

Kollektiver Rechtsschutz in der „Dieselaffaire“

Prof. Dr. Caroline Meller-Hannich, Halle-Wittenberg*

I. Wodurch wurde die „Dieselaffaire“ verursacht?

Es geht um mit Dieselmotoren ausgestattete Pkw mehrerer Fahrzeugtypen, in die eine softwaregesteuerte Abgasrückführung eingebaut ist. Diese führt Abgase teilweise wieder in den Ansaugbereich des Motors zurück und leitet sie dem Verbrennungsvorgang zu. Dadurch wird insgesamt der Ausstoß von Stickoxiden verringert. Die Software ist dabei so eingestellt, dass sie in einer Prüfsituation (auf dem sog. Rollenprüfstand) in einem Modus arbeitet, der eine höhere Abgasrückführung herbeiführt, während sie bei normaler Straßennutzung in einem anderen Modus, bei dem die Abgasrückführung geringer ist, arbeitet. Dadurch wird in der Prüfsituation mehr Abgas zurückgeführt und weniger ausgestoßen, bei der normalen Straßennutzung ist es umgekehrt: es wird weniger zurückgeführt (was übrigens den Motor schont) und mehr ausgestoßen. Auf der Basis der Messwerte in der Prüfsituation wird vom Kraftfahrtbundesamt die sog. Typgenehmigung nach der „Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge“¹ erteilt. Ohne die den Modus umstellende Software hätten die Pkw die Voraussetzungen der „Euro-Norm 5“ nicht einhalten können. Die Software wurde im Zeitraum von 2005 bis 2007 im Zusammenwirken einer Vielzahl von Ingenieuren aus unterschiedlichen technischen Zweigen entwickelt. Die entsprechende Kommunikation ist angeblich weder belegt noch nachvollziehbar. Das deutsche Kraftfahrtbundesamt entschied im Januar 2016, dass die Pkw der betroffenen Typen weiter zur allgemeinen Nutzung im Straßenverkehr als der „Euro-Norm 5“ entsprechend verwendet werden können.² Den Nutzern wurde angeboten, ein Update aufzuspielen und einen Strömungsgleichrichter einzubauen. Dadurch könne die Anpassung an die „Euro-Norm 5“ ohne großen Aufwand erreicht werden.

II. Welche Rechtsfragen stellen sich auf dem Gebiet des Zivilrechts?

Es gibt derzeit eine Reihe von Gerichtsverfahren um die „Dieselaffaire“, wobei hier nicht zuvörderst die strafrechtlichen Ermittlungs- und Gerichtsverfahren gemeint sind. Gemeint sind vielmehr Prozesse von Autokäufern und Kapitalanlegern, gerichtet auf Rücktritt und/oder Schadensersatz, Klagen gegen Autohersteller, Emittenten und Autoverkäufer.

1. Ansprüche gegen Autoverkäufer

Im Gewährleistungsrecht zerbrecen sich dabei Anwälte und Gerichte den Kopf darüber, ob überhaupt ein hinreichend erheblicher Mangel vorliegt (§ 323 Abs. 5 Satz 2 BGB), und ob die Fristsetzung entbehrlich und die Nachbesserung unzumutbar ist (§§ 323 Abs. 2 Nr. 2, 440 Satz 1 Alt. 3 BGB).

Ich möchte nur anhand von zwei Beispielen erläutern, wie unterschiedlich hier in der Praxis derzeit bewertet wird:

Landgericht Düsseldorf im Oktober 2016:³ „... Bei werten der Betrachtung der Einzelfallumstände kann nicht davon ausgegangen werden, dass dem Kläger eine Fristsetzung und ein Abwarten der Nacherfüllung ... unzumutbar war. ... Nach dem Grundsatz des Vorrangs der Nacherfüllung war der Kläger zunächst gehalten, sich auf die Nachbesserung einzulassen und abzuwarten, ob diese erfolgreich ist“

Anders das Landgericht München II im November 2016: ... (Die) Auswirkungen (der Nachbesserung) auf den Alltagsgebrauch ... sind noch nicht absehbar ... Dass das Eingehen dieses Risikos für die Klägerin ganz offensichtlich unzumutbar ist, liegt auf der Hand.“

Für Schadensersatzansprüche gegen Verkäufer fehlt es zudem in der Regel am Verschulden, da etwaiges Wissen des Herstellers nicht zuzurechnen ist. Weder § 278 BGB noch § 166 BGB erlauben hier die Zurechnung von Wissen des Autoherstellers an den Verkäufer. Häufig sind zudem Ansprüche schon verjährt, denn das kaufrechtliche Gewährleistungsrecht hat besonders kurze Verjährungsfristen und die Frist beginnt schon mit der Ablieferung der gekauften Sache (§§ 438 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 BGB).

