



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 31/13

(Aktenzeichen)

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend die Patentanmeldung 10 2007 048 956.2 - 22

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts in der Sitzung am 29. Februar 2016 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hilber und der Richter Paetzold, Dr.-Ing. Baumgart und Dr.-Ing. Geier

beschlossen:

Auf die Beschwerde der Patentanmelderin wird der Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B64D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 23. Juli 2013 aufgehoben und die Sache zur weiteren Prüfung an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückverwiesen.

Gründe

I.

Die Prüfungsstelle B64D des Deutschen Patent- und Markenamtes hat nach Prüfung die am 12. Oktober 2007 eingereichte deutsche Patentanmeldung 10 2007 048 956.2 - 22 der A... GmbH, in H..., mit der Bezeichnung

„Vorrichtung und Verfahren zum Bereitstellen eines Flugstatussignals“,

auf Basis der in der Anhörung am 23. Juli 2013 überreichten Patentansprüche 1 bis 26 mit einem in dieser Anhörung verkündeten Beschluss gemäß § 48 PatG zurückgewiesen. Laut der das Datum 29. August 2013 tragenden Beschlussbegründung sei die Erfindung in der Anmeldung nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass ein Fachmann sie ausführen könne, so dass ein Mangel nach § 34 (4) PatG vorläge.

Die Prüfungsstelle war insbesondere der Auffassung, dass sich der ursächliche Zusammenhang zwischen einer Vielzahl von Eingangssignalen und dem Flugstatussignal als Ausgangssignal dem Fachmann nicht einmal im Ansatz erschließe,

dieser Zusammenhang aber zwingende Voraussetzung sei, um die beanspruchte Lehre im beanspruchten Umfang überhaupt nacharbeiten zu können.

Gegen den Zurückweisungsbeschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 23. September 2013 am 26. September 2013 eingegangene Beschwerde der Patentanmelderin, die sie mit Schriftsatz vom 20. November 2013 im Einzelnen begründet und mit der sie den zuletzt eingereichten Anspruchssatz vom 23. Juli 2013 als Hauptantrag weiterverfolgt sowie zusätzlich einen Hilfsantrag vorlegt.

Dazu ist in einem richterlichen Hinweis des Berichterstatters vom 17. Dezember 2015 ausgeführt worden, dass die Zurückweisungsgründe des angegriffenen Beschlusses einer Prüfung durch den Senat des Bundespatentgerichts voraussichtlich nicht standhalten werden. Allerdings werde möglicherweise davon abgesehen, in der Sache selbst zu entscheiden und eine Zurückverweisung an das Deutsche Patent- und Markenamt zur weiteren Prüfung in Aussicht gestellt.

Mit Schriftsatz vom 28. Januar 2016 beantragt die Beschwerdeführerin zuletzt sinngemäß:

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse B64D des Deutschen Patent- und Markenamts vom 23. Juli 2013 aufzuheben und die Sache nach § 79 (3) Nr. 1 PatG an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen,

hilfsweise eine mündliche Verhandlung gemäß § 78 (1) PatG durchzuführen.

Der geltende Patentanspruch 1 lautet:

Vorrichtung (1) zum Bereitstellen eines Flugstatussignals (FS) für ein Flugzeug, welches angibt, ob das Flugzeug in der Luft oder am

Boden ist, wobei die Vorrichtung (1) das Flugstatussignal (FS) in Abhängigkeit einer Anzahl N1 unterschiedlich bereitgestellter Fluggeschwindigkeitssignale (S1-S3), einer Anzahl N2 unterschiedlich bereitgestellter Triebwerksstatussignale (S4-S7), einer Anzahl N4 unterschiedlich bereitgestellter Evakuierungssignale (S8-S10), einer Anzahl N3 unterschiedlich bereitgestellter Frontfahrwerksstatussignale (S11, S12) und einer Anzahl N5 unterschiedlich bereitgestellter Hauptfahrwerksstatussignale (S13-S16) berechnet.

