

GEULEN & KLINGER
Rechtsanwälte

Per beA
Landgericht Stuttgart
Urbanstraße 20

70182 Stuttgart

Dr. Reiner Geulen
Prof. Dr. Remo Klinger
Dr. Caroline Douhaire LL.M.
Dr. Silvia Ernst

10719 Berlin, Schaperstraße 15
Telefon +49/ 30 / 88 47 28-0
Telefax +49/ 30 / 88 47 28-10
E-Mail geulen@geulen.com
klinger@geulen.com
douhaire@geulen.com
ernst@geulen.com

www.geulenklinger.com

21. September 2021

KLAGE

1. **Barbara Metz,**
c/o Deutsche Umwelthilfe e.V.,
Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell,

- Klägerin zu 1) -
2. **Sascha Müller-Kraenner,**
c/o Deutsche Umwelthilfe e.V.,
Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell,

- Kläger zu 2) -
3. **Jürgen Resch,**
c/o Deutsche Umwelthilfe e.V.,
Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell,

- Kläger zu 3) -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Dr. Reiner Geulen, Prof. Dr. Remo Klinger,
Dr. Caroline Douhaire LL.M. und Dr. Silvia Ernst,
Schaperstraße 15, 10719 Berlin,

g e g e n

Mercedes-Benz AG,
vertreten durch den Vorstand,
Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart,

- Beklagte -

wegen:

Klimaschützender Unterlassungsanspruch aus §§ 1004 Abs. 1 S. 2, 823 Abs. 1 BGB
analog

Streitwert: 90.000,00 EUR

Namens und in Vollmacht der Kläger erheben wir Klage und werden beantragen,

die Beklagte zu verurteilen, es bei Vermeidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000,00 Euro, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, letztere zu vollziehen an den jeweils verantwortlichen Vorstandsmitgliedern der Beklagten,

zu unterlassen,

1.

nach dem 31. Oktober 2030 Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor erstmalig in den Markt zu bringen, sofern die Beklagte für die Nutzung der nach dem 31. Oktober 2030 in Verkehr gebrachten Pkw keine Treibhausgasneutralität nachweisen kann,

und

2.

zwischen dem 1. Januar 2022 und dem 31. Oktober 2030 Personenkraftwagen mit einem Verbrennungsmotor erstmals in den Markt zu bringen, die durch ihre reale Nutzung (unter Zugrundelegung einer Laufleistung von durchschnittlich 200.000 km) in der Summe global mehr als 511 Millionen Tonnen CO₂ emittieren, sofern die Beklagte für die diese Summe überschreitenden CO₂-Emissionen keine Treibhausgasneutralität nachweisen kann,

hilfsweise zu 1) und 2),

zu unterlassen,

nach dem 31. Oktober 2030 in Deutschland Personenkraftwagen mit einem Verbrennungsmotor erstmalig in den Markt zu bringen, sofern die Beklagte für die Nutzung der nach dem 31. Oktober 2030 in Verkehr gebrachten Pkw keine Treibhausgasneutralität nachweisen kann.

Sofern das Gericht das schriftliche Vorverfahren anordnet, wird für den Fall der Fristversäumnis oder des Anerkennens beantragt,

die Beklagte durch Versäumnisurteil oder Anerkenntnisurteil ohne mündliche Verhandlung zu verurteilen.

Unter Voranstellung einer Gliederung begründen wir den Anspruch der Kläger wie folgt:

| | |
|--|-----------|
| A. Vorbemerkung | 6 |
| B. Sachverhalt | 11 |
| I. Der anthropogene Klimawandel und seine Effekte | 11 |
| II. Erkenntnisse aus dem Sechsten Sachstandsbericht des IPCC | 14 |
| 1. Der Klimawandel ist menschlich verursacht | 14 |
| 2. Der Klimawandel vollzieht sich schneller als vorher angenommen | 15 |
| 3. Veränderungen im Klimasystem werden in unmittelbarem Zusammenhang mit zunehmender Erderwärmung größer | 17 |
| 4. Unumkehrbare Klimaveränderungen haben bereits eingesetzt | 19 |
| 5. Höhere Sicherheit bei Kippelementen des Klimasystems | 20 |
| III. Verbleibendes CO ₂ -Budget..... | 22 |
| 1. Globales CO ₂ -Budget | 23 |
| 2. Nationales CO ₂ -Budget..... | 24 |
| IV. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts..... | 28 |
| V. CO ₂ -Emissionen der Beklagten | 29 |
| 1. Globale Emissionen..... | 29 |
| a. Globale Emissionen des Pkw-Sektors..... | 29 |
| b. Globale Emissionen der Beklagten..... | 31 |
| 2. Nationale Emissionen | 33 |
| a. Nationale Emissionen für den Pkw-Sektor..... | 33 |
| b. Nationale Emissionen der Beklagten..... | 34 |
| 3. Einteilung der Emissionen in Scope 1 - 3..... | 35 |
| 4. Scope 3 als relevanter Emissionsbereich | 35 |
| VI. Relevanz der Neuwagenflotte für die Klimabilanz | 37 |
| VII. Keine Ausnahme für Plug-in-Hybride (PHEV) | 40 |
| VIII. Begehren der Kläger entspricht Herangehensweise in anderen Staaten | 41 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| IX. | Außergerichtliche Korrespondenz..... | 42 |
| C. | Rechtliche Würdigung..... | 43 |
| I. | Zulässigkeit..... | 43 |
| 1. | Gerichtliche Zuständigkeit..... | 43 |
| 2. | Hinreichend bestimmte Klageanträge..... | 43 |
| 3. | Rechtsschutzbedürfnis..... | 44 |
| II. | Begründetheit..... | 44 |
| 1. | Eingriff in ein geschütztes Recht..... | 44 |
| a. | Allgemeines Persönlichkeitsrecht als sonstiges Recht..... | 44 |
| aa. | Das zivilrechtliche APR als mittelbare Drittwirkung des APR-Grundrechts..... | 45 |
| bb. | Anwendung bei außervertraglichen Verhältnissen..... | 47 |
| cc. | Intertemporale Schutzdimension des APR..... | 48 |
| b. | Eingriff: Erhebliche Freiheitsbeeinträchtigungen absehbar..... | 48 |
| c. | Zwischenfazit..... | 52 |
| 2. | Rechtswidrige Beeinträchtigung (Güter- und Interessenabwägung)..... | 53 |
| 3. | Störereigenschaft der Beklagten..... | 57 |
| a. | Mittelbare Verantwortlichkeit..... | 57 |
| b. | Zurechnungszusammenhang..... | 59 |
| aa. | Äquivalente Kausalität..... | 59 |
| (1) | Ausgangspunkt: CO ₂ -Budget..... | 59 |
| (2) | CO ₂ -Emissionen der Beklagten und CO ₂ -Budget..... | 60 |
| (3) | Aufzehrung CO ₂ -Budget und Beschränkung politischer Handlungsspielräume..... | 60 |
| (4) | Beschränkung politischer Handlungsspielräume und Freiheitsbeeinträchtigungen..... | 61 |
| bb. | Adäquanz..... | 61 |
| (1) | Scope 3-Emissionen..... | 62 |
| (2) | Großemittent ohne hinreichenden Minderungspfad..... | 62 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| (3) | Vorhersehbarkeit der Auswirkungen auf künftige Freiheiten | 65 |
| (4) | Keine von der Beklagten unbeeinflusste Natureinwirkung | 67 |
| (5) | Durch Adäquanztheorie keine Ansprüche „Jeder gegen Jeden“ | 68 |
| (6) | Zwischenergebnis..... | 68 |
| cc. | Pflichtverletzung..... | 68 |
| (1) | Begründung einer Verkehrspflicht..... | 69 |
| (2) | Verletzung der Verkehrspflicht..... | 70 |
| (3) | Zwischenergebnis..... | 76 |
| dd. | Zwischenergebnis | 76 |
| 4. | Keine Duldungspflicht | 76 |
| 5. | Rechtsfolge..... | 77 |
| III. | Streitwert | 78 |
| D. | Ergebnis | 81 |

A. Vorbemerkung

Die Kläger machen gegenüber der Beklagten einen aus Gründen des Klimaschutzes erforderlichen Unterlassungsanspruch geltend.¹

Die Klägerin zu 1) ist die stellvertretende Bundesgeschäftsführerin eines Umwelt- und Verbraucherschutzverbandes, die Kläger zu 2) und 3) sind die Bundesgeschäftsführer des Verbandes.

Die Beklagte ist ein Unternehmen der Automobilindustrie. Sie entwickelt, produziert und vertreibt Personenkraftwagen. Sie verantwortet das globale Geschäft von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Die Beklagte gehört weltweit zu den größten Herstellern von Luxus-Pkw und ist eines der größten Wirtschaftsunternehmen Deutschlands.

In vielen Teilen der Welt werden fast täglich außergewöhnliche Temperaturrekorde aufgestellt. So vor wenigen Wochen in Kanada, wo der bisherige Rekord an drei aufeinanderfolgenden Tagen gebrochen wurde, um schließlich fast 50° C zu erreichen. Wir erleben unglaubliche Überschwemmungen, nicht nur in Deutschland, auch in Belgien oder China, mit Hunderten von Vermissten und Toten und enormen wirtschaftlichen Schäden, sowie gewaltige Brände in weiten Teilen der Welt. Anfang August waren Griechenland und die Türkei die Verlierer in der Klima-Lotterie. Eine Lotterie, bei der es aber eines nicht geben wird: einen Gewinner.

Mit den schweren Waldbränden in den (Urlaubs-)Regionen Südeuropas, den vernichtenden Fluten im Südwesten von Deutschland und der Dürre im Nordosten des Landes sind die für jeden spürbaren Auswirkungen der Klimakrise endgültig auch in Deutschland angekommen.

Die durch Menschen verursachten dramatischen Veränderungen des Klimas lassen sich nach derzeitigem Wissensstand nur durch eine umgehende erhebliche Reduktion und schließlich Elimination des Ausstoßes von Treibhausgasen (nachfolgend auch: THG), insbesondere von CO₂ aufhalten. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat im sog. „Klimabeschluss“ verfassungsrechtlich verankert, dass der Bundesrepublik ein limitiertes Budget an CO₂-Ausstoß zur Verfügung steht.

¹ Im Hinblick auf die Klägerin und die Kläger verwendet die Klage bei Benennungen im Plural zur Vereinfachung die maskuline Schreibweise.

Das Gericht hat zudem festgestellt, dass eine weitgehende Aufzehrung des CO₂-Budgets bis zum Jahr 2030 eine Grundrechtsverletzung darstellt. Potenziell betroffen ist praktisch jegliche Freiheit, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sein können. Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte den Einzelnen vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasreduzierungslast in die Zukunft.

Die Bundesrepublik Deutschland ist deshalb verfassungsrechtlich verpflichtet, einen – ihrem Anteil am globalen Ausstoß von Treibhausgasen angemessenen – Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes und letztendlich der Klimaneutralität zu leisten. Diese Verpflichtung kann, muss und wird die Bundesrepublik mit Grundrechtseingriffen durchsetzen, so das Bundesverfassungsgericht.

Je weniger CO₂ in den nächsten Jahren eingespart wird, desto drastischer müssen die Einsparungen und damit auch die Freiheitsbeschränkungen und Grundrechtseingriffe zur Erreichung des für die Bundesrepublik verfassungsrechtlich vorgegebenen Reduktionsanteils zukünftig ausfallen. Der CO₂-Ausstoß jedes Einzelnen betrifft daher die zukünftigen Freiheiten und Entfaltungsmöglichkeiten aller.

Die Beklagte kann vom globalen CO₂-Budget höchstens noch den im Klageantrag zu 2) genannten Restbetrag aufzehren. Spätestens ab dem Jahr 2045 ist sowohl nach den Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes als auch, und das ist viel wesentlicher, aus naturwissenschaftlichen Gründen zur Verhinderung katastrophaler Folgen nebst Einschränkungen grundrechtlicher Freiheiten eine Treibhausgasneutralität sowohl in Deutschland als auch global herzustellen, was mit dem Klageantrag zu 1) zum Ausdruck kommt. Jede Überschreitung dieses mehr als großzügigen (und klimawissenschaftlich eher optimistisch bemessenen) Budgets durch die Beklagte wird drastische Freiheitsbeschränkungen für die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik, damit für die Kläger, nach sich ziehen.

Diese möglichen Beschränkungen praktisch jeglicher Freiheiten greifen weit und schwerwiegend in die allgemeinen Persönlichkeitsrechte der Kläger ein. Sie werden umso drastischer ausfallen je stärker Entscheidungen von maßgeblich für die THG-Bilanz verantwortlichen Unternehmen Produkte in Verkehr bringen, für die selbst nach dem Jahr 2045 keine THG-Neutralität gewährleistet ist. Die erheblichen Eingriffe können nicht

im Rahmen einer Güter- und Interessenabwägung durch die betroffenen Rechte der Beklagten aufgewogen oder gerechtfertigt werden. Sie sind deshalb rechtswidrig.

Durch den Vertrieb von den im Klageantrag genannten Pkw nach Ausschöpfung eines noch zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets und nach einem der THG-Neutralität widersprechenden Datum trotz des Wissens um die daraus resultierenden Gefahren ist die Beklagte für die Eingriffe in die Rechte der Kläger kausal verantwortlich.

Die auf die Geschäftstätigkeit der Beklagten zurückgehenden CO₂-Emissionen zehren einen erheblichen Anteil des noch zur Verfügung stehenden nationalen und globalen CO₂-Budgets auf. Obwohl ein Großteil der CO₂-Emissionen erst in der Nutzungsphase der von der Beklagten entwickelten, produzierten und vertriebenen Produkte verursacht wird, trägt die Beklagte ursächlich zu den drohenden Freiheitsbeschränkungen der Kläger bei. Die Nutzungsdauer von neuen und mit einem Verbrennungsmotor ausgestatteten Personenkraftwagen beträgt durchschnittlich 14,2 Jahre, teilweise ist sie deutlich länger. Eine Treibhausgasneutralität ab dem Jahr 2045 setzt somit einen Ausstieg aus dem Vertrieb solcher Fahrzeuge spätestens ab dem 31. Oktober 2030 voraus.

Die Verantwortung der Beklagten entfällt nicht dadurch, dass ein Großteil der Emissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge entstehen. Die unternehmerischen Entscheidungen der Beklagten sind adäquat kausal für den erheblichen Treibhausgasausstoß der Fahrzeugflotte der Beklagten. Die Beklagte hat kein mit dem Klageantrag kompatibles Ausstiegsdatum aus dem Vertrieb von klimaschädlichen und mit Verbrennungsmotoren ausgestatteten Fahrzeugen beschlossen. Sie plant daher, auch nach dem Jahr 2030 weiterhin erhebliche Gefahrenquellen für die Gesundheit der Menschen, den Erhalt einer für Menschen lebensfähigen Umwelt und die allgemeinen Persönlichkeitsrechte der Betroffenen in Deutschland, unter ihnen die Kläger, in Verkehr zu bringen.

Allerspätestens seit der Entscheidung des BVerfG kann sich die Beklagte nicht mehr darauf berufen, von dem freiheitsbeschränkenden Mechanismus, den das Aufzehren des CO₂-Budgets nach sich zieht, keine Kenntnis zu haben.

Bei derartiger Kenntnis um die Gefahren kann sich die Beklagte nicht auf die gesetzlichen Vorgaben für die von ihr in Verkehr gebrachten Fahrzeuge berufen. Ebenso wenig wie sich ein Unternehmen bei Kenntnis der Karzinogenität² eines von ihm in Verkehr

² Karzinogen (adj.): krebserzeugend; Krebsgeschwülste verursachend, auslösend.

gebrachten Produktes gegenüber einem Unterlassungs- und/oder Schadensersatzbegehren darauf berufen kann, dass dieses Produkt noch nicht verboten sei und er eine Genehmigung für den Vertrieb des Produkts habe, kann die Beklagte nicht erfolgreich einwenden, dass die Genehmigungsvorschriften für Pkw den Vertrieb dieser Produkte noch erlauben.

Schließlich ist niemand verpflichtet, der unwiederbringlichen Beschränkung seines Frei-raums zur Persönlichkeitsentfaltung rechtlos zuzusehen. Der mit der (vorzeitigen) Auf-zehrung des CO₂-Budgets verbundene freiheitsbeschränkende Mechanismus erfordert ein rechtzeitiges rechtliches Einschreiten zum Schutze der Freiräume anderer. Die nöti-gen Weichenstellungen sind jetzt zu treffen, dies auch im Sinne der Beklagten, die an-sonsten so kurzfristig zu reagieren hätte, dass ihr nur ein Produktionsausstieg und kein Produktionsumstieg mehr möglich wäre. Jede erhebliche Verzögerung hat, insbeson-dere unter Berücksichtigung der für eine Umstellung der Produktion nötigen Zeiträume, letztlich zur Folge, dass die CO₂-Budgets stärker aufgezehrt werden, als es zur Verhin-derung dramatischer klimatischer Konsequenzen erlaubt ist und im Jahr 2045 keine Treibhausgasneutralität erreicht ist. Werden sie stärker aufgezehrt, als es der Beklagten zusteht, müssen anderweitige Reduzierungen erreicht werden, was zwangsläufig mit ei-ner substantiellen Gefährdung der Rechte der Kläger einhergeht.

Jedes nach dem Jahr 2030 durch die Beklagte in Verkehr gebrachte Auto mit Verbren-nungsmotor verhindert eine rechtzeitige Treibhausneutralität. Denn die Beklagte hat es nicht in der Hand, ob und wie diese klimaschädlichen und einer Treibhausgasneutralität entgegenstehenden Produkte noch für die Dauer ihrer Nutzungszeit betrieben werden. Mit dem Verkauf der Autos ist zunächst davon auszugehen, dass sie so lange betrieben werden, wie sie betrieben werden können und dürfen.

Da die Fahrzeuge weltweit vertrieben werden, dies in unterschiedlichen Handelsstufen, die nicht mehr im Einzelnen nachvollzogen werden können, können die Kläger auch nicht darauf verwiesen werden, dass sie ihre Rechte gegenüber den staatlichen Stellen geltend machen müssen, die in der Lage sind, den Betrieb der durch die Beklagte her-gestellten Autos spätestens ab dem Jahr 2045 zu untersagen.

Denn die Kläger besitzen keine durchsetzbaren Rechte, die sie gegenüber jedem Staat dieser Erde geltend machen könnten, geschweige denn, dass Rechtssysteme existie-ren, auf deren Grundlage dies in jedem Staat dieser Erde, von Afghanistan bis Kongo,

von Turkmenistan bis Nordkorea, möglich wäre. Überall in diesen Ländern werden die Pkw der Beklagten gefahren.

Die Kläger könnten noch nicht einmal gegen die Bundesrepublik Deutschland darauf klagen, dass Pkw mit Verbrennungsmotor nicht mehr zugelassen werden. Denn der Bund würde einwenden, dass er darauf keinen Einfluss habe, die Vorschriften sind unionsrechtlich vollständig harmonisiert durch die Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen vom 17. April 2019, die kein Ausstiegsdatum für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorsieht.

Gegenüber der Europäischen Union steht jedoch kein effektiver Individualrechtsschutz zur Verfügung (siehe zum Klimaschutz die Zurückweisung des sog. Peoples Climate Case durch EuGH, Urt. v. 25. März 2021 – C-565/19 P – ECLI:EU:C:2021:252). Auch dieser Weg ist versperrt.

Was die Kläger aber haben, sind (deutsche) Grundrechte. Und was es ebenfalls gibt, ist eine Beklagte, die aufgrund der mittelbaren Drittwirkung der Grundrechte privatrechtlich auch den Klägern verpflichtet ist.

Daher sind die hier geltend gemachten Rechte gegenüber der Beklagten zu verfolgen, jeder andere Weg ist ausgeschlossen.

Die Geltendmachung der streitgegenständlichen Rechte im Wege der vorliegenden Klage ist daher auch zur Gewährung effektiven Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 GG) zwingend.

Selbst wenn die Beklagte erklären würde, dass sie jedem nach dem Jahr 2030 geschlossenen Kaufvertrag für Autos mit Verbrennungsmotor die Verpflichtung beifügt, dass das Auto spätestens nach dem Jahr 2045 außer Betrieb gesetzt wird und entsprechende Klauseln aufnimmt, dass dies auch für den jeweiligen Rechtsnachfolger gilt, könnte sie einen Vollzug dieser Verpflichtung nicht gewährleisten.

B. Sachverhalt

Um die durch den Klimawandel (hierzu I.) verursachte globale Erwärmung entsprechend der Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen auf maximal 1,5°C beziehungsweise deutlich unter 2°C zu begrenzen, darf nur noch eine bestimmte Menge CO₂ in die Atmosphäre abgegeben werden (hierzu II.). Dieser Budgetansatz ist verfassungsrechtlich anerkannt (hierzu III.). Die CO₂-Emissionen der Beklagten zehren bereits einen erheblichen Anteil des verbleibenden CO₂-Budgets auf (hierzu IV.).

I. Der anthropogene Klimawandel und seine Effekte

Die zurzeit zu beobachtende, im klimageschichtlichen Vergleich stark beschleunigte Erwärmung der Erde beruht nach einhelliger wissenschaftlicher Auffassung auf der durch anthropogene Emissionen hervorgerufenen Veränderung des Stoffhaushaltes der Atmosphäre, insbesondere durch den Anstieg der Kohlendioxid (CO₂)-Konzentration (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 18, IPCC, Sixth Assessment Report, Climate Change 2021: The Physical Science Basis, The Working Group I, S. 5 f., 8; UBA, Klima und Treibhauseffekt, 2020, S. 2 f.).³

Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit ist die atmosphärische CO₂-Konzentration um 40 % angestiegen, vor allem durch die Emissionen aus fossilen Brennstoffen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 18).

Die menschlich verursachte Erhöhung der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre verändert den Strahlungshaushalt der Erde und führt so zur Erderwärmung. Die in der Erdatmosphäre befindlichen Treibhausgase absorbieren die von der Erde abgegebene Wärmestrahlung und strahlen Teile davon zurück zur Erdoberfläche. Die von den Treibhausgasen abgestrahlte Wärmestrahlung kommt so als zusätzliche Wärmestrahlung an der Erdoberfläche an (sogenannter „Treibhauseffekt“, siehe Spektrum, Lexikon der Biologie, Treibhauseffekt, abrufbar unter <https://www.spektrum.de/lexikon/biologie/treibhauseffekt/67384>).

³ Die Kläger gehen in dieser Klageschrift so vor, dass sie die zum Beweis angebotenen Dokumente zur Entschlackung des Prozessstoffs, mit Ausnahme ausgewählter Dokumente, dann vorlegen, wenn die damit bewiesene Tatsache durch die Beklagte bestritten wird. Da es sich dabei durchgängig um wissenschaftlich erwiesene, der kugelähnlichen Form der Erde zu vergleichende, Beweismittel handelt, wird nicht davon ausgegangen, dass die Beklagte als global agierendes Unternehmen entsprechende Zweifel hegen wird.

Zum Ausgleich ankommender und abgehender Wärme strahlt die Erdoberfläche mehr Wärme ab, wodurch es in der bodennahen Atmosphäre wärmer wird (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 19; IPCC, 5. Sachstandsbericht, Klimaänderung 2013, Naturwissenschaftliche Grundlagen, Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger, 2016, S. 11 f.; UBA, Klima und Treibhauseffekt, 2020, S. 2.).

Bis zu welcher Höhe und mit welcher Geschwindigkeit die Temperatur weiter ansteigt, hängt vom Anteil der Treibhausgase in der Atmosphäre und damit maßgeblich vom Umfang der anthropogen emittierten Treibhausgase ab, insbesondere vom CO₂-Ausstoß. Es besteht mit hoher Sicherheit eine beinahe lineare Beziehung zwischen CO₂-Emissionen und der globalen Erwärmung (vgl. IPCC, Sixth Assessment Report, Climate Change 2021: The Physical Science Basis, The Working Group I, S. 16, 36).

Der Treibhauseffekt hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Umwelt und das Erdklima. Die Folgen jüngerer klimabedingter Extremereignisse wie Hitzewellen, Dürren, Starkregenereignisse, Überschwemmungen (Meeresspiegelanstieg), Wirbelstürme sowie Wald- und Flächenbrände demonstrieren nach wissenschaftlicher Einschätzung eine signifikante Verwundbarkeit des Menschen gegenüber dem Klimawandel. Folgen solcher klimabedingten Extremereignisse umfassen eine Unterbrechung der Nahrungsmittelproduktion und Wasserversorgung, Schäden an Infrastruktur und Siedlungen, Erkrankungen und Todesfälle sowie Konsequenzen für die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 23 m.w.N.).

