



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 56/19

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2018 100 993.3

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der Sitzung vom 20. Dezember 2021 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Univ. Hubert sowie der Richter Kruppa, Dr.-Ing. Baumgart und Dipl.-Ing. Univ. Sexlinger

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Anmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für B60K des Deutschen Patent- und Markenamts vom 17. Januar 2019 aufgehoben und das Patent mit folgenden Unterlagen erteilt:

- Patentansprüche 1 bis 13, eingereicht mit dem Schriftsatz vom 27. November 2018 nach dem dort so bezeichneten Hauptantrag, mit wie folgt geänderten Ansprüchen 8 und 12:
 - „8. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Kontaktaufnahmen (12) fest mit dem Karosserieteil des Fahrzeugs (1) verschraubt ist.“
 - „12. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass **die Einfahrriichtung das Einfahren** der Batterie (2) von unterhalb des Fahrzeugs (1) in dessen Hochrichtung (z) erfolgt.“,
- Beschreibung Seiten 1 bis 10, eingereicht mit dem Schriftsatz vom 27. November 2018 für den dort so bezeichneten Hauptantrag,
- Figuren 1 und 2, eingereicht mit der Anmeldung am 17. Januar 2018.

Gründe

I.

Die Beschwerdeführerin ist Anmelderin der beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) am 17. Januar 2018 eingereichten und unter dem Aktenzeichen 10 2018 100 993.3 geführten Patentanmeldung mit der Bezeichnung

„Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs und einer Hochvolt-Batterie für das Fahrzeug“.

Mit dem am Ende der von der Anmelderin nicht wahrgenommenen Anhörung vom 17. Januar 2019 verkündeten Beschluss hat die Prüfungsstelle für Klasse B 60 K des Deutschen Patent- und Markenamtes die Anmeldung auf Grundlage der von der Anmelderin mit dem Schriftsatz vom 27. November 2018 eingereichten Anspruchssätze nach Haupt- und Hilfsantrag gemäß § 48 PatG mit der Begründung zurückgewiesen, die dort beanspruchten Anordnungen seien mangels erfinderischer Tätigkeit nicht patentfähig. Während des vorgelagerten schriftlichen Verfahrens wies die Prüfungsstelle bereits im Rahmen eines Prüfungsbescheids in Folge des Prüfungsantrags vom 17. Januar 2018 und eines Zusatzes zur Ladung für die in Rede stehende Anhörung auf die aus ihrer Sicht einer Patenterteilung entgegenstehenden Gründe hin.

Eine Ausfertigung des das Erstelldatum 17. Januar 2019 tragenden, am selben Tag elektronisch signierten Beschlusses über die Zurückweisung der Anmeldung wurde der Anmelderin per Einschreiben durch Übergabe am 21. Januar 2019 zugestellt.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 11. Februar 2019, eingegangen beim Deutschen Patent- und Markenamt am 15. Februar 2019, eingelegte und zugleich begründete Beschwerde der Anmelderin. Darin verteidigt sie ihr Patentbegehren im Rahmen des Hauptantrags und des einzigen Hilfsantrags, die dem Haupt- und Hilfsantrag des Schriftsatzes vom 27. November 2018 entsprechen.

Im Beschwerdeverfahren sind neben den von der Prüfungsstelle im Rahmen des Prüfungsverfahrens nach § 44 PatG ermittelten Entgegenhaltungen

D1: US 5 760 569 A,

D2: DE 10 2015 002 637 A1,

D3: WO 2012 / 114 040 A1 und

D4: EP 0 735 978 B1

auch die bereits von der Anmelderin in der Beschreibungseinleitung der ursprünglichen Anmeldungsunterlagen genannten Druckschriften

D5: US 2001 / 0 048 226 A1 und

D6: US 2001 / 0 052 433 A1

zu berücksichtigen.

Verbunden mit der Beschwerde beantragt die Anmelderin sinngemäß,

den Beschluss der Prüfungsstelle für B60K vom 17. Januar 2019 aufzuheben und das nachgesuchte Patent mit folgenden Unterlagen zu erteilen:

- Patentansprüche 1 bis 13, eingereicht mit Schriftsatz vom 27. November 2018 nach dem dort so bezeichneten Hauptantrag,
- Beschreibung Seiten 1 bis 10, eingereicht mit Schriftsatz vom 27. November 2018 für den dort so bezeichneten Hauptantrag und
- Figuren 1 und 2, eingereicht mit der Anmeldung am 17. Januar 2018,

hilfsweise mit folgenden Unterlagen:

- Patentansprüche 1 bis 12 nach dem dort so bezeichneten Hilfsantrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 27. November 2018,
- Beschreibung Seiten 1 bis 10 für den dort so bezeichneten Hilfsantrag, eingereicht mit Schriftsatz vom 27. November 2018 und
- Figuren 1 und 2, eingereicht mit der Anmeldung am 17. Januar 2018.

Der Anspruch 1 nach **Hauptantrag** hat folgenden Wortlaut:

1. Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs (1) und einer Hochvolt-Batterie (2) für das Fahrzeug (1), wobei das Fahrzeug (1) Kontakte (10) und die Batterie (2) Gegenkontakte (11) aufweist, wobei bei einem Einfahren der Batterie (2) in das Fahrzeug (1) eine direkte Kontaktierung von Kontakten (10) und Gegenkontakten (11) erfolgt, dadurch gekennzeichnet, dass die

Kontakte (10) in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte (11) nachgiebig gelagert sind, das Fahrzeug (1) eine Kontaktaufnahme (12) aufweist, wobei die Kontaktaufnahme (12) fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs (1) verbunden ist, wobei die Kontakte (10) unmittelbar in den Stromkabeln (7, 8) gelagert sind, wobei die kontaktseitigen Enden der Stromkabel (7, 8) nachgiebig in der Kontaktaufnahme (12) aufgenommen sind, wobei die Kontakte (10) und die Gegenkontakte (11) beim Einführen der Batterie (2) über separate Führungsmittel (14, 15) geführt in deren jeweilige Kontaktposition überführt werden.

Auf den Anspruch 1 folgen die Unteransprüche 2 bis 13 nach Hauptantrag.

