



BUNDESPATENTGERICHT

9 W (pat) 33/16

(AktENZEICHEN)

Verkündet am
4. März 2020

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

betreffend das Patent 10 2009 016 982

...

hat der 9. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 4. März 2020 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Ing. Hubert sowie der Richterin Eder und der Richter Dipl.-Phys. Dr.-Ing. Geier und Dipl.-Ing. Sexlinger

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts hat nach Prüfung eines Einspruchs das am 8. April 2009 angemeldete Patent 10 2009 016 982, dessen Erteilung am 2. Oktober 2013 veröffentlicht wurde, mit der Bezeichnung

„Verfahren zum Betreiben einer Bremseinrichtung eines Haltestellen anfahrenden Kraftfahrzeugs“

durch den am Ende der mündlichen Anhörung vom 14. Juli 2016 verkündeten Beschluss auf Basis eines in der Anhörung überreichten Hauptantrages beschränkt aufrechterhalten.

Die Beschlussbegründung wurde am 3. August 2016 von den Unterzeichnenden signiert, jeweils in einer separaten Beschlussausfertigung versandt und von der Einsprechenden am 8. August 2016 laut Empfangsbekanntnis empfangen.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die mit Schriftsatz vom 29. August 2016 eingelegte Beschwerde der Einsprechenden, die elektronisch beim Deutschen Patent- und Markenamt am selben Tag eingegangen ist.

Laut Beschwerdebegründung vom 4. Januar 2017 ist die Beschwerdeführerin der Meinung, dass das Patent die Erfindung nicht so deutlich und vollständig offenbare, dass die Erfindung ausführbar sei. Ferner würden den Gegenständen der Patentansprüche 1 und 3 nach Hauptantrag jeweils die Neuheit gegenüber der Druckschrift

D1: DE 10 2007 001 708 A1

fehlen.

Darüber hinaus beruhten die Gegenstände der Patentansprüche 1 und 3 nach Hauptantrag zumindest ausgehend von der Druckschrift D1 alleinig oder in Kombination mit einer der Druckschriften

D17: EP 0 976 628 B1 oder

D18: DE 196 19 641 C1

nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Dies gelte auch für eine Kombination der Druckschrift

D4: WO 2006/010735 A1

mit einer der Druckschriften D1 oder D17 oder für eine Kombination der Druckschrift

D7: DE 102 33 018 A1

mit der Druckschrift D17.

In der mündlichen Verhandlung vom 4. März 2020 beantragte die Einsprechende und Beschwerdeführerin zuletzt,

den Beschluss der Patentabteilung 21 des Deutschen Patent- und Markenamts vom 14. Juli 2016 aufzuheben und das Patent zu widerrufen.

Die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin stellte den Antrag,

die Beschwerde zurückzuweisen.

Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung unterstrichen):

Verfahren zum Betreiben einer Bremseinrichtung (1) eines Haltestellen anfahrenen Kraftfahrzeugs mit einer Betriebsbremse (42) und einer Feststellbremse (58) sowie mit einer in Bezug zu einer Betriebsbremsfunktion zusätzlichen Haltestellenbremsfunktion, welche bei Aktivierung durch den Fahrer die Betriebsbremse wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zu spannt,
dadurch gekennzeichnet, dass

a) der Bremsdruck in den Radbremsen (42) wenigstens der Achse überwacht wird, deren Radbremsen (42) im Falle einer Aktivierung der Haltestellenbremsfunktion zugespant werden, und

b) falls die Haltestellenbremsfunktion aktiviert ist, und

c) der überwachte Bremsdruck kleiner als ein vorgegebener Grenzbremsdruck ist, sowie

d) die Feststellbremse (58) gelöst ist,

e) ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) ausgegeben wird, wobei

f) das Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) zeitlich verzögert ausgegeben wird.

Hieran schließt sich rückbezogen der Patentanspruch 2 gemäß Hauptantrag an.

Der geltende Patentanspruch 3 gemäß Hauptantrag lautet (Änderungen gegenüber der erteilten Fassung des Patentanspruchs 4 unterstrichen):

Bremseinrichtung (1) eines Haltestellen anfahrenen Kraftfahrzeugs mit einer Betriebsbremseinrichtung, einer Feststellbremseinrichtung (48) sowie mit einer Haltestellenbremseinrichtung (2), welche bei Betätigung eines Haltestellenbremsbetätigungsorgans (26) durch den Fahrer Bremsaktuatoren (42) der Betriebsbremseinrichtung wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspannt, gekennzeichnet durch

a) wenigstens eine Sensoreinrichtung (90) zum Überwachen des Bremsdrucks in wenigstens einem Bremsaktor (42) der Betriebsbremseinrichtung der wenigstens einen Achse, sowie durch

b) eine derart ausgelegte Steuereinrichtung (92) zur Steuerung wenigstens der Feststellbremseinrichtung (48), dass

c) falls das Haltestellenbremsbetätigungsorgan (26) betätigt ist, und

d) der von der Sensoreinrichtung (90) überwachte Bremsdruck kleiner als ein vorgegebener Grenzbremsdruck ist, und

e) die Bremsaktuatoren (58) der Feststellbremseinrichtung (48) gelöst sind,

f) von der Steuereinrichtung (92) ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Bremsaktuatoren (58) der Feststellbremseinrichtung (48) ausgegeben wird, wobei

g) wenigstens ein Signalverzögerungselement (96) vorgesehen ist, welches das Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) zeitlich verzögert weiterleitet.

Hieran schließen sich die zumindest mittelbar auf den Patentanspruch 3 rückbezogenen Patentansprüche 4 bis 13 gemäß Hauptantrag an.

Zu den Unteransprüchen, der geltenden Beschreibung sowie zu weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Weiterhin befinden sich noch folgende Druckschriften im Verfahren.

D2: AT 292 489 B,

D3: US 2003 / 0132 049 A1,

D5: WO 2002/ 08 040 A2,

D6: US 4 817 502 A,

D8: EP 1 571 061 B1,

D9: DE 103 36 611 A1,

D10: WABCO: EBS Elektronisch geregeltes Bremssystem in Kraftomnibussen - System- und Funktionsbeschreibung. 2001. Seiten 1 - 4, 16 - 19, 31. – Firmenschrift,

D11: DE 103 24 808 A1,

D12: WABCO: Vortraining Sicherheitsprüfung (SP). 1999. Seiten 1 - 2, 03/48 - 03/50. – Firmenschrift,

D13: WABCO: EBS Elektronisch geregeltes Bremssystem - System- und Funktionsbeschreibung. 2. Ausgabe. 2006. Seiten 1 - 7, 12 - 14. – Firmenschrift,

D14: DE 10 2007 014 427 A1,

D15: DE 10 2006 055 569 A1 und

D16: DE 103 24 723 A1.

