



BUNDESPATENTGERICHT

12 W (pat) 28/20

(AktENZEICHEN)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2018 131 113.3

...

hat der 12. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der Sitzung am 17. Februar 2022 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Rothe, des Richters Kruppa, des Richters Dipl.-Ing. Univ. Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Ausfelder sowie der Richterin Dipl.-Ing. Univ. Schenk

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B63H des Deutschen Patent- und Markenamts vom 7. September 2020 aufgehoben und das Patent 10 2018 131 113 mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Patentansprüche 1 bis 14 gemäß Hauptantrag als einzigem Antrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 10. Februar 2022,
- Beschreibung, Seiten 1 bis 21 gemäß Hauptantrag als einzigem Antrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 17. Dezember 2021,
- Figuren 1 bis 5 gemäß Offenlegungsschrift, eingereicht am 6. Dezember 2018.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der am 6. Dezember 2018 angemeldeten und am 10. Juni 2020 veröffentlichten Patentanmeldung 10 2018 131 113.3 mit der Bezeichnung „Wasserfahrzeug“. Mit in der Anhörung am 9. September 2020 verkündetem Beschluss, dessen Beschlussbegründung laut Empfangsbekanntnis am 15. September 2020 zugestellt wurde, hat die Prüfungsstelle für Klasse B63H des Deutschen Patent- und Markenamts die Patentanmeldung wegen mangelnder Patentfähigkeit zurückgewiesen.

Laut Beschlussbegründung liege kein gewährbares Patentbegehren vor, da das jeweilige Wasserfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag und gemäß Hilfsantrag 1 jeweils in der Fassung vom 13. Juli 2020 aufgrund der **D1** (US 2017 / 0 045 887 A1) nicht neu sei. Das jeweilige Wasserfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 und gemäß Hilfsantrag 4 beruhe dagegen jeweils ausgehend von der D1 in Verbindung mit dem Wissen des Fachmanns nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Das Wasserfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 sei wiederum ausgehend von der **D12/D12Ü** (US 10 625 832 B2 / WO 2017/111 446 A1) in Verbindung mit dem Wissen des Fachmanns nahegelegt. Schließlich beruhe das Wasserfahrzeug nach Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 5 ausgehend von der D1 in Kombination mit der **D17** nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Die Anmelderin und Beschwerdeführerin stellt mit den Schriftsätzen vom 17. Dezember 2021 und 10. Februar 2022 sinngemäß den Antrag,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B63H des Deutschen Patent- und Markenamts vom 9. September 2020 aufzuheben und das Patent auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 14 gemäß Hauptantrag als einzigem Antrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 10. Februar 2022,
- Beschreibung, Seiten 1 bis 21 gemäß Hauptantrag als einzigem Antrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 17. Dezember 2021,
- Figuren 1 bis 5 gemäß Offenlegungsschrift.

Im Verfahren befinden sich folgende Entgegenhaltungen (Zitierung von Nichtpatentliteratur wie von Prüfungsstelle im Zurückweisungsbeschluss angegeben):

- D1 US 2017 / 0 045 887 A1
- D2 CN 201 291 998 Y
- D3 FR 2 629 042 A1
- D4 WO 2010/ 068 973 A1
- D5 CN 102 267 548 A
- D6 WO 2014/ 200 136 A1
- D7 US 5 492 076 A
- D8 US 2016 / 0 266 247 A1
- D9 DE 302 527 A
- D10 US 1 313 532 A
- D11 US 9 981 723 B2
- D12 US 10 625 832 B2
- D12Ü WO 2017/ 111 446 A1 (Maschinenübersetzung), patentscope.wipo.int [online] abgerufen am 07.09.2020]
- D13 Canadair CL-289. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 12. November 2018, 23:40.
- D14 DD 31 089 A1
- D15 US 2014 / 0 245 939 A1
- D16 CN 108 298 044 A
- D17 Schiffsstabilisator. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 30. Juni 2018, 21:09. URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffsstabilisator> [abgerufen am 06.09.2020]