Der Anspruch 1 nach **Hilfsantrag** lautet mit der gegenüber dem Hauptantrag vorgenommenen, hervorgehobenen Änderung wie folgt:

1. Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs (1) und einer Hochvolt-Batterie (2) für das Fahrzeug (1), wobei das Fahrzeug (1) Kontakte (10) und die Batterie (2) Gegenkontakte (11) aufweist, wobei bei einem Einfahren der Batterie (2) in das Fahrzeug (1) eine direkte Kontaktierung von Kontakten (10) und Gegenkontakten (11) erfolgt, dadurch gekennzeichnet, dass die Kontakte (10) in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte (11) nachgiebig gelagert sind, das Fahrzeug (1) eine Kontaktaufnahme (12) aufweist, wobei die Kontaktaufnahme (12) fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs (1) verbunden ist, wobei die Kontakte (10) unmittelbar in den Stromkabeln (7, 8) gelagert sind, wobei die kontaktseitigen Enden der Stromkabel (7, 8) nachgiebig in der Kontaktaufnahme (12) aufgenommen sind, wobei die Kontakte (10) und die Gegenkontakte (11) beim Einführen der Batterie (2) über separate Führungsmittel (14, 15) geführt in deren jeweilige Kontaktposition überführt werden, wobei die Einfahrrichtung der Batterie (2) von unterhalb des Fahrzeugs (1) in dessen Hochrichtung (z) erfolgt.

An den Anspruch 1 schließen sich inhaltlich gegenüber dem Hauptantrag unverändert die Unteransprüche 2 bis 12 nach Hilfsantrag an.

Wegen des Wortlauts der Unteransprüche und den geltenden Beschreibungsfassungen jeweils nach Haupt- bzw. Hilfsantrag sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Die Anmeldung wurde zwischenzeitlich mit den ursprünglich eingereichten Unterlagen als Druckschrift DE 10 2018 100 993 A1 (im Folgenden mit OS kurzbezeichnet) offengelegt.

II.

1. Die frist- und formgerecht eingelegte Beschwerde der Anmelderin ist statthaft und auch sonst zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).

2. Sie hat auch in der Sache insofern Erfolg, als sie zur Erteilung eines Patents auf Basis der gemäß Hauptantrag geltenden Unterlagen führt.

3. Die Anmeldung betrifft eine Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs und einer Hochvolt-Batterie für das Fahrzeug.

Nach den Angaben in der Beschreibungseinleitung sei eine Anordnung der eingangs genannten Art beispielsweise aus der Druckschrift **D6** bekannt, die ein Fahrzeug mit einem Hybridantrieb und einer bei Bedarf austauschbaren Hochvolt-Batterie zeige. Weiterhin offenbare die Druckschrift **D5** ein Fahrzeug mit einer Hochvolt- Batterie, die in direktem Kontakt mit dem Fahrzeugmotor stehe (vgl. Absätze [0002] und [0003] der OS).

Üblicherweise sei hierbei ein aufwendiges elektrisches Anschließen der Batterie am Fahrzeug erforderlich (vgl. Absatz [0007] der OS). Bezogen auf den Herstellungsprozess des Fahrzeugs bestehe insofern die Notwendigkeit, die Batterie im oder am Fahrzeug zu positionieren und die Batterie mittels separater

stromführender Elemente, insbesondere mittels Stromkabeln mit den Anschlusskomponenten des Fahrzeugs, insbesondere einer oder mehrerer Elektromaschinen des Fahrzeugs elektrisch zu verbinden (vgl. Absatz [0008] der OS).

Hiervon ausgehend liege dem Anmeldungsgegenstand die Aufgabe zugrunde, eine Anordnung der eingangs genannten Art so weiterzubilden, dass eine besonders einfache Montage der Batterie bzw. ein besonders einfacher Wechsel der Batterie möglich sei (vgl. Absatz [0004] der OS).

Als Fachperson ist bei dem Verständnis des Anmeldungsgegenstands und der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik ein Diplom-Ingenieur bzw. Bachelor of Science der Fachrichtung Fahrzeugtechnik angesprochen, der bereits über mehrere Jahre Berufserfahrung bei einem Fahrzeughersteller oder -zulieferer in der Entwicklung und Konstruktion von Batteriesystemen für elektrische Fahrzeugantriebe verfügt.

4. Im Hinblick auf die Bestimmung des Sinngehalts der Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag sind diese aus Gründen der Übersichtlichkeit bei ihrer Bezugnahme nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben:

M1 Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs (1) und

M2 einer Hochvolt-Batterie (2) für das Fahrzeug (1), wobei

M1.1 das Fahrzeug (1) Kontakte (10) und

M2.1 die Batterie (2) Gegenkontakte (11) aufweist, wobei

M3 bei einem Einfahren der Batterie (2) in das Fahrzeug (1) eine direkte Kontaktierung von Kontakten (10) und Gegenkontakten (11) erfolgt,

dadurch gekennzeichnet, dass

M1.1.1 dass die Kontakte (10) in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte (11) nachgiebig gelagert sind,

- M1.2** das Fahrzeug (1) eine Kontaktaufnahme (12) aufweist, wobei
- M1.2.1** die Kontaktaufnahme (12) fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs (1) verbunden ist, wobei
- M1.1.2** die Kontakte (10) unmittelbar in den Stromkabeln (7, 8) gelagert sind, wobei
- M1.1.2.1** die kontaktseitigen Enden der Stromkabel (7, 8) nachgiebig in der Kontaktaufnahme (12) aufgenommen sind, wobei
- M4** die Kontakte (10) und die Gegenkontakte (11) beim Einführen der Batterie (2) über separate Führungsmittel (14, 15) geführt in deren jeweilige Kontaktposition überführt werden.

4.1 Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag ist eine so bezeichnete „Anordnung“ bestehend aus einem elektrisch betreibbaren Fahrzeug und einer Hochvolt-Batterie (Merkmale **M1** und **M2**), die mit Blick auf das Merkmal **M3** für die Unterbringung in oder am Fahrzeug geeignet ist. Im Patentwesen ist der Begriff „Anordnung“ allgemein gebräuchlich und definiert i.d.R. die Lage einer oder mehrerer Komponenten oder Baugruppen zueinander. Allerdings richtet sich die Lehre eines Patents bzw. einer Patentanmeldung an eine Fachperson, von deren fachlich und weniger semantisch geprägten Sichtweise es abhängt, welche technische Information der Gesamtheit der Anmeldungsunterlagen entnommen werden kann (vgl. BGH GRUR 2009, 382 – Olanzapin; BGH GRUR 1998, 1003 – Leuchtstoff). Wie sich zweifelsfrei aus der Beschreibung und den Figuren ergibt, kommt der beanspruchten Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs und einer Hochvolt- Batterie für das Fahrzeug nach den Merkmalen **M1** und **M2** ein Verständnis im Sinne einer Zusammenstellung oder Kombination von Gegenständen zu und nicht einer dem reinen Wortlaut folgenden, räumlich definierten Struktur.

