

**Interner Verteilerschlüssel:**

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

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 2. Dezember 2013**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 0021/12 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 06721194.6

**Veröffentlichungsnummer:** 1866194

**IPC:** B61D 15/06, B61G 7/10

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**  
Schienenfahrzeug mit kollisionstauglicher Kupplungsanbindung

**Patentinhaberin:**  
Siemens Aktiengesellschaft Österreich

**Einsprechende:**  
Voith Turbo Scharfenberg GmbH & Co. KG

**Stichwort:**  
-

**Relevante Rechtsnormen:**  
EPÜ Art. 54(1), 56

**Schlagwort:**  
"Mangelnde Neuheit (wie erteilt) nein"  
"Mangelnde erfinderische Tätigkeit (wie erteilt) nein"

**Zitierte Entscheidungen:**  
-

**Orientierungssatz:**  
-



Aktenzeichen: T 0021/12 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G**  
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01  
vom 2. Dezember 2013

**Beschwerdeführerin:** Voith Turbo Scharfenberg GmbH & Co. KG  
(Einsprechende) Gottfried-Linke-Straße 205  
D-38239 Salzgitter (DE)

**Vertreter:** Rupprecht, Kay  
Meissner, Bolte & Partner GbR  
Widenmayerstraße 47-50  
D-80538 München (DE)

**Beschwerdegegnerin:** Siemens Aktiengesellschaft Österreich  
(Patentinhaberin) Siemensstraße 90  
AT-1210 Wien (AT)

**Vertreter:** Peham, Alois  
Siemens AG  
Postfach 22 16 34  
D-80506 München (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 18. November 2011 zur Post gegeben wurde und mit der der Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1866194 aufgrund des Artikels 101 (2) EPÜ zurückgewiesen worden ist.

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender:** G. Pricolo  
**Mitglieder:** H. Geuss  
P. Guntz

## Sachverhalt und Anträge

I. Die Beschwerde der Einsprechenden richtet sich gegen die am 18. November 2011 zur Post gegebene Entscheidung der Einspruchsabteilung, den Einspruch gegen das europäische Patent Nr. 1866194 zurückzuweisen.

Dabei hat die Einspruchsabteilung u.a. entschieden, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 neu ist gegenüber dem jeweiligen Dokument

FR 2698840 (D1),  
DE 697 06 597 T2 (D5) oder  
DE 32 28 941 A1 (D10).

Weiterhin hat die Einspruchsabteilung festgestellt, dass der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1, ausgehend von D5 und mit dem Wissen des Fachmanns kombiniert, auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Bezüglich einer behaupteten offenkundigen Vorbenutzung gemäß den Anlagen MBP 2 bis MBP 21 hat die Einspruchsabteilung festgestellt, dass diese nicht glaubhaft belegt ist.

In einem Obiter Dictum hat die Einspruchsabteilung unter Bezugnahme auf die technische Zeichnung **MBP 7** dargelegt, dass die behauptete offenkundige Vorbenutzung nicht alle Merkmale des erteilten Anspruchs 1 offenbart.

II. Am 2. Dezember 2013 fand vor der Beschwerdekammer eine mündliche Verhandlung statt.

Die Beschwerdeführerin (Einsprechende) beantragte die

Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des europäischen Patents.

Die Beschwerdegegnerin (Patentinhaberin) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

III. Der erteilte Anspruch 1 lautet wie folgt:

Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (WKA), welcher an zumindest einem Wagenende eine hinter einem Endträger (ETR) des Wagenkastens (WKA) liegende Stauchzone (STA) aufweist, sowie mit einer Mittelpufferkupplung (KUP), die sich von einer im Wesentlichen vertikalen Schwenkachse (SWA) ausgehend zum Wagenende erstreckt und mit dem Wagenkasten (WKA) über einen Kupplungsschlitten (KSL) verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Kupplungsschlitten (KSL) an dem Endträger (ETR) befestigt ist und sich vom Endträger (ETR) ausgehend, die Stauchzone (STA) überbrückend, in Richtung der Wagenmitte erstreckt, und der am Wagenkasten (WKA) längsverschieblich geführt ist.