II.

1. Die Beschwerde der Einsprechenden ist statthaft und auch sonst zulässig (§ 73 Abs. 1 und 2 Satz 1 PatG, § 6 Abs. 1 Satz 1 PatKostG).

2. In der Sache hat die Beschwerde jedoch keinen Erfolg, denn der Senat konnte weder feststellen, dass das Patent die Erfindung nicht so deutlich und vollständig offenbart, dass diese ausführbar ist, noch dass dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik am Anmeldetag des Streitpatents eine hinreichende Anregung

für ein Verfahren mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 bzw. für einen Gegenstand mit den Merkmalen des Patentanspruchs 3 jeweils gemäß Hauptantrag zu entnehmen war oder diese gar vollständig vorbekannt waren.

3. Das Streitpatent betrifft gemäß Absatz [0001] der Streitpatentschrift, im folgenden SPS genannt, ein Verfahren zum Betreiben einer Bremseinrichtung eines Haltestellen anfahrenen Kraftfahrzeugs sowie eine druckmittelbetätigte Bremseinrichtung eines solchen Kraftfahrzeugs.

Heutige elektro-pneumatische Bremseinrichtungen von häufig Haltestellen anfahrenen Nutzfahrzeugen wie Omnibusse oder Müllfahrzeuge würden eine Betriebsbremseinrichtung, eine Feststellbremseinrichtung sowie eine Haltestellenbremseinrichtung umfassen, wobei letztere bei Betätigung eines Haltestellenbremsbetätigungsorgans durch den Fahrer Bremsaktuatoren der Betriebsbremseinrichtung wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspanne. Hierzu sei ein von Hand betätigbarer Schalter vorgesehen, bei dessen Betätigung ein konstanter Druck von vorbestimmter Größe in die Betriebsbremszylinder wenigstens einer Achse eingesteuert werde, um das Kraftfahrzeug an den Haltestellen einzubremsen. Im Gegensatz zu einer normalen, über ein Fußbremsventil ausgelösten Betriebsbremsung sei der Bremsdruck bei der Haltestellenbremsfunktion daher nicht durch den Fahrer dosierbar (vgl. Absätze [0002] und [0003] der SPS).

Solche Bremseinrichtungen wiesen zumeist an den Rädern der Hinterachse sog. Kombizylinder als Kombination eines druckluftbetätigten Betriebsbremszylinders und eines druckluftbetätigten Federspeicherbremszylinders auf, wobei der Betriebsbremszylinder als aktiver Bremszylinder belüftet die Betriebsbremse zuspanne und diese entlüftet löse und der Federspeicherbremszylinder als passiver Bremszylinder belüftet die Feststellbremse löse und diese entlüftet zuspanne. Folglich werde der Betriebsbremszylinder für die Betriebsbremse und der Federspeicherbremszylinder für die Feststellbremse solcher Fahrzeuge verwendet, wobei die Betriebsbremse dazu diene, das Fahrzeug ausgehend vom fahrenden Zustand einzubremsen und

die Feststellbremse, das bereits eingebremste Fahrzeug für einen längeren Stillstand im eingebremsten Zustand zu halten (vgl. Absatz [0005] der SPS).

Da zum Lösen der Feststellbremse eine gewisse Menge an Druckluft in den Feder-speicherbremszylindern notwendig sei und die Bereitstellung eine gewisse Zeit erfordere, ermögliche die Haltebremse ein schnelleres Lösen, wenn sie auf die Bremsaktuatoren der aktiven Betriebsbremse wirke, welche zum Lösen lediglich entlüftet werden müssten. Ein weiterer Vorteil der Haltebremse liege im Hinblick auf häufiges Halten und Einbremsen für kurze Zeit, wie es bei Omnibussen und Müllfahrzeugen vorkomme, darin, dass der Luftverbrauch gegenüber der Feststellbremse reduziert sei. Da die Haltebremse demnach auf die Betriebsbremszylinder wirke, sei ihre Funktion aber vom Vorratsdruck des jeweiligen Haltestellenbremskreises abhängig. Wenn dieser Vorratsdruck unter einen vorbestimmten Grenzwert falle, so könne das Fahrzeug unbeabsichtigt wegrollen. Dies sei insbesondere dann kritisch, wenn der Fahrer das Fahrzeug lediglich mit zugespannter Haltebremse abstelle und nicht, wie vorgeschrieben, mit zugespannter Feststellbremse. Dann bestehe die Gefahr, dass das Fahrzeug bei einem Druckluftverlust im Bremskreis wegrolle (vgl. Absätze [0006] und [0007] der SPS).

Der vorliegenden Erfindung liegt daher nach Absatz [0009] der SPS die Aufgabe zugrunde, eine druckmittelbetätigte Bremseinrichtung derart fortzubilden, dass sie eine höhere Funktionssicherheit aufweise. Weiterhin solle ein Verfahren zum Betreiben einer solchen druckmittelbetätigten Bremseinrichtung angegeben werden.

4. Als Fachmann wird bei dem Verständnis der Erfindung sowie der nachfolgenden Bewertung des Standes der Technik von einem Durchschnittsfachmann ausgegangen, der als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugtechnik ausgebildet ist und der über mehrere Jahre Berufserfahrung auf dem Gebiet der Entwicklung von Fahrzeugbremsystemen für Nutzfahrzeuge verfügt.

5. Hauptantrag

In der Fassung nach Hauptantrag erweisen sich der auf ein Verfahren zum Betreiben einer Bremseinrichtung gerichtete unabhängige Patentanspruch 1 sowie der auf eine Bremseinrichtung gerichtete unabhängige Patentanspruch 3 als bestandsfähig, denn deren Gegenstände sind jeweils in den ursprünglichen Anmeldeunterlagen offenbart, beschränken den Gegenstand des erteilten Patents, sind unstrittig gewerblich anwendbar, für den Fachmann ausführbar sowie weder vorbekannt noch durch den Stand der Technik nahe gelegt. Dies gilt ebenso für die Weiterbildungen nach den darauf rückbezogenen Patentansprüchen 2 bzw. 4 bis 13.