* Die Autorin ist Inhaberin des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Zivilprozessrecht und Handelsrecht an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1-16.

² S. https://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html.

³ LG Düsseldorf v. 24.10.2016 - 21 O 10/16.

2. Ansprüche gegen Autohersteller

Direkte vertragliche Ansprüche eines Autokäufers gegen den Hersteller bestehen nicht. Gegen den Hersteller kommt nur ein Vorgehen auf der Basis gesetzlicher Ansprüche in Betracht. Vornehmlich über § 826 BGB wird dabei diskutiert. Hier kommt es auf die Kenntnis des Vorstands an (§§ 76-78 AktG, § 31 BGB). In der Öffentlichkeit besteht dabei häufig Unverständnis darüber, dass US-amerikanische Gerichte schon einige Vergleiche mit Autoherstellern in Milliardenhöhe als fair, vernünftig und angemessen bewertet und damit für hunderttausende von Streitigkeiten verbindlich gemacht haben.⁴

In Deutschland ist auch hier das Bild in der Rechtsprechung bunt und vielfältig. Die Landgerichte Köln im Oktober 2016⁵, Braunschweig im Dezember 2016⁶ sowie zuletzt Braunschweig im August 2017⁷ wiesen Klagen gegen den Hersteller ab, weil weder Schaden noch Täuschung vorlägen. Demgegenüber hat das Landgericht Hildesheim im Januar 2017⁸ einer entsprechenden Klage stattgegeben. Unterschiedlich bewertet wird dabei vor allem, ob sich ein Autohersteller, bei der AG über den vertretungs- und geschäftsführungsbefugten Vorstand, das Wissen innerhalb des Unternehmens zurechnen lassen muss, wenn unklar ist, ob der Vorstand Kenntnis von den Vorgängen um die manipulative Software hatte.

Das Landgericht Hildesheim⁹ sieht dies so: „[...] Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte muss davon ausgegangen werden, dass die Beklagte die Softwaremanipulation vorsätzlich vorgenommen habe [...] Der Vortrag, 'man kläre gerade die Umstände auf' ist unzureichend und im Übrigen auch unglaubhaft.“

Dem gegenüber das Landgericht München II:¹⁰ „[...] Es besteht angesichts der Vielzahl der möglichen Kommunikationseinheiten keine Verpflichtung, Kommunikationsinhalte über mehrere Jahre hinweg aufzubewahren [...]“

3. Ansprüche von Kapitalanlegern

Ansprüche gegen Autohersteller haben aber womöglich nicht nur Autofahrer, sondern auch Anleger, die in die entsprechenden Unternehmen investiert haben. Vor dem

Landgericht Braunschweig laufen derzeit eine Reihe von Anlegerverfahren und das Landgericht hat im August 2016¹¹ dem Oberlandesgericht Braunschweig eine Reihe von Feststellungszielen zum Zwecke eines Musterentscheids nach dem KapMuG vorgelegt. Es geht hier um unwahre, unterlassene oder zu späte Insiderinformationen, die fehlerhafte ad-hoc-Mitteilung kursrelevanter Informationen (§§ 13, 15 WpHG a.F.¹²).