IV. Die Beschwerdeführerin brachte im Wesentlichen die folgenden Argumente vor:

Der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 werde neuheitsschädlich von jedem der Dokumente D5, D1 und D10 vorweggenommen. Insbesondere offenbare jedes dieser Dokumente einen Endträger im Sinne des Anspruchs. Die Entscheidung der Einspruchsabteilung sei daher nicht korrekt.

Das Merkmal "Endträger" im erteilten Anspruch 1, sei in Paragraph [0028] der Patentschrift definiert, und zwar

derart, dass ein Endträger mit dem Aufkletterschutz verbunden sei oder mit diesem einstückig ausgeführt sei. In diesem Zusammenhang sei weiter in der Beschreibung des Streitpatents das Dokument D14 (WO 2004/110842 A1) genannt, welches mit der Beschwerdebegründung vorgelegt worden sei. In diesem Dokument D14 sei ein Endträger offenbart, wobei dort ebenfalls Rippen einen Aufkletterschutz darstellten. Da an keiner weiteren Stelle der Beschreibung eine anderslautende Definition des Merkmals Endträger zu entnehmen sei, müsse davon ausgegangen werden, dass Paragraph [0028] in Verbindung mit D14 einen Endträger derart definiere, dass ein Endträger im Sinne des Patents nur durch das Tragen eines Aufkletterschutzes gekennzeichnet sei.

Insbesondere gebe es keinen Anhaltspunkt für den Fachmann, dass ein Endträger ein Strukturteil des Wagenkastens sei. Eine derartige Definition sei willkürlich und nicht durch die Beschreibung der streitgegenständlichen Erfindung gestützt.

Ein derartiger Aufkletterschutz werde in **D5** durch das Element 4'' gebildet, der durch das ausgeweitete Teil 4' getragen werde, vgl. D5, Seite 4, zweiter Absatz. Daher sei das Teil 4' ein Endträger im Sinne des Anspruchs.

In Dokument **D1** werde dieser Endträger durch das nicht näher bezeichnete Teil gebildet, welches sich an der kopplungskopfseitigen Stirnfläche den Energieverzeherelementen 8 anschließe. Auch dieses Element weise nicht näher bezeichnete Rippen eines Aufkletterschutzes auf, die in der Figur 2 zu sehen seien.

Auch aus der in Dokument **D10** offenbarten

Schienenfahrzeugkupplung sei ein Endträger bekannt, und zwar in Gestalt des mit der Bezugsziffer 8a bezeichneten Trägers, welcher ebenfalls dazu diene, einen Aufkletterschutz zu tragen.

Selbst wenn man der Argumentation der Beschwerdegegnerin folgen wollte, die angibt, das Teil 7 sei der Endträger der Schienenfahrzeugkupplung der **D1**, so sei der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 neuheitsschädlich durch D1 vorweggenommen. Der Kupplungsschlitten - repräsentiert durch das Teil 5 - sei mit dem Endträger 7 über Abscherbolzen verbunden. Weiterhin sei den Figuren 1 und 2 zu entnehmen, dass der Kupplungsschlitten längsverschieblich geführt sei und die Stauchzone - in D1 gebildet durch die Elemente 9 - überbrücke, da bei einem Krafteintrag auf den Endträger 7 Kraft über den Kupplungsschlitten und die Elemente 9 auf den Querträger 11 übertragen werde.

Der Gegenstand des strittigen Anspruchs 1 sei auch durch die offenkundige Vorbenutzung (**MBP 7**) vorweggenommen. Diese offenbare ebenfalls einen Endträger, der über Dämpfungselemente mit dem Wagenkasten verbunden sei. Diese Dämpfungselemente würden auch die längsverschiebliche Führung des Kupplungsschlittens bewerkstelligen.

