



BUNDESPATENTGERICHT

23 W (pat) 1/16

(Aktenzeichen)

Verkündet am
8. August 2017

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2013 021 854.3

hat der 23. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 8. August 2017 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dr. Strößner und der Richter Brandt, Dr. Friedrich und Dr. Himmelmann

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Anmeldung 10 2013 021 854 wurde am 21. Dezember 2013 mit der Bezeichnung „Sicht- und Bedienvorrichtung zur Durchführung eines Verfahrens zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug“ beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht.

Die Prüfungsstelle für Klasse GO8G hat auf den Stand der Technik gemäß den Druckschriften

D1 DE 10 2006 029 847 A1

D2 DE 10 2013 010 818 A1 und

D3 DE 10 2008 042 397 A1

verwiesen und mangelnde Patentfähigkeit des Verfahrens nach dem mit der Anmeldung eingereichten Anspruch 1 geltend gemacht. Nachdem die Anmelderin daraufhin die Patenterteilung gemäß Hauptantrag mit dem ursprünglichen Anspruchssatz und gemäß Hilfsantrag mit einem modifizierten Anspruchssatz beantragt hat, hat die Prüfungsstelle mit Beschluss vom 5. November 2015 den Hauptantrag zurückgewiesen und das Patent gemäß dem Hilfsantrag erteilt. Zur Begründung hat sie dargelegt, das Verfahren nach Anspruch 1 des Hauptantrags ergebe sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus den Druckschriften D1 und D2.

Gegen den am 9. November 2015 zugestellten Beschluss hat die Anmelderin mit Schriftsatz vom 8. Dezember 2015, per Fax eingegangen am 9. Dezember 2015, Beschwerde eingelegt und diese mit Schriftsatz vom 26. April 2016 begründet.

Mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung wurde die Anmelderin vom Senat noch auf die Relevanz der in der Beschreibungseinleitung der Anmeldung genannten Druckschrift

D4 DE 10 2011 083 833 A1

hingewiesen.

In der mündlichen Verhandlung beantragt die Anmelderin,

- den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G08G des Deutschen Patent- und Markenamts vom 5. November 2015 aufzuheben und
- ein Patent zu erteilen mit der Bezeichnung „Sicht- und Bedienvorrichtung zur Durchführung eines Verfahrens zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug“ und dem Anmeldetag 21. Dezember 2013 auf der Grundlage folgender Unterlagen:
 - Patentansprüche 1 bis 15,
 - 1 Blatt Zeichnungen mit einer Figur, jeweils eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am Anmeldetag;
 - Beschreibungsseiten 1 bis 11, eingegangen im Deutschen Patent- und Markenamt am 14. November 2014.

Der geltende Anspruchssatz umfasst einen auf ein Verfahren gerichteten Anspruch 1 und einen auf eine Sicht- und Bedienvorrichtung für ein Fahrzeug gerichteten Anspruch 8. Die beiden selbständigen Ansprüche lauten:

„1. Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug (2) umfassend die Schritte:

- Erfassen und Bereitstellen von Kamera-Daten mittels einer am Kopf eines Fahrers (1) getragenen Kamera (10), die einem Blickfeld des Fahrers (1) entsprechen,
- Erfassen und Bereitstellen von Umfeld-Daten eines Umfelds des Fahrzeugs (2) mittels zumindest eines Umfeldsensors (9, 10) des Fahrzeugs, wobei eine Rechen- und Speichereinheit (7) in Abhängigkeit von den bereitgestellten Kamera-Daten und Umfeld-Daten überprüft, ob ein vorherbestimmtes Gefahrenkriterium erfüllt ist.“