5.1 Die Prüfung der Patentfähigkeit erfordert regelmäßig eine Auslegung des Patentanspruchs, bei der dessen Sinngehalt in seiner Gesamtheit und der Beitrag, den die einzelnen Merkmale zum Leistungsergebnis der Erfindung liefern, zu bestimmen sind (BGH GRUR 2012, 1124 – Polymerschaum I). Dies gilt auch für das Einspruchs- und Einspruchsbeschwerdeverfahren. Dazu ist zu ermitteln, was sich aus der Sicht des angesprochenen Fachmanns aus den Merkmalen des Patentanspruchs im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit als unter Schutz gestellte technische Lehre ergibt, wobei diese unter Heranziehung von Beschreibung und Zeichnung aus Sicht des von der Erfindung betroffenen Fachmanns ausgelegt wird (BGH GRUR 2007, 410 - Kettenradanordnung; BGH GRUR 2007, 859 - Informationsübermittlungsverfahren). Dies darf allerdings weder zu einer inhaltlichen Erweiterung noch zu einer sachlichen Einengung des durch den Wortlaut des Patentanspruchs festgelegten Gegenstands führen. Insofern erlaubt ein Ausführungsbeispiel regelmäßig keine einschränkende Auslegung eines die Erfindung allgemein kennzeichnenden Patentanspruchs (BGH GRUR 2004, 1023 - Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung). Allerdings kommt eine Auslegung des Patentanspruchs, die zur Folge hätte, dass keines der in der Patentschrift geschilderten Ausführungsbeispiele vom Gegenstand des Patents erfasst würde, nur dann in Betracht, wenn andere Auslegungsmöglichkeiten, die zumindest zur Einbeziehung eines Teils der Ausführungsbeispiele führen, zwingend ausscheiden oder wenn sich aus dem Patentanspruch

hinreichend deutliche Anhaltspunkte dafür entnehmen lassen, dass tatsächlich etwas beansprucht wird, das so weitgehend von der Beschreibung abweicht (BGH GRUR 2015, 159 – Zugriffsrechte). Begriffe in den Patentansprüchen sind so zu deuten, wie sie der angesprochene Fachmann nach dem Gesamtinhalt der Patentschrift und Berücksichtigung der in ihr objektiv offenbarten Lösung bei unbefangener Erfassung der im Anspruch umschriebenen Lehre zum technischen Handeln versteht (vgl. BGH GRUR 2008, 779 - Mehrgangnabe).

5.1.1 Zur Erleichterung von Bezugnahmen sind die Merkmale des Patentanspruchs 1 nachstehend in Form einer Merkmalsgliederung wiedergegeben.

V Verfahren zum Betreiben einer Bremsenrichtung (1) eines Haltestellen anfahrenen Kraftfahrzeugs mit

Vm1 einer Betriebsbremse (42) und

Vm2 einer Feststellbremse (58)

Vm3 sowie mit einer in Bezug zu einer Betriebsbremsfunktion zusätzlichen Haltestellenbremsfunktion,

Vm4 welche bei Aktivierung durch den Fahrer die Betriebsbremse wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspannt,

dadurch gekennzeichnet, dass

Va a) der Bremsdruck in den Radbremsen (42) wenigstens der Achse überwacht wird, deren Radbremsen (42) im Falle einer Aktivierung der Haltestellenbremsfunktion zugespannt werden, und

Vb b) falls die Haltestellenbremsfunktion aktiviert ist, und

- Vc c) der überwachte Bremsdruck kleiner als ein vorgegebener Grenzbremsdruck ist, sowie
- Vd d) die Feststellbremse (58) gelöst ist,
- Ve e) ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) ausgegeben wird, wobei
- Vf f) das Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) zeitlich verzögert ausgegeben wird.

Der vorstehend definierte Fachmann entnimmt dem Patentanspruch 1 nach Hauptantrag gemäß Merkmal V ein Verfahren, das zum Betreiben einer Bremseinrichtung eines Haltestellen anfahrenden Kraftfahrzeugs, wie etwa eines Omnibusses oder Müllfahrzeugs (vgl. Absatz [0002] der SPS) geeignet ist, wobei das Kraftfahrzeug gemäß der Merkmale Vm1 bis Vm4 eine Betriebsbremse und eine Feststellbremse sowie eine in Bezug zu einer Betriebsbremsfunktion zusätzliche Haltestellenbremsfunktion, welche bei Aktivierung durch den Fahrer die Betriebsbremse wenigstens einer Achse des Kraftfahrzeugs mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspant, umfasst.

Dieses Verfahren kennzeichnet sich im Weiteren durch die in den Merkmalen Va bis Vf angegebenen Verfahrensschritte.

Gemäß Merkmal Va wird innerhalb des beanspruchten Verfahrens der Bremsdruck in den Radbremsen wenigstens der Achse überwacht, deren Radbremsen im Falle einer Aktivierung der Haltestellenbremsfunktion zugespant werden. Da gemäß Merkmal Vm4 die Haltestellenbremsfunktion auf die Betriebsbremse wirkt, bezieht sich die Überwachung somit auf den Bremsdruck der entsprechenden Betriebsbremse.

Falls während der Überwachung dieses Bremsdruckes dieser Werte unterhalb eines vorgegebenen Grenzbremsdrucks annimmt und zeitgleich die Haltestellenfunktion aktiviert sowie die Feststellbremse gelöst ist, so wie dies die Merkmale Vb, Vc und Vd als kumulative Bedingung fordern (vgl. auch Absatz [0023] der SPS), dann wird innerhalb des beanspruchten Verfahrens gemäß der Merkmale Ve und Vf ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse ausgegeben, wobei das Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse gemäß dem Wortlaut des Merkmals Vf „zeitlich verzögert ausgegeben“ wird.

Unter dem Wortlaut „zeitlich verzögert ausgegeben“ ist mit Blick auf die Gesamtheit der technischen Lehre des Streitpatents eine zeitlich verzögerte Aussteuerung im Sinne einer zeitlich verzögerten Weiterleitung eines bereits generierten Zuspanssignals zu verstehen. Dessen Ausgabe erfolgt somit innerhalb des beanspruchten Verfahrens zwingend, wenn auch zeitlich verzögert. Diese Auslegung steht im Einklang mit den Ausführungsbeispielen des Streitpatents. Denn zu diesen ist in Absatz [0049] der SPS ausgeführt, dass in einen das Verfahren umsetzenden Ablaufplan, wie ihn etwa die Figur 3 zeigt, ein Signalverzögerungselement 96 integriert ist, welches das von der elektronischen Steuereinrichtung 92 bereits ausgegebene Zuspanssignal zeitlich verzögert an den Steuereingang 84 des Magnetventils 72 aussteuert, wobei eine Einsteuerung des Zuspanssignals in den Steuereingang 84 dann in der Folge unmittelbar eine Entlüftung der Federspeicherbremszylinder 58 bewirkt (vgl. Absatz [0045] der SPS).

