



BUNDESPATENTGERICHT

12 W (pat) 4/19

(Aktenzeichen)

Verkündet am
7. Februar 2019

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 199 64 461

...

hat der 12. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 7. Februar 2019 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Ganzenmüller, der Richterin Bayer sowie der Richter Dipl.-Ing. Küest und Dipl.-Ing. Univ. Richter

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Gegen das Patent 199 64 461, das durch Teilung aus der am 12. Mai 1999 angemeldeten Stammanmeldung mit dem Aktenzeichen 199 21 687.8 hervorgegangen und dessen Erteilung am 21. Februar 2013 veröffentlicht worden ist, ist Einspruch erhoben worden. Die Patentabteilung 12 des Deutschen Patent- und Markenamtes hat auf Grund der Anhörung vom 7. Juli 2015 beschlossen, das Patent zu widerrufen.

Im Einspruchsverfahren ist dabei der Stand der Technik gemäß

D1 EP 0 345 423 B1

herangezogen worden; im Patenterteilungsverfahren sind darüber hinaus noch die folgenden Druckschriften berücksichtigt worden:

P1 DE 35 26 630 A1

P2 DE 195 02 617 C2

P3 DE 43 32 466 A1

P4 DE 40 14 471 C2.

Die Patentabteilung hat in ihrem Beschluss den Gegenstand des Patents in allen beantragten Fassungen als unzulässig erweitert erachtet. Das aus der Zeichnung in den jeweiligen Anspruch 1 übernommene Merkmal sei nämlich nicht als zur Erfindung gehörig offenbart, zumal es weder in der Zeichnung oder der Beschreibung hervorgehoben werde noch in irgendeiner anderen Weise das Interesse des Fachmanns darauf gelenkt werde. Darüber hinaus werde der Gegenstand des Anspruchs 1 in der erteilten Fassung auch durch D1 neuheitsschädlich vorweggenommen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 11. September 2015 eingegangene Beschwerde der Patentinhaberin. Sie hat in ihrer Beschwerdebegründung ausgeführt, dass der Gegenstand nach der erteilten Fassung nicht unzulässig erweitert und patentfähig sei.

Die Patentinhaberin hat in der mündlichen Verhandlung zwei neue Hilfsanträge vorgelegt und zum Hauptantrag gemäß erteilter Fassung ausgeführt, dass der Fachmann aus der Figur 2 (der ursprünglichen Anmeldung) eine axiale Abstützung und damit eine Festlegung am Getriebe entnehmen könne. Darüber hinaus erkenne er auch im vorliegenden Zusammenhang, dass es grundsätzlich nur auf eine axiale Abstützung an einer Welle ankomme, nicht aber auf die Anordnung der Abstützung an einer bestimmten Welle. Der Gegenstand nach (Haupt- und) Hilfsantrag 1 sei auch neu gegenüber demjenigen der D1, wobei der Kenntnisstand des Fachmanns zum damaligen Anmeldezeitpunkt zu berücksichtigen sei. Schließlich werde der Gegenstand des Hilfsantrags 2 auch nicht durch eine Zusammenschau von P3 und D1 nahegelegt. So bestehe keine Veranlassung ausgehend von P3 die D1 in Betracht zu ziehen, da dieser eine gänzlich andere Aufgabenstellung zu Grunde läge; aus demselben Grund würde auch eine Zusammenschau ausgehend von D1 nicht zum Gegenstand des Hilfsantrags 2 führen.

Die Beschwerdeführerin und Patentinhaberin hat den Antrag gestellt,

den Beschluss der Patentabteilung 12 des DPMA vom 7. Juli 2015 aufzuheben und das Patent 199 64 461 in vollem Umfang aufrechtzuerhalten,

hilfsweise das Patent 199 64 461 mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

- Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 7. Februar 2019,
- Beschreibung Seiten 2/8 bis 3/8 gemäß Patentschrift
- Zeichnungen (Fig. 1 bis 4) gemäß der Patentschrift,

weiter hilfsweise mit folgenden Unterlagen:

- Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2, überreicht in der mündlichen Verhandlung am 7. Februar 2019,
- Beschreibung Seiten 2/8 bis 3/8 gemäß Patentschrift
- Zeichnungen (Fig. 1 bis 4) gemäß der Patentschrift.