Der Batterie unterstellt die Fachperson aufgrund des beigelegten Begriffs „Hochvolt“ eine Konzeption für einen Antriebsstromkreis des Fahrzeugs mit einer

fachüblichen Gleichspannungslage von mindestens 60V bis maximal 1000V, das sich insofern von dem beispielsweise bei 12V Nennspannung betriebenen Bordnetz für die Ansteuerung der Fahrzeugelektronik unterscheidet (vgl. Absatz [0020] der OS). Dementsprechend stellt die Hochvolt-Batterie hauptsächlich Energie für den Antrieb des zumindest teilelektrisch betriebenen Fahrzeugs bereit (vgl. Absatz [0011] der OS); die mit den Merkmalen M1.1 und M2.1 angesprochenen Kontakte müssen insoweit der elektrischen Durchsatzleistung entsprechend dimensioniert vorliegen.

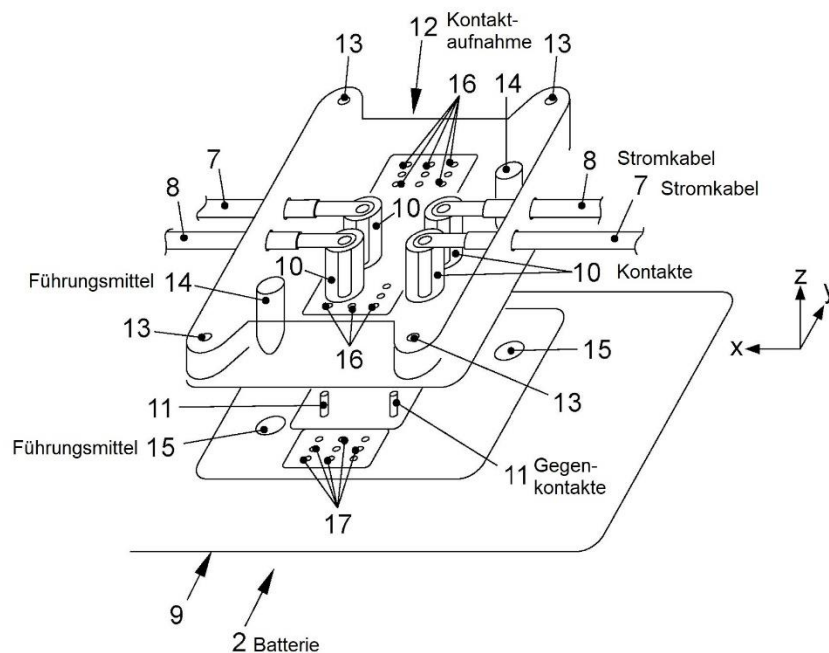


Abb. 1: Figur 2 der Offenlegungsschrift mit Ergänzungen

Das Fahrzeug selbst umfasst – in nicht abschließender Aufzählung – eine Kontaktaufnahme (Merkmal **M1.2**) und eine Mehrzahl von Kontakten (Merkmal **M1.1**), die während eines Montage- bzw. Demontagevorgangs der Batterie bei deren Einfahren in das Fahrzeug nach dem Merkmal **M3** direkt mit Gegenkontakten der Batterie (Merkmal **M2.1**) elektrisch verbunden werden (vgl. Abb. 1, Absatz [0025] der OS). Im Ausführungsbeispiel stellen Hülsen die Kontakte des Fahrzeugs und Stifte die Gegenkontakte der Batterie dar (vgl. Absatz [0034] der OS), die allerdings keinen Niederschlag in den Ansprüchen 1 nach Hauptantrag gefunden haben. Unter dem Begriff „Batterie“ subsumiert die Fachperson nicht nur die

galvanischen Zellen bzw. die eigentlichen Speicherelemente, sondern – insbesondere mit Blick auf die beschriebene Batteriebefestigung am Fahrzeug mittels einer Vielzahl von Befestigungsmitteln (vgl. Absatz [0008] der OS) – auch eine kraftaufnehmende Struktur, wie das im Ausführungsbeispiel erläuterte Batteriegehäuse (vgl. Absatz [0031] der OS), das während der Montage beispielsweise mit einem Montageträger zusammenwirkt (vgl. Absatz [0025] der OS). In welcher Raumrichtung der Einfahrvorgang der Batterie in das Fahrzeug erfolgen soll, legt der Anspruch 1 nach Hauptantrag ebenso wenig fest, wie eine bestimmte Befestigung der Gegenkontakte an der Batterie oder eine bestimmte Form ihrer Verbindung zu den Speicherelementen. Im Lichte der Beschreibung schließt die „direkte“ Kontaktierung (Merkmal **M3**) den Einsatz separater stromführender Elemente, insbesondere von Stromkabeln, lediglich für die Herstellung der Verbindung zwischen den Kontakten des Fahrzeugs und den Gegenkontakten der Batterie aus (vgl. Absatz [0008] der OS).

Die äußere Form der Kontakte bzw. Gegenkontakte schreibt der Anspruch 1 nicht vor. Lediglich der erste Teil des im Merkmal **M1.1.1** benutzten Begriffs „Aufsteckrichtung“ impliziert ein Aufstecken der Gegenkontakte der Batterie auf die Fahrzeugkontakte in einer linearen Bewegung, mithin eine Steckverbindung, um einen dauerhaften Kontaktschluss der Kontakte und Gegenkontakte während des – laut Absatz [0016] der OS – mit „erheblichen Erschütterungen“ verbundenen Fahrbetriebs sicherstellen zu können. Die bauliche Umsetzung der zumindest entlang der Längsachse der Steckverbindung nachgiebigen Lagerung stellt der Anspruch in das Belieben der Fachperson, erst im Unteranspruch 7 gemäß Hauptantrag und im Absatz [0016] der OS wird eine federnd – also elastisch – nachgiebige Lagerung angesprochen. Diese Weiterbildung unterscheidet sich allerdings von schwimmend gelagerten Kontakten oder ihrer Lagerung mittels Federelementen jeweils zum Zwecke des Toleranzausgleichs, die im Absatz [0025] der OS Erwähnung findet. Ohnedies limitiert sich die im Merkmal **M1.1.1** geforderte Nachgiebigkeit der Kontaktelagerung in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte bereits insofern, als sie zwingend eine in dem Merkmal **M3** postulierte dauerhafte Kontaktierung ermöglichen muss.

Das Merkmal **M1.1.2** verortet die Lagerung der Kontakte dabei unmittelbar in nicht näher definierte Stromkabel, die nur gemäß dem Ausführungsbeispiel der Herstellung einer Verbindung zwischen den Hochvolt- Kontakten des Fahrzeugs und einer jeweiligen elektrischen Maschine dienen (vgl. Absatz [0021]). Dementsprechend besteht zwischen jedem Kontakt eine direkte – also ohne Zwischenschaltung weiterer Elemente ausgebildete – Verbindung zu jeweils einem Ende eines Stromkabels. Für die Sicherstellung der nachgiebigen Lagerung der in den Merkmalen **M1.1.1** und **M1.1.2** angesprochenen Kontakte unmittelbar in den Stromkabeln genügt insoweit bereits die jedem Stromkabel immanente Elastizität und die durch das Merkmal **M1.1.2.1** angegebene nachgiebige Aufnahme der kontaktseitigen Enden der Stromkabel in der Kontaktaufnahme. Eine zusätzliche Fixierung der Kontakte selbst beispielsweise an Teilen des Fahrzeugs, wie der Kontaktaufnahme nach dem Merkmal **M1.2**, ist weder beabsichtigt noch offenbart.