Bereits heute beeinflussen klimawandelbedingte Extremereignisse jede bewohnte Region des Planeten. Ihre Intensität und Häufigkeit steigen mit jeglicher zusätzlicher Erwärmung (vgl. IPCC, Sixth Assessment Report, Climate Change 2021: The Physical Science Basis, The Working Group I, S. 12, 19, 32 f.). Weitere klimabedingte Folgen sind die Abnahme der Luftqualität, die Reduzierung der Kryosphäre, der Anstieg der Ozean-temperatur, verstärkte Armut, Ungleichheiten und Migrationsbewegungen sowie ein erhöhtes Risiko für bewaffnete Konflikte.

Der Sechste Sachstandsbericht zeigt mit nie dagewesener Gewissheit, dass Wetterextreme wie Hitzewellen, Dürren und Starkregenereignisse, wie wir sie unter anderem im Sommer 2021 erlebt haben, mit jeder weiteren Erderwärmung häufiger und intensiver werden. Es macht daher einen erheblichen Unterschied, ob die Erderwärmung auf 1,5

°C oder nur auf 1,7 °C oder gar lediglich auf 2 °C begrenzt wird (gerade auch mit Blick auf die Gefahr des Auslösens von Kipppunkten, siehe unten).

Die Autoren des 6. Sachstandsberichts betonen, dass mit jedem zusätzlichen Quäntchen globaler Erwärmung die Veränderungen in den Wetterextremen größer werden: „Jedes halbe Grad zusätzlicher Erderwärmung bewirkt eine deutlich spürbare Zunahme in der Intensität und Häufigkeit von Hitzeextremen, einschließlich Hitzewellen (sehr wahrscheinlich), Starkregen (hohes Vertrauen) sowie landwirtschaftliche und ökologische Dürren in einigen Regionen (hohes Vertrauen)“, berichten die Autoren. Schon bei einer Erwärmung von 1,5 Grad werde es zu Extremereignissen kommen, die in der Beobachtungsgeschichte „beispiellos“ seien (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.2.2).

Hitzewellen, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts nur einmal in 50 Jahren auftraten, gebe es bereits heute schon fast fünf Mal häufiger. Bei einer durchschnittlichen Erwärmung um 1,5 °C werden sie fast neun Mal so oft und bei einem Temperaturanstieg von 2 °C etwa 14 Mal so oft auftreten. Mit steigender Erwärmung wird auch das jeweilige Hitzeereignis deutlich heißer. Auch Starkregenereignisse und Dürren werden mit jedem Zehntelgrad zusätzlicher globaler Erwärmung häufiger und intensiver,

Aus der Erdgeschichte ist bekannt, dass ein Anstieg von Kohlendioxid bereits mehrfach zu Massenaussterben geführt hat. So wurde vor 252 Millionen Jahre – ohne Zutun des Menschen – nahezu alles Leben auf der Erde ausgelöscht, nachdem Kohlendioxid den Planeten um 5 °C erwärmt hatte (vgl. David Wallace-Wells, Die unbewohnbare Erde, 2019, S. 12, 271 m.w.N.).

Noch kann die Menschheit beeinflussen, wie sich der Klimawandel in den nächsten Jahrzehnten und Jahrhunderten entwickeln wird. Doch ohne umfassende zusätzliche Emissionsminderungsmaßnahmen gilt derzeit ein globaler Temperaturanstieg um 3 °C bis zum Jahr 2100 als wahrscheinlich (BMU, Klimaschutz in Zahlen, Ausgabe 2019, S. 6 f.; IPCC, Sixth Assessment Report, Climate Change 2021: The Physical Science Basis, The Working Group I, S. 14).

Ohne drastische Reduktionsmaßnahmen auf allen Ebenen wird eine unwiderrufliche Entwicklung eingeleitet werden, die als letzte Konsequenz das Überleben der Menschheit in Frage stellt.

Oder, um es noch deutlicher zu formulieren: Unser Verhalten in den nächsten zehn Jahren ist mit hoher Wahrscheinlichkeit entscheidend dafür, ob die Menschheit insgesamt, jedenfalls aber große bzw. relevante Teile davon, innerhalb eines in historischen Dimensionen noch überschaubaren Zeitraums eine Überlebenschance hat. Der bereits erwähnte 6. Sachstandsbericht des IPCC liefert dafür zahlreiche wissenschaftliche Belege. Die hochaktuellen Erkenntnisse heben die Dringlichkeit des Handelns in besonderer Deutlichkeit hervor und werden in der Folge näher beleuchtet.

II. Erkenntnisse aus dem Sechsten Sachstandsbericht des IPCC

Am 9. August 2021 hat der IPCC den ersten Teil seines Sechsten Sachstandsberichts (AR6), der sich mit den naturwissenschaftlichen Grundlagen des Klimawandels befasst, veröffentlicht (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis, Zusammenfassung und vollständiger Bericht abrufbar unter <https://www.de-ipcc.de/350.php>). Dieser liefert bedeutende neue Erkenntnisse zum Klimawandel und seinen Folgen. Er zeigt, dass der Klimawandel „schneller und folgenschwerer“ verläuft als bisher angenommen (so die Einordnung des UBA, siehe <https://www.umweltbundesamt.de/themen/ipcc-bericht-klimawandel-verlaeuft-schneller>). Insbesondere wird in dem neuen Bericht die Sicherheit der Aussagen zum Klimawandel und seinen Folgen drastisch erhöht.

Die folgenden fünf Kernaussagen des AR6 werden in der Folge detailliert beschrieben:

1. *Der Klimawandel ist menschlich verursacht.*
2. *Der Klimawandel vollzieht sich schneller als vorher angenommen.*
3. *Veränderungen im Klimasystem werden in unmittelbarem Zusammenhang mit zunehmender Erderwärmung größer.*
4. *Unumkehrbare Klimaveränderungen haben bereits eingesetzt.*

Zu den zentralen Aussagen des Berichtes im Einzelnen:

1. Der Klimawandel ist menschlich verursacht

Der Bericht liefert zunächst nie dagewesene Klarheit in Bezug auf die Tatsache, dass die Erderwärmung von bislang 1,1 °C auf menschliche Treibhausgasemissionen zurückzuführen ist.

Es sei „eindeutig“, dass der Einfluss des Menschen die Atmosphäre, den Ozean und die Landflächen erwärmt hat (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis,

A.1). Das Ausmaß der jüngsten Veränderungen im gesamten Klimasystem und der gegenwärtige Zustand vieler Aspekte des Klimasystems seien dabei seit vielen Jahrhunderten bis Jahrtausenden „beispiellos“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, A.2).

Auf Basis von verbesserten Kenntnissen über Klimaprozesse, Nachweise aus der Erdgeschichte und die Reaktionen des Klimasystems auf zunehmenden Strahlungsantrieb kann im 6. Sachstandsbericht insbesondere die sogenannte Klimasensitivität – also Relation zwischen Erwärmung und Anstieg der CO₂-Konzentration – deutlich präziser angegeben werden: Während man bislang davon ausging, dass eine Verdopplung der CO₂-Konzentration einen Anstieg in der global gemittelten Oberflächentemperatur zwischen 1,5°C und 4,5°C bewirken dürfte, wird die Spanne nunmehr auf 2,5°C bis 4°C eingeschränkt und somit halbiert, wobei ein Wert von 3°C als beste Annahme genutzt wird (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, A.4.4). Damit ist nunmehr klarer abschätzbar, welche konkreten Folgen eine Erhöhung der Treibhausgaswerte auf das Klimasystem hat. Hierzu heißt es weiter im Bericht: „Zusätzliche 1000 Gigatonnen CO₂ der kumulativen CO₂-Emissionen verursachen einen Anstieg der globalen Oberflächentemperaturen um 0,27 bis 0,63 Grad, im Mittel von 0,45 Grad“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, D.1.1).

Diese neuen Erkenntnisse zum direkten Zusammenhang zwischen menschlich verursachten Treibhausgasemissionen und der Erderwärmung verdeutlichen eindrucksvoll die Bedeutung einer schnellen und drastischen Emissionsreduktion und letztlich -elimination.

2. Der Klimawandel vollzieht sich schneller als vorher angenommen

Dies gilt auch mit Blick auf eine weitere beunruhigende Aussage aus dem neuen IPCC-Bericht: Die Erderwärmung vollzieht sich noch schneller als bislang angenommen und lässt sich nur bei schneller Reaktion noch bremsen.

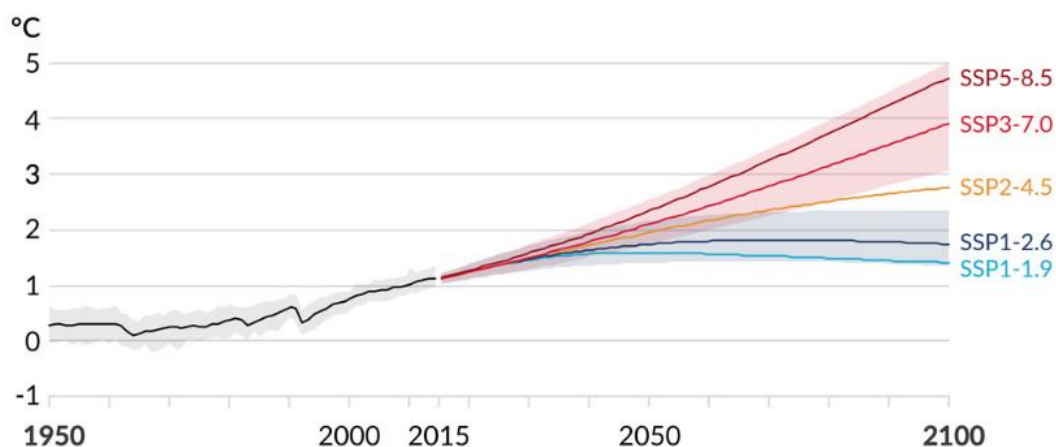
Den Klimaprojektionen des IPCC zufolge wird die Erderwärmung bis 2040 in allen betrachteten Szenarien den Wert von 1,5 °C erreichen. Dies gilt sogar für das Szenario mit sehr niedrigen Treibhausgasemissionen (SSP1-1.9), bei dem die globalen Treibhausgase „ab den 2020er Jahren“ zurückgehen und der CO₂-Ausstoß „in den 2050er Jahren“ netto Null erreicht. Für dieses Szenario sei aber zumindest „eher wahrscheinlich als un-

wahrscheinlich“, dass die 1,5 °C-Grenze gegen Ende des 21. Jahrhunderts wieder unterschritten wird (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.1.3). Auch eine Begrenzung der Erderwärmung auf unter 2 °C ist laut IPCC nur in den beiden optimistischsten Szenarien, die beide Treibhausgasneutralität bis 2050 voraussetzen, noch möglich.

| Scenario | Near term, 2021–2040 | | Mid-term, 2041–2060 | | Long term, 2081–2100 | |
|----------|----------------------|------------------------|---------------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| | Best estimate (°C) | Very likely range (°C) | Best estimate (°C) | Very likely range (°C) | Best estimate (°C) | Very likely range (°C) |
| SSP1-1.9 | 1.5 | 1.2 to 1.7 | 1.6 | 1.2 to 2.0 | 1.4 | 1.0 to 1.8 |
| SSP1-2.6 | 1.5 | 1.2 to 1.8 | 1.7 | 1.3 to 2.2 | 1.8 | 1.3 to 2.4 |
| SSP2-4.5 | 1.5 | 1.2 to 1.8 | 2.0 | 1.6 to 2.5 | 2.7 | 2.1 to 3.5 |
| SSP3-7.0 | 1.5 | 1.2 to 1.8 | 2.1 | 1.7 to 2.6 | 3.6 | 2.8 to 4.6 |
| SSP5-8.5 | 1.6 | 1.3 to 1.9 | 2.4 | 1.9 to 3.0 | 4.4 | 3.3 to 5.7 |

Quelle: IPCC 2021, AR6 SPM, Table SPM.1

Laut IPCC wird die Temperaturanstiegsgrenze von 1,5 °C in allen betrachteten Emissionsszenarien bereits Anfang der 2030er Jahre und im Szenario mit sehr hohen Emissionen (SSP5-8.5) bereits im Jahr 2027 erreicht (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers).



Global surface temperature changes relative to 1850-1900, degrees C, under the five core emissions scenarios used in AR6.

Quelle: IPCC AR6 WGI, Figure SPM.8.a.

Dies ist nach Aussage des Weltklimarates im Schnitt ungefähr 10 Jahre früher als im 1,5°-Sonderbericht aus dem Jahr 2018 angegeben. Diese Korrektur beruht laut IPCC zum einen auf einer höheren Abschätzung der historischen Erderwärmung und zum anderen auf der Tatsache, dass die meisten Szenarien kurzfristig eine stärkere Erwärmung zeigen als noch im 1,5°-Bericht angenommen (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis, Full Report, Cross-Section Box TS.1, TS-28, vgl. für eine graphische Gegenüberstellung der Klimaprognosen des IPCC-AR6 und des IPCC-AR5 sowie des 1,5°-Sonderberichts <https://www.carbonbrief.org/in-depth-qa-the-ipccs-sixth-assessment-report-on-climate-science>).

Gleichzeitig erhöht der IPCC die Sicherheit seiner Emissionsprognosen deutlich: Während der IPCC in seinem Fünften Sachstandsbericht seine Projektionen innerhalb eines „wahrscheinlichen“ Unsicherheitsbereichs ansetzte, werden sie im Sechsten Sachstandsbericht in einen „sehr wahrscheinlichen“ Bereich eingeordnet. Konkret bedeutet dies, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Erwärmung höher oder niedriger ausfällt als prognostiziert, im Sechsten Sachstandsbericht nur noch bei 10 % liegt, während im Fünften Sachstandsbericht eine solche Wahrscheinlichkeit auf 33 % beziffert wurde.

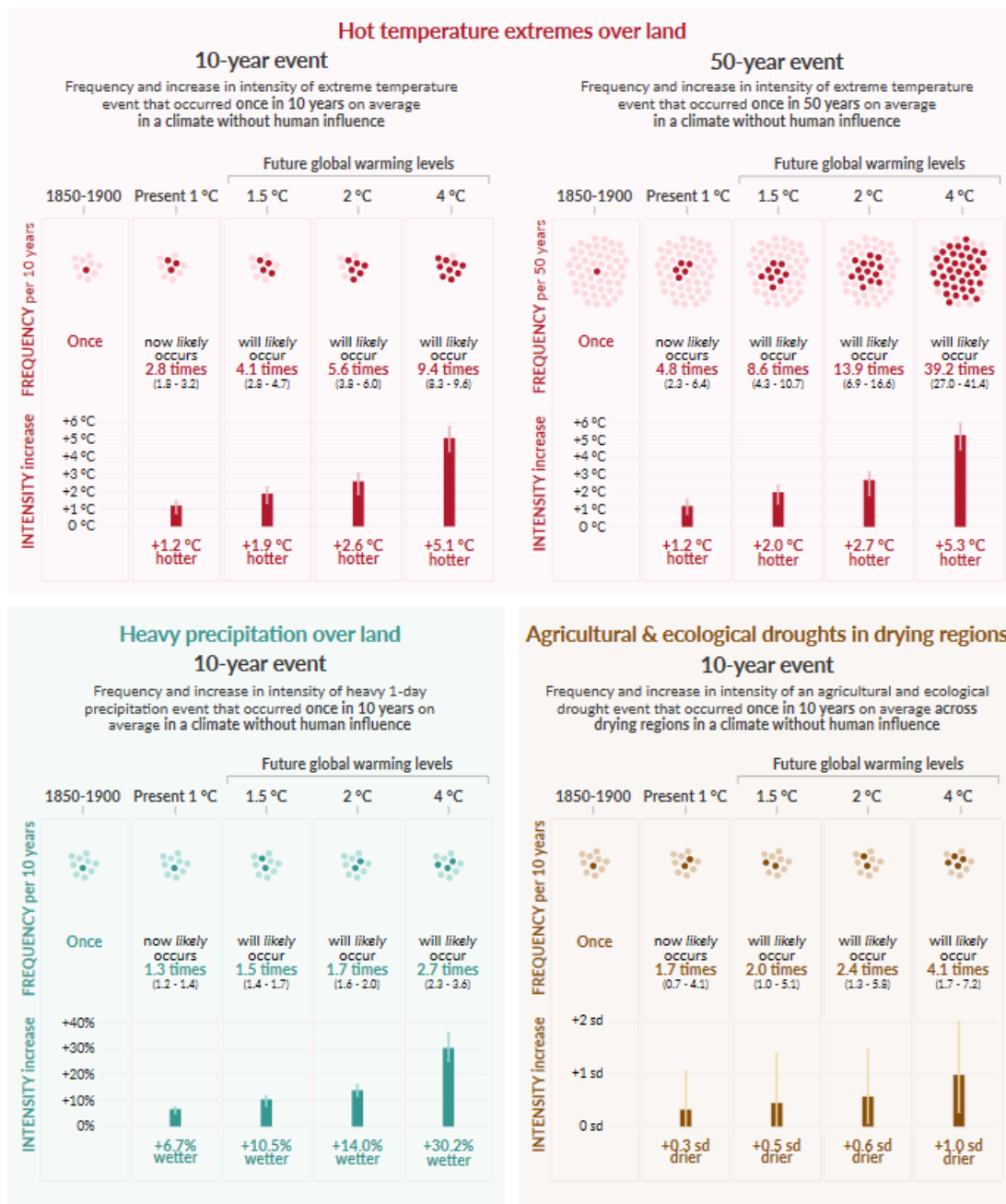
3. Veränderungen im Klimasystem werden in unmittelbarem Zusammenhang mit zunehmender Erderwärmung größer

Der Sechste Sachstandsbericht zeigt zudem mit nie dagewesener Gewissheit, dass Wetterextreme wie Hitzewellen, Dürren und Starkregenereignisse, wie wir sie weltweit unter anderem im Sommer 2021 erlebt haben, mit jeder weiteren Erderwärmung häufiger und intensiver werden. Es macht daher einen erheblichen Unterschied, ob die Erderwärmung auf 1,5 °C oder nur auf 1,7 °C oder gar lediglich auf 2 °C begrenzt wird.

Die Autoren betonen, dass mit jedem zusätzlichen Quäntchen globaler Erwärmung die Veränderungen in den Wetterextremen größer werden: „Jedes halbe Grad zusätzlicher Erderwärmung bewirkt eine deutlich spürbare Zunahme in der Intensität und Häufigkeit von Hitzeextremen, einschließlich Hitzewellen (sehr wahrscheinlich), Starkregen (hohes Vertrauen) sowie landwirtschaftliche und ökologische Dürren in einigen Regionen (hohes Vertrauen)“, berichten die Autoren. Schon bei einer Erwärmung von 1,5 Grad werde es zu Extremereignissen kommen, die in der Beobachtungsgeschichte „beispiellos“ seien (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.2.2).

Hitzewellen, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts nur einmal in 50 Jahren auftraten, gebe es bereits heute schon fast fünf Mal häufiger. Bei einer durchschnittlichen Erwärmung um 1,5 °C werden sie fast neun Mal so oft und bei einem Temperaturanstieg von 2 °C etwa 14 Mal so oft auftreten. Mit steigender Erwärmung wird auch das jeweilige Hitzeereignis deutlich heißer. Auch Starkregenereignisse und Dürren werden mit jedem Zehntelgrad zusätzlicher globaler Erwärmung häufiger und intensiver, wie folgende Graphik aus dem IPCC-Bericht veranschaulicht:

Projected changes in extremes are larger in frequency and intensity with every additional increment of global warming



Quelle: IPCC AR6 WGI, Figure SPM.6

Der Sechste Sachstandsbericht führt weiterhin erstmals marine Hitzewellen auf, die ebenfalls mit hoher Sicherheit bei steigender Erwärmung häufiger werden und deren Zahl sich seit den 1980er Jahren circa verdoppelt hat (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, A.3.1). Des Weiteren trägt der menschliche Einfluss nunmehr wahrscheinlich zu veränderten Niederschlagsmustern über Landflächen bei (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, A.3.2). Im Fünften Sachstandsbericht wurde das nur mit mittlerer Sicherheit angegeben.

Erstmals stellt der IPCC dabei einen interaktiven Atlas zur Verfügung, mit dem sich die regionalen Auswirkungen des Klimawandels, unter anderem für West- und Zentraleuropa, ermitteln lassen (abrufbar unter <https://interactive-atlas.ipcc.ch/>).

Beunruhigend ist auch die Erkenntnis, dass die Kohlenstoffsinken im Ozean und in Landsystemen bei Szenarien mit steigenden CO₂-Emissionen die Anreicherung von CO₂ in der Atmosphäre weniger wirksam verlangsamen als bislang angenommen (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.4). Dies ist ein weiterer Grund, warum die Treibhausgasemissionen so schnell und deutlich wie möglich gesenkt und letztlich beendet werden müssen.

4. Unumkehrbare Klimaveränderungen haben bereits eingesetzt

Der IPCC-Bericht hebt zudem hervor, dass viele Veränderungen aufgrund vergangener und künftiger Treibhausgasemissionen über Jahrhunderte bis Jahrtausende unumkehrbar sind, insbesondere Veränderungen des Ozeans, von Eisschilden und des globalen Meeresspiegels (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.5). Dabei hätten einige dieser unumkehrbaren Veränderungen bereits eingesetzt:

So hat der IPCC „hohes Vertrauen“, dass die Gebirgs- und Polargletscher noch Jahrzehnte oder Jahrhunderte weiter schmelzen werden. Auch der Verlust von Permafrost-Kohlenstoff nach dem Auftauen des Permafrosts sei mit „hohem Vertrauen“ auf einer Zeitskala von hundert Jahren irreversibel. Ein fortgesetzter Eisverlust im 21. Jahrhundert sei für den grönländischen Eisschild „praktisch sicher“ und „wahrscheinlich“ für den antarktischen Eisschild (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.5.2).

Ähnliches gilt für den Anstieg des Meeresspiegels. Es sei „praktisch sicher“, dass der Meeresspiegel im globalen Durchschnitt im 21. Jahrhundert steigen wird, wobei der Anstieg in der Spanne des „wahrscheinlichen“ Bereichs zwischen 0,28 m (untere Grenze des optimistischsten Szenarios) und 1,01 m (obere Grenze des pessimistischsten Szenarios) betragen kann. Selbst, wenn es gelingen sollte, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, dürfte der Meeresspiegel Ende des Jahrhunderts um bis zu 62 Zentimeter höher sein als 1995-2014 (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, B.5.3). Sogar ein Anstieg des Meeresspiegels um fast zwei Meter bis zum Jahr 2100 könne nicht ausgeschlossen werden, wenn weiter ungebremst CO₂ freigesetzt wird und wenn sich die polaren Eismassen als instabiler erweisen als bislang gedacht sowie noch nicht eindeutig identifizierte Kippunkte zum Tragen kommen (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, Figure SPM.8.d).

5. Höhere Sicherheit bei Kippelementen des Klimasystems

Der Bericht enthält zudem neue, beunruhigende Aussagen in Bezug auf solche Kippunkte.

Es wird festgestellt, dass solche abrupten klimawandelbedingten Änderungen – wie der Zusammenbruch von Eisschilden oder abrupte Veränderungen der Ozeanzirkulation – mit „hohem Vertrauen“ nicht ausgeschlossen werden können („cannot be ruled out“) (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, C.3.2).

Paläoklimatische Beweise hätten dabei „sogar die Befürchtung genährt, dass die vom Menschen verursachten Treibhausgase das globale Klima in einen dauerhaft heißen Zustand versetzen könnten“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Full Report, 1-66). Zudem sei praktisch sicher, dass „irreversible, engagierte Veränderungen bei den langsam reagierenden Prozessen bereits im Gange sind“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Full Report, TS-71).

Das Verständnis des abrupten Klimawandels und der Irreversibilität habe sich dabei seit dem Fünften Sachstandsbericht „beträchtlich weiterentwickelt“, so der Bericht, „wobei viele der prognostizierten Veränderungen der vorgeschlagenen Kippelemente an Sicherheit gewonnen haben“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Full Report, 4-95). Ein besseres Verständnis der Einflussfaktoren auf Oberflächenschmelze und Oberflächen-Massenbilanz sorgten u.a. dafür, den menschlichen Einfluss auf das

oberflächliche Abschmelzen des grönländischen Eisschildes von „wahrscheinlich“ (AR5) auf „sehr wahrscheinlich“ (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, A.1.5) zu korrigieren.