Die Beschwerdegegnerin und Einsprechende hat sich im Beschwerdeverfahren nicht (zur Sache) geäußert und ist auch nicht zur Verhandlung erschienen.

Der erteilte Patentanspruch 1 lautet:

- „1. Doppel-Kupplungssystem (1a), welches
- eine einer ersten Getriebeeingangswelle (8) zugeordnete erste Lamellen-Kupplung (4)
 - und eine einer zweiten Getriebeeingangswelle (9) zugeordnete zweite Lamellen-Kupplung (5) aufweist

- und in einem Kraftfahrzeug-Antriebsstrang zwischen einer Antriebseinheit (6) und einem Getriebe (2) anordbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass das Kupplungssystem eine modulare Baueinheit (1a) darstellt, komplett vorgefertigt und vormontiert und an wenigstens einer der Getriebeeingangswellen (8, 9) axial abgestützt ist.“

Dem Anspruch 1 ist in der erteilten Fassung noch der Anspruch 6 nebengeordnet:

„6. Kraftfahrzeug-Antriebsstrang aufweisend eine Antriebseinheit (6) und ein Getriebe (2) dadurch gekennzeichnet ein Doppel-Kupplungssystem (1a) nach einem der Ansprüche 1 bis 5.“

Auf die nebengeordneten Ansprüche 1 und 6 sind noch die Unteransprüche 2 bis 5 bzw. 7 bis 18 zurückbezogen, zu deren Wortlaut auf die Patentschrift verwiesen wird.

In der Fassung nach Hilfsantrag 1 sind die Ansprüche 2 bis 17 gestrichen und der letzte Teilsatz im Kennzeichenteil des Anspruchs 1 folgendermaßen abgeändert worden (Änderungen kursiv hervorgehoben):

„ ... und an ~~wenigstens einer~~ der Getriebeeingangswellen ~~(8, 9)~~, nämlich der *Innenwelle (9)* axial abgestützt ist.“

Der (einzige) Anspruch 1 nach Hilfsantrag 2 lautet mit vom Senat gemäß Figur 2 richtig gestellten Bezugszeichen schließlich:

- „1. Doppel-Kupplungssystem (1a), welches
 - eine einer als Innenwelle ausgeführten ersten Getriebeeingangswelle (9) zugeordnete erste Lamellen-Kupplung (5)

- und eine einer als Hohlwelle ausgeführten und die Innenwelle (9) umschließenden zweiten Getriebeeingangswelle (8) zugeordnete zweite Lamellen-Kupplung (4) aufweist
 - und in einem Kraftfahrzeug-Antriebsstrang zwischen einer Antriebseinheit (6) und einem Getriebe (2) anordbar ist,
- dadurch gekennzeichnet, dass
- das Kupplungssystem eine modulare Baueinheit (1a) darstellt, komplett vorgefertigt und vormontiert und an der Innenwelle (9) axial abgestützt ist,
- wobei die erste Lamellenkupplung (5) und die zweite Lamellenkupplung (4) radial ineinander geschachtelt sind.“

Zu den weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die form- und fristgerecht eingelegte Beschwerde ist zulässig. Sie führt aber nicht zum Erfolg, da der beanspruchte Gegenstand in keiner der beantragten Fassungen rechtsbeständig bzw. patentfähig ist.

1. Zum Patentgegenstand

Das Streitpatent betrifft ein zwischen Getriebe und Antriebseinheit angeordnetes Doppel-Kupplungssystem sowie einen Kraftfahrzeug-Antriebsstrang mit einem solchen Doppel-Kupplungssystem.