Insofern die Patentinhaberin und Beschwerdegegnerin dem Merkmal Vf einen Sinngehalt unterstellen möchte, wonach die Ausgabe des Zuspanssignals innerhalb des Verfahrens nur dann erfolge, wenn auch nach der Spanne der zeitlichen Verzögerung noch die mit den Merkmalen Vb, Vc, und Vd definierten Bedingungen vorlägen, kann dieser Auslegung nicht gefolgt werden. Denn diese steht im Widerspruch zu allen Ausführungsbeispielen der SPS (vgl. BGH – Zugriffsrechte, a.a.O.). Zwar würde diese Auslegung wohl den in den Absätzen [0024] und [0049] der SPS dargelegten Erfolg fördern, wonach ein zeitverzögertes Ausgeben des Zuspanssignals

für die Feststellbremse verhindere, dass die Feststellbremse unnötig zugespant würden, falls, wenn auch zeitlich verzögert, doch ein genügend großer Bremsdruck im Haltestellenbremskreis vorhanden wäre, während vorstehend dargelegte Auslegung diesem Erfolg eher entgegensteht, da das Zuspanssignal zwingend ausgegeben wird. Allerdings ist die Ausführbarkeit der in einem Patentanspruch umschriebenen technischen Lehre nicht mit der Erreichbarkeit derjenigen Vorteile gleichzusetzen, die der Erfindung in der Beschreibung zugeschrieben werden (vgl. BGH, Urteil vom 30. Februar 2015 - X ZR 76/13 - Stabilisierung der Wasserqualität).

Darüber hinaus unterliegt das beanspruchte Verfahren keiner Einschränkung hinsichtlich der Detektion der durch die Merkmale Vb, Vc und Vd definierten und zu erfüllenden Bedingungen. Eine solche kann jedoch innerhalb eines das Verfahren abbildenden Programmablaufs etwa mittels einer einfachen ja/nein Abfrage erfolgen, so wie es das Ausführungsbeispiel hinsichtlich Merkmale Vb, Vc und Vd in Absatz [0048] der SPS lehrt (vgl. BGH - Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung, a.a.O.).

Ebenso lässt es das beanspruchte Verfahren offen, welche Verfahrensschritte oder welche Verfahrensschritte gerade nicht hinsichtlich des Betriebs der Bremseinrichtung eingeleitet werden, falls eine oder mehrere der in den Merkmalen Vb, Vc und Vd genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Denn das beanspruchte Verfahren V zielt ausschließlich darauf, welche Verfahrensschritte durchzuführen sind, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, nicht aber darauf welche Folgen eintreten oder Schritte durchzuführen sind, falls eine oder mehrere der Bedingungen nicht zutreffen. Zwar sehen die in den Figuren 3 bis 5 dargestellten und in den Absätzen [0048] bis [0052] der SPS erläuterten Ausführungsbeispiele vor, dass im Falle der Nichterfüllung eines der Merkmale Vb, Vc oder Vd gerade kein entsprechendes Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse ausgegeben wird. Da es sich aber hier nur um Ausführungsbeispiele handelt, wirken diese auf das beanspruchte Verfahren nicht zwingend beschränkend (vgl. BGH - Bodenseitige Vereinzelungseinrichtung, a.a.O.). Insofern schließt das beanspruchte Verfahren auch

nicht aus, dass innerhalb der Bremseinrichtung des Kraftfahrzeugs, aber außerhalb des beanspruchten Verfahrens, auch ein Zuspinnen der Feststellbremse erfolgen kann, wenn nicht zwingend alle in den Merkmalen Vb bis Vd genannten Bedingungen erfüllt sind.

5.1.2 Der Gegenstand des Patentanspruchs 3 gemäß Hauptantrag stellt sich in gegliederter Form wie folgt dar:

- B Bremseinrichtung (1) eines Haltestellen anfahrenen Kraftfahrzeugs mit
 - B1 einer Betriebsbremseinrichtung,
 - B2 einer Feststellbremseinrichtung (48) sowie
 - B3 mit einer Haltestellenbremseinrichtung (2),
 - B3.1 welche bei Betätigung eines Haltestellenbremsbetätigungsorgans (26) durch den Fahrer Bremsaktuatoren (42) der Betriebsbremseinrichtung wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspant,

gekennzeichnet durch

- B1.1 a) wenigstens eine Sensoreinrichtung (90) zum Überwachen des Bremsdrucks in wenigstens einem Bremsaktor (42) der Betriebsbremseinrichtung der wenigstens einen Achse, sowie durch
- B2.1 b) eine derart ausgelegte Steuereinrichtung (92) zur Steuerung wenigstens der Feststellbremseinrichtung (48), dass

- B2.1.1 c) falls das Haltestellenbremsbetätigungsorgan (26) betätigt ist, und
- B2.1.2 d) der von der Sensoreinrichtung (90) überwachte Bremsdruck kleiner als ein vorgegebener Grenzbremsdruck ist, und
- B2.1.3 e) die Bremsaktuatoren (58) der Feststellbremseinrichtung (48) gelöst sind,
- B2.1.4 f) von der Steuereinrichtung (92) ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Bremsaktuatoren (58) der Feststellbremseinrichtung (48) ausgegeben wird, wobei
- B2.2 g) wenigstens ein Signalverzögerungselement (96) vorgesehen ist, welches das Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse (58) zeitlich verzögert weiterleitet.

Der Fachmann entnimmt dem Patentanspruch 3 nach Hauptantrag gemäß Merkmal B eine Bremseinrichtung, die für ein Haltestellen anfährendes Kraftfahrzeug konzipiert ist. Diese Bremseinrichtung umfasst gemäß der Merkmale B1, B2, B3 und B3.1 zumindest eine Betriebsbremseinrichtung, eine Feststellbremseinrichtung sowie eine Haltestellenbremseinrichtung, wobei diese bei Betätigung eines Haltestellenbremsbetätigungsorgans durch den Fahrer Bremsaktuatoren der Betriebsbremseinrichtung wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zuspant.