Die Erkenntnisfortschritte in Bezug auf die einzelnen Kippunkte werden in Tabelle 4.10 aus dem vollständigen Bericht übersichtlich dargestellt:

| Earth System Component/Tipping Element | Potential Abrupt Climate Change? | Irreversibility if forcing reversed (timescales indicated) | Projected 21st century change under continued warming | Change in Assessment |
|--|---|--|---|---|
| Global Monsoon | Yes under AMOC collapse, <i>medium confidence</i> | Reversible within years to decades, <i>Medium confidence</i> | <i>Medium confidence</i> in global monsoon increase; <i>Medium confidence</i> in Asian-African strengthening and North American weakening | More lines of evidence than AR5 |
| Tropical Forest | Yes, <i>Low confidence</i> | Irreversible for multidecades, <i>Medium confidence</i> | <i>Medium confidence</i> of increasing vegetation carbon storage depending on human disturbance | More confident rates than AR5 |
| Boreal Forest | Yes, <i>Low confidence</i> | Irreversible for multidecades, <i>Medium confidence</i> | <i>Medium confidence</i> in offsetting lower latitude dieback and poleward extension depending on human disturbance | More confident rates than AR5 |
| Permafrost Carbon | Yes, <i>High confidence</i> | <i>High confidence</i> | <i>Virtually certain</i> decline in frozen carbon; <i>Low confidence</i> in net carbon change | More confident rates than SROCC |
| Arctic Summer Sea Ice | No, <i>high confidence</i> | Reversible within years to decades, <i>High confidence</i> | <i>Likely complete loss</i> | More specificity than SROCC |
| Arctic Winter Sea Ice | Yes, <i>High confidence</i> | Reversible within years to decades, <i>High confidence</i> | <i>High confidence</i> in moderate winter declines | More specificity than SROCC |
| Antarctic Sea Ice | Yes, <i>Low confidence</i> | Unknown, <i>Low confidence</i> | <i>Low confidence</i> in moderate winter and summer declines | Improved CMIP6 simulation |
| Greenland Ice Sheet | No, <i>High confidence</i> | Irreversible for millennia, <i>High confidence</i> | <i>Virtually certain</i> mass loss under all scenarios | More lines of evidence than SROCC |
| West Antarctic Ice Sheet and Shelves | Yes, <i>High confidence</i> | Irreversible for decades to millennia, <i>High confidence</i> | <i>Likely mass loss under all scenarios</i> ; <i>Deep uncertainty in projections for above 3°C</i> | <i>Added deep uncertainty at GWL > 3°C</i> |
| Global Ocean Heat Content | No, <i>High confidence</i> | Irreversible for centuries, <i>Very high confidence</i> | <i>Very high confidence</i> oceans will continue to warm | Better consistency with ECS/TCR |
| Global Sea-Level Rise | Yes, <i>High confidence</i> | Irreversible for centuries, <i>Very high confidence</i> | <i>Very high confidence</i> in continued rise; <i>Deep uncertainty in projections for above 3°C</i> | <i>Added deep uncertainty at GWL > 3°C</i> |
| AMOC | Yes, <i>Medium confidence</i> | Reversible within centuries, <i>High confidence</i> | <i>Very likely decline</i> ; <i>Medium confidence of no collapse</i> | More lines of evidence than SROCC |
| Southern MOC | Yes, <i>Medium confidence</i> | Reversible within decades to centuries, <i>Low confidence</i> | <i>Medium confidence</i> in decrease in strength | More lines of evidence than SROCC |
| Ocean Acidification | Yes, <i>High confidence</i> | Reversible at surface; irreversible for centuries to millennia at depth, <i>Very high confidence</i> | <i>Virtually certain</i> to continue with increasing CO ₂ ; <i>Likely polar aragonite undersaturation</i> | More lines of evidence than SROCC |
| Ocean Deoxygenation | Yes, <i>High confidence</i> | Reversible at surface; irreversible for centuries to millennia at depth, <i>Medium confidence</i> | <i>Medium confidence</i> in deoxygenation rates and increased hypoxia | Improved CMIP6 simulation |

Quelle: IPCC, AR6 Full Report, 4-96 f.

Der Bericht hebt insbesondere neue beunruhigende Erkenntnisse zur Reaktion der atlantischen meridionalen Umwälzzirkulation (Atlantic Meridional Overturning Circulation, AMOC) hervor. Dies ist ein System von Strömungen im Atlantik, das warmes Wasser aus den Tropen und darüber hinaus nach Europa bringt.

Die Autoren des Sechsten Sachstandsberichts kommen zu dem Schluss, dass die AMOC im Laufe des 21. Jahrhunderts bei allen SSP-Szenarien „sehr wahrscheinlich abnehmen wird“ und sie haben nur „mittleres Vertrauen“, dass dieser Rückgang „nicht zu einem abrupten Zusammenbruch vor 2100 führen wird“.

Im Falle eines solchen Kollaps sei es „sehr wahrscheinlich“, dass es zu abrupten Veränderungen in Wettermustern und im Wasserkreislauf kommt, die u.a. zu Trockenheit in Europa führt (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Summary for Policymakers, C.3.4). In dieser Auswertung des IPCC noch nicht berücksichtigt wurde dabei eine vor der Veröffentlichung des Sechsten Sachstandsberichts publizierte neue wissenschaftliche Studie, die Anhaltspunkte dafür liefert, dass sich die AMOC im Laufe des letzten Jahrhunderts bereits zu einem Punkt nahe einem kritischen Übergang entwickelt haben könnte (Boers, Observation-based early-warning signals for a collapse of the Atlantic Meridional Overturning Circulation, Nature Climate Change [2021], 680–688).

Niemals zuvor gab es eine historische Situation – von der militärischen Nutzung des Atoms abgesehen –, in der die politischen und rechtlichen Entscheidungen maßgeblich dafür waren, wie die Zukunft der Menschen in 100, 500, ja sogar 1000 Jahre und später aussehen wird.

III. Verbleibendes CO₂-Budget

Das Erreichen von Klimaneutralität ist zwar notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung der Begrenzung der Erderwärmung auf ein bestimmtes Temperaturziel.

Denn aufgrund des annähernd linearen Zusammenhangs zwischen CO₂-Ausstoß und Erderwärmung, der im Sechsten Sachstandsbericht des IPCC nochmals präzisiert wird,⁴ setzt die Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf ein bestimmtes Niveau voraus, dass die kumulativen CO₂-Emissionen bis zum Erreichen von Klimaneutralität das

⁴ Hiernach verursacht jeder Ausstoß von 1000 Gigatonnen CO₂ einen wahrscheinlichen Anstieg der globalen Oberflächentemperatur um 0,27°C bis 0,63°C (beste Schätzung: 0,45 °C).

verbleibende Kohlenstoffbudget nicht überschreiten (IPCC, Climate Change 2021 – The Physical Science Basis, Summary for Policy-Makers, D.1.1).

Der IPCC hat für verschiedene Temperaturschwellen und Wahrscheinlichkeiten, diese einzuhalten, auf der Grundlage nachvollziehbarer Daten und schlüssigen Rechenschritten bezifferte Angaben zur Größe des entsprechenden globalen CO₂-Restbudgets gemacht (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 219 f.).

1. Globales CO₂-Budget

Der Umfang der Erderwärmung verhält sich annähernd linear zum Anstieg der kumulierten anthropogenen CO₂-Emissionen seit Beginn der Industrialisierung. Die diesbezüglichen Prognosen haben sich in der Vergangenheit als sehr verlässlich erwiesen.

Beweis: Zeke Hausfather et al., Evaluating the performance of past climate model projections, 2019, American Geophysical Union, S. 2.

Zwar ist die Berechnung des Budgets angesichts der Komplexität des globalen Klimasystems und der Gefahr der Überschreitung von Kipppunkten mit gewissen Unsicherheiten behaftet (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 34). Die Budgetabschätzungen des IPCC stellen jedoch die beste verfügbare wissenschaftliche Basis dar und wurden im Zuge des 6. Sachstandsbericht nochmals umfassend überprüft und auf den neuesten Stand gebracht. Unvermeidliche verbleibende Unsicherheiten sind kein Grund, die Budgetangaben zu ignorieren. Im Übrigen arbeiten alle Bewertungen zukünftiger Ereignisse mit Prognosen, ohne dem ließe sich keine Wissenschaft juristisch fassen.

Der IPCC hat für verschiedene Temperaturziele mit verschiedenen Wahrscheinlichkeiten unterschiedliche globale Budgets angegeben. Laut IPCC betrug das globale CO₂-Budget laut dem jüngst veröffentlichten Sechsten Sachstandsbericht ab dem 1. Januar 2020 noch 550 Gigatonnen CO₂, um mit einer Wahrscheinlichkeit von 83% die Erderwärmung auf 1,7 °C zu beschränken (IPCC, Sixth Assessment Report, Climate Change 2021: The Physical Science Basis, The Working Group I, Tabelle, S. 39).

Die CO₂-Emissionen betragen in den Jahren 2018 bis 2020:

- 42,5 Gt CO₂ in 2018

Beweis: Global Carbon Budget 2018, abrufbar unter: <https://essd.copernicus.org/articles/11/1783/2019/>,

– 43,1 Gt CO₂ in 2019

Beweis: Global Carbon Budget 2019, abrufbar unter: <https://essd.copernicus.org/articles/11/1783/2019/>,

– 39 Gt CO₂ in 2020

Beweis: Global Carbon Budget 2020, abrufbar unter: <https://essd.copernicus.org/articles/12/3269/2020/>.

Im Jahr 2020 sanken die globalen Treibhausgasemissionen aufgrund der Corona-Pandemie geringfügig.

Ausgehend von einem globalen CO₂-Budget von 550 Gigatonnen CO₂ ab dem 1. Januar 2020 verbleibt für das 1,7 °C Ziel damit ab dem 1. Januar 2021 noch ein CO₂-Budget von 511 Gt CO₂ Gigatonnen CO₂ (Dezimalstellen vernachlässigt, Berechnung: 550 Gt CO₂ verbleibendes Budget ab 1. Januar 2020 minus 39 Gt CO₂ für das Jahr 2020 = 511 Gt CO₂).

Beweis: Sachverständigengutachten

Der Umfang des CO₂-Budgets wird unter anderem durch das Ausmaß der „Nicht-CO₂-Emissionen“, d.h. anderer THG-Emissionen als CO₂, z.B. Methan, bestimmt. Veränderungen in den diesbezüglichen Prognosen des IPCC können das CO₂-Budget noch um 220 Gigatonnen in beide Richtungen ändern.

Beweis: Sachverständigengutachten

Beweis: Sachverständigengutachten

2. Nationales CO₂-Budget

Deutschland ist historisch betrachtet für 4,6 % der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Mit 9,2 Tonnen CO₂ waren die Pro-Kopf-CO₂-Emissionen in Deutschland im Jahr 2018 knapp doppelt so hoch wie der globale Durchschnitt von 4,97 Tonnen pro Kopf. Aktuell ist Deutschland bei einem Weltbevölkerungsanteil von ungefähr 1,1 % für jährlich knapp 2 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Beweis: BMU, Klimaschutz in Zahlen, Ausgabe 2020, S. 12.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung (SRU) hat auf der Grundlage des globalen Budgets ein für eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,75 °C auf Deutschland entfallendes CO₂-Budget berechnet. Er hat dem die vom IPCC (2018) für eine Zielerreichungswahrscheinlichkeit von 67 % angegebenen Werte zugrunde gelegt und für das Jahr 2020 ein nationales Budget von 6,7 Gigatonnen ermittelt.

Beweis: Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung, Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa, Umweltgutachten 2020, S. 52, 88 Rn. 111.

Diese Schätzung beruht auf einem nachvollziehbaren Zahlenwert und schlüssigen Rechenschritten (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 220). Sie basiert auf einer Verteilung des globalen Budgets nach der aktuellen Bevölkerungszahl und legt den Anteil der deutschen Bevölkerung an der gesamten Weltbevölkerung von 1,1 % zugrunde (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, Rn. 30, 225).

Berücksichtigt wird dabei das gesamte globale Budget ab 2016 (d.h. ab dem Pariser Abkommen), historische Emissionen werden vernachlässigt, was ein sehr freundlicher Ansatz für Deutschland ist, das in der Vergangenheit bereits deutlich mehr emittiert hat als andere Länder.

Ausgehend vom aktuellen IPCC-Bericht (6. Sachstandsbericht) mit der oben genannten aktuellen Zahl für das globale Restbudget stellt sich die Rechnung des SRU wie folgt dar:

- Globale CO₂-Emissionen in 2016: 41 Gt CO₂
- Globale CO₂ Emissionen in 2017: 41 Gt CO₂
- Globale CO₂-Emissionen in 2018: 42 Gt CO₂
- Globale CO₂-Emissionen in 2019: 43 Gt CO₂

Beweis: Sachverständigengutachten

Das globale CO₂-Budget ab 2016 liegt dadurch bei 550 Gt CO₂ (neues IPCC-Budget ab 2020, ermittelt nach 6. Sachstandsbericht) +41+41+42+43 = 717 Gt CO₂.

Beweis: Sachverständigengutachten

Bei einem Anteil von 1,1% an der Weltbevölkerung steht Deutschland damit ab 2016 noch $0,011 \cdot 717 = 7,887$ Gt (gerundet: 7,89) CO₂ nationales Budget zu.

Beweis: Sachverständigengutachten

Hiervon sind nun die Emissionen Deutschlands der vergangenen Jahre abzuziehen:

- Deutsche Emissionen 2016: 801 Mt CO₂
- Deutsche Emissionen 2017: 786 Mt CO₂
- Deutsche Emissionen 2018: 754 Mt CO₂
- Deutsche Emissionen 2019: 711 Mt CO₂
- Deutsche Emissionen 2020: 644 Mt CO₂

Beweis: Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2021, Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2019, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/berichterstattung-unter-der-klimarahmenkonvention-6>.

Insgesamt summieren sich die Emissionen von 2016 bis 2020 auf knapp 3,7 Gt CO₂.

Beweis: Sachverständigengutachten

Damit bleibt ab 1. Januar 2021 ein CO₂-Budget für Deutschland von $7,89 - 3,7 = \underline{\underline{4,19}}$ **Gt CO₂**.

Beweis: Sachverständigengutachten

Bei unverändertem Emissionsniveau wäre das deutsche CO₂-Budget zur Erreichung des 1,75 °C Zieles im Jahr **2029** verbraucht, bei linearer Reduktion im Jahr **2038**.

Für eine 50 %-Wahrscheinlichkeit, das 1,5°C-Ziel zu erreichen, wäre das Budget bei gleichbleibenden Emissionen bereits im Jahr 2026 verbraucht, bei linearer Reduktion im Jahr 2032.

Beweis: SRU, Umweltgutachten 2020, S. 52.

Diese Berechnungen sind noch auf Grundlage der Zahlen vor dem 6. Sachstandsbericht erfolgt.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass mit dem 6. Sachstandsbericht mit einer 83-prozentigen Wahrscheinlichkeit gerechnet wird und damit nur noch ein kleineres Budget zur Verfügung steht, tritt dieser Effekt sogar noch früher ein.

Beweis: Sachverständigengutachten

Berücksichtigt man demgegenüber, dass das novellierte Klimaschutzgesetz etwas strengere Ziele für die einzelnen Jahre bis 2030 vorsieht, könnte es leicht korrigiert werden. Gleichwohl bleibt es dabei, dass eine Treibhausgasneutralität im Jahr 2045 zur Einhaltung des Pariser Abkommens sehr wahrscheinlich zu spät kommt.

Beweis: Sachverständigengutachten

Nur wenn man unterstellt, dass in den kommenden Jahren deutlich mehr als eine lineare Reduktion vorgenommen wird, ist eine Treibhausgasneutralität im Jahr 2045 noch ansatzweise tragfähig, um das 1,75°-Ziel zu erreichen.

Beweis: Sachverständigengutachten

Das klägerische Begehren, mit dem das Ziel einer Treibhausgasneutralität im Jahr 2045 sichergestellt werden soll, ist daher ein Ansatz, der die Unternehmensinteressen der Beklagten an einem fortgesetzten Verbrennerverkauf⁵ unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten stark schont.

Beweis: Sachverständigengutachten

Der grundrechtlich gebotene Ausgleich zwischen den Grundrechten der Kläger und denen der Beklagten ist daher, wie werden in der rechtlichen Begründung der Klage darauf näher eingehen, in den Klageanträgen bereits berücksichtigt.

Dies gilt im Übrigen auch, wenn man nicht nur auf die deutschen Emissionen abstellt. Da die oben genannten Berechnungen nach Einwohnern erfolgten und die historisch schlechten Emissionswerte Deutschlands außer Acht lassen, gilt dies auch für die globalen Budgets. Dies ist für den klägerischen Hauptantrag relevant.

⁵ Der Begriff „Verbrenner“ wird in der Klage stets als Synonym für ein Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor benutzt.

IV. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat den soeben dargestellten Budgetansatz in seinem Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 - verfassungsrechtlich anerkannt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 215, juris). Es hat sich die Budgetrechnung des SRU zu eigen gemacht, welche sich am Budget des IPCC orientiert und es auf Deutschlands Anteil an der Weltbevölkerung umgerechnet (siehe oben).

Es hat zudem festgestellt, dass eine weitgehende Aufzehrung des CO₂-Budgets bis zum Jahr 2030 eine Grundrechtsverletzung darstellt.

Der Gesetzgeber habe keine ausreichenden Vorkehrungen getroffen, die – wegen der gesetzlich bis 2030 zugelassenen Emissionen in späteren Zeiträumen möglicherweise sehr hohen – Emissionsminderungspflichten grundrechtsschonend zu bewältigen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 182, juris).

Die Entscheidung des Gesetzgebers, bis zum Jahr 2030 die im KSG geregelte Menge an CO₂-Emissionen zuzulassen, entfalte eingriffsähnliche Vorwirkung auf die durch das Grundgesetz umfassend geschützte Freiheit des Einzelnen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 183 f., juris).

Der dieser Feststellung zugrundeliegende Mechanismus, der auch für die vorliegende Klage entscheidend ist, lässt sich wie folgt darstellen:

Deutschland ist verfassungsrechtlich verpflichtet, einen – seinem Anteil am globalen Ausstoß von Treibhausgasen angemessenen – Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes und letztendlich der Klimaneutralität zu leisten. Diese Verpflichtung kann, muss und wird die Bundesrepublik Deutschland mit Grundrechtseingriffen durchsetzen.

Je weniger CO₂ in den nächsten Jahren eingespart wird, desto drastischer müssen die Einsparungen und damit auch die Grundrechtseingriffe zur Erreichung des für die Bundesrepublik verfassungsrechtlich vorgegebenen Reduktionsanteils zukünftig ausfallen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, juris, Rn. 121). Der CO₂-Ausstoß eines jeden (in der Bundesrepublik) betrifft daher die zukünftigen Freiheiten und Entfaltungsmöglichkeiten aller.

Potenziell betroffen ist praktisch jegliche Freiheit, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind und damit

nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sein können (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 117, juris).

Das BVerfG hat entschieden, dass die künftigen Freiheitseinschränkungen, die angesichts des heutigen CO₂-Konsums erforderlich sein werden, schon heute begründet werden.

Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte den Einzelnen vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminde­rungs­last in die Zukunft (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 183, juris).

V. CO₂-Emissionen der Beklagten

Der Verkehrssektor hat einen hohen Anteil von Treibhausgasemissionen, wobei der motorisierte Straßenverkehr in Deutschland für 94 % der Emissionen des Verkehrssektors verantwortlich ist. Im Vergleich zu 1990 gingen die Treibhausgase des Verkehrssektors bis 2019 nur um 0,1 % zurück (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, Juris, Rn. 30).

Beweis: BMU, Klimaschutz in Zahlen, Ausgabe 2020, S. 36 ff.

Ein erheblicher Anteil der globalen (hierzu 1.) und nationalen (hierzu 2.) CO₂-Emissionen geht auf die Beklagte zurück.

1. Globale Emissionen

Geht man – trotz der seit Jahrzehnten bekannten Auswirkungen des Treibhausgasausstoßes von Pkws – bei großzügiger Betrachtung davon aus, dass die aktuell vom Verkehrssektor ausgestoßenen Emissionen des Pkw-Sektors einen angemessenen Ausgangspunkt zur Kalkulation ihrer Reduktionsverantwortung darstellen, ergibt sich folgendes Bild:

a. Globale Emissionen des Pkw-Sektors

Laut der International Energy Agency (IEA) emittierte der globale Pkw-Verkehr in 2019 insgesamt 3,2 Gt CO₂.

Beweis: IEA, Global CO₂ emissions in transport by mode in the Sustainable Development Scenario, 2000-2070, abrufbar unter:

<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-co2-emissions-in-transport-by-mode-in-the-sustainable-development-scenario-2000-2070>.

Das bedeutet, dass der Pkw-Verkehr in 2019 für ca. 7,42% der globalen Emissionen verantwortlich war (3,2 Gt CO₂/43,1 Gt CO₂). 2020 ist durch den Sondereffekt der Pandemie nicht als „normales“ Jahr zu werten. Schon in 2021 wird eine Rückkehr zu den Zahlen der Jahre 2018/19 erwartet.

Beweis: Sachverständigengutachten

Ausgehend von diesem Anteil von 7,42% an den globalen Emissionen folgt, dass der Pkw-Sektor noch 37,916 Gt CO₂ vom globalen CO₂-Budget ab 1. Januar 2021 aufzehren darf (0,0742*511).

Beweis: Sachverständigengutachten

Mit dem am 9. August 2021 publizierten ersten Teil des neuen (6.) IPCC Sachstandsberichts wurden, wie oben ausgeführt, die globalen Budgets nach einer wissenschaftlichen Review aller Einflussfaktoren korrigiert. Das verbleibende globale CO₂-Budget für die Einhaltung der 1,7 °C mit 83% Wahrscheinlichkeit wurde leicht nach oben korrigiert und beträgt laut IPCC nun 550 Gt CO₂ ab dem 1. Januar 2020 (Tabelle auf S. 39 im IPCC-Bericht). Legt man diese Zahl zugrunde, erhält man ein verbleibendes globales Budget ab dem 1. Januar 2021 (Dezimalstellen vernachlässigt) von 550 – 39 = 511 Gt CO₂. Dies erklärt die Zahl 511 in der oben genannten Berechnung.

Beweis: Sachverständigengutachten

Der Ansatz, das verbleibende Budget auf Basis des aktuellen Emissionsanteils auf verschiedene Sektoren aufzuteilen, nennt sich „grandfathering“ und wird von vielen Klimawissenschaftlern in Budgetberechnungen verwendet.

Beweis: Anderson et. al., A factor of two: how the mitigation plans of ‘climate progressive’ nations fall far short of Paris-compliant pathways, 2020.

Für den Pkw-Sektor ist dies ein großzügiger Ansatz, denn dieser Sektor ist im Vergleich zu anderen Sektoren (z.B. Luftverkehr, Zementindustrie, Landwirtschaft) deutlich einfacher zu dekarbonisieren. Man müsste daher eigentlich dem Pkw-Sektor ein unterproportionales Budget zuzuordnen, damit schwerer zu dekarbonisierende Sektoren im Gegenzug noch mehr Spielraum erhalten.

Beweis: Sachverständigengutachten

Die errechneten 37,916 Gt CO₂ ab 1. Januar 2021 sind daher als großzügiges Maximalbudget für den Pkw-Sektor zu bewerten.

Beweis: Sachverständigengutachten

b. Globale Emissionen der Beklagten

Weltweit wurden im Jahr 2019 ca. 88 Mio. Pkw verkauft.

Beweis: IEA, Global car sales by key markets, 2005-2020, abrufbar unter: <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-car-sales-by-key-markets-2005-2020>.

Die Beklagte hat im Jahr 2019 insgesamt 2.385.400 Mercedes-Pkw ausgeliefert.

Beweis: Daimler, Bericht zu Scope 3-Emissionen Mercedes-Benz Cars, S. 2, abrufbar unter: <https://nachhaltigkeitsbericht.daimler.com/2020/servicesseiten/downloads/files/daimler-sr-2020-scope-3-emissions.pdf>.

Hieraus ergibt sich ein Marktanteil von 2,71%.

Beweis: Sachverständigengutachten

Auf Basis dieses Marktanteils darf die Beklagte damit höchstens noch 1.028 Mio. t CO₂ vom globalen CO₂-Budget aufzehren (0,0271*37,916).

Beweis: Sachverständigengutachten

Der Marktanteil ist zwar nicht identisch mit dem CO₂-Anteil, da der CO₂-Anteil von der Emissionslast der jeweils verkauften Fahrzeuge abhängt. Ein Abstellen auf den Marktanteil ist jedoch günstig für die Beklagte, da sie gerade kein Unternehmen ist, dessen Autos besonders geringe CO₂-Werte haben, im Gegenteil:



Beweis: Sachverständigengutachten

Dieses Budget bezieht sich nur auf die Nutzungsphase der Pkw (Scope 3). Für Emissionen aus Lieferketten, Produktion der Fahrzeuge und Produktion von Benzin/Diesel steht zusätzliches Budget im Rahmen anderer Sektorenbudgets für Stahlindustrie, Kraftstoffindustrie etc. zur Verfügung.

