

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im ABl.
- (B) An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) An Vorsitzende
- (D) Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 8. November 2011**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0714/09 - 3.2.01

Anmeldenummer: 02012004.4

Veröffentlichungsnummer: 1264750

IPC: B61F 5/14, B61F 5/24, B61F 5/02

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Sekundärfedersystem für Fahrwerke an Niederflurfahrzeugen

Patentinhaberin:
ALSTOM Transport Deutschland GmbH

Einsprechende:
Bombardier Transportation GmbH

Stichwort:

-

Relevante Rechtsnormen:
VOBK Art. 12(4)

Relevante Rechtsnormen (EPÜ 1973):
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:

-

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0714/09 - 3.2.01

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01
vom 8. November 2011

Beschwerdeführerin:
(Einsprechende)

Bombardier Transportation GmbH
Schöneberger Ufer 1
D-10785 Berlin (DE)

Vertreter:

Krüger, Jérôme
Cohausz & Florack
Patent- und Rechtsanwälte
Partnerschaftsgesellschaft
Bleichstraße 14
D-40211 Düsseldorf (DE)

Beschwerdegegnerin:
(Patentinhaberin)

ALSTOM Transport Deutschland GmbH
Linke-Hofmann-Busch-Straße 1
D-38239 Salzgitter (DE)

Vertreter:

Lieb, Fabian
Lavoix
Bayerstraße 85a
D-80335 München (DE)

Angefochtene Entscheidung:

Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 14. Januar 2009 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1264750 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: G. Pricolo
Mitglieder: H. Geuss
S. Hoffmann

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die am 14. Januar 2009 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung, mit der der Einspruch gegen das Patent Nr. 1264750 zurückgewiesen worden ist.

Die Einspruchsabteilung hat entschieden, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 im Hinblick auf die von der Einsprechenden vorgebrachten Argumentationslinie, die sich auf die Kombination der Dokumente

EP 1 029 764 A2 (D2) und
US 3,287,025 (D7)

stützt, nicht nahegelegt ist, und der beanspruchte Gegenstand die Anforderungen des Art. 56 EPÜ 1973 erfüllt.

- II. Gegen diese Entscheidung hat die Einsprechende am 24. März 2009 Beschwerde eingelegt und die Beschwerdegebühr bezahlt. Die Beschwerdebegründung ist am 18. Mai 2009 eingegangen.
- III. Mit der Beschwerdebegründung legte die Beschwerdeführerin die Dokumente DE 1 151 154 A1, US 2,287,025, DE 1 272 164 A, DE 1 110 431 A, DE 2 323 341, DE 1 955 755 A vor, die in der Beschwerdebegründung vom 18. Mai 2009 mit D3 bis D8 bezeichnet werden und sich von den Dokumenten D3 bis D8 aus dem Einspruchsverfahren unterscheiden.

IV. Am 8. November 2011 wurde mündlich verhandelt. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents. Die Beschwerdegegnerin beantragte, die Beschwerde zurückzuweisen.

V. Der Anspruch 1 wie erteilt lautet wie folgt:

Sekundärfedersystem für Fahrwerke an Niederflurfahrzeugen zur Aufnahme von zwischen dem Fahrwerk und dem Wagenkasten wirkenden Schwingungen, bestehend aus mehreren untereinander beabstandeten Sekundärfedern, die einerseits mit dem Fahrgestell und andererseits mit dem Wagenkasten verbunden sind, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sekundärfeder aus einer zwischen Wagenkasten (12) und Fahrwerk (11) angeordneten ersten vertikal einfach wirkenden Zylinder/ Kolbeneinheit (1) zur Kraftaufnahme besteht, deren Zylinder (2) mit dem Fahrwerk (11) fest verbunden ist und deren Kolben (3) mit seiner Kolbenstange (4) am Wagenkasten (12) angelenkt ist- oder umgekehrt-, wobei der Hubraum der ersten Zylinder/ Kolbeneinheit (1) über eine Hydraulikleitung (5) mit dem Hubraum einer zweiten Zylinder/Kolbeneinheit (6), die zur ersten Zylinder/ Kolbeneinheit (1) beliebig beabstandet und lageunabhängig im Schienenfahrzeug angeordnet ist, verbunden ist, und die zweite Zylinder/ Kolbeneinheit (6) mit einer Schraubenfeder (9) derart in Wirkverbindung steht, dass die Schraubenfeder (9) mit ihrem einen Ende am Zylinder (7) abgestützt ist und an ihrem anderen Ende über den Kolbens (8) der zweiten Zylinder/ Kolbeneinheit (6) beaufschlagbar ist.