Selbst wenn davon auszugehen sei, dass sich der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 vom Stand der Technik gemäß D5 dadurch unterscheidet, dass der Träger 4' des Aufkletterschutzes 4'' des Schienenfahrzeugs nach D5 nicht als ein Endträger im Sinne der strittigen Erfindung betrachtet werden könne, so beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen

Tätigkeit. Letztlich sei es für den Fachmann naheliegend, das ausgeweitete Teil 4' mit dem Wagenkasten zu verbinden, um die Aufgabe zu lösen, eine Alternative zu der in D5 gezeigten Ausführungsform zu schaffen. Durch eine derartige Verbindung des ausgeweiteten Teils 4' mit dem Wagenkasten würde dieses zu einem Strukturbauteil und damit zu einem Endträger gemäß der strittigen Erfindung. Eine entsprechende Verbindung vorzusehen, liege für den Fachmann im Rahmen des fachmännischen Handels und könne damit keine erfinderische Tätigkeit begründen.

Zum ebenfalls mit der Beschwerdebegründung vorgelegten Dokument D15 (DE 60 2004 003 344 T2) würden keine Ausführungen gemacht.

V. Die Beschwerdegegnerin entgegnete den Argumenten wie folgt:

Keines der Dokumente D5, D1 oder D10 zeige einen Endträger, an dem ein Kupplungsschlitten befestigt ist, der die Stauchzone des Wagenkastens überbrückt. Auch die behauptete offenkundige Vorbenutzung offenbare dieses Merkmal nicht, daher sei der Gegenstand des erteilten Anspruchs 1 neu gegenüber diesem Stand der Technik.

Insbesondere stelle ein Endträger für einen Fachmann der Schienenfahrzeugtechnik ein Strukturelement des Wagenkastens dar. Dies sei auch deutlich in der Figur 3a des Streitpatents zu erkennen, in denen der Endträger ETR ein integraler Bestandteil des Wagenkastens sei. So sei der Endträger über nicht weiter bezeichnete Elemente rechts und links mit den Längsträgern verbunden und für die beiden vertikal verlaufenden Mittelholme sei ebenfalls eine strukturelle Verbindung im Endträger

dargestellt. Diese strukturelle Verbindung könne auch in der Figur 3b nachvollzogen werden, die die Situation nach einer Kollision darstelle. Dabei sei zu erkennen, dass der vordere Teil des Wagenkastens Beschädigungen aufweise, wie zum Beispiel an den nicht näher bezeichneten Teilen rechts und links des Endträgers und im vorderen Bereich der Längsträger.

Der Tatsache, dass es sich bei dem Endträger um ein Strukturbauteil handele, sei auch durch die Formulierung des Anspruchs 1 Rechnung getragen worden. Dieser definiere ein Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten sowie einer Mittelpufferkupplung. Dabei weise der Wagenkasten weiterhin anspruchsgemäß einen Endträger und eine Stauchzone auf.

Damit aber offenbare **D5** mit dem Element 4' keinen Endträger im Sinne des Anspruchs. Die Tatsache, dass ein dem Streitpatent (vgl. Figuren 2a bis 2c) ähnlicher Deformationsmechanismus im Kollisionsfall in einer Kupplung realisiert werde, stelle nicht die Neuheit des angegriffenen Gegenstands von Anspruch 1 in Frage.

Aus denselben Gründen könne das nicht näher bezeichnete Teil, welches sich gemäß D1 an die kopplungskopfseitige Stirnfläche der Energieverzehrelemente 8 anschließe, keinen Endträger im Sinne des Streitpatents darstellen. Auch das im Dokument D10 offenbarte Teil mit der Bezugsziffer 8a sei kein derartiger Endträger. Dasselbe gelte im Prinzip ebenfalls für die behauptete offenkundige Vorbenutzung. Diese zeige ein dem Wagenkasten vorzubauendes Prallelement. Schon von daher könne das von der Beschwerdeführerin als Endträger bezeichnete Teil kein Strukturteil des Wagenkastens sein. Dieses Teil sei mit Dämpfungselementen an den



Wagenkasten angebaut, aber nicht selbst Teil des Wagenkastens. Des Weiteren offenbare die behauptete offenkundige Vorbenutzung keinen Kupplungsschlitten, der am Wagenkasten längsverschieblich geführt sei.