Die Beklagte emittierte im Jahr 2020 insgesamt 103,2 Mio. Tonnen CO₂ (Scope 1-3).

Beweis:

1. Tabelle 2-2: CO₂-Emissionen von Automobilunternehmen im Jahr 2020 (in t CO₂), in: Klimafreundliche Produktion in der Automobilindustrie, Kurzstudie im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Öko-Institut e.V., S. 13, abrufbar unter https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/Kurzstudie_Klimaschutzstrategien_Automobilindustrie_Endfassung.pdf.
2. Sachverständigengutachten

Von dem oben genannten Budget abzuziehen sind diejenigen Emissionen, die durch die bereits durch die Beklagte in Verkehr gebrachten Fahrzeuge während einer durchschnittlichen (globalen) Nutzungsdauer von 200.000 km und einer durchschnittlichen Nutzungszeit von 14,2 Jahren noch entstehen werden. Dies sind 517 Mio t CO₂. Damit verbleibt ab dem 1. Januar 2022 ein Budget von 511 Mio t CO₂ (1028-517).

Beweis: Sachverständigengutachten

Mit dem Klageantrag zu 2) kommt daher zum Ausdruck, dass die zwischen dem 1. Januar 2022 und dem 31. Oktober 2030 verkauften Pkw mit einem Verbrennungsmotor dieses der Beklagten noch zur Verfügung stehende Budget über ihre gesamte Nutzungsphase hinweg nicht überschreiten dürfen, wenn es bei einem Ausstiegsdatum 31. Oktober 2030 verbleiben soll.

2. Nationale Emissionen

Auf nationaler Ebene ergibt sich folgendes Bild, was für den klägerischen Hilfsantrag relevant ist:

a. Nationale Emissionen für den Pkw-Sektor

Der Straßenverkehr emittierte in Deutschland in 2019 (vor der Corona-Pandemie) 156 Mt CO₂, das entspricht 21,9% der Emissionen Deutschlands in 2019 (156 Mt CO₂/711 Mt CO₂ Gesamtemissionen).

Beweis: UBA, Emissionsübersichten in den Sektoren des Bundesklimaschutzgesetzes, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/emissionsuebersichten-in-den-sektoren-des>.

Pkw machen 60% der Emissionen des Straßenverkehrs aus.

Beweis: BMU, Straßenverkehr, abrufbar unter: <https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/strassenverkehr>.

Insgesamt hat der Pkw-Verkehr also einen Anteil von 13,1% ($0,6 \cdot 0,219$) an den deutschen Emissionen.

Beweis: Sachverständigengutachten

Entsprechend sind dem Pkw-Verkehr 13,1% am verbleibenden nationalen CO₂-Budget zuzuschlagen.

Beweis: Sachverständigengutachten

Damit darf der Pkw-Verkehr in Deutschland noch 549 Mio. t CO₂ ($0,131 \cdot 4,19$ Gt) ab 1. Januar 2021 ausstoßen. Wie bereits ausgeführt, ist das für den Pkw-Sektor ein großzügiger Ansatz.

Beweis: Sachverständigengutachten

b. Nationale Emissionen der Beklagten

In Deutschland wurden im Jahr 2019 3.607.258 neue Pkw zugelassen.

Beweis: Kraftfahrt-Bundesamt, Jahresbilanz – Neuzulassungen, abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/jahresbilanz/2019/2019_jahresbilanz_inhalt.html;jsessionid=DBB9C4F2BB1583BAE8B6347CF615FCC1.live11313?nn=2594984.

In 2019 wurden 339.185 neue Mercedes-Pkw in Deutschland zugelassen.⁶

Beweis: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes, Neuzulassungen nach Marken, Herstellern, abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/n_monatl_neuzulassungen_inhalt.html?nn=2601598).

Daraus ergibt sich ein Marktanteil der Beklagten in Deutschland von 9,4%.

Beweis: Sachverständigengutachten

Auf Basis dieses Marktanteils stehen der Beklagten für ihr Pkw-Geschäft ab dem 1. Januar 2021 noch 51,6 Mio. t CO₂ zu (0,094*549). Dieses Budget bezieht sich, wie oben, nur auf die Nutzungsphase der Pkw (Scope 3).

Beweis: Sachverständigengutachten

Von dem oben genannten Budget abzuziehen sind diejenigen Emissionen, die durch die bereits durch die Beklagte in Verkehr gebrachten Fahrzeuge während einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 150.000 km (die Nutzungsdauer ist in Deutschland geringer als im globalen Maßstab) und einer durchschnittlichen Nutzungszeit von 14,2 Jahren nach dem 1.1.2021 entstanden sind und noch entstehen.

Beweis: Sachverständigengutachten

⁶ Durch Ausgliederung der Pkw- und Van-Sparte der Daimler AG ist der Pkw-Verkauf zum 1. November 2019 auf die jetzige Beklagte übergegangen, so dass es in 2019 noch „Daimler“-Fahrzeuge waren.

Dies würde bei dem Hilfsantrag jedoch dazu führen, dass für die Beklagte schon jetzt gar kein Budget mehr zur Verfügung steht, da ihr Marktanteil in Deutschland relativ gesehen deutlich höher ist als global.

Beweis: Sachverständigengutachten

Aus diesem Grund geht der Kläger auch hier grundrechtsschonend mit der Beklagten um und verlangt nicht, dass der Verkauf in Deutschland sofort eingestellt werden muss, sondern beschränkt seinen Hilfsantrag auf das Ausstiegsdatum.

Beweis: Zusammenfassung der Budgetberechnungen der Kläger (**Anlage K 1**)

3. Einteilung der Emissionen in Scope 1 - 3

Die Einteilung der Emissionen eines Unternehmens in Scope 1 – 3 geht zurück auf die Standards des GHG Protocol (Greenhouse Gas Protocol), welches weltweit Standards für die Bilanzierung von Treibhausgasemissionen von Unternehmen setzt.

Scope 1 umfasst hierbei direkte CO₂-Emissionen aus den Produktionsanlagen und dem eigenen Fuhrpark (z.B. Verbrennung von Öl oder Gas bei Produktionsprozessen und von Treibstoffen bei Fahrzeugen).

Scope 2 bemisst indirekte CO₂-Emissionen aus bezogener Energie (zum Beispiel Strom oder Fernwärme).

Scope 3-upstream beschreibt den Anteil indirekter CO₂-Immissionen aus den Vorketten, im Wesentlichen aus der Herstellung von bezogenen Materialien oder Halbzeugen (z.B. Stahl, Aluminium und Kunststoffe) sowie Abfallbehandlung und Recycling aus eigenen Prozessen, Transporten, Geschäftsreisen und Arbeitswegen der Beschäftigten.

Letztlich umfasst Scope 3-downstream Transporte, die Nutzung der Produkte, die Abfallbehandlung und das Recycling der Produkte.

4. Scope 3 als relevanter Emissionsbereich

Betrachtet man die Emissionen der Beklagten, ergibt sich eine Besonderheit daraus, dass die meisten Emissionen der von ihr hergestellten Produkte dann entstehen, wenn sie den unmittelbaren Herrschaftsbereich der Beklagten bereits verlassen haben. Der

mit Abstand größte Teil der Emissionen pro Fahrzeug (70 bis 80 %) entfällt auf die Nutzungsphase der Fahrzeuge. Weitere 16-25 % entfallen auf die sog. Vorketten (insbesondere Stahlproduktion).

Beweis: Sachverständigengutachten

Die Emissionen aus Scope 1 und 2 machen entsprechend nur knapp etwa 1-2 % der Emissionen der Beklagten aus, sind im Vergleich zu den Emissionen, die während der Nutzungsphase der Fahrzeuge entstehen, also vernachlässigbar.

Beweis: Sachverständigengutachten

Wenn die Kläger hier nur den Scope 3 geltend machen, ist dies somit günstig für die Beklagte.

Tabelle 2-3: Durchschnittliche Anteile von Lieferketten, Produktion und Nutzungsphase an den Gesamtemissionen (anteilig in Prozent)⁶

| | BMW | Daimler | Ford | VW | Durchschnitt (arithmetisches Mittel) |
|---------------------------------|-------|---------|------|-------|--|
| Produktion (Scope 1 und 2) | 1,1% | 1,6% | 3% | 1,7% | 1,9% |
| Nutzungsphase | 70,2% | 79,2% | 75% | 74,9% | 74,8% |
| Lieferketten (Scope 3 upstream) | 24,6% | 16,3% | 17% | 16,3% | 18,6% |

Quelle: Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Unternehmensangaben (BMW Group 2021; Daimler AG 2021; Ford 2021; Volkswagen AG 2021)

(Quelle: Ökoinstitut; abrufbar unter https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/Kurzstudie_Klimaschutzstrategien_Automobilindustrie_Endfassung.pdf, S. 14).

Die durch das Öko-Institut veröffentlichte Tabelle legt Unternehmensangaben der Automobilhersteller zugrunde. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Angaben der Hersteller zur Nutzungsphase der Pkw in der Regel zu niedrig sind.

So gab Mercedes bis 2019 die Gesamtfahrleistung der von ihr produzierten Pkw mit nur 150.000 km an. Der Automobilhersteller Volkswagen geht von 200.000 km pro Fahrzeug aus. Bei Annahme einer höheren Gesamtfahrleistung steigt der Anteil der Nutzungsphase an den CO₂-Gesamtemissionen.

Da es für den Klageantrag zu 2) auf die Fahrleistung im weltweiten Maßstab und nicht nur in Deutschland ankommt und die tendenziell hochpreisigen Fahrzeuge der Beklagten besonders langlebig sind, wurde daher durch den Kläger durchweg eine Fahrleistung von durchschnittlich 200.000 km für die Berechnung des Budgets zugrunde gelegt. Eine solche durchschnittliche Fahrleistung entspricht der Realität bei der Beklagten.

Beweis: Sachverständigengutachten

VI. Relevanz der Neuwagenflotte für die Klimabilanz

Fahrzeuge sind naturgemäß Produkte, deren Emissionen über einen langen Zeitraum hinweg entstehen. Die Lebensdauer für Pkw beträgt ca. 15 Jahre (Benziner 14,0 und für Diesel 14,4 Jahre, im Durchschnitt somit 14,2 Jahre).

Beweis:

1. Sachverständigengutachten
2. EU-Kommission, Improvements to the definition of lifetime mileage of light duty vehicles, iii; abrufbar unter https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv_mileage_improvement_en.pdf.

Die Kläger verkennen nicht, dass die im Beweisangebot genannte Studie eine Studie ist, die sich auf Großbritannien bezieht. Gleichwohl ist es diejenige Studie, die nach Kenntnis der Kläger die geringste durchschnittliche Lebensdauer benennt. Andere verfügbare Veröffentlichungen gehen von einer längeren durchschnittlichen Lebensdauer aus.

Ganz grob gesprochen (und unter der Annahme gleichbleibender Neuzulassungszahlen) entfallen also jedes Jahr ca. 7,1 % (ein Viertel) der Nutzungsemissionen aller Pkw auf die Neuwagenflotte dieses Jahres. Der Rest entfällt auf die Bestandsflotte.

Beweis: Sachverständigengutachten

Die Klimabilanz der jährlichen Neuwagenflotte der Hersteller ist somit kein ausreichender Maßstab. Denn es ist klar, dass die Entscheidungen der Hersteller langfristige Auswirkungen auf die Verkehrsemissionen haben. Die heutige Klimabilanz des Verkehrs ist maßgeblich von den Konzernentscheidungen des letzten Jahrzehnts geprägt. Heute verkaufte Autos werden die (globale) Klimabilanz 20 Jahre und länger beeinflussen.

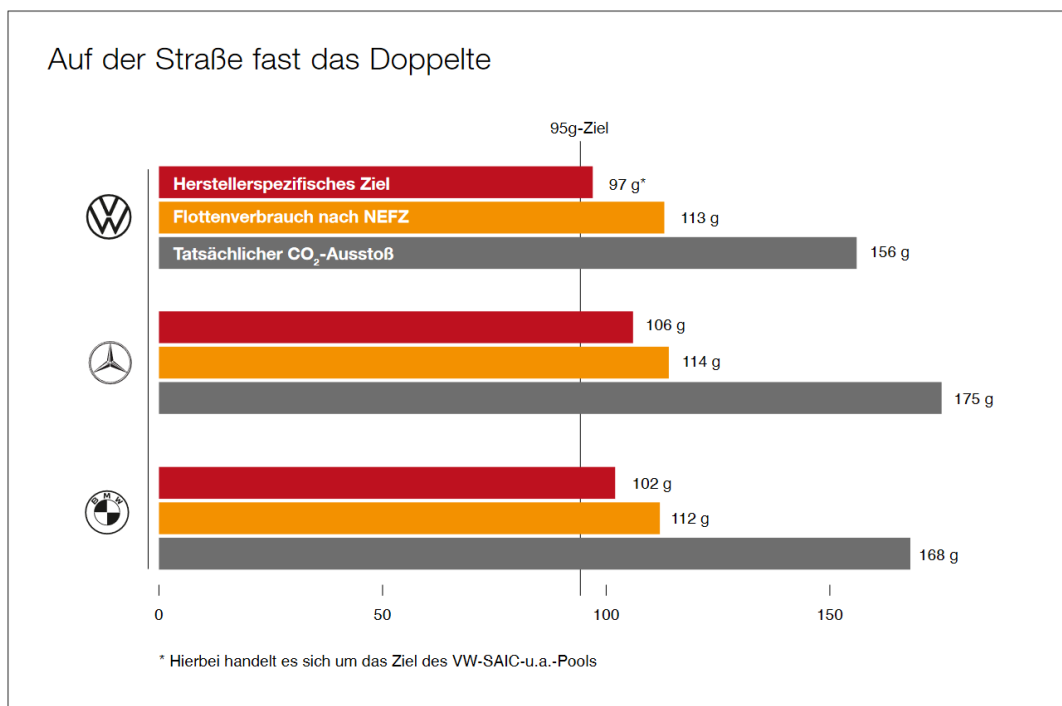
Beweis: Sachverständigengutachten

Das vom Kläger ermittelte oben genannte Restbudget der Beklagten wurde dabei auf Basis der offiziellen Herstellerangaben zu den CO₂-Emissionen der Pkw ermittelt. Dies ist ein äußerst großzügiger Ansatz, der das tatsächlich noch vorhandene Restbudget deutlich überschätzt. Es darf nämlich nicht unberücksichtigt bleiben, dass der tatsächliche Ausstoß von Personenkraftwagen jedenfalls in der Vergangenheit stets deutlich höher war als die offiziell angegebenen CO₂-Werte.

Beweis: Sachverständigengutachten

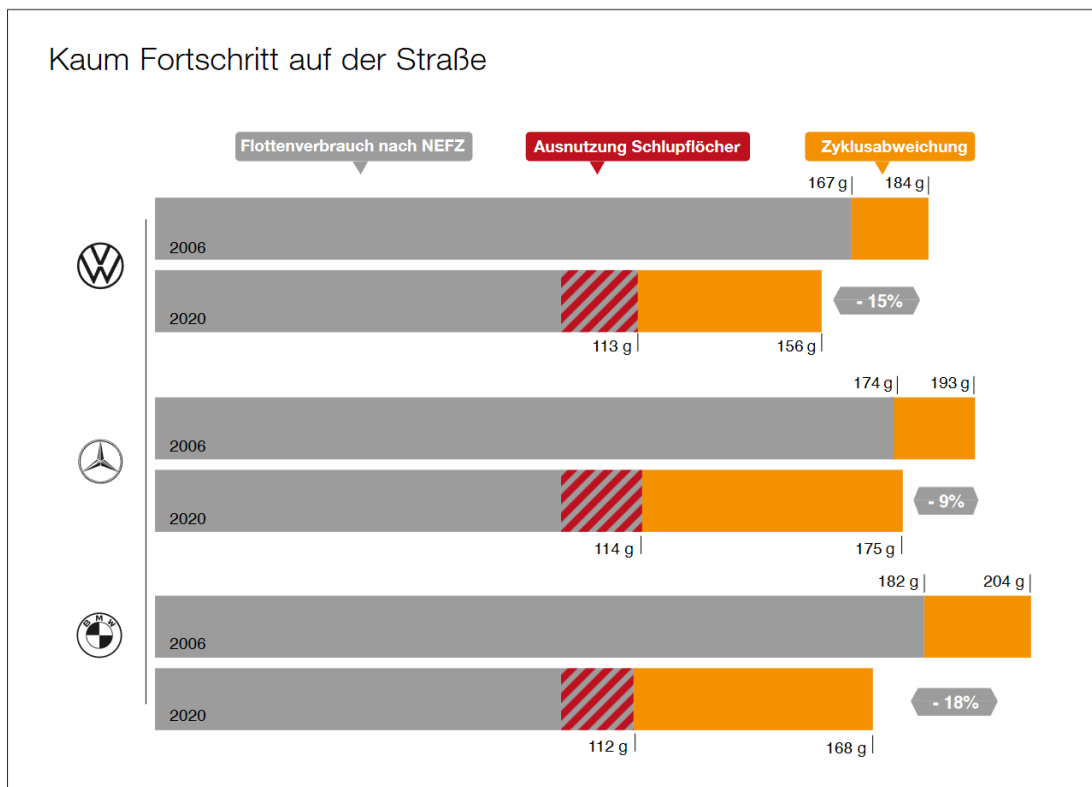
Verschiedene Tricks und Optimierungen im Rahmen der Labortests bei der Fahrzeugzulassung haben dies bewirkt.

Die Auswirkungen dieser Methoden wurden kürzlich im Rahmen einer Studie von Greenpeace (*Stephan/ Gehrs*, Das Märchen vom Klimafortschritt, abrufbar unter: https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s03481_gp_co2-schlupfloecher_studie_3_2021_0.pdf) beleuchtet:



Grafik 2: Flottenziel, Zyklusverbrauch und tatsächlicher CO₂-Ausstoß der deutschen Hersteller im Vergleich

Quelle: *Stephan/ Gehrs*, Das Märchen vom Klimafortschritt, S. 5.



Grafik 3: Realer durchschnittlicher CO₂-Ausstoß (Gramm pro Kilometer) der in der EU verkauften Neuwagen 2020 im Vergleich zu 2006

Quelle: Stephan/ Gehrs, Das Märchen vom Klimafortschritt, S. 6.

Die Grafiken der Studie verdeutlichen, dass eine enorme Diskrepanz zwischen den von der Beklagten angegebenen Werten zum CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge und den im Realbetrieb tatsächlich ermittelten Werten besteht.

Nach den Auswertungen der Studie sank der tatsächliche Verbrauch von Neuwagen in den vergangenen vierzehn Jahren (2020 vs. 2006) nur sehr geringfügig – bei der Beklagten um 9%. Gleichzeitig haben sich die Absatzzahlen in diesem Zeitraum in etwa verdoppelt. Dies bedeutet, dass sich der auf die Beklagte zurückzuführende CO₂-Ausstoß in den letzten 20 Jahren massiv erhöht hat.

Beweis: Sachverständigengutachten

Im Rahmen der Studie wurde auch der zusätzliche CO₂-Ausstoß berechnet, der allein im Jahr 2020 aufgrund der Ausnutzung der verschiedenen Schlupflöcher und Rechen-tricks gegenüber den von der Beklagten ermittelten Werten entsteht. Dieser Wert beläuft sich auf 45 Mio. Tonnen CO₂.

Beweis: Sachverständigengutachten

VII. Keine Ausnahme für Plug-in-Hybride (PHEV)

Bei der Umsetzung des klägerischen Begehrens kann keine Ausnahme für sogenannte Plug-in-Hybride erfolgen, auch diese sind vom Klageantrag zu 2) umfasst, was sprachlich einwandfrei zum Ausdruck kommt.

Bei PHEV-Modellen werden Benzin- bzw. Diesel- und Elektromotoren mit einer Batterie kombiniert. Die Batterie kann sowohl über den Verbrennungsmotor als auch über das Stromnetz geladen werden. PHEV-Verkäufe steigen derzeit in ganz Europa sprunghaft an und machten in 2020 bereits fast die Hälfte aller Elektrofahrzeugverkäufe aus.

Die CO₂-Werte dieser Modelle werden von den Herstellern weitaus niedriger angegeben, als sie es im Realbetrieb tatsächlich sind. Hierdurch kann die CO₂-Gesamtbilanz der Herstellerflotte erheblich reduziert werden, sodass der Verkauf von PHEV-Modellen zu einer zentralen Strategie der Automobilhersteller geworden ist.

Dass die von den Herstellern angegebenen CO₂-Werte nichts mit den tatsächlichen Emissionen im Realbetrieb zu tun haben, wurde mittlerweile in zahlreichen Untersuchungen dargelegt.

Beweis: Sachverständigengutachten

Straßenmessungen des Deutsche Umwelthilfe e.V. haben 4- bis 7-fach höhere Realemissionen bei vier beliebten PHEV-Modellen festgestellt (<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-belegt-besondere-klimaschaedlichkeit-von-plug-in-hybriden-bundesregierung-muss/>).

Für das Modell Mercedes A 250 e lagen die Messungen des CO₂-Werte 429 % über dem offiziellen Wert, der durch die Herstellerin angegeben worden war (https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/200902_PK_EKI_Get_Real/2020-09-02_EKI_CO2-Messungen_2019-2020_final.pdf).

Eine Analyse der unabhängigen Organisation ICCT (International Council on Clean Transportation) vom September 2020 auf Basis von Daten von über 100.000 Fahrzeugen kam zu dem Ergebnis, dass Dienstwagen-PHEV im Schnitt auf der Straße 3-4-mal mehr CO₂ ausstoßen als angegeben, private PHEV 2-4-mal mehr (<https://theicct.org/publications/phev-real-world-usage-sept2020>).

Eine Studie aus dem Januar 2021, die vom Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), dem Öko-Institut und Transport & Environment im Auftrag des Bundesumweltministeriums erstellt wurde, kommt zu dem Ergebnis:

„Der Boom der Elektroautos in Deutschland findet derzeit zu einem wesentlichen Teil bei großen Plug-in-Hybridfahrzeugen statt, von denen mehr als drei Viertel als Firmenwagen zugelassen sind. Da sie im täglichen Betrieb in der Regel überwiegend den Verbrennungsmotor nutzen, emittieren sie deutlich mehr CO₂ als für die Berechnungen der deutschen Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 bisher angenommen wurde.“

„Unsere Berechnungen zeigen, dass wir angesichts der Marktprognosen von bis zu 4,3 Millionen Tonnen zusätzlichen CO₂-Emissionen im Jahr 2030 für den Verkehrssektor durch Plug-in-Hybride ausgehen müssen, wenn die elektrischen Fahranteile so niedrig bleiben wie heute“, so Ruth Blanck, Senior Researcher am Öko-Institut. Zur Einordnung: Bereits nach bisherigen Abschätzungen wird das CO₂-Ziel im Verkehrssektor von 95 Mio. t CO₂ für das Jahr 2030 um etwa 30 Mio. t CO₂ überschritten. In bisherigen Szenarien zur Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sind diese höheren Emissionen meist nicht enthalten, da hier mit den Emissionen nach Typgenehmigung gerechnet wird. Die realen Emissionen liegen –insbesondere bei schweren-Plug-In-Elektrofahrzeugen jedoch oft um ein Mehrfaches über diesen Werten. Die ohnehin herausfordernde Erreichung des Klimaschutzziels 2030 wird so noch schwieriger. Ursache für den geringen Anteil an elektrischem [sic!] Fahrten sind vor allem fehlende wirtschaftliche Anreize zum elektrischen Laden und (gerade bei Dienstwagen) eine oftmals hohe tägliche Fahrleistung. Hinzu kommt, dass zu Hause und am Arbeitsplatz mitunter keine Lademöglichkeiten vorhanden sind. Zudem haben Plug-In-Hybride wegen Bauform, Motorisierung und Gewicht oft einen überdurchschnittlichen Energiebedarf. Etwa ein Drittel der neu zugelassenen Plug-In-Hybride sind SUVs oder Geländewagen.“

(https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/Pressemitteilungen/210112_PM_Plug_In_Hybrid_CO2_Emissionen_ifeu_FINAL.pdf)

VIII. Begehren der Kläger entspricht Herangehensweise in anderen Staaten

Das aus naturwissenschaftlicher (und rechtlicher) Sicht zwingende Begehren der Kläger entspricht, jedenfalls soweit es das Ausstiegsdatum angeht, der Herangehensweise anderer Staaten. Sollte die Beklagte somit vortragen wollen, dass der geltend gemachte Rechtsanspruch überzogen und unrealistisch sei, muss sie sich vorhalten lassen, dass sie mit dieser Rechtslage in anderen Staaten gut klarkommt.