VI. Die Argumente der Beschwerdeführerin lauteten wie folgt:

Das Dokument D2 stelle den nächsten Stand der Technik dar. Es zeige ein Niederflurfahrzeug, bei dem es bauartbedingt auf eine möglichst niedrige Anordnung des Fahrzeugkastens über den Rädern ankomme, wodurch dem Fahrwerk nur wenig Bauraum zur Verfügung stehe, vgl. Spalte 1, Zeilen 34 ff. Außer den Merkmalen des Oberbegriffs des strittigen Anspruchs, offenbare D2 weiter eine erste Zylinder-/Kolbeneinheit. Paragraph [0005] der Beschreibung verweise explizit auf einen Stand der Technik, der eine Federung "der eingangs genannten Art" bestehend aus Zylinder und Kolben beschreibe. Schließlich verwende die D2 in der restlichen Beschreibung bewusst die allgemeine Formulierung "Arbeitshohlraum" anstatt des im Ausführungsbeispiel der Fig. 1 gezeigten Rollbalgs, da der Fachmann im genannten Kontext darunter auch eine Zylinder-/Kolbenanordnung als Alternative zum Rollbalg verstehen würde.

Ebenfalls offenbare D2 eine Hydraulikleitung zu einem Federgasbehälter 8, der die Funktion der zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit mit der Schraubenfeder innehabe. Dabei könne der Federgasbehälter von der ersten Zylinder-/Kolbeneinheit beliebig weit beabstandet sein. Der Unterschied der bekannten Federung zum Gegenstand des strittigen Anspruchs bestehe in der zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit, die mit einer Schraubenfeder beaufschlagt sei.

Nun wisse aber der Fachmann, dass Luftfedersysteme technisch aufwendig seien. Das Arbeitsmedium Luft erwärme sich bei Betrieb und verändere dann seine Eigenschaften, so dass eine Temperaturkompensation

vorgesehen werden müsse. Eine Schraubenfeder als Federmedium hingegen sei unsensitiv gegenüber Betriebseinflüssen und insofern läge es nahe, den Luftfederspeicher gegen eine Schraubenfeder zu ersetzen. Der Fachmann würde dabei den gesamten Federgasspeicher gegen eine Zylinder-/Kolbeneinheit austauschen, da ja die Schraubenfeder schlechterdings nicht in den Federgasbehälter integrierbar sei; auch das wisse der Fachmann.

Die Dokumente D3 bis D8, die mit der Beschwerdebegründung vorgelegt wurden, seien hochrelevant und müssten in das Verfahren zugelassen werden. Insbesondere zeige D3 einen Schwingungsdämpfer mit zwei Zylinder-/Kolbenanordnungen, die mittels einer Hydraulikleitung miteinander verbunden seien. Die zweite Zylinder-/Kolbenanordnung sei weiterhin mit einer Schraubenfeder gegenüber dem Zylindergehäuse abgestützt. Damit offenbare D3 alle wesentlichen Merkmale des kennzeichnenden Teils des strittigen Anspruchs, was letztlich dazu führe, dass dessen Gegenstand durch die Kombination von D2 und D3 nahegelegt sei.

