



BUNDESPATENTGERICHT

19 W (pat) 46/17

(Aktenzeichen)

Verkündet am
28. September 2017

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2004 011 845.0

hat der 19. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 28. September 2017 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Kleinschmidt, der Richterin Kirschneck sowie der Richter Dipl.-Ing. Matter und Dipl.-Phys. Dr. Haupt

beschlossen:

Die Beschwerde der Anmelderin wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Das Deutsche Patent- und Markenamt – Prüfungsstelle für Klasse G 01 G – hat die am 9. März 2004 eingereichte Anmeldung mit der Bezeichnung

„Kraftmesselement zur Messung des Gewichts einer Person auf einem
Kraftfahrzeugsitz“

durch am Ende der Anhörung vom 21. März 2016 verkündeten Beschluss zurückgewiesen. In der schriftlichen Begründung ist sinngemäß ausgeführt, der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruhe nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit (§ 1 Abs. 1 PatG i. V. m. § 4 PatG). Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Anmelderin vom 25. April 2016.

Sie beantragt,

den Beschluss der Prüfungsstelle für Klasse G 01 G des Deutschen Patent- und Markenamts vom 21. März 2016 aufzuheben und das nachgesuchte Patent aufgrund folgender Unterlagen zu erteilen:

Patentansprüche 1 bis 7 und

Beschreibung, Seiten 1 bis 4, jeweils vom 3. März 2016,

2 Blatt Zeichnungen, Figuren 1 bis 3, vom Anmeldetag 9. März 2004.

Der Patentanspruch 1 vom 3. März 2016 hat folgenden Wortlaut:

Kraftmesselement zur Messung des Gewichts einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz, das zwischen dem Kraftfahrzeugsitz und der Sitzhalterung (11) eines Kraftfahrzeugs anordenbar ist und eine am Kraftfahrzeugsitz befestigbare Hülse (2) aufweist, in der ein länglicher Kraftmesskörper (3), der Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) aufweist, horizontal angeordnet ist, der an seinem einen Ende mit der Hülse (2) fest verbunden und an seinem anderen Ende mit der Sitzhalterung (11) verbindbar ist, wobei die Hülse (2) den Kraftmesskörper (3) einschließlich der Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) bis zu einem am Kraftmesskörper vorhandenen Ring (9) überdeckt und der zwischen Ring und Hülse entstehende Ringspalt (14) die maximale Verformung des Kraftmesskörpers begrenzt, dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftmesskörper (3) quer zu seiner Längserstreckung eine horizontale Bohrung (15) und/oder Öffnung aufweist, und zur Messung der Biegespannung die Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) auf den beiderseits der Bohrung (15) und/oder Öffnung sich ausbildenden Biegebalken (16, 17) angeordnet sind.

Im Prüfungsverfahren vor dem Deutschen Patent- und Markenamt wurden folgende Druckschriften genannt:

- D1 WO 02/08 705 A1
- D2 WO 03/060 439 A1
- D3 DE 101 21 668 A1
- D4 DE 87 05 009 U1
- D5 EP 0 227 850 A1.

Wegen weiterer Einzelheiten, insbesondere wegen des Wortlauts der nebengeordneten Ansprüche 2 und 7, wird auf die Akte verwiesen.

II.

Die statthafte und auch sonst zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg.

1. Die Anmeldung geht aus von einem Kraftmesselement zur Messung des Gewichts einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 (vgl. Beschreibung vom 3. März 2016, Seite 1, Zeilen 5 bis 15).

Derartige Kraftmesselemente, bei denen mit Dehnmessstreifen die Scherspannung gemessen wird, seien bekannt (US 6,002,090 A, DE 100 35 483 A1, WO 02/08705 A1). Mit Messung der Scherspannung solle verhindert werden, dass von der Gewichtskraft unabhängige Kräfte das Messergebnis beeinflussen (Seite 1, Zeilen 17 bis 21).