So soll es ein Verbrennerverbot in Großbritannien bereits ab dem Jahr 2030 geben. Davon ausgenommen sind lediglich Plug-In-Hybridfahrzeuge und auch das nur, sofern sie eine ausreichende elektrische Reichweite haben.

Ähnliche Regelungen gibt es in den Niederlanden, Irland, Slowenien und Schweden, die ebenfalls auf 2030 abzielen.

Norwegen plant ein Verbot der Verbrenner bereits ab dem Jahr 2025.



Quelle: IHS, ACEA, CAAM, Statistics Canada, CNCDA, Berylls Strategy Advisors; nur Länder mit mehr als 50.000 betroffenen Fahrzeugen; Zahlen basieren auf 2019-Zulassungen

IX. Außergerichtliche Korrespondenz

Die Kläger haben die Beklagte durch Schreiben vom 3. September 2021 aufgefordert, die streitgegenständlichen Handlungen zu unterlassen und eine ausreichend strafbewehrte Unterlassungserklärung abzugeben.

Beweis: Schreiben der Kläger vom 3. September 2021 (**Anlage K 2**)

Die Beklagte reagierte mit Schreiben vom 20. September 2021 und wies den Anspruch zurück.

Beweis: Schreiben der Beklagten vom 20. September 2021 (**Anlage K 3**)

C. Rechtliche Würdigung

Den Klägern steht gegen die Beklagte der mit den Hauptanträgen zu 1) und 2), jedenfalls aber der mit den Hilfsanträgen geltend gemachte Unterlassungsanspruch gem. §§ 1004 Abs. 1 Satz 2, 823 Abs. 1 BGB analog zu.

Die Klage ist zulässig (hierzu I.) und begründet (hierzu II.).

I. Zulässigkeit

Die Klage ist zulässig.

1. Gerichtliche Zuständigkeit

Der allgemeine Gerichtsstand von juristischen Personen ergibt sich nach § 17 ZPO durch den Sitz der juristischen Person. Der Sitz der Beklagten, einer Aktiengesellschaft, ist in Stuttgart und damit im Bezirk des Landgerichts Stuttgart. Die sachliche Zuständigkeit des Landgerichts Stuttgart ergibt sich aus §§ 23 Nr. 1, 71 GVG.

2. Hinreichend bestimmte Klageanträge

Die Klageanträge sind hinreichend bestimmt. Sie bezeichnen den erhobenen Anspruch konkret und sind vollstreckungsfähig.

Die Kläger begehren mit dem Klageantrag zu 1) und dem Hilfsantrag die Unterlassung, nach dem 31. Oktober 2030 Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren (vor allem Benzin und Diesel) in den Verkehr zu bringen, soweit durch die Beklagte für die von ihr vertriebenen Produkte keine Treibhausgasneutralität gewährleistet werden kann, wobei sich der Hauptantrag auf den globalen Vertrieb durch die Beklagte und der Hilfsantrag auf das Inverkehrbringen in Deutschland bezieht.

Der 31. Oktober 2030 wurde gewählt, weil die Fahrzeuge global gesehen ein Durchschnittsalter von 14,2 Jahren erreichen. Wenn zum 1. Januar 2045 eine Treibhausgasneutralität hergestellt sein muss, dürfen daher nach dem 31. Oktober 2030 keine Neuwagen dieser Art mehr in Verkehr gebracht werden.

Der Klageantrag zu 1) kann allein das Rechtsschutzziel aber nicht erfüllen.

Denn er würde der Beklagten ermöglichen, bis zu diesem Datum noch eine besonders hohe Zahl an emissionsträchtigen Fahrzeugen in Verkehr zu bringen, ohne dass sie

durch öffentlich-rechtliche Vorschriften daran gehindert wäre. Dies kann zur Konsequenz haben, dass das für die Beklagte zur Verfügung stehende CO₂-Budget schon weit vor dem 31. Oktober 2030 erschöpft wäre.

Es bedarf daher kumulativ zum Klageantrag zu 1) noch des Klageantrags zu 2), der diesen Umstand berücksichtigt.

3. Rechtsschutzbedürfnis

Der Klage fehlt nicht das Rechtsschutzbedürfnis. Das ergibt sich schon daraus, dass die beanstandeten Handlungen der Beklagten, durch die die Kläger ihre Persönlichkeitsrechte verletzt sehen, fortbestehen und die Beklagte außergerichtlich trotz entsprechender Aufforderung keine strafbewehrte Unterlassungserklärung abgegeben hat.

II. Begründetheit

Die Klage ist begründet.

Das Handeln der Beklagten verletzt die Kläger jeweils in ihren allgemeinen Persönlichkeitsrechten.

Im Folgenden wird dargelegt, dass ein rechtswidriger Eingriff in ein geschütztes Rechtsgut vorliegt (hierzu 1. und 2.) und die Beklagte als Störerin für die Beeinträchtigung der Rechte der Kläger verantwortlich ist (hierzu 3.).

1. Eingriff in ein geschütztes Recht

Die Geschäftstätigkeit der Beklagten greift in geschützte Rechtspositionen der Kläger ein.

a. Allgemeines Persönlichkeitsrecht als sonstiges Recht

Geschütztes Rechtsgut ist vorliegend das allgemeine Persönlichkeitsrecht (im Folgenden auch: APR) der Kläger gemäß Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG.

§ 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB schützt in analoger Anwendung neben dem genannten absoluten Rechtsgut Eigentum alle von § 823 Abs. 1 BGB umfassten absoluten Rechtsgüter (sog. quasinegatorischer Unterlassungsanspruch).

aa. Das zivilrechtliche APR als mittelbare Drittwirkung des APR-Grundrechts

Das allgemeine Persönlichkeitsrecht ist unstrittig als „sonstiges Recht“ i.S.v. § 823 Abs. 1 BGB anerkannt (vgl. erstmals BGH, Urteil vom 25. Mai 1954 – I ZR 211/53 –, BGHZ 13, 334-341 – „Leserbrief“; vgl. auch Urteil vom 2. April 1957 – VI ZR 9/56 –, BGHZ 24, 72-83, Rn. 13; Urteil vom 20. Mai 1958 – VI ZR 104/57 –, BGHZ 27, 284-291, Rn. 4).

Nach der gefestigten Rechtsprechung von BVerfG und BGH garantiert es gegenüber dem Staat und Dritten auf der Grundlage von Art. 1 und 2 GG die Achtung der Privatsphäre und gesteht jedermann einen autonomen Bereich der eigenen Lebensgestaltung zu, in dem er seine Individualität unter Ausschluss anderer entwickeln und wahrnehmen kann (vgl. Förster, in: BeckOK BGB, 58. Ed. 1.5.2021 Rn. 176, BGB § 823 Rn. 176). Das allgemeine Persönlichkeitsrecht schützt das Recht der Kläger, ihren privaten Lebensbereich frei von Einflüssen Dritter gestalten zu können.

Nach ständiger Rechtsprechung entfalten die Grundrechte im Wege der mittelbaren Drittwirkung zwischen Privaten Wirksamkeit (vgl. BVerfGE 7, 198; 42, 143; 89, 214; 103, 89; 137, 273; stRspr). Danach entfalten die Grundrechte auf die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen Ausstrahlungswirkung und sind von den Fachgerichten, insbesondere über zivilrechtliche Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe, bei der Auslegung des Fachrechts zur Geltung zu bringen ("mittelbare Drittwirkung", vgl. BVerfG, Urteil vom 15. Januar 1958 – 1 BvR 400/51 –, BVerfGE 7, 198 [205 f.]; Beschluss vom 19. April 2005 – 1 BvR 1644/00 –, BVerfGE 112, 332 [352]; Beschluss vom 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09 –, BVerfGE 148, 267-290).

Die Grundrechte entfalten hierbei ihre Wirkung als verfassungsrechtliche Wertentscheidungen und strahlen als "Richtlinien" in das Zivilrecht ein (vgl. BVerfGE 73, 261; 81, 242; 89, 214; 112, 332); die Rechtsprechung hat insoweit auch von den Grundrechten als einer "objektiven Wertordnung" gesprochen (vgl. BVerfGE 7, 198; 25, 256; 33, 1).

Sie sind als „Grundsatzentscheidungen im Ausgleich gleichberechtigter Freiheit“ (BVerfG, Beschl. v. 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09, juris Rn. 32) zu entfalten. Und:

„die Freiheit der einen ist dabei mit der Freiheit der anderen in Einklang zu bringen. Dabei kollidierende Grundrechtspositionen sind hierfür in ihrer Wechselwirkung zu erfassen und nach dem Grundsatz der praktischen Konkordanz so in Ausgleich zu bringen, dass sie für alle Beteiligten möglichst weitgehend wirksam werden (vgl. BVerfGE 129, 78;

134, 204; 142, 74; stRspr“ (BVerfG, Beschl. v. 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09, juris Rn. 32).

Bei der abwägenden Entscheidung

„können insbesondere auch die Unausweichlichkeit von Situationen, das Ungleichgewicht zwischen sich gegenüberstehenden Parteien, die gesellschaftliche Bedeutung von bestimmten Leistungen oder die soziale Mächtigkeit einer Seite eine maßgebliche Rolle spielen (vgl. BVerfGE 89, 214; 128, 226).“ (BVerfG, Beschl. v. 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09, juris Rn. 32).

Bei der Auslegung der Tatbestandsmerkmale des § 823 Abs. 1 BGB fließen die Grundrechte daher mit ein (vgl. BVerfGE 142, 74 Rn. 82 m.w.N.).

Die mittelbare Drittwirkung des APR-Grundrechts hat so über § 823 Abs. 1 BGB das bürgerlich-rechtliche APR hervorgebracht.

Da das zivilrechtliche APR als mittelbare Drittwirkung des verfassungsrechtlichen APR zu verstehen ist, muss das zivilrechtliche APR durch die Rechtsprechung entlang der aktuellen verfassungsrechtlichen Erwägungen des BVerfG zum Schutzbereich des APR ausgestaltet werden.

Dort, wo das verfassungsrechtliche APR in einer auf das Zivilrecht übertragbaren Art erweitert worden ist (hier: durch das Bundesverfassungsgericht im Hinblick auf die zu ergreifenden freiheitsbeschränkenden Maßnahmen aufgrund des Klimawandels), muss diese Dimension auch durch die Zivilgerichte als Teil des zivilrechtlichen APR anerkannt werden.

Die Zivilrechtslage folgt daher der Verfassungsrechtslage, wie sie durch das Bundesverfassungsgericht entwickelt worden ist.

Die Reichweite der mittelbaren Grundrechtswirkung hängt von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls ab (vgl. BVerfG, Beschluss vom 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09 –, BVerfGE 148, 267-290, Rn. 33).

Dabei ist an dieser Stelle bereits darauf aufmerksam zu machen, dass die klägerischen Anträge in mehreren Aspekten die Belange der Beklagten an einer rechtzeitigen und schonenden Umstellung seiner Produktion einbezogen haben, sowohl das Ausstiegsdatum als auch die Budgetberechnung sind maßvoll und in ihren Annahmen so erfolgt,

dass man zur sicheren Einhaltung der Budgets eigentlich noch strenger herangehen müsste.

Der verfassungsrechtlich gewährleistete Schutzbereich des APR ist insbesondere dort in das Zivilrecht übertragbar, wo es um negative Schutzansprüche geht.

Die Drittwirkung des APR-Grundrechts über § 823 Abs. 1 BGB erfasst die negative Abwehrfunktion des APR-Grundrechts, also das Recht in Ruhe gelassen zu werden (vgl. Ehmann, Der Begriff des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts als Grundrecht und als absolut-subjektives Recht, in: Festschrift für Apostolos Georgiades, Athen/München 2005, S. 113 ff., abrufbar unter: https://www.uni-trier.de/fileadmin/fb5/prof/eme001/apr_georg.pdf, S. 10).

Somit umfasst der Schutzbereich des zivilrechtlichen APR jedenfalls die negative Abwehrfunktion des verfassungsrechtlichen APR, die im Urteil des BVerfG um einen Schutz vor den mittelbar durch den Treibhausgasausstoß begründeten Freiheitsbeschränkungen erweitert worden ist.

bb. Anwendung bei außervertraglichen Verhältnissen

Bei der Frage, wie die Grundrechte auf die Anwendung des Privatrechts einwirken, ist es hilfreich, sich vor Augen zu führen, dass ein grundlegender Unterschied zwischen der rechtlichen Gestaltung außervertraglicher und vertraglicher Rechtsverhältnisse zwischen Privaten besteht.

Dort, wo das Privatrecht – etwa mittels § 823 Abs. 1 BGB – Grenzen festlegt, lassen sich keine relevanten Unterschiede zwischen einer zivilrechtlichen Pflicht und einer entsprechenden Pflicht des öffentlichen Rechts ausmachen, sodass mit außervertraglichen Zivilrechtsverhältnissen nicht anders umzugehen ist, als mit Rechtsverhältnissen in anderen Rechtsgebieten (vgl. Bumke/Voßkuhle, Casebook Verfassungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rn. 209).

Denn in diesen Fällen haben sich die Betroffenen nicht ausgesucht, in ein Rechtsverhältnis mit einem anderen Privaten zu treten, das Ausdruck ihrer Privatautonomie wäre. Es geht um den Schutz vor Handlungen eines anderen, in die nicht eingewilligt wurde und den man dazu auch nicht veranlasst hat.

cc. Intertemporale Schutzdimension des APR

Die vom BVerfG anerkannte intertemporale Schutzdimension des APR lässt sich nach Systematik sowie Sinn und Zweck in das Deliktsrecht übertragen.

Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte den Einzelnen vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 183, juris).

Der objektivrechtliche Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltensamkeit weiter bewahren könnten (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, juris, 4. Leitsatz).

Es darf nicht einer Generation zugestanden werden, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO₂-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben schwerwiegenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde („Vollbremsung“, vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, juris, Rn. 192).

Der Schutz der Kläger besteht daher nicht erst, wenn eine Beeinträchtigung eingetreten ist oder unmittelbar bevorsteht, sondern vor dem Hintergrund der intertemporalen Schutzdimension bereits dann, wenn zukünftige Freiheitsbeschränkungen sicher prognostiziert werden können.

Dieser Schutz vor Freiheitsgefährdungen lässt sich daher bei äquivalenter und adäquater Kausalität (siehe unten) zivilrechtlich gegen den mittelbaren Störer durchsetzen. Die intertemporale Schutzdimension ist insbesondere bei negativen Schutzansprüchen ins Deliktsrecht zu übertragen, um ein angemessenes Schutzniveau vor Eingriffen Privater in geschützte Rechtsgüter zu gewährleisten.

b. Eingriff: Erhebliche Freiheitsbeeinträchtigungen absehbar

Durch die Aufzehrung erheblicher Teile des CO₂-Budgets greift die Beklagte in die Rechte der Kläger ein.

Wie das BVerfG im Klimabeschluss ausgeführt hat, besteht durch den Ausstoß von Treibhausgas eine künftige Gefährdung „praktisch jegliche[r] Freiheit“, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 117, juris).

Zahlreiche alltägliche Verhaltensweisen tragen direkt oder indirekt zu der Entstehung von CO₂-Emissionen bei. Betroffen sind sämtliche Bereiche des täglichen Lebens: Vom Heizen, Kochen und Beleuchten über den Einbau von Schallschutzfenstern, die Nutzung von Lacken beim Bau von Gebäuden bis hin zur Nutzung von Konsumartikeln wie Kleidung, Schuhe oder Kosmetik sowie der Beibehaltung von Ernährungsweisen (Fleischkonsum) u.a. (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 37, juris).

Umfassende Freiheitsbeschränkungen in diesen Bereichen stellen einen erheblichen Eingriff in die Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung der Kläger dar. Der Bereich autonomer Lebensgestaltung wird durch die massiven Einschränkungen in alle Richtungen eingeschränkt. Nicht nur die Kläger sind betroffen, sondern praktisch jede dann in Deutschland lebende Person (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 131, juris).

Zwar verbürgt das allgemeine Persönlichkeitsrecht nicht Schutz gegen alles, was die selbstbestimmte Persönlichkeitsentwicklung auf irgendeine Weise beeinträchtigen könnte, denn ohnehin vermag kein Mensch seine Individualität unabhängig von äußeren Gegebenheiten und Zugehörigkeiten zu entwickeln. Der lückenschließende Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts greift aber dann, wenn die selbstbestimmte Entwicklung und Wahrung der Persönlichkeit spezifisch gefährdet ist (vgl. BVerfG, Urteil vom 19. April 2016 – 1 BvR 3309/13 –, BVerfGE 141, 186-220, Rn. 32)

Bei weitreichenden, flächendeckenden und sämtliche Mitmenschen erfassenden Einschränkungen in allen Bereichen menschlichen Lebens ist nicht mehr nur die allgemeine Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 GG betroffen; vielmehr ändern die zu ergreifenden Maßnahmen das Leben, wie wir es kennen, in radikaler Weise.

Auch das allgemeine Persönlichkeitsrecht wird dann in seinen verschiedensten Ausprägungen betroffen sein. Weder wird es dem Einzelnen unter dem Eindruck gravierender Freiheitseinbußen möglich sein, seine eigene Individualität selbstbestimmt zu entwickeln und zu wahren, noch sich sozial zu anderen Menschen in Beziehung zu setzen.

Das allgemeine Persönlichkeitsrecht schützt die persönliche Entfaltungsfreiheit mittlerweile vor Beeinträchtigungen, Beschränkungen, Gefährdungen und sogar vor bloßen Belästigungen (vgl. OLG Köln, Urteil vom 20. Juli 2010 – 3 U 94/09 –, Rn. 32, juris). Über diese Fallgruppen gehen die vorliegend zu befürchtenden Freiheitsbeeinträchtigungen weit hinaus.

Hinzu kommt, dass vom allgemeinen Persönlichkeitsrecht häufig neuartige Verletzungsformen geschützt werden und sich immer wieder neue Schutzbereiche entwickeln (vgl. Wagner, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020 Rn. 417, BGB § 823 Rn. 417).

Die gravierenden Freiheitseinbußen werden erhebliche Auswirkungen sowohl auf die Sozial- als auch die Privatsphäre der Kläger haben. Sowohl das Leben der Kläger im häuslichen Bereich sowie im Familien- bzw. Freundeskreis als auch die Beziehung der Kläger zur Umwelt, einschließlich ihres beruflichen und öffentlichen Wirkens, wird sich ändern. Die Einschränkung der persönlichen Lebensgestaltung, die Beschränkung kulturellen Lebens, eine mangelnde Mobilität usw. werden nachhaltige Auswirkungen auf die Entfaltung der eigenen Persönlichkeit haben, sofern nicht unverzüglich und ausreichend klimaschützend reagiert wird, um solche Einschränkungen zu verhindern.

Das allgemeine Persönlichkeitsrecht gesteht, wie ausgeführt, jedermann einen autonomen Bereich der eigenen Lebensgestaltung zu, in dem er seine Individualität unter Ausschluss anderer entwickeln und wahrnehmen kann.

Es ist im Endeffekt die Einschränkung des autonomen Bereichs der Lebensgestaltung durch die Handlungen der Beklagten, die den vorliegenden Unterlassenanspruch begründet. Wie das BVerfG ausführt, ist jede Freiheit vom Aufzehren des CO₂-Budgets betroffen. Der Ausstoß von CO₂ ist zurzeit die Grundlage der Freiheitsausübung in der industrialisierten Gesellschaft.

Die Notwendigkeit zum Ergreifen radikaler Klimaschutzmaßnahmen hat erhebliche Auswirkungen auf die Formung und Entfaltung der Persönlichkeit des Einzelnen. Wenn das CO₂-Budget leichtfertig aufgezehrt wird, wird es keine einfachen und für verschiedene soziale Schichten zugängliche Reisen mehr geben, die zur Bildung und Charakterformung beitragen. Die Herstellung und der Verkauf von Kleidung oder Makeup, wie wir sie kennen, würde radikal eingeschränkt werden müssen, obwohl sie für viele Menschen ein essentielles Werkzeug zum Ausdruck ihrer Persönlichkeit darstellt. Betroffen sein werden u.a. das Material für Konzertbühnen, Tour-Logistik, aufwendige Filmproduktionen,

Festivals, Konferenzen für Nischen-Hobbies, Konsolen oder Computer für Videospiele, Material zum Surfen, Rennräder aus CO₂ ausstoßendem Material usw.

Die Beklagte zehrt mit dem gemeinsamen CO₂-Budget den Rohstoff auf, der von allen Menschen gebraucht wird, um ihren Freiraum zur persönlichen Entfaltung auch tatsächlich wirksam werden zu lassen.

Es ist nicht absehbar, dass für alle wegfallenden Möglichkeiten der Persönlichkeitsentfaltung, des Lernens und Formens von Geschmack und Meinung in angemessener Zeit adäquate Ersatzlösungen gefunden werden. Es besteht die erhebliche Gefahr, dass durch die Handlungen der Beklagten eine Zeit droht, in dem der Freiraum für Formung, Entfaltung und Ausdruck der eigenen Persönlichkeit im künstlerischen, sportlichen, sozialen Bereich genommen wird, weil alle dazu notwendigen Ressourcen unter anderem durch das Verhalten der Beklagten aufgezehrt worden sind.

Auch Mobilität ist Bedingung zur Möglichkeit der wirksamen persönlichen Entfaltung der Kläger. Wer zu Konzerten und Museen fahren will, wer Freunde besuchen möchte oder reisen gehen will, also seine Möglichkeit zur wirksamen Entfaltung tatsächlich nutzen möchte, ist auf Mobilität angewiesen. Die Kläger müssen befürchten, dass wegen absehbarer Zielverfehlungen im Verkehrssektor in späteren Jahren plötzliche und drastische Einschränkungen ihres persönlichen Entfaltungsraumes durch mangelnde Mobilität notwendig und umgesetzt werden. Zwar bemühen sich die Kläger seit langem um eine nachhaltige Mobilität. Für Dienstreisen benutzen sie fast ausschließlich die Bahn bzw. die automobilen Elektromobilität. Wege bis 20 km werden zu Fuß, mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder dem Elektrobike zurückgelegt. Flüge werden seit Jahren nur dann genutzt, wenn es aus beruflichen Termingründen unausweichlich ist, die dabei entstehenden Emissionen werden kompensiert.

Gleichwohl sind sie, wie alle Bürgerinnen und Bürger, in ihrem Alltagsverhalten immer noch auf fossile Mobilität angewiesen. Dies beginnt bei der Nutzung des ÖPNV, etwa durch Busse oder nicht elektrifizierte Bahnlinien, führt weiter zur Benutzung von Taxen mit Verbrennungsmotor und endet bei der Querung des Bodensees mit der dortigen Linienschiffahrt (der Verband hat seinen Hauptsitz in Radolfzell am Bodensee). Es ist zu erwarten, dass dies auch nach dem Jahr 2030 noch der Fall sein wird.

Mit jedem durch die Beklagte nach dem Jahr 2030 verkauften Verbrennerauto steigt aber die Notwendigkeit, drastischere Klimaschutzmaßnahmen beispielsweise im Verkehrsbe-

reich zu erlassen, um die durch das weitere Inverkehrbringen von Verbrennerautos ausgelösten Emissionen in der Zeit bis zum Jahr 2045 (dem spätestmöglichen Datum einer erforderlichen Treibhausgasneutralität) zu kompensieren. Dies kann sich auf jedwede andere Mobilitätsform, die auch die Kläger nutzen, beschränkend auswirken, genauso wie es sich auf andere Formen gesellschaftlichen Zusammenlebens auswirken wird, bei dem unter Beschränkung von grundrechtlichen Freiheiten entsprechende Emissionseinsparungen allein deshalb ausgelöst werden, weil die Beklagte ihren Vertrieb von Verbrennerautos fortsetzt, die dann sogar noch, bei durchschnittlicher Nutzungsdauer, bis nach dem Jahr 2045 in Verkehr sein werden.

Vorliegend geht es auch nicht um eine vertragliche Rechtsbeziehung der Kläger zur Beklagten, bei der sich nach den Grundsätzen der Privatautonomie geeinigt worden wäre. Die Kläger haben sich nicht ausgesucht, mit der Beklagten in ein Verhältnis zu treten, sondern das Verhältnis ist ihnen durch die Handlungen der Beklagten aufgedrängt worden.