Das Dokument D4 diene als ergänzender Nachweis, dass eine wie in Fig. 1 der D3 gezeigte Zylinder-/Kolbeneinheit nicht zwingend ein zusätzliches Dichtungselement in Form einer umschließenden Wälzhaut aufweisen müsse. Die Dokumente D5 bis D8 dienten als Nachweis dafür, dass es im Stand der Technik für eine Vielzahl von unterschiedlichen Anwendungen den Gedanken gäbe, eine erste Zylinder-/Kolbenanordnung mit einer zweiten Zylinder-/Kolbenanordnung mittels einer mit Hydraulikflüssigkeit gefüllten Hydraulikleitung zu

verbinden, wobei weiter eine Schraubenfeder zwischen rückwärtigem Zylinderteil und Kolben angeordnet ist.

Die Argumentationslinien ausgehend von Dokument D1 (DE 2839904 C2) würden nicht weiter verfolgt werden, da D1 weniger Merkmale des Anspruchs 1 offenbare, als das Dokument D2 (EP 1029764 A2).

VII. Die Beschwerdegegnerin begegnete diesen Argumenten wie folgt:

Die Merkmale des Oberbegriffs seien unstreitig aus dem Dokument D2 bekannt. Allerdings offenbare D2 keine erste Zylinder-/Kolbeneinheit, sondern eine Rollbalgvorrichtung, die konstruktiv anders gestaltet sei und Vor- und Nachteile gegenüber einer Zylinder-/Kolbeneinheit aufweise. So beziehe sich die in Paragraph [0005] erwähnte Zylinder-/Kolbenanordnung auch nicht auf D2, sondern auf das dort genannte Dokument EP 0 568 042 A1, in dem Federelemente beschrieben würden, die aus Zylinder und Kolben bestünden. Dabei sei aber aus D2 heraus nicht nachvollziehbar, wie dieses Federsystem aussähe und wo dort Zylinder-/Kolbeneinheiten zum Einsatz kämen. Insbesondere entspräche es der Prüfungspraxis des EPA, dass die spezielle Ausgestaltung - hier die Zylinder-/Kolbeneinheit nach Anspruch 1 - nicht eine allgemeine Definition - Arbeitsvolumen in der Beschreibung der D2 - vorwegzunehmen in der Lage wäre. Weiterhin scheine es, dass der Fachmann in D2 von einer Zylinder-/Kolbeneinheit als Arbeitsvolumen weggeführt werde, da das Fehlen gleitender Dichtungen in einem Rollbalg als vorteilhaft dargestellt sei, vgl. Spalte 6, Zeilen 4 ff.

Anstatt einer zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit sei in Dokument D2 ein Federgasspeicher vorgesehen. Insgesamt setze sich die D2 mit den Nachteilen von Schraubenfedern und dem vorteilhaften Einsatz eines Federgasspeichers für Niederflurfahrzeuge auseinander, vgl. Spalte 1, Zeile 38 bis Spalte 2, Zeile 19, so dass nicht erkannt werden könne, warum der Fachmann den vorgeschlagenen Weg verlassen würde, um sich wieder Schraubenfedern zuzuwenden. Selbst wenn man unterstelle, dass der Fachmann die Aufgabe angehe, den bei einer Luftfeder erhöhten Konstruktionsaufwand zu vermeiden, gäbe es mehrere Lösungen und nicht nur die, die in der Merkmalskombination des Anspruchs 1 definiert wurde.

Die mit der Beschwerdebegründung eingereichten Dokumente D3 bis D8 dürften nicht in das Verfahren zugelassen werden, da sie verspätet vorgelegt wurden und keine Relevanz für den strittigen Gegenstand aufwiesen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Der Gegenstand des Anspruchs 1 des erteilten Patents ist erfinderisch im Sinne des Art. 56 EPÜ 1976.
 - 2.1 Die Merkmale des Oberbegriffs sind unstreitig aus dem Dokument D2 bekannt.
 - 2.2 Unbestritten sind auch die Merkmale der zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit und der Schraubenfeder, sowie deren Wirkverbindung mit der zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit nicht in D2 offenbart.

Nach Ansicht der Kammer sind aber alle Merkmale des kennzeichnenden Teils nicht in D2 offenbart.

