



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 44/18

(Aktenzeichen)

Verkündet am
20. Juli 2020

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2009 009 116

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 20. Juli 2020 unter Mitwirkung des Richters Dr.-Ing. Baumgart als Vorsitzenden sowie der Richter Paetzold, Dipl.-Ing. Körtge und Dipl.-Ing. Sexlinger

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 16. Februar 2009 beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) eingegangenen, dort mit dem Aktenzeichen 10 2009 009 116.5 geführten Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Triebzug und Verfahren zu dessen Herstellung“.

Mit dem Beschluss über mehrere Anträge hat die Prüfungsstelle für Klasse B61C ein Patent auf Basis der für den im Verfahren dort so bezeichneten Hilfsantrag 9 vorgelegten Unterlagen erteilt und die vorrangigen Anträge auf Patenterteilung im Umfang des hierfür als Hauptantrag vorgelegten Anspruchssatzes sowie der sich daran noch anschließenden Hilfsanträge 1 bis 8 gemäß § 48 PatG zurückgewiesen. Eine Ausfertigung des das Erstelldatum 17. Mai 2018 tragenden, am selben Tag elektronisch signierten Beschlusses ist dem Vertreter der Anmelderin gemäß Empfangsbekanntnis am 22. Mai 2018 zugegangen. Darin kommt die Prüfungsstelle auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Anmelderin zu dem Schluss, dass dem Gegenstand des Patentanspruchs 1 und dem Verfahren des Anspruchs 12 i.d. Fassung vom 16. Februar 2009 nach dem Hauptantrag dort bereits die erforderliche Neuheit fehle. Die Gegenstände der Patentansprüche 1 i.d. Fassungen vom 27. September 2017 gemäß den Hilfsanträgen 1 bis 8 dort seien dagegen neu,

beruhen aber nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Der im Rahmen des Hilfsantrags 9 eingeführte Anspruchssatz i.d. Fassung vom 20. Februar 2018 erfülle dagegen alle Anforderungen an die Patentfähigkeit des Beanspruchten.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin mit Schriftsatz vom 21. Juni 2018, die beim Deutschen Patent- und Markenamt am 22. Juni 2018 eingegangen ist, insoweit, als die Beschwerdeführerin gemäß der mit Schriftsatz vom 15. Mai 2020 nachgereichten Begründung zunächst die Weiterverfolgung ihres Patentbegehrens im Umfang der Haupt- und Hilfsanträge 1 bis 8 angekündigt hat, deren Anspruchssätze der im Prüfungsverfahren zuletzt geltenden Antragslage entsprechen.

Nach ihrer Auffassung seien die Gegenstände der Patentansprüche 1 in den Fassungen der jeweiligen Anträge gegenüber dem berücksichtigten Stand der Technik neu und auch als auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhend anzusehen.

Weiterhin stellt sie der Beschlussbegründung sinngemäß eine Ermittlung des Sinngehalts der Einzelmerkmale des jeweils zu beurteilenden Patentanspruchs in Abrede, der einer zutreffenden Ermittlung des unter Schutz zu stellenden Gegenstands voranzugehen habe. Nach ihrer Auffassung sei in dem Beschluss zudem die Beurteilung der Patentfähigkeit der in den selbstständigen Patentansprüchen gekennzeichneten Gegenstände bzw. Verfahren nicht mit dem durch die Rechtsprechung gebotenen Maßstab erfolgt.

Im Prüfungsverfahren wurden insgesamt 8 Druckschriften bzw. Internetveröffentlichungen zum Nachweis des Standes der Technik im Hinblick auf die Patentierungsvoraussetzungen Neuheit und erfinderische Tätigkeit berücksichtigt:

D1 <https://de.wikipedia.org/wiki/Motorwagen>,

D2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Zugbildung>,

D3 DE 600 06 864 T2,

D4 NPL: Gärtner, Ekkehard und Kasiske, Heinz: „Die neuen Triebzüge BR 481/482 für die Berliner S-Bahn“ in: ZEV + DET Glas. Ann. 120 (1996) Nr. 7 Juli, Seiten 263, 264, 266 bis 281,

D5 WO 02 / 051 662 A1,

D6 FR 2 867 113 A1,

D7 EP 1 977 948 A2 und

D8 NPL: Dipl.-Ing. Kurz, Heinz R.: „Inter-City-T-Konzeption für die elektrischen Fernverkehrs-Triebwagen mit Neigetchnik der Deutschen Bahn“; Eisenbahn-Revue International 7-8/1995, S. 277-283.

Mit Schreiben vom 16. Juli 2020 hat der Senat den Vertreter der Anmelderin auf die Einführung einer weiteren, den Stand der Technik dokumentierenden druckschriftlichen Veröffentlichung als

D9 NPL: Entscheidung der Kommission vom 21. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems; ABI. L 84 vom 26.3.2008, S. 132, S. 214 – S. 218, S. 260 – S. 263

zur ergänzenden Berücksichtigung im Verfahren hingewiesen.

Nach Erörterung in der mündlichen Verhandlung vom 20. Juli 2020 u.a. des den Ansprüchen zu unterstellenden Sinngelhalts und der die Patentfähigkeit betreffenden Gesichtspunkte – auch hinsichtlich der Erscheinungsform der Erfindung in der Patentkategorie Verfahren – stellte die Beschwerdeführerin und Patentinhaberin zuletzt den Antrag,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B61C des Deutschen Patent- und Markenamts (DPMA) vom 17. Mai 2018 aufzuheben und das Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

- gemäß neuem **Hauptantrag** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 11 vom 20. Juli 2020,
- hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 1** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 11 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 2** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 11 vom 20. Juli 2020,

- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 3** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 11 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 4** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 10 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 5** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 10 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 6** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 10 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 7** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 9 vom 20. Juli 2020,
- weiter hilfsweise gemäß neuem **Hilfsantrag 8** vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 10 vom 20. Juli 2020,

für alle Ansprüche

- noch anzupassende Beschreibung und
- Figuren 1a bis 1m des Anmeldetages vom 26. Februar 2009.

Die offensichtlich unrichtige Formulierung des ersten in der Protokollabschrift der mündlichen Verhandlung aufgeführten Antrags

„gemäß neuem Hilfsantrag vom 20. Juli 2020 mit Patentansprüchen 1 bis 11 vom 20. Juli 2020“

wurde hierbei korrigiert, denn in der maßgeblichen Protokollniederschrift ist die Bezeichnung mit „Hauptantrag“ korrekt wiedergegeben. Zudem ist in den hierfür in der Verhandlung vorgelegten Unterlagen der entsprechende Anspruchssatz mit dem Begriff „Hauptantrag“ in der Titelzeile bezeichnet, auf dessen Grundlage auch der in der Reihenfolge voranstehende Antrag gerichtet ist.

Der Anspruch 1 nach **Hauptantrag** war bereits Grundlage für den entsprechenden, gemäß Beschluss der Prüfungsstelle zurückgewiesenen Antrag und hat folgenden Wortlaut:

1. Triebzug, insbesondere Fernverkehrstriebzug, der mehrere miteinander verbundene Wagen (1) mit mindestens zwei Drehgestellen (2) aufweist,

- wobei mindestens einer der Wagen (1) als Motorwagen (3) ausgebildet ist, der mindestens eine Antriebseinrichtung (4) aufweist,
- wobei mindestens ein weiterer Wagen (1) als Energieversorgungswagen (5) ausgebildet ist, der eine Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb für mindestens eine Antriebseinrichtung (4) aufweist,
- wobei mindestens noch ein weiterer der Wagen (1) als antriebsloser Zusatzwagen (7) ausgebildet ist, der keine Antriebseinrichtung aufweist,

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die lösbar gekuppelt sind,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') fest aneinander gekuppelt sind,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten, und

- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist.