In Absatz [0006] der Patentschrift wird es bei Mehrfach-Kupplungssystemen nach dem zitierten Stand der Technik als nachteilig erachtet, dass sich diese nicht für eine größere Anzahl von Getriebetypen- und Bauarten verwenden lassen, da viele Hilfsaggregate über das ganze Getriebe verteilt sind.

Ausgehend von diesem Stand der Technik liegt dem Patent nach Absatz [0008] die Aufgabe zugrunde, ein Mehrfach-Kupplungssystem derart zu gestalten, dass es eine weitgehend autarke Einheit bildet, die sich mit einer Mehrzahl von nach Bauart und Größe unterschiedlichen Getrieben ohne großen Aufwand kombinieren lässt, und die außerdem zu einer Verringerung von Bauraum, Gewicht und Herstellungskosten führt.

Der Anspruch 1 gemäß Hauptantrag umfasst in seiner erteilten Fassung gemäß der Merkmalsgliederung im angefochtenen Beschluss folgende Merkmale:

- M1: Ein Doppel-Kupplungssystem (1a),
 - M2: welches eine einer ersten Getriebeeingangswelle (8) zugeordnete erste Lamellen-Kupplung (4)
 - M3: und eine einer zweiten Getriebeeingangswelle (9) zugeordnete zweite Lamellen-Kupplung (5) aufweist
 - M4: und in einem Kraftfahrzeug-Antriebsstrang zwischen einer Antriebseinheit (6) und einem Getriebe (2) anordenbar ist,
- dadurch gekennzeichnet, dass
- M5: das Kupplungssystem eine modulare Baueinheit (1a) darstellt,
 - M6: komplett vorgefertigt und vormontiert und
 - M7: an wenigstens einer der Getriebeeingangswellen (8, 9) axial abgestützt ist.

Dabei wird der Fachmann, der im vorliegenden Fall als ein Fachhochschulingenieur der Fachrichtung Maschinenbau oder Fahrzeugtechnik mit mehrjähriger Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Doppel-Kupplungssystemen für Kraftfahrzeuganwendungen angesehen wird, folgendes Verständnis zu Grunde legen:

Ausgangspunkt ist nach den Merkmalen M1 bis M4 ein in einem Antriebsstrang zwischen einer Antriebseinheit und einem Getriebe angeordnetes Doppel-Kupp-

lungssystem, bei dem eine erste und eine zweite Lamellen-Kupplung jeweils einer ersten bzw. einer zweiten Getriebeeingangswelle zugeordnet sind.

Entsprechend den Merkmalen M5 und M6 stellt das Kupplungssystem eine modulare Baueinheit dar, die komplett vorgefertigt und vormontiert ist. Somit muss das Kupplungssystem so ausgestaltet bzw. konstruiert sein, dass es dazu geeignet ist, als komplette Baueinheit montiert werden zu können, ohne dass hierzu die Baueinheit bzw. einzelne Baugruppen vorher wieder demontiert werden müssen.

Zur axialen Festlegung wird schließlich als (konkrete) konstruktive Maßnahme in M7 gefordert, dass die gemäß den Merkmalen M5 und M6 modulare Baueinheit an wenigstens einer der Getriebeeingangswellen abgestützt ist, d. h. zumindest in einer axialen Richtung gegen Verschiebung gesichert ist.

2. Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 nach Hauptantrag ist unzulässig erweitert (§ 21 (1) Nr. 4 PatG).

Das Merkmal M7 ist im angefochtenen Beschluss als nicht in den Anmeldungsunterlagen offenbart angesehen worden, insbesondere deshalb, weil es nicht deutlich dargestellt sei und der Fachmann diesem Merkmal keine besondere Bedeutung zumessen würde.