Nachteilig daran sei, dass die Messung von Scherkräften unterhalb von Gewichten von 500 kg relativ ungenau sei, da die Verformung des Kraftmesskörpers durch die Scherkräfte dann sehr gering sei. Es sei schwierig, das Gewicht zu klassifizieren. Dies sei aber dann wichtig, wenn die Messung des Gewichts dazu verwendet werden soll, die Auslösung eines Airbag in einem Kraftfahrzeug zu steuern, also zum Beispiel gar nicht auszulösen, wenn keine Person oder ein kleines Kind auf dem Sitz sitzt. Man habe daher auch versucht, die Empfindlichkeit der Kraftmesselemente dadurch zu steigern, dass der Kraftmesskörper mit einer Öffnung versehen worden sei, vgl. in der nachfolgend wiedergegebenen Figur 3 der Druckschrift WO 02/08 705 A1 (= Druckschrift D1) die vertikale Bohrung 12:

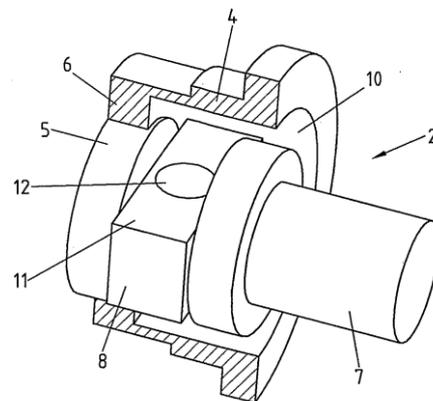


Fig.3

Da es sich bei Messung der Scherkraft und Einbau in ein Kraftfahrzeug notwendigerweise um eine vertikale Öffnung handele, werde jedoch die Steifheit des Kraftmesskörpers auch in horizontaler Richtung stark vermindert, so dass der Einfluss von Querkräften in unerwünschtem Maße zunähme und damit die erhofften Vorteile in Frage stelle (Seite 1, Zeile 23 bis Seite 2, Zeile 5).

Aufgabe der Erfindung sei es daher, ein Kraftmesselement der oben genannten Art zu schaffen, das diese Nachteile nicht aufweist. Dies erfolge erfindungsgemäß dadurch, dass der Kraftmesskörper quer zu seiner Längserstreckung eine horizontale Bohrung aufweist und zur Messung der Biegespannung die Dehnmessstreifen auf den beiderseits der Bohrung ausgebildeten Biegebalken angeordnet sind (Seite 2, Zeilen 7 bis 13).

Es werde also nicht die Scherkraft, sondern die Biegespannung gemessen. Der Kraftmesskörper sei mit einer Öffnung versehen, so dass sich oberhalb und unterhalb dieser Öffnung Biegebalken ausbildeten, die sich – in Annäherung – wie zwei Parallelenker verhielten, so dass sich bei einer Auslenkung des Kraftmesskörpers eine S-förmige Verformung einstelle und an den „Gelenkstellen“ eine starke Dehnung erfolge, die mit den Dehnmessstreifen in ein Ausgangssignal umgesetzt werden könne. Damit werde ein besonders einfaches und zuverlässig arbeitendes Kraftmesselement geschaffen, das es auch erlaube, in einfacher und zuverlässi-

ger Weise Gewichte von weniger als 500 kg zu klassifizieren und damit die Auslösung eines Airbags oder eines Teil-Airbags zu steuern (Seite 2, Zeilen 15 bis 25).