Die Anspruchssätze gemäß diesen Haupt- und den Hilfsanträgen umfassen im Übrigen auf den Anspruch 1 direkt oder indirekt rückbezogene Unteransprüche, zu deren Wortlaut auf die Anlage zum Protokoll verwiesen wird, jedoch keinen auf die Kategorie Verfahren oder ansonsten nebengeordneten Anspruch.

Der Wortlaut des Oberbegriffs der Patentansprüche 1 ist i.d. Fassungen sämtlicher Anträge identisch, so dass im Weiteren nur jeweils der Wortlaut des auf den Ausdruck „dadurch gekennzeichnet, dass“ folgenden, kennzeichnenden Teils der zweiteilig abgefasst vorliegenden Hauptansprüche zitiert wird.

Bei demnach gegenüber dem Anspruch 1 gemäß Hauptantrag unverändertem Oberbegriff lautet der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 1** mit den gegenüber dem Hauptantrag vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,

- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A") vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A") derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind.
- dass die Antriebsmodule (A, A', A") alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten, und
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A") und mindestens einem antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 2** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 1 vorgenommenen, hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A") sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A") zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A") vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A") derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt

durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,

- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten, und
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 3** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 2 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,

- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten, ~~und~~
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist, und
- dass mindestens ein Motorwagen (3) mindestens eine Stromabnehmeranordnung (8) aufweist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 4** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 3 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,

- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten,
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist, und
- dass mindestens ein Motorwagen (3) mindestens eine Stromabnehmeranordnung (8) aufweist, und
- dass eines der Antriebsmodule (A, A', A'') oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul (A'') ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen (5) mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb und einer Energieversorgungseinrichtung (9) für Gleichstrombetrieb aufweist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 5** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 4 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,

- dass zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen (5) und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls (A, A', A'') angeordnet sind,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten,
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist,
- dass mindestens ein Motorwagen (3) mindestens eine Stromabnehmeranordnung (8) aufweist, und
- dass eines der Antriebsmodule (A, A', A'') oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul (A'') ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen (5) mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb und einer Energieversorgungseinrichtung (9) für Gleichstrombetrieb aufweist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 6** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 5 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen (5) und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls (A, A', A'') angeordnet sind,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten,
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist,
- dass mindestens ein Motorwagen (3) zwei für unterschiedlich breite Oberleitungen ausgelegte ~~mindestens eine~~ Stromabnehmeranordnungen (8) aufweist, und

- dass eines der Antriebsmodule (A, A', A'') oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul (A'') ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen (5) mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb und einer Energieversorgungseinrichtung (9) für Gleichstrombetrieb aufweist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 7** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 6 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,
- dass zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen (5) und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls (A, A', A'') angeordnet sind,
- dass mindestens drei-zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,

- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten,
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist,
- dass mindestens ein Motorwagen (3) zwei für unterschiedlich breite Oberleitungen ausgelegte Stromabnehmeranordnungen (8) aufweist, und
- dass eines der Antriebsmodule (A, A', A'') oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul (A'') ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen (5) mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb und einer Energieversorgungseinrichtung (9) für Gleichstrombetrieb aufweist.

Der kennzeichnende Teil des Anspruchs 1 nach **Hilfsantrag 8** lautet mit den gegenüber dem Hilfsantrag 5 vorgenommenen, durch Unterstreichung hervorgehobenen Änderungen wie folgt:

1. ...

dadurch gekennzeichnet,

- dass alle Motorwagen (3) und alle Energieversorgungswagen (5) Bestandteil von Antriebsmodulen (A, A', A'') sind, die derart lösbar gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') zumindest jeweils einen Motorwagen (3) und einen Energieversorgungswagen (5) zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb aufweisen,

- dass zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen (5) und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls (A, A', A'') angeordnet sind,
- dass mindestens zwei Antriebsmodule (A, A', A'') vorgesehen sind,
- dass die Wagen (1) innerhalb eines Antriebsmoduls (A, A', A'') derart fest aneinander gekuppelt sind, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,
- dass die Antriebsmodule (A, A', A'') alle wesentlichen Antriebskomponenten (4, 6, 10, 13) enthalten,
- dass aus den Antriebsmodulen (A, A', A'') und mindestens einem lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen (7) durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen (1) gebildet werden können, wobei das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist,
- dass mindestens ein Motorwagen (3) mindestens eine Stromabnehmeranordnung (8) aufweist, und
- dass eines der Antriebsmodule (A, A', A'') oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul (A'') ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen (5) mit einer Energieversorgungseinrichtung (6) für Wechselstrombetrieb und einen Energieversorgungswagen (11) mit einer Energieversorgungseinrichtung (9) für Gleichstrombetrieb aufweist.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

1. Die statthafte Beschwerde der Anmelderin ist frist- und formgerecht eingelegt worden und auch im Übrigen zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).

2. In der Sache hat die Beschwerde der Anmelderin jedoch keinen Erfolg, denn der Patenthinderungsgrund fehlender Patentfähigkeit, der bereits die Entscheidung der Prüfungsstelle hinsichtlich identischer, dort wie hier unverändert zu betrachtender Hauptanspruchsfassungen der jeweiligen, dort zurückgewiesenen Anträge trägt, erweist sich nach Überprüfung als durchgreifend.

Bei dieser Sachlage kann die Frage der Zulässigkeit der Patentansprüche der Haupt- und Hilfsanträge 1 bis 8 unerörtert bleiben (vgl. BGH, GRUR 1991, 120 – 122, II.1. – Elastische Bandage).

Soweit die Anmelderin in der Vorbemerkung ihres Schriftsatzes vom 15. Mai 2020 (Bl. 22 der GA) den angegriffenen Beschluss wegen der Verletzung der Begründungspflicht und damit wegen eines wesentlichen Verfahrensmangels rügt, kann sie damit nicht durchdringen (s. unten Abschnitt 5.5).

3. Gegenstand der Anmeldung ist gemäß den Absätzen [0001] und [0002] der Offenlegungsschrift DE 10 2009 009 116 A1, die vollumfänglich den ursprünglich eingereichten Anmeldungsunterlagen entspricht und im folgenden kurz OS genannt wird, ein Triebzug, der als Zweirichtungsfahrzeug aus einem Verband von Einzelwagen besteht.

Nach den Angaben in der Beschreibungseinleitung seien lokbespannte Züge bzw. Triebkopfzüge, also von einer Lokomotive bzw. einem Triebkopf gezogene und/oder geschobene Verbände von einem derartigen Triebzug zu unterscheiden. Bei lokbespannten Zügen bzw. Triebkopfzügen könne zwar die Kapazität und Zuglänge über die Anzahl der Wagen verändert werden, eine feinstufige Skalierung des Antriebs

sei aber nicht möglich, da Lokomotiven bzw. Triebköpfe naturgemäß über eine vergleichsweise hohe Antriebsleistung verfügten. Auch seien der Anwendung von Lokomotiven und Triebköpfen bei Fernverkehrs- bzw. Hochgeschwindigkeitszügen durch Vorschriften unter anderem über die Begrenzung der Radsatzlasten, die Begrenzung der Länge der Züge etc. enge Grenzen gesetzt. Zudem sei die Verwendung von Lokomotiven bzw. Triebköpfen bei Zügen mit Geschwindigkeiten von mehr als 230 km/h technisch nicht sinnvoll bzw. unwirtschaftlich (vgl. Absatz [0003], [0004] der OS).