„8. Sicht- und Bedienvorrichtung für ein Fahrzeug zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials mit:

einer in der Art einer Sehhilfe von einem Fahrer am Kopf tragbar ausgestalteten Einrichtung (4), die mit einer Steuerungseinheit (5) des Fahrzeugs (2) koppelbar ist, wobei die Einrichtung eine Kamera (6) zum Erfassen von Kamera-Daten eines Blickfeldes zumindest eines Auges des Fahrers (1) aufweist;

einer Rechen- und Speichereinheit (7) zum Verarbeiten und Bereitstellen der erfassten Kamera-Daten sowie Umfeld-Daten des Fahrzeugs (2) und/oder weiterer Daten, wobei

die Rechen- und Speichereinheit (7) eingerichtet ist, durch das Verarbeiten ein Überschreiten eines vorherbestimmten Schwellenwertes eines vorbestimmten Gefahrenkriteriums zu überprüfen, und

einer Kommunikationseinheit, die dazu eingerichtet ist, Daten der Kamera und/oder Rechen- und Speichereinheit (7) an eine Steuerungseinheit zu übermitteln und/oder Umfeld-Daten der mit der Steuerungseinheit koppelbaren

Umfeldsensoren (9, 10) des Fahrzeugs an die Rechen- und Speichereinheit zu übertragen.“

Hinsichtlich der Unteransprüche 2 bis 7 und 9 bis 15 wird ebenso wie hinsichtlich der weiteren Einzelheiten auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben. Sie hat jedoch keinen Erfolg, denn das Verfahren nach dem geltenden Anspruch 1 ist nicht patentfähig, da es nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns beruht (§ 4 PatG).

Bei dieser Sachlage kann sowohl die Zulässigkeit der Ansprüche als auch die Neuheit der Gegenstände dieser Ansprüche dahingestellt bleiben, vgl. BGH GRUR 1991, 120, 121, II.1 - „Elastische Bandage“.

Als Fachmann ist ein mit der Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen befasster berufserfahrener Diplom-Informatiker oder Diplom-Ingenieur der Elektrotechnik mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluß zu definieren.

1. Die Anmeldung betrifft ein Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug sowie eine Sicht- und Bedienvorrichtung zur Durchführung des Verfahrens.

Um die Sicherheit und den Komfort in einem Fahrzeug bzw. beim Bedienen des Fahrzeugs zu erhöhen, werden bei modernen Fahrzeugen zur Unterstützung des Fahrers in bestimmten Fahrsituationen Fahrerassistenzsysteme vorgesehen. Fahrerassistenzsysteme greifen teilautonom oder autonom in einen Antrieb bzw. eine Steuerung oder Signalisierungseinrichtung des Fahrzeugs ein oder warnen

durch geeignete Mensch-Maschine-Schnittstellen den Fahrer kurz vor oder während kritischer Situationen. Dazu werden Parameter mittels unterschiedlicher Sensoren bzw. Sensorensysteme von einer Rechen- und Speichereinheit des Fahrzeugs ausgewertet. Ein wesentlicher Parameter zur Steigerung der Fahr- bzw. Verkehrssicherheit ist dabei die Aufmerksamkeit des Fahrers selbst.

Der Anmeldung liegt als technisches Problem die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug bzw. eine Sicht- und Bedienvorrichtung zur Durchführung eines solchen Verfahrens vorzusehen, bei dem eine zuverlässige und zeitnahe Aussage hinsichtlich vorherbestimmter Gefahrenkriterien getroffen werden kann und damit die Fahrsicherheit und der Fahrkomfort erhöht wird, vgl. S. 1, 1. Abs. bis S. 3, 1. Abs. der geltenden Beschreibungunterlagen.

Gemäß der Lehre des Anspruchs 1 wird diese Aufgabe durch ein Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug gelöst, bei dem mittels einer am Kopf eines Fahrers getragenen Kamera Daten erfasst und bereitgestellt werden, die einem Blickfeld des Fahrers entsprechen, und bei dem mittels zumindest eines Umfeldsensors Umfeld-Daten des Fahrzeugs erfasst und bereitgestellt werden. In Abhängigkeit von den bereitgestellten Kamera- und Umfeld-Daten überprüft eine Rechen- und Speichereinheit, ob ein vorherbestimmtes Gefahrenkriterium erfüllt ist.

