

hat der 12. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der mündlichen Verhandlung am 14. Oktober 2021 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Rothe, der Richterin Bayer, des Richters Dipl.-Ing. Univ. Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Ausfelder und der Richterin Dipl.-Ing. Univ. Schenk

beschlossen:

Der Beschluss der Patentabteilung 22 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 9. Dezember 2015 wird aufgehoben und das Patent 10 2011 108 893 mit folgenden Unterlagen beschränkt aufrechterhalten:

Patentansprüche 1 bis 7, eingegangen am 28. September 2018,
Beschreibung und
Zeichnungen gemäß Patentschrift.

G r ü n d e

I.

Gegen das am 29. Juli 2011 beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldete und am 31. Oktober 2013 veröffentlichte Patent 10 2011 108 893 (Patentschrift DE 10 2011 108 893 B4, nachfolgend PS) mit der Bezeichnung

„Antriebsvorrichtung für einen Kran“

hatte die Einsprechende am 31. Januar 2014 Einspruch erhoben.

Mit in der Anhörung am 9. Dezember 2015 verkündetem Beschluss hat die Patentabteilung 22 des Deutschen Patent- und Markenamts das Patent widerrufen. Sie begründet dies damit, dass es keiner erfinderischen Tätigkeit bedurft habe, um ausgehend vom Stand der Technik gemäß der Entgegenhaltung E2 (s.u.) und in Kenntnis der E1 sowie der E10 zu einer Antriebsvorrichtung für einen Kran nach dem Anspruch 1 vom 23. November 2015 zu gelangen.

Gegen diesen, ihr am 22. Januar 2016 zugestellten Beschluss richtet sich die am 17. Februar 2016 eingegangene Beschwerde der Patentinhaberin.

Die Patentinhaberin und Beschwerdeführerin stellte den Antrag,

den Beschluss der Patentabteilung 22 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 9. Dezember 2015 aufzuheben und das Patent 10 2011 108 893 mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:

Patentansprüche 1 bis 7, eingegangen am 28. September 2018,
Beschreibung
und Zeichnungen gemäß Patentschrift.

Die Einsprechende und Beschwerdegegnerin stellte den Antrag,

die Beschwerde der Patentinhaberin zurückzuweisen.

Sie verweist darauf, dass der Antrag aus dem Stand der Technik nahegelegt und damit nicht erfinderisch sei.

Der Anspruch 1 gemäß Eingabe vom 28. September 2018, der dem im Einspruchsverfahren beantragten Anspruch 1 vom 23. November 2015 entspricht und

aufgrund dessen die Patentabteilung 22 das Patent mangels erfinderischer Tätigkeit widerrufen hatte, lautet (Gliederung wie im Einspruchsverfahren; Änderungen gegenüber der erteilten Fassung sind entsprechend gekennzeichnet):

1. Antriebsvorrichtung für einen Kran (1),
 - a) wobei der Kran (1) einen Unterwagen (2) und einen Oberwagen (3) aufweist,
 - b) mit wenigstens einem im Unterwagen (2) angeordneten Unterwagenmotor (10), der ein Verbrennungsmotor ist, und
 - c) mit wenigstens einem Oberwagenantrieb, wobei der Oberwagenantrieb mittels eines vom Unterwagenmotor (10) antreibbaren Drehmoment- und/oder Kraftübertragungsmittel antreibbar ist und
 - d1) wobei das Drehmoment- und/oder Kraftübertragungsmittel eine Gelenkwelle (16),
 - d2) ein erstes Winkelgetriebe (13),
 - d3) wenigstens ein weiteres Winkelgetriebe (13) im Oberwagen (3) und
 - d4) eine von diesem aus erfolgende Leistungsfortführung zu einem Pumpenverteilergetriebe (14) umfasst,
 - e1) wobei der Unterwagenmotor (10) ein leistungsstarker und großdimensionierter Verbrennungsmotor, insbesondere ein Dieselmotor, ist und
 - e2) wobei die Leistung des Unterwagenmotors (10) derart bemessen ist, dass durch den Unterwagenmotor (10) die für den Kranbetrieb erforderliche Leistung bei niedriger Motordrehzahl bereitstellbar ist.

Daran schließen sich unmittelbar oder mittelbar auf diesen Anspruch 1 rückbezogene Unteransprüche 2 bis 6 sowie ein auf einen Kran mit wenigstens einer Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6 gerichteter Nebenanspruch 7 an.