4. Zwischenfazit

Das Problem scheint insgesamt derzeit weniger die materielle Rechtslage selbst als vor allem der fehlende Entscheidungseinklang bei ihrer Anwendung und Auslegung zu sein. Es wird auch in Zukunft Schadensersatz nur bei Vorliegen eines individuellen Schadens geben können, und auch auf das Schuldnerfordernis bei der Haftung auf Schadensersatz sollten wir nicht verzichten. Inwieweit ein Gericht von dem in den hier diskutierten Fällen durchaus interessanten Instrument der sekundären Darlegungslast Gebrauch macht,¹³ liegt voraussichtlich auch in Zukunft in den Händen des einzelnen Richters, denn die Einführung einer allgemeinen prozessualen Aufklärungspflicht der Parteien ist abzulehnen. Ausgeschlossen scheint mir auch die Einführung neuer Zurechnungstatbestände im Verhältnis von Hersteller und Händler. Wir werden schließlich kaum einen Vertrag konstruieren können, wo keiner ist. Anders mag es bei der Verjährung aussehen – vielleicht sind hier gesetzliche Neuerungen im Hinblick auf den kenntnisunabhängigen Fristbeginn möglich und nötig. Es zeigt sich aber, dass die Problematik vornehmlich auf dem Gebiet der prozessualen Bewältigung der „Dieselaffaire“ angesiedelt ist.

III. Brauchen wir mehr kollektiven Rechtsschutz?

Eine Vielzahl von Autokäufern und Anlegern hat geklagt und wird dies in Zukunft noch tun. Bei der „Dieselaffaire“ geht es also nicht um die Beseitigung sog. rationaler Apathie eines Einzelklägers, für den sich die Klage angesichts eines kleinen Schadens nicht lohnt. Die Grenze der sog. Streuschäden ist deutlich überschritten. Streuschäden sind vielfach vorkommende Schäden, die aber nur mit geringer individueller Beeinträchtigung einhergehen, sodass sich die prozessuale Durchsetzung für den Einzelnen nicht lohnt. An kollektiven Rechtsschutz denkt man bei Streuschäden deshalb, weil auch mit kleinen Schäden einhergehende Geschäftspraktiken

⁴ Etwa Vergleich über Entschädigung i.H.v. mehr als 15 Milliarden US-\$ zwischen VW und Autokäufern sowie US-Behörden vor dem Bezirksgericht San Francisco, s. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/vw-abgasskandal-richter-stimmt-volkswagen-vergleich-zu-14497537.html>; <http://www.cand.uscourts.gov/crb/vwmdl>.

⁵ Urt. v. 7.10.2016 – 7 O 128/16.

⁶ Urt. v. 29.12.2016 – 1 O 2084/15.

⁷ Urt. v. 31.8.2017 – 3 O 21/17 (Klage der Plattform myright.de) vgl. Fn. 15.

⁸ Urt. v. 17.1.2017 – 3 O 139/16.

⁹ Urt. v. 17.1.2017 – 3 O 139/16.

¹⁰ Urt. v. 12.11.2016 – 12 O 1482/16.

¹¹ Vorlagebeschluss v. 10.8.2016 – 5 OH 61/16.

¹² Inzwischen geändert durch 1. FiMaNOG v. 30. Juni 2016 – BGBl. I, Nr. 31, S. 1514.

¹³ So in der „Dieselaffaire“ etwa LG Paderborn Urt. v. 7.4.2017 – 2 O 118/16; LG Kleve Urt. v. 31.3.2017 – 3 O 252/16; dazu etwa *Schilken*, Zivlprozessrecht, Rn. 499 m.w.N.

auf der Basis von Rechtsbruch große Gewinne generieren können.¹⁴

Bei der „Dieselaffaire“ liegt vielmehr ein Massenschaden vor. Viele Aktionäre machen spürbare Verluste, viele Autokäufer erleiden empfindliche Schäden. Es gibt durchaus genügend Personen, die klagen, weil die Ansprüche für eine Mobilisierung ausreichen. Solche Prozesse fordern allerdings oft teure und aufwendige Tatsachenermittlungen. Vielfach stellen sich dieselben tatsächlichen und rechtlichen Fragen mehrfach. Ich habe die Uneinheitlichkeit der aktuellen Entscheidungspraxis geschildert. Sie führt dazu, dass Gutachten, Zeugenbefragungen und andere Beweisaufnahmen mehrfach durchgeführt werden, viele Gerichte über Jahre hinweg mit dem Thema befasst sind und die Prozesse unterschiedlich ausgehen. Es liegt freilich in der Natur der Sache, dass Gerichte Rechts- und Tatsachenfragen unterschiedlich beurteilen. Bei den entscheidenden interessanten Rechtsfragen rund um die „Dieselaffaire“ wird aber voraussichtlich erst nach Jahren ein höchstrichterliches Urteil Rechtsklarheit schaffen – dann sind Ansprüche oft schon verjährt oder viele der Individualprozesse schon rechtskräftig abgeschlossen. Bis dahin wurde die Justiz beschäftigt, ohne dass Rechtssicherheit hergestellt wurde. Eine zügige umfassende Erledigung der Streitigkeiten liegt dabei nicht nur im Interesse der Autokäufer und Kapitalanleger, sondern auch in demjenigen der Autohersteller, die in rechtlicher und ökonomischer Hinsicht Sicherheit brauchen. Wie die Verfahren ausgehen, ist im Übrigen noch offen – rechtlich sind die Fälle, wie erwähnt, jedenfalls nicht eindeutig gelagert.