Der geltende Patentanspruch 1 v sowie die Nebenansprüche 12, 13 und 14 gemäß einzigem Antrag vom 10. Februar 2022 lauten in gegliederter Form, wobei Änderungen gegenüber dem ursprünglich eingereichten Patentanspruch 1 durch Unterstreichung hervorgehoben sind:

1. Wasserfahrzeug (1), aufweisend:
 - 1.1 einen oder mehrere untereinander verbundene Rümpfe (2) mit Decksaufbauten, wobei zumindest der mindestens eine Rumpf (2) überwiegend aus einem Faserverbundwerkstoff aufgebaut ist,
 - 1.2 einen Antrieb (6) zur Erzeugung eines Vortriebs auf dem Wasser,
 - 1.3 mindestens ein Sende- und Empfangssystem (7) zum verschlüsselten Datenaustausch mit einer entfernten Gegenstation,
 - 1.4 mindestens ein Sensorsystem (8), das mit einem Prozessorsystem (9) zusammenwirkt, um eine unbemannte Fahrt des Wasserfahrzeuges (1) auf See zu ermöglichen,
 - 1.5 und dem Prozessorsystem (9) mit Speicher (9.1) und darin gespeichertem Programmcode, welcher im Betrieb die Steuerung auf See ausführt, wobei das Prozessorsystem (9) eine Datenverbindung zu dem vorgenannten mindestens einen Sende- und Empfangssystem (7) aufweist, dadurch gekennzeichnet, dass
 - 1.6 das Wasserfahrzeug (1) einen ausfahrbaren Teleskopmast (5) aufweist,
 - 1.7 das mindestens eine Sensorsystem (8) auf dem ausfahrbaren Teleskopmast (5) angeordnet ist,
 - 1.8 das mindestens eine Sensorsystem (8) lagestabilisiert ausgeführt ist und
 - 1.9 das Prozessorsystem (9) eine Datenverbindung zu dem mindestens einen Sensorsystem (8) aufweist, weiterhin
 - 1.10 mindestens ein Lagestabilisierungssystem im Rumpf (2) verbaut ist, wobei
 - 1.11 mindestens zwei seitlich der Bootsmittellinie angeordnete Tanks mit dazwischen geschaltetem Pumpsystem zur Kompensation von relativ niederfrequenten Rollbewegungen des Rumpfes verbaut sind, wobei das Pumpsystem elektronisch gesteuert aus den Daten mindestens

- eines Lagesensors beginnende Rollbewegungen detektiert und diesen Bewegungen durch Umpumpen von Flüssigkeit in den Tanks entgegenwirkt, und
- 1.12 mindestens ein Kreiselsystem mit einem Kreisel im Rumpf (2) zur Kompensation von höherfrequenten Rollbewegungen des Rumpfes (2) verbaut ist, wobei der Kreisel derart angeordnet und verbaut ist, dass:
- seine Rotationsachse senkrecht zur Achse der zu stabilisierenden Rollbewegung ausgerichtet ist,
 - die Lagerung des Kreisels halbkardanisch quer zur Rollachse aufgehängt ist und
 - zur Dämpfung der Präzessions- und Nutationsbewegung der Kreiselachse ein Dämpfer zwischen der Kreiselagerung und dem mindestens einen Rumpf (2) des Wasserfahrzeugs (1) angebracht ist.
12. Verwendung des Wasserfahrzeugs (1) mit den Merkmalen eines der voranstehenden Patentansprüche 1 bis 11 für Such- und Rettungsaufgaben.
13. Verwendung des Wasserfahrzeugs (1) mit den Merkmalen eines der voranstehenden Patentansprüche 1 bis 11 zur Durchführung von Überwachungsaufgaben, insbesondere Grenzüberwachungsaufgaben.
14. Verwendung des Wasserfahrzeugs (1) mit den Merkmalen eines der voranstehenden Patentansprüche 1 bis 11 für Umweltschutzaufgaben.