Das im Merkmal **M1.2** dem Begriff „Kontaktaufnahme“ vorangestellte Wort „eine“ wird dabei nicht eine Bedeutung als unbestimmter Artikel, sondern als Numerale zuteil, weshalb alle mit dem Merkmal **M1.1** eingeführten Kontakte des Fahrzeugs in einer singulären Kontaktaufnahme angeordnet sind. Die Nachgiebigkeit der in der Kontaktaufnahme angeordneten, verlagerungsfähigen Kabelenden ist unter Berücksichtigung der Gesamtoffenbarung wiederum ausschließlich der Elastizität der Stromkabel geschuldet, wobei die Kabelenden selbst – wie bereits die Kontakte des Fahrzeugs – insoweit keine über die Integration in der Kontaktaufnahme hinausgehende Befestigung bzw. Lagerung erfahren. Zur baulichen Ausführung der Kontaktaufnahme schweigt der Anspruch 1, lediglich ihre feste Verbindung mit einem nicht näher erläuterten Karosserieteil, beispielsweise über eine Verschraubung – vgl. Unteranspruch 8 und Absatz [0017] der OS – ist im Merkmal **M1.2.1** herausgestellt.

Die zumindest in Aufsteckrichtung nachgiebig gelagerten Kontakte des Fahrzeugs sowie die Gegenkontakte der Batterie erreichen nach dem Merkmal **M4** geführt über separate Führungsmittel ihre jeweilige Kontaktposition. Die bauliche Ausgestaltung der separaten Führungsmittel legt der Anspruch 1 nach Hauptantrag nicht fest, erst

im Unteranspruch 9 wird eine mechanische Führung über mit der Kontaktaufnahme verbundene Zentrierbolzen und mit diesen korrespondierenden Aufnahmen in der Batterie vorgegeben (vgl. Absatz [0019] der OS). „Unter dem Aspekt der Sicherstellung der definierten und präzisen Zusammenführung von Kontakten und Gegenkontakten“ – vgl. Absatz [0019] der OS – sieht es die anmeldungsgemäße Lehre jedoch als erforderlich an, dass diese bereits beim Einfahren der Batterie, dementsprechend vor der eigentlichen Kontaktierung, eine geführte Bewegung vollziehen. Den separaten Führungsmitteln gemäß dem Merkmal **M4** kommt vorliegend lediglich die Bedeutung zu, eine derartige Kinematik zu bewerkstelligen, die sich zwingend durch eine vorausseilende Führung zumindest der Gegenkontakte – denn aufgrund des Einfahrvorgangs der Batterie nach dem Merkmal **M3** wird nur diesen eine Bewegung aufgeprägt – in ihre jeweilige Kontaktposition qualifiziert. Mit dieser Prämisse erfüllt jedenfalls auch eine nur mittelbare Führung über sowohl dem Fahrzeug als auch der Batterie bzw. dem Batteriegehäuse zugeordnete Mittel die Vorgaben des Merkmals **M4**.

5. Die Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs und einer Hochvolt-Batterie mit den im geltenden Patentanspruch 1 aufgeführten Merkmalen ist ausführbar. Mit Verweis auf die Ausführungen zum Sinngehalt in Verbindung mit den ergänzenden Darlegungen zum Ausführungsbeispiel unter Punkt 4.1 genügen die Anmeldungsunterlagen den an sie für eine Nacharbeit der beanspruchten Anordnung durch die Fachperson zu stellenden Anforderungen.

6. Auch ist das geltende Patentbegehren zulässig, denn die Anordnung in der Fassung des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag geht auf die originären Ansprüche 1 und 8 bis 11 zurück. Der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1, wie auch seine Ausgestaltungen nach den geltenden Unteransprüchen und der überarbeiteten Beschreibung bleiben insoweit innerhalb des Rahmens der ursprünglichen Offenbarung.

7. Die unzweifelhaft gewerblich anwendbare Anordnung nach dem Anspruch 1 in der geltenden Fassung weist unter Berücksichtigung des im Verfahren befindlichen Standes der Technik – dokumentiert durch die Druckschriften **D1** bis **D6** – auch die erforderliche Neuheit auf. Keine der im Verfahren befindlichen Druckschriften nimmt sämtliche im Anspruch 1 nach Hauptantrag aufgeführten Merkmale vorweg.

7.1 Die Druckschrift **D1** wurde zwar neben weiteren von der Prüfungsstelle im Zusatz zur Ladung vom 4. Dezember 2018 als gegenüber dem Gegenstand des geltenden Hauptanspruchs patenthindernd angegeben, allerdings hat sie aus nachvollziehbaren Gründen nicht Eingang in die dem Zurückweisungsbeschluss zu entnehmende Argumentation gefunden.

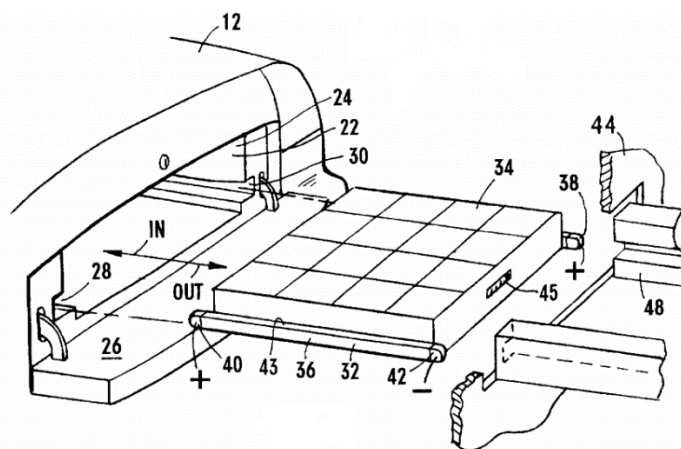


Abb. 2: Figur 2 der Druckschrift **D1**

So zählt mit der Druckschrift **D1** zwar die Anordnung eines elektrisch betriebbaren Fahrzeugs „electric vehicle“ 12 (Merkmal **M1**) und einer Hochvolt- Batterie „traction batteries“ 34 (Merkmal **M2**) für das Fahrzeug 12 nach dem Oberbegriff des geltenden Anspruchs 1 zum Stand der Technik (vgl. Anspr. 9, Abb. 2, Figur 1). Dabei findet die Batterie 34 Aufnahme in einem Batterieeinschub „battery tray“ 32, der mittels eines aus Gleitstücken „slides“ 36, 38 und Führungsnuten „guide channels“ 28, 30 bestehenden Führungssystems (Merkmal **M4**) in das Fahrzeug 12

eingefahren wird. Zum Ende des Einfahrvorgangs kommen gemäß dem gebotenen Verständnis der Merkmale **M3** und **M4** die stromleitenden Gleitstückenden „end conductor“ 40, 42 als Gegenkontakte (Merkmal **M2.1**) in ihren jeweiligen Kontaktpositionen zur direkten Anlage an den im Fahrzeug 12 verbauten Kontakten „connector“ 18, 20 nach dem Merkmal **M1.1** (vgl. Abb. 2, Spalte 3, Zeilen 40 bis 52).