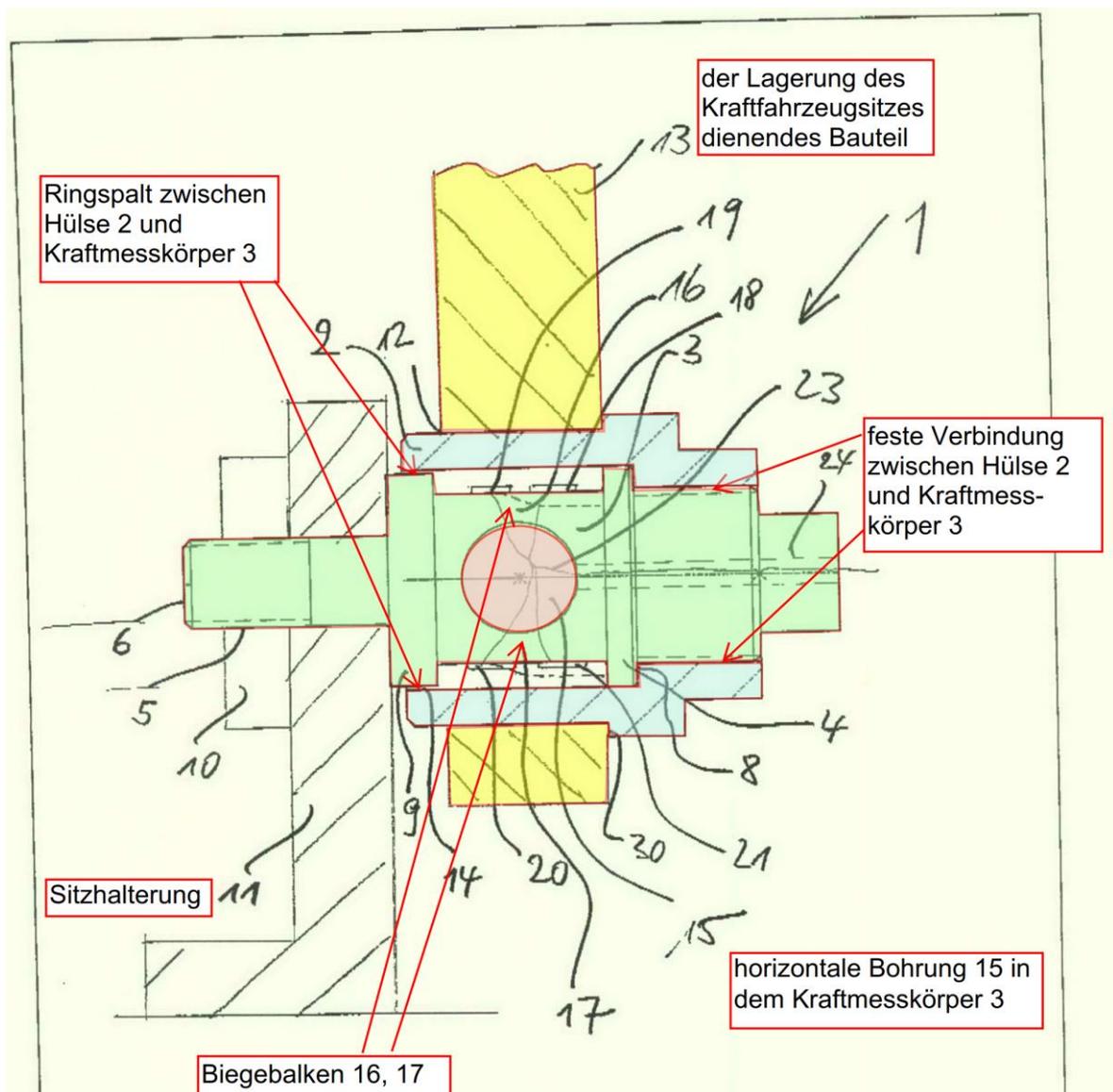
Die gestellte Aufgabe soll durch den jeweiligen Gegenstand der Patentansprüche 1, 2 und 7 gelöst werden.

Der auf ein Kraftmesselement gerichtete Anspruch 1 vom 3. März 2016 lautet mit hinzugefügter Merkmalsgliederung:

- 1 Kraftmesselement zur Messung des Gewichts einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz,
- 1.1 das zwischen dem Kraftfahrzeugsitz und der Sitzhalterung (11) eines Kraftfahrzeugs anordenbar ist und
- 1.2 eine am Kraftfahrzeugsitz befestigbare Hülse (2) aufweist,
- 1.3 in der ein länglicher Kraftmesskörper (3), der Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) aufweist,
- 1.4 horizontal angeordnet ist,
- 1.5 der an seinem einen Ende mit der Hülse (2) fest verbunden und
- 1.6 an seinem anderen Ende mit der Sitzhalterung (11) verbindbar ist,
- 1.7 wobei die Hülse (2) den Kraftmesskörper (3) einschließlich der Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) bis zu einem am Kraftmesskörper vorhandenen Ring (9) überdeckt
- 1.8 und der zwischen Ring und Hülse entstehende Ringspalt (14) die maximale Verformung des Kraftmesskörpers begrenzt, dadurch gekennzeichnet, dass
- 1.9 der Kraftmesskörper (3) quer zu seiner Längserstreckung eine horizontale Bohrung (15) und/oder Öffnung aufweist,
- 1.10 und zur Messung der Biegespannung die Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) auf den beiderseits der Bohrung (15)

und/oder Öffnung sich ausbildenden Biegebalken (16, 17) angeordnet sind.

Die nachfolgend wiedergegebene und vom Senat farbig markierte und kommentierte Figur 1 der Anmeldung zeigt das zwischen Sitzhalterung und Kraftfahrzeugsitz angeordnete Kraftmesselement:



2. Vor diesem Hintergrund legt der Senat seiner Entscheidung als zuständigen Fachmann einen Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau zugrunde, der über

eine mehrjährige Berufserfahrung in der Entwicklung von Kraftmesselementen für Kraftfahrzeugsitze verfügt.