Der geltende Patentanspruch 8 lautet:

System (8), mit:

zumindest einer Vorrichtung (1) nach Anspruch 1 oder einem der Ansprüche 2 bis 7; und

einem Bus (2), welcher dazu geeignet ist, zumindest die bereitgestellten Fluggeschwindigkeitssignale (S1-S3), die Triebwerksstatussignale (S4-S7), die Evakuierungssignale (S8-S10), die Frontfahrwerksstatussignale (S11, S12) und die Hauptfahrwerksstatussignale (S13-S16) an die Vorrichtung (1) zu übertragen.

Der geltende Patentanspruch 14 lautet:

Verfahren zum Bereitstellen eines Flugstatussignals (FS) für ein Flugzeug, welches angibt, ob das Flugzeug in der Luft oder am Boden ist, mit den Schritten:

Bereitstellen einer Anzahl N1 von unterschiedlichen Fluggeschwindigkeitssignalen (S1-S3);

Bereitstellen einer Anzahl N2 von unterschiedlichen Triebwerksstatussignalen (S4-S7);

Bereitstellen einer Anzahl N3 von Evakuierungssignalen (S8-S10);

Bereitstellen einer Anzahl N4 von unterschiedlichen Frontfahrwerksstatussignalen (S11, S12);

Bereitstellen einer Anzahl N5 von unterschiedlichen Frontfahrwerksstatussignalen (S13-S16); und

Berechnen des Flugstatussignals (FS) in Abhängigkeit der unterschiedlichen Fluggeschwindigkeitssignale (S1-S3), der unterschiedlichen Triebwerksstatussignale (S4-S7), der Evakuierungssignale (S8-S10), der unterschiedlichen Frontfahrwerksstatussignale (S11, S12) und der unterschiedlichen Hauptfahrwerksstatussignale (S13-S16).

Der geltende Patentanspruch 15 lautet:

Luft- oder Raumfahrzeug, mit:

zumindest einer Vorrichtung (1) nach Anspruch 1 oder einem der Ansprüche 2 bis 7.

Der geltende Patentanspruch 16 lautet:

Luft- oder Raumfahrzeug, mit:

zumindest einem System (8) nach Anspruch 8 oder einem der Ansprüche 9 bis 13.

Der geltende Patentanspruch 17 lautet:

System (8), mit:

einer Vorrichtung (1) nach Anspruch 1 und einem der Ansprüche 2 bis 7; und

zumindest einem Mittel (10-12, 34), welches dazu geeignet ist, ein Türschließsignal (S31) für zumindest eine Tür des Flugzeuges in Abhängigkeit des berechneten Flugstatussignals (FS), einer Anzahl N12 unterschiedlich bereitgestellter Flughöhesignale (S21-S23), der Anzahl N3 unterschiedlich bereitgestellter Evakuierungssignale (S8-S10) und zumindest eines Druckdifferenzsignals (S24) zu generieren.

Der geltende Patentanspruch 25 lautet:

Verfahren zum Generieren eines Türschließsignals (S31) zum Verriegeln zumindest einer Tür eines Flugzeugs, mit den Schritten:

Berechnen eines Flugstatussignals (FS) gemäß dem Verfahren nach Anspruch 14;

Bereitstellen einer Anzahl N12 von unterschiedliche Flughöhesignalen (S21-S23);

Bereitstellen einer Anzahl N3 von Evakuierungssignalen (S8-S10);

Bereitstellen zumindest eines Druckdifferenzsignals (S24); und

Berechnen des Türschließsignals (S31) aus dem berechneten Flugstatussignal (FS), den Flughöhesignalen (S21-S23), den Evakuierungssignalen (S8-S10) und dem Druckdifferenzsignal (S24).

Der geltende Patentanspruch 26 lautet:

Luft- oder Raumfahrzeug, mit:

zumindest einem System (8) nach Anspruch 17 oder einem der Ansprüche 18 bis 24.