Der aus der Druckschrift **D1** bekannten Anordnung mangelt es allerdings an den Merkmalen **M1.1.1**, **M1.1.2**, **M1.1.2.1**, **M1.2** und **M1.2.1**, die eine nachgiebige Lagerung der – in einer fest mit der Fahrzeugkarosserie verbundenen Kontaktaufnahme zusammengefassten – Kontakte unmittelbar in den Stromkabeln fordern, deren Enden ebenfalls nachgiebig in einer einzelnen Kontaktaufnahme aufgenommen sind.

7.2 Die Begründung im Zurückweisungsbeschluss der Prüfungsstelle basiert maßgeblich auf der Druckschrift **D2**, der die Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs und einer für den Fahrzeugantrieb vorgesehenen, fachüblich bei erhöhter Spannungslage betriebenen Batterie, hier Akkumulatoren 3, nach den Merkmalen **M1** und **M2** zu entnehmen ist (vgl. Anspruch 1).

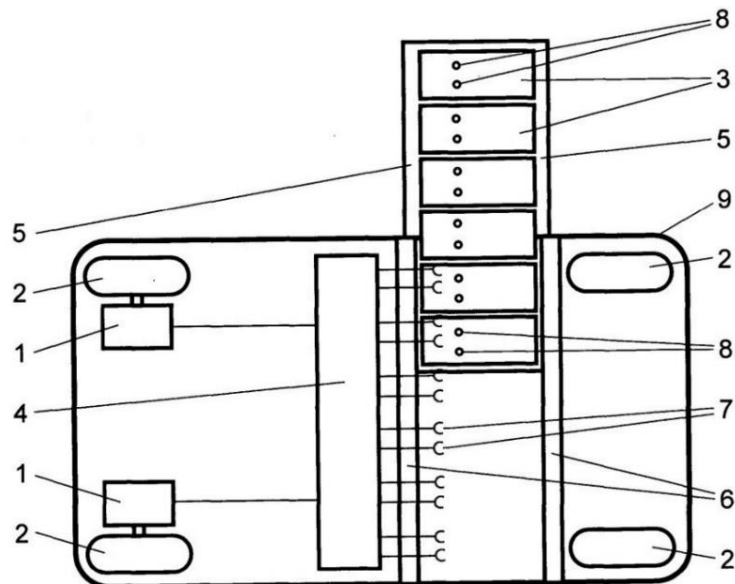


Abb. 3: Figur 2 der Druckschrift **D2**

Das Fahrzeug umfasst dabei Steckkontakte 7, die im Betriebszustand mit den Gegenkontakten, hier elektrischen Anschlussklemmen 8, der Batterie 3 gemäß den Merkmalen **M1.1** und **M2.1** verbunden sind (vgl. Abb. 3, Absatz [0015]). Ausweislich des Unteranspruchs 3 der Druckschrift **D2** erfolgt die Herstellung der Verbindung zwischen den in einer Kontaktaufnahme (Merkmal **M1.2**), hier Schaltvorrichtung 4, zusammengefassten Kontakten 7 des Fahrzeugs und den Gegenkontakten 8 der Batterie 3 erst, nachdem die Batterie 3 ihre „Arbeitsstellung“ erreicht hat, dementsprechend vollständig in das Fahrzeug eingefahren ist. Jedenfalls lehrt die Druckschrift **D2** – gegensätzlich zu den Ausführungen der Prüfungsstelle – keine direkte Kontaktierung von Kontakten und Gegenkontakten während des Einfahrens der Batterie in das Fahrzeug, entsprechend dem Sinngehalt des Merkmals **M3**.

Obwohl sich die Lehre der Druckschrift **D2** mit der Integration der Kontaktaufnahme 4 in das Fahrzeug nicht befasst, wird die Fachperson aufgrund der Figuren 1 und 2 auf eine Befestigung der Kontaktaufnahme 4 an einem Karosserieteil des Fahrzeugs schließen und gelangt damit zwanglos – gleichsam mitlesend – zu dem Merkmal **M1.2.1**. Die Prüfungsstelle vertritt hierzu die Ansicht, aus den benannten Figuren ergebe sich zudem eine Lagerung der Kontakte unmittelbar in den Stromkabeln. Die zeichnerischen Darstellungen belegen allenfalls, dass die Kontakte 7 des Fahrzeugs eine ein- und eine ausgefahrene – die Kontaktierung herstellende – Position einnehmen können, nicht aber eine dem Sinngehalt des Merkmals **M1.1.2** entsprechende Ausführung. Im Übrigen ist eine Stromzuführung zu den Kontakten 7 über Kabel in der Druckschrift **D2** nirgendwo gezeigt oder beschrieben.

Die Prüfungsstelle sieht auch das Merkmal **M4**, wonach beim Einführen der Batterie in das Fahrzeug die Kontakte und die Gegenkontakte über separate Führungsmittel geführt in deren jeweilige Kontaktposition überführt werden, als in der Druckschrift **D2** offenbart an. Hierzu verweist sie auf die innerhalb der Karosserie 9 des Fahrzeugs verlaufenden Schienen 6, die jedoch allenfalls eine Führungsfunktion für die Batterie 3 übernehmen, jedoch keine separaten Führungsmittel für die Kontakte

und Gegenkontakte darstellen, um sie während des Einführens der Batterie in deren jeweilige Kontaktposition zu überführen.

Mithin mangelt es der in der Druckschrift **D2** offenbarten Anordnung nicht nur – wie von der Prüfungsstelle festgestellt – an der in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte nachgiebigen Lagerung der Kontakte (Merkmal **M1.1.1**) sowie der nachgiebigen Aufnahme der Enden der Stromkabel in der Kontaktaufnahme (Merkmal **M1.1.2.1**); vielmehr unterscheidet sich der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 – wie soeben dargelegt – darüber hinaus in den Merkmalen **M1.1.2**, **M3** und **M4** vom Gegenstand der Druckschrift D2 auch noch entsprechend.