Bisher bekannte Triebzüge seien dabei immer als fest konfigurierte Züge ausgeführt, bei denen eine Änderung der Zugkonfiguration technische Änderungen in der Hardware der Züge erfordere bzw. die durch einfache Neukonfiguration der Züge erzielbare Flexibilität hinsichtlich Antriebsleistung, Antriebsverteilung, Sitzplatzkapazität, Ausstattung etc. im Sinne der Anmeldung nicht ausreiche. Da Triebzüge gemäß dem Stand der Technik einen im Betrieb unteilbaren Verband von Wagen darstellten, der im einfachsten Fall einen Motorwagen und einen fest damit gekuppelten Energieversorgungswagen, in der Regel aber noch andere fest gekuppelte Wagen aufweise (vgl. Hinweis auf D1 und D2 in der OS), sei bei den bekannten Zügen dieser Bauart, insbesondere bei Fernverkehrs- bzw. Hochgeschwindigkeitszügen, eine ausreichende Flexibilität im Sinne der Erfindung nicht gegeben (vgl. Absatz [0005] der OS).

Hiervon ausgehend soll gemäß Absatz [0006] dem Anmeldungsgegenstand die Aufgabe zugrunde liegen, einen gattungsgemäßen Triebzug dahingehend weiterzubilden, dass eine erhöhte Flexibilität hinsichtlich Antriebsleistung, Antriebsverteilung, Sitzplatzkapazität und Ausstattung gewährleistet ist (vgl. Absatz [0006] der OS).

4. Als den mit der Lösung dieser Aufgabe betraute Durchschnittsfachmann wird bei dem Verständnis der Erfindung sowie bei der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik ein Diplom-Ingenieur bzw. Master of Science der Fachrichtung Maschinenbau angesehen, der sich mit der systemtechnischen Auslegung von

M1.2	wobei mindestens ein weiterer Wagen als Energieversorgungswagen ausgebildet ist, der eine Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb für mindestens eine Antriebseinrichtung aufweist,	X	X	X	X	X	X	X	X	
M1.3	wobei mindestens noch ein weiterer der Wagen als antriebsloser Zusatzwagen ausgebildet ist, der keine Antriebseinrichtung aufweist,	X	X	X	X	X	X	X	X	
dadurch gekennzeichnet,										
M2	dass alle Motorwagen und alle Energieversorgungswagen Bestandteil von Antriebsmodulen sind, die lösbar gekuppelt sind,	X	X	X	X	X	X	X	X	
M2.0^{H1-H8}	derart, dass das Ab- und Ankuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt werden kann,		X	X	X	X	X	X	X	
M2.1	dass die Antriebsmodule zumindest jeweils einen Motorwagen und einen Energieversorgungswagen zumindest mit einer Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb aufweisen,	X	X	X	X	X	X	X	X	

M2.1.1 ^{H5-H8}	dass zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls angeordnet sind,						X	X	X	X
M2.2 ^{HA-H6, H8}	dass mindestens zwei Antriebsmodule vorgesehen sind,	X	X	X	X	X	X			X
M2.2 ^{H7}	dass mindestens drei Antriebsmodule vorgesehen sind,							X		
M2.3	dass die Wagen innerhalb eines Antriebsmoduls fest aneinander gekuppelt sind,	X	X	X	X	X	X	X	X	X
M2.3.1 ^{H1-H8}	derart, dass das Ab- und Ankuppeln nur in der Werkstatt durchführbar ist, wobei Einzelwagen eines Antriebsmoduls nur im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner einsetzbar sind,		X	X	X	X	X	X	X	X
M2.4	dass die Antriebsmodule alle wesentlichen Antriebskomponenten enthalten, und	X	X	X	X	X	X	X	X	X

M2.5	dass aus den Antriebsmodulen und mindestens einem antriebslosen Zusatzwagen durch Aneinanderkuppeln beliebig lange Züge mit mindestens fünf Wagen gebildet werden können, wobei	X	X	X	X	X	X	X	X
M2.5.1 ^{H2-H8}	es sich um einen lösbar gekuppelten antriebslosen Zusatzwagen handelt und wobei			X	X	X	X	X	X
M2.6	das Aneinanderkuppeln ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich ist, und	X	X	X	X	X	X	X	X
M2.7 ^{H3-H5, H8}	dass mindestens ein Motorwagen mindestens eine Stromabnehmeranordnung aufweist, und			X	X	X			X
M2.7 ^{H6, H7}	dass mindestens ein Motorwagen zwei für unterschiedlich breite Oberleitungen ausgelegte Stromabnehmeranordnungen aufweist, und						X	X	

<p>M2.8^{H4-H7}</p>	<p>dass eines der Antriebsmodule oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen mit einer Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb und einer Energieversorgungseinrichtung für Gleichstrombetrieb aufweist,</p>					<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>M2.8^{H8}</p>	<p>dass eines der Antriebsmodule oder ein weiteres Antriebsmodul als erweitertes Antriebsmodul ausgebildet ist und einen Energieversorgungswagen mit einer Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb und einen Energieversorgungswagen mit einer Energieversorgungseinrichtung für Gleichstrombetrieb aufweist.</p>									<p>X</p>

5.2 Den in den Patentansprüchen 1 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 bis 8 aufgeführten Merkmalen kommt dabei folgender Sinngehalt zu.

Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag ist ein Triebzug, der als Verband aus mehreren miteinander verbundenen Wagen mit mindestens zwei Drehgestellen nach dem Merkmal **M1** – mit unterstelltem Bezug auf jeweils einen Wagen – konzipiert und gemäß der Beschreibung in beide Richtungen fahrbar ist (vgl. Absatz [0002] der OS). Mithin wird bereits ein eigener Antrieb des Triebzugs über ein oder mehrere Fahrgestelle vorausgesetzt. Der Aufbau eines Triebzugs zu einem betriebsfähigen Zug erfolgt modular aus mehreren funktional verbundenen Einheiten und antriebslosen Zusatzwagen (vgl. Absatz [0009] der OS).

Ein derartiger modularer Verband besteht dabei aus mindestens drei Wagen, nämlich explizit einem Motorwagen nach dem Merkmal **M1.1**, der mindestens eine Antriebseinrichtung aufweist, mindestens einem Energieversorgungswagen nach dem Merkmal **M1.2**, der eine Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb für mindestens eine Antriebseinrichtung umfasst, und mindestens einem weiteren Wagen nach dem Merkmal **M1.3**, der als antriebsloser Zusatzwagen keine Antriebseinrichtung besitzt.