Bislang kennen wir in Deutschland aber kein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen organisiertes, geeignetes und effektives Verfahren zur Bewältigung von Massenschäden. Die derzeit „muntere“ Aktivität inländischer und ausländischer Kanzleien,¹⁵ Prozesse von Autokäufern zu bewerben und vorzufinanzieren, legt hier eher Defizite offen als sie zu beseitigen. So bergen diese Prozesse eine Reihe von Risiken, die mit der möglichen Unwirksamkeit von Erfolgshonorarvereinbarungen (§ 49b BRAO, § 4a RVG) beginnen, über die festgelegten Schemata der Verteilung von Darlegungs- und Beweislast im Zivilprozess reichen und bei der möglichen Rechtswidrigkeit massenhafter Abtretungen,¹⁶ denen kein entsprechendes Kapital gegenübersteht, noch nicht enden.

Legislativer Handlungsbedarf besteht deshalb im Hinblick auf die praktikable, möglichst prozessökonomische Bewältigung massenhafter gleichgerichteter Ersatzbegehren durch die Zivilgerichte.

Die bislang vorhandenen Möglichkeiten des kollektiven Rechtsschutzes und der Bündelung von Einzelklagen sind dazu kaum geeignet. Das gilt für die Streitgenossenschaft (§ 260 ZPO) und die Prozessverbindung (§ 147 ZPO), weil Prozesse häufig wieder getrennt werden (§ 145 ZPO), nicht immer derselbe Beklagte in Betracht kommt (§§ 260, 147 ZPO) und die organisatorische Bewältigung von Klagen mit sehr vielen Beteiligten für die Gerichte kaum möglich ist. Die „Telekomprozesse“ mit ihren 16.000 Klägern,¹⁷ die schließlich zur Einführung des Kapitalanlegermusterverfahrensgesetzes (KapMuG) führten, haben das gezeigt. Auch die Möglichkeit von Verbänden, Ansprüche von Verbrauchern via Abtretung oder Einziehungsbefugnis im Rahmen des § 79 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 ZPO geltend zu machen, hat sich in der Praxis als organisatorisch zu aufwendig erwiesen – die Prozesse finden deshalb nicht statt. Ebenso scheitern bislang die Möglichkeiten der Gewinnabschöpfung nach § 10 UWG und § 34a GWB an den hohen gesetzlichen Hürden dieser Normen. Im Übrigen geht der abgeschöpfte Gewinn an den Staatshaushalt und nicht an den Kläger, der aber die Prozesskosten im Fall des Prozessverlusts trägt – was verständlicherweise nicht sehr inspirierend für eine Klage wirkt. Die Unterlassungsklagen nach den §§ 1 und 2 UKlaG bringen den Geschädigten kein Geld und sind in Massenschadensfällen eher unbrauchbar. Der Anwendungsbereich des KapMuG ist auf Kapitalanleger beschränkt, und das Verfahren hat sich auch als außerordentlich umständlich und langwierig erwiesen.¹⁸

In anderen europäischen Staaten sieht das ganz anders aus. Sammelklagen mit unterschiedlichen Modalitäten insbesondere hinsichtlich des Anwendungsbereichs und der Klagebefugnis gibt es in den Niederlanden¹⁹, Eng-

¹⁴ Vgl. Meller-Hannich, in: Meller-Hannich (Hrsg.), Kollektiver Rechtsschutz im Zivilprozess. Hallesches Symposium 2008, S. 3 ff.