Die Geschäftstätigkeit der Beklagten beeinträchtigt die den Klägern gegebenen persönlichen Entfaltungsmöglichkeiten. Hierin liegt eine Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts.

c. Zwischenfazit

Die Handlungen der Beklagten greifen in das allgemeine Persönlichkeitsrecht der Kläger ein. Der (intertemporale) Schutzbereich des APR ist zumindest als negativer Schutzanspruch vor Beeinträchtigungen des APR in außervertraglichen Schuldverhältnissen wie hier nach §§ 1004 Abs. 1 Satz 2, 823 Abs. 1 BGB analog zivilrechtlich anzuerkennen.

Der Umstand, dass die Kläger heute noch nicht im Detail ihre jeweilige Beschränkung konkreter Freiheitsrechte darlegen können, steht dieser Betrachtung ebenso wenig entgegen, wie es dem Bundesverfassungsgericht ein Argument war, die gegenwärtige Betroffenheit der Beschwerdeführenden zu verneinen. Müsste man die konkreten Freiheitseinschränkungen zunächst abwarten, um Rechtsschutz ersuchen zu können, würde die Beklagte einwenden, dass eine damit verbundene abrupte und sofortige Umstellung der Produktion ausscheidet, da sie in keinem angemessenen Verhältnis der betroffenen Grundrechtspositionen stehe. Sowohl zum Schutz der Grundrechte der Kläger, als auch zum Schutz der Grundrechte der Beklagten ist es daher geboten, rechtzeitig vorzugehen.

2. Rechtswidrige Beeinträchtigung (Güter- und Interessenabwägung)

Diese Beeinträchtigung haben die Kläger nicht hinzunehmen. Sie müssen aus der Natur des geltend gemachten Anspruchs heraus auch nicht abwarten, bis sich diese Freiheitseinschränkungen realisiert haben oder kurz davorstehen, sich zu realisieren.

Wegen der Eigenart des Persönlichkeitsrechts als sog. Rahmenrecht liegt seine Reichweite nicht absolut fest, sondern muss erst durch eine Abwägung der widerstreitenden grundrechtlich geschützten Belange bestimmt werden, bei der die besonderen Umstände des Einzelfalles sowie die betroffenen Grundrechte und Gewährleistungen der Europäischen Menschenrechtskonvention interpretationsleitend zu berücksichtigen sind (vgl. BGH, Urteil vom 18. September 2012 – VI ZR 291/10 –, Rn. 15, juris m.w.N.).

Eine Beeinträchtigung des Persönlichkeitsrechts ist nur dann rechtswidrig, wenn das Schutzinteresse des Betroffenen die schutzwürdigen Belange der anderen Seite überwiegt (vgl. BGH, Urteil vom 18. September 2012 – VI ZR 291/10 –, Rn. 15, juris m.w.N.).

Vorliegend sind die Interessen der Kläger am durch Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 GG, Art. 8 EMRK gewährleisteten Schutz ihrer Persönlichkeit einerseits und das durch die Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Interesse der Beklagten an der Ausübung ihrer geschäftlichen Tätigkeit andererseits in Anwendung des Verhältnismäßigkeitsprinzips abzuwägen.

Diese Abwägung fällt unter den Umständen des vorliegenden Rechtsstreits zugunsten der Kläger aus.

Im Einzelnen:

Die Beklagte hat ein Interesse daran, ihr bisheriges Geschäftsmodell fortzusetzen und weiterhin auch Pkw mit Verbrennungsmotoren in den Verkehr zu bringen. Dies künftig vollständig zu unterlassen, beeinträchtigt die unternehmerische Freiheit der Beklagten und stellt somit eine Beeinträchtigung ihrer Berufsausübungsfreiheit nach Art. 12 Abs. 1 GG dar. Gleichzeitig hat die Beklagte aber ein Interesse daran, zukünftig überhaupt noch Pkw zu verkaufen und nicht plötzlich, sozusagen von heute auf morgen, den Vertrieb von Verbrenner-Pkw einstellen zu müssen, ohne sich ausreichend auf die Herstellung von Pkw mit alternativen Antrieben einstellen zu können (was sich auf die Frage auswirkt, wann die Kläger ihren Anspruch geltend machen können).

Das von der Beklagten geforderte Unterlassen erreicht allerdings nicht die Eingriffstintensität einer Berufswahlregelung. Der Beklagten ist möglich, ihre geschäftliche Tätigkeit weiterhin in wirtschaftlich rentabler Weise auszuführen. Die Ausübung des Berufs „Automobilherstellung“ ist weiterhin möglich, schon, weil sich der klägerische Anspruch „nur“ auf Pkw bezieht. Die Grundrechte gewährleisten keinen Anspruch auf eine erfolgreiche Marktteilhabe oder künftige Erwerbsmöglichkeiten.

Die Beklagte kann zu ihren Gunsten auch nicht das Recht auf Wahrung ihres Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG anbringen, denn eine Eigentumsverletzung ist durch das von den Klägern begehrte Unterlassen nicht zu befürchten. Die Beklagte wird nicht von der Nutzung ihres Eigentums ausgeschlossen.

Im Hinblick auf die in Rede stehenden Freiheitseinbußen der Kläger ist die Beeinträchtigung der Berufsausübungsfreiheit der Beklagten nicht unverhältnismäßig, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kläger nicht den sofortigen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor fordern, sondern Zeit für notwendige Transformationsprozesse bleibt. Gerade dies macht es erforderlich, den Anspruch jetzt geltend zu machen und innerhalb einer üblicherweise für eine rechtskräftige Entscheidung geltenden Zeitspanne abschließend zuzuerkennen.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Beklagte, jedoch zeitlich und inhaltlich unbestimmt, selbst erklärt hat, ihr Geschäft künftig auf elektrisches Fahren ausrichten zu wollen.

Für die Beklagte fällt zudem ins Gewicht, dass die Erkenntnisse über die bevorstehende und jetzt längst eingetretene Klimakrise seit vielen Jahrzehnten hinreichend bekannt sind und die Beklagte nun nicht den Eindruck erwecken kann, dass die Reduktionspflichten für sie überraschend kommen. Es ist bereits viel Zeit vergangen, die für Transformationsprozesse hätten genutzt werden können. Es besteht kein grundrechtlicher Schutz, den Geschäftsbetrieb in unveränderter Weise fortzuführen.

Demgegenüber haben die Kläger ein Interesse daran, vor drastischen Freiheitseinbußen durch das Ergreifen staatlicher Maßnahmen verschont zu bleiben.

Für die Kläger spricht insbesondere, dass, wie das BVerfG formuliert,

„praktisch jegliche Freiheit betroffen ist, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind (...) und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sein können“

(BVerfG, a.a.O., Rn. 117).

Diese werden umso stärker ausfallen je mehr Produkte in Verkehr gebracht werden, die noch nach dem Jahr 2045 allein durch ihre Lebensdauer einer global erforderlichen Treibhausgasneutralität entgegenstehen.

Im Rahmen der Interessenabwägung sind außerdem die Unausweichlichkeit der Freiheitsbeeinträchtigungen, das wirtschaftliche Ungleichgewicht zwischen den Parteien dieses Rechtsstreits sowie die soziale Mächtigkeit der Beklagten zu berücksichtigen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09 –, BVerfGE 148, 267-290, Rn. 33).

Es besteht ein Ungleichgewicht zwischen den sich im vorliegenden Rechtsstreit gegenüberstehenden Parteien: Die Kläger als Individuen stehen einem großen weltweit agierenden Wirtschaftsunternehmen gegenüber, das durch seine geschäftlichen Entscheidungen im Vergleich zu den Klägern einen weit größeren Einfluss auf den Fortbestand des CO₂-Budgets hat. Hinzukommt, dass die vorzeitige Aufzehrung des CO₂-Budgets zu freiheitseinschränkenden staatlichen Maßnahmen führt, denen sich die Kläger nicht ohne Weiteres entziehen können.

Nur zum Vergleich: Das der Beklagten mit dem Klageantrag zu 2) noch zur Verfügung stehende Budget von 511 Mill. Tonnen für Pkw-Neuverkäufe ist fast so groß, wie es das Budget für ein ganzes Land wie Schweden ist (ca. 10 Millionen Einwohner, Budget von 817 Mill. Tonnen). Länder wie Dänemark oder Norwegen haben geringere CO₂-Budgets als es die Kläger der Beklagten nach wissenschaftlichen Kriterien zumessen.

Hinzukommt, dass die vorzeitige Aufzehrung des CO₂-Budgets zu freiheitseinschränkenden staatlichen Maßnahmen führt, denen sich die Kläger nicht ohne Weiteres entziehen können. Nehmen wir nur die Situation in Deutschland: Wenn der Verkehrssektor nicht rechtzeitig treibhausgasneutral wird, werden die nötigen Reduzierungen zwangsläufig in anderen Sektoren erfolgen (müssen), was unweigerlich mit Freiheitsbeschränkungen der Kläger einhergeht, allein schon wegen höherer Kosten, die die Kläger dann tragen müssen, weil selbst Beschränkungen von anderen Industrien als die der Beklagten über die Kosten auf die Verbraucher umgelegt werden.

Hinzu kommt ebenfalls, dass die Beklagte nicht darauf verweisen kann, dass es Sache des Staates sei, den Betrieb von emissionsträchtigen Pkw nach dem Jahr 2045 zu untersagen. Selbst wenn Deutschland dies täte, würden die Autos ins Ausland verkauft. Dies mag für die Diesel-Stickstoffdioxidproblematik noch nicht das große Problem gewesen sein, weil die großen Städte in Osteuropa, in denen die Autos danach fahren, kein so großes Stickstoffdioxidproblem haben wie Städte wie München und Stuttgart. Für das Klima ist dieser Effekt aber relevant. Denn es gibt nur ein Klima.

Zu beachten ist ebenfalls, dass der globale Vertrieb der Beklagten auch ein Rechtsschutzproblem darstellt.

Denn die Kläger sind nicht in der Lage, dieses Recht gegenüber allen Staaten der Erde, in denen die Verbrenner-Pkw der Beklagten verkauft werden, also praktisch in allen Staaten der Erde einschließlich Nordkorea (trotz Embargos), durchzusetzen. Es fehlt dazu schon in vielen Staaten an entsprechenden Freiheitsverbürgungen, die unseren Grundrechten entsprechen.

Die Kläger könnten noch nicht einmal gegen die Bundesrepublik Deutschland darauf klagen, dass Pkw mit Verbrennungsmotor nicht mehr zugelassen werden. Denn der Bund würde einwenden, dass er darauf keinen Einfluss habe, die Vorschriften sind unionsrechtlich vollständig harmonisiert durch die Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen vom 17. April 2019, die kein Ausstiegsdatum für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorsieht.

Gegenüber der Europäischen Union steht jedoch vorliegend kein effektiver Individualrechtsschutz zur Verfügung (siehe zum Klimaschutz die Zurückweisung des sog. Peoples Climate Case durch EuGH, Urt. v. 25. März 2021 – C-565/19 P – ECLI:EU:C:2021:252). Auch dieser Weg ist versperrt.

Was die Kläger aber haben, sind deutsche Grundrechte nach dem Grundgesetz, die sie nicht nur gegenüber der deutschen staatlichen Gewalt, sondern aufgrund der mittelbaren Grundrechtsgeltung auch gegenüber der Beklagten geltend machen können. Und sie haben europäische Grundrechte nach der Grundrechtscharta, für die im Ergebnis nichts anderes gilt.

Auch dieser Aspekt spricht für das Schutzinteresse der Kläger in diesem Rechtsstreit.

Im Ergebnis überwiegt das Schutzinteresse der Kläger das schutzwürdige Interesse der Beklagten.

3. Störereigenschaft der Beklagten

Die Beklagte ist Störerin und damit Schuldnerin der Ansprüche aus § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB.

Die Beeinträchtigung wird ihr zugerechnet.

a. Mittelbare Verantwortlichkeit

Störer ist, wem eine Beeinträchtigung i.S.d. § 1004 BGB zuzurechnen und wer imstande ist, sie zu beseitigen (Raff, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020, BGB § 1004 Rn. 162).

Als Störer ist nach ständiger Rechtsprechung jeder anzusehen, der die Störung herbeigeführt hat oder dessen Verhalten eine Beeinträchtigung befürchten lässt. Sind bei einer Beeinträchtigung mehrere Personen beteiligt, kann sich der Unterlassungsanspruch gegen jede dieser Personen richten (BGH, Urteil vom 27. Mai 1986 – VI ZR 169/85, Juris, Rn. 16).

Handlungsstörer ist hierbei derjenige, der die Eigentumsbeeinträchtigung durch sein Verhalten, das heißt durch positives Tun oder pflichtwidriges Unterlassen, adäquat verursacht hat (vgl. BGH, Urteil vom 01. Dezember 2006 – V ZR 112/06, Juris, Rn. 9).

Vorliegend haftet die Beklagte als mittelbare Handlungsstörerin.

Grundsätzlich ist als mittelbarer Störer verpflichtet, wer, ohne selbst unmittelbarer Störer zu sein, in irgendeiner Weise willentlich und adäquat kausal an der Herbeiführung der drohenden rechtswidrigen Beeinträchtigung mitgewirkt. sofern er die rechtliche Möglichkeit zur Verhinderung der Beeinträchtigung hat (vgl. BGH, Urteil vom 01. März 2016 – VI ZR 34/15 –, BGHZ 209, 139-157, Rn. 22 BGH, Urteil vom 01. März 2016 – VI ZR 34/15 –, BGHZ 209, 139-157, Rn. 22; Urteil vom 14. Mai 2013 – VI ZR 269/12 –, BGHZ 197, 213-224, Rn. 24).

Dies trifft auf die Beklagte zu.

Denn auch wenn ein Großteil der CO₂-Emissionen erst durch die Nutzung der von der Beklagten entwickelten, produzierten und vertriebenen Produkte verursacht wird, so trägt die Beklagte ursächlich zu den drohenden Freiheitsbeschränkungen der Kläger bei.

Zwischen den auf die Beklagte zurückzuführenden CO₂-Emissionen und den drohenden Freiheitsbeschränkungen der Kläger besteht ein hinreichender Kausalzusammenhang.

Gegen die klägerischen Hauptanträge wird man nicht einwenden können, dass staatliche Maßnahmen zwingend nur bei Überschreitung der nationalen Klimaschutzziele ergriffen werden, da sich die deutschen Hoheitsträger nur insofern verpflichtet haben. Dieser Gedanke verkennt, dass sich, wie das Bundesverfassungsgericht klargestellt hat, aus Art. 20a GG die Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität ergibt (siehe Leitsatz 2 Satz 2 der Entscheidung).

Handlungen, die der notwendigen Klimaneutralität entgegenstehen, wie das Inverkehrbringen von Produkten, die noch nach dem Jahr 2045 durch ihren Betrieb nicht klimaneutral sind, sind daher selbst dann zu unterlassen, wenn dieser Betrieb nicht in Deutschland stattfindet. Denn es gibt naturgesetzlich kein deutsches Klima. Die Herstellung von Klimaneutralität muss daher global erfolgen, wenngleich die deutsche staatliche Gewalt nur Einfluss nehmen kann auf diejenigen natürlichen und juristischen Personen, auf die sie Einfluss hat, hier jedenfalls die Beklagte.

Im Übrigen ist der Schluss, Deutschland werde grundrechtsbeschränkende Maßnahmen nur dann ergreifen, wenn die deutschen Ziele nicht eingehalten werden, auch deshalb unzutreffend, weil es wegen der globalen Dimension des Klimas nicht allein auf die Einhaltung deutscher Ziele ankommt.

Selbstverständlich wird Deutschland allein das Klima nicht ausreichend schützen können. Wenn jedoch deutsche Unternehmen durch den Vertrieb von klimaschädlichen Produkten ins Ausland ursächlich dazu beitragen, dass diejenigen Budgets überschritten werden, die Deutschland zustehen oder aber eine Klimaneutralität, die spätestens zum Jahr 2045 erforderlich ist, nicht erreicht werden kann, wird Deutschland sich nicht darauf zurückziehen können, dass die dafür verantwortlichen Produkte zwar in Deutschland hergestellt worden sind, die Emissionen aber erst durch die Nutzung im Ausland erfolgten. Vielmehr steht zu befürchten, dass die dadurch erzeugten Emissionen durch grundrechtsbeschränkende Maßnahmen der deutschen Hoheitsgewalt kompensiert werden.

Im Einzelnen:

b. Zurechnungszusammenhang

Die Rechtsgutsverletzung ist der Beklagten zurechenbar. Zwischen den von der Beklagten verursachten Treibhausgasemissionen und den drohenden Beeinträchtigungen der Rechte der Kläger besteht eine äquivalente und adäquate Kausalität. Die drohenden Rechtsgutsverletzungen basieren auf einer der Beklagten zurechenbaren Pflichtwidrigkeit.

aa. Äquivalente Kausalität

Jede Ursache ist kausal, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass der Geschehensablauf ein anderer gewesen, das Ereignis nicht oder nicht zu diesem Zeitpunkt eingetreten wäre.

Die für die vorliegende Klage relevante Ursachenkette stellt sich wie folgt dar:

Es besteht ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den von der Beklagten verursachten CO₂-Emissionen, der Aufzehrung des (deutschen und globalen) CO₂-Budgets, der Beschränkung politischer Handlungsspielräume aufgrund der späteren rechtlichen Notwendigkeit zur Ergreifung radikaler Maßnahmen zur CO₂-Reduktion und schließlich den Freiheitsbeschränkungen der Kläger. Die Treibhausgasemissionen der Beklagten können nicht hinweggedacht werden, ohne dass die drohenden Freiheitsbeschränkungen der Kläger entfielen (*conditio-sine-qua-non*).

Im Einzelnen:

(1) Ausgangspunkt: CO₂-Budget

Für das 1,7 C-Ziel verbleibt Unter Berücksichtigung einer 83%-Wahrscheinlichkeit ab dem 1. Januar 2021 noch ein CO₂-Budget von 511 Gigatonnen CO₂ (siehe oben).

(2) CO₂-Emissionen der Beklagten und CO₂-Budget

Die Unternehmenstätigkeit der Beklagten verzehrt unumkehrbar erhebliche Teile des verbleibenden CO₂-Budgets.

Durch die Unternehmenstätigkeit der Beklagten werden die in den Klageanträgen genannten Anteile vom vorhandenen CO₂-Budget aufgebraucht.

Beweis: Sachverständigengutachten

Dem Zurechnungszusammenhang steht nicht entgegen, dass andere Unternehmen dazu beitragen, dass das CO₂-Budget aufgebraucht wird. Der Umfang, in dem das CO₂-Budget von einzelnen Unternehmen aufgebraucht wird, lässt sich individuell anhand des auf die jeweiligen Unternehmen zurückzuführenden Anteils an CO₂-Emissionen zuordnen. Dies ist im Sachverhalt für die Beklagte näher aufgeschlüsselt, sodass darauf verwiesen wird.

(3) Aufzehrung CO₂-Budget und Beschränkung politischer Handlungsspielräume

Es ist verfassungsrechtlich unzulässig, mehr als das verbleibende CO₂-Budget zu emittieren. Das bedeutet, dass Deutschland und die Welt zwangsläufig klimaneutral werden müssen. Wenn eine Generation unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des verbleibenden CO₂-Budgets verbraucht, muss die nachfolgende Generation bei radikaler Reduktionslast eine „Vollbremsung“ vollziehen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 192, juris).

Deshalb trägt ein durch die Beklagte verursachter schnellerer Verbrauch des CO₂-Budgets (rechtlich) zwangsläufig zur Ergreifung unweigerlich unzumutbarer staatlicher Maßnahmen in der nahen Zukunft. Je mehr CO₂-Emissionen die Beklagte emittiert, desto früher müssen schärfere politische Maßnahmen werden ergriffen. Und wenn die Beklagte nicht zu erkennen gibt, dass sie ihre Verbrennerproduktion verbindlich und endgültig zu dem im Klageantrag zu 2) genannten Zeitpunkt einstellen wird, wird dies die Politik schon jetzt „einpreisen“ und im Zweifel die Grundrechte der Kläger beschränkende Maßnahmen erlassen (müssen).

(4) Beschränkung politischer Handlungsspielräume und Freiheitsbeeinträchtigungen

Folge der Ergreifung radikaler staatlicher Maßnahmen zur CO₂-Reduktion sind schwerwiegende Grundrechtsbeeinträchtigungen der Kläger. Die Freiheit der Kläger wird in späteren Reduktionsphasen zwangsläufig erheblich gefährdet (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 195, juris).

Wenn frühzeitig zu viel vom verbleibenden Budget verzehrt wird, führt dies unweigerlich zu einem unzumutbaren Ausmaß an Freiheitseinbußen, weil keine Zeit für lindernde Entwicklungen und Transformationen bleibt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 194, juris).

bb. Adäquanz

Um die Haftung eines mittelbaren Störers nicht ausufern zu lassen, ist eine wertende Betrachtung im Einzelfall vorzunehmen. Entscheidend ist, ob es Sachgründe gibt, der Beklagten die Verantwortung für das Geschehen aufzuerlegen.

Die Adäquanztheorie schränkt die *Conditio-sine-qua-non*-Formel ein, um nicht gänzlich unwahrscheinliche Kausalverläufe eine Verantwortung auslösen zu lassen.

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH liegt ein adäquater Zusammenhang vor, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung eines Erfolges geeignet war (BGH, Urteil vom 23. Oktober 1951 – I ZR 31/51 –, BGHZ 3, 261-270, Rn. 15; Urteil vom 14. Oktober 1971 – VII ZR 313/69 –, BGHZ 57, 137-153, Rn. 30; Urteil vom 07. April 2000 – V ZR 39/99 –, Rn. 10, juris).

Das Verhalten der Beklagten ist adäquat kausal für die Freiheitsbeschränkungen der Kläger. Es erhöht die objektive Möglichkeit der Freiheitsbeschränkungen der Kläger in nicht unerheblicher Weise.

(1) Scope 3-Emissionen

Die Verantwortung der Beklagten entfällt nicht dadurch, dass ein Großteil der Emissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge anfallen (Scope 3-Emissionen). Mittelbarer Handlungsstörer ist, wer veranlasst, dass Dritte die Beeinträchtigungen verursachen.

Die unternehmerischen Entscheidungen der Beklagten sind adäquat kausal für den erheblichen Treibhausgasausstoß der Fahrzeugflotte der Beklagten. Kraftstoffsparende Technologien kommen zwar zum Einsatz, werden aber durch Jahr für Jahr steigende absolute Verkaufszahlen, die zunehmende Motorisierung und das steigende Fahrzeuggewicht wieder zunichte gemacht. Die Beklagte vertreibt daher trotz Wissens um den Klimawandel weiterhin erhebliche Klimagefahrenquellen.

Die Beklagte hat in den letzten Jahren trotz Wissens um die Folgen des Klimawandels immer größer werdende Pkw-Modelle mit hohen CO₂-Emissionen beworben und vertrieben. Wie oben dargelegt, ist ihre Neuwagenflotte im globalen Vergleich besonders schlecht bei Betrachtung der CO₂-Emissionen.

Der Schwerpunkt der Vorwerfbarkeit liegt mithin bei der Beklagten. Bei der im Rahmen der Adäquanztheorie vorzunehmenden wertenden Betrachtung gehen die hohen CO₂-Emissionen auf die unternehmerischen Entscheidungen der Beklagten zurück.

(2) Großemittent ohne hinreichenden Minderungspfad

Die CO₂-Emissionen der Beklagten sind, wie ausgeführt, für die Aufzehrung des CO₂-Budgets in nicht unerheblichem Maß ursächlich.

(a) Beklagte ist Großemittent

Auf die Geschäftstätigkeit der Beklagten geht nicht nur ein unerheblicher, im Rahmen der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit zu vernachlässigender Anteil an der Aufzehrung des verbleibenden CO₂-Budgets zurück.

Dies ergibt sich bereits aus der Unternehmensdarstellung der Beklagten (vormals Daimler AG):

„Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses, und Daimler Mobility gehören wir zu den

größten Anbietern von Premium- und Luxus-Pkw und sind einer der weltgrößten Hersteller von Nutzfahrzeugen“

(b) Unzureichender Minderungspfad

Der Zurechnungszusammenhang ist nicht deshalb zu verneinen, weil die Beklagte einen hinreichenden Minderungspfad aufgezeigt hätte. Diesbezügliche Ankündigungen der Beklagten sind unzureichend. Insbesondere handelt es sich um unverbindliche Absichtserklärungen.