7.3 Die Druckschrift **D3** hat die Anordnung eines elektrisch betriebbaren Fahrzeugs „véhicule électrique“ mit einer für dieses vorgesehenen Hochvolt-Batterie „batteries“ 2 nach den Merkmalen **M1** und **M2** des Anspruchs 1 nach Hauptantrag zum Gegenstand (vgl. Anspruch 7, Figuren 4c, d).

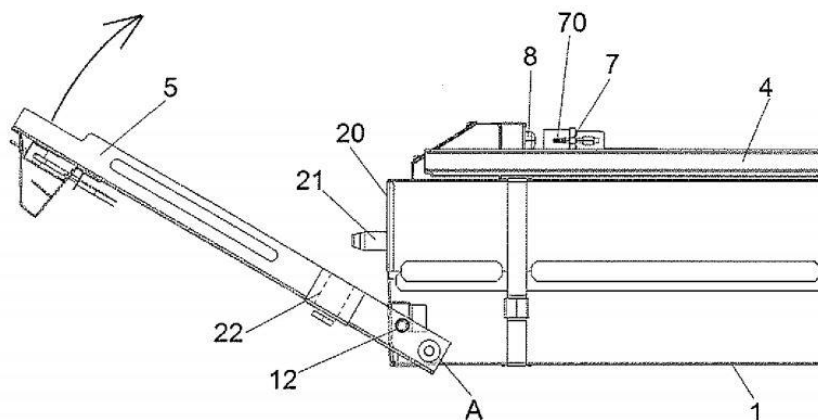


Abb. 4: Figur 2b der Druckschrift **D3**

Während des Einführens der in einer Einschubvorrichtung „tiroir“ 1 aufgenommenen Batterie 2 in das Fahrzeug (entsprechend Merkmal **M3**) kommen Kontaktstifte „broches“ 70 (entsprechend Merkmal **M1.1**) einer fest im Fahrzeug verbauten Kontaktaufnahme „prise mâle“ 7 direkt mit korrespondierenden, nicht näher erläuterten Gegenkontakten (entsprechend Merkmal **M2.1**) einer in der Einschubvorrichtung 1 integrierten Aufnahme „prise femelle“ 8 auch noch entsprechend den Merkmalen **M1.2** und **M1.2.1** in Eingriff (vgl. Anspruch 7, Figuren

4c, d, Seite 5, Zeilen 9 bis 13 u. Zeilen 30 bis 33). Im Gegensatz zur Auffassung der Anmelderin ist die Einschubvorrichtung 1 als zu der Batterie 2 gehörend anzusehen, deren Austausch als eine bauliche Einheit erfolgt (vgl. Seite 5, Zeilen 8 bis 10). Um die Positionierung der Kontakte 70 und Gegenkontakte beim Einfahrvorgang zu optimieren, weist eine erste Seite „premier coté“ 20 der Einschubvorrichtung 1 zudem erste Führungselemente in Gestalt zylindrischer Stifte „pions cylindriques“ 21 auf, die mit komplementären Aufnahmeöffnungen „orifices des forme complémentaire“ 22 in einem Verschluss „volet“ 5 entsprechend dem Sinngehalt des Merkmals **M4** interagieren (vgl. Abb. 4; Seite 5, Zeilen 13 bis 30).

Im Vergleich zum Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag fehlt es der Anordnung nach der Druckschrift **D3** hingegen an einer in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte nachgiebigen Lagerung der Kontakte unmittelbar in Stromkabeln gemäß den Merkmalen **M1.1.1** und **M1.1.2**. Insofern ist auch eine nachgiebige Integration von Stromkabelenden in der Kontaktaufnahme nicht offenbart, wie es das Merkmal **M1.1.2.1** vorschreibt.

7.4 Die Druckschrift **D4** betrifft die Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs „electric vehicle“ V (Merkmal **M1**), das mit Kontakten „contacts within the vehicle“ ausgestattet ist (Merkmal **M1.1**), und einer Hochvolt- Batterie „battery“ B (Merkmale **M2** und **M2.1**) mit komplementären Gegenkontakten „contact posts“ 30 (vgl. Absatz [0028]).

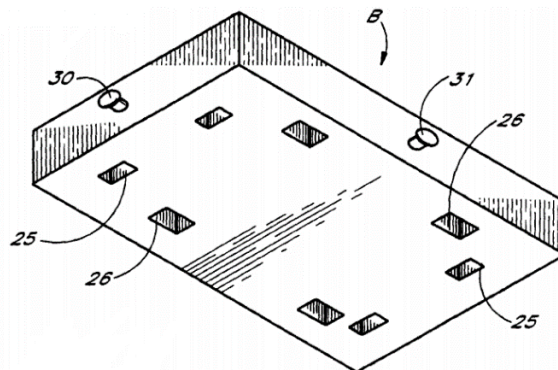


Abb. 5: Figur 6 der Druckschrift **D4**

Dabei findet während des Einsetzens der Batterie B in das Fahrzeug V eine direkte Kontaktierung („automatically engaged“) von Kontakten und Gegenkontakten 30 nach dem gebotenen Verständnis des Merkmals **M3** statt (vgl. Anspruch 7, Abb. 5).

Der dort beschriebene Aufbau weist allerdings weder eine nachgiebige, unmittelbar in den Stromkabeln vorgesehene Lagerung der Gegenkontakte 30 der Batterie B in Aufsteckrichtung noch eine nachgiebige Lagerung der kontaktseitigen Enden von Stromkabeln auf. Auch schlägt die Lehre der Druckschrift **D4** keine fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs verbundene Kontaktaufnahme und keine separaten Führungsmittel für die Kontakte und Gegenkontakte vor. Insofern unterscheidet sich der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag in den Merkmalen **M1.1.1**, **M1.1.2**, **M1.1.2.1**, **M1.2**, **M1.2.1** und **M4** von der Anordnung gemäß der Druckschrift **D4**.

7.5 Nichts anderes gilt für die von der Anmelderin genannten Druckschriften **D5** und **D6**, die sogar jeweils nur einen Teil der Merkmale des Oberbegriffs des Anspruchs 1 in der Fassung nach Hauptantrag offenbaren.