¹⁵ So etwa die über Hausfeld Rechtsanwälte LLP als GmbH organisierte Plattformen myright (<https://www.myright.de>), oder auch (im Sektor Fluggastrechte) flightright (<https://www.flightright.de/fluggastrechte>).

¹⁶ OLG Düsseldorf „Cartel Damage Claim“, Urteil vom 18.2.2015 – VI U 3/14.

¹⁷ LG Frankfurt/M., Vorlagebeschl. v. 22.11.2006 – 3-07 OH 2/06 zum OLG Frankfurt/M. -23 Kap 2/06; Musterentscheid v. 3.7.2013 (Telekom I); LG Frankfurt/M., Vorlagebeschl. v. 11.7.2006 – 3/7 OH 1/06 zum OLG Frankfurt/M. dort 23 Kap 1/06; zuletzt Musterentscheid v. 23.11.2016 (Telekom II).

¹⁸ Halfmeier/Rott/Fees, Kollektiver Rechtsschutz im Kapitalanlegerrecht. Evaluation des Kapitalanlegermusterverfahrensrecht, 2010. Auch die neue (G. v. 19.10.2012, BGBl. I 2182) Möglichkeit der verzögerungshemmenden Anmeldung (§ 204 Abs. 1 Nr. 6 a BGB, § 10 Abs. 2 Satz 1 KapMuG) ändert nichts daran, dass nach dem Musterentscheid die ausgesetzten oder bislang nur angemeldeten Streitigkeiten individuell eingeklagt bzw. fortgeführt und beschieden werden müssen.

¹⁹ Gruppenvergleich Wet collectieve afwikkeling massaschade (WCAM) von 2005; derzeit Gesetzesentwurf vom 16.11.2016 für eine kollektive Schadensersatzklage als Ergänzung zum WCAM.

land und Wales²⁰, Frankreich²¹, Belgien²², Polen²³, Italien²⁴, Dänemark²⁵, Bulgarien²⁶, Finnland²⁷, Schweden²⁸ und Spanien²⁹.

Zu beachten ist dabei, dass nach einigen Aktivitäten auf europäischer Ebene³⁰ seit 2013 auch eine Empfehlung der EU-Kommission zum kollektiven Rechtsschutz³¹ vorliegt. Ein eigenständiges europäisches Instrument des kollektiven Rechtsschutzes existiert aber nicht. Die Entwicklungen in den europäischen Mitgliedstaaten liefen dabei zeitweise parallel zu den europäischen Entwicklungen. Inzwischen haben aber fast alle Mitgliedstaaten sowohl die EU-Gesetzgebung als auch insbesondere Deutschland mit vor oder nach der Kommissionsempfehlung 2013 vorgenommenen Reformen überholt.

In Deutschland gab es in jüngerer Zeit allerdings zwei Vorstöße, auch hier eine neue Grundlage für weitere kollektive Klageinstrumente im Zivilprozess zu schaffen. Im Jahr 2015 gab es von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen den Entwurf eines Gruppenverfahrens.³² Angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Deutschen Bundestag hatte der Entwurf von Anfang an keine großen Aussichten auf eine Realisierung; er wies zudem einige handwerkliche Schwächen auf.³³ Ein vergleichbarer Entwurf wurde im August 2017 eingebracht.³⁴ Ein Referentenentwurf des BMJV für eine Musterfeststellungsklage aus dem Jahr 2016 scheiterte offenbar in der Ressortabstimmung.

Offiziell wurde der Entwurf nicht veröffentlicht.³⁵ Es gibt aber seit August 2017 einen deutlich modifizierten Diskussionsentwurf, seit das Thema der Musterfeststellungsklage im Bundestagswahlkampf 2017 wieder aktuell wurde.³⁶

Eine Musterfeststellungsklage in den Händen von Verbänden und/oder Interessengemeinschaften könnte verbindlich Rechts- und Tatsachenfragen zur Klärung bringen. Eine Musterfeststellungsklage allein schafft für den einzelnen Geschädigten aber keinen Titel gegen den Beklagten. Der Streit über den Schaden würde in eine individuelle Leistungsklage verlagert. Sinnvoller ist deshalb eine kollektive Titulierung auch von Leistungsansprüchen bei Gesamtschadensereignissen. Über die Inhalte im Einzelnen (wer kann klagen, wer trägt die Kosten, wer kann sich dazu anmelden, wie wirkt das Urteil etc.?) sowie die notwendigen Rahmenbedingungen (Finanzierungsmöglichkeiten, Verteilung der Darlegungs- und Beweislast, etc.) muss diskutiert werden. Das gilt auch für die Möglichkeit von Kollektiv-Vergleichen und deren gerichtlicher Genehmigung.