Im Verfahren befinden sich folgende Entgegenhaltungen:

- E1** US 1,771,333
- E2** DE 20 2005 011 501 U1
- E3** DE 953 110
- E4** DE 1 013 849
- E5** DE 297 19 953 U1
- E6** US 4,397,396
- E7** Becker, Rudolf, Dipl.-Ing.: Das große Buch der Fahrzeugkrane. Band I. Handbuch der Fahrzeugkrantechnik, 2. Auflage. Griesheim: KM Verlags GmbH, 2001. S. 128-135. – ISBN 3-934518-00-1
- E8** Krupp Industrietechnik: KMK Mobilkrane. Tabelle. Wilhelmshaven, 22.04.1991 - Firmenschrift
- E9** Motorenkennfeld. In: Diagramm, 07.12.2015, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/60/Brake_specific_fuel_consumption.svg [abgerufen am 07.12.2015]
- E10** DE 20 2008 003 733 U1
- E11** Becker, Rudolf, Dipl.-Ing.: Das große Buch der Fahrzeugkrane. Band I. Handbuch der Fahrzeugkrantechnik, 2. Auflage. Griesheim: KM Verlags GmbH, 2001. S. 27 f. – ISBN 3-934518-00-1

Zu weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Beschwerde der Patentinhaberin ist erfolgreich, da sie – wie beantragt – zu einer beschränkten Aufrechterhaltung des Patents im Umfang der am 28. September 2018 eingereichten Patentansprüche 1 bis 7 führt, weil sich die mit dem zulässigen Einspruch geltend gemachten Widerrufsgründe hinsichtlich dieser Fassung des Patents als nicht zutreffend erweisen.

1) Die Erfindung betrifft eine Antriebsvorrichtung für einen Kran, wobei der Kran einen Unterwagen und einen Oberwagen aufweist (vgl. PS Abs. 0001), sowie einen Kran mit einer solchen Antriebsvorrichtung.

2) Aufgabe der Erfindung ist es, eine Antriebsvorrichtung für einen Fahrzeugkran zu schaffen, damit der im Unterwagen für den Fahrbetrieb des Kranes auf der Straße in seiner Leistung großdimensionierte Verbrennungsmotor auch für den Oberwagenantrieb genutzt werden kann (PS Abs. 0009 i V m. 0013 und 0015).

3) Als für den vorliegenden Erfindungsgegenstand zuständiger **Fachmann** ist ein Ingenieur des Maschinenbaus anzusehen, der über einen Abschluss als Dipl.-Ing. oder Master an einer Fachhochschule bzw. Hochschule für angewandte Wissenschaften und über mehrjährige Berufserfahrung auf dem Gebiet der Konstruktion und Entwicklung von Antriebsvorrichtungen für Mobilkrane verfügt.

4) Der Gegenstand nach dem zulässigen **Patentanspruch 1** vom 28. September 2018 ist patentfähig.

a) Der **Anspruch 1** vom 28. September 2018 ist **zulässig**, was von der Einsprechenden im vorliegenden Beschwerdeverfahren auch nicht bestritten wurde.

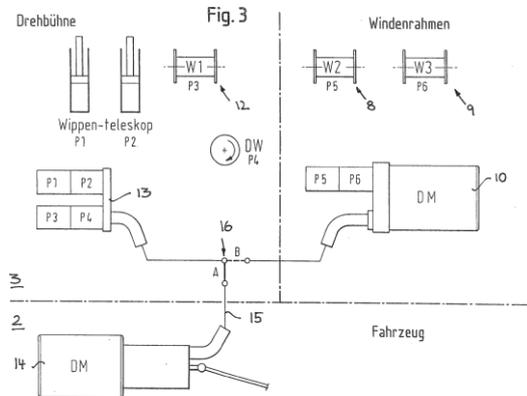
Die Zulässigkeit des Anspruchs 1 vom 28. September 2018, der identisch ist zum Wortlaut des Anspruchs 1 vom 23. November 2015, mit dem das Patent im Einspruchsverfahren verteidigt wurde, war bereits Gegenstand der Beschlussbegründung des dortigen Verfahrens, auf welche diesbezügliche Begründung verwiesen wird.