So zeigt die Druckschrift **D5** die Anordnung eines elektrisch betreibbaren Hybridfahrzeugs „hybrid vehicle“ (Merkmal **M1**) und einer Hochvolt- Batterie „high voltage (HV) battery“ 194 nach den Merkmalen **M1** und **M2** (vgl. Anspruch 12, Figur 5). Die Batterie 194 steht über ein Hauptrelais „main relay“ SMR mit den Ansteuerelektroniken „driving circuits“ 191 und 192 zweier elektrischer Maschinen „motors“ MG1 und MG2 in Verbindung, die entweder als Motor oder Generator betrieben werden können (vgl. Figur 3, Absätze [0083] u. [0084]). Jeweils ein Arbeitskontakt des Hauptrelais SMR ist dementsprechend entweder der Batterie 194 oder den elektrischen Maschinen MG1 bzw. MG2 zuordenbar und fungiert insoweit als Kontakt des Fahrzeugs oder Gegenkontakt der Batterie 194 nach dem gebotenen Verständnis der Merkmale **M1.1** und **M2.1**.

Auch in der Druckschrift **D6** wird die Anordnung eines elektrisch betreibbaren Fahrzeugs „motorized vehicle“ 31 (Merkmal **M1**) in Verbindung mit einer Batterie

„battery“ 1 angesprochen (vgl. Anspruch 12, Figur 2). Eine hierfür beschriebene mögliche Ausführungsform der Batterie 1 kommt dabei in Stromkreisen mit einer Spannungslage von über 64,9V – folglich im Hochvoltbereich im Sinne des Merkmals **M2** – zum Einsatz (vgl. Absatz [0038] – Tabelle). Neben der Batterie 1 wird auch die Steuerelektronik „electronic controls“ 4 auf ein Bussystem „single bus“ 16 aufgeschaltet, dessen Anschluss an die Fahrzeugelektrik über eine Steckverbindung „power input“ 7 erfolgt (vgl. Figur 2, Absatz [0034]). Die Steckverbindung 7 stellt zwar gleichsam sowohl dem Fahrzeug 31 zuordenbare Kontakte als auch die Gegenkontakte der Batterie 1 nach den Merkmalen **M1.1** und **M2.1** bereit.

Den in den Druckschriften **D5** und **D6** beschriebenen Anordnungen kann insoweit jedoch nicht unmittelbar und eindeutig eine nachgiebige Lagerung der Kontakte, eine Kontaktaufnahme sowie in diese nachgiebig aufgenommene Stromkabelenden entsprechend der Merkmale **M1.1.1**, **M1.1.2**, **M1.1.2.1**, **M1.2** und **M1.2.1** unterstellt werden. Ferner verhalten sich diese druckschriftlichen Lehren weder zu einer Führung der Kontakte und Gegenkontakte während des Einführens der Batterie noch zu ihrer damit einhergehenden direkten Kontaktierung im Sinne der Merkmale **M3** und **M4**.

8. Die beanspruchte Anordnung im Umfang des Hauptantrags beruht gegenüber den Lehren der zu berücksichtigenden Druckschriften **D1** bis **D6** ebenso auf einer erfinderischen Tätigkeit. Denn keine dieser Lehren für sich genommen noch in einer Zusammenschau geben einer Fachperson hinreichend Anlass – auch nicht unter Berücksichtigung ihres Fachwissens und -könnens – den Weg der Erfindung zu beschreiten.

8.1 Im Zurückweisungsbeschluss (Seite 4, Absatz 3, bis Seite 5, Absatz 2) vertritt die Prüfungsstelle die Auffassung, die Druckschrift **D2** zeige eine gattungsgemäße Anordnung mit einer fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs verbundenen Kontaktaufnahme und unmittelbar in den Stromkabeln gelagerten Kontakten. Darüber hinaus seien die Kontakte des Fahrzeugs und die Gegenkontakte der

Batterie beim Einführen der Batterie in das Fahrzeug über separate Führungsmittel geführt, um ihre jeweilige Kontaktposition zu erreichen. Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 unterscheidet sich nur noch durch die nachgiebige Lagerung der Kontakte in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte (Merkmal **M1.1.1**) und der nachgiebigen Aufnahme der kontaktseitigen Enden der Stromkabel in der Kontaktaufnahme (Merkmal **M1.1.2.1**).

Mit Blick auf diese beiden Merkmale hat sich die Prüfungsstelle auf das allgemeine Wissen der Fachperson berufen. Bei dieser Weiterbildung handele es sich nach ihrer Auffassung um ein generelles, für eine Vielzahl von Anwendungsfällen in Betracht zu ziehendes Mittel, die ihrer Art nach als allgegenwärtiges Standard-Repertoire im Fachwissen des angesprochenen Ingenieurs oder Bachelors verankert sei, „auf das er regelmäßig bei der Weiterentwicklung und Vereinfachung von Batterieaustauschsystemen zurückgreifen kann und wird.“

Diese Annahme ist vorliegend nicht vertretbar.

Anhaltspunkte dafür, dass hier die Lehren der Merkmale **M1.1.1** und **M1.1.2.1** nur jeweils als ein Standard-Repertoire der Fachperson abgefragt werden mussten (BGH GRUR 2014, 461 – Kollagenase I), liegen nach Überzeugung des Senats nicht vor. Selbst ein für eine Vielzahl von Anwendungsfällen in Betracht zu ziehendes Mittel zieht die Fachperson überdies nur dann ohne konkrete Veranlassung heran, wenn sich die Nutzung dieses Standard-Repertoires in dem zu beurteilenden Zusammenhang objektiv als funktional zweckmäßig erweist und keine besonderen Umstände feststellbar sind, die eine Anwendung aus fachlicher Sicht als nicht möglich, mit Schwierigkeiten verbunden oder sonst untunlich erscheinen lassen (vgl. BGH GRUR 2014, 647 – Farbversorgungssystem).

Eine solche Beurteilung setzt deshalb zwingend eine explizite Offenbarung für eine Vielzahl von Anwendungsfällen im Stand der Technik voraus; dies umso mehr, als die vorgeschlagene – in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte – nachgiebige Lagerung der Kontakte in den Stromkabeln im Verbund mit der ebenfalls nachgiebigen Aufnahme der Stromkabelenden in der Kontaktaufnahme neben höheren Anforderungen an die Biegefestigkeit des Kabelmaterials auch einen

zusätzlichen Aufwand hinsichtlich der lagerichtigen Orientierung der Kontakte und Gegenkontakte während ihres Zusammenfügens impliziert, um eine für den spezifischen Hochvolt-Anwendungsfall in einem Fahrzeug vorgeschriebene elektrische und mechanische Sicherheit der Steckverbindung sicherstellen zu können. Mithin stellt sich eine derartige Weiterbildung zumindest bei dem Gegenstand der Druckschrift **D2** für die Fachperson als wenig opportun dar, der bereits aktiv verschiebbare Fahrzeugkontakte aufweist. Im Hinblick darauf hat die Prüfungsstelle jedoch in toto nicht den notwendigen Nachweis für das behauptete allgemeine Fachwissen geführt, sondern dies nur behauptet und kein entsprechendes Vorbild als zum Stand der Technik gehörendes Standard-Repertoire benannt.