Dem im Merkmal **M1.1** aufgeführten Begriff folgend übernimmt ein „Motorwagen“ primär den Antrieb des Wagenverbands, beiläufig unterstellt mittels angetriebener Räder/Achsen, wobei aber unbestimmt bleibt, welche Komponenten zur Ausrüstung eines entsprechenden Motorwagens gehören und welche Bestandteile ein solcher Wagen ansonsten aufweisen darf. Nach Absatz [0002] der OS kann ein solcher Wagen ggf. auch der Passagier- und/oder Frachtbeförderung dienen – und somit dementsprechend ausgerüstet vorliegen. Dem „Energieversorgungswagen“ nach dem Merkmal **M1.2** kommt eine Versorgungsfunktion zumindest der Antriebseinrichtung des Motorwagens mit Wechselstrom zu, darüberhinausgehende Ausrüstungsgegenstände werden nicht gefordert. Der Zusatzwagen nach dem Merkmal **M1.3** qualifiziert sich allein durch das Negativmerkmal, wonach dieser Wagen keinen Beitrag zum Antrieb des Triebzugs leistet. Da dieser „Zusatzwagen“ nach Absatz [0015] jedoch mit einer Energieversorgungseinrichtung ausgerüstet sein kann, schließt das Merkmal **M1.3** allein eine ansonsten einem „Motorwagen“ (s.o. zum Merkmal **M1.1**) zwingend zuzuschreibende Antriebseinrichtung aus.

Mit dem Merkmal **M2** werden „Antriebsmodule“ als solche Zusammenstellungen von Wagen definiert, in denen alle Motor- und Energieversorgungswagen des Triebzugs integriert sind. Untereinander oder unter Zwischenschaltung weiterer Wagen sind die Antriebsmodule nach Lesart der Beschreibung Absatz [0011] (vgl. auch folgende Abb. 1) derart „lösbar gekuppelt“, dass ein Antriebsmodul von einem benachbarten Antriebsmodul oder Wagen mit wenig Aufwand, d.h. ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten und insbesondere innerhalb kurzer Zeit, z. B. zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag, an- oder abgekuppelt werden kann (vgl. Abb. 1; Absatz

[0011] der OS). Dies entspricht bereits dem Sinngehalt des Merkmals **M2.0**^{H1-H8}, demzufolge das Ab- und Ankuppeln der Antriebsmodule im Wortlaut ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag durchgeführt wird.

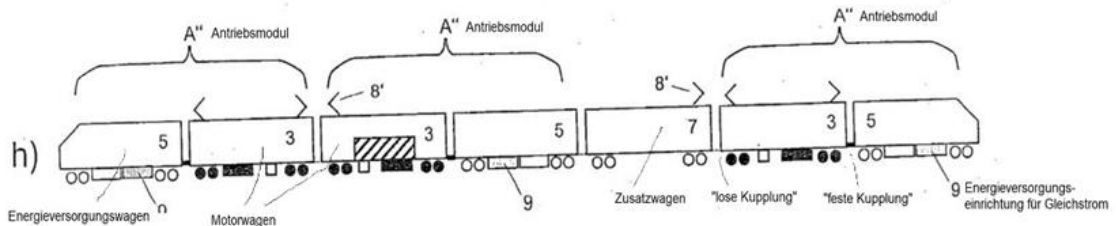


Abb. 1: Figur 1h der OS (freigestellt, ergänzt)

Dagegen schreibt das Merkmal **M2.3** innerhalb eines Antriebsmoduls fest aneinander gekuppelte Wagen vor. Im Unterschied zu „lösbar gekuppelt“ impliziert der Ausdruck „fest gekuppelt“, dass das Ab- und Ankuppeln aufwendige Arbeiten nach sich zieht. Beispielsweise müssen die die Wagen verbindenden elektrischen, pneumatischen und/oder hydraulischen Leitungen wie Traktionsleitungen, Versorgungsleitungen etc. im Verbindungsbereich zwischen den das Antriebsmodul bildenden Wagen getrennt bzw. wieder miteinander verbunden werden. Unter dieser Prämisse ist ein Trennen fest aneinander gekuppelter Wagen innerhalb eines Antriebsmoduls nur in einer Werkstatt durchführbar (vgl. Abs. [0010] der OS). Auch diesem Verständnis wird durch das Merkmal **M2.3.1**^{H1-H8} nichts hinzugefügt, das lediglich das nur in einer Werkstatt durchführbare Ab- und Ankuppeln der Wagen innerhalb eines Antriebsmoduls ausdrücklich erwähnt. Bei einer Verteilung der betriebsnotwendigen Komponenten auf die Einzelwagen eines Antriebsmoduls sind diese zwangsläufig sowieso nur im gekuppelten Verbund mit einem definierten Modulpartner als Bestandteil eines betriebsfähigen Triebzugs einsetzbar, wie es das Merkmal **M2.3.1**^{H1-H8} zudem vorgibt, mit entsprechend vielfältigen, zwischen den Wagen zu führenden und untereinander zu kuppelnden Signal- und Energieleitungen über die Bereitstellung einer mechanischen, die Betriebskräften übertragenden Kupplung

hinaus . Denn im Lichte der Beschreibung äußert sich dieser Aufwand, wie bereits erläutert, in dem gegebenenfalls erforderlichen Trennen bzw. Verbinden von Fluid führenden oder sonstigen Versorgungsleitungen jeweils zwischen einem Einzelwagen und einem definierten Modulpartner eines festen Verbundes innerhalb eines Antriebsmoduls. Als Modulpartner fungieren Motor- oder Energieversorgungswagen nach dem Merkmal **M2.1**.

Somit können sich die Kupplungen zwischen einem Antriebsmodul und einem weiteren Antriebsmodul nach den Merkmalen **M2** bzw. **M2.0**^{H1-H8} von denen innerhalb der Antriebsmodule selbst nach den Merkmalen **M2.3** bzw. **M2.3.1**^{H1-H8} nur mittelbar durch den für das Lösen bzw. Verbinden erforderlichen Arbeitsaufwand unterscheiden, ohne dass die Ansprüche die technische Beschaffenheit der Kupplungen im Einzelnen näher definieren.

Über mögliche konkrete bauliche Ausführungsformen der unterschiedlichen Kuppelungsarten im Einzelnen schweigt auch die Anmeldung, allerdings sind dem in der Beschreibungseinleitung zitierten Stand der Technik hierzu Beispiele für Kuppelungstypen zu entnehmen, die ein „festes“ bzw. „lösbares Ankuppeln“ konstruktiv umsetzen (vgl. **D2** und **D4** als Beleg für Fachwissen).

Nach dem Merkmal **M2.1** umfassen die besagten Antriebsmodule zumindest jeweils einen Motorwagen nach dem Merkmal **M1.1** und einen Energieversorgungswagen nach dem Merkmal **M1.2** in nicht abschließender Aufzählung.

Der beanspruchte Triebzug weist dabei nach dem Merkmal **M2.2**^{HA-H6, H8} mindestens zwei oder nach dem alternativen Merkmal **M2.2**^{H7} mindestens drei Antriebsmodule auf. Jeweils ein Antriebsmodul enthält nach dem Merkmal **M2.4** jeweils alle wesentlichen Antriebskomponenten, worunter diejenigen baulichen Einrichtungen, wie die Antriebseinrichtung, die Energieversorgungseinrichtung, usw., zu subsumieren sind, welche zwingend zum Antrieb des Triebzugs gehören.

Das Merkmal **M2.5** legt eine Mindestzuglänge von fünf Wagen fest, die sich auf die mindestens zwei Antriebsmodule und den mindestens einen antriebslosen Zusatz-

wagen verteilen. Eine bestimmte Anordnung der Module in Bezug auf den Zusatzwagen schreibt das in Rede stehende Merkmal hingegen nicht vor.