Darüber hinaus weist die beanspruchte Bremseinrichtung ferner nach Merkmal B1.1 wenigstens eine Sensoreinrichtung zum Überwachen des Bremsdrucks in wenigstens einem Bremsaktor der Betriebsbremseinrichtung der wenigstens einen Achse, sowie gemäß Merkmal B2.1 eine Steuereinrichtung zur Steuerung wenigstens der Feststellbremseinrichtung auf. Diese Steuereinrichtung ist derart ausgebildet, dass sie in der Lage ist die Verfahrensschritte gemäß der Merkmale B2.1.1 bis

B2.1.4 durchzuführen. Insofern ist diese Steuereinrichtung in technischer Hinsicht von einer Steuereinrichtung zu unterscheiden, die dieses nicht gewährleisten kann. Die Verfahrensschritte B2.1.1 bis B2.1.4 entsprechen inhaltlich den Verfahrensschritten Vb bis Ve des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag, insoweit hierzu auf die vorstehende Auslegung zum Patentanspruch 1 verwiesen wird.

Zusätzlich umfasst die beanspruchte Bremseinrichtung gemäß Merkmal B2.2 wenigstens ein Signalverzögerungselement, welches geeignet ist das Zuspanssignal nach B2.1.4 zum automatischen Zuspanssen der Feststellbremse zeitlich verzögert weiterzuleiten. Dabei stellt das Signalverzögerungselement ein gesondertes Element der beanspruchten Bremseinrichtung dar. Es ist nicht Teil der Steuereinrichtung nach Merkmal B2.1, denn es sorgt für eine zeitverzögerte Weiterleitung des Zuspanssignals nach dessen Ausgabe aus der Steuereinrichtung gemäß Merkmal B2.1.4.

Somit unterstellt diese – hier auch wortwörtliche - Auslegung des Merkmal B2.2 diesem einen funktionellen Zweck, der der Auslegung des Merkmals Vf des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hauptantrag entspricht und der daher auch wiederum im Einklang zu den Ausführungsbeispielen des Streitpatents (vgl. Absatz [0049] der SPS) steht.

5.2 Das in dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchte Verfahren ist ebenso wie die in Patentanspruch 3 gemäß Hauptantrag beanspruchte Bremseinrichtung ursprünglich offenbart. Beide Gegenstände beschränken auch die in der erteilten Fassung beanspruchten Gegenstände.

Gegenteiliges wurde von der Beschwerdeführerin zu dem Hauptantrag auch nicht vorgetragen.

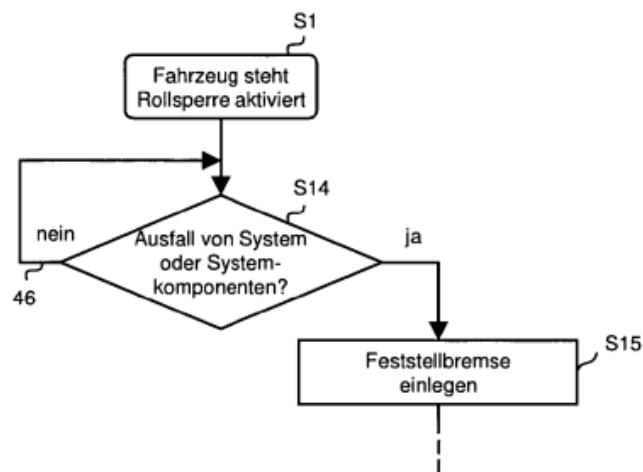
5.3 Das in Patentanspruch 1 nach Hauptantrag beanspruchte Verfahren sowie der in Patentanspruch 3 nach Hauptantrag beanspruchte Gegenstand sind auch so deutlich offenbart, dass ein Fachmann sie ausführen kann.

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, dass bei der in Figur 1 des Streitpatents gezeigten Ausführungsform eine aktive Abfrage des Merkmals Vd nicht möglich sei. Auch bei rein hypothetischen elektrischen Systemen, die bereits nicht offenbart seien und die Ventile zur direkten Ansteuerung einer Feststellbremse aufweisen würden, würden allenfalls vorher ausgegebene Signale gespeichert und ausgelesen, nicht jedoch aktiv der tatsächliche Zustand der Feststellbremse abgefragt. Vielmehr wäre für eine aktive Abfrage ein Sensor erforderlich, der den Zustand überprüfe, was im Streitpatent nicht einmal angedacht sei.

Wie vorstehend dargelegt, unterliegt das beanspruchte Verfahren keiner Einschränkung hinsichtlich der Detektion der durch die Merkmale Vb, Vc und Vd definierten zu erfüllenden Bedingungen. Das Ausführungsbeispiel lehrt hierzu, dass diese mittels einer Abfrage erfolgen kann (vgl. Absatz [0048] – Abfrage „Feststellbremse“ aktiviert). Der Beschwerdeführerin dürfte in diesem Zusammenhang zuzustimmen sein, dass es der SPS wohl nicht explizit zu entnehmen ist, wie diese Abfrage in technische Hinsicht realisiert wird. Da es sich gemäß Absatz [0033] der SPS bei der Bremseinrichtung des Ausführungsbeispiels jedoch um eine elektro-pneumatische Bremseinrichtung oder sogar um ein elektronisch geregeltes Bremssystem handeln kann, liegt die technische Realisierung einer solchen ja/nein - Abfrage im üblichen Rahmen der Kenntnisse des Fachmanns. Somit ist die Erfindung für diesen auch ausführbar. Denn dies ist der Fall, wenn die in der Patentanmeldung enthaltenen Angaben dem fachmännischen Leser so viel an technischer Information vermitteln, dass er mit seinem Fachwissen und seinem Fachkönnen in der Lage ist, die Erfindung erfolgreich auszuführen. Es ist nicht erforderlich, dass mindestens eine praktisch brauchbare Ausführungsform als solche unmittelbar und eindeutig offenbart ist (BGH GRUR 2010, 916 – Klammernahtgerät).

5.4 Das zweifellos gewerblich anwendbare beanspruchte Verfahren nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag wie auch die zweifellos gewerblich anwendbare Bremseinrichtung gemäß Patentanspruch 3 jeweils in der Fassung nach Hauptantrag sind gegenüber dem im Verfahren befindlichen Stand der Technik neu und beruhen auch auf einer erfinderischen Tätigkeit.