Wegen des Wortlauts der geltenden Unteransprüche 2 bis 7, 9 bis 13 und 18 bis 24, der Patentansprüche 1 bis 19 gemäß Hilfsantrag, der sonstigen geltenden Unterlagen sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Im Verfahren befinden sich folgende, von der Prüfungsstelle herangezogene Druckschriften:

- D1: DE 695 15 847 T2,
- D2: DE 10 2004 026 711 A1,
- D3: US 5 446 666 A,
- D4: DE 43 09 058 C1,
- D5: DE 698 22 588 T2,
- D6: DE 698 19 843 T2 und
- D7: DE 34 17 884 C2,

sowie die von der Patentanmelderin im Schriftsatz vom 31. Juli 2008 genannte Druckschrift

- D8: DE 602 10 030 T2.

II.

1. Die zulässige Beschwerde hat die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Zurückverweisung der Sache an das Deutsche Patent- und Markenamt zur Folge. Mit dieser Entscheidung hat der erkennende Senat von seinem Ermessen gemäß PatG § 79 (3) Nr. 1 Gebrauch gemacht, weil sich im Beschwerdeverfahren eine andere rechtliche Beurteilung des Formerfordernisses des § 43 (4) PatG ergeben hat und eine Sachentscheidung hinsichtlich des Vorliegens von Patentierungsvoraussetzungen erforderlich ist, die noch nicht Gegenstand des Prüfungsverfahrens waren.

2. Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung und ein Verfahren zum Bereitstellen eines Flugstatussignals, insbesondere im Luft- und Raumfahrtbereich (ursprüngliche Beschreibung, Seite 1, Zeilen 10 bis 13).

Bei derzeitigen Flugzeugen, insbesondere bei den Kommunikations- und Daten-systemen der Flugzeuge, existiere zum Zeitpunkt der Anmeldung kein verfügbares Signal, welches dazu geeignet sei anzuzeigen, ob das Flugzeug am Boden oder in der Luft ist (ursprüngliche Beschreibung, Seite 1, Zeilen 18 bis 21).

Demnach sei es eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung, mit einer möglichst hohen Zuverlässigkeit ein Signal bereitzustellen, das anzeigt, ob das Flugzeug am Boden oder in der Luft ist (ursprüngliche Beschreibung, Seite 1, Zeilen 23 bis 29).

Ferner habe die Patentanmelderin festgestellt, dass ein solches Signal für eine Vielzahl verschiedener Systeme des Flugzeugs sehr nützlich sein könne. Beispielsweise könne ein solches Signal für die Generierung eines Türschließsignals verwendet werden, das anzeigt, ob eine oder mehrere Türen des Flugzeugs zu verriegeln seien oder nicht (ursprüngliche Beschreibung, Seite 1, Zeilen 31 bis 36).

Daher sei es ferner eine Aufgabe der Erfindung, mit einer möglichst hohen Zuverlässigkeit ein situationsabhängiges Türschließsignal zum Verriegeln zumindest einer Tür des Flugzeugs bereitzustellen (ursprüngliche Beschreibung, Seite 2, Zeilen 1 bis 7).

Zumindest eine dieser gestellten Aufgaben werde durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 1 und/oder durch ein System mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 8 und/oder durch ein Verfahren mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 14 und/oder durch ein Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 15 und/oder durch ein Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 16 und/oder durch ein System mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 17 und/oder durch ein Verfahren mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 25 und/oder durch ein Fahrzeug mit den Merkmalen des geltenden Patentanspruchs 25 gelöst (ursprüngliche Beschreibung, Seite 2, Zeilen 10 bis 19).

3. Als Fachmann wird bei dem Verständnis des Anmeldegegenstandes sowie bei der Bewertung des Standes der Technik von einem Durchschnittsfachmann ausgegangen, der als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Luft- und Raumfahrt ausgebildet ist und mehrere Jahre Berufserfahrung auf dem Gebiet der Flugregelsysteme aufweist. Dieser verfügt dabei im Speziellen über fundierte Kenntnisse der Messtechnik und Sensorik, welche in Flugzeugen zur Anwendung kommt, sowie über fundierte Kenntnisse von in der Regelungstechnik verwendeten mathematischen Methoden. Denn ohne diese Kenntnisse könnte er seinen Aufgaben als Ingenieur für Regelungstechnik nicht nachkommen.

4. Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind zumindest die Merkmale des geltenden Patentanspruchs 1 nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben. Der offensichtliche Fehler in der Zuordnung der Nummerierung der Anzahlen „N3“ und „N4“ der Triebwerksstatussignale bzw. Evakuierungssignale im geltenden Patentanspruch 1, welcher für den Fachmann aus der Be-

schreibung (z.B. ursprüngliche Beschreibung, Seite 3, Zeilen 14 bis 32) eindeutig erkennbar ist, ist bereits korrigiert.

M1 Vorrichtung (1) zum Bereitstellen eines Flugstatussignals (FS) für ein Flugzeug, welches angibt, ob das Flugzeug in der Luft oder am Boden ist,

M2 wobei die Vorrichtung (1) das Flugstatussignal (FS) berechnet in Abhängigkeit

M2a einer Anzahl N1 unterschiedlich bereitgestellter Fluggeschwindigkeitssignale (S1-S3),

M2b einer Anzahl N2 unterschiedlich bereitgestellter Triebwerksstatussignale (S4-S7),

M2c einer Anzahl N3 unterschiedlich bereitgestellter Evakuierungssignale (S8-S10),

M2d einer Anzahl N4 unterschiedlich bereitgestellter Frontfahrwerksstatussignale (S11, S12) und

M2e einer Anzahl N5 unterschiedlich bereitgestellter Hauptfahrwerksstatussignale (S13-S16).

5. Der Fachmann entnimmt dem geltenden Patentanspruch 1 eine Vorrichtung, die aufgrund einer Vielzahl von Eingangssignalen, die in einem Flugzeug erzeugt werden, dafür hergerichtet ist, auf Basis der Eingangssignale zu bestimmen - laut dem geltenden Patentanspruch 1 zu „berechnen“ - , ob sich das Flugzeug in der Luft oder am Boden befindet, und das so „berechnete“ Ergebnis in Form eines Flugstatussignals bereitzustellen (Merkmale M1 und M2).

Das Flugstatussignal kann dabei in Form eines logischen Pegels ausgebildet sein (vgl. Seite 2, Zeilen 32 bis 36 der ursprünglichen Beschreibung).

Als Eingangssignale für die entsprechende „Berechnung“, d. h. Bestimmung, werden die in den Merkmalen M2a bis M2e aufgelisteten Signale verwendet.

Dabei erschließt sich für den Fachmann aus dem Gesamtzusammenhang der Anmeldeunterlagen, dass es sich hierbei jeweils um Signale oder Statusangaben handelt, von denen jedes bzw. jede für sich genommen zwar bereits mittelbar oder unmittelbar einen (logischen) Rückschluss auf den zu ermittelnden Flugstatus erlaubt, jedoch erst eine Berechnung derer - im Sinne einer gemeinsamen Berücksichtigung nach vorgegebenen Regeln -, in Kombination eine entsprechende Zuverlässigkeit des Ergebnisses in einem für die Luftfahrt angemessenen Rahmen gewährleistet. Die unterschiedliche Bereitstellung zielt dabei auf den Ort der Gewinnung dieser Signale.

Hinsichtlich der einzelnen Signale werden dabei berücksichtigt

- entsprechend Merkmal M2a eine Anzahl unterschiedlich bereitgestellter Fluggeschwindigkeitssignale, wobei hierzu in einem Ausführungsbeispiel sowie in der ursprünglichen Beschreibung, Seite 4, Zeile 25 bis Seite 5, Zeile 2 deren Umrechnung in logische Eingangssignale durch Vergleich mit einem Schwellwert in einem für einen Fachmann nachvollziehbarer Weise dargestellt ist. Zwar ist ein expliziter Schwellwert hierzu den Anmeldeunterlagen nicht entnehmbar, dieser ist jedoch für den Fachmann, je nach Einsatzbereich der Vorrichtung in einem zumutbaren Aufwand in dem Sinne ermittelbar (Schulte, Patentgesetz, 9. Auflage, § 34 Rdn.: 258, 394), so dass dadurch eine Zuordnung in einen Status am Boden bzw. in der Luft ermöglicht wird, denn im Flug treten höhere Geschwindigkeiten als am Boden auf.