Das Aneinanderkuppeln der Antriebsmodule und des mindestens einen Zusatzwagens ist dabei gemäß dem Merkmal **M2.6** ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten möglich. Das Merkmal **M2.6** spricht zwar nicht explizit von lösbar gekuppelten Modulen, wie sie etwa dem Merkmal **M2** bzw. **M2.0^{H1-H8}** zu entnehmen sind, allerdings unterstellt die verwendete Umschreibung „ohne wesentliche Änderungen oder Umbauten“ eine gleichartige Ausgestaltung. Diese Sichtweise wird auch durch die Ausführungen in der Beschreibung gestützt, nach denen der antriebslose Zusatzwagen immer „lösbar“ gekuppelt sein soll (vgl. Abs. [0012] der OS).

Mit diesem Sinngehalt steht zwar ein Ausführungsbeispiel in der Beschreibung nicht im Einklang. Laut Absatz [0041] (vgl. auch Figur 1i) soll der antriebslose Zusatzwagen auch als Energieversorgungswagen in ein Antriebsmodul integriert und somit fest mit einem Motorwagen gekuppelt vorliegen können. Vorliegend schließt jedoch bereits das Merkmal **M2.6** die Integration eines antriebslosen Zusatzwagens in ein Antriebsmodul, wie es im zitierten Beschreibungsabschnitt offenbart ist, implizit aus, weshalb dem Merkmal **M2.5.1^{H2-H8}** keine andere als aus dem Wortlaut folgende Bedeutung zukommt. Dann die Beschreibung darf nur insoweit Berücksichtigung finden, als sie sich als Erläuterung des Patentanspruchs lesen lässt. Bei Widersprüchen zwischen den Patentansprüchen und der Beschreibung dürfen diejenigen Bestandteile der Beschreibung, die in den Patentansprüchen keinen Niederschlag gefunden haben, grundsätzlich nicht zur Bestimmung des Gegenstands des Patents herangezogen werden (vgl. BGH GRUR 2015, 972 – Kreuzgestänge).

Während das Merkmal **M2.7^{H3-H5, H8}** für den mindestens einen Motorwagen mindestens einen Stromabnehmer vorsieht, legt das Merkmal **M2.7^{H6, H7}** die Anzahl der Stromabnehmer auf genau zwei fest, die zudem für den Einsatz mit unterschiedlich breiten Oberleitungen geeignet sein müssen.

Mit dem Merkmal **M2.8^{H4-H7}** wird eines der Antriebsmodule des Triebzugs als erweitertes Antriebsmodul gekennzeichnet, dessen Energieversorgungswagen neben der Energieversorgungseinrichtung für Wechselstrombetrieb nach dem Merkmal

M2.1 eine zusätzliche Energieversorgungseinrichtung für Gleichstrombetrieb umfasst. Während die beiden Energieversorgungseinrichtungen für Wechsel- und Gleichstrombetrieb hier folglich in demselben Energieversorgungswagen untergebracht sind, verlangt das alternative Merkmal **M2.8^{H8}** eine räumliche Trennung der beiden Energieversorgungseinrichtungen in zwei Energieversorgungswagen.

Auch das Merkmal **M2.1.1^{H5-H8}** befasst sich mit der Ausstattung des Energieversorgungswagens eines Antriebsmoduls, wonach zumindest der Haupttransformator im Energieversorgungswagen und zumindest die Antriebsstromrichter und der oder die Fahrmotoren in dem anderen der zumindest zwei Wagen des Antriebsmoduls angeordnet sind. Insoweit schließt Merkmal **M2.1.1^{H5-H8}** eine Antriebsunterstützung des Triebzugs durch den Energieversorgungswagen aus.

Mithin wird den geltenden Patentansprüchen 1 nach Hauptantrag sowie den Hilfsanträgen 1 und 2 ein identischer Sinngehalt unterstellt. Erst in den nachrangigen Hilfsanträgen 3 bis 8 wird dieser durch Hinzufügung oder Ersatz von Merkmalen weiter ausgestaltet.

5.3 Die in den Patentansprüchen 1 nach Hauptantrag und den Hilfsanträgen 1 bis 2 beanspruchten Triebzüge ergeben sich für den Fachmann ausgehend von dem aus der Druckschrift **D3** bekannten Triebzug unter Berücksichtigung des Inhalts der Druckschrift **D4** in Verbindung mit Fachwissen – belegt durch die Internet-Veröffentlichung **D2** – in naheliegender Weise.

Der Fachmann entnimmt der Druckschrift **D3** einen Triebzug, der mehrere miteinander verbundene Wagen mit jeweils mindestens zwei Drehgestellen nach dem Merkmal **M1** aufweist (vgl. Anspruch 1, Fig. 4A, B). Der Triebzug umfasst neben einem Motorwagen mit mindestens einer Antriebseinrichtung (Merkmal **M1.1**) und einem Energieversorgungswagen, der eine für Wechselstrombetrieb vorgesehene Energieversorgungseinrichtung für mindestens eine Antriebseinrichtung (Merkmal **M1.2**) aufweist, noch mindestens einen weiteren, antriebslosen Zusatzwagen (Merkmal **M1.3**) (vgl. Absätze [0026], [0044] und [0047]).

Alle Motorwagen und Energieversorgungswagen eines Triebzugs werden in Antriebsmodulen 1, 3 und 2, 4 so zusammengefasst, dass mindestens jeweils ein Motorwagen 2, 3 und ein mit jeweils einer Energieversorgungseinrichtung für den Wechselstrombetrieb ausgestatteter Energieversorgungswagen 1, 4 zusammen ein Antriebsmodul 1, 3 oder 2, 4 nach dem Merkmal **M2.1** bilden (Figuren 4A, B; Absätze [0044], [0046]).

Ein derartiger Triebzug kann darüber hinaus aus mindestens zwei Antriebsmodulen 2, 4 oder 1, 3 gebildet sein (Merkmal **M2.2^{HA-H6, H8}**), die alle wesentlichen Antriebskomponenten (Merkmal **M2.4**), wie den elektronischen Versorgungsblock 19 für die Triebmotoren usw. enthalten (vgl. Abb. 2, Abs. [0044]). Die Beförderungskapazität für Fahrgäste wird fachüblich über eine Variation der Triebzuglänge an den tatsächlichen Bedarf angepasst. Beispielsweise kann ein bereits aus zwei Antriebsmodulen 1, 3 und 2, 4 und mindestens einem antriebslosen Zusatzwagen 5 gebildeter Triebzug um ein bis drei weitere Zusatzwagen 5 nach dem Merkmal **M2.5** ergänzt werden (vgl. Abs. [0049], [0053]).

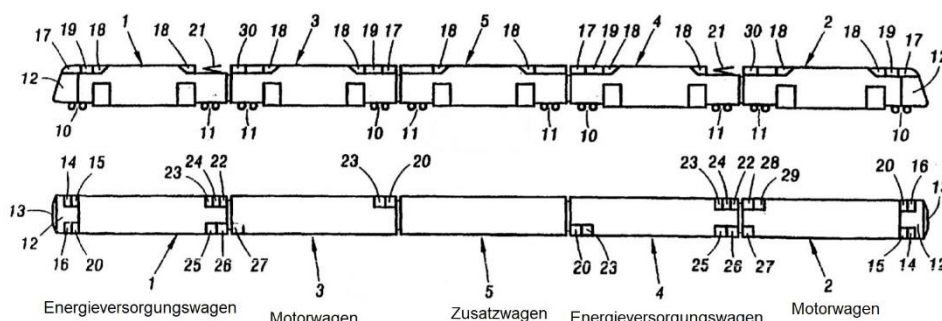


Abb. 2: Figuren 4A und 4B der Druckschrift **D3** (ergänzt)

Das Aneinanderkuppeln der einzelnen Wagen 1 bis 5 erfolgt zwar mittels – zumindest so bezeichneter – „lösbarer“ Verbindungsvorrichtungen, die sich jedoch angesichts der Ausführungen im Absatz [0041] der Druckschrift **D3** einer eindeutigen Zuordnung zu einem der beiden im Streitpatent definierten Kupplungstypen entziehen. Denn ausgeführt ist in der Druckschrift **D3** lediglich, wie der Erweiterungsprozess einer Garnitur mit zwei Wagen bzw. Fahrzeugeinheiten hin zu einer mit drei

Fahrzeugeinheiten nur unter Inkaufnahme relativ komplexer Umbaumaßnahmen erfolgt, was allerdings gegen eine Durchführung zwischen zwei Zugfahrten am selben Tag sprechen könnte. Sogenannte lösbare Verbindungsvorrichtungen dagegen sind ebenso an den Endfahrzeugeinheiten von Antriebsmodulen vorgesehen, um Triebzüge aus mehreren gekuppelten Wagengarnituren zu bilden, die jeweils aus mindestens zwei Antriebsmodulen bestehen (vgl. Anspruch 17; Absatz [0049]).