5.4.1 Der **Druckschrift D1** (insb. Absätze [0008], [0011], [0027], [0063] bis [0065], Ansprüche 1 und 9) ist in Zusammenhang mit dem in Figur 6 dargestellten Ablaufplan ein Verfahren zu entnehmen, das zum Betreiben einer Bremseinrichtung eines Haltestellen anfährenden Kraftfahrzeugs geeignet ist, welches ein elektronisches Bremssystem mit einer Betriebsbremse (16) und einer Feststellbremse (14) aufweist sowie mit einer in Bezug zu einer Betriebsbremsfunktion zusätzlichen Haltestellenbremsfunktion ausgestattet ist, welche bei Aktivierung durch den Fahrer die Betriebsbremse wenigstens einer Achse mit einem vorbestimmten Bremsdruck zu spannt. Somit geht aus der Druckschrift D1 ein Verfahren gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 nach Hauptantrag hervor.



Figur 6 der Druckschrift D1

Gemäß dem in den Absätzen [0063] bis [0065] erläuterten Ausführungsbeispiel wird in dem Fall, dass eine, einer Haltestellenbremse gleichzusetzende Rollbremse aktiviert ist und das Fahrzeug steht (Schritt S1), in einem sich anschließenden Schritt

S14 geprüft, ob ein Ausfall im elektronischen Bremssystem oder in einem seiner Komponenten vorliegt, wobei die Situation des Ausfalls durch bestimmte pneumatische Bedingungen definiert sein kann. Ist dies nicht der Fall, wird das Verfahren über die Verzweigung 46 zurück zum Schritt S14 geführt. Falls jedoch ein Ausfall des elektronischen Bremssystems oder einer seiner Komponenten mittels Systemausfallsensoren 40 detektiert wird, werden im Schritt S15 die Feststellbremsen des Kraftfahrzeugs eingelegt, was dem Fachmann impliziert, dass diese zuvor gelöst sind.

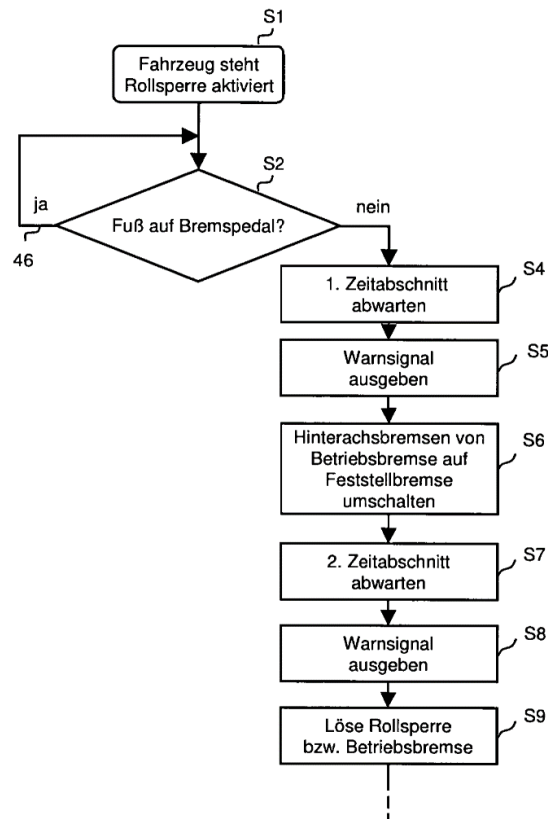
Dieses Vorgehen entspricht den vorliegend beanspruchten Verfahrensschritten Vb, Vd und Ve. Auf eine aktive Abfrage des Lösezustands der Feststellbremse, die so der Druckschrift D1 zutreffend nicht zu entnehmen ist, kommt es dabei nicht an, denn wie vorstehend dargestellt, ist auch das beanspruchte Verfahren auf eine solche nicht beschränkt.

Wie vorstehend bereits mit Verweis auf die Absätze [0063] bis [0065] dargelegt und zusätzlich in Absatz [0045] beschrieben, kann ein solcher Ausfall des Bremssystems mittels Detektoren 40 festgestellt werden. Exemplarisch wird in Absatz [0045] hierzu vorgeschlagen, dass einer der Detektoren 40 ein Drucksensor sein kann, welcher einen etwaigen unbeabsichtigten Druckabfall beispielsweise in einem Druckluftvorratsbehälter erfassen kann. Die in Absatz [0045] bewusst herausgehobene beispielhafte Nennung dieses einzelnen konkreten technischen Lösungsvorschlags lässt den Fachmann allerdings erkennen, dass dieses Beispiel nicht als abschließend zu betrachten ist, sondern er zieht im Rahmen seines Fachwissens gleichwertige Alternativen, die den gleichen Zweck erfüllen, selbstverständlich mit in Betracht. Eine solche ihm präsente gleichwertige Alternative stellt für ihn die in den beanspruchten Verfahrensschritten Va und Vc genannte Vorgehensweise dar. Somit vermögen diese beiden Verfahrensschritte Va und Vc des in dem Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag beanspruchten Verfahrens für sich zwar dessen Neuheit, nicht aber eine erfinderische Tätigkeit zu begründen.

Ein Verfahren V mit den im geltenden Patentanspruch 1 angegebenen Verfahrensschritten Va bis Ve ergibt sich für den Fachmann aus der Druckschrift D1 daher zumindest in naheliegender Weise. Das vorliegend beanspruchte Verfahren unterscheidet sich von dem vorstehend in naheliegender Weise ergebendem Verfahren jedoch durch den Verfahrensschritt Vf.

Insofern die Beschwerdeführerin ausführt, ein solcher Verfahrensschritt Vf gehe bereits aus der Figur 3 der Druckschrift D1 hervor und es läge in der Folge für den Fachmann nahe, diesen Verfahrensschritt derart in das in Figur 6 dargestellte Verfahren zu integrieren, dass er zu dem vorliegenden beanspruchten Verfahren gelange, kann dieser Ansicht nicht gefolgt werden.