Einzigste Offenbarungsquelle für dieses Merkmal ist unbestritten die Figur 2 der Stammanmeldung. Dieser kann der Fachmann aber offensichtlich entnehmen, dass die Nabe 5.4 der zweiten Lamellenkupplung 5 auf der Welle 9 über zwei Sicherungsmittel in axialer Richtung zum Kurbelwellenflansch 6 hin festgelegt ist bzw. sich an diesen axial abstützt, so dass sich das Kupplungssystem nicht vom Getriebe entfernen und in Richtung Antriebseinheit verschieben kann. Der Fachmann erkennt (trotz fehlender Umlaufkanten und Bezugszeichen) zweifellos, dass es sich hierbei um eine Ringscheibe als Anlage und einen Sicherungsring zur Festlegung auf der Welle handelt.

Im vorliegenden Kontext wird der Fachmann diese Maßnahme auch als zur Erfindung gehörig erachten. So geht es entsprechend der Lehre des Streitpatents um eine Baugruppe, die als eine Einheit montiert werden soll – siehe Aufgabenstellung in Verbindung mit den Merkmalen M5 und M6. Unter diesem Aspekt wird der Fachmann selbstverständlich auch die Figur 2 im Hinblick darauf eingehend betrachten, wie diese Baugruppe gesichert bzw. festgelegt ist. Dabei erkennt er die axiale Sicherung (rechts) auf der Welle 9 einerseits und auch die axiale Anlage der Trägernabe an dem getriebeseitigen Gehäuseteil (links). Somit ist das Merkmal, dass das Kupplungs-System als Baueinheit 1a an der (innenliegenden) Getriebeeingangswelle 9 axial abgestützt ist, ursprünglich und als zur Erfindung gehörig offenbart.

Im erteilten Anspruch 1 wird allerdings darüber hinausgehend beansprucht, dass die Baueinheit 1a „an wenigstens einer der Getriebeeingangswellen axial abgestützt ist“, das heißt, die Abstützung könnte an der ersten Getriebeeingangswelle, an der zweiten Getriebeeingangswelle oder sogar an beiden Getriebeeingangswellen erfolgen. Diese zwei zusätzlichen Varianten sind jedoch in der Figur 2, die diesbezüglich die einzige Offenbarungsquelle darstellt, nicht gezeigt und gehen deshalb über die ursprüngliche Offenbarung hinaus. Der Fachmann wird bei Betrachtung der Baueinheit in Figur 2 die Möglichkeit, die Nabe des Innenlamellenträgers 4.3 an der Hohlwelle 8 axial abzustützen, nicht in Erwägung ziehen. Hier steht nämlich weder der erforderliche axiale Bauraum für eine übliche, bei der Welle 9 gezeigte Axialsicherung zur Verfügung, noch wäre dann das Montagekonzept mit einer Baueinheit möglich, da zur Übertragung der an der Welle 9 gezeigten Axialsicherung auf die Welle 8 sowohl der äußere Lamellenträger 5.4 als auch der Torsionsschwingungsdämpfer 3.1 zur Montage entfernt werden müssten. Für eine derartige Verallgemeinerung erhält der Fachmann aus der Zeichnung jedenfalls keine Hinweise, vielmehr wird er die dargestellte Möglichkeit bei der vorliegenden Konstruktion als einzige Möglichkeit ansehen.

Im Hinblick auf die Rechtssicherheit für die Öffentlichkeit stellt die beanspruchte Verallgemeinerung auf Grund der fehlenden Offenbarung eine unzulässige Erweiterung dar.

Da das Patent bereits deshalb in der Fassung nach Hauptantrag zu widerrufen ist, erübrigt sich ein Eingehen auf weitere unzulässige Erweiterungen des ursprünglich offenbarten Gegenstandes in den Unteransprüchen, wie bspw. in Anspruch 2 („wenigstens eine Komponente (40) des Kupplungssystems“; offenbart ist nur der Flansch 40 der Trägernabe) oder in Anspruch 10 („axial abgestützt unter Vermittlung einer Getriebewelle“, d. h. Abstützung an einer beliebigen von den beiden Wellen, siehe oben).

3. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 1 liegt zwar im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung, ist jedoch nicht neu (§§ 1 bis 3 PatG).

Im Anspruch 1 nach Hilfsantrag 1 ist das Merkmal M7 in der Weise angepasst worden, dass „die Baueinheit (1a) ... an der Getriebeeingangswelle (9), nämlich der Innenwelle (9) axial abgestützt ist“. Dieses Ausgestaltungsmerkmal ist, wie unter Punkt 2. ausgeführt, ursprünglich offenbart, so dass der Gegenstand nach Hilfsantrag 1 nicht unzulässig erweitert sowie gegenüber der erteilten Fassung auch beschränkt ist.

Der Gegenstand wird allerdings durch D1 neuheitsschädlich vorweggenommen. D1 zeigt beispielsweise in Figur 4 ein Doppel-Kupplungssystem mit zwei axial angeordneten Lamellenkupplungen, wobei die erste Lamellenkupplung 15 der Innenwelle 24 und die zweite Lamellenkupplung der zweiten, als Hohlwelle 26 ausgebildeten Welle zugeordnet sind (Merkmale M1 bis M3). Dieses Kupplungssystem ist zwischen einer Antriebseinheit und einem Getriebe angeordnet, wobei über den Flansch der Motorausgangswelle 14 das Drehmoment eingebracht und je nach betätigter Kupplung über die Welle 24 oder 26 in das Getriebe eingeleitet wird (Merkmal M4).

Auf der zugehörigen Beschreibungsseite 2, Zeilen 48 bis 50, wird dabei ausdrücklich hervorgehoben, dass die Einzelteile des Kupplungssystems zu einem „kompakten Kupplungsgehäuse“ verschraubt sind. Hierdurch wird dem Fachmann bereits vermittelt, dass das Kupplungssystem nicht aus separat montierten Baugruppen besteht, sondern die Komponenten in einem kompakten Gehäuse zusammengefasst sind und dieses als solches auch gehandhabt werden kann. Vor diesem Hintergrund wird der Fachmann die Ausführungen in den nachfolgenden Zeilen 51 bis 53, wonach durch die Steckverzahnung 12, 13 zwischen Motorantrieb 14 und Kupplung 1 die Doppelkupplung komplett montiert angeschlossen wird, so verstehen, dass die Montage der Doppelkupplung als eine Baueinheit erfolgt und keine Demontage einzelner Kupplungsbaugruppen erfordert.

Über diesen Hinweis hinaus erkennt der Fachmann, dass die in Figur 4 der D1 offenbarte Ausführungsform der Kupplung 1 dafür geeignet ist, das komplette Gehäuse „als Ganzes“ auf die Getriebewellen 24, 26 aufzuschieben. Dabei ist in der Figur auch eindeutig entnehmbar, dass die Kupplung in der aufgeschobenen Lage an der Innenwelle 24 axial abgestützt und damit am Getriebe festgelegt ist. Hierzu weist die Innenwelle 24 am axial äußeren Ende der Nabe des Lamellenträgers 23 in der Figur 4 links eine Nut mit einem Sicherungsring auf, an dem die Nabe und über diese auch die Kupplung in axialer Richtung zum Motor hin abgestützt ist (Merkmal M7). Gegen eine solche Montage spricht auch nicht die offensichtlich über einen aufwändigen Rast-/Schnappmechanismus erfolgende axiale Sicherung des Lamellenträgers 19, die im Gegensatz zur einfachen axialen Sicherung an der Innenwelle 24 keine Zugänglichkeit von außen erfordert (Blindmontage).

Damit ergibt sich sowohl aus den Hinweisen in der Beschreibung als auch aus der konkreten Ausgestaltung der Kupplung der D1, dass diese als kompakte Einheit montiert werden kann, so dass die Merkmale M5 und M6 ebenfalls durch die D1 vorweggenommen sind.