An den Patentanspruch 1 nach Hauptantrag schließen sich darauf rückbezogene Patentansprüche 2 bis 11 als Unteransprüche an. Wegen deren Wortlauts und weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Der Senat konnte im schriftlichen Verfahren entscheiden, nachdem im Beschwerdeverfahren kein Antrag auf mündliche Verhandlung von der Anmelderin und Beschwerdeführerin vorlag und der Senat eine mündliche Verhandlung auch nicht für sachdienlich erachtet hatte, da die form- und fristgerecht eingelegte, auch im Übrigen zulässige Beschwerde Erfolg hat. Sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Beschlusses und zur Erteilung des Patents. Denn der jeweilige Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 sowie die davon getragenen Unter- und darauf rückbezogenen Nebenansprüche 12 bis 14 vom 10. Februar 2022 sind neu und erfindnerisch. Auch dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik ist keine hinreichende Anregung für entsprechende Gegenstände zu entnehmen.

1) Die Anmeldung betrifft ein Wasserfahrzeug mit einem oder mehreren untereinander verbundenen Rümpfen mit Decksaufbauten, einem Antrieb, einem Sende- und Empfangssystem zum Datenaustausch mit einer entfernten Gegenstation, einem Sensorsystem, das mit dem Prozessorsystem zusammenwirkt, um eine unbemannte Fahrt des Wasserfahrzeugs zu ermöglichen (vgl. Abs. [0001] der Offenlegungsschrift, nachfolgend „OS“).

Außerdem betrifft die Anmeldung die Verwendung eines Wasserfahrzeugs für Such- und Rettungsaufgaben, für die Durchführung von Überwachungsaufgaben, insbesondere Grenzüberwachungsaufgaben und für Umweltschutzaufgaben (vgl. Abs. [0059] OS).

2) Unbemannte und ferngesteuerte Fahrzeuge sind allgemein bekannt und können für Missionsprofile, wie SAR-Aufgaben (Search and Rescue), Überwachungsaufgaben, Transportdienste und ähnliches eingesetzt werden (vgl. Abs. [0002] OS).

3) Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein verbessertes Wasserfahrzeug zur Verfügung zu stellen, welches für unbemannte Missionsprofile unterschiedlicher Art geeignet ist (vgl. Absatz [0003] OS).

4) Gelöst werden soll die vorstehende Aufgabe durch den Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag (siehe oben).

5) Für die vorliegende Erfindung zuständig ist ein Team von Fachleuten anzusehen, das aus einem Diplom-Ingenieur oder Bachelor (FH/HAW) des Schiffbaus mit mehrjähriger Erfahrung in der Konstruktion von Rettungsbooten und einem Diplom-Ingenieur oder Bachelor (FH/HAW) der Elektrotechnik mit mehrjähriger Erfahrung in der Konstruktion von Fernsteuerungsanlagen für Schiffe zusammengesetzt ist.

6) Die geltenden Patentansprüche sind zulässig, da sie den Gegenstand der Anmeldung nicht erweitern (§ 38 PatG).

Die Merkmale 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 und 1.9 des geltenden Patentanspruchs 1 sind dabei identisch mit den Merkmalen des ursprünglich eingereichten Patentanspruchs 1.

Die Merkmale 1.6 und 1.7 gehen jeweils hervor aus dem ursprünglich eingereichten Anspruch 23.

Das Merkmal 1.8 findet seine Stütze in dem ursprünglichen Anspruch 22.

Die Merkmale 1.10, 1.11 und 1.12 gehen zurück auf die ursprünglich eingereichten Ansprüche 26, 27 und 28 in Verbindung mit der ursprünglich eingereichten Beschreibung, Seite 11, Z. 25 bis Seite 12, Z. 14 bzw. Abs. [0038] bis [0040] OS. Das

Merkmal 1.11 unterscheidet sich gegenüber der OS mit Anspruch 28 durch einen unbestimmten Artikel gegenüber einem bestimmten Artikel. Dabei handelt es sich um eine Korrektur eines offensichtlichen Fehlers in der OS, Anspruch 27, da dort ein Lagesensor erstmalig aufgeführt wird und schon dort ein unbestimmter Artikel korrekt gewesen wäre.