3. Die erklärungsbedürftigen Angaben in dem Anspruch 1 versteht der Fachmann nach Erkenntnis des Senats wie folgt:

a) Das im Merkmal 1 genannte Kraftmesselement soll zur Messung des Gewichts (genauer: der Gewichtskraft) einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz geeignet sein. Dem Fachmann ist bekannt, dass ein solcher Sitz typischerweise über vier der beanspruchten Kraftmesselemente mit der Sitzhalterung, z. B. mit den Sitzschienen, verbunden ist (vgl. z. B. die Druckschrift D1, Seite 9, mittlerer Absatz). Somit muss das beanspruchte Kraftmesselement so ausgestaltet sein, dass es etwa ein Viertel der Gewichtskraft des Kraftfahrzeugsitzes und der auf diesem sitzenden Person mit einer geeigneten Auflösung erfassen kann.

b) Aus der Anordenbarkeit des Kraftmesselements zwischen Kraftfahrzeugsitz und Sitzhalterung gemäß Merkmal 1.1 entnimmt der Fachmann, dass das beanspruchte Kraftmesselement wegen des dort begrenzt zur Verfügung stehenden Einbauraumes eine gewisse Größe nicht überschreiten darf.

c) Unter der im Merkmal 1.4 genannten horizontalen Anordnung des länglichen Kraftmesskörpers in dem Kraftmesselement versteht der Fachmann, dass die Längsachse des Kraftmesskörpers in der Einbaulage des Kraftmesselements im Fahrzeug zwischen Sitz und Sitzhalterung horizontal verläuft. Auch die horizontale Ausrichtung der Bohrung im Kraftmesskörper nach Merkmal 1.9 bezieht sich auf die Einbaulage des Kraftmesselements.

d) Die im Merkmal 1.9 genannte horizontale Bohrung bzw. Öffnung muss weder eine kreisrunde Querschnittsform aufweisen, noch muss sie den Kraftmesskörper vollständig durchdringen.

e) Das Merkmal 1.10 versteht der Fachmann in dem Sinne, dass die Dehnmessstreifen (18, 19, 20, 21) die durch die Biegung des Kraftmesskörpers auftretende Streckung/Stauchung auf der Oberseite bzw. Unterseite des Kraftmesskörpers erfassen können. Dazu müssen die Dehnmessstreifen nicht notwendigerweise in der in Figur 1 der Anmeldung gezeigten Art und Weise angeordnet sein.

4. Der Gegenstand des Anspruchs 1 nach Hauptantrag erweist sich als nicht patentfähig, da er nicht neu ist (§ 1 i. V. m. § 3 PatG).

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Fachmann alle durch die Formulierung „horizontale Bohrung (15) und/oder Öffnung“ im Merkmal 1.9 umfassten Ausgestaltungen der Erfindung den ursprünglichen Unterlagen als zur Erfindung gehörend entnehmen konnte, da jedenfalls die Ausgestaltung mit einer Bohrung nicht neu ist.