Gemäß dem selbständigen Anspruch 8 wird die Aufgabe außerdem durch eine Sicht- und Bedienvorrichtung für ein Fahrzeug zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials gelöst, das eine in der Art einer Sehhilfe von einem Fahrer am Kopf tragbar ausgestalteten Einrichtung aufweist, die mit einer Steuerungseinheit des Fahrzeugs koppelbar ist und eine Kamera zum Erfassen von Kamera-Daten eines Blickfeldes zumindest eines Auges des Fahrers aufweist. Außerdem ist eine Rechen- und Speichereinheit zum Verarbeiten und Bereitstellen der erfassten Kamera-Daten sowie Umfeld-Daten des Fahrzeugs und/oder weiterer Daten vorge-

sehen, die eingerichtet ist, durch das Verarbeiten ein Überschreiten eines vorherbestimmten Schwellenwertes eines vorbestimmten Gefahrenkriteriums zu überprüfen. Dabei ist eine Kommunikationseinheit eingerichtet, Daten der Kamera und/oder Rechen- und Speichereinheit an eine Steuerungseinheit zu übermitteln, und/oder Umfeld-Daten der mit der Steuerungseinheit koppelbaren Umfeldsensoren des Fahrzeugs an die Rechen- und Speichereinheit zu übertragen.

2. Das Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug nach Anspruch 1 beruht nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Die von der Anmelderin in der Beschreibungseinleitung der vorliegenden Anmeldung genannte und vom Senat als Druckschrift D4 in das Verfahren eingeführte DE 10 2011 083 833 A1 offenbart in den Worten des Anspruchs 1 ein Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug, bei dem Umfeld-Daten eines Umfelds des Fahrzeugs mittels zumindest eines Umfeldsensors des Fahrzeugs erfasst und bereitgestellt werden (*Das Fahrzeug ist außerdem mit einem Assistenzsystem ausgestattet, das Gefahren und/oder mögliche Gefahren in einer Verkehrssituation erkennt (Gefahrerkennungssystem). Gemäß einer Warnstrategie des Assistenten wird der Fahrer durch ein geeignetes Warnsignal gewarnt. Die Art des Warnsignals (optisch und/oder akustisch und/oder haptisch), die Intensität des Warnsignals (z. B. Lautstärke bei akustischem Signal) und der Zeitpunkt des Beginns des Warnsignals vor der bevorstehenden Gefahr können Bestandteil der Warnstrategie sein. / Abs. [0034], wobei das Erkennen von möglichen Gefahren in einer Verkehrssituation zwingend die Existenz geeigneter Umfeldsensoren am Fahrzeug voraussetzt*).

Außerdem wird bei dem Verfahren nach der Druckschrift D4 beim Ermitteln des Gefahrenpotentials auch die Aufmerksamkeit des Fahrers berücksichtigt, indem der Blickwinkel des Fahrers zum Zeitpunkt des Erkennens der Gefahr als Eingangsgröße für die Warnstrategie ermittelt wird. Ist der Blick des Fahrers bspw. auf die im Fahrzeug angeordnete Anzeige- und Bedieneinrichtung statt auf die

voraus liegende Fahrbahn gerichtet, bedeutet das nämlich, dass der Fahrer die Gefahrensituation möglicherweise nicht oder nicht rechtzeitig wahrnimmt, so dass eine Gefahrenwarnung früher erfolgen muss als bei einem voll umfänglich auf die Fahrbahn gerichteten Blick (*Der Blickwinkel des Fahrers zum Zeitpunkt des Erkennens der Gefahr durch das Gefahrerkennungssystem ist eine wichtige Eingangsgröße für die Warnstrategie. Beispielsweise hat eine Warnung vor einer Gefahr bei einem von der Fahrbahn abgewandtem Blick frühzeitiger und/oder deutlich wahrnehmbarer zu erfolgen als bei einem voll umfänglich auf die Fahrbahn gerichteten Blick. Anhand der Interaktion des Fahrers mit dem Fahrzeug ist gemäß dieses Ausführungsbeispiels schätzbar, ob der Blick des Fahrers mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Anzeigeeinheit gerichtet ist. Falls der Blick des Fahrers auf die Anzeigeeinheit gerichtet ist, ist der Blick des Fahrers zu diesem Zeitpunkt zumindest nur eingeschränkt auf die Fahrbahn gerichtet. Falls in diesem Zeitpunkt durch das Gefahrerkennungssystem eine Gefahr erkannt ist oder zu einem früheren Zeitpunkt eine noch bestehende Gefahr erkannt wurde, passt die Warnstrategie das Warnsignal in geeigneter Weise an. Zum Beispiel kann die Warnung zu einem früheren Zeitpunkt einsetzen. / Abs. [0035] und [0036]*).