Unter Punkt 7.2 wurde bereits dargelegt, dass sich der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag von der Lehre der Druckschrift **D2** nicht nur durch die Merkmale **M1.1.1** und **M1.1.2**, sondern auch durch die Merkmale **M1.1.2.1**, **M3** und **M4** abhebt.

Weder aus den im Verfahren befindlichen Druckschriften **D1** und **D3** bis **D6** noch dem Können der Fachperson gehen Hinweise insbesondere in die mit den Merkmalen **M1.1.1**, **M1.1.2** und **M1.1.2.1** vorgezeichnete Richtung hervor.

8.2 Allein die insofern nächstkommende Druckschrift **D3**, als das dort beschriebene Fahrzeug abgesehen von einer Anordnung mit den Merkmalen des Oberbegriffs des geltenden Anspruchs 1 bereits – wie unter Punkt 7.3 ausgeführt – über einen für die Führung der Kontakte 70 bzw. Gegenkontakte beim Einführen der Batterie 2 in das Fahrzeug vorgesehenen Aufbau (Merkmal **M4**) verfügt, sieht zwar überdies eine fest mit einem Karosserieteil des Fahrzeugs verbundene Kontaktaufnahme 7 entsprechend den Merkmalen **M1.2** und **M1.2.1** vor. Die Lehre der Druckschrift **D3** verhält sich hingegen nicht zur konstruktiven Ausführung der Kontaktelagerung bzw. der den Kontakten zugeordneten, stromführenden Mittel oder zur Integration der Kontakte 70 in der Kontaktaufnahme 7.

Derartige Hinweise wären aber nötig. Denn um das Begehen eines von den bisher beschrittenen Wegen abweichenden Lösungsweges nicht nur als möglich, sondern der Fachperson nahegelegt anzusehen, bedarf es – abgesehen von den Fällen, in

denen für die Fachperson auf der Hand liegt, was zu tun ist – in der Regel zusätzlicher, über die Erkennbarkeit des technischen Problems hinausreichender Anstöße, Anregungen, Hinweise oder sonstiger Anlässe dafür, die Lösung auf dem Weg der Erfindung zu suchen (vgl. BGH GRUR 2009, 746 – 749 – Betrieb einer Sicherheitseinrichtung).

Da sich weder eine entsprechende Anregung in der Offenbarung der Druckschrift **D3** selbst noch adäquate Vorbilder bzw. Veranlassungen im sonstigen zu berücksichtigenden Stand der Technik finden lassen, kann die erfindungsgemäße Ausgestaltung der nachgiebigen Lagerung der Kontakte unmittelbar in Stromkabeln bzw. die nachgiebige Aufnahme von Stromkabelenden in der Kontaktaufnahme – im Sinne der Merkmale **M1.1.1**, **M1.1.2** und **M1.1.2.1** – nicht als nahe- bzw. im Fachkönnen liegend angesehen werden.

8.3 Die Druckschriften **D1** und **D4** bis **D6** kommen der erfindungsgemäßen Anordnung nicht näher, und bilden auch keinen Stand der Technik, den die Fachperson zur Lösung der objektiv dem Anmeldungsgegenstand zugrundeliegenden Aufgabe berücksichtigen würde. Denn keine dieser Druckschriften beschäftigt sich mit der Gewährleistung einer sicheren und dauerhaften Kontaktierung von Kontakten und Gegenkontakten im Fahrbetrieb, in dem die Anordnung von Fahrzeug und Batterie zwangsläufig Erschütterungen ausgesetzt ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass entsprechend dem Sinngehalt der Merkmale **M1.1.1**, **M1.1.2** und **M1.1.2.1** eine in Aufsteckrichtung der Gegenkontakte nachgiebige Lagerung der Kontakte des Fahrzeugs unmittelbar in Stromkabeln, deren Enden zudem nachgiebig in einer Kontaktaufnahme aufgenommen sind, im Stand der Technik – dokumentiert in den Druckschriften **D1** bis **D6** – nicht nachgewiesen wurde. Auch konnte kein Anlass für die Fachperson aufgezeigt werden, im vorliegenden Kontext in erfindungsgemäßer Weise zu verfahren.

Nach alledem ist der durch den geltenden Patentanspruch 1 definierte Gegenstand patentfähig.

9. Die geltenden Unteransprüche 2 bis 13 werde von diesem getragen, weil sie auf die Ansprüche 2 bis 6 und 12 bis 16 der ursprünglich eingereichten Fassungen zurückgehen und zweckmäßige Ausgestaltungen bzw. Weiterbildungen der erfindungsgemäßen Anordnung nach dem geltenden Patentanspruch 1 darstellen.

Die in den geltenden Unteransprüchen 8 und 12 durch den Senat vorgenommenen Änderungen beheben offensichtliche Fehler der Grammatik bzw. der syntaktischen Struktur.

So wird im geltenden Anspruch 8 der im Plural formulierte Begriff „Kontaktaufnahmen“ fälschlich in Verbindung mit der Singularform des zugehörigen Verbs „ist“ verwendet. Sowohl in den übrigen Ansprüchen und der Beschreibung als auch in den Figuren wird indes lediglich eine einzelne Kontaktaufnahme als erfindungswesentlich angesprochen bzw. gezeigt.

Der geltende Unteranspruch 12, wonach „die Einfahrriechtung der Batterie (2) von unterhalb des Fahrzeugs (1) in dessen Hochrichtung (z) erfolgt“, soll offenkundig eine Raumrichtung für einen Bewegungsablauf der Batterie festlegen. In Ergänzung des hierauf abzustellenden Vorgangs, nämlich das Einfahren der Batterie in das Fahrzeug, – insoweit angepasst an die Nomenklatur des geltenden Anspruchs 1, insbesondere des Merkmals **M3**,

– ist daher im geltenden Unteranspruch 12 der Wortlaut „die Einfahrriechtung“ durch „das Einfahren“ zu ersetzen.

Die in den geltenden Ansprüchen 8 und 12 vorgenommenen Anpassungen erweisen sich insofern jeweils als bloße Korrektur einer offensichtlichen Unrichtigkeit ohne inhaltliche Änderung, weshalb das Anfordern von Reinschriften entbehrlich war.

Die von der Anmelderin vorgenommenen Modifikationen in den für den Hauptantrag vorgesehenen Beschreibungsunterlagen betreffen zulässige Richtigstellungen bzw. Streichungen zur Erfüllung formaler Erfordernisse, die sich u.a. aus der Patentverordnung (PatV) ergeben.

10. Bei dieser Sach- und Aktenlage war der Beschwerde stattzugeben, auf den Hilfsantrag kam es soweit nicht an.

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.

Hubert

Kruppa

Dr. Baumgart

Sexlinger