Auch die übrigen Ansprüche 2 bis 7 vom 28. September 2018 entsprechen, mit Ausnahme eines nun richtiggestellten Rückbezugs im Anspruch 7 („1 bis 6“ statt „1 bis 9“) dem Wortlaut der Ansprüche 2 bis 7 vom 23. November 2015.

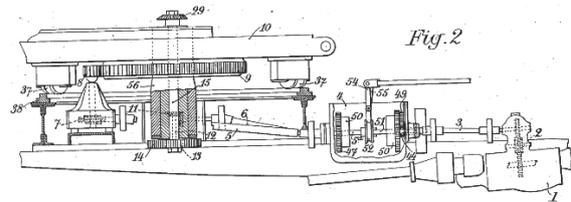
Der jeweilige Gegenstand dieser Ansprüche 2 bis 7 geht hervor aus den ursprünglichen Unteransprüchen 2, 4, 5, 8, 9 bzw. 10 vom Anmeldetag (vgl. Offenlegungsschrift DE 10 2011 108 893 A1) ist damit ursprünglich offenbart.

b) Der Gegenstand nach **Anspruch 1** vom 28. September 2018 ist **patentfähig**.

Dem von der Entgegenhaltung **E2** ausgehenden Fachmann kann die **E1** den Gegenstand nach Anspruch 1 vom 28. September 2018 nicht nahelegen.



E2, Fig. 3



E1, Fig. 2

Zwar zeigt die **E2** die **Merkmale a bis c** des Anspruchs 1 gemäß Antrag vom 28. September 2018 auf:

Denn die **E2** offenbart eine Antriebsvorrichtung (vgl. in **E2**, Fig. 3 Unterwagenmotor 14, Antriebsverbindung 15, Ventileinrichtung 16) für einen Kran (Fig. 1, Kran 1), wobei der Kran einen Unterwagen (Unterwagen 2) und einen Oberwagen (Oberwagen 3) entsprechend **Merkmal a)** aufweist.

Wie nach **Merkmal b)** weist die Antriebsvorrichtung der **E2** einem im Unterwagen (Unterwagen 2) angeordneten Unterwagenmotor (Unterwagenmotor 14), der ein Verbrennungsmotor (Unterwagenmotor 14 mit Bezeichnung DM offensichtlich für Dieselmotor, Fig. 3) auf.

Dem **Merkmal c)** entsprechend zeigt die **E2** auch einen Oberwagenantrieb (Pumpenverteilergetriebe 13 für Pumpen P1 bis P4), wobei der Oberwagenantrieb mittels eines vom Unterwagenmotor (Unterwagenmotor 14) antreibbaren Drehmoment- und/oder Kraftübertragungsmittels (Antriebsverbindung 15) antreibbar ist.

Denn nach **E2**, Abs. 0020 Z. 8-11 und Anspruch 3, ist das Pumpenverteilergetriebe 13 durch eine Antriebsverbindung 15 durch die Drehdurchführung zwischen Unterwagen 2 und Oberwagen 3 mit dem Unterwagenmotorantrieb (Unterwagenmotor 14) verbunden und von diesem antreibbar.

Der **E2**-Unterwagenmotor 14 mit der Bezeichnung DM für offensichtlich einen Dieselmotor, s. Fig. 3 (vgl. Abs. 0005, 0017 mit dortigem Dieselmotor 10 am Oberwagen, der ebenfalls in der Fig. 3 mit DM bezeichnet ist), entspricht dem **Merkmal e1**), demnach der Unterwagenmotor ein leistungsstarker und großdimensionierter Verbrennungsmotor, insbesondere ein Dieselmotor sein muss. Mangels konkreter Angaben beschränken dabei die Adjektive („leistungsstarker und großdimensionierter“) genauso wie das fakultative Merkmal (s. „insbesondere“) nicht.

Jedoch fehlt es der **E2** an den Merkmalen **d1 bis d4**, demnach das Drehmoment- und/oder Kraftübertragungsmittel eine Gelenkwelle (**fehlendes Merkmal d1**), ein erstes Winkelgetriebe (**fehlendes Merkmal d2**), wenigstens ein weiteres Winkelgetriebe im Oberwagen (**fehlendes Merkmal d3**) und eine von diesem Winkelgetriebe im Oberwagen aus erfolgende Leistungsfortführung zu einem Pumpenverteilergetriebe umfasst (**fehlendes Merkmal d4**).