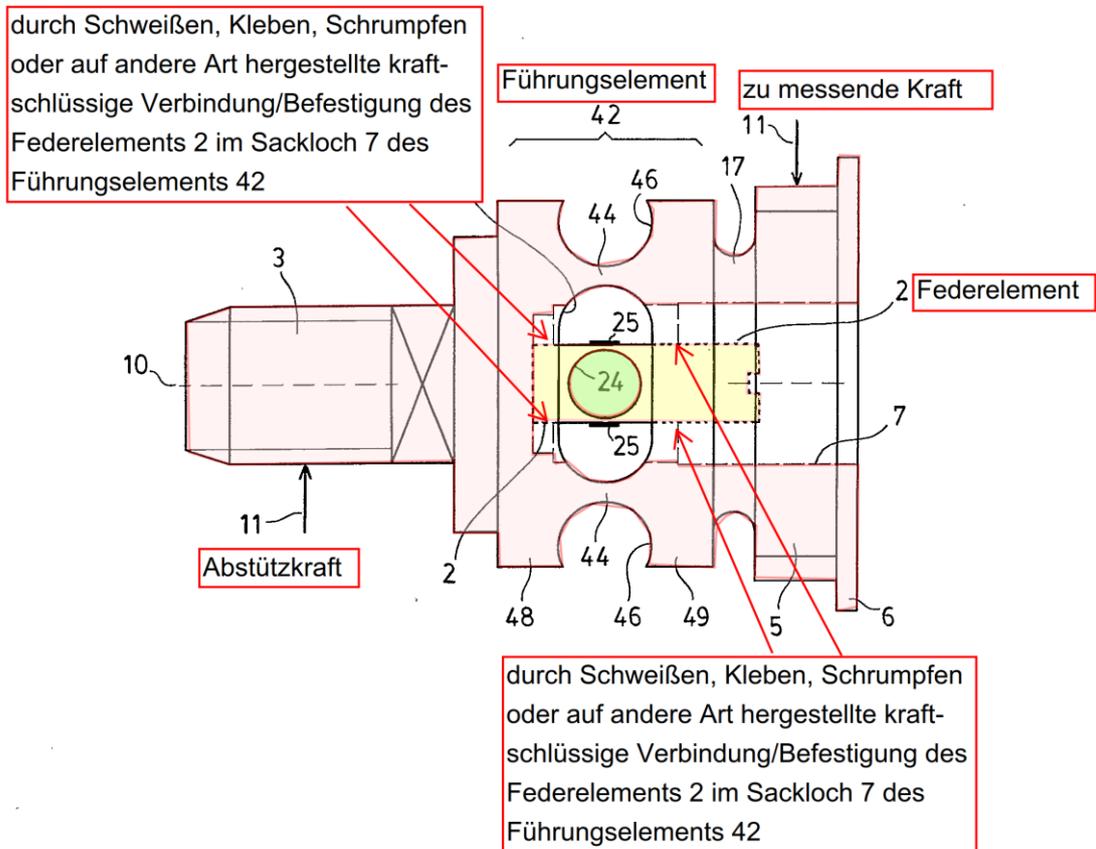
Die Druckschrift WO 03/060 439 A1 (= D2) beschäftigt sich wie die in der Beschreibungseinleitung genannte Druckschrift WO 02/08 705 A1 (= D1) mit der Verringerung der Empfindlichkeit eines Kraftaufnehmers auf Querkräfte. Hierzu setzt sie jedoch, abgesehen von der bekannten geometrischen Anordnung der Dehnungsmessstreifen und der Verschaltung ihrer Ausgangssignale zu einer Wheatstone'schen Brücke, nicht noch weitere teure Dehnungsmessstreifen ein, sondern reduziert die Querkraftempfindlichkeit durch rein mechanische Mittel (vgl. Druckschrift D2, Seite 2, Zeilen 1 bis 34).

Die Lösung besteht in einem zusätzlichen rohrförmigen „Führungselement“, welches ein „Federelement“ umgibt und mit diesem an axialen beabstandeten Bereichen fest verbunden ist. Das Führungselement ist in Querkraftrichtung mechanisch steifer ausgebildet als in Längsrichtung (also der Wirkrichtung der zu messenden Gewichtskraft), vgl. Druckschrift D2, Seite 2, Zeilen 15 bis 34. Sowohl das Federelement also auch das kräftemäßig parallel geschaltete Führungselement weisen quer zu ihrer Längserstreckung eine Bohrung in horizontaler Richtung auf.

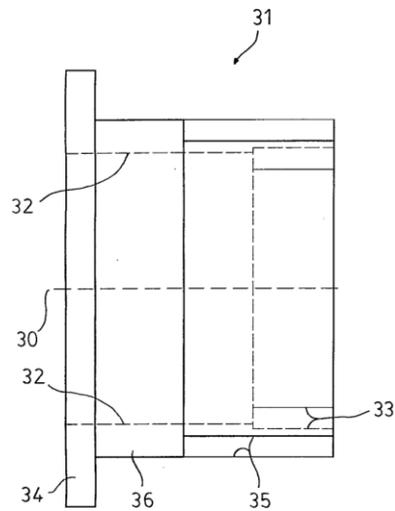
In Bezug auf das Führungselement spricht die Druckschrift D2 davon, dass sich als Folge der horizontalen Querbohrungen „Lenker“ ausbilden (Seite 2, Zeilen 15 bis 19; Seite 4, Zeilen 5 bis 11; Seite 6, Zeilen 10 bis 15), worunter der Fachmann die Ausbildung zweier Biegebalken (Doppelbiegebalken) versteht, die sich – in Annäherung – wie zwei Parallellenker verhalten.

Im Anspruch 10 der Druckschrift D2 ist angegeben, dass das mit einer horizontalen Bohrung quer zu seiner Längserstreckung versehene Federelement als Blattfeder arbeitet, so dass auch das Federelement nicht geschert, sondern unter Last gebogen wird und die Dehnungsmesstreifen diese Biegung erfassen. Dabei liest der Fachmann mit, dass nicht nur das Führungselement, sondern auch das kräftemäßig parallel geschaltete Federelement aufgrund der horizontalen Querbohrung einen Doppelbiegebalken ausbildet.