Was den behaupteten Mangel an Neuheit, ausgehend von D1 angehe, so sei korrekt, dass der Endträger des Wagenkastens des in D1 gezeigten Schienenfahrzeugs das Bauteil 7 (vgl. Seite 2, Zeilen 14 ff., "traverse de tête") darstelle. Selbst wenn nun das Teil 5 ("second tiroir") als ein Kupplungsschlitten angesehen würde, sei den Figuren 1 und 2 zweifelsfrei zu entnehmen, dass dieser nicht in der Lage sei, eine wie auch immer geartete Stauchzone zu überbrücken.

Was den Einwand mangelnder erfinderischer Tätigkeit ausgehend von D5 als nächsten Stand der Technik betreffe, so entspreche die Argumentation der Beschwerdeführerin einer rückschauenden Betrachtungsweise. Insbesondere sei unklar, welche Veranlassung der Fachmann habe, das ausgeweitete Teil 4' mit der Wagenkastenstruktur zu verbinden. Der in D5 offenbarte Wagenkasten sei aus Sicht des Fachmanns optimiert und eine strukturelle Verbindung des ausgeweiteten Teils 4' mit dem Wagenkasten habe keine technischen Vorteile gegenüber der offenbarten Version.

Daher könne D5 nicht die erfinderische Tätigkeit des Gegenstands von Anspruch 1 wie erteilt in Frage stellen.

## Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.
2. Die im erteilten Anspruch 1 definierte Erfindung ist neu, da sie nicht zum Stand der Technik gehört, Artikel 54 (1) EPÜ.

Insbesondere offenbart keines der Dokumente D5, D1 und D10 den Gegenstand des erteilten Anspruchs 1.

- 2.1 Dabei ist vor allem nicht der Argumentation der Beschwerdeführerin zu folgen, wonach ein Endträger dadurch definiert sei, dass dieser einen Aufkletterschutz *trage* und weitere einschränkende Definitionen des Merkmals *Endträger* der Beschreibung des strittigen Patents nicht zu entnehmen seien. Nur bei einer derartigen Auslegung des Merkmals stellten das ausgeweitete Teil 4' der D5, bzw. das nicht näher bezeichnete Teil, welches sich in Dokument D1 an der kopplungskopfseitigen Stirnfläche den Energieverzeherelementen 8 anschlieÙe bzw. der mit der Bezugsziffer 8a bezeichnete Trägers in D10 einen Endträger im Sinne der streitgegenständlichen Erfindung dar.
- 2.2 Ein Endträger ist für einen Fachmann der Fahrzeugtechnik, insbesondere der Schienenfahrzeugtechnik, ein Strukturbauelement des Wagens bzw. der Karosserie. Diesem Umstand wird durch den Wortlaut des Anspruchs 1 Rechnung getragen, der ein Schienenfahrzeug definiert, bestehend aus einem Wagenkasten sowie u.a. einer Mittelpufferkupplung. So ist der Endträger (ETR) in der Anspruchsstruktur dem Wagenkasten zugeordnet ("Schienenfahrzeug mit einem Wagenkasten (WKA), welcher an zumindest einem Wagenende eine hinter einem Endträger

des Wagenkastens liegende Stauchzone aufweist..."), ebenso die Stauchzone.

- 2.3 Dass die strittige Patentschrift unter einem Endträger ein Strukturbauteil in der fachmännisch üblichen Definition versteht, ist zweifelsfrei auch der Figur 3a zu entnehmen. Diese zeigt, dass der Endträger mit nicht näher bezeichneten Teilen rechts und links an die Längsträger des Wagenkastens angebunden ist und weiter, dass auch die beiden vertikal verlaufenden Mittelholme strukturell mit dem Endträger verbunden sind. Diese strukturelle Verbindung wird ebenfalls aus Figur 3b deutlich, die eine Deformation der Längsträger und der beiden nicht näher bezeichneten seitlichen Teile nach einer Kollision darstellt.
- 2.4 Daher betrachtet die Kammer einen Endträger des Wagenkastens gemäß dem strittigen Anspruch 1 als ein Bauteil, welches strukturell dem Wagenkasten zugeordnet ist. Dieser Endträger ist gemäß Anspruch 1 des Streitpatents weiterhin dadurch definiert, dass an dem Endträger ein Kupplungsschlitten befestigt ist, der die Stauchzone des Wagenkastens überbrückt. Am Endträger kann auch ein Aufkletterschutz vorhanden sein, ohne dass deswegen jedes Teil, an dem ein Aufkletterschutz angebracht ist, zwangsläufig zum Endträger wird.