Der auf den geltenden Patentanspruch 1 rückbezogene Unteranspruch 2 ist auf der ursprünglich eingereichten Beschreibungsseite 11, Z. 1 bis 7 bzw. Abs. [0035], [0036] und [0053] OS offenbart.

Die auf den geltenden Patentanspruch 1 rückbezogenen Unteransprüche 3 und 4 sind auf den ursprünglich eingereichten Beschreibungsseiten 10, Z. 31 bis Seite 11, Z. 7 bzw. Abs. [0036] OS offenbart.

Die auf den geltenden Patentanspruch 1 rückbezogenen Unteransprüche 5, 6, 7, 8, 9 und 10 gehen zurück auf die ursprünglich eingereichten Ansprüche 24, 25, 31, 32, 33 und 34.

Der auf den geltenden Patentanspruch 1 rückbezogene Unteranspruch 11 entspricht dem ursprünglich eingereichten Anspruch 35.

Die in den Nebenansprüchen 12 bis 14 beanspruchten Verwendungen des Wasserfahrzeugs nach den voranstehenden Patentansprüchen sind offenbart in der ursprünglichen Beschreibung Seite 20 Z. 16-21 bzw. Abs. [0049] OS.

7) Der zweifellos gewerblich anwendbare Gegenstand des Patentanspruchs 1 ist neu und ergibt sich für den Fachmann auch nicht in naheliegender Weise aus dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik (§§ 3, 4 PatG).

Die Druckschrift **D1** offenbart zwar ein Wasserfahrzeug „*unmanned vessel*“ mit einem Rumpf „*hull*“ mit Decksaufbauten „*video cameras*“ und wobei der Rumpf überwiegend aus einem Faserverbundwerkstoff „*plastic reinforced with fibres*“ aufgebaut ist (vgl. Abs. [0002], [0004], [0027], [0030], [0032], [0047], Fig. 7B / Merkmale 1 und 1.1).

Zudem weist das Wasserfahrzeug einen Antrieb „*two propulsion units*“ zur Erzeugung des Vortriebs auf dem Wasser auf (vgl. Fig. 3a, Abs. [0042]) / Merkmal 1.2).

Zum verschlüsselten Datenaustausch mit einer entfernten Gegenstation umfasst das Wasserfahrzeug ferner eine Sende- und Empfangsstation „*controller configured to control the boat via remote communication...via the communication unit*“ (vgl. Abs. [0026] / Merkmal 1.3).

Darüber hinaus weist das Wasserfahrzeug mindestens ein Sensorsystem „*first global positioning unit*“ auf, das mit einem Prozessorsystem zusammenwirkt „*coupled to the first central processing system*“, um eine unbemannte Fahrt des Fahrzeugs auf See zu ermöglichen „*navigate the boat ... utilizing coordinates received from the first global positioning unit*“ (vgl. Abs. [0005], [0006], [0026] / Merkmal 1.4).

Ein Prozessorsystem mit Speicher „*processing unit...includes memory*“ und darin gespeichertem Programmcode „*on which is stored one or more instructions*“ ist dazu geeignet, die Steuerung auf See auszuführen „*the first central processing unit executes one or more instructions...to navigate the boat*“, wobei das Prozessorsystem „*central processing unit*“ eine Datenverbindung zu dem mindestens einen Sende- und Empfangssystem „*a communication unit*“ und dem mindestens einen Sensorsystem „*first global positioning unit operably coupled to the first central processing unit*“ aufweist (vgl. Abs. [0006], [0026], [0034] / Merkmale 1.5, 1.9).