Die nachfolgend wiedergegebene und vom Senat ergänzte Figur 5 der Druckschrift D2 zeigt das Kraftmesselement mit Federelement 2, welches eine horizontale Querbohrung 24 aufweist und Führungselement 42, das ebenfalls eine horizontale Querbohrung 45 aufweist:

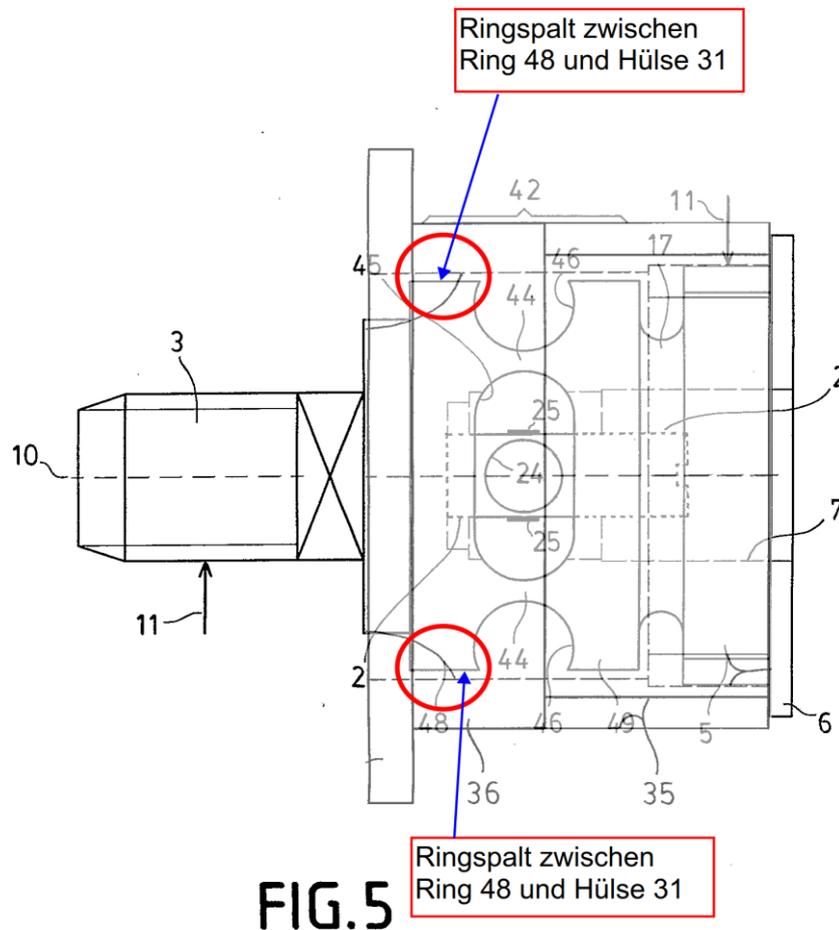


Über den Bund 5 mit Außengewinde 15 (vgl. auch Figur 1 der Druckschrift D2), kann eine Hülse 31 mit Innengewinde 33 geschraubt werden. Die Hülse 31 weist wiederum eine Außengewinde 35 auf, welches in ein anderes Bauteil (z. B. einen Sitz) eingeschraubt werden kann, vgl. die nachfolgend wiedergegebene Figur 4 der Druckschrift D2:



Ist die Hülse 31 auf den Kraftaufnehmer aufgeschraubt, ergibt sich in diesem zusammengebauten Zustand zwischen dem ringförmigen Bereich 48 des Führungselements 42 des Kraftaufnehmers und der Hülse 31 ein Ringspalt, wie ohne weiteres aus einer Überlagerung der Figuren 4 und 5 ersichtlich wird. Dann wirkt die Hülse 21 als radialer Überlastungsschutz für den Kraftaufnehmer (vgl. Seite 6, Zeilen 4, 5)

Die nachfolgend wiedergegebene Zeichnung ist durch eine vom Senat erzeugte Überlagerung der Figuren 4 und 5 der Druckschrift D2 entstanden, d. h. sie zeigt den Kraftaufnehmer mit aufgeschraubter Hülse.