Dabei kann der Blickwinkel des Fahrers mittels einer den Fahrer erfassenden Kamera ermittelt werden. Die jeweilige Warnstrategie wird dann durch Blickwinkel des Fahrers und die Gefahrensituation bestimmt, indem die Warnung bspw. frühzeitiger ausgelöst wird, wenn der Fahrer den Blick auf die Anzeigeeinheit gerichtet hat. Die Bestimmung der jeweiligen Warnstrategie erfolgt dabei mittels einer Rechen- und Speichereinheit, die in Abhängigkeit von den bereitgestellten Kamera-Daten und den Umfelddaten überprüft, ob ein vorbestimmtes Gefahrenkriterium erfüllt ist, und in Abhängigkeit davon eine Steuereinheit zum Ausgeben einer Warnung ansteuert (*Der Wert des Aufmerksamkeitsmaßes dient als Eingangsparameter für das Warnsystem des Fahrzeugs. Bei einem niedrigen Wert an Aufmerksamkeitsmaß durch den Fahrer ist das Warnsignal oder sind die Warnsignale im Vergleich zu einem höheren Wert des Aufmerksamkeitsmaßes bei einer bevorstehenden Gefahr verdeutlicht. Die Lautstärke eines Warntons wird erhöht, die*

Lichtintensität einer Warnlampe oder die Blinkfrequenz einer Warnleuchteinrichtung erhöht. Auch die Rüttelamplitude des Lenkrades wie nach dem Stand der Technik von Spurwechselassistenzsystemen bekannt kann erhöht sein. Außerdem ist es möglich, die Warnung zu einem frühzeitigeren Zeitpunkt vor Erreichen des Gefahrenbereichs durch das Fahrzeug auszulösen. Eine frühere Warnung ist mit einer deutlicheren Warnung kombinierbar. Dies kann auch kontinuierlich erfolgen, wobei die Warnintensität mit dem Näherkommen der Gefahrensituation steigerbar ist. Falls das Fahrzeug über ein den Fahrer erfassendes Kamerasystem verfügt, kann zusätzlich der Blickwinkel des Fahrers erfasst werden. Die Warnstrategie kann dann nicht nur an die Bedienklasse des Fahrers angepasst werden, sondern an eine Kombination aus erfasstem Blickwinkel des Fahrers bei einer bevorstehenden Gefahr und der Bedienklasse. Falls beispielsweise ein Kontroll-Bediener im Moment der Detektion der Gefahr durch das Fahrzeug den Blick auf die Anzeigeeinheit gerichtet hat, ist die Warnung frühzeitiger als bei einem Blind-Bediener anzuzeigen, da beim zweitgenannten Bediener die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass der Blick rechtzeitig und ohne Warnung auf die Straße zurückgerichtet wird. / Abs. [0085] und [0086] // Dass diese Maßnahmen von einer Rechen- und Speichereinheit getroffen werden, wie sie in den Abs. [0061] und [0064] der D4 erwähnt ist, ist für den Fachmann selbstverständlich.).

Das Verfahren nach Anspruch 1 unterscheidet sich von dem nach der Druckschrift D4 somit allein dadurch, dass die Kamera-Daten, die einem Blickfeld des Fahrers entsprechen, mittels einer am Kopf des Fahrers getragenen Kamera erfasst werden, denn bei dem Verfahren nach der Druckschrift D4 wird - wie die oben genannte Zitatstelle erkennen lässt - eine im Fahrzeug angebrachte Kamera zu diesem Zweck verwendet.

Diese Maßnahme beruht jedoch nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit des Fachmanns.