Insofern ist zwar die Einschätzung der Anmelderin nachvollziehbar, dass die Lehre der Druckschrift **D3** keine eindeutige Unterscheidung zwischen den Ausführungen der Kupplungen innerhalb der Antriebsmodule 1, 3 bzw. 2, 4 und zwischen den Antriebsmodulen 1, 3 bzw. 2, 4 selbst sowie dem Zusatzwagen 5 vornimmt, wie sie in den Merkmalen **M2**, **M2.0**^{H1-H8}, **M2.3**, **M2.3.1**^{H1-H8} und **M2.6** gekennzeichnet sind. Jedoch bedarf die Zuweisung von Kupplungsanordnungen mit unterschiedlicher Komplexität wie den Merkmalen zu unterstellen bei im Übrigen zwingend untereinander zu kuppelnden Wagen zur Herstellung der jeweils von der Aufteilung der Komponenten abhängigen Verbindungen keiner erfinderischen Tätigkeit.

Denn der Fachmann wird den Verbindungsvorrichtungen des aus der Druckschrift **D3** bekannten Triebzugs bereits aufgrund seines – im Absatz [0005] der Beschreibungseinleitung mit Verweis auf die Internet-Veröffentlichung **D2** in der Anmeldung selbst unterstellten – Fachwissens zu „fest konfigurierten Zügen“ den jeweiligen Wagen dem Anwendungsfall gerecht werdende Kupplungen zuweisen.

Mit der Veröffentlichung **D2** sind in Anwendung bei Triebzugeinheiten mit festem Wagenverbund – explizit genannt ist die in der Druckschrift **D4** dokumentierte Berliner S-Bahn – unterschiedliche Kupplungstypen bekannt. Dort erfolgt jeweils eine Differenzierung zwischen im Betrieb nur sehr selten oder nie zu trennende und schnell lösbare Kupplungen, beispielsweise sogenannte Scharfenbergkupplungen, die per Knopfdruck geöffnet werden können und beim langsamen Auffahren automatisch verriegeln. Die so lösbaren Verbindungsvorrichtungen an den Endfahrzeugeinheiten der Wagengarnituren bzw. Antriebsmodule sollen eine zügige Kapazitätserweiterung oder -reduzierung eines Zugverbands an Unterwegsbahnhöfen

(vgl. **D2**: Seiten 1 u. 2, Kapitel „Triebwagen“) und somit ein An- und Abkuppeln im Sinne der Merkmale **M2**, **M2.0**^{H1-H8} und **M2.6** gestatten.

Im Gegensatz dazu stellen die zumindest selten zu trennenden Verbindungen gemäß der Veröffentlichung **D2** zwischen den zu einem Antriebsmodul verbundenen Wagen feste Kupplungen gemäß dem Merkmal **M2.3** dar.

Dieses präsente Fachwissen wird der Fachmann, angeleitet durch das in der Druckschrift **D4** aufgezeigte Vorbild, unter Abwägung technisch-wirtschaftlicher Kriterien im Rahmen einer einfachen Auswahlentscheidung auch bei dem aus der Druckschrift **D3** hervorgehenden Triebzug umsetzen. Mit der Folge, dass entsprechend den Merkmalen **M2**, **M2.0**^{H1-H8}, **M2.5.1**^{H2-H8} und **M2.6** die Antriebsmodule untereinander sowie der antriebslose Zusatzwagen zur einfacheren Anpassung an den Kapazitätsbedarf (vgl. **D3**: Abs. [0053]; **D4**: Seite 267, Kapitel 3.2.2 „Energieverzehrkonzept, Zug- und Stoßvorrichtungen“) lösbar gekuppelt vorliegen. Für die Motor- und Energieversorgungswagen jeweils im festen Verbund mit einem definierten Modulpartner innerhalb eines Antriebsmoduls wird der Fachmann dagegen feste Kupplungen nach den Merkmalen **M2.3** und **M2.3.1**^{H1-H8} vorsehen, um beispielsweise einen konturengleichen Durchgang zwischen den Fahrzeugeinheiten zu ermöglichen, der zudem eine gleichmäßige Fahrgäστεverteilung sicherstellt (vgl. **D3**: Absatz [0037]; **D4**: Seite 266, Kapitel 2 „Fahrzeugkonzept, technische Hauptdaten und Traktionsvermögen“). Dass derartige, diese Vorteile aufgrund ihres Aufbaus und der Anordnung zwischen den Wägenkästen bietenden Kupplungen für ein Schließen oder Trennen nach der Druckschrift **D4** Arbeiten erfordern, die ausdrücklich nur in einer Werkstatt gemäß dem Merkmal **M2.3.1**^{H1-H8} durchführbar sind (vgl. **D4**: Seite 266, Kapitel 2 „Fahrzeugkonzept, technische Hauptdaten und Traktionsvermögen“), nimmt der Fachmann hierbei in Kauf.

Allein die – von daher naheliegende – Auswahl und Anwendung von hinsichtlich ihres Betätigungsaufwands unterschiedlichen Kupplungselementen bei einem ansonsten bekannten Triebzugverbund mit den übrigen, in den Ansprüchen 1 gemäß Hauptantrag und gemäß den Hilfsanträgen 1 und 2 aufgeführten Merkmalen kann daher deren Patentfähigkeit nicht begründen.

5.4 Ferner haben ebenso die in den Patentansprüchen 1 nach den Hilfsanträgen 3 bis 5 und 8 gekennzeichneten Gegenstände für den Fachmann ausgehend von der Druckschrift **D3** unter Beachtung der Lehre der Druckschrift **D4** in Verbindung mit Fachwissen – belegt durch die Internet-Veröffentlichung **D2** – nahegelegen.

Die Ausführungen unter Punkt 5.3 hinsichtlich der bereits in den Patentansprüchen 1 der vorrangigen Anträge enthaltenen Merkmale gelten unverändert, auf die insoweit verwiesen wird.