Nach alledem offenbart die Druckschrift D2 ein

- 1 Kraftmesselement (*Kraftaufnehmer 1, Hülse 31*) zur Messung des Gewichts einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz, (vgl. Figuren 1 bis 5; die Eignung des Kraftmesselements zur Messung des Gewichts einer Person auf einem Kraftfahrzeugsitz ergibt sich für den Fachmann auch ohne, dass die Druckschrift D2 eine Verwendung des dort beschriebenen Kraftmesselements oder einen zu messenden Kraftbereich oder Abmessungen explizit angibt, aus dem Verweis auf die Druckschrift US 6,002,090 A als

Stand der Technik, wobei diese Druckschrift ein Kraftmesselement für einen Gabelstapler zeigt)

- 1.1 das zwischen dem Kraftfahrzeugsitz und der Sitzhalterung eines Kraftfahrzeugs anordenbar ist und
(vgl. Figuren 1, 4 und 5: die in der Figur 4 gezeigte Hülse 31 wird mit ihrem Innengewinde 33 auf das Außengewinde 15 des Bunds 5 geschraubt, wobei die Hülse 31 über ein Außengewinde 35 verfügt, mit welchem sie in einen Kraftfahrzeugsitz eingeschraubt werden kann; der mit einem Außengewinde 13 versehene Achsstummel 3 kann in eine Sitzhalterung geschraubt werden)

- 1.2 eine am Kraftfahrzeugsitz befestigbare Hülse (31) aufweist,
(vgl. Ausführungen zu Merkmal 1.1: die Hülse 31 (Figur 4) verfügt über eine Außengewinde 35, womit sie an einem Kraftfahrzeugsitz befestigt werden kann)

- 1.3 in der ein länglicher Kraftmesskörper (*Kraftaufnehmer 1; Führungselement 12, 42, Federelement 2*), der Dehnmessstreifen (*Dehnungsmessstreifen 25*) aufweist,
(vgl. Figuren 1 und 5: der „*Kraftaufnehmer 1*“ besteht u. a. aus dem „*Federelement 2*“ und dem damit verbundenen und kräftemäßig parallel geschalteten „*Führungselement 12 bzw. 42*“, sowie dem „*Achsstummel 3*“ und dem „*Bund 5*“, die alle entsprechend der oben wiedergegebenen und mit farbigen Markierungen versehenen Figur 5 der Druckschrift D2 miteinander verbunden sind, vgl. auch Seite 4, Zeilen 21 bis 24: „*Der vordere Teil 21 des Federelementes 2 ist beim zusammengebauten Kraftaufnehmer im Endbereich 8 des Sackloches 7 eingeschweißt, einge-*

klebt, eingeschrumpft oder auf andere Weise kraftschlüssig befestigt.“, Seite 3, Zeilen 26, 27: *„während der hintere Teil 22 des Federelementes mit dem Bereich 9 des Sackloches verbunden ist“)*

- 1.4 horizontal angeordnet ist,
(vgl. Figuren 1, 2, 3 und 5)
- 1.5 der an seinem einen Ende mit der Hülse (*Hülse 31*) fest verbunden und
(vgl. Figuren 4, 5 und Seite 5, Zeilen 26 bis 30: *„In Figur 4 ist eine Hülse 31 in Seitenansicht dargestellt, die auf den Kraftaufnehmer 1 aufgeschraubt werden kann. Die Hülse 31 ist rotationssymmetrisch aufgebaut, die Symmetrieachse ist mit 30 bezeichnet. Die Hülse weist in ihrer Kernbohrung 32 ein Innengewinde 33 auf, das auf das Außengewinde 15 des Kraftaufnehmers 1 geschraubt werden kann.“)*)
- 1.6 an seinem anderen Ende mit der Sitzhalterung verbindbar ist,
(vgl. Figuren 1 und 5: der Achsstummel 3 kann mit seinem Außengewinde 13 mit einer Sitzhalterung verbunden werden)
- 1.7 wobei die Hülse (*Hülse 31*) den Kraftmesskörper (*Kraftaufnehmer 1*) einschließlich der Dehnmessstreifen (*Dehnmessstreifen 25*) bis zu einem am Kraftmesskörper (*Kraftaufnehmer 1*) vorhandenen Ring (*stabiler Bereich 48*) überdeckt
(vgl. die oben wiedergegebene Überlagerung der Figuren 4 und 5: die Hülse 31 überdeckt den Kraftaufnehmer 1

bis zum dem Bereich 48 des zylinderförmigen Führungselements 42)