Das soll im Übrigen nicht besagen, dass Vorsorgeprinzip und „public enforcement“, etwa durch eine Neuorganisation des europäischen und nationalen Typgenehmigungsverfahrens, überflüssig wären. Gerade im Hinblick auf die Tatsachenermittlung werden wir auf ein gewisses Maß an behördlicher Aktivität nicht verzichten können. Klagen der einzelnen Betroffenen, von ad hoc gebildeten Klärgemeinschaften oder in der Zivilgesellschaft organisierten Verbraucherverbänden in Muster- und Schadensersatzklagen schließt das aber nicht aus.

IV. Fazit

Die „Dieselaffaire“ geht mit typischen Massenschäden einher. Für diese ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen organisiertes, geeignetes und effektives Verfahren zu schaffen, ist dem deutschen Gesetzgeber bislang nicht gelungen. Politisch scheint die „Dieselaffaire“ der Schaffung geeigneter Instrumente des kollektiven Rechtsschutzes auch eher geschadet als genutzt zu haben. Vielleicht kann der Deutsche Juristentag in Leipzig 2018 neue Impulse setzen, der den kollektiven Rechtsschutz in der Abteilung Verfahrensrecht aktuell aufgerufen hat.

²⁰ Collective Proceedings im Competition act von 2015 (Sektoral für das Kartellrecht); Group Litigation Order (Fallmanagementinstrument zur gerichtlichen Koordinierung von Massenverfahren) von 2000.

²¹ Action de groupe im Code de la Consommation von 2014 (Verbandsklage, Sektoral für Verbraucherrecht und Kartellrecht).

²² Action en réparation collective/Rechtsvordering tot collectief herstel (Verbandsklage, für Verbraucherrecht).

²³ Gruppenklage (Posttepowanie grupowe) von 2010.

²⁴ Azione collettiva risarcitoria im Codice del consumo von 2010.

²⁵ Gruppenklage (Gruppesogsmal) von 2008 (Sektoral wg. Vertragsbruch, Produkthaftung, unlauterer Wettbewerb).

²⁶ Gruppenklage von 2008.

²⁷ Gruppenklage (Ryhmäkänne) von 2007 (Verbraucherombudsman).

²⁸ Gruppenklage (Grupptalan) von 2003.

²⁹ Accion colectiva para la defensa de derechos e intereses de los consumidores y usuarios von 2000.

³⁰ Dazu Meller-Hannich/Höland, GPR 2011, S. 168; Stadler, GPR 2013, 281; Meller-Hannich, GPR 2014, 97.

³¹ Empfehlung der Kommission vom 11.6.2013 „Gemeinsame Grundsätze für kollektive Unterlassungs- und Schadensersatzverfahren in den Mitgliedstaaten bei Verletzung von durch Unionsrecht garantierten Rechten“ ABl. EU v. 26.7.2013 L 201/60; mit der „Dieselaffaire“ befasste sich jüngst auch eine Empfehlung des Parlaments vom 4. April 2017: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2017-0100+0+DOC+XML+V0//EN>.

³² <https://www.bundestag.de/blob/356150/b47bab89b198448e132e983b-96400d0c/gesetzentwurf-data.pdf>.

³³ Meller-Hannich, Stellungnahme zum Gesetzesentwurf, abrufbar unter https://www.bundestag.de/blob/364594/fc03dbcc3dc4c1f7ec3d31689374d4d6/meller_hannich-data.pdf.

³⁴ BT-Drucks. 18/13426.

³⁵ Zum Inhalt Krausbeck, <https://verfahrensrecht.uni-halle.de/2017/01/05/der-entwurf-fuer-eine-musterfeststellungsklage-liegt-vor/>.

³⁶ Diskussionsentwurf abrufbar auf der Homepage des BMJV unter Gesetzgebungsverfahren.