Aus der Figur 7B in Verbindung mit der Beschreibung, insb. Absatz [0047], geht hervor, dass das Wasserfahrzeug einen ausfahrbaren Teleskopmast aufweist, wobei ein Sensorsystem auf dem ausfahrbaren Teleskopmast angeordnet „*camera can be mounted on a moving stage that rotates and moves up and down*“ und lagestabilisiert ist. Die Lagestabilisierung wird durch die am Bootsrumf seitlich angeordneten Schlingerkiele erreicht „*Hull is shown with one keel 101 and two bilge keels.... to reduce the boat's tendency to roll*“ (vgl. Abs. [0031] / Merkmale 1.6, 1.7 und 1.8).

Nicht offenbart sind hingegen die Merkmale 1.10, 1.11 und 1.12 (ein im Rumpf verbautes Lagestabilisierungssystem mit seitlich der Bootsmittellinie angeordneten Tanks mit dazwischen geschaltetem Pumpsystem zur Kompensation von relativ niederfrequenten Rollbewegungen des Rumpfes, und mit mindestens einem Kreiselssystem mit einem Kreisel im Rumpf zur Kompensation von höherfrequenten Rollbewegungen des Rumpfes).

Die in der D1 beschriebenen Schlingerkiele sind zur Lagestabilisierung an der Außenseite des Rumpfes angeordnet.

Die **D11** zeigt zwar ein Wasserfahrzeug „*marine vessel*“ mit einem höhverstellbaren Mast „*monopod with a telescoping arm*“ zur Aufnahme beliebiger elektronischer Systeme „*camera for capturing images... electronic devices*“ (vgl. Figuren 1, 5, Spalte 3, Z. 66 bis Spalte 4, Z. 7, Ansprüche 1 und 2). Jedoch geht weder hervor, dass ein Sensorsystem mit dem Prozessorsystem zusammenwirkt und das Prozessorsystem einen Speicher mit Programmcode aufweist (fehlende Merkmale 1.4, 1.5), noch ist offenbart, dass das Wasserfahrzeug zwei im Rumpf verbaute Lagestabilisierungssysteme mit Tanks/Pumpe und Kreiselssystem nach den (fehlenden) Merkmalen 1.10, 1.11 und 1.12 aufweist.

Der **D12/D12Ü** entnimmt der Fachmann eine Vorrichtung zur horizontalen Steuerung eines kleinen Schiffs unter Verwendung eines variablen Mastes zum Korrigieren der Neigung des kleinen Schiffs in Echtzeit mit einem Gyrosensor und einem Stabilisierungssystem mit Schienen, über welches ein variabler Mast verlagert wird (vgl. Abs. [14] bis [17], [43] und [44] der D12Ü und Figuren 1 bis 6 der D12). Offenbart ist aber weder ein Sende- und Empfangssystem (fehlendes Merkmal 1.3), noch ein Sensorsystem auf einem Teleskopmast (fehlendes Merkmal 1.7). Zudem fehlt die Lehre einer Aufteilung zwischen niederfrequenten und höherfrequenten Rollbewegungen und den damit verbundenen Kompensationsvorrichtungen in Form eines Tanksystems mit dazwischen geschaltetem Pumpsystem (fehlendes Merkmal 1.11) und eines Kreiselsystems (fehlendes Merkmal 1.12).

Somit kann weder die Druckschrift D1 noch eine Kombination mit der Druckschrift D1 mit einer der Druckschriften D11 oder D12/D12Ü aufgrund der dort fehlenden Merkmale 1.11 und 1.12 zu dem in Patentanspruch 1 ausgebildetem Wasserfahrzeug führen.

Sowohl diese wie auch die weiteren im Verfahren befindlichen Entgegenhaltungen führen nicht zu einem Gegenstand wie nach Anspruch 1. Denn diese Entgegenhaltungen legen weder alleine noch in Kombination untereinander oder in Verbindung mit Fachwissen ein Wasserfahrzeug nahe, bei dem wie nach den Merkmalen 1.11 und 1.12 mindestens ein Pumpsystem zur Kompensation von relativ niederfrequenten Rollbewegungen und ein Kreiselsystem mit einem Kreisel zur Kompensation von höherfrequenten Rollbewegungen des Rumpfes verbaut sind.