Das vorstehend beschriebene, der Druckschrift D1 in Figur 6 entnehmbare Verfahren stellt nicht den zentralen Kern der offenbarten Erfindung der Druckschrift D1 dar, vielmehr handelt es sich um eine vorteilhafte Weiterbildung dessen (vgl. Absatz [0027]). Der zentrale Kern der Erfindung der Druckschrift D1 liegt in der Überwachung des Betätigungsorgans der Betriebsbremse und eines automatisierten Einlebens der Feststellbremse, falls der Fahrer bei aktivierter Haltestellenfunktion das Betätigungsorgan nicht mehr berührt bzw. betätigt (vgl. Absatz [0018]). Einen Ablaufplan für ein zugehöriges Ausführungsbeispiel zeigt hierzu die Figur 3 und ist ab Absatz [0052] beschrieben. Diesem Ablaufplan sind zutreffend zwei Schritte einer zeitlichen Verzögerung (Schritte S4 und S7) zu entnehmen, wobei während des gesamten Ablaufs dieses Verfahrens die Rollbremse aktiviert und das Kraftfahrzeug somit gebremst ist.



Figur 3 der Druckschrift D1

Unter dem Aspekt der für diesen Ablaufplan postulierten aktivierten Rollbremse, mag es für den Fachmann naheliegen die beiden in den Figuren 3 und 6 dargestellten Verfahren in einer gemeinsamen Steuerung einer Bremsvorrichtung miteinander zu kombinieren, zumal das in der Figur 6 dargestellte Verfahren als vorteilhafte Weiterbildung bezeichnet wird und einem der vorstehenden Postulierung entgegenwirkendem Ausfall der Rollbremse, etwa bei einem Defekt dieser, entsprechend berücksichtigt. Allerdings wird der Fachmann beide Verfahren ausschließlich parallel zueinander ablaufend in eine solche gemeinsame Steuerung integrieren, so dass entsprechend dem Ablaufplan in Figur 3 eine Überwachung des Bremspedals und zusätzlich parallel hierzu eine Überwachung gemäß dem Ablaufplan in Figur 6 auf einen Ausfall von Systemen realisiert wird.

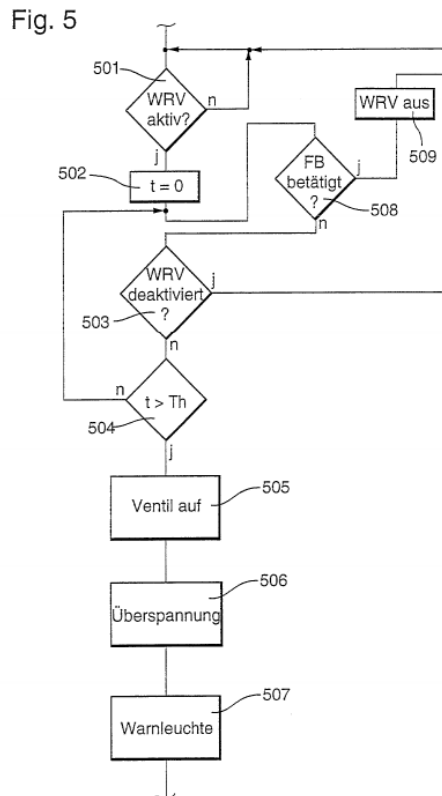
Für eine zusätzliche Integration einer zeitlichen verzögerten Weiterleitung des bereits generierten Zuspanssignals im Fall des Erkennens eines Ausfalls (Schritt S14) und somit eines sicherheitsrelevanten Systems, denn in diesem Moment werden weder Rollsperrbremsen noch Betriebsbremsen korrekt betrieben, kann die Druckschrift D1 jedoch keinen Anlass geben.

Um das Begehen eines von den bisher beschrittenen Wegen abweichenden Lösungswegs nicht nur als möglich, sondern dem Fachmann nahegelegt anzusehen, bedarf es - abgesehen von den Fällen, in denen für den Fachmann auf der Hand liegt, was zu tun ist - in der Regel aber zusätzlicher, über die Erkennbarkeit des technischen Problems hinausreichende Anstöße, Anregungen, Hinweise oder sonstiger Anlässe dafür, die Lösung des technischen Problems auf dem Weg der Erfindung zu suchen (BGH GRUR 2009, 746 - Betrieb einer Sicherheitseinrichtung).

Einen solchen Anlass kann auch die **Druckschrift D17** nicht geben. So ist der Druckschrift D17 ein Verfahren zu entnehmen, das zum Betrieb einer Bremseneinrichtung bei Kraftfahrzeugen geeignet ist, bei welchen sowohl eine Betriebsbremse als auch eine Feststellbremse vorhanden sind. Dabei wird nach einem vollzogenen, über die Betriebsbremse eingeleiteten Haltevorgang nach Ablauf einer Verzögerungszeit, die sich aus einer ersten Verzögerungszeit Δt_1 bis zur Ausgabe eines akustischen Signals und einer zweiten Verzögerungszeit Δt_2 nach der Ausgabe des akustischen Signals zusammensetzt, eine automatische Generierung der Feststellbremse veranlasst (vgl. Anspruch 1).

Es erfolgt somit eine zeitlich verzögerte Generierung des Zuspanssignals nach dem Einleiten des Haltevorgangs, welches jedoch nach dessen Generierung ein unmittelbares Einlegen der Feststellbremse bewirkt. Eine zeitlich verzögerte Weiterleitung eines bereits generierten Zuspanssignals im Sinne der vorstehenden Auslegung des Merkmals Vf erfolgt hingegen nicht. Somit geht das Merkmal Vf auch aus der Druckschrift D17 nicht hervor, somit kann diese auch keine Anregung hierfür geben.

Auch die **Druckschrift D18** vermag einen solchen Anlass nicht geben.



Figur 5 der Druckschrift D18

Die Druckschrift D18 offenbart, insbesondere im Ausführungsbeispiel der Figur 5, ein Verfahren, welches bei einem aktivierten Wegrollverhinderer WRV in einem Fahrzeug und zeitgleich nicht betätigter Feststellbremse FB, nach Ablauf einer Zeitspanne T_h , in dem dieser Zustand Fortbestand hat, ein Zuspanssignal zum automatischen Zuspanssen der Betriebsbremse mit maximalen Betriebsbremsdruck (Schritt 505) generiert (vgl. Spalte 7, Zeile 25 bis Spalte 8, Zeile 7).

Es erfolgt somit auch hier eine zeitlich verzögerte Generierung des Zuspanssignals, welches nach dessen Generierung in Schritt 505 ein unmittelbares Beaufschlagen der Betriebsbremse mit maximalen Bremsdruck bewirkt. Eine zeitlich verzögerte Weiterleitung eines bereits generierten Zuspanssignals im Sinne der vorstehenden Auslegung des Merkmals Vf erfolgt hingegen nicht. Somit geht das Merkmal Vf auch

aus der Druckschrift D18 nicht hervor, somit kann auch diese keine Anregung hierfür geben.