- entsprechend der Merkmale M2b, M2d und M2e jeweils eine Anzahl unterschiedlich bereitgestellter Triebwerksstatussignale, Frontfahrwerks-statussignale bzw. Hauptfahrwerksstatussignale, wobei es sich hierbei um Statussignale handelt, die jeweils bereits unmittelbar einen Rückschluss auf den Flugstatus erlauben. So ist beispielsweise das Fahrwerk am Boden in der Regel ausgefahren.
- entsprechend Merkmal M2c einer Anzahl unterschiedlich bereitgestellter Evakuierungssignale, wobei der Begriff „Evakuierungssignal“ einen im Fachgebiet üblichen Fachbegriff darstellt der in logischer Weise („0“ oder „1“) angibt, ob sich ein Flugzeug sich im Status einer Evakuierung befindet oder nicht (vgl. Druckschrift D8, die das dem Fachmann vorliegend zuzurechnende Fachwissen hierzu wiedergibt).

Hinsichtlich des anzuwendenden „Rechenverfahrens“ gibt der geltende Patentanspruch keine Hinweise. Der zugehörigen Beschreibung ist jedoch ausführlich und nachvollziehbar einen Weg zu entnehmen, wie aus den einzelnen Eingangssignalen das Flugstatussignal „berechnet“, d. h. bestimmt wird.

So wird aus der beliebigen Anzahl von Einzelsignalen aus den jeweiligen Gruppen der Fluggeschwindigkeitssignale und Triebwerksstatussignale jeweils nach dem in der ursprünglichen Beschreibung auf Seite 10, Zeilen 1 bis 31 angegebenen und sich im Grundprinzip gleichenden Rechenvorschriften ein globaler Fluggeschwindigkeitsstatus für den Fachmann nachvollziehbar sowie ein globaler Treibwerksstatus, als wahrscheinlich zutreffendes Ergebnis aus einer gemeinsamen Betrachtung folgend, ermittelt. Aus den übrigen Eingangssignalen aus den jeweiligen Gruppen der Fahrwerkssignale sowie der Evakuierungssignale wird ebenfalls gemäß der ursprünglichen Beschreibung auf Seite 10, Zeile 32 bis Seite 11, Zeile 8 ein globaler Frontfahrwerksstatus sowie ein globaler Hauptfahrwerksstatus ermittelt. Hierzu gibt der entsprechende Absatz zwar keine explizite Rechenvorschrift an, es liegt jedoch im zumutbaren Rahmen sowie im Bereich der Kenntnisse des Fachmanns hierzu ebenfalls analog die gleiche Rechenvorschrift zu nutzen, wie

sie zur Berechnung des globalen Fluggeschwindigkeitsstatus sowie des globalen Treibwerksstatus verwendet wird. In einem abschließenden Rechenschritt wird entsprechend der Vorschrift, wie sie in der ursprünglichen Beschreibung Seite 11, Zeilen 10 bis 18 ebenfalls für den Fachmann nachvollziehbar ausgeführt ist, aus den einzelnen globalen Statussignalen das Flugstatussignal berechnet.

Die vorbeschriebene Rechenvorschrift ist dabei nicht auf eine feste Anzahl von Eingangssignalen beschränkt, sondern lässt aufgrund ihrer allgemeinen Formulierung durch die Variable N_x jegliche Anzahl an Eingangssignalen bzw. zu berücksichtigenden abgeleiteten Statussignalen zu.

Somit ergibt sich der ursächliche Zusammenhang zwischen der Vielzahl von Eingangssignalen bzw. Statussignalen und dem „Flugstatussignal“ als Ausgangssignal in dem Sinne eindeutig, als mit der Berechnung der vorliegende Status „am Boden“ oder „in der Luft“ als wahrscheinlich postuliert wird.