Denn anders als die Einsprechende und Beschwerdegegnerin vorbringt, kommt es bei einer Entgegenhaltung nicht darauf an, ob sich diese, hier die **E2**, gerade nicht festlegen will, sich auf eine hydraulische Ausführung des von ihr vorgestellten Antriebskonzepts zu beschränken.

Stattdessen kommt es darauf an, was die **E2** als Stand der Technik entsprechend ihrer Beschreibung und zusammen mit den Figuren dem Fachmann tatsächlich offenbart:

So ist es Aufgabe der Vorrichtung nach **E2**, an der Einsatzstelle einen in möglichst kurzer Zeit funktionsfähigen Kran zu erhalten, damit dieser für die Montage von beliebigen, separat transportierten Komponenten an den Kran bereits verwendbar ist (vgl. **E2** Abs. 0002 vorletzter Satz i V m. Abs. 0003 f.). In **E2** Abs. 0003 ist dazu

angegeben, dass für den Transport des Krans dessen Gewicht und ggf. seine Abmessungen deutlich reduzierbar sein sollen, ohne die Aufbaubarkeit des Krans an der Baustelle spürbar zu verzögern. Passend zu dieser angegebenen Aufgabe ist als erstes die Lösung vorgeschlagen, dass der Kranmotor demontierbar am Oberwagen angebracht ist.

Voraussetzung dafür (vgl. **E2** Abs. 0007), obwohl lediglich als „Weiterbildung“ angegeben, aber für den Fachmann ersichtlich unabdingbar, ist, dass die Stellaggregate, die am Oberwagen angeordnet sind, durch eine Antriebsverbindung mit einem Unterwagenmotor verbindbar und davon antreibbar sind. Soweit die **E2** bei einzelnen Ausbildungen der dort offenbarten Erfindung diese lediglich als „vorteilhaft“ angibt, mag damit in abstrakter Formulierung mit angegeben sein, dass die Funktion vielleicht auch anders als mit der als vorteilhaft angegebenen Ausbildung gelöst werden könnte. Damit wird jedoch kein anderer Stand der Technik als die in **E2** angegebene, ausschließlich hydraulische Antriebsverbindung offenbart (s. **E2**, Abs. 0009, 0018-0020, Anspruch 5 mit 7, Fig. 3). Ein Anlass für den Fachmann, trotz der in **E2** vorgegebenen und als vorteilhaft bezeichneten konstruktiven Lösung als hydraulische Antriebsverbindung nach einer Alternative dazu zu suchen, ist nicht ersichtlich.

Das weitere Argument der Einsprechenden, dass die Ansprüche 1 bis 4, 6, 8 und 9 der **E2** die letztendliche Ausgestaltung der darin definierten Antriebsverbindung völlig offenlassen und auch nicht-hydraulische und vom Fachmann als geeignet erachtete Antriebsverbindungen umfassen, stellt keine Offenbarung für eine Lösung wie nach Anspruch 1 dar. Denn damit offenbaren die Unteransprüche der **E2** ausdrücklich keine anderen Lösungen als die im Ausführungsbeispiel angegebene hydraulische Verbindung zwischen Ober- und Unterwagen.

Entgegen der Argumentation, die **E2**, Anspruch 3, ließe – zunächst – offen, wie die Antriebsverbindung zwischen dem Unterwagenmotor und dem Oberwagenantrieb ausgebildet sei, kommt es bei der Offenbarung einer Entgeghaltung nicht darauf

an, ab welchem Unteranspruch ein Merkmal aufgeführt ist. Denn die Lehre der **E2** zielt durchgängig und ausschließlich auf eine hydraulische Antriebsverbindung ab. Es ist in der **E2** nicht angegeben, dass es zu diesem vorgestellten Antrieb bestimmte Alternativen gäbe, vielmehr wird der hydraulische Antrieb sogar ausdrücklich als vorteilhaft (s.u.) herausgestellt. Aus der **E2** ist somit, wie bereits angeführt, nicht erkennbar, warum der Fachmann eine andere Alternative suchen und verwenden sollte.

Der von **E2** ausgehende Fachmann hat also weder einen Hinweis, noch eine Anregung, auch nicht aus seinem Fachwissen heraus, nach z.B. rein mechanischen Alternativen für die in **E2** vorgeschlagene hydraulische Verbindung zwischen Ober- und Unterwagen zu suchen. Stattdessen gibt die **E2** gerade, s.o., die „hydraulischen Antriebsverbindungen“ als „vorteilhafterweise“ an (Abs. 0009, letzte beide Sätze). Einen Anlass, andere, gar ältere (wie in **E1**, **E3**, **E6**-Fig.23) und damit überkommene und damit offensichtlich schlechtere Lösungen zu suchen, ergibt sich damit nicht.