Inbesondere sind - im Gegensatz zur Auffassung der Beschwerdeführerin - die Merkmale betreffend die erste Zylinder-/Kolbeneinheit nicht in D2 offenbart, weil D2 spezifisch einen Rollbalg 4 zwischen Wagenkasten und Fahrwerk zeigt und die allgemeine Aufgabe in D2 („Arbeitshubraum“) nicht eindeutig und unmittelbar auf eine Zylinder-/Kolbenanordnung hindeutet, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das gattungsbildende Dokument (EP 0568042A) in der D2 eine Federung bestehend aus Zylinder und Kolben beschreibt. Nicht alle Merkmale des für die Erfindung gemäß D2 gattungsbildenden Dokuments sind nämlich automatisch zum in D2 offenbarten Gegenstand zugehörig anzusehen.

- 2.3 Die mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils zu lösende Aufgabe besteht darin, ein Sekundärfedersystem für Niederflurfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, welches die (Bauraum-) Nachteile vertikal wirkender Schraubenfedern vermeidet und dessen vertikale Ausdehnung im wesentlichen durch den Abstand bestimmt wird, der zwischen Fahrwerk und Wagenkasten bestehen muss, um einen vertikalen Ausgleich zu ermöglichen (vgl. Paragraph [0005] der Patentschrift).
- 2.4 Die Kammer sieht die Aufgabe mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 als erfinderisch gelöst an.
 - 2.4.1 Das Dokument D2 beschreibt ebenfalls das Problem des geringen Bauraums von Niederflurfahrzeugen (vgl. Paragraph [0002]) und den Nachteil von vertikal

wirkenden Schraubenfedern (vgl. Paragraphen [0003] und [0017]). Dabei kommt D2 zu dem Schluss, dass Gas als Federmedium ein optimales Ausnutzen der Federwege gewährleistet, vgl. Spalte 6, Zeilen 34 bis 38.

Ein Federgasbehälter für einen derartigen Zweck ist daher verhältnismäßig klein und die hydraulische Ankopplung des Federgasbehälters an den Rollbalg hat die Aufgabe, diese beiden Elemente funktional miteinander zu koppeln, siehe auch Fig. 2 der D2.

- 2.4.2 Nach Ansicht der Kammer löst das Sekundärfedersystem gemäß der strittigen Erfindung die in Punkt 2.3 genannte Aufgabe mit anderen technischen Mitteln. Während in D2 Gasfedern eingesetzt werden, die im Vergleich zu der Längenausdehnung von Schraubenfedern deutlich weniger Bauraum beanspruchen, wird im erfindungsgemäßen Federsystem mittels einer hydraulischen Verbindung der Federungsbedarf aus der Enge des Raumes im Fahrgestellbereich "herastransportiert". Erfindungsgemäß kann eine beliebig beabstandete Schraubenfeder, die aus den genannten Gründen nicht zwischen Wagenkasten und Fahrwerk vertikal wirkend eingesetzt werden kann, lageunabhängig an beliebiger Stelle eingesetzt werden. Die Hydraulik dient gewissermaßen dazu, die Federungskräfte umzulenken. Damit stellt die erfindungsgemäße Lösung eine Alternative zu dem in D2 gezeigten Federsystem dar.

- 2.5 Die Beschwerdeführerin argumentiert, dass es für den Fachmann naheliegend sei, die technisch aufwendigere Luftfeder der D2 gegen ein Stahlfedersystem zu tauschen, wobei der Fachmann die hydraulischen Wandler und die Leitung dazwischen beibehalten würde.