Obwohl die in den Figuren der Druckschrift **D3** dargestellten Ausführungsbeispiele von Triebzügen ausschließlich Energieversorgungswagen 1, 4 mit zumindest einem Drehgestell 10 zeigen, das zumindest eine angetriebene Achse enthält, ist deren Lehre nicht hierauf beschränkt. Denn im Absatz [0060] der Beschreibung werden fünf Module bzw. Fahrzeugeinheiten umfassende Triebzugarnituren genannt, deren Endfahrzeugeinheiten zwar motorisiert sind, eine der Fahrzeugeinheiten innerhalb der Garnitur aber auch ohne Antriebseinrichtung ausgestattet sein kann. Im Lichte dieses Beschreibungsabschnitts offenbart die Druckschrift **D3** mit dem in den Figuren 4A und 4B dargestellten Ausführungsbeispiel somit entsprechende Triebzüge mit einem Antriebsmodul 2, 4, das, wie im Merkmal **M2.1.1**^{H5-H8} gefordert, einen antriebslosen Energieversorgungswagen 4 mit einem Haupttransformator 25 sowie einen Motorwagen 2 aufweist, der die Antriebsstromrichter 30 und zumindest einen eine Achse des Drehgestells 10 antreibenden Fahrmotor aufnimmt.

Darüber hinaus wird für eine drei Fahrzeugeinheiten umfassende Ausführung des aus der Druckschrift **D3** bekannten Triebzugs, die für drei unterschiedliche Versorgungsspannungen ausgelegt ist, die Ausrüstung mit zwei unterschiedlichen Stromabnehmeranordnungen 21 vorgeschlagen, weil diese der Anbindung an das jeweilige Bahnstromnetz dienen (vgl. Absatz [0060]). Die zusätzliche Stromabnehmeranordnung 21 wird dabei von der mittigen, als Motorwagen 3 fungierenden Fahrzeugeinheit nach dem Merkmal **M2.7**^{H3-H5, H8} aufgenommen (vgl. Abb. 3, Absatz [0060]).

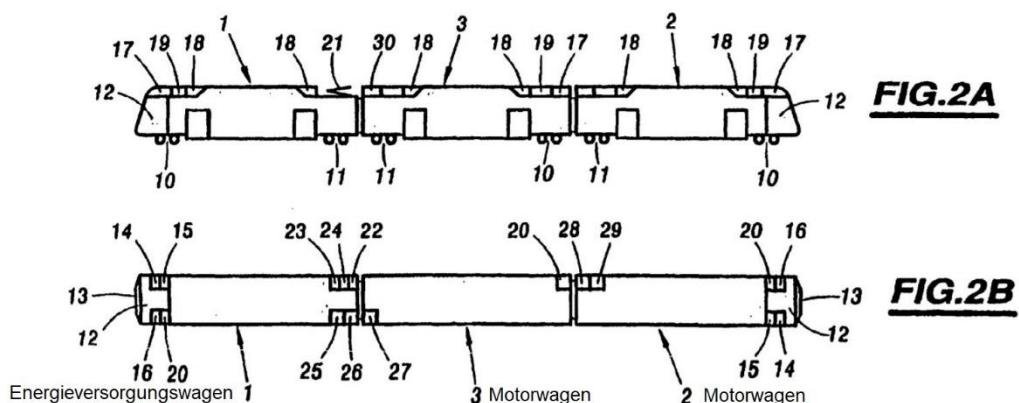


Abb. 3: Figuren 2A und 2B der Druckschrift **D3** (ergänzt)

Dem in der Druckschrift **D3** offenbarten Triebzug wird hierbei eine Mehrsystemfähigkeit unterstellt, mit der Implikation einer Fahreignung sowohl für Bahnstromnetze mit 1500V Gleichspannung als auch mit 25000V Einphasen-Wechselspannung (vgl. Absatz [0026]). Im letzteren Fall wird über einen Abspanntransformator ein Gleichspannungs-Zwischenkreis gespeist, der über eine einphasige Brücke je Sekundärwicklung des Transformators 25 zumindest einen Wechselrichter und die Stromrichter 30 mit 1500V Gleichspannung versorgt. Die Unterbrechung der Versorgung des Wechselrichters im Fall von Überstrom oder Überspannung übernimmt hier ein Gleichstrom-Überlastschalter 26, der in einem der angetriebenen Energieversorgungswagen 1, 4 verortet ist (vgl. Fig. 3B, 4B). Die gemeinsame Unterbringung des Gleichstrom-Überlastschalters 26 als Komponente der Energieversorgungseinrichtung für den Gleichstrombetrieb sowie des Transformators 25 – die Energieversorgungseinrichtung für den Wechselstrombetrieb repräsentierend – in einem Energieversorgungswagen 1, 4 im Verbund mit einem Motorwagen 2, 3 lässt den Fachmann auf die Ausführung eines erweiterten Antriebsmoduls im Sinne des Merkmals **M2.8^{H4-H7}** schließen, wobei es auf eine eindeutige und unmittelbare Offenbarung dieses Merkmals durch die Druckschrift **D3** nicht ankommt, da die Anordnung der Komponenten nach der Definition dieses Merkmals nicht erfindetisch ist.

Denn mit der Druckschrift **D3** erhält der Fachmann bereits Konzeptionsregeln an die Hand, die ihn dazu veranlassen, zum einen die Ausrüstungskomponenten ihrer

jeweiligen Masse entsprechend so zu verteilen, dass eine annähernd ausgeglichene Belastung der Drehgestellachsen sichergestellt wird, und zum anderen funktionell zusammengehörende Ausstattungsbaugruppen nicht zu trennen, um die Länge der Übertragungsleitungen zu begrenzen (vgl. Absätze [0020], [0021]).

Anhand dieser Vorgaben wird der Fachmann je nach dem konkreten Bedarfsfall aus den ihm gebotenen Alternativen auswählen, die sich ohnehin bereits in den durch die Merkmale **M2.8^{H4-H7}** und **M2.8^{H8}** aufgezeigten Möglichkeiten für ein erweitertes Antriebsmodul erschöpfen. Das Merkmal **M2.8^{H8}** fordert nämlich eine zu Merkmal **M2.8^{H4-H7}** exakt konträre Unterbringung der zwei Energieversorgungseinrichtungen für den Wechsel- bzw. Gleichstrombetrieb getrennt voneinander, in jeweils einem eigenen Energieversorgungswagen. Somit sieht die Anmeldung davon ab, eine spezifische Variante für die Wahl an welcher Stelle die Energieversorgungseinrichtung für den Gleichstrombetrieb in ein erweitertes Antriebsmodul zu integrieren ist, als möglicherweise vorteilbehaftete, erfindungswesentliche Leistung herauszustellen.

Weder mit der Weiterbildung des Triebzugs nach dem Merkmal **M2.8^{H4-H7}** noch mit der nach dem Merkmal **M2.8^{H8}** ist somit eine von der Lehre der Druckschrift **D3** abweichende Wirkung verbunden. Die Anordnung der Energieversorgungseinrichtung für den Gleichstrombetrieb mit der Energieversorgungseinrichtung für den Wechselstrombetrieb zusammen in einem Energieversorgungswagen oder getrennt voneinander in jeweils eigenen Energieversorgungswagen steht damit im Belieben des Fachmanns. Eine erfinderische Tätigkeit kann aber nicht auf ein Merkmal gestützt werden, das eine willkürliche, von einem bestimmten technischen Zweck losgelöste Auswahl aus mehreren Möglichkeiten darstellt (vgl. BGH GRUR 2008, 56, 59 – Injizierbarer Mikroschaum). Im Übrigen gibt eine derart überschaubare Zahl von möglichen Lösungsansätzen, von denen jeder spezifische Vor- und Nachteile hat und die sich als gleichwertige Alternativen darstellen, in der Regel Veranlassung, jeden dieser Lösungsansätze in Betracht zu ziehen (BGH, GRUR 2012, 261 – E-Mail via SMS).