So lehrt die **D17** zwar unterschiedliche Schiffsstabilisatoren für verschiedene Schiffstypen und Einsatzzwecke, um das Rollen eines Schiffs zu verhindern oder zu vermindern. Neben auf der Außenseite des Schiffs angeordneten Schlingerkielen und Flossenstabilisatoren sind auch im Schiffsinneren angeordnete Tank- und Kreiselstabilisatoren bekannt.

Die D17 kann aber auch keine Anregung geben zu einem Gegenstand mit den Merkmalen 1.11 und 1.12. So zeigt sie weder ein aus Daten eines Lagesensors gesteuertes Pumpsystem noch das Vorsehen von zwei, zudem verschiedenen Stabilisierungssystemen auf.

Der **D3**, **D4**, **D5**, **D6**, **D7**, **D8** und **D16** entnimmt der Fachmann verschiedene Rettungsvorrichtungen für Wasserfahrzeuge, die weder Sensorsysteme auf einem Teleskopmast noch eine Lagestabilisierung aufweisen.

Zur Dämpfung schwingender Bewegungen, insbesondere Rollbewegungen von Schiffen sieht die **D9** vor, dass dämpfende Kräfte durch die Verschiebung von Massen, z. B. aufgehängten Kreisel, durch Drehung von Flügeln oder verschiebbare Flüssigkeitsmengen erzeugt werden, wobei die Verschiebung der Massen durch einen Antrieb erfolgt, und die Verschiebung der augenblicklichen Winkelgeschwindigkeit der Schwingungsbewegung des Schiffes entspricht. Die D9 gibt nur Alternativen, nicht aber die Kombination von verschiedenen offenbarten Systemen vor.

Die **D10** und **D15** offenbaren jeweils Kreiselsysteme bzw. Gyrosensoren zur Dämpfung schwingender Schiffsbewegungen. Eine Kombination dieser Kreiselsysteme mit anderen Stabilisorentypen zur Kompensation unterschiedlicher Rollbewegungen ist nicht offenbart und liegt dem Fachmann davon ausgehend auch nicht nahe.

Die **D14** beschreibt die Stabilisierung von Schiffen durch zwei Tanks, die über ein Rohrleitungssystem mit einer Kreiselpumpe miteinander verbunden sind, jedoch kein weiteres Stabilisierungssystem.

Die weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften **D2** und **D13** liegen noch weiter ab. Sie können daher ebenfalls keine Anregung zum Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 geben oder ihn vorwegnehmen.

8) Die Unteransprüche 2 bis 11 werden ebenso wie die auf eine Verwendung eines solchen Wasserfahrzeugs wie nach Anspruch 1 für Such- und Rettungsaufgaben, zur Durchführung von Überwachungsaufgaben bzw. für Umweltschutzaufgaben gerichteten Nebenansprüche vom patentfähigen Hauptanspruch getragen.

9) Die gegenüber der ursprünglichen Fassung vorgenommenen Änderungen der geltenden Beschreibungsunterlagen betreffen neben weiteren Würdigungen des Standes der Technik Anpassungen von Textpassagen an die nun beanspruchten und damit erfindungsgemäßen Gegenstände und bleiben im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung. Die Änderungen sind damit zulässig.

10) Sämtliche entscheidungsrelevanten Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 waren bereits in den im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt gestellten Ansprüchen enthalten und damit Gegenstand der Prüfung. Es liegen somit keine neuen Tatsachen vor. Damit war die Sache entscheidungsreif und das Patent ohne vorherige Zurückverweisung gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 PatG zu erteilen.

III.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss ist das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde gegeben, wenn gerügt wird, 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 durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt zu unterzeichnen und beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, einzureichen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn die Rechtsbeschwerde vor Fristablauf beim Bundesgerichtshof eingeht. Die Frist kann nicht verlängert werden.

Rothe

Kruppa

Ausfelder

Schenk

Wei