Keines der Dokumente D5, D1 oder D10 offenbart einen derartigen Endträger:

- 2.4.1 Das ausgeweitete Teil 4' des Dokuments **D5** (vgl. Seite 4, zweiter Absatz) ist - im Gegensatz zu den Ausführungen der Beschwerdeführerin - kein Teil des Wagenkastens und somit kein Endträger im Sinne des erteilten Anspruchs 1. Dieses Teil 4' gehört ebenso wie der Kasten 4, das Deformationselement 7 und die automatische Kopplung 3,

3',3'' zur Mittelpufferkupplung. Der Endträger des Schienenfahrzeugs gemäß D5 ist vielmehr im Bereich der Bauteile 6 (Endbereich) bzw. 11 und weist keinen Kupplungsschlitten auf, der die Stauchzone 9 überbrückt, vgl. D5, Figuren 6 und 7.

2.4.2 Auch das nicht näher bezeichnete Teil in Dokument **D1**, welches sich an der kopplungskopfseitigen Stirnfläche den Energieverzehrelementen 8 anschließt, stellt keinen Endträger des Wagenkastens dar, da es mit diesem nicht strukturell verbunden ist. So weist auch die Beschreibung von D1 das Teil 7 als endseitigen Querträger aus ("traverse de tête", siehe Seite 2, Zeilen 14 ff.), der wie in Figur 1 erkennbar in die Wagenkastenstruktur des Schienenfahrzeugs gemäß D1 eingebunden ist.

2.4.3 Selbst wenn die Kammer der alternativen Argumentation der Beschwerdeführerin zu D1 folgen würde, wonach das Teil 7 als Endträger und die Längsträger ("longerons" 9) als Deformationselemente betrachtet werden, könnte dies nicht die Neuheit des Gegenstands von Anspruch 1 in Frage stellen, da in diesem Fall der Kupplungsschlitten ("tiroir" 5) nicht die Stauchzone 9 vom Endträger 7 bis zum Querträger 11 überbrückt. Auch das Argument der Beschwerdeführerin, dass es letztlich darauf ankomme, dass mit der Überbrückung die Krafteinleitung in den Wagenkasten sichergestellt werden solle und dass dies auch bei dem Schienenfahrzeug gemäß D5 bei einer Kollision der Fall sei, kann die Kammer nicht überzeugen, da der Kupplungsschlitten ("tiroir" 5) mit dem Endträger 7 über Abscherelemente verbunden ist (vgl. Seite 3, Zeilen 14 ff). Letztlich sollen mit der räumlichen Überbrückung der Stauchzone durch den Kupplungsschlitten gemäß dem Anspruch 1 des Patents gerade diejenigen Probleme, die aus einer abgesicherten Kupplung erwachsen,

vermieden werden, vgl. Patentschrift, Spalte 3, Zeilen 42 ff., insbesondere Zeilen 51 bis 53. Die Art der Krafteinleitung in den Wagenkasten spielt damit bei der Frage, ob das als Kupplungsschlitten angesehene Teil 5 ("tiroir") die Stauchzone überbrückt oder nicht, für die Belange der Neuheit des Gegenstands von Anspruch 1 keine Rolle.