6. Die Beurteilung der Prüfungsstelle, wonach in der Beschreibung lediglich allgemeine Aussagen gemacht würden, wie Signale grundsätzlich verarbeitet werden können und aus diesen Angaben nicht hervorgehe, nach welchen Regeln, Prioritäten oder Kriterien, der Fachmann die Vielzahl der Eingangssignale verknüpfen muss, um am Ende zuverlässig und eindeutig eines der beiden Flugzustandssignale „Flug“ oder „Nichtflug“ zu erhalten, hält der Überprüfung durch den Senat des Bundespatentgerichts hinsichtlich des vermeintlich bestehenden Patenthindernisses unzureichender Offenbarung für eine Ausführung durch den Fachmann nicht stand. Denn auf dieses Ergebnis kommt es nicht an, da vorliegend nur der Weg durch Berücksichtigung mehrerer Signale und Statusinformationen auf einen weiteren Zustand zu schließen zu betrachten ist.

Da die Ausführbarkeit im Sinne des § 34 (4) PatG somit gegeben ist, ist aus vorstehenden Gründen der angefochtene Zurückweisungsbeschluss aufzuheben.

7. Da die Entscheidung der Prüfungsstelle B64D des Deutschen Patent- und Markenamtes auf den vorgenannten Gründen beruht, ohne auf die Frage der Patentfähigkeit des Anmeldegegenstands - Neuheit oder erfinderische Tätigkeit – einzugehen, ist zu dem geltenden Patentanspruchssatz, der so auch dem angegriffenen Zurückweisungsbeschluss bereits zugrunde lag, vom Deutschen Patent- und Markenamt weder abschließend geprüft noch recherchiert worden, denn bis zur Fassung des angegriffenen Zurückweisungsbeschlusses bestanden aktennachweislich grundlegende Zweifel an der Klarheit und Ausführbarkeit der angemeldeten Erfindung an sich.

Nachdem vorliegend somit nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein der Patenterteilung möglicherweise entgegenstehender Stand der Technik existiert und eine sachgerechte Entscheidung nur aufgrund einer vollständigen Recherche des relevanten druckschriftlichen Standes der Technik ergehen kann, wofür die Prüfungsstellen des Deutschen Patent- und Markenamts mit ihrem Prüfstoff und den ihnen zur Verfügung stehenden Recherchemöglichkeiten in Datenbanken berufen sind (vgl. Schulte, Patentgesetz, 9. Auflage, § 79, Rn. 16), ist die Sache zur weiteren Prüfung und Entscheidung nach § 79 (3) Nr. 1 PatG an das Deutsche Patent- und Markenamt zurückzuverweisen. Diesbezüglich ist die vom Senat getroffene Auslegung verbindlich und bei der weiteren Prüfung zugrunde zu legen (§ 79 (3) Satz 2 PatG).

Zur weiteren Behandlung der Sache wird noch vermerkt, dass der Senat wegen der ggf. noch ausstehenden Ermittlung des Standes der Technik davon abgesehen hat, die geltenden Anmeldeunterlagen hinsichtlich der Forderungen gemäß § 34 (5) PatG zu prüfen. Ferner wird bei der Bewertung des Beanspruchten hinsichtlich des etwaigen Vorliegens einer computer-implementierten Erfindung bzw. bei der Bewertung der Patentfähigkeit hinsichtlich Neuheit und erfinderischer Tätigkeit der Gegenstände der geltenden Patentansprüche zu prüfen sein, ob die Entscheidungen BGH „Flugzeugzustand“ (Beschluss vom 30. Juni 2015 –

X ZB 1/15), sowie „computerimplementierte Erfindung“ (GRUR 2006, 43 – 46), Berücksichtigung finden müssen.

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 den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn sie auf einen der nachfolgenden Gründe gestützt wird, nämlich 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, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten schriftlich einzulegen.

Hilber

Paetzold

Dr. Baumgart

Dr. Geier

prä