5.5 Gleichfalls erweisen sich die in den Patentansprüchen 1 nach den Hilfsanträgen 6 und 7 beanspruchten Triebzüge für den Fachmann bei Kenntnis des Gegenstands der Druckschrift **D3** unter Berücksichtigung des Inhalts der Druckschrift **D4** in Verbindung mit Fachwissen – belegt durch die Internet-Veröffentlichung **D2** und der technischen Spezifikation **D9** – als naheliegend.

Zu den Merkmalen des Patentanspruchs 1 jeweils nach den Hilfsanträgen 6 und 7, die gegenüber denen des Patentanspruchs 1 nach Hilfsantrag 5 unverändert geblieben sind, wird auf die Argumentation unter den Punkten 5.3 und 5.4 verwiesen.

Für den aus der Druckschrift **D3** bekannten Triebzug wird, wie schon zu Merkmal **M2.7**^{H3-H5, H8} dargelegt, bei einer Ausführung für Bahnstromnetze mit drei unterschiedlichen Versorgungsspannungen, eine Ausstattung mit zwei Stromabnehmeranordnungen 21 vorgeschlagen (vgl. Absatz [0060]). Zusätzliche Angaben zur technischen Auslegung der Stromabnehmeranordnungen hinsichtlich ihres Zusammenwirkens mit den Oberleitungen der unterschiedlichen Bahnstromnetze fehlen zwar, allerdings werden als mögliche Einsatzbereiche für die in Rede stehenden Triebzüge sowohl Wechsel- als auch Gleichspannungsnetze genannt. Ausweislich des Absatzes [0026] der Druckschrift **D3** werden Gleichspannungsnetze in der Regel auf einem gegenüber Wechselspannungsnetzen geringeren Spannungsniveau betrieben, das unter der Voraussetzung identischer Leistungsübertragung eine höhere Stromstärke bedingt. Unter Beachtung fachüblicher Dimensionierungsregeln für Fahrstromleitungen erfordert die Übertragung höherer Stromstärken zwingend einen größeren Oberleitungsquerschnitt, weshalb der Fachmann auch den Stromabnehmeranordnungen 21 für Gleich- bzw. Wechselstromnetze des dokumentierten, mehrsystemfähigen Triebzugs eine Eignung bzw. eine Auslegung für unterschiedlich breite Oberleitungen unterstellen wird.

Somit offenbart die Druckschrift **D3** bezüglich des Merkmals **M2.7**^{H6, H7} keine gemeinsame Anordnung der Stromabnehmeranordnungen auf einem Motorwagen. Doch auch für diese Weiterbildung des beanspruchten Triebzugs musste der zuständige Fachmann nicht erfinderisch tätig werden.

So gibt die unter sein Fachwissen zu subsumierende technische Spezifikation **D9** verbindlich einzuhaltende Randbedingungen für die Positionierung von Stromabnehmeranordnungen vor (vgl. Seite 214, Kapitel 4.2.8.3.6.2, Abb. 3). Hierzu hat die Anmelderin in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass die Abbildung 3 der technischen Spezifikation **D9** nur schematisch zwei auf dem Dach eines Zuges montierte Stromabnehmer zeigt, die jedoch nicht mit der gemeinsamen Anordnung der beiden Stromabnehmeranordnungen auf einem Wagen gleichzusetzen wäre. Die Aussagekraft der zitierten Abbildung kann jedoch dahinstehen, denn für die beanspruchte Ausgestaltung bedurfte es keiner expliziten Anregung.

Dem Fachmann stehen für die Anordnung der beiden Stromabnehmeranordnungen unter Befolgung der nach der technischen Spezifikation **D9** zu berücksichtigenden Abständen zueinander nur die Alternativen zur Verfügung, diese entweder zusammen auf einem oder getrennt auf zwei Wagen einer Zuggarnitur anzuordnen.

Auch in der Anmeldung ist die gemeinsame Positionierung zweier Stromabnehmer-einrichtungen zusammen auf einem Motorwagen lediglich als eine Möglichkeit unter vielen wählbaren Konfigurationen aufgeführt (vgl. Ansprüche 5 bis 7 der OS). Ein relevanter Vorteil dieser gemeinsamen Anordnung der Stromabnehmereinrichtungen auf dem Motorwagen im Sinne einer bisher unbekanntem Eigenschaft, die u.U. eine erfinderische Tätigkeit begründen könnte, ist in Bezug auf die hier in Frage stehende Wagenreihung eines Triebzugs nicht ersichtlich. Im Besonderen lehrt die Anmeldung nicht, dass die mit dem Merkmal **M2.7^{H6, H7}** beanspruchte Ausgestaltung die Flexibilität eines Triebzugs hinsichtlich Antriebsleistung oder Antriebsverteilung gegenüber Triebzügen mit getrennt angeordneten Stromabnehmeranordnungen erhöht.

Bei der Wahl der gemeinsamen Gruppierung der Stromabnehmereinrichtungen auf einem Wagen handelt es sich somit um eine beliebige Auswahl aus verschiedenen dem Fachmann zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, welche eine erfinderische Leistung nicht begründen kann (vgl. BGH, GRUR 2004, 47-50 – Blasenfreie Gummibahn I).

An dieser Beurteilung ändert auch die mit dem Merkmal **M2.2^{H7}** geänderte Mindestanzahl von drei Antriebsmodulen nichts, da schon in der Druckschrift **D3** eine Triebzugbildung aus zwei Garnituren jeweils bestehend aus vier bis zehn Modulen bzw. Fahrzeugeinheiten 1 – 5 angesprochen ist (vgl. Absatz [0049]). Ein auf diese Weise zusammengestellter Triebzug enthält vier Antriebsmodule 1, 3 bzw. 2, 4 und erfüllt somit die Restriktion nach Merkmal **M2.2^{H7}**.

Aus den genannten Gründen teilen auch die Gegenstände der Patentansprüche 1 nach den Hilfsanträgen 6 und 7 das Schicksal der vorrangigen Anträge.

5.6 Bei der geltenden Antragslage kommt es auf die Unteransprüche nicht an, denn über die Anträge kann nur in Gesamtheit entschieden werden.

6. Der angefochtene Beschluss der Prüfungsstelle ist unter Anwendung der einschlägigen Vorschriften und unter Wahrung des rechtlichen Gehörs ergangen, und auch ansonsten sind keine schwerwiegenden oder für die Erhebung der Beschwerde ursächlichen Verfahrensfehler erkennbar.

So stützt sich die Entscheidung der Prüfungsstelle auf den Grund mangelnder Patentfähigkeit, wobei der Beschluss die wesentlichen Gründe enthält, die zu der getroffenen Entscheidung geführt haben (vgl. BGH, GRUR 2005, 258 – Roxithromycin). Die Darlegung der tragenden Erwägungen und entscheidungserheblichen tatsächlichen und rechtlichen Überlegungen im Beschluss trägt die getroffene Entscheidung, die eine Nachprüfung durch das Gericht ermöglicht. Im Übrigen belegt der Verlauf des Prüfungsverfahrens nach Aktenlage, dass das Vorbringen des Anmelders von der Prüfungsstelle berücksichtigt wurde.

Eine Aufhebung der Entscheidung und Zurückverweisung kam bei der im Übrigen entscheidungsreifen Sache nicht in Betracht, zumal die Anmelderin dies in der mündlichen Verhandlung auch nicht beantragt hat.

Die Beschwerde war nach alledem zurückzuweisen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht der 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.

Baumgart

Paetzold

Körtge

Sexlinger