Somit kann darüber hinaus dahinstehen, ob der Fachmann ausgehend von der Lehre der Druckschrift D1, die auf ein pneumatisches Bremssystem für Kraftfahrzeuge zielt, die Lehre der Druckschrift D18, die auf ein hydraulisches Bremssystem zielt, generell herangezogen hätte, zumal diese kein automatisiertes Zuspinnen einer Feststellbremse, sondern nur das Beaufschlagen einer Betriebsbremse mit maximalen Bremsdruck beinhaltet.

5.4.2 Der Druckschrift D4 ist ein Fahrzeug mit einer hydraulischen Bremseinrichtung zu entnehmen, das während des Stillstands durch ein „aktives Fahrzeughalten“ (Active Vehicle Hold, AVH) über einen längeren Zeitraum gegen ein ungewolltes Anrollen gesichert werden kann, indem die Betriebsbremsanlage des Fahrzeugs mit einem Bremsdruck beaufschlagt wird, der nach Maßgabe einer Druckanforderung eingestellt wird, die in einem Steuergerät ermittelt wird. Die Aktivierung des aktiven Fahrzeughaltens kann in diesem Zusammenhang beispielsweise aufgrund der Betätigung eines entsprechenden Schalters durch den Fahrer erfolgen (vgl. Seite 11, 2. bis 4. Absatz).

Tritt dabei während des Stillstands des Fahrzeugs ein Defekt auf, ist es mittels einer elektrischen Feststellbremse in der Regel möglich, ein aufgrund des Defekts anrollendes Fahrzeug anzuhalten bzw. den Stillstand des Fahrzeugs aufrechtzuerhalten, so dass Schäden verhindert werden können (Seite 14, 2. Absatz). Ein solcher Defekt könne gemäß Seite 15, 2. Absatz, etwa erkannt werden, wenn der Bremsdruck in wenigstens einer Radbremse während einer vorgegebenen Zeitdauer um wenigstens einen vorgegebenen Wert geringer ist als der angeforderte Bremsdruck.

Ob somit aus der Druckschrift D4 ein Verfahren V für ein Kraftfahrzeug gemäß der Merkmale Vm1 bis Vm4 vorbekannt ist, das darüber hinaus die Verfahrensschritte Va bis Ve aufweist oder zumindest diese nahelegt, kann jedoch dahinstehen, denn

auch der Druckschrift D4 ist das Merkmal Vf im Sinne der vorstehenden Auslegung nicht zu entnehmen, wonach eine zeitlich verzögerte Weiterleitung eines bereits generierten Zuspanssignals erfolgt.

Weder eine Kombination mit der Druckschrift D1, die dieses Merkmal nicht nahelegt, noch eine Kombination mit der Druckschrift D17 oder der Druckschrift D18, die dieses Merkmal jeweils nicht offenbaren, kann daher in der Folge zu dem beanspruchten Verfahren führen. Zur Begründung hinsichtlich der Druckschriften D1, D17 und D18 wird auf vorstehende Ausführungen verwiesen.

5.4.3 Der **Druckschrift D7** ist in den Absätzen [0005] bis [0009]) ein Verfahren zu entnehmen, welches einem Verfahren gemäß dem Oberbegriff des geltenden Patentanspruchs 1 entspricht. Darüber hinaus lehrt die Druckschrift D7 in Absatz [0023] das im Fall einer Leckage in der Betriebsbremse und einem damit verbundenen Druckabfall die Feststellbremse eingelegt wird. Dass hierbei eine zeitlich verzögerte Weiterleitung eines bereits generierten Zuspanssignals im Sinne der vorstehenden Auslegung des Merkmals Vf erfolgt, ist der Druckschrift D7 hingegen nicht zu entnehmen.

Daher kann auch eine Kombination mit der Druckschrift D17, die dieses Merkmal, wie vorstehend dargelegt, ebenfalls nicht offenbart, in der Folge nicht in naheliegender Weise zu dem beanspruchten Verfahren führen.

5.4.4 Die weiteren im Verfahren befindlichen Druckschriften hat die Einsprechende und Beschwerdeführerin weder schriftsätzlich noch in der mündlichen Verhandlung zur Frage der Neuheit wie auch der erfinderischen Tätigkeit aufgegriffen. Deren Gegenstände liegen nach Auffassung des Senats auch offensichtlich von der Erfindung noch weiter ab als der zuvor berücksichtigte Stand der Technik. Sie können daher ebenfalls keine Anregungen zu dem in Patentanspruch 1 beanspruchten Verfahren geben oder dieses gar vorwegnehmen.

5.4.5 Aus alledem folgt, dass der insgesamt in Betracht gezogene Stand der Technik - in welcher Art Zusammenschau auch immer - dem Fachmann ein Verfahren mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hauptantrag nicht nahelegen oder gar vorwegnehmen können.

Das Verfahren des Patentanspruchs 1 in der Fassung nach Hauptantrag ist daher patentfähig und somit bestandsfähig.

5.5 Dies gilt auch für den Gegenstand des Patentanspruchs 3 gemäß Hauptantrag. Denn wie vorstehend dargelegt, stellt die in diesem Patentanspruch beanspruchte Bremseinrichtung im Wesentlichen eine Vorrichtung dar, die der Umsetzung des in Patentanspruch 1 beanspruchten Verfahrens dient, wobei im Besonderen hierfür zu Realisierung des Verfahrensschritts Vf das Merkmals B2.2 vorgesehen ist. Da das Merkmal Vf aus dem Stand der Technik weder vorbekannt noch nahegelegt ist, trifft dies in der Folge auch auf das Merkmal B2.2 zu.

5.6 Da das Verfahren bzw. der Gegenstand der unabhängigen Patentansprüche 1 und 3 bestandsfähig sind, sind es mit ihnen auch die konkreten Weiterbildungen nach den darauf zurückbezogenen Patentansprüchen 2 und 4 bis 13.

5.7 Die vorgenommenen Änderungen der Beschreibung betreffen Anpassungen an die gegenüber der erteilten Fassung abgeänderten Patentansprüche im Rahmen der ursprünglichen Offenbarung und ohne Erweiterung des Schutzbereichs. Diese Änderungen sind ohne weiteres zuzulassen.

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.

Hubert

Eder

Dr. Geier

Sexlinger

prä