- 1.8 und der zwischen Ring (*stabiler Bereich 48*) und Hülse (*Hülse 31*) entstehende Ringspalt die maximale Verformung des Kraftmesskörpers begrenzt,
(vgl. Seite 6, Zeilen 4, 5: „*wirkt die Hülse 31 [...] als radialer Überlastschutz.*“; zudem bestätigt die oben wiedergegebene Überlagerung der Figuren 4 und 5 den Ringspalt zwischen dem Ring 48 und der Hülse 31)
- 1.9 wobei der Kraftmesskörper (*Kraftaufnehmer 1*) quer zu seiner Längserstreckung eine horizontale Bohrung (*durchgehende Querbohrung 24*) aufweist,
(vgl. Figuren 1, 2, 3 und 5; Seite 4, Zeilen 32 bis 35: „*Das Federelement 2 weist ferner eine durchgehende Querbohrung 24 auf, sodass auf jeder Seite nur ein relativ dünner Materialbereich stehenbleibt, auf den in bekannter Weise Dehnungsmessstreifen appliziert sind*“)
- 1.10 und zur Messung der Biegespannung die Dehnmessstreifen (*Dehnungsmessstreifen 25*) auf den beiderseits der Bohrung (*Querbohrung 24*) sich ausbildenden Biegebalken angeordnet sind.
(vgl. Figuren 2, 3 und 5; Seite 4, Zeilen 32 bis 35; Anspruch 10).

Danach ist der Gegenstand des Anspruchs 1 aus der Druckschrift D2 bekannt.

5. Gleiches gilt für den Gegenstand des Anspruchs 2, der sich vom Gegenstand des Anspruchs 1 nur dadurch unterscheidet, dass die Hülse an der Sitzhal-

terung statt an dem Kraftfahrzeugsitz und dementsprechend das freie Ende des länglichen Kraftmesskörpers mit dem Kraftfahrzeugsitz statt mit der Sitzhalterung verbindbar ist.

6. Auch die Unteransprüche 3 bis 6 beinhalten keine patentfähigen Gegenstände, da ihre zusätzlichen Merkmale entweder ebenfalls aus der Druckschrift D2 bekannt sind (betrifft Ansprüche 4 bis 6) bzw. sich für den Fachmann in naheliegender Weise aus der Druckschrift D2 in Kombination mit der Druckschrift D1 ergeben (betrifft Anspruch 3, vgl. Druckschrift D1, Anspruch 8). Letzteres trifft auch für den nebengeordneten Verwendungsanspruch 7 zu (vgl. Druckschrift D1, Seite 1, Absatz 2).

7. Danach war die Beschwerde der Anmelderin zurückzuweisen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den an dem Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der **Rechtsbeschwerde** zu (§ 99 Abs. 2, § 100 Abs. 1, § 101 Abs. 1 PatG).

Nachdem der Beschwerdesenat in dem Beschluss die Einlegung der Rechtsbeschwerde **nicht zugelassen** hat, ist die Rechtsbeschwerde nur statthaft, wenn einer der nachfolgenden Verfahrensmängel durch substantiierten Vortrag gerügt wird (§ 100 Abs. 3 PatG):

1. Das beschließende Gericht war nicht vorschriftsmäßig besetzt.
2. Bei dem Beschluss hat ein Richter mitgewirkt, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war.
3. Einem Beteiligten war das rechtliche Gehör versagt.
4. Ein Beteiligter war im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat.

5. Der Beschluss ist aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind.
6. Der Beschluss ist nicht mit Gründen versehen.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45a, 76133 Karlsruhe, schriftlich einzulegen (§ 102 Abs. 1 PatG).

Die Rechtsbeschwerde kann auch als elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten oder fortgeschrittenen elektronischen Signatur zu versehen ist, durch Übertragung in die elektronische Poststelle des Bundesgerichtshofes eingelegt werden (§ 125a Abs. 3 Nr. 1 PatG i. V. m. § 1, § 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, Abs. 2a, Anlage (zu § 1) Nr. 6 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesgerichtshof und Bundespatentgericht (BGH/BPatGERVV)). Die elektronische Poststelle ist über die auf der Internetseite des Bundesgerichtshofes www.bundesgerichtshof.de/erv.html bezeichneten Kommunikationswege erreichbar (§ 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BGH/BPatGERVV). Dort sind auch die Einzelheiten zu den Betriebsvoraussetzungen bekanntgegeben (§ 3 BGH/BPatGERVV).

Die Rechtsbeschwerde muss durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten des Rechtsbeschwerdeführers eingelegt werden (§ 102 Abs. 5 Satz 1 PatG).

Kleinschmidt

Kirschneck

Matter

Dr. Haupt

Ko