Der Einwand der Patentinhaberin, dass zur Montage der Kupplung der D1 eine Demontage einzelner Baugruppen zwingend erforderlich sei, vermag nicht durchzugreifen. Dabei kann zwar das in der bereits im Einspruchsverfahren vorgelegten Illustration „Borg Warner: Montage Doppelkupplung“ beschriebene Montageverfahren durchaus eine Möglichkeit der Kupplungs-Montage darstellen, allerdings ist es nicht die einzige. So ist das vorgenannte Montageverfahren gemäß Schritt 5 z. B. bei der Ausführungsform nach Figur 3 der D1 überhaupt nicht möglich, da der getriebeseitige Lamellenträger nicht an dem T-Stück 44 vorbeigeführt werden kann. Vielmehr erkennt der Fachmann, insbesondere auch auf Grund der diesbezüglichen Hinweise in der Beschreibung, dass die Kupplung nach Figur 4 geeignet bzw. sogar dazu vorgesehen ist, um als eine „komplette“ Baueinheit montiert werden zu können.

4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 ist nicht erfinderisch (§§ 1 bis 4 PatG).

Auf Grund der radial geschachtelten Bauweise, die zweifellos in der Stammanmeldung ursprünglich offenbart ist (siehe Figur 2 sowie Text in Spalte 2, Zeilen 12 bis 14), ist der in Hilfsantrag 2 beanspruchte Gegenstand neu gegenüber dem vorgelegten Stand der Technik, insbesondere auch gegenüber demjenigen der D1.

Allerdings beruht der Gegenstand ausgehend von D1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

So nimmt die Doppelkupplung der D1, bei der die Lamellenkupplungen 15, 19 axial hintereinander angeordnet sind, alle Merkmale mit Ausnahme der radialen Ineinanderschachtelung der beiden Lamellenkupplungen vorweg (siehe oben). Bei den Bauweisen mit radialer oder axialer Anordnung der Einzelkupplungen handelt es sich um Ausführungsformen, die zum Anmeldezeitraum im Jahr 1999 bekannt und üblich waren. So wurde D1 bereits im Jahre 1989 und P3, die in ihrer Figur

eine Doppelkupplung mit radialer Anordnung offenbart, im Jahre 1993 angemeldet (siehe deren Figur); der P3 lag dabei ausdrücklich die Aufgabe zugrunde, eine Doppelkupplung mit einem geringeren Platzbedarf zu schaffen (siehe Spalte 1, Zeilen 14 bis 16). Somit handelt es sich bei diesem Ausgestaltungsmerkmal um eine zum Anmeldezeitraum fachübliche maschinenbautechnische Lösung zur Anpassung der Bauweise an das zur Verfügung stehende Platzangebot, die der Fachmann bei entsprechendem Bedarf/Randbedingungen als zweckmäßig in Betracht ziehen wird und wofür er keiner besonderen Veranlassung bedarf (vgl. GRUR 2014, 647, Farbversorgungssystem).

Es sind auch keine besonderen Umstände feststellbar, welche im Hinblick auf den streitpatentgemäßen Aspekt einer modularen Baueinheit die Auswahl einer radialen bzw. einer axialen Bauweise als nicht möglich oder sonst untunlich erscheinen lassen. So geht es vorliegend nur um die Handhabung des Kupplungssystems als eine modulare Baueinheit ohne Wechselwirkung mit dem inneren Aufbau, wobei sich eine Doppelkupplung in radialer Bauweise von einer Doppelkupplung in axialer Bauweise hinsichtlich der Schnittstellen nicht voneinander unterscheiden (vgl. bspw. Figur 8 der D1 mit der Figur der P3).

Der Gegenstand des (einzigen) Anspruchs 1 nach Hilfsantrag 2 ergibt sich somit für den Fachmann in naheliegender Weise und ist damit nicht patentfähig.

III.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn 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 beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Ganzenmüller

Bayer

Küest

Richter

Fi