Die Beklagte hat bislang kein konkretes und verbindliches Datum für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor mitgeteilt. In einem „Strategie-Update“ im Juli 2021 wird zwar eine klarere Ausrichtung auf Elektromobilität verkündet (vgl. <https://www.spiegel.de/auto/mercedes-setzt-auf-elektroautos-daimler-plant-mit-verbrenner-aus-in-weniger-als-zehn-jahren-a-70cdd4df-f75b-419b-831d-a496c1492fe5>).

Die zentralen Ankündigungen umfassen einen erwarteten Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen (einschließlich Verbrenner-Elektro-Hybrid-Pkw) von 50% ab dem Jahr 2025. Ab 2025 sollen zudem alle neuen Fahrzeugplattformen elektrisch sein. Ab dem Jahr 2030 will die Beklagte in der Lage sein, nur noch reine Elektroautos anzubieten, schränkt dies aber dahingehend ein, dass dies nur da geschieht,

„wo es die Marktbedingungen zulassen“.

Obwohl die Beklagte erklärt:

„Für uns ist das Pariser Klimaschutzabkommen mehr als eine Verpflichtung – es ist eine Überzeugung.“

(vgl. <https://www.daimler.com/nachhaltigkeit/klima/>),

hat sie bislang keine klare und unumkehrbare Entscheidung getroffen, aus dem Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren auszusteigen. Erst zum Jahr 2039, und damit neun Jahre zu spät, will die Beklagte eine CO₂ neutrale Pkw-Neuwagenflotte

„anstreben“.

(vgl. „Die globale Mercedes-Benz Lieferkette wird CO₂-neutral“, abrufbar unter: <https://www.daimler.com/nachhaltigkeit/klima/globale-mercedes-benz-lieferkette-wird-co2-neutral.html>).

Im Jahr 2021 will die Beklagte ca. 30 PHEV-Modelle (also ökologisch kaum vorteilhafte Plug-in-Hybride, die unter Realbedingungen sogar besonders emissionsintensiv sind, s.o.) anbieten. Bis zum Jahr 2030 sollen Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge „voraussichtlich mehr als die Hälfte des Umsatzes“ ausmachen. Welchen konkreten Teil sie tatsächlich ausmachen sollen, bleibt aber offen.

Die Beklagte hat zwar erklärt, dass sie bis zum Jahr 2022 eine CO₂-neutrale Produktion in ihren Werken in Deutschland sichern will (vgl. CO₂-neutrale Werke ab 2022, abrufbar unter: <https://www.daimler.com/nachhaltigkeit/betrieblicher-umweltschutz/co2-neutrale-produktion.html>). Dies bedeutet aber lediglich, dass die Energieversorgung CO₂-neutral gestaltet werden soll. So erläutert die Beklagte:

„Künftig stammt zugekaufter Strom zu 100 Prozent nachweisbar aus regenerativen Quellen, wie beispielsweise aus Wind- und Wasserkraft. Dies entspricht circa drei Vierteln des benötigten Strombedarfs in den deutschen Werken. Der Rest des Strombedarfs wird in eigenen hoch-effizienten Gas-KWK Anlagen (Kraft-Wärme-Kopplung) erzeugt. Die dabei entstehenden CO₂-Emissionen werden durch qualifizierte Kompensationsprojekte ausgeglichen.“

Dies bleibt weit hinter den Anforderungen an einen hinreichenden Minderungspfad zurück.

Im Vergleich dazu hat beispielsweise Audi angekündigt, ab dem Jahr 2026 nur noch neue Modelle auf den Weltmarkt zu bringen, die rein elektrisch angetrieben sind. Im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung beschleunigt Audi den Umstieg in die E-Mobilität. Bis zum Jahr 2033 lässt der Hersteller die Produktion der Verbrenner nach und nach auslaufen.

Selbst bei den hinter den Notwendigkeiten zurückbleibenden Ankündigungen der Beklagten handelt es sich um unverbindliche Aussagen mit erheblichen Relativierungen.

Reine Absichtserklärungen, die schon morgen wieder aufgekündigt werden können, können die zivilrechtliche Verantwortung nicht entfallen lassen. Dies wird dadurch bestätigt, dass die Beklagte nicht bereit war, außergerichtlich eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abzugeben, auch keine mit anderen Daten und Zahlen. Man will sich gerade nicht verbindlich festlegen.

Selbst wenn alle Absichtserklärungen der Beklagten tatsächlich umgesetzt werden sollten, sind die Maßnahmen nicht geeignet, die der Beklagten obliegenden Senkung der

ihr zuzurechnenden CO₂-Emissionen zu erreichen und so in dem ihr obliegenden Maße an der Verminderung der Gefahr der Freiheitsbeschränkungen der Kläger mitzuwirken.

(3) Vorhersehbarkeit der Auswirkungen auf künftige Freiheiten

Die drohenden Rechtsgutsverletzungen der Kläger sind für die Beklagte seit langem – spätestens jedenfalls seit dem Beschluss des BVerfG vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 – absehbar.

Die Ursachen und die Folgen der Klimakrise sind seit Jahrzehnten bekannt.

Spätestens seit dem Klimabeschluss des BVerfG ist auch die drohende Beschränkung der Freiheiten der Kläger bei Aufzehrung des CO₂-Budgets präzise vorhersehbar.

Hinzu kommt, dass der Beklagten bewusst ist, dass ihre unternehmerischen Entscheidungen langfristig Auswirkungen auf die deutsche und globale Klimabilanz haben.

Die Fahrzeuge der Beklagten sind naturgemäß Produkte, deren Emissionen über einen langen Zeitraum hinweg entstehen. Die durchschnittliche Lebensdauer für Pkw beträgt 14,2 Jahre (14 Jahre für Diesel und 14,4 für Benzin).

Beweis: EU-Kommission, Improvements to the definition of lifetime mileage of light duty vehicles, iii; abrufbar unter https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv_mileage_improvement_en.pdf.

45% der Pkw sind dabei noch länger als 15 Jahre nach Zulassung auf den Straßen unterwegs, 3% länger als 20 Jahre.

Beweis: Sachverständigengutachten

In Deutschland sieht die Altersstruktur der zugelassenen Pkw wie folgt aus: 42% der Pkw sind älter als 10 Jahre, 32% älter als 12 Jahre, 21% älter als 15 Jahre, 8,6% älter als 20 Jahre. Das Durchschnittsalter der Pkw in Deutschland beträgt 9,8 Jahre.

Beweis: Sachverständigengutachten

Dieses niedrigere Durchschnittsalter für Deutschland muss jedoch nicht dazu führen, dass die im Hilfsantrag des Klageantrags zu 1) für Deutschland genannte Budget anders zu berechnen ist. Denn es ist keineswegs so, dass die in Deutschland ursprünglich in

Verkehr gebrachten Autos in Deutschland bleiben, im Gegenteil, viele von ihnen fahren im hohen Lebensalter nicht mehr in Deutschland.

Beweis: Sachverständigengutachten

Auch diese Statistik zeigt, dass die Kläger sehr konservativ und zurückhaltend herangehen, wenn sie das Jahr 2030 zum Gegenstand der Klage machen. Dies ist im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen. Denn mindestens 21% der durch die Beklagte im Jahr 2029 in Verkehr gebrachten Pkw wird nach dieser Statistik noch nach dem Jahr 2045 auf den Straßen fahren - sofern der jeweilige Staat kein Nutzungsverbot ausgesprochen hat -, was der Erreichung von Klimaneutralität im Weg steht.

Beweis: Sachverständigengutachten

Sofern die Beklagte daher einwenden möchte, dass es nicht gesichert sei, dass eine Klimaneutralität bereits ab dem Jahr 2045 erforderlich wird, da beispielsweise die Europäische Union im Green Deal eine Klimaneutralität ab dem Jahr 2050 anstrebt, stünde dies dem klägerischen Begehren daher ebenfalls nicht entgegen. Denn wenn immerhin noch 8,6 % aller Fahrzeuge älter als 20 Jahre werden, würden diese 8,6 % bei einem Inverkehrbringen nach dem Jahr 2030 sogar noch nach dem Jahr 2050 fahren.

Beweis: Sachverständigengutachten

Selbst wenn man ein noch späteres Datum für die Klimaneutralität wählt, spräche auch dies nicht gegen den klägerischen Antrag, da immerhin 8,6 % der Fahrzeuge noch über das Jahr 2050 hinaus (älter als 20 Jahre) fahren.

Beweis: Sachverständigengutachten

Insbesondere die Fahrzeuge der Beklagten sind bekannt dafür, besonders langlebig zu sein. Dies ist grundsätzlich begrüßenswert, da nachhaltig. Unter Klimaschutzaspekten gilt dies jedoch nicht für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Unter den heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, die einen moderaten Minderungspfad hin zur Treibhausgasneutralität aufzeigen, ist es jedenfalls ausgeschlossen, dass eine Treibhausgasneutralität, die erst nach dem Jahr 2050 erreicht wird, auch nur ansatzweise in der Lage ist, eine Temperaturerhöhung von 1,5 °C oder auch nur 1,75 °C auszuschließen.

Beweis: Sachverständigengutachten

Die heutigen Unternehmensentscheidungen der Beklagten werden die (globale) Klimabilanz somit über die nächsten Jahrzehnte prägen.

(4) Keine von der Beklagten unbeeinflusste Natureinwirkung

Die Folgen der Klimakrise stellen keine von der Beklagten gänzlich unbeeinflusste Natureinwirkung dar.

Es kann dahinstehen, ob eine Inanspruchnahme als Störer dann ausscheidet, wenn eine Beeinträchtigung ausschließlich auf Naturkräfte zurückgeht (so Chatzinerantzis/Appel, NJW 2019, 881 (884) unter Hinweis auf die Kaltluftseeentscheidung des BGH in BGHZ 113, 384, wobei sie jedoch bereits verkennen, dass der Hinweis, nachdem der BGH entschieden habe, dass lediglich die Zuleitung von sinnlich wahrnehmbaren Stoffen eine abwehrfähige Störerhaftung begründet, nicht zum Anspruch nach § 1004 Abs. 1 BGB, wie von den Autoren geschrieben, sondern zum Anspruch aus § 823 Abs. 2 in Verbindung mit § 907 BGB ergangen ist, einem typischen Nachbaranspruch, um den es hier nicht geht).

Denn jedenfalls die Klimakrise geht nicht ausschließlich auf Naturkräfte zurück, die vom Menschen gänzlich unbeeinflusst sind. Der Einfluss der durch den Menschen ausgestoßenen Treibhausgase ist mittlerweile in der Wissenschaft abschließend geklärt. Der Sechste Sachstandsbericht des IPCC gibt dazu Auskunft und wird vorsorglich als Beweis angeboten. Das Bundesverfassungsgericht hat den Stand der Wissenschaft, so er vor dem Sechsten Sachstandsbericht vorlag, zutreffend zusammengefasst. Es gibt somit keinen Zweifel mehr daran, dass die Klimakrise nicht ausschließlich auf Naturkräfte zurückgeht.

Letztlich kann dies aber auch für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits dahinstehen.

Denn die Kläger machen geltend, dass ihre Grundrechtsgefährdungen durch das Verhalten der Beklagten in besonderer Weise verschärft werden. Da sich die Bundesrepublik Deutschland dazu verpflichtet hat, die Klimaziele des Pariser Abkommens einzuhalten und damit diejenigen Beiträge erbringen wird, die dazu notwendig sind, werden die Grundrechte der Kläger in besonderer Weise gefährdet, wenn die Beklagte das streitgegenständliche Verhalten fortsetzt und unbeschränkt, jedenfalls aber über das Jahr 2030 hinaus, Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren verkauft.

Es besteht somit die begründete Gefahr, dass dies so erfolgt, dass Beeinträchtigungen der Freiheit der Kläger damit verbunden sind, weil die Beklagte ihr emissionsträchtiges Verhalten fortsetzen kann.

Dies allein begründet die Kausalität.

Auf die Frage, wie und was naturgesetzlich die Klimakrise auslöst, kommt es mithin für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht an.

(5) Durch Adäquanztheorie keine Ansprüche „Jeder gegen Jeden“

Die Anwendung der Adäquanztheorie bewirkt, dass die in der Rechtsliteratur zuweilen gegenüber der Bewertung des Oberlandesgerichts Hamm im Fall Lliuya vs. RWE vorgebrachten Kritik, es käme zu Ansprüchen „Jeder gegen Jeden“, unbegründet ist (vgl. Keller/Kapoor, BB 2019, 705; Chatzinerantzis/Appel, NJW 2019, 881 (884)).

Unbestritten ist, dass praktisch jeder Mensch in der heute noch Treibhausgase in erheblicher Menge freisetzenden modernen Gesellschaft Treibhausgase emittieren lässt und dadurch in irgendeiner Weise den Klimawandel begünstigt.

Es macht jedoch einen erheblichen Unterschied, ob dies ein Mensch im Rahmen sozialadäquaten Verhaltens schlicht durch seine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben tut oder ob es die Beklagte ist, die selbst unter Gewährung einer weitreichenden Übergangszeit und eines noch sehr ausführlichen CO₂-Budgets keine rechtlich verbindliche Erklärung dazu abgibt, ab wann sie Emissionstreiber wie Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren nicht mehr in den Verkehr bringen wird.

Dieser Unterschied kann über die Adäquanztheorie aufgefangen werden.

(6) Zwischenergebnis

Die Beklagte trägt willentlich und adäquat kausal zur Herbeiführung der drohenden rechtswidrigen Beeinträchtigung der Kläger bei.

cc. Pflichtverletzung

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern (BGH, Urteil

vom 06. Februar 2007 – VI ZR 274/05 –, Rn. 14, juris; Staudinger, in: HK-BGB, 10. Aufl. 2019, BGB § 823 Rn. 60).

Ob im Einzelfall eine Verkehrspflicht besteht, ist nicht allgemein gültig festzulegen, sondern das Ergebnis einer wertenden Betrachtung.

(1) Begründung einer Verkehrspflicht

Die Verkehrspflicht der Beklagten ergibt sich vorliegend vor dem Hintergrund der Vorhersehbarkeit der Freiheitsbeschränkungen der Kläger sowie aus der Unverhältnismäßigkeit der von der Beklagten in Verkehr gebrachten Gefahr.

Insbesondere mit der weiteren Aufzehrung des verbleibenden CO₂-Budgets und einem Näherrücken der drohenden Gefahren für die Rechte der Kläger, steigen die Anforderungen an die Pflichten der Beklagten.

Die Gefahrsteuerung ist der Beklagten sowohl tatsächlich als auch rechtlich möglich. Sie ist in der Lage, mit vertretbarem (wirtschaftlichem) Aufwand die drohenden Gefahren in dem ihr obliegenden Maße zu verringern.

Der Umfang der Verkehrspflicht richtet sich nach der der Beklagten obliegenden Minderung der CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte und damit nach der Minderung der Gefahren für die Freiheiten der Kläger (vgl. auch Urteil der Rechtsbank Den Haag vom 26. Mai 2021 – C/09/571932/ HA ZA 19-379).

Sind mehrere Störer nebeneinander verantwortlich, führt dies dazu, dass die Reichweite ihrer jeweiligen Haftung gegeneinander abgegrenzt wird. Dabei korreliert regelmäßig ihr Haftungsumfang mit ihrem jeweiligen Verursachungsbeitrag. Jeder Störer haftet genau in dem Maße, wie er in zurechenbarer Weise an der Beeinträchtigung mitgewirkt hatte (LG München I, Urteil vom 14. Juni 2010 – 1 S 25652/09, juris, Rn. 25; Ebbing, in: Erman, BGB, 16. Aufl. 2020, § 1004 BGB, Rn. 139; siehe auch OLG Brandenburg, Urteil vom 17. August 2015 – 5 U 109/13, juris, Rn. 27).

Spätestens seit dem Klimabeschluss des BVerfG ist die akute und absehbare Gefahr für die Freiheiten der Kläger, welche die Beklagte durch das Inverkehrbringen ihrer Fahrzeuge mittelbar verursacht, für die Beklagte klar absehbar.

Die Beklagte entwickelt, produziert und vertreibt Kraftfahrzeuge. Diese können technisch und wirtschaftlich betrachtet seit Jahren in weniger emissionsträchtiger Form auf den

Markt gebracht werden. Die Beklagte entschied sich hingegen dafür, Kraftfahrzeuge, die wegen ihres hohen Gewichts durch ihre unnötig und unverhältnismäßig hohen Emissionen eine unverhältnismäßige Gefährdung der Freiheiten der Beklagten zur Folge haben, in Verkehr zu bringen und will dies auch nach dem Jahr 2030 fortsetzen.

Daher hat die Beklagte diese Gefährdungen zu verantworten. Da der Beklagten aller spätestens seit dem Urteil des BVerfG klar sein muss, welche unnötigen und unverhältnismäßigen Gefahren die von ihr in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge darstellen, ist sie aller spätestens seit diesem Zeitpunkt verpflichtet, die durch die von ihr in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge ausgehende Gefahr in einem solchen Umfang zu reduzieren, dass sie mit den Vorgaben des deutschen Klimabudgets zu einem Erreichen des Emissionsminderungsziels proportional zu ihrem Verursachungsanteil überein zu bringen sind.

So schuldet die Beklagte nicht, gar kein Risiko für die Freiheiten der Kläger darzustellen, sondern die von ihr in Verkehr gebrachten Gefahren entlang der Aufzehrung des Klimabudgets über die nächsten Jahre zu vermindern und eine CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2045 sicherzustellen. Dies bedeutet aufgrund der oben dargelegten langfristigen Nachwirkungen der unternehmerischen Entscheidungen der Beklagten eine Pflicht zum Ausstieg aus CO₂-emittierenden Technologien bis zum Jahr 2030.

Mit sinkendem CO₂-Budget steigt die Gefahr, die von jedem einzelnen in Verkehr gebrachten Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ausgeht. Ebenso steigen Umfang und Intensität der Verkehrspflichten. Hieraus ergibt sich sowohl die Verpflichtung zur graduellen Minderung der CO₂-Emissionen als auch schließlich zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor.

(2) Verletzung der Verkehrspflicht

Die Beklagte verletzt die ihr obliegenden Verkehrspflichten, indem sie den ihr nach ihrer Verkehrspflicht obliegenden Anteil an der Minderung der Gefahren für die Freiheiten der Kläger unterschreitet.

(a) Ergriffene Maßnahmen bislang unzureichend

Die bisher von der Beklagten ergriffenen Maßnahmen sind unzureichend, um eine vorzeitige Aufzehrung des CO₂-Budgets zu verhindern (vgl. oben die Ausführungen zum unzureichenden Minderungspfad).

(b) Pflichtverletzung trotz Einhalten öffentlich-rechtlicher Vorschriften

Die Einhaltung der sich aus den öffentlich-rechtlichen Vorschriften zum Klimaschutz folgenden Pflichten würde den zivilrechtlichen Unterlassungsanspruch nicht ausschließen.

Ist dem Störer die Gefahr seiner Handlung so klar erkennbar und nimmt er diese billigend in Kauf, kann er sich zur Exkulpation nicht darauf berufen, dass sein Handeln vom Gesetzgeber (noch) nicht verboten wurde.

Wer z.B. Kenntnis von der Karzinogenität eines von ihm in Verkehr gebrachten Produktes hat, kann sich nicht darauf berufen, dass dieses Produkt noch nicht verboten sei oder er eine Genehmigung für den Vertrieb habe, wenn es um die Haftung für die verursachten Schäden bzw. ein Unterlassen geht.

Die Beklagte muss die Gefährlichkeit ihrer Geschäftstätigkeit und die damit einhergehenden Beschränkungen der Freiheiten der Kläger erkennen und entsprechend Sicherheitsmaßnahmen treffen.

Die Verantwortung beginnt spätestens in dem Moment, in dem die Beklagte Kenntnis von der Rechtsverletzung hat (vgl. BGH, Urteil vom 01. März 2016 – VI ZR 34/15 –, BGHZ 209, 139-157, Rn. 23).

Zivilrechtliche Verkehrssicherungspflichten können über das durch öffentlich-rechtliche Vorschriften und Genehmigungen zur Gefahrenabwehr Geforderte hinausgehen.

Dass die Produkte der Beklagten öffentlich-rechtlich ohne weitergehende Auflagen und Beschränkungen zugelassen worden sind, schließt nicht aus, dass der Beklagten zum Schutze der Rechtsgüter der Allgemeinheit zusätzliche Pflichten obliegen (vgl. BGH, Urteil vom 09. Juni 1998 – VI ZR 238/97 –, Rn. 14, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 12. April 2006 – 1 U 102/05 –, juris).

Die negatorische und deliktische Haftung ist gegenüber dem Verwaltungsrecht bei der Bestimmung der Verkehrspflichten grundsätzlich autonom (vgl. hierzu Wilhelmi, Risikoschutz durch Privatrecht, 2009, S. 36). Verwaltungsrechtliche Vorschriften haben nur eingeschränkt Relevanz bei der Bestimmung von Verkehrssicherungspflichten.

Während die Regelungen des Verwaltungsrechts und insbesondere des öffentlichen Sicherheitsrechts nur einen Teil der bestehenden Risiken betreffen, erfasst die negatorische und deliktische Haftung alle bestehenden Risiken (vgl. Wilhelmi, Risikoschutz

durch Privatrecht, 2009, S. 37). Die negatorische Haftung dient „der über das öffentliche Recht hinausgehenden Abgrenzung der Freiheits- und Risikosphären im Einzelfall“ (Wilhelmi, Risikoschutz durch Privatrecht, 2009, S. 37), sodass die Verkehrssicherungspflichten im Einzelfall weit über das öffentliche Recht hinausgehen können.

Vor diesem Hintergrund schränken die zugunsten der Beklagten erteilten Genehmigungen die privatrechtlichen Abwehrrechte nicht ein (vgl. BGH, Urteil vom 23. September 1959 – V ZR 89/58 = BGHZ 30, 382, 390). In Genehmigungsbescheiden enthaltene Verhaltensstandards und Auflagen bestimmen die Verkehrspflichten der Beklagten keinesfalls abschließend (vgl. Wagner, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 505).

In der ständigen Rechtsprechung des BGH ist anerkannt, dass ein Verpflichteter eine Gefahrenlage in eigener Verantwortung eruieren und die entsprechend gebotenen Sicherungsmaßnahmen ergreifen muss, ohne sich dabei auf öffentlich-rechtliche Genehmigungen verlassen zu können (vgl. Wagner, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 505 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

Behördliche Genehmigungen können Rechtsgutsverletzungen nur ausnahmsweise rechtfertigen, wenn die Genehmigung explizit private Rechte zum Gegenstand hat und diese ausdrücklich ausschließt (Wagner, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 505; Wilhelmi, Risikoschutz durch Privatrecht, 2009, S. 275). Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Die Beklagte kann daher nicht auf die Untätigkeit des Staates verweisen (vgl. auch BGH, Urteil vom 10. Januar 1956 – VI ZR 216/54 –, juris; OLG Celle, Beschluss vom 06. Oktober 2005 – 4 U 882/05 –, Rn. 9, juris; Wagner, in: MüKoBGB, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 505).

Die Verantwortung der Beklagten besteht unabhängig von der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland, ihren eigenen verfassungsrechtlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz nachzukommen, und mindert diese Verpflichtungen nicht (vgl. Urteil der Rechtsbank Den Haag vom 26. Mai 2021, Az. C/09/571932 / HA ZA 19-379, 4.4.15.).

Der vorliegende negatorische Unterlassungsanspruch dient gerade dazu, die bestehende Rechtsschutzlücke bis zur Übernahme des Anspruchs der Klimaneutralität aus dem Klima-Beschluss des BVerfG in die behördliche Genehmigungspraxis (vgl. Wil-

helmi, Risikoschutz durch Privatrecht, 2009, S. 37). Der Unterlassungsanspruch berücksichtigt somit Rechtsverletzungen, denen von staatlicher Seite noch nicht begegnet wurde.

Es entspricht zudem der gesetzlichen Systematik, dass auch derjenige, der rechtmäßig handelt, für von ihm verursachte Beeinträchtigungen haften muss (OLG Hamm, Beschluss vom 30. November 2017 – I-5 U 5/17 –, ZUR 2018, 118 [119]).

Das OLG Hamm führt aus:

„Es entspricht der gesetzlichen Systematik, dass auch derjenige, der rechtmäßig handelt, für von ihm verursachte Eigentumsbeeinträchtigungen haften muss. Dieser grundsätzliche Rechtsgedanke findet sich auch in den von den Beklagten selbst angeführten § 14 S. 2 BImSchG und § 906 Abs. 2 S. 2 BGB wieder. Warum entsprechende Grundsätze im Rahmen von §§ 1004, 1011 BGS nicht gelten sollen, ist nicht ersichtlich und ergibt sich auch nicht aus dem Willen des Gesetzgebers oder aus den Grundsätzen der teleologischen Auslegung. Insbesondere soll vorliegend, anders als die Beklagte meint, der zivilrechtliche Schutz des Klägers nicht weiter gehen, als es die Systematik der § 14 S. 2 BImSchG und § 906 Abs. 2 S. 2 BGB vorgibt. Hier geht es nämlich nicht um einen Fall des Ausgleichs nach vorgenannten Vorschriften.“

Entgegen der Ansicht der Beklagten geht es hier – anders als in den Mehltau- und Wollläuse-Entscheidungen (BGH NJW-RR 2001, 1208; BGH NJW 1995, 2633 f.) – auch nicht um einen Fall der Verursachung von Naturereignissen durch pflichtwidriges Unterlassen, denn der Kläger sieht den Ausgangspunkt der von ihm aufgezeigten Kausalkette nicht in einem Unterlassen der Beklagten, sondern vielmehr in der aktiven (Mit-)Verursachung der Flutgefahr durch das Betreiben der Energieerzeugungsunternehmen. In diesem Zusammenhang ist demnach auf die Handlung der Beklagten, welche die behauptete Gefährdung des klägerischen Eigentums verursacht haben soll, also auf das aktive Betreiben der Kraftwerke durch die von der Beklagten beherrschten Tochterunternehmen, abzustellen. Aus dem gleichen Grund ist auch die vom Beklagten angeführte Kaltluftsee-Entscheidung (BGH NJW 1991, 1671 f.) hier nicht einschlägig.“

Selbst wenn man darauf verweist, dass das Oberlandesgericht Hamm darauf hingewiesen hat, dass es in dem durch ihn zu entscheiden Rechtsstreit nicht um eine Einschränkung der Tätigkeit der dortigen Beklagten geht und dies mit dem vorliegenden Rechtsstreit deshalb nicht zu vergleichen sei, ergibt sich im Ergebnis nichts anderes. Denn die rechtlichen Ausführungen des Oberlandesgerichts, die oben wiedergegeben worden sind, gelten auch in dieser Konstellation.

Selbst wenn man dies anders sehen würde, ist zu berücksichtigen, dass das einfache Recht, hier die Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen vom 17. April 2019, die kein Ausstiegsdatum für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorsieht, eine Verletzung der im deutschen und europäischen Verfassungsrecht geschützten Rechte der Kläger durch die Beklagte nicht rechtfertigen kann.

Umgekehrt ist es richtig: Die Grundrechte begrenzen das einfache Recht, auch wenn es sich dabei um sekundäres Unionsrecht handelt.

Denn die Verordnung 2019/631 leidet erkennbar an demselben Defizit, an dem auch das Bundes-Klimaschutzgesetz vor der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts gelitten hat.

Sie enthält nämlich keine Ziele, die die Automobilindustrie auf eine baldige Klimaneutralität verpflichtet. Obwohl in den Erwägungsgründen der Verordnung explizit hervorgehoben wird, dass die Auswirkungen der Erderwärmung bei 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden müssen (Erwägungsgrund Nummer 3) und es daher erforderlich ist, den gesamten Verkehrssektor emissionsfrei zu machen (Erwägungsgrund Nummer 4), enthält die Verordnung lediglich Zielfestlegungen, die bei jedem in den Blick genommene Datum noch weitere erhebliche Emissionen ermöglichen, selbst unbegrenzt nach dem 1. Januar 2030 (Art. 1 Abs. 5).

Zielfestlegungen, die auf eine Emissionsfreiheit oder auch nur eine Treibhausgasneutralität gerichtet sind, fehlen in der Verordnung.

Damit war selbst das Bundes-Klimaschutzgesetz vor der Novellierung, welches das Ziel einer Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2050 anpeilte, noch fortschrittlicher, wenngleich es das Bundesverfassungsgericht als verfassungswidrig ansah. Das Bundesverfassungsgericht rügte überdies, dass nach dem Jahr 2030 keine nachvollziehbaren Zielfestlegungen getroffen worden sind. Diese Kritik trifft auch die Verordnung 2019/631, denn wie man einerseits erreichen will, dass das 1,5° Ziel eingehalten wird (Erwägungsgrund Nummer 3), andererseits aber bis 2050 noch Treibhausgase ausstoßen lassen möchte (Erwägungsgrund Nummer 4) und in der gesamten Verordnung kein Ausstiegsdatum für Verbrennungsmotoren festlegt (erst recht keines, welches mit dem 1,5° Ziel kompatibel ist), erschließt sich nicht. Eine solche Vorgehensweise ist widersprüchlich und grundrechtswidrig.

Dieser genuin grundrechtliche Ansatz, der durch das Bundesverfassungsgericht entwickelt wurde (der Unterzeichnende hat die Beschwerdeführer in zwei der vier Verfassungsbeschwerden vertreten), hat zur Folge, dass diejenigen Veröffentlichungen in der Rechtsliteratur, die dem Oberlandesgericht Hamm in dem oben genannten Beschluss vorwarfen, die Pflichtwidrigkeit als konstitutives Merkmal der Störerhaftung zu übersehen, hier keine Anwendung finden (vergleiche beispielsweise Chatzinerantzis/Appel, NJW 2019, 881 (884)). Die Pflichtwidrigkeit ergibt sich aus der nunmehr vom BVerfG herausgearbeiteten Grundrechtsgefährdung, die mit dem Verhalten der Beklagten verbunden ist.

Für den Fall, dass die Kammer es als erforderlich ansieht, vor einer Entscheidung des Rechtsstreits zur Frage der Vereinbarkeit der hinter den aus Klimaschutzgründen notwendigen Regelungen zurückbleibenden Verordnung 2019/631 mit Artikel 6 (Recht auf Freiheit) in Verbindung mit Art. 37 (Umweltschutz) der Grundrechte-Charta der Europäischen Union eine

Vorabentscheidung

einzuholen, regen wir folgende Vorabentscheidungsfrage an:

„Ist die Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen vom 17. April 2019, insbesondere Art. 1 Abs. 5, mit Artikel 6 (Recht auf Freiheit) in Verbindung mit Art. 37 (Umweltschutz) der Grundrechte-Charta der Europäischen Union vereinbar, obwohl die Verordnung weder eine Emissionsfreiheit von Pkw fordert noch CO₂-Grenzwerte für Pkw vorsieht, die geeignet sind, das in Erwägungsgrund 3 vorgesehene Ziel der Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2° C, unter Berücksichtigung eines Budgets, welches nach der Einwohnerzahl Europas und eines dem Pkw-Sektor angemessenen Beitrags, berechnet wurde, zu erreichen?“

Für den Fall, dass die Kammer es als erforderlich ansieht, vor einer Entscheidung des Rechtsstreits wegen der Vereinbarkeit der Verordnung mit Grundrechten im Wege der

konkreten Normenkontrolle

eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einzuholen, wird dies zu prüfen sein. Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner neueren Rechtsprechung entschieden, dass es die grundrechtliche Vereinbarkeit von unmittelbar geltendem Unionsrecht zukünftig nicht mehr an Grundrechten des Grundgesetzes, sondern an den Grundrechten der Charta misst, da diese ein Funktionsäquivalent der Grundrechte des Grundgesetzes

sind (BVerfG, Beschl. v. 6. November 2010 – 1 BvR 276/17, „Recht auf Vergessen II“, Rn. 59).

Da auf der Unionsebene bisher kein effektiver Individualrechtsschutz zur Verfügung steht, fällt die Gewährleistung des Schutzes dem Bundesverfassungsgericht zu, sofern keine Vorabentscheidung eingeholt wird. Wenn demnach eine Urteilsverfassungsbeschwerde zulässig ist, muss Gleiches trotz des nach seinem Wortlaut zunächst nicht einschlägigen Anwendungsbereichs nunmehr auch für Art. 100 Abs. 1 GG gelten.

Unbefristet zu erteilende Typgenehmigungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können schon von Verfassungswegen weder auf ewig existieren, da sie der verfassungsrechtlich gebotenen Klimaneutralität entgegenstehen, noch können Typgenehmigungsvorschriften, die für zukünftig zu erteilende Typgenehmigungen keine Befristungen enthalten, diesen verfassungsrechtlichen Maßstäben gerecht werden.

Spätestens seit dem Klimabeschluss des BVerfG ist die akute und absehbare Gefahr für die Freiheiten der Kläger, welche die Beklagte durch das Inverkehrbringen erheblicher Gefahren mittelbar verursacht, für die Beklagte klar absehbar (siehe oben).

Wenn die vom nationalen und europäischen Gesetzgeber verabschiedeten Maßnahmen nicht ausreichen, um die Aufzehrung des CO₂-Budgets in angemessenem Umfang zu regulieren, entledigt dies die Beklagte nicht von ihrer Pflicht, ihren Beitrag zur Abwendung der Gefahren für die Freiheit der Beklagten zu leisten.

(3) Zwischenergebnis

Die Beklagte handelt pflichtwidrig.

dd. Zwischenergebnis

Die Beklagte ist Störerin. Ihr pflichtwidriges Verhalten ist äquivalent und adäquat kausal für die drohende Freiheitsbeeinträchtigung der Kläger.

4. Keine Duldungspflicht

Hinsichtlich des drohenden Eingriffs besteht keine Duldungspflicht der Kläger. Der Eingriff ist objektiv rechtswidrig. Die Beeinträchtigung ist, wie gezeigt wurde, nicht nur unwesentlich.

Eine Duldungspflicht der Kläger ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass Verbrennungsmotoren nicht zwingend mit Benzin oder Diesel angetrieben werden müssen.

So vertritt beispielsweise der Verband der Automobilindustrie den politischen Standpunkt, dass auch alternative Antriebe und Kraftstoffe wie E-Fuels und Wasserstoff zum Einsatz kommen könnten.

Wie realistisch bzw. wie unrealistisch, insbesondere wie ökologisch und ökonomisch sinnvoll solche Lösungen sind, muss im Rahmen dieses Rechtsstreits nicht diskutiert werden. Es muss auch nicht entschieden werden, ob beispielsweise ein aktuell herkömmlicher und mit Benzin oder Diesel betriebener Motor ohne weiteres mit Wasserstoff befüllt werden könnte.

Selbst wenn es jedoch eine Lösung geben sollte, bei der treibhausgasneutrale Verbrennungsprodukte in einem Verbrennungsmotor eingesetzt werden, löst auch dies keine Duldungspflicht für die Kläger unter Zugrundelegung der klägerischen Anträge aus, weil diese mit ihrem letzten Halbsatz jeweils den Nachweis offen lassen, dass eine treibhausgasneutrale Nutzung erfolgt. Diskussionen über Sinn und Unsinn von sogenannten E-Fuels erübrigen sich daher in dieser Auseinandersetzung.

Eine Duldungspflicht der Kläger ergibt sich auch nicht daraus, dass nicht mit Verbrennungsmotoren, sondern mit Batterien angetriebene Pkw nach dem aktuellen Stand der Technik ebenfalls keine Treibhausgasneutralität aufweisen. Dies ergibt sich zum einen aus dem Umstand, dass die Energieerzeugung noch nicht vollständig auf nachhaltige Energiequellen umgestellt ist, was aber in den nächsten Jahren ebenso zwingend erforderlich ist wie die Umstellung der Individualmobilität auf nachhaltige Antriebe. Selbst wenn man dies außer Acht lässt, sind derartige Fahrzeuge aber schon jetzt um 70 % klimafreundlicher als Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren (ICCT: Elektroauto-Klimabilanz knapp 70 Prozent besser als Verbrenner - [electrive.net](https://www.electrive.net)).

Beweis: Sachverständigengutachten

5. Rechtsfolge

In der Rechtsfolge ist den klägerischen Anträgen kumulativ zu entsprechen.

Sofern die Kammer zu dem Ergebnis gelangt, dass den Anträgen zu entsprechen ist, dies jedoch mit einem etwas höheren Budget oder einem etwas späteren Ausstiegsdatum zu erfolgen hat, stellen die Kläger klar, dass ihre Begehren nicht nur auf die konkret

formulierten Budgets und Ausstiegsdaten reduziert sind, sondern auch, nach Maßgabe einer Teilklageabweisung, höhere Budgets und spätere Ausstiegsdaten erfasst sind, wenngleich die Kläger der rechtlichen und tatsächlichen Überzeugung sind, dass diese nicht das Ergebnis des Rechtsstreits sein werden.

III. Streitwert

Der Streitwert ist auf jeweils maximal 30.000 € festzusetzen, mithin insgesamt 90.000 €.

Die Kläger orientieren sich dabei am Streitwertkatalog 2013 des Bundesverwaltungsgerichts für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

Dieser hat in Ziffer 1.2 als höchsten für eine Verbandsklage festzusetzenden Wert einen Betrag von 30.000 € angenommen. Wenn ein Verband klagt, der Rechte der Allgemeinheit wahrnimmt und damit Positionen durchsetzen kann, die über Individualpositionen hinausgehen und dies mit maximal 30.000 € Streitwert bewertet wird, muss der Streitwert, der für eine Individualperson gilt, die deshalb klagt, weil aus Grundrechten kein Verbandsklagerecht besteht, maximal so hoch sein wie dieser Streitwert. Oder, mit anderen Worten: Klagt ein Umweltverband gegen ein mehrere Milliarden Euro teures Kohle- oder Atomkraftwerk, ist der Streitwert maximal 30.000 €, da nicht der Wert oder Baukostenpreis des Kraftwerks, sondern das immaterielle Interesse des Klägers an der Klage entscheidend ist.

So ist es auch hier.

Bei nichtvermögensrechtlichen Streitigkeiten ist die Ermittlung des Streitwerts gem. §§ 3 ZPO, 48 Abs. 2 GKG grundsätzlich in das Ermessen des Gerichts gestellt (Thomas/Putzo, 41. Aufl. 2020, § 2 Rn. 13, § 3 Rn. 152). Bei diesem Ermessen ist von dem Interesse des Klägers an der begehrten Unterlassung auszugehen (BGH, Beschluss vom 20. Februar 1957 – V ZR 125/55 = JurBüro 1957, 224 f.; Beschluss vom 4. Dezember 1996 – VIII ZR 87/96 = juris Rn. 6).

Grundlage für die Schätzung des Streitwertes sind sowohl der Tatsachenvortrag als auch die Anträge der Kläger und ihr daraus resultierendes Interesse (OLG Hamm, Beschluss vom 16. Oktober 2015 – I-32 SA 49/15 –, Rn. 20).

Die Bedeutung der Sache ergibt sich aus dem Parteiinteresse und nach dem kostenrechtlichen Grundsatz der alleinigen Maßgeblichkeit des sog. „Angreifer-Interesses“ (Toussaint, in: in BeckOK Kostenrecht, 34. Edition, 2021, § 48 GKG, Rn. 21, 43).

Es kommt somit nur auf die Bedeutung der Sache für den Kläger an. Die Bedeutung der Sache ist nach objektiven Kriterien zu ermitteln und ergibt sich aus den rechtlichen und tatsächlichen, insbesondere auch gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Folgen des Verfahrens für den Kläger (*Toussaint*, in: BeckOK Kostenrecht, 34. Edition, 2021, § 48 GKG, Rn. 21, 43).

Dies berücksichtigend, sind die vorgetragenen Grundrechtseinschränkungen für die Kläger von einigem Gewicht.

Bei einer Unterlassungsklage ist dabei insbesondere das Interesse der Kläger an der Unterlassung der Beeinträchtigung, die sich aus dem Verhalten der Beklagten ergibt, zu berücksichtigen (OLG Brandenburg, Beschluss vom 28. August 2018 – 6 W 110/18, Juris, Rn. 7; vgl. auch zur Argumentation im Rahmen der Schätzung des Zuständigkeitsstreitwertes bei § 3 ZPO: BGH, Urteil vom 24. April 1998 – V ZR 225/97, Juris, Rn. 6; OLG Koblenz, Beschluss vom 04. Juli 2007 – 5 W 503/07, Juris, Rn. 2; *Herget*, in: Zöller, Zivilprozessordnung, 33. Aufl. 2020, § 3 ZPO, Rn. 16_170).

Die Beeinträchtigung, deren Unterlassung die Kläger hier verfolgen, besteht im Wesentlichen darin, dass die Beklagte mit dem Inverkehrbringen von neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 dafür sorgt, dass ab dem Jahr 2045 keine Treibhausgasneutralität erreicht wird. Primär geht es dabei um die Verletzung intertemporaler Freiheitsrechte beziehungsweise des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts. Diese zu beseitigende Störung ist wertbestimmend für den zu schätzenden Streitwert.

Hingegen sind potenzielle, wirtschaftliche Folgen für die Beklagte in diesem Fall nicht in die Bemessung des Streitwertes einzukalkulieren. Streitgegenstand ist das Unterlassen einer rechtswidrigen Rechtsgutsbeeinträchtigung. Welche Maßnahmen die Beklagte zu treffen hat, um die angegriffene Störung zu beenden, ist kein für den Streitgegenstand wertbildender Faktor und überdies auch nicht absehbar. Angesichts sich ändernder Rahmenbedingungen wie gesetzliche Regelungen, Neuausrichtung des Automobilmarktes und veränderte Kundenpräferenzen ist nicht ersichtlich, ob das begehrte Unterlassen überhaupt negative wirtschaftliche Folgen für die Beklagte hätte, es kann sich, je nach Unternehmen, auch wirtschaftlich besser auswirken als bisher geschehen.

Zudem spricht die Berücksichtigung von Art. 19 Abs. 4 GG gegen eine Berücksichtigung der wirtschaftlichen Folgen bei der Ermittlung des Gebührenstreitwertes. Wenn derartige Folgen für die Beklagte in der Bestimmung des Streitwertes gewichtigen Niederschlag finden, würden die daraus folgenden Gebühren enormes Ausmaß annehmen und auf

diese Weise die legitimen Interessen privater Kläger verdrängen. Letztlich würden etwaige finanzielle Folgen von erheblichem Ausmaß für die Beklagte das legitime Interesse der Kläger an der begehrten Unterlassung schlichtweg konterkarieren. Rechtsschutzersuchen gegen Störungen durch große wirtschaftliche Betriebe wäre für Privatpersonen nicht mehr unter zumutbaren Kostenrisiken möglich.

Dies deckt sich mit der unumstrittenen Feststellung der Gerichte im Rahmen der Schätzung des Zuständigkeitsstreitwertes nach § 3 ZPO, dass etwaige Folgen für die Beklagte, insbesondere die Kosten für die Beseitigung der Störung, für die Bestimmung des Streitwertes nicht erheblich sind (OLG Hamm, Beschluss vom 16. Oktober 2015 – I-32 SA 49/15, Juris, Rn. 21 m.w.N.; OLG München, Beschluss vom 08. August 2016 – 34 AR 92/16, Juris, Rn. 12, 17; vgl. auch BGH, Beschluss vom 17. Mai 2006 – VIII ZB 31/05, Juris, Rn. 8.

Ohnehin bestehen nach der neuen Fassung des Klimaschutzgesetzes ambitionierte Sektorziele sowie das Ziel der Treibhausgasneutralität im Verkehrssektor, die sicherlich bisher nicht absehbare wirtschaftliche Folgen für die Beklagte nach sich ziehen. Schon allein deshalb hat die Beklagte – gemessen an den Sektorzielen und dem Ziel der Treibhausgasneutralität ab dem Jahr 2045 – den Betrieb hinreichend zu transformieren. Die wirtschaftlichen Folgen derartiger, gesetzlich vorgegebener Transformationsprozesse sind jedoch nicht als allein durch die Kläger in diesem Rechtsstreit hervorgerufen zu bewerten. Infolgedessen können sie keine Rolle bei der Bemessung des Streitwertes einnehmen.

Es erscheint daher sinnvoll, die für Umweltklagen entwickelten Grundsätze des Bundesverwaltungsgerichts auf den vorliegenden Fall zu übertragen, was einen Streitwert in Höhe von 30.000 € für jeden einzelnen Kläger, mithin insgesamt 90.000 €, angemessen erscheinen lässt.

Im Rahmen der abschließenden Streitwertfestsetzung wird durch das Gericht zum Schutz der Kosteninteressen der unterliegenden Beklagten zu überprüfen sein, ob eine Addierung der Einzelwerte vorzunehmen ist.

Dagegen könnte sprechen, dass keine Addition stattfindet, wenn die Ansprüche der drei Kläger denselben Streitgegenstand haben, letztlich also wirtschaftlich identisch zu bewerten sind (*Herget*, in: Zöller, Zivilprozessordnung, 33. Aufl. 2020, § 5 ZPO, Rn. 3; BDZ/Dörndorfer, 5. Aufl. 2021, GKG § 39 Rn. 2).

So liegt es wohl hier.

Die Anträge der drei Kläger sind alle auf dasselbe Ziel gerichtet, nämlich die Unterlassung des Inverkehrbringens von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030, soweit keine Treibhausgasneutralität gewährleistet werden kann. Bei allen drei klägerischen Anträgen liegt der gleiche Lebenssachverhalt zugrunde. Aus Gründen des materiellen Rechts kann die Erfüllung der Unterlassungsverpflichtung nur einheitlich gegenüber allen drei Klägern bewirkt werden. Die Situation stellt sich ähnlich wie bei Gesamtgläubigern gemäß § 428 BGB dar, in welcher die Leistungsbewirkung durch die Beklagte gegenüber einem Kläger gleichzeitig auch gegenüber den übrigen Klägern wirkt. Das sachliche Interesse der Kläger zielt insofern nur auf eine zu erfüllende Unterlassung. In der Folge kann der Anspruch nur einmal den Gegenstandswert bilden, so dass keine Addition nach § 5 Hs. 1 ZPO oder § 39 Abs. 1 GKG erfolgt. Dies hat, folgt man dem, damit einen Gesamtstreitwert von 30.000 € zur Folge.

Eine Verdoppelung des Streitwerts durch die kumulativ gestellten beiden Hauptanträge ist nicht vorzunehmen.

Denn mit dem Hauptantrag zu 1) soll, wie ausgeführt, nur vermieden werden, dass der Hauptantrag zu 2) aus Klimaschutzgründen „zu spät“ kommt, da die Beklagte bis dahin eine so große Zahl an Autos mit Verbrennungsmotor verkauft hat, dass das ihr zustehende Budget bis dahin bereits verbraucht ist. Es handelt sich bei dem Klageantrag zu 1) daher um ein Auffangnetz für den Klageantrag zu 2), welches keine streitwerterhöhende Funktion hat.

D. Ergebnis

Die Klage ist zulässig und begründet.

Die Beklagte ist aus §§ 1004 Abs. 1 S. 2, 823 Abs. 1 BGB analog zur Verhinderung von Grundrechtsverletzungen der Kläger verpflichtet, das weitere Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotoren nach dem 31. Oktober 2030 zu unterlassen.

Zugleich hat sie es zu unterlassen, bis dahin Personenkraftwagen in einer Zahl in Verkehr zu bringen, die in ihrer Summe das im Klageantrag zu 1) genannte CO₂-Budget überschreiten. Andernfalls könnte die Beklagte bis zum 31. Oktober 2030 ihre Produktion derart ansteigen lassen, dass das Ausstiegsdatum zur Einhaltung der naturwissenschaftlich gebotenen Klimaschutzziele zu spät käme.

Die durch das Bundesverfassungsgericht entwickelte Sicht auf den Schutz der Grundrechte durch und wegen des Klimaschutzes bindet aufgrund der mittelbaren Drittwirkung der Grundrechte die Beklagte im Rahmen des vorliegenden deliktsrechtlichen Anspruchs.

Wegen des gebotenen Ausgleichs der divergierenden Rechtspositionen der Kläger und der Beklagten sind die Kläger sowohl bei der Benennung des Ausstiegsdatums als auch bei der Berechnung des bis dahin noch zur Verfügung stehenden Budgets grundrechtsschonend mit der Beklagten umgegangen und haben die jeweiligen Interessen in einen Ausgleich gebracht.

Anderer Rechtsschutz steht den Klägern nicht zur Verfügung. Sie können weder gegen das Inverkehrbringen derart klimaschädlicher Produkte in anderen Staaten, erst recht nicht in allen Staaten der Erde vorgehen, noch können sie dies in Deutschland tun, da die Regelungen zum Inverkehrbringen von Personenkraftwagen unionsrechtlich vollharmonisiert sind. Gegenüber der Europäischen Union steht jedoch kein Individualrechtsschutz zur Gewährung ausreichenden Grundrechtsschutzes in Klimaschutzverfahren zur Verfügung.

Zur Gewährung des grundrechtlich abgesicherten effektiven Rechtsschutzes ist daher die Durchsetzung der Rechte der Kläger in diesem Verfahren geboten.

Professor Dr. Remo Klinger
Rechtsanwalt