Soweit die Einsprechende auf die **E7**, S. 129, Kap 10, Abs. 1 verweist („Moderne Fahrzeugkrane sind heute fast ausschließlich mit hydrostatischen Kranantrieben ausgerüstet. Mechanisch Antriebe sind heutzutage nicht mehr üblich – höchstens noch bei Seilbagger-/Krankombinationen.“), führt diese, Fachwissen belegende Literaturstelle auch nicht hin zu einer mechanischen Antriebsverbindung zwischen Unter- und Oberwagen bei der Vorrichtung nach **E2**, sondern davon weg. Denn sie besagt, dass zum Anmeldezeitpunkt hydrostatische Kranantriebe Stand der Technik gewesen seien und andere Antriebssysteme sich „nur noch“ bei speziellen Kranen fänden. Mit „hydrostatischen Kranantrieben“ sind in der **E7** die Hydraulikmotoren für den Antrieb der Winden und Drehwerke gemeint. Dazu treibt ein Dieselmotor eine oder mehrere Hydraulikpumpen an. Wenn die **E7** somit bei speziellen Kranen auf andere – mechanische und elektrische – Antriebssysteme verweist, ist damit ausschließlich die Antriebsart der Winden und Drehwerke gemeint. Insofern bestätigt die **E7** lediglich das Antriebskonzept der **E2**, d.h. den dortigen

hydrostatischen Antrieb der dortigen Winden und des Drehwerks, führt aber nicht davon weg. Während die **E7** angibt, dass es prinzipiell gleichgültig sei, ob sich der Antriebsmotor im Kranoberwagen oder im Fahrgestell (d.h. im Kranunterwagen) befindet, legt sich die **E2** auf den Kranunterwagen fest. Daraus ergibt sich aber für den von **E2** ausgehenden Fachmann kein Anlass, die fertige Lösung der **E2** in Frage zu stellen und sich auf die Suche nach einer Alternative zu dem in **E2** angegebenen Kranantrieb zu begeben.

Auch das Argument der Einsprechenden und Beschwerdegegnerin, der Fachmann hätte ausgehend von der **E2** eine „objektive Veranlassung“, nämlich sich bei der Leistungsübertragung zwischen Unter- und Oberwagen von einer hydraulischen Umsetzung abzuwenden und hierfür eine mechanische Lösung wie in **E1, E3 und E6** in Betracht zu ziehen, denn die Veranlassung wäre beispielsweise in der Abdichtungsproblematik hydraulischer Systeme zu finden, bleibt ohne Beleg.

Die von der Einsprechenden dazu angeführte Problematik hinsichtlich (auch mehrkanaliger) Drehdurchführungen/hydraulischer Drehverteiler (von z.B. den Pumpen im Unterwagen zu den Stellaggregaten im Oberwagen) ist für den Fachmann aus dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik auch nicht erkennbar.

Soweit die Einsprechende bezüglich des von **E2** ausgehenden Fachmann zudem auf ein Fachwissen entsprechend **E7** verweist, zeigt diese, wie bereits oben angegeben, lediglich auf, dass Drehwerke und Winden hydrostatisch angetrieben werden können. Weiter offenbart sie aber außer einer direkt an den Dieselmotor angeflanschten Axialkolbenverstellpumpe (Bild 108) nichts dazu, wie eine Verbindung zwischen einer in einem Wagen (Oberwagen/Unterwagen) angeordneten Pumpe und einem im anderen Wagen (Unterwagen/Oberwagen) angeordneten Dieselmotor aussehen könnte.