- 2.4.4 So offenbart das Dokument D10 eine Mittelpufferkupplung mit einem Kletterschutz 8, einer Stirnfläche 8a und weiteren Kletterschutzelementen 8b bis 8d. Somit stellt auch - im Gegensatz zu der Darstellung der Beschwerdeführerin - das im Dokument D10 offenbarte Teil mit der Bezugsziffer 8a keinen patentgemäßen Endträger des Wagenkastens dar, sondern, wie auch zweifelsfrei in den Figuren zu erkennen, ein Teil der Mittelpufferkupplung.
3. Auch die behauptete offenkundige Vorbenutzung offenbart nicht die Merkmale des Gegenstand von Anspruch 1 wie erteilt, und kann somit nicht die Neuheit in Frage stellen.
  - 3.1 Die behauptete offenkundige Vorbenutzung (siehe die technische Zeichnung MBP 7) zeigt ein Prallelement, welches einem Wagenkasten eines Schienenfahrzeugs vorgebaut wird. Schon deshalb ist der Argumentation der Beschwerdeführerin nicht zu folgen, wonach das Teil, welches an der wagenkastenabgewandten Seite der Dämpferelemente (Stauchzone) angebracht ist, ein Endträger des Wagenkastens sein soll, da dieses Teil mit jenem nicht strukturell verbunden ist.
  - 3.2 Weiterhin ist die Kammer nicht überzeugt, dass der Kupplungsschlitten der behaupteten offenkundigen Vorbenutzung am Wagenkasten längsgeführt ist. Gemäß den Ausführungen der Beschwerdeführerin soll dies durch die Dämpferelemente geschehen. Eine Längsführung des

Kupplungsschlittens wäre aber nur dann vorhanden, wenn konstruktiv sichergestellt würde, dass sich beide Dämpferelemente im Kollisionsfall gleichermaßen eindrücken. Dies ist aber, wie aus der Anlage MBP 7 ersichtlich, nicht der Fall: dort ist zu erkennen, dass der linke Dämpfer maximal und der rechte Dämpfer gar nicht eingedrückt ist. Daher führt der Kupplungsschlitten bei einer derartigen Kollision keine längsgeführte Bewegung aus.

4. Die in Anspruch 1 des Streitpatents definierte Erfindung beruht auf einer erfinderischen Tätigkeit, da sie sich für den Fachmann nicht in naheliegender Weise aus dem Stand der Technik ergibt, Artikel 56 EPÜ.
- 4.1 Die Beschwerdeführerin argumentiert, dass - ausgehend von D5 - der Gegenstand des Anspruchs 1 für den Fachmann naheliegend sei. Wenn sich für den Fachmann die Aufgabe stelle, eine Alternative zum in D5 gezeigten Stand der Technik zu entwickeln, liege es nahe, das ausgeweitete Teil 4' derart am Wagenkasten zu befestigen, dass dieser die Aufgabe eines Endträgers - im Sinne der Definition des Streitpatents - übernehmen könne.
- 4.2 Gemäß der ständigen Rechtsprechung der Beschwerdekammern ist bei der Beurteilung der Frage, ob die beanspruchte Erfindung angesichts des nächstliegenden Stands der Technik und der technischen Aufgabe für den Fachmann naheliegend gewesen wäre, nicht ausschlaggebend, ob ein Fachmann den Gegenstand des Streitpatents hätte ausführen können, sondern vielmehr, ob er es in der Hoffnung auf eine Lösung der zugrunde liegenden technischen Aufgabe bzw. in der Erwartung eines Vorteils auch getan hätte, vgl. "Rechtsprechung der Beschwerdekammern des Europäischen Patentamts", I.D.5, 7. Auflage, 2013.

4.3 Nach Ansicht der Kammer sind im Stand der Technik keine Anhaltspunkte dafür vorhanden, die in D5 gezeigte Konstruktion zu verändern. Weder ist mit der von der Beschwerdeführerin vorgeschlagenen Befestigung des Teils 4' am Wagenkasten ein technischer Vorteil erkennbar, noch wurde von der Beschwerdeführerin ein technischer Vorteil der Befestigung als vorhanden vorgetragen. Daher kommt die Kammer zu dem Schluss, dass für den Fachmann keine Veranlassung besteht, das Teil 4' mit dem Wagenkasten zu verbinden. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin beruht auf einer rückschauenden Betrachtungsweise.

**Entscheidungsformel**

**Aus diesen Gründen wird entschieden:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:

A. Vottner

G. Pricolo