Denn dem Fachmann ist es bekannt, die Blickrichtung einer Person mit Hilfe einer am Kopf der Person getragenen Kamera zu ermitteln, die an einer Head-Up-Display-Brille angebracht ist, wie sie auch im Automobilbereich zum Einsatz kommt. Zum Beleg hierfür wird auf die Druckschrift D3 hingewiesen:

Diese Druckschrift offenbart ein Navigationssystem, das aus einem tragbaren Navigationsgerät und einer am Kopf des Nutzers getragenen HUD-Brille (Head-Up-Display) besteht, wobei die Blickrichtung des Nutzers mittels einer an der HUD-Brille befestigten Kamera ermittelt wird. In dem in der Druckschrift D3 offenbarten Ausführungsbeispiel handelt es sich um ein Navigationssystem für Fußgänger, denen über das Head-Up-Display durch einen Avatar Navigationshinweise gegeben werden. Wie beim Anmeldungsgegenstand wird die Blickrichtung der die Kamera tragenden Person dabei dadurch erfasst, dass in einer Speichereinheit Referenzdaten gespeichert sind, die Bildmerkmalen von Bildern verschiedener Blickrichtungen entsprechen, so dass das System durch einen Vergleich der Referenzdaten mit den aktuellen Bilddaten die jeweilige Blickrichtung des Trägers der Brille ermitteln kann (*Fig. 1 zeigt eine Ausführungsform der Erfindung, bei der ein Nutzer 1 (Fußgänger), der eine auf seinem Kopf angeordnete HUD-Brille 4 trägt, in Richtung einer Straße 5 blickt, die eine Abzweigung nach rechts aufweist. Die Abzweigung führt zum in das Navigationssystem eingegebenen Zielort / Abs. [0017] // Dieser Avatar 3 zeigt mit Gesten an, wenn der Nutzer z. B. abbiegen soll. [...] Damit der Avatar 3 dem Nutzer 1 an der richtigen Position in der realen Welt erscheint, muss bekannt sein, in welche Richtung der Nutzer 1 blickt. Diese Orientierungsschätzung 18 geschieht gemäß dem hier dargestellten Ausführungsbeispiel auf der Basis eines an sich bekannten Bilderkennungsverfahrens, das zyklisch durchgeführt wird und mindestens eine robuste Schätzung der Blickrichtung liefert. Aus den Bildern einer in die HUD-Brille 4 integrierten Kamera 8 werden Bildmerkmale der Umgebung extrahiert. Geeignete Merkmale sind z. B. Ecken und Kanten statischer Objekte wie z. B. Häuser. Diese Bildmerkmale werden mit georeferenzierten Merkmalen, die in einer Datenbank 13 abgelegt sind, verglichen. Werden identische Merkmale gefunden, so kann daraus die Blickrichtung bestimmt wer-*

den. / Abs. [0020] und [0021]) // Die Einrichtung zur Bestimmung der Blickrichtung kann gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung eine am Head-Mounted-Display angeordnete Kamera, eine Speichereinheit, in der georeferenzierte Merkmale in Form von Bilddaten gespeichert sind, sowie eine Recheneinheit zur Orientierungsschätzung umfassen, wobei die Recheneinheit aus den Bildern der Kamera Bildmerkmale extrahiert und mit den gespeicherten georeferenzierten Merkmalen vergleicht und daraus die Blickrichtung des Nutzers ermittelt. / Abs. [0013].

