail AG, Eisenbahn-Revue 7/2010, S. 341-350

Augenschein

an einem Stadler-Dosto-Doppelstock-Triebwagen der Beklagten