- 2.5.1 Die Kammer kann diesen Argumenten nicht folgen. Das Dokument D2 diskutiert zwar ebenfalls den geringen zur Verfügung stehenden Bauraum bei Niederflurfahrzeugen, gibt aber als Lösung nicht etwa eine Leitung an, mit der der Federungsbedarf "räumlich verlegt" wird, sondern Gasfederelemente, die aufgrund ihrer geringeren räumlichen Ausdehnung das Platzproblem lösen. Die Tatsache, dass dieser Gasfederspeicher mit dem Rollbalg ebenfalls mit einer hydraulischen Leitung verbunden ist, bedeutet insbesondere nicht, dass D2 offenbart, Feder-gasspeicher aus Platzgründen "beliebig beabstandet und lageunabhängig" vom Rollbalg entfernt unterzubringen, wie dies die Beschwerdeführerin angibt.
- 2.5.2 Die hydraulische Leitung hat demgemäß in D2 eine andere Aufgabe als in der strittigen Erfindung. Auch die Tatsache, dass D2 offenbart, mehrere Hydraulikeinheiten mit einem gemeinsamen Gasfederbehälter zu verbinden, stellt diese Auffassung nicht in Frage (vgl. in D2, Spalte 4, Zeilen 25 bis 29 und Zeilen 44 ff.). Die Verbindung findet vor allem aus Gründen der Wank- und Kippstabilisierung des Fahrzeugs statt. D2 erwähnt zwar, die Verbindung mehrerer Hydraulikeinheiten mit einem einzigen Federgasbehälter habe auch Vorteile hinsichtlich des benötigten Bauraums (Spalte 4, Zeilen 36 ff.). Diesen sieht die Kammer aber darin begründet, dass eben nur ein einziger Federgasbehälter benötigt wird. So hat auch in diesem Fall die Hydraulikleitung eine andere Aufgabe als in der strittigen Erfindung, nämlich die Verbindung von mehreren Hydraulikeinheiten mit einem Federelement und somit das Ziel, die Anzahl der Bauteile zu verringern.

2.5.3 Offen bleibt aber auch in der Argumentation der Beschwerdeführerin, woher der Fachmann die Motivation hätte, genau den im Anspruch 1 beschriebenen Weg zu beschreiten. Wenn er den konstruktiven Mehraufwand eines Gasfedersystems nicht hätte betreiben wollen, dann hätten ihm verschiedene andere mechanische Lösungen ebenfalls zur Verfügung gestanden. Die Ansicht der Beschwerdeführerin, er habe ja nur den Gasfederbehälter gegen eine Schraubenfeder in der Zylinder-/Kolbeneinheit austauschen müssen scheint dabei rückblickend und mit dem Wissen um den Gegenstand der Erfindung vorgenommen zu sein.

2.5.4 In der Tat sieht die Kammer den wesentlichen Punkt der Erfindung darin, eine Schraubenfeder unabhängig von Anlenkungsort und Krafteinwirkungsrichtung zu positionieren. Dies geschieht im Wesentlichen durch die hydraulische Verbindung zur "Verlegung" der Federkräfte. Im Stand der Technik, insbesondere auch in der Beschreibungseinleitung des Dokuments D2, sind die Nachteile von Schraubenfedern beschrieben und konventionelle Stahlfederungen als inkompatibel mit den Anforderungen an Niederflurfahrzeuge dargestellt. Durch die mit der Erfindung erreichte Unabhängigkeit der Einbaulage und des Einbauorts einer Stahlfeder ist diese Problematik entschärft.

2.5.5 Der gesamte Kontext der D2 deutet nach Meinung der Kammer darauf hin, dass Gasfedersysteme in Niederflurfahrzeugen derartige Vorteile aufweisen, dass der Fachmann, ausgehend von D2 keine Veranlassung gehabt hätte, dieses System in Richtung eines Schraubenfedersystems zu modifizieren. Aus diesem Grund ist es auch unerheblich, ob D2 die Merkmale des kennzeichnenden

Teils betreffend die erste Zylinder-/Kolbeneinheit im Sinne des Anspruchs nahelegt oder gar offenbart, wie von der Beschwerdeführerin vorgebracht (siehe Punkt 2.2, oben).