Warum somit der von **E2** ausgehende Fachmann daher, wie von der Einsprechenden vorgebracht, auf die ihm beispielsweise von der **E1**, **E3** oder der **E6** vorgeschlagene Lösung zurückgreifen und die im Unterwagen erzeugte Leistung mittels eines mechanischen Antriebsstrangs in den Oberwagen übertragen sollte, „da sich die von der **E2** vorgeschlagene hydraulische Antriebsverbindung zwischen zwei ohnehin mechanischen Antriebselementen erstreckt, nämlich den Verbrennungsmotoren 10 und 14 einerseits und dem Pumpenverteilergetriebe 13 andererseits“, ist nicht ersichtlich. Denn aus der **E1** und **E3** geht keine Verbindung von einem Motor zu einer Pumpe oder einem Pumpenverteilergetriebe hervor. In der **E6** (Sp. Z. 47-51 i V m. Fig. 23, 26) wird vom Oberwagen aus über ein Kegelradgetriebe und damit einem anspruchsgemäßen Winkelgetriebe (vgl. PS Abs. 0019, Anspruch 2) eine Pumpe im Unterwagen angetrieben. Dabei handelt es sich aber dort lediglich um eine hydraulische (Hilfs-)Pumpe (hydraulic pump) zum Antrieb der Ausleger (furnishes power for operation of the outriggers). Damit drängt sich dem von der **E2** ausgehenden Fachmann durch **E6** jedoch kein gleichwertiger mechanischer Ersatz und auch keine offensichtlich gleichwertige, mechanische Alternative für die in **E2** hydraulisch ausgebildete Verbindung zwischen Dieselmotor und Pumpenverteilergetriebe auf. Denn in der **E2** ist eine leichte Umschaltbarkeit zwischen beiden Motoren gegeben, für die sich in der **E6** kein konstruktiver Vorschlag ergibt. Davon abgesehen würde dies, wenn die Funktionalität der in **E2** vorgeschlagenen (hydraulischen) Ventileinrichtung mechanisch abzubilden ist, einer entsprechenden aufwendigen Umkonstruktion der Vorrichtung nach **E2** mit einer ebenfalls verschleißbehafteten mechanischen Kupplung bedürfen. Deswegen gibt es für den Fachmann vorliegend auch keinen Anlass, von der **E2** ausgehend nach einer entsprechenden mechanischen Alternative zu suchen oder überhaupt nur, dafür eine mechanische Alternative in Betracht zu ziehen.

Im vorliegenden Beschwerdeverfahren hat die Einsprechende mit der Entgegnung **E11** noch einen (neben **E7**) weiteren Auszug aus dem Lehrbuch „Becker“ eingereicht, um nachzuweisen, dass mechanische Kranantriebe, bei welchem die

Motorleistung nicht hydraulisch, sondern mechanisch, beispielsweise mittels Wellen übertragen wird, für den Fachmann auch noch im Erscheinungsjahr der **E11** (2001) eine mögliche Antriebsart für einen Mobilkran darstellt.

Diese Aussage trifft die **E11** jedoch bei der Unterscheidung der Antriebsarten im dazu angeführten Kap. 9 nicht. Aufgeführt ist dort nur, dass es Kranantriebe mittels Dieselmotor und mechanischer Kraftübertragung gibt, nicht jedoch, ob dieser noch bei aktuellen Kranen überhaupt und z.B. eine empfehlenswerte Antriebsart ist. Aufgrund weitergehender Informationen kann damit auch die **E11** dem von der **E2** ausgehenden Fachmann keinen Gegenstand wie nach Anspruch 1 mit auch den Merkmalen d1 bis d4 nahelegen.

Auch der Hinweis der Einsprechenden, es läge dem Fachmann nahe, alte Krane wie nach **E1** mit einem hydrostatischen Antrieb entsprechend **E2** auszurüsten, führt nicht weiter. Abgesehen davon, dass offenbleibt, wie eine solche Konstruktion bestehend aus **E1**- und **E2**-Komponenten konstruktiv konkret aussehen sollte, ist ein solches Vorgehen durch keine der Entgegenhaltungen nahegelegt oder belegt.

Die weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften liegen weiter ab. Sie haben im vorliegenden Beschwerdeverfahren – weder schriftsätzlich noch im mündlichen Vortrag – keine Rolle mehr gespielt.

c) Sowohl die sich bei diesem an den Anspruch 1 vom 28. September 2018 anschließenden, auf den Anspruch 1 rückbezogenen Unteransprüche 2 bis 6 wie auch der Nebenanspruch 7, der gerichtet ist auf einen „Kran (1) mit wenigstens einer Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, wobei der Kran (1) vorzugsweise ein Mobilkran, insbesondere ein großer Mobilkran ist.“, werden vom Anspruch 1 getragen.

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

Bayer

Ausfelder

Schenk

Wei