Dabei wird in der Druckschrift D3 darauf hingewiesen, dass Head-Up-Displays, bspw. Head-Up-Display-Brillen, insbesondere im Automobilbereich eingesetzt werden, bspw. um dem Fahrer Navigationshinweise zu geben. Um dabei eine ortskorrekte Darstellung der projizierten Darstellung zu ermöglichen, muss bei Head-Up-Displays auch die Blickrichtung des Fahrers erfasst werden. Hierzu ist es notwendig - so die D3 weiter -, auch die Blickrichtung des Fahrers zu erfassen (*Bekannt sind außerdem Head-Up-Displays (HUDs), bei denen insbesondere im Automobilbereich Informationen (z. B. Tachometer, Navigationshinweise), über einen geeigneten durchlässigen Spiegel (dem so genannten Combiner, das kann z.B. auch die Windschutzscheibe sein) ins Sichtfeld projiziert werden. Ein geeigneter Combiner kann aber auch durch das Glas einer Brille, die vom Nutzer getragen wird, realisiert werden. / Abs. [0005] // Das aus der DE 101 31 720 A1 bekannte Navigationssystem ist in einem Fahrzeug eingebaut und blendet als Anzeigeelemente beispielsweise eine Markierung für eine Straße, in die abgebogen werden soll, so in die Windschutzscheibe ein, dass die Markierung ortskorrekt mit eben der Straße überlagert wird. Als ortskorrekte Darstellung wird demnach die korrekte Überlagerung der projizierten Objekte mit der realen Umgebung (Fahrzeugaußenraum) bezeichnet, d. h. die Darstellungen werden genau an den Orten in das Blickfeld des Fahrers eingeblendet, wo das jeweilige reale Objekt zu sehen ist. Dabei ist es auch bekannt, die jeweilige Position des Fahrers, die jeweilige Kopfposition und/oder die Position der Augen und der Blickrichtung zu erfassen,*

um eine ortskorrekte Darstellung auch dann liefern zu können, wenn der Fahrer die Kopfposition ändert. / Abs. [0006].

Angesichts dieser Hinweise in der Beschreibungseinleitung der D3 ist es für den Fachmann selbstverständlich, die in der D3 gegebene und oben erläuterte allgemeine Lehre zur Ausgestaltung eines Systems zur Blickrichtungserfassung bei einer Head-Up-Display-Brille auch bei den im Automobilbereich eingesetzten Head-Up-Display-Brillen anzuwenden.

Angesichts dessen bedarf es für den Fachmann keiner erfinderischen Tätigkeit, dementsprechende Maßnahmen auch bei dem Verfahren nach der Druckschrift D4 anzuwenden, um bei dem dort offenbarten Verfahren zum Ermitteln eines Gefahrenpotentials in einem Fahrzeug das Blickfeld des Fahrers mit verbesserter Zuverlässigkeit zu erfassen. Dabei wird mit dem Blickwinkel auch das Blickfeld des Fahrers ermittelt.

Das Argument der Anmelderin, die Druckschrift D3 sei gattungsfremd und werde vom Fachmann daher nicht berücksichtigt, konnte den Senat angesichts der oben erläuterten Hinweise der Druckschrift D3 zum Einsatz von Head-Up-Display im Automobilbereich nicht überzeugen.

Das Verfahren nach Anspruch 1 ist somit nicht patentfähig.

3. Abgesehen davon, dass auch die Sicht- und Bedienvorrichtung für ein Fahrzeug nach Anspruch 8 im Hinblick auf die vorangehenden Darlegungen zu den Druckschriften D4 und D3 nicht patentfähig ist, fällt dieser Anspruch ebenso wie auch die Unteransprüche wegen der Antragsbindung mit dem Anspruch 1, vgl. BGH GRUR 2007, 862, Tz. 22 - „Informationsübermittlungsverfahren II“.

4. Bei dieser Sachlage war die Beschwerde zurückzuweisen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss steht der Beschwerdeführerin - vorbehaltlich des Vorliegens der weiteren Rechtsmittelvoraussetzungen, insbesondere einer Beschwerde - das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel gerügt wird, nämlich

1. dass das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. dass 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. dass einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. dass ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. dass der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. dass der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses schriftlich durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen oder durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten in elektronischer Form bei der elektronischen Poststelle des BGH, www.bundesgerichtshof.de/erv.html. Das elektronische Dokument ist mit einer prüfbaren qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz oder mit einer prüfbaren fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen. Die Eignungsvoraussetzungen für eine Prüfung und für die Formate des

elektronischen Dokuments werden auf der Internetseite des Bundesgerichtshofs www.bundesgerichtshof.de/erv.html bekannt gegeben.

Dr. Strößner

Brandt

Dr. Friedrich

Dr. Himmelmann

prä