3. Die mit der Beschwerdebegründung vorgelegten Dokumente D3 bis D8 werden nicht in das Verfahren zugelassen.

3.1 Die Dokumente D3 bis D8 sind erst nach der Einspruchsfrist gemäß Art. 99(1) EPÜ mit der Beschwerdebegründung vorgelegt worden. Da sich aber der Sachverhalt weder in der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung noch durch die Entscheidung geändert hat, sind die Dokumente D3 bis D8 als verspätet vorgebracht anzusehen.

3.2 In diesem Fall hat gemäß Art. 12 (4) der Verfahrensordnung der Beschwerdekammern (VOBK, ABl. EPA 1/2011, 38) die Kammer die Befugnis, Tatsachen, Beweismittel oder Anträge nicht zuzulassen, die bereits im erstinstanzlichen Verfahren hätten vorgebracht werden können.

3.3 In Anwendung der Rechtsprechungspraxis der Beschwerdekammern zur Ausübung dieser Befugnis prüft die Kammer, ob die mit der Beschwerdebegründung vorgelegten Dokumente eine Relevanz aufweisen, die - bei einer Zulassung in das Verfahren - mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen würde, dass die von der Einspruchsabteilung getroffene Entscheidung aufgehoben werden müsste.

3.4 Das Dokument D3 offenbart einen Schwingungsdämpfer für Maschinen. Dort steht eine erste Zylinder-/Kolbeneinheit mit einer zweiten Zylinder-/Kolbeneinheit nicht nur

hydraulisch sondern in fester mechanischer Wirk-
Verbindung. Weiter sind beide Zylinder-/Kolbeneinheiten
derart miteinander verbunden, dass beide Zylinder-
/Kolbeneinheiten axial fluchten. Aufgrund dieser
Restriktionen im mechanischen Aufbau, kann die Kammer
nicht erkennen, dass dieses Dokument mit hoher
Wahrscheinlichkeit dazu führen würde, die erfinderische
Tätigkeit des Gegenstands von Anspruch 1 in Frage zu
stellen, dessen erfindungsgemäße Konstruktion dazu
beitragen soll, konstruktive Restriktionen aufzulösen.

- 3.5 Auch die weiteren Dokumente D4 bis D8 weisen keine
Relevanz auf, die bei einer Berücksichtigung im
Verfahren mit hoher Wahrscheinlichkeit dessen Ausgang
beeinflussen würden.

Das Dokument D4 offenbart eine Fahrzeugdichtung, D5 eine
hydraulische Stellvorrichtung zum Öffnen und Schließen
von Entlüftungseinrichtungen, D6 eine Vorrichtung zum
Verschwenken einer Messlehre, D7 eine Vorrichtung zum
Auswechseln von Hochofenwindformen und D8 eine Dosier-
und Verschleißeinrichtung für Schüttgutsilos.

Abgesehen davon, dass diese Dokumente aus einem anderen
Fachgebiet stammen als der Gegenstand der angegriffenen
Erfindung, offenbaren sie jeweils nur einzelne
technische Aspekte der Erfindung im allgemeinen, wie zum
Beispiel eine Kraftübertragung mittels zweier Zylinder-
/Kolbenanordnungen über eine Hydraulikverbindung.

Somit sind die Dokumente D3 bis D8 allesamt weniger
relevant als der im Verfahren befindliche Stand der
Technik, und haben somit mit hoher Wahrscheinlichkeit
keinen Einfluss auf den Ausgang des Verfahrens.

3.6 Die Kammer teilt die in der mündlichen Verhandlung geäußerte Auffassung der Beschwerdeführerin, dass die weiteren im Verfahren befindlichen Dokumente, insbesondere das Dokument D1, keinen besseren Ausgangspunkt für die Bewertung der erfinderischen Tätigkeit darstellen als D2. In der Tat setzt sich D1 zwar mit einem Sekundärfedersystem auseinander, offenbart jedoch nicht die Merkmale des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 und betrifft nicht das Bauraum-Problem der Niederflurfahrzeuge sondern eine Wankabstützung. Daher würde auch die Kombination eines der Dokumente D3 bis D8 mit D1 mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu einem anderen Ausgang des Verfahrens führen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo