

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Landgericht Braunschweig
Münzstr. 17
38100 Braunschweig

per beA

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidel * (bis 30.06.2020)
Dr. Ulrich Wollenteit *¹
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *¹
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Davina Bruhn *
André Horenburg
John Peters

¹ Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

08.11.2021

00547/21 /R /dr

Mitarbeiterin: Jule Drzewiecki

Durchwahl: 040-278494-11

Email: drzewiecki@rae-guenther.de

K l a g e

der **1. Martin Kaiser,** [REDACTED]
2. Roland Hipp, [REDACTED]
3. Clara Mayer, [REDACTED]

- Kläger:innen -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Günther, Mittelweg 150, 20148 Hamburg

g e g e n

die **Volkswagen AG,**
vertreten durch den Vorstand,
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg

- Beklagte -

Buslinie 19, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

wegen: Unterlassung und Beseitigung übermäßiger CO₂-Emissionen durch Geschäftstätigkeiten

Gegenstandswert: 25.000 Euro

Vollmachten sind beigelegt.

Namens und im Auftrage der Kläger:innen erheben wir Klage und bitten um Anberaumung eines Termins zur mündlichen Verhandlung, in dem wir beantragen werden,

die Beklagte zu verurteilen,

1. bei Vermeidung eines Ordnungsgeldes bis zu 250.000 EUR – ersatzweise Ordnungshaft – oder von Ordnungshaft bis zu sechs Monaten,

es zu unterlassen,

a) selbst sowie durch vollkonsolidierte Tochterunternehmen mit einem Verbrennungsmotor ausgestattete Personenkraftwagen (Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen einschließlich Fahrzeugführer geeignet und bestimmt sind) sowie leichte Nutzfahrzeuge (Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zum Transport von Personen oder Gütern bestimmt sind mit einem maximalen zulässigem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen) nach Ablauf des Jahres 2029 entgeltlich oder unentgeltlich erstmals in den Verkehr zu bringen

b) die unter a) genannten Fahrzeuge, die sie selbst herstellt oder die sie durch vollkonsolidierte Tochterunternehmen herstellen lässt, nach Ablauf des Jahres 2029 entgeltlich oder unentgeltlich in den Verkehr bringen zu lassen,

2. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen

– hinsichtlich der erfassten Fahrzeugklassen nach Maßgabe des Antrages zu 1) –,

a) dass die aus dem Betrieb von Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen entstehenden jährlichen aggregierten CO₂-Emissionen (Scope 1, 2 und 3), die von ihr selbst sowie von ihren

vollkonsolidierten Tochterunternehmen verursacht werden, im Jahre 2030 um mindestens 65 Prozent gegenüber 2018 zu senken und mindestens unter diesem Niveau beizubehalten, wobei die Methoden und Bilanzierungsgrundsätze dem Greenhouse Gas Protocol des World Resources Institutes oder vergleichbarer wissenschaftlich anerkannter Standards zu entnehmen sind,

b) dass konzernweit, d.h. über alle mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen befassten vollkonsolidierten Tochterunternehmen und Marken hinweg, maximal 25 Prozent der in den Jahren 2021 bis zum Ablauf des Jahres 2029 insgesamt inverkehrgebrachten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sind,

3. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen

– hinsichtlich der erfassten Fahrzeugklassen nach Maßgabe des Antrages zu 1) –,

a) in den mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf diese Fahrzeuge bezogene Dienstleistungen befassten Gemeinschaftsunternehmen (joint ventures, nicht vollkonsolidierte Beteiligungen) ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss fortlaufend so auszuüben, dass die jährlichen aggregierten CO₂-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) bis zum Jahre 2030 um 65 Prozent gegenüber 2018 gesenkt werden und mindestens unter diesem Niveau beibehalten werden, wobei die im Antrag zu 2. a) benannten Standards sowie zum Nachweis des Einflusses die anerkannten Grundsätze ordnungsgemäßer Buchhaltung anzuwenden sind,

b) in den Gemeinschaftsunternehmen (joint ventures, nicht vollkonsolidierte Beteiligungen), die mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf diese Fahrzeuge bezogene Dienstleistungen befasst sind, ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss zur Erreichung des im Antrag zu 2. b) genannten maximalen inverkehrgebrachten Anteils von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bis zum genannten Zeitpunkt fortlaufend auszuüben,

c) in den Gemeinschaftsunternehmen (joint ventures, nicht vollkonsolidierte Beteiligungen), die mit Entwicklung,

Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf diese Fahrzeuge bezogene Dienstleistungen befasst sind, ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss so auszuüben, dass ein erstmaliges Inverkehrbringen oder Inverkehrbringenlassen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen spätestens nach Ablauf des Jahres 2029 unterlassen wird.

Der Inhalt der Klage folgt dem nachfolgenden

Inhaltsverzeichnis

I. Sachverhalt	9
1. Die Kläger:innen	9
a) Kläger zu 1)	9
b) Kläger zu 2).....	10
c) Klägerin zu 3).....	10
2. Der Klimawandel und seine Folgen.....	11
a) Der Klimawandel im Allgemeinen.....	11
(1) Zum Hintergrund	11
(2) Physikalischer Wirkungszusammenhang	12
(3) Folgen des Klimawandels allgemein.....	15
(4) Erkenntnisquellen und Abkommen	17
b) Attribution konkreter Klimafolgen.....	19
c) Folgen für die Kläger:innen.....	20
3. Anteil der Beklagten am Klimawandel.....	30
a) Gesamtanteil des Konzerns und Erheblichkeit.....	31
b) Konzernstruktur und Leitungsausübung durch Obergesellschaft	35
4. Gebotenes Handeln der Beklagten	38
a) Herleitung konkreter Reduktionsziele gemäß dem Pariser Übereinkommen anhand von wissenschaftlich anerkannten Klimaszenarien.....	38
(1) Systematik der Szenarien	38
(2) Die internationale Energieagentur und das NZE-Szenario.....	45
b) Notwendige Transformation des Verkehrssektors zur Einhaltung der Pariser Temperaturziels und Szenarienwahl.....	47
c) Konkreter Reduktionspfad PKW und leichte Nfz anhand NZE AEC..	54

(1) Reduktionspfad für Pkw und leichte Nfz.....	54
(2) Verbrennerausstiegszeitpunkt.....	56
d) Spezifisch vom Volkswagen-Konzern vorzunehmende notwendige Maßnahmen zur Einhaltung des Pariser Temperaturziels	59
5. Angekündigte und umgesetzte Maßnahmen des Konzerns	61
a) Angekündigte Maßnahmen	61
b) Aktiv dem Ziel zuwiderlaufende Maßnahmen	65
6. Vorprozessuale Korrespondenz.....	67
II. Rechtliche Würdigung	67
1. Rechtsgüter.....	68
a) Eigentum.....	68
b) Gesundheit.....	69
c) Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung	69
2. Rechtsgutsbeeinträchtigung.....	77
a) Kausalität	77
b) Eigentum	79
c) Gesundheit.....	80
d) Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit	81
3. Störer	83
a) Verstoß gegen Verkehrssicherungspflicht.....	84
b) Allgemeine Grundsätze aus § 1004 BGB.....	100
4. Mehrheit von Störern.....	109
5. Anforderungen an Risikograd für Rechtsgüter aufgrund verfassungskonformer Auslegung des Störerbegriffes abgesenkt	110
6. Kein Ausschluss, § 1004 Abs. 2 BGB	112
7. Rechtsfolgen.....	114
a) Unterlassungsanspruchsdimension	115
b) Beseitigungsansprüche.....	118
c) Anträge	122
III. Streitwert	123
IV. Resümee	124

Begründung der Klage:

Die Kläger:innen nehmen die Beklagte in Anspruch, um sicherzustellen, dass sie künftig nicht durch übermäßige CO₂-Emissionen der Beklagten in zentralen Rechtsgütern wie Eigentum, Gesundheit und ihrem Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit verletzt werden.

Der Klimawandel und seine Folgen beeinträchtigen die Kläger:innen bereits heute spürbar in ihren oben genannten Rechten und drohen, sie zukünftig noch gravierender in ihren Rechten zu verletzen. Die Irreversibilität der Folgen zwingt die Kläger:innen, bereits heute zu handeln.

Die Beklagte trägt durch ihre CO₂-Emissionen in erheblichem Umfang zum Klimawandel und dessen Folgen bei. Der Beklagten sind sämtliche CO₂-Emissionen des VW-Konzerns zuzurechnen. Diese beliefen sich im Jahr 2018 auf 582 Millionen Tonnen. Dies entspricht in etwa den jährlichen CO₂-Emissionen von Australien bzw. 1 Prozent der CO₂-Emissionen weltweit. Die antragsgemäße Verurteilung der Beklagten würde zu einer Einsparung von über 2 Gt (Gigatonnen) CO₂ führen, was rund einem Drittel des verbleibenden CO₂-Budgets von Deutschland entspricht. Kurzum: die Beklagte ist ein staatengleicher CO₂-Großemittent mit entsprechender Verantwortung. Dies ist der Grund, warum die Kläger:innen die Beklagte in Anspruch nehmen.

Die Klageanträge zielen darauf ab, dass die Beklagte ihre zukünftigen CO₂-Emissionen gemäß dem sog. „Net Zero by 2050-Szenario, All Electric Case“ (NZE AEC-Szenario) der Internationalen Energieagentur (IEA) und dem ihr zustehenden CO₂-Budget reduziert.

Das NZE AEC-Szenario weist der Beklagten einen im Vergleich zu anderen CO₂-Emitenten besonders milden Reduktionspfad zu, da es einerseits die allgemein anerkannten Erkenntnisse der Klimawissenschaft und insbesondere das Erderwärmungsziel des Übereinkommens von Paris¹ sowie andererseits die besondere Bedeutung der Beklagten für die Weltwirtschaft und die mit der CO₂-Reduzierung verbundenen Kosten berücksichtigt. Es gibt nach Kenntnis der Kläger:innen kein vergleichbar passendes Szenario und auch die Beklagte hat bis dato kein geeignetes Szenario benannt, an dem sie sich orientiert. Kein Szenario zu verwenden wäre hingegen Willkür.

Die Beklagte hat ihre Verantwortung, ihre CO₂-Emissionen umfassend so schnell wie möglich zu reduzieren, zwar ebenso öffentlich anerkannt, wie das 1,5-Grad-

¹ s. Gesetz zu dem Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015, vom 28. September 2016, BGBl II S. 1082, UNTS No. 54113, im Folgenden auch: Pariser Übereinkommen (PA).

Ziel der Pariser Übereinkommens. Sie kommt dieser Verantwortung jedoch bis heute trotz der expliziten Aufforderung der Kläger:innen nicht nach.

Die Kläger:innen sind daher gezwungen, die Beklagte zivilrechtlich in Anspruch zu nehmen.

Konkret begehren die Kläger:innen insbesondere, dass die Beklagte sicherstellt, dass

- im Zeitraum von 2021 bis einschließlich 2029 maximal 25 Prozent der konzernweit verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (Nfz) mit Verbrennungsmotoren bestückt sind und ab 2030 gar keine mehr; sowie dass
- der VW-Konzern seine CO₂-Emissionen bis 2030 um 65 Prozent gegenüber 2018 senkt.

Diese Begehren der Kläger:innen sind zulässig und gemäß §§ 1004, 823 BGB (analog) auch begründet.

Die CO₂-Emissionen der Beklagten beeinträchtigen bzw. bedrohen die Kläger:innen in den drei bereits eingangs erwähnten Rechtsgütern: ihrem Eigentum (hier insbesondere an Waldgrundstücken und einem landwirtschaftlichen Betrieb), ihrer Gesundheit und ihrem Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit. Die Existenz und die verfassungsrechtliche Bedeutung des letztgenannten Rechts hat das BVerfG in seiner Entscheidung zum Klimaschutzgesetz (KSG) vom 24. März 2021 bestätigt.² Dieses Recht ist, ebenso wie die weiteren vom BVerfG anerkannten Rahmenrechte, namentlich das allgemeine Persönlichkeitsrecht und das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, auch im zivilrechtlichen Verhältnis zu schützen. Dieser Schutz erfolgt v.a. über §§ 823 und 1004 BGB.

Das BVerfG hat in seiner vorgenannten Entscheidung auch noch einmal herausgearbeitet, dass der Schutz vor den Folgen des Klimawandels ein maximal frühzeitiges Handeln erfordert:

*„Das Grundgesetz verpflichtet unter bestimmten Voraussetzungen zur Sicherung grundrechtsgeschützter Freiheit über die Zeit und zur verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen über die Generationen. (...) Die Schonung künftiger Freiheit verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität **rechtzeitig** einzuleiten. (...)*

Die Freiheitseinschränkungen fallen darum milder aus, je mehr Zeit für eine solche Umstellung auf CO₂-freie Alternativen bleibt,

² BVerfG, Beschl. v. 24. März 2021, 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 288/20, 2021.

*je früher diese initiiert wird und je weiter das allgemeine CO₂-Emissionsniveau bereits gesenkt ist.*³ (Hervorhebung d. Unterz.)

Auch die weiteren Voraussetzungen der Haftung der Beklagten aus §§ 1004, 823 BGB (analog) liegen vor. Insbesondere ist die Beklagte „Störer“ iSv. § 1004 Abs. 1 BGB mit Blick auf sämtliche CO₂-Emissionen des VW-Konzerns. Die Zurechnung folgt hierbei aus der Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht bzw. nach den allgemeinen Grundsätzen zum Handlungs- bzw. Zustandsstörer.

Die Verletzung einer solchen Verkehrssicherungspflicht war auch die Grundlage für die Verurteilung des Ölkonzerns Royal Dutch Shell (RDS) zur Reduzierung seiner CO₂-Emissionen durch den District Court Den Haag als zuständiges erstinstanzliches Zivilgericht. Es hat den Konzern aufgrund einer Verkehrssicherungspflicht verurteilt,

„die jährliche Gesamtmenge aller CO₂-Emissionen in der Atmosphäre (Scope 1, 2 und 3), die durch die Geschäftstätigkeit und die verkauften Produkte der Shell Gruppe entstehen, so zu begrenzen, dass dieses Volumen um mindestens netto 45% bis Ende 2030 im Vergleich zu den Werten von 2019 reduziert wird“⁴

Die wesentlichen Wertungen des niederländischen Zivilgerichts tragen ungeachtet der Unterschiede der Deliktsrechtsordnungen in Verbindung mit den §§ 1004, 823 BGB (analog) auch hier. Wir fügen das Urteil in einer eigenen redigierten maschinellen Übersetzung als

Anlage K 1

an.

Auch nach der ständigen Rechtsprechung des BGH ist derjenige, der eine Gefahrenlage gleich welcher Art schafft, verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst sicher und umfänglich zu verhindern.

Die Klageanträge der Kläger:innen gewährleisten exakt das.

³ s. Fn. [2], Ls. 4, Rn. 183, 121.

⁴ vgl. The Hague District Court, Judgement of 26.05.2021 – C/09/571932 / HA ZA 19-379, **Ziff. 5.3** (Tenor) sowie Ziff. 4.4.1 ff.; abzurufen in englischer Sprache unter: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBDHA:2021:5339> (07.07.2021). Eine deutsche Zusammenfassung findet sich bei Verheyen/Franke, Deliktsrechtlich begründete CO₂-Reduktionspflichten von Privatunternehmen - Zum „Shell-Urteil“ des Bezirksgericht Den Haag, ZUR 2021, im Erscheinen.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

b) Kläger zu 2)

Der am [REDACTED] (Baden-Württemberg) geborene Kläger ist seit 2002 Geschäftsführer von Greenpeace e.V. Er wird wie der Kläger zu 1) hier aber im eigenen Interesse tätig.

[REDACTED]

[REDACTED]

c) Klägerin zu 3)

Die Klägerin zu 3) ist [REDACTED] geboren [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Sie ist zugleich Pressesprecherin der Bewegung Fridays for Future.

Die Klägerin hat schon 2019 auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG den Konzern zu klimaschützendem Verhalten aufgefordert, weil ihr zukünftiges

Leben wegen der Klimawandelfolgen und Freiheitseinschränkungen andernfalls nicht mit einem heutigen Leben vergleichbar sein wird.

2. Der Klimawandel und seine Folgen

Die Existenz des Klimawandels ist heute nicht mehr seriös bestreitbar. Der Sachverhalt ist offenkundig. Das Bundesverfassungsgericht hat dessen allgemeine Gesetzmäßigkeiten mit seinem Klima-Beschluss verbindlich festgestellt und zu einer Verfassungswirklichkeit erhoben, die von allen staatlichen Stellen zu beachten ist.⁵

Zur Verdeutlichung des Gesamtzusammenhangs wird der Klimawandel und seine bereits heutigen Folgen im Folgenden nochmals orientiert an den Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts knapp aufgezeigt (dazu **a**).

Der Klimawandel äußert sich auch in Zukunft gegenüber den Kläger:innen in seinen typischen Folgen. Auch dieser Zusammenhang ist wissenschaftlich valide begründbar. Hierzu legen die Kläger:innen insbesondere einen wissenschaftlichen Bericht (inklusive Attributionsaussagen) vor (**b**).

Die für die Kläger:innen im Konkreten zu erwartende Beeinträchtigungen werden unter **c**) beschrieben.

Die Beklagte hat mit ihren Emissionen einen erheblichen Anteil an diesen Folgen. Auch dies kann durch sie nicht ernsthaft bestritten werden, denn dies hieße, ihre eigens berichtete Geschäftstätigkeit zu negieren. Zum Anteil der Beklagten an der hier unter 2. dargestellten Kausalitätskette wird unter 3. vorgetragen.

a) Der Klimawandel im Allgemeinen

Die allgemeinen naturwissenschaftlichen Gesetzmäßigkeiten des Klimawandels sind Teil der Kausalitätskette zwischen den Handlungen bzw. dem Geschäftsbetrieb der Beklagten und den Beeinträchtigungen der Rechtsgüter der Kläger:innen.

(1) Zum Hintergrund

Mit der industriellen Revolution im endenden 18. Jahrhundert begann ein radikaler Gesellschaftswandel in vielen Teilen der Welt. Als Folge zahlreicher technischer Erfindungen und Entdeckungen wurde eine Schwerindustrie möglich, mit Eisenbahn und der Dampfschiffahrt der Keim zur modernen Globalisierung

⁵ vgl. BVerfG, [Fn., 2], Rn. 12, vgl. auch § 31 Abs. 1 BVerfGG.

gesetzt. 1886 wurde das erste, fossile Brennstoffe nutzende Automobil in den Verkauf gebracht.

Eine der wesentlichen Grundlagen für diese gesellschaftliche Transformation, aufgrund derer eine rapide Anwachsung des (materiellen) Wohlstandes möglich war, war die Nutzbarmachung fossiler Energie. Die Beschleunigung des Verbrauchs der natürlichen Ressourcen in diesem Tempo ist das Fundament für die Welt, wie wir sie heute kennen und zugleich die Ursache für die heutige Klimakrise. Sie ist auch die Grundlage für die Größe und wirtschaftliche Bedeutung des beklagten VW-Konzerns.

Kenntnis von den gefährlichen Folgen der Nutzung fossiler Energieträger und des Klimawandels existierte zu Beginn der Industrialisierung noch nicht. Mittlerweile aber sind die Folgen der Emission von Treibhausgasen auch der Beklagten seit Jahrzehnten bekannt.

Der in diesem Jahr prämierte Nobelpreisträger, Prof. Klaus Hasselmann, veröffentlichte etwa schon 1979 Forschungen, die den „Fußabdruck“ der Menschheit auf das globale Klima berechenbar darstellte. Nach einem Beschluss des OLG Hamm⁶ besteht sogar seit 1958 durch die Veröffentlichungen des Klimawissenschaftlers Charles D. Keeling allgemeine Kenntnis vom Klimawandel durch den Treibhausgasausstoß.

Die heutige Kenntnis und die jahrelange Untätigkeit bedeuten nicht, dass etwa aus einem geschichtlichen Reuegefühl der Wohlstand abgebaut und die sozioökonomische Entwicklung umgekehrt werden müsste. Eine wohlstandswahrende Transition ist möglich. Dies aber nur, wenn die wissenschaftlich gebotenen Maßnahmen *jetzt* ergriffen werden.

Das Klageziel ist keine Schädigung der Beklagten. Die Kläger:innen bezwecken keinen Wettbewerbsnachteil der Beklagten, im Gegenteil: Sie wünschen sich vielmehr, dass diese die hier aufgezeigten wissenschaftlichen Maßgaben als (einzige) Chance einer nachhaltigen Entwicklung des Konzerns erkennt.

(2) Physikalischer Wirkungszusammenhang

Orientiert an den Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts tragen wir zum tatsächlichen Ausgangspunkt der Klage zur Beschreibung des Klimawandels nachfolgend vor. Wir nehmen auf die tatsächlichen Erkenntnisse des Beschlusses ausdrücklich

Bezug

⁶ vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 30. November 2017 – I-5 U 15/17; ZUR 2018, 118.

und machen diese unmittelbar zum Gegenstand der weiteren Klagebegründung.⁷

Hiernach ist der Klimawandel hinsichtlich des physikalischen Wirkungszusammenhanges wie folgt zu fassen:

Durch bewusste menschliche Handlungen werden sog. Treibhausgase (THG), insbesondere CO₂, freigesetzt. Die Freisetzung wird vor allem durch den Verbrauch von fossilen Brennstoffen und Landnutzungsänderungen, die die Vernichtung von THG-Senken zur Folge haben, verursacht.⁸

Die beschleunigte Freisetzung der Treibhausgase seit der Industrialisierung führt zu einer Anreicherung dieser Gase in der Erdatmosphäre und verändert damit deren chemische Zusammensetzung.⁹

Einzelne Gase der Erdatmosphäre reflektieren dabei die Wärmeabstrahlung der Erde, wobei eine Zunahme der Treibhausgase dafür sorgt, dass weniger Wärme in den interplanetaren Raum abstrahlen kann und mehr auf die Erde zurückreflektiert wird, als dies bei geringerer Konzentration dieser Gase der Fall wäre. Folge ist eine Zunahme der Temperatur u.a. in der bodennahen Atmosphäre (Troposphäre).¹⁰ Der Name Treibhausgase rührt von dem vergleichbaren Aufwärmungseffekt her, der in einem gläsernen Gewächshaus unter Sonneneinstrahlung abläuft.

Die Anreicherung der Treibhausgase und damit die Erderwärmung stehen in nahezu linearem Zusammenhang mit menschlich verursachten THG-Emissionen.¹¹

Diese Erkenntnis beruht auf den Feststellungen des Weltklimarates – Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC – s. hierzu die Erläuterung unter sogleich [4]), das dies nochmals in diesem Jahr bestätigt hat.

Erstmals insoweit ergeht hinsichtlich der Anthropogenität keine Wahrscheinlichkeitseinstufung mehr, sondern die Bezeichnung als Gewissheit:¹²

⁷ s. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 16-37.

⁸ vgl. BVerfG, ebd. Rn. 19.

⁹ s. BVerfG, ebd. Rn. 19.

¹⁰ vgl. BVerfG, ebd. Rn. 19.

¹¹ vgl. BVerfG, ebd. Rn. 19.

¹² Der IPCC verwendet für seine wissenschaftlichen Bewertungen den folgenden Wahrscheinlichkeitsmaßstab (Auswahl): Erkenntnisse gelten als „praktisch sicher/virtually certain“ bei einer 99-100 Prozent-Wahrscheinlichkeit; sehr wahrscheinlich/very likely – 90-100 Prozent; wahrscheinlich/likely – 66-100 Prozent; ungefähr so wahrscheinlich wie das Gegenteil/about as likely as not – 33-66 Prozent; unwahrscheinlich/unlikely 0-33 Prozent etc., s. IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 14, dort Fn. 4.

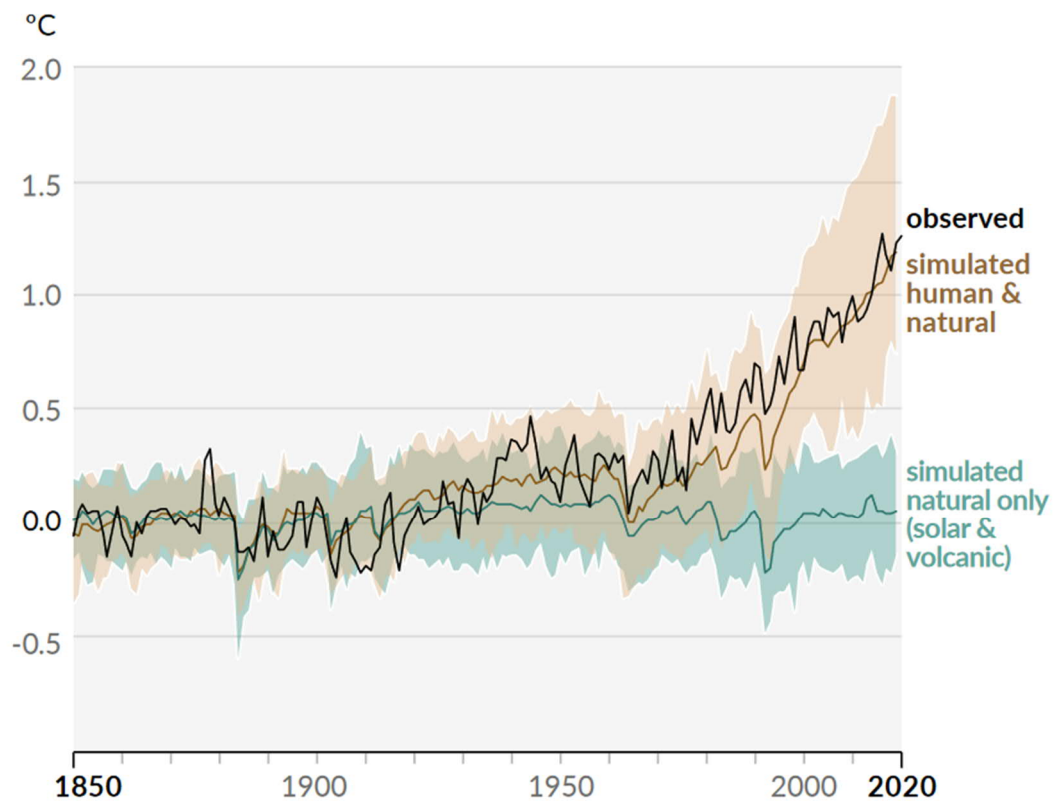
„Es ist eindeutig, dass der Einfluss des Menschen die Atmosphäre, den Ozean und die Landflächen erwärmt hat.“¹³

Dies gilt mit einem Wahrscheinlichkeitsgrad von „*sehr wahrscheinlich*“ auch im Besonderen für die Erwärmung der Troposphäre seit 1979.¹⁴

Eindrücklich verdeutlicht wird dieser Zusammenhang auch durch die folgende Grafik des IPCC:

Abb. 1: Beobachtete globale Oberflächentemperaturentwicklung (schwarze Linie) vs. mittlere simulierte globale Oberflächentemperaturentwicklung unter Herausrechnung der menschlich verursachten Emissionen (türkis-grüne Linie)¹⁵

b) Change in global surface temperature (annual average) as observed and simulated using **human & natural** and **only natural** factors (both 1850-2020)



¹³ IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 6, vgl. auch sogleich unten (4).

¹⁴ IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 6.

¹⁵ Quelle: IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 7.

Hierbei stellen die farbigen Schattierungen die jeweiligen „*sehr wahrscheinlichen*“ Temperaturpfade nach den Rechenmodellen dar, die Linien sind die Durchschnitte der Rechenmodelle, mit Ausnahme der schwarzen Linie, die die beobachtete globale Oberflächentemperatur darstellt.

Kommt es zu keinen Verhaltensänderungen gegenüber dem Bestand im Jahre 2021 und setzt sich dadurch der Anstieg der THG-Konzentration in der Atmosphäre fort, wird mit hoher Wahrscheinlichkeit von einem Temperaturanstieg von mehr als 3 °C im Jahr 2100 gerechnet.¹⁶

Auch bereits bei Einhaltung des Ziels von 1,5 °C werden Klimaänderungen und gravierende Klimafolgen auf der gesamten Welt auftreten.¹⁷ Diese vertiefen sich mit jedem zusätzlichen Temperaturanstieg. Wegen der möglichen, aber noch nicht exakt abschätzbaren Überschreitung von Kippunkten können auch bei weiterem Übersteigen der 1,5 °C-Schwelle apokalyptische Zustände nicht ausgeschlossen werden, die das Überleben der Menschheit als solche in Frage stellen – was auch das Bundesverfassungsgericht feststellt.¹⁸

Daher gilt zusammengefasst, dass mit jeder zusätzlichen auch nur geringfügigen weiteren Erwärmung der Erde die unerwünschten Klimafolgen in Häufigkeit Dauer und Intensität weiter zunehmen. Das unverrückbare wissenschaftliche Ziel ist also, jede weitere Erwärmung darüber hinaus zu verhindern, wozu die Einsparung einer jeden Tonne CO₂ dient.

(3) Folgen des Klimawandels allgemein

Von den Folgen des Klimawandels im Allgemeinen hat das Bundesverfassungsgericht vor allem Folgendes hervorgehoben:¹⁹

- Rückgang des polaren Meereises, Abschmelzen der kontinentalen Eisschilde in Grönland und in der Antarktis und der bereits heute weltweit sichtbare Gletscherschwund
- drastischer Anstieg des Meeresspiegels um bis zu 77 cm bei Erreichung des 1,5 °C-Ziels und 87 cm bei Erreichung des 2 °C-Ziels; wobei nach neuesten Erkenntnissen außerhalb des Einschätzungsbereichs „wahrscheinlich“ (also bei bis zu rund 66 prozentiger Wahrscheinlichkeit) ein Meeresspiegelanstieg um 2 Meter bis 2100 und 5 Meter bis 2150 nicht ausgeschlossen werden kann²⁰

¹⁶ vgl. BVerfG, [Fn. 2] Rn. 19.

¹⁷ IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 21 ff.

¹⁸ IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 35 unter C.3.2.; BVerfG, [Fn. 2], Rn. 115.

¹⁹ s. zu den Einzelpunkten BVerfG, ebd. Rn. 20 ff.

²⁰ s. IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 28 und 4.

- außergewöhnlich lang andauernde Groß- und Extremwetterlagen wie Starkniederschlägen, Überschwemmungen, Wirbelstürmen, Hitzewellen und Dürren
- eine Nicht-Ausschließbarkeit von kaskadenartigem Wandel des *gesamten Erdsystems* infolge der Überschreitung von Kippunkten

Auch in Deutschland sind nach den Feststellungen des BVerfG bereits jetzt negative Auswirkungen des Klimawandels sichtbar:²¹

- Die Jahresmitteltemperatur in Deutschland ist im Vergleich zur vorindustriellen Zeit bis zum Jahr 2018 bereits um 1,5 °C erhöht, mit der Folge von u.a. extremen Hitzetagen und andauernde Hitzewellen, die insbesondere die menschliche Gesundheit bedrohen.
- Alle Gebiete an Nord- und Ostseeküste, die im Bereich von unter 5 bzw. 3 Metern über dem Meeresspiegel liegen, sind bereits heute und verstärkt in der Zukunft von schweren Sturmfluten bedroht, darunter die Städte Hamburg, Lübeck, Kiel und Bremen.
- Durch die zusätzliche Verdunstung sinkt der Grundwasserstand.
- Die Austrocknung der Böden führt zu einer Abnahme der Photosyntheseleistung und des Wachstums von Pflanzen.

Welche Folgen der Klimawandel in Deutschland verursacht, hat sich mit extremer Hitze im Sommer 2018 und 2021 mit der Überschwemmungskatastrophe in der Region um die Flüsse Ahr und Erft eindrücklich gezeigt. Es gilt als erwiesen, dass diese Niederschläge und Überflutungen auch auf den Klimawandel zurückzuführen sind. Das zweitägige Extremwetterereignis im Jahr 2021 war bei einer globalen Temperaturerhöhung von aktuell 1,2 °C bereits 3 bis 19 Prozent wahrscheinlicher als bei einer vorindustriellen globalen Temperatur. Auch die Auftretswahrscheinlichkeit steigerte sich dadurch bis heute bereits um das 1,2- bis 9-fache gegenüber der vorindustriellen Zeit.

**Siehe: Anlage K4
(Eig. Übersetzung von S. 1 der Hauptideen [main findings] der diesbezüglichen Studie des Deutschen Wetterdienstes und World Weather Attribution zur Flut in D)²²**

²¹ s. zu den Einzelpunkten BVerfG [Fn. 2], Rn. 24 ff.

²² Die volle Studie „Rapid attribution of heavy rainfall events leading to the severe flooding in Western Europe during July 2021“ (peer reviewed; i.F.: Studie DWD 2021) ist unter <https://www.worldweatherattribution.org/wp-content/uploads/Scientific-report-Western-Europe-floods->

Die Auswirkungen dieses Extremwetterereignisses verursachten 200 Todesfälle.²³ Die Bundesregierung hat einen Hilfsfond von 30 Milliarden Euro zur Beseitigung der Schäden bereitgestellt.²⁴

(4) Erkenntnisquellen und Abkommen

Zur Erläuterung des Vorstehenden tragen wir die folgende Übersicht zu den wichtigsten Erkenntnisquellen und Abkommen vor:

Die diplomatischen Anstrengungen zur Beherrschung des Klimawandels begannen 1992 mit der UN-Klimarahmenkonvention von New York (UNFCCC), in deren Rahmen sich auch Deutschland verpflichtete den „gefährlichen Klimawandel“ abzuwenden (Artikel 2 der Konvention). Eine Konkretisierung dieser Pflicht erfolgte 2015:

Im bereits genannten Pariser Übereinkommen verpflichten sich die Vertragsstaaten, darunter Deutschland, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C, möglichst aber 1,5 °C, zu begrenzen und bis zur Mitte des Jahrhunderts Treibhausgasneutralität zu erreichen.²⁵ Das Ziel ist bindend, die Maßnahmen werden nach insoweit gescheiterten Verhandlungen weitgehend den Vertragsparteien überlassen.

Als Haupterkenntnisquelle für die wissenschaftlichen Grundlagen des Klimawandels dienen die Veröffentlichungen des IPCC. Als international anerkannte zwischenstaatliche Einrichtung fasst diese seit 1988 den aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand zum Klimawandel zusammen. Das BVerfG hat seine Erkenntnisse als zuverlässig und schlüssig bewertet.²⁶

Der IPCC veröffentlicht seine Erkenntnisse u.a. in sog. Sachstandsberichten (*assessment reports*), die alle fünf bis sechs Jahre erscheinen. Die Sachstandsberichte gelten als wissenschaftliche Konsenspositionen. Dem BVerfG-Urteil lag der fünfte Sachstandsbericht von 2013/2014 zugrunde sowie der Sonderbericht zu 1,5°C von 2018²⁷. Die Sachstandsberichte selbst unterteilen sich in thematische Teilabschnitte, die nach den sie erarbeitenden Gremien (*working*

[2021-attribution.pdf](#) abrufbar (21.09.21). Eine Zusammenfassung in deutscher Sprache ist in der Pressemitteilung des DWD von 24.08.2021 zu finden, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2021/20210824_attributionsstudie_starkregen_news.html (21.09.2021).

²³ s. Studie DWD 2021 [Fn. 22] S. 2 und 38.

²⁴ s. <https://www.dw.com/de/hilfsfonds-f%C3%BCr-flutgebiete-beschlossen/a-58894770> (27.10.2021).

²⁵ vgl. hierzu BVerfG, Fn. [2]. Rn. 7 ff.

²⁶ BVerfG, ebd. Rn. 16.

²⁷ Letzterer abrufbar unter: <https://www.ipcc.ch/sr15/> (10.10.2021).

groups) benannt sind. Die Sachstandsberichte enthalten ferner eine offizielle Zusammenfassung für Entscheidungsträger (*summary for policymakers – SMP*).

Nach dem letzten Sonderbericht des IPCC zu 1,5 °C (2018) würden die von den Vertragsparteien vorgelegten Eigenverpflichtungen auf Grundlage des Paris Abkommens bis zum Jahr 2100 zu einem Temperaturanstieg von 3 °C, und damit klar zur Überschreitung der Temperaturschwelle des Paris Abkommens führen.²⁸

Diese Voraussage ist nach dem sog. UN Gap Report, einem jährlich vom UN-Umweltprogramm veröffentlichten Bericht zu den bestehenden staatlichen Klimaschutzverpflichtungen und der Lücke („gap“) zur Erreichung der Pariser Klimaziele,²⁹ selbst nach dem Pandemiegeschehen des Jahres 2020 noch korrekt.

Mittlerweile ist der erste Teil des sechsten Sachstandsberichts (*6th assessment report, working group I* – i.F. auch AR6 WGI³⁰) veröffentlicht worden, der sich den physikalischen Grundlagen des Klimawandels widmet. Dieser schärft einige zentrale Aussagen aus dem fünften Sachstandsbericht durch verbesserte wissenschaftliche Methoden nach, enthält aber vor allem auch die Aussage, dass nach den derzeit realistischen Szenarien die 1,5 °C-Schwelle bereits 2030 überschritten werden könne, diese spätestens jedoch 2042 überschritten wird, wenn beim Klimaschutz nicht drastisch nachgebessert wird.³¹ Der Handlungsdruck ist damit gegenüber den dem Bundesverfassungsgericht vorliegenden wissenschaftlichen Grundlagen nochmals gestiegen.

Anlage K 5: Dt. Zusammenfassung des IPCC - AR6 WGI

Das vom VG Berlin³² und vom BVerfG anerkannte globale Treibhausgasbudget als Grundlage von Folgenprognosen und Klimapolitik ist nach dem IPCC AR6 im Vergleich zum Sonderbericht von 2018 annähernd unverändert (unter Berücksichtigung der Emissionen zwischen 2015 und 2020).

Mittlerweile ist auch der dritte Teil des Sachstandsberichts (AR6 WGIII) an die Öffentlichkeit gelangt, dessen Veröffentlichung eigentlich erst für das kommende Jahr vorgesehen war. Diesen Teil, der sich mit der Klimafolgenbewältigung beschäftigt, fügen wir in der Form der SMP als englische Fassung in

²⁸ IPCC, Sonderbericht, 1,5 °C Globale Erwärmung, Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger, 2018, S. 22, D1.1.

²⁹ UN Gap Report, UNEP 2020, <https://www.unep.org/emissions-gap-report-2020> (15.09.2021).

³⁰ Für alle Berichtsteile in englischer Originalsprache: <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-i/>; die volle deutsche Übersetzung wird hier veröffentlicht: <https://www.de-ipcc.de/270.php#%C3%9Cbersetzungen%20zum%20AR6-WGI> (06.11.2021).

³¹ vgl. IPCC, 6th Assessment Report, Working Group I, Summary for Policy Makers, S. 18.

³² VG Berlin, Urteil vom 31. Oktober 2019 - 10 K 412.18 – juris.

Anlage K 6

an, wobei darauf hinzuweisen ist, dass dieser zwar noch nicht als finale Fassung behandelt werden kann, aber in den wissenschaftlichen Aussagen keine wesentlichen Änderungen mehr erfahren dürfte. Die deutsche Übersetzung kann nach Hinweis nachgereicht werden, es dürfte sich aber anbieten, hierfür auf die offizielle Version zu warten.

Wissenschaftliche Erkenntnisse, gesamtgesellschaftlicher Druck und bereits sich äußernde Klimafolgen mündeten im Klimaschutzgesetz 2019 (KSG 2019), das, wie bekannt, durch das Bundesverfassungsgericht in wesentlichen Teilen als verfassungswidrig erklärt wurde.

Die Reaktion des Gesetzgebers mit dem KSG 2021 führte insoweit allerdings nicht zu einer Entlastung des Gesetzgebers von diesen spezifischen durch das BVerfG artikulierten verfassungsrechtlichen Pflichten. Denn das novellierte KSG führt lediglich dazu, dass statt wie vorher 96 Prozent des nationalen Restbudgets bis 2030 nun immer noch 91 Prozent des Budgets bis 2030 aufgebraucht wird und weiterhin drastische Grundrechtseinschränkungen verfassungsrechtlich bereits heute feststehen, wenn nicht in besonders eiliger Kürze das KSG zum dritten Male nachgebessert wird.³³

b) Attribution konkreter Klimafolgen

Über diesen allgemeinen Sachverhalt zum Klimawandel hinaus lässt sich auch mit wissenschaftlich darstellbarer Präzision für einzelne Regionen, Gegenstände oder Ereignisse abschätzen, welchen Anteil der Klimawandel an konkreten Folgen hat (Beobachtungsperspektive) oder pro weiterer Einheit Erderwärmung (also etwa in °C) haben wird (Prognoseperspektive). Eine solche Attributionsstudie wurde hier bereits für die Unwetterereignisse im Sommer 2021 zitiert.³⁴

Die Kläger:innen haben hinsichtlich ausgewählter Gegenstände durch „Climate Analytics gGmbH“ (CA) einen wissenschaftlichen Bericht anfertigen lassen, der den wissenschaftlichen Stand bzgl. bestehender Attribution zu ihren Rechtspositionen darstellt und anwendet. Hieraus lassen sich konkrete Bedrohungen für ihre Rechtspositionen durch den weiteren Klimawandel ab heute entnehmen, zu dem die Beklagte mit ihren signifikanten Emissionen beiträgt (hierzu weiter unten 3.).

³³ s. die Stellungnahme im Gesetzgebungsverfahren zum KSG 2021 der Unterzeichnerin, abzurufen unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/848338/aeb0eeaf9116ed112dcd664c1f9d52e0/Dr-Roda-Verheyen-Rechtsanwaelte-Guenther-Partnerschaftsges--data.pdf> (20.10.2021).

³⁴ s. Fn. [22].

Die Studie fügen wir als

Anlage K7

an, s. dort S. 10 zur Attributionsforschung.

Wir nehmen an den entsprechenden Stellen des Schriftsatzes Bezug auf die konkreten Passagen.

c) Folgen für die Kläger:innen

Neben den bereits unter 1. dargestellten, beobachteten Rechtsgutsbeeinträchtigungen, die dem bereits erfolgten Klimawandel zugeordnet werden können, lassen sich mit fortschreitendem und durch die Beklagte anteilig beschleunigtem und sich intensivierendem Klimawandel konkrete zukünftige Folgen aufzeigen. Es werden besondere persönliche Folgen der Kläger:innen unter (a) bis (d) für deren Rechtsgüter dargestellt, gefolgt von den gesundheitlichen Folgen (e) sowie die durch das BVerfG mit richterlicher Überzeugung dargestellten drohenden Freiheitsbeeinträchtigungen (f).

(a) Kläger zu 1) [Martin Kaiser]

[REDACTED]

[REDACTED]

Der Wald wird in Zukunft voraussichtlich wirtschaftlich nicht mehr nutzbar sein (s. **Anlage K2**, S. 2).

Darauf deuten bereits die heute zutage getretenen Schäden hin, die zur fast vollständigen Vernichtung bzw. Abholzung des nutzbaren Gehölzbestandes führten. Sie sind – neben geringer Resilienz – auf außergewöhnliche Dürren sowie Borkenkäferbefall zurückzuführen, wobei beide Faktoren in Zusammenhang stehen. Erhöhte Temperaturen beschleunigen die Entwicklung der Käferbrut (vor allem natürlich bei einseitigen bzw. standortfremden Arten) und schwächen zugleich die Abwehrkräfte der Bäume gegen den Befall.³⁵ Dieser Zusammenhang wurde auch konkret in den Hochlagen des bayerischen Wald, einem natürlichen Verbreitungsgebiet der Fichte, festgestellt.³⁶ Mit dem weiteren Anstieg der Temperaturen durch den Klimawandel wird die die Ausbreitung des Borkenkäfers begünstigt. Damit steht fest, dass ein Vorfall wie beschrieben sich

³⁵ vgl. **Anlage K 7**, S. 30 f.

³⁶ s. **Anlage K 7**, S. 31, zit. nach Beudert et al. 2018.

wiederholen wird, der erneut die flächige Abholzung bzw. die Vernichtung bedingen wird.

Dies lässt sich auch aus einem Vergleich mit dem Schwarzwald belegen. Hier wurde festgestellt, dass aufgrund des Klimawandels voraussichtlich ein großer Teil der Fichten in niedrig gelegenen Gebieten bis 2060 absterben wird. In hochgelegenen Gebieten würde die Kombination aus Klimawandel und Borkenkäfer bis 2090 99 Prozent der Fichten-Biomasse vernichten, wobei 45 Prozent dieses Verlustes auf die durch den Klimawandel verstärkte Wirkung des Käfers zurückzuführen sind.³⁷

Borkenkäfer waren während der Dürreperioden 2018 an 50 Prozent der untersuchten Bäume an drei verschiedenen Standorten im nördlichen Bayern für erhöhte Sterberaten verantwortlich. Bayern wird auch in Zukunft von Dürren betroffen sein: Jedenfalls hinsichtlich landwirtschaftlicher Nutzflächen ist davon auszugehen, dass bei einem Temperaturanstieg von 3,0 °C (Temperaturpfad mit den derzeitigen Maßnahmen) eine jährliche Verringerung von 20 Liter/m² bevorsteht. ■

[REDACTED]

[REDACTED] Dieser kleine Wald ist bisher relativ gut durch die Trockenheitsphasen gekommen. In Zukunft werden die Trockenheitsphasen jedoch zunehmen. Der Zusammenhang zwischen dem großflächigen Absterben von Buchen und zunehmender Dürreempfindlichkeit ist belegt. ■

[REDACTED]

s. Anlage K7, S. 29 (CA-Studie).

³⁷ vgl. Anlage K 7, S. 30 f..

³⁸ vgl. Anlage K 7, S. 20

³⁹ vgl. Anlage K 7, S. 28

⁴⁰ vgl. Anlage K 7, S. 31.

(2) Freiheitseinschränkungen

Einen Schwerpunkt des Wirkens des Klägers zu 1) neben seinen forstfachlichen und -politischen Tätigkeiten bildet seit den 1980er Jahren der Themenbereich nachhaltige Energie, Klima sowie Waldschutz.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

(b) Kläger zu 2) [Roland Hipp]

(1) Bienenvölker

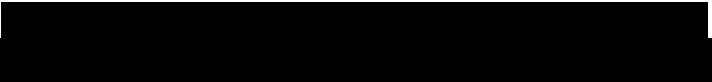
Die Bienenvölker des Klägers zu 2) werden in Zukunft auch durch den Klimawandel geschädigt. Der Klimawandel führt zu einer phänologischen

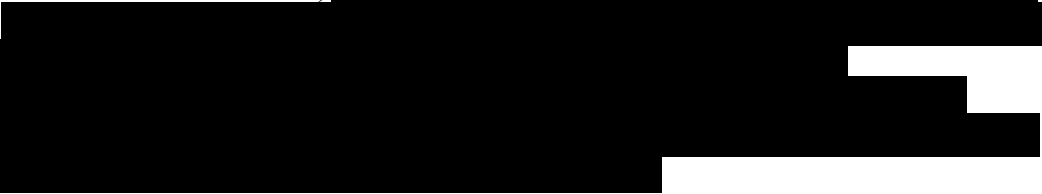
⁴¹ vgl. BVerfG, [Fn., 2], Rn. 121, 37.

Entkopplung zwischen Pflanzen und Bestäubern und ändert deren Entwicklungsstadien, zum Beispiel bei den Pflanzen die erste Blüte und bei Bestäubern das erste Auftauchdatum. Dies belegen auch Modellierungen, die eine solche Verschiebung in den letzten 120 Jahren zeigen konnten. Der Rückgang der Bienenpopulationen ist mithin das Ergebnis menschlicher Aktivitäten, zu den Hauptursachen gehören neben Klimaveränderungen vor allem Veränderungen in der Landnutzung, der Wettbewerb mit invasiven Arten, Krankheitserreger und der Einsatz von Agrochemikalien, wobei diese Ursachen sich untereinander bedingen können (mehr Agrochemikalienbedarf aufgrund klimawandelbedingter Widerstandslosigkeit der Pflanzen),

s. **Anlage K7**, S. 42 (CA).

(2) Freiheitseinschränkungen

Der Kläger zu 2) erlebt den stattfindenden Wandel sowohl im urbanen Bereich wie auch auf dem Lande, 



Einen Schwerpunkt auch des privaten Wirkens des Klägers zu 2) seit den 1980er Jahren und bereits vor seiner Rolle als Geschäftsführer von Greenpeace ist der Themenbereich nachhaltige Energie. Er war ein relevanter Akteur im gesellschaftlichen Atomausstiegsprozess, insbesondere in der deutschen Reaktion auf die Atomkatastrophe von Fukushima. Er hatte als Treiber der öffentlichen Diskussion diejenigen deutschen Atomkraftwerke in den Fokus gerückt, die die gravierendsten Sicherheitsmängel aufwiesen und die schließlich durch das von der Bundeskanzlerin auf den Weg gebrachten Atommoratorium sofort abgeschaltet wurden.

Seine geachtete Expertise in Sachen Atomkraft gründet sich unter anderem auf eigenes Studium und private Untersuchungen. Der Kläger zu 2) untersuchte etwa die Wiederaufbereitungsanlagen in La Hague und Sellafield. Hierzu unternahm er Beobachtungen vor Ort vor und stellte unter Zuhilfenahme wissenschaftlicher Methoden und Instrumente die Strahlung im Atlantik oder den Häusern der Anwohner:innen fest, die er anschließend publizierte.

Die weitere Beobachtung des Atomausstieges wird der Kläger zu 2) jedenfalls bis zur Abschaltung des letzten Atomkraftwerkes in Deutschland fortsetzen. Dies gebietet seine persönliche Überzeugung und wird durch seinen Lebenslauf belegt. Zudem besteht weiterhin globaler Handlungsbedarf im Bereich der atomaren Ausstiegsprozesse. Diese wird er ebenfalls fortgesetzt begleiten.

Allerdings ist sein diesbezüglicher Handlungsradius von akuten Einschränkungen bedroht. Damit wird nicht nur der Kläger zu 2) in seinen Aktivitäten in seiner Freizeit eingeschränkt, sondern auch die Allgemeinheit, die künftig von seinen Forschungsergebnissen oder Publikationen nicht profitieren kann.

Tiefgelegene Orte, konkret bspw. Sellafeld, sind wegen des klimabedingten Meeresspiegelanstieges und Küstenerosion schon heute prognostizierbar in Zukunft nicht mehr erreichbar.⁴² Proben in den Meeren werden wegen der zunehmend rauerer Bedingungen durch den Klimawandel schwerer zu erreichen sein, zudem dürfte auch die entsprechende Motorisierung der Schiffe privaten Akteuren nicht zu Verfügung stehen. Reisen werden aufgrund der CO₂-Bepreisung zunehmend kostenintensiver und sind von weiteren harten staatlichen Einschränkungen bedroht. Untersuchungen wie diejenigen auf dem Meer werden durch die Hitzeinstrahlung oder die Gefahr von plötzlichen Extremwetterereignissen – die zunehmend schlechter vorhersehbar sind – gefährlicher für Leib, Leben und die Gesundheit des Klägers zu 2). Solche Untersuchungen sind aber nur vor Ort möglich.

Beweis für Vorstehendes: Zeugen aus dem Umfeld des Klägers
noch zu benennen
Parteivernehmung

(c) Klägerin zu 3)

Die Klägerin zu 3) macht folgende Freiheitseinschränkungen geltend:

Als ehrenamtliche Pressesprecherin von *Fridays for Future* nutzt die Klägerin zu 3) zur Organisation und Informationsvermittlung u.a. die kostenlose Dienste Instagram und Whatsapp, die für das Bestehen und Vernetzung der dezentralen Bewegung essentiell sind. Instagram nutzt die Klägerin aber auch zu privaten Freizeitzielen. Die Nutzung dieser Dienste sind mit Treibhausgasemissionen verbunden (wie die aller Konkurrenten auch). So verbraucht eine Minute durch den Instagram-Feed scrollen 1,459 Gramm CO₂-Äquivalente, das entspricht ungefähr 10 Meter mit einem leichten Verbrenner-Pkw zu fahren.⁴³ Auch diese Dienstleistungen werden künftig eingeschränkt oder angepasst werden müssen.

⁴² Hiervon geht laut Medienberichten die britische Regierung selbst aus, vgl. <https://taz.de/Altlasten-in-Sellafeld/15043763/> (30.09.2021).

⁴³ vgl. Statista <https://www.statista.com/statistics/1177040/carbon-emissions-instagram-feature-usage-grams-co2-equivalent-france/> (10.10.2021).

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

(d) Gesundheit

Der Klimawandel trägt zur Belastung durch Krankheiten und vorzeitige Todesfälle in Europa über alle Altersschichten hinweg bei. Fest steht, dass dieser ein umfassendes Risiko für die Gesundheit darstellt, die Folgen zu Verletzungen führen werden und sich das Risiko von sowohl übertragbaren (bspw. Dengue-Fieber) und als auch nicht übertragbaren Krankheiten (Herzinfarkt, Asthma) erhöht.

Es gibt direkte Gesundheitsrisiken aufgrund von Bedingungen wie extremer Hitze, Stürmen und Überschwemmungen, aber auch indirekte und langfristige Risiken, wie Veränderungen in der Verteilung von Infektionskrankheiten und Allergenen,

s. **Anlage K 7**, S. 42 (CA).

Sowohl bei gesunden als auch bei vorbelasteten Menschen lässt sich nicht für eine Person spezifisch vorhersagen, dass eine konkrete Gesundheitsfolge eintreten wird. Fest steht hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels auf die Gesundheit jedoch auch, dass das Risiko, eine Klimafolgen-Krankheit zu

erleiden, für jeden Menschen ansteigt. Je jünger daher eine Person ist, desto stärker ist die kumulative Belastung im Verlaufe des Lebens,

s. **Anlage K 7**, S. 42 (CA).

Folgende Übersicht zeigt, dass die Folgen des Klimawandels erheblich überwiegend negative Gesundheitsfolgen verursacht:

Abb. 2: Einfluss des Klimawandels auf die Biotropie des Wetters bis 2069-2098 bei 2,8 °C Erderwärmung⁴⁴

	Temperatur	Tiefe Temperatur	Hohe Temperatur	Hitzewellen	Humidex > 40	Temp.-Anstieg	Temp.-Rückgang	DTR	Hoher Luftdruck	Tiefer Luftdruck	Druck-Anstieg	Druck-Rückgang	Hohe Windgeschw.	Wenig Sonnenschein	UBW	Biowetterklassen
Gesamt mortalität (m. Jahresgang)	Grün	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								
Gesamt mortalität (o. Jahresgang)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								
Kardiovaskuläre Krankheiten																
- Ischämische Herzkrankheiten		Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								Grün
- Herzinfarkt		Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								Grün
- Schlaganfall		Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								Grün
- Aortenruptur									Grün							Grün
- venöse Thromboembolie									Grün							Grün
- Subarachnoidalblutung										Rot	Gelb					
Atemwegserkrankungen																
- COPD		Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								Grün
- Asthma		Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot								Grün
Migräneattacken, Kopfschmerz						Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Rot	Gelb	Rot			Grün
Rheumatische Beschwerden	Grün	Grün							Rot	Grün	Rot	Gelb				Grün
Psychische Erkrankungen	Rot		Rot	Rot	Rot								Rot	Rot		Grün
Wetterfühligkeit															Rot	Grün
Leistungsfähigkeit			Rot	Rot	Rot											Grün
Nierenkoliken	Rot		Rot	Rot	Rot											Grün

Dargestellt ist die projizierte biotrope Entwicklung hinsichtlich der betrachteten Krankheitsformen (Zeilen) und der untersuchten meteorologischen Parameter (Spalten). Grün bedeutet eine günstige Entwicklung, rot eine ungünstige Entwicklung und gelb bedeutet keine signifikant veränderte Entwicklung.

⁴⁴ s. **Anlage K 7**, S. 43.

Die bisherigen beobachteten Auswirkungen des Klimawandels auf die Gesundheit sind:

Hitzebedingte Sterblichkeit (s. **Anlage K 7**, S. 43 f.):

- immer häufiger auftretende Hitzewellen in Deutschland
- Unmöglichkeit der Hitzewelle 2018 ohne den Klimawandel
- erhebliche erhöhte Sterblichkeit durch Hitzewellen wie bspw. 7.000 zusätzliche Todesfälle im August 2003

Für die Zukunft sind häufigere, intensivere und länger andauernde Hitzewellen prognostiziert: Von der derzeitigen EU-Population werden rund 176 Millionen Menschen Hitzestress ausgesetzt sein und 52.182 Menschen hitzebedingt sterben, bei einer Erderwärmung von (nur) 2,0 °C.

Städtischer Wärmeineleffekt (**Anlage K 7**, S. 45 f.):

- aufgrund von Wärmespeicherungseffekten werden noch höhere Temperaturen von bis zu zusätzlich 10 °C in deutschen Städten beobachtet, was eine besondere Belastung und höhere Sterblichkeit der 77 Prozent der dort lebenden Bevölkerung bedeutet
- Die Folge von heißen Tagen auf heiße Nächte, was die Erholungszeit während der Nacht verkürzt. Im Stadtgebiet Berlins wurde 2015-2018 in 70 Prozent heißer Nächte infolge eines heißen Tages festgestellt, während es in ländlichen Bereichen in nur 50 Prozent der Fall waren

Produktivität (**Anlage K 7**, S. 46):

- prognostizierte Abnahme der Arbeitsproduktivität infolge erhöhter Temperatur von 0,12 Prozent in Deutschland bis zum Ende des 21. Jahrhunderts bei einer globalen Erwärmung von 2,6 °C, wobei hinsichtlich der aufgezeigten erhöhten städtischen Belastung die Produktivität dort stärker abnehmen dürfte

Vektorübertragene Krankheiten (**Anlage K 7**, S. 47 f.):

- bereits beobachtete Zunahme von Vektoren wie Zecken, die Lyme-Borreliose und Zeckenzephalitis übertragen, aufgrund des Klimawandels in Europa
- zunehmende Lebensraumeignung Deutschlands für Vektoren, beispielsweise zukünftig für die bisher nicht vorkommende Asiatische Tigermücke, die Dengue-, Chikungunya- und Zika-Viren überträgt, je nach Erwärmungsszenario bis zu 80 Prozent der Fläche Deutschlands bis 2080

Luftqualität und Erkrankung der Atemwege (Anlage K 7, S. 49 ff.):

- u.a. beobachtete Erhöhung der wärmebedingten bodennahen Ozonbelastung, auf die in Europa 2018 19.400 Todesfälle zurückzuführen waren
- vermehrte ozonbedingte Lungenentzündungen, Lungengewebeschäden, Asthma, Herzinfarkte und andere Atemwegs- oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen
- Weiterer Anstieg der bodennahen Ozonkonzentration im 21. Jahrhundert und damit eine besondere Gesundheitsbedrohung aufgrund der Kombination von Hitze und Ozon vor allem in Städte wie kürzere Lebenszeiten, höhere medizinische Kosten und weitere geringere Produktivität

Pollen (Anlage K 7, S. 52 ff.):

- beobachtete und prognostizierte Zunahme allergener Arten u.a. durch veränderte Zeitpunkte, erhöhte Länge der Pollensaison und verstärkte Pollenproduktivität
- Zunahme invasiver pollenproduzierender Arten wie bspw. Ambrosia (*Ambrosia artemisiifolia*), die auf beschädigtem Boden gedeiht und bereits etwa 50 Prozent der gesamten Pollenproduktion in einigen Teilen Europas ausmacht; der größte europäische Anstieg von Ambrosia-Sensibilisierungen wird in Deutschland in diesem Jahrhundert erwartet bei globaler Erwärmung von 2,4°C

Psychische Gesundheit (Anlage K 7, S. 54 f.):

- bereits berichtete Bedrohung der psychischen Gesundheit durch den Klimawandel in Form von subklinischen depressiven Gefühlen, Verzweiflung und Schuldgefühlen
- medizinische Plausibilität von Symptomen wie Appetitlosigkeit, Schlaflosigkeit und Panikattacken aufgrund des Klimawandels
- unverhältnismäßig starke Betroffenheit von *Environmental Anxiety* und den daraus resultierenden psychologischen Auswirkungen bei jungen Menschen im Alter von 10-24 Jahren an einem hierfür besonders neuralgischen Punkt der physischen und psychischen Entwicklung
- Wahrscheinlichkeit erhöhter Raten von Depressionen, Angstzuständen, posttraumatischem Stress und psychischen Gesundheitsstörungen infolge von auch klimawandelbedingten Naturkatastrophen wie Überschwemmungen

Die Kläger zu 1) und 2) sind aufgrund ihres Alters den dargestellten Bedrohungen gegenüber besonders exponiert. Hinsichtlich subklinischer, gleichwohl rechtlich relevanter Symptome wie hitzebedingtem Unwohlsein oder Abnahme der Leistungsfähigkeit ist insgesamt zu sagen, dass eine dieser Folgen sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit treffen wird. Dies belegt auch die Vergangenheit, in denen die Kläger:innen bereits mit ausgeprägtem Unwohlsein aufgrund der Hitzewellen zu kämpfen hatten. Dies beeinflusst auch ihre Freizeitaktivitäten in Natur, denen sie dadurch zunehmend eingeschränkt nachgehen können.

Hinzu kommt die höhere Bedrohung durch Krankheiten, für die das Alter anfällig macht wie Herzinfarkte oder COPD.

Die Klägerin zu 3) treffen in naher Zukunft die gesundheitlichen Auswirkungen nicht so stark wie die übrigen Kläger, auch wenn sie aufgrund ihres städtischen Wohnsitzes subklinische Beeinträchtigungen durch exzessive Temperaturen stärker spüren wird. Sie macht sich zudem *täglich* Gedanken über die Frage, ob und wie die Menschen gerade die gesundheitlichen Auswirkungen der Klimakrise bewältigen können und fühlt sich dadurch täglich psychisch belastet.

Hingegen werden die Auswirkungen in ihrer zweiten Lebenshälfte mit noch höherer Erderwärmung noch stärker sein. Aufgrund ihrer Lebenserwartung von 91 Jahren wird sie die Auswirkungen noch 71 Jahre erfahren (s. **Anlage K 7 S. 11 CA**). Auch hier ist aufgrund der Lebenserwartung zu konstatieren, dass eine der gesundheitlichen Folgen des Klimawandels sie sicher treffen wird und diese ohne zusätzliche Maßnahmen noch stärker sein werden.

(e) Festgestellte Freiheitseinschränkungen des BVerfG, die für die Kläger:innen unmittelbar gelten

Das BVerfG hat mit Blick auf den Gesetzgeber eine Schutzpflichtverletzung in tatsächlicher Hinsicht für *derzeit* nicht festgestellt, aber ausgesprochen, dass das Risiko unzumutbarer Grundrechtsbeeinträchtigungen dennoch hoch sei.⁴⁵ Voraussetzung, dass die staatliche Schutzpflicht nicht ausgelöst wird ist jedoch, dass *jetzt* u.a. technologischer Fortschritt, den der Staat nicht allein leisten könne,⁴⁶ in „teils langwierigen Entwicklungen in großer Breite in Gang“ gesetzt werden muss. „Dass diese Entwicklungen bald beginnen, ist erforderlich, um künftige Freiheit nicht plötzlich, radikal und ersatzlos beschneiden zu müssen.“⁴⁷

Ohne diese Entwicklungen, zu der auch der Umbau des Pkw- und leichten Nutzfahrzeuge (Nfz)-Sektors zählt – und damit die konkret beantragten

⁴⁵ s. BVerfG, [Fn., 2], Rn. 245.

⁴⁶ s. BVerfG, ebd. Rn. 248.

⁴⁷ s. BVerfG, ebd. Rn. 253.

Maßnahmen der Beklagten, wie noch gezeigt wird –, ist „potenziell betroffen [...] praktisch jegliche Freiheit, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind“⁴⁸ Die Kläger:innen werden mit den Feststellungen des BVerfG deshalb in Zukunft persönlich und konkret beschränkt sein in der „Nutzung von Brenn- und Kraftstoffen, von elektrischem Strom beim Heizen, Kochen, Beleuchten et. cetera“.⁴⁹ Festgestellt hat es auch die damit eintretenden Einschränkungen zahlreicher Konsumgüter aufgrund ihrer Lieferketten und Nutzungsphase wie ausdrücklich die Textilverwendung für Bekleidung (8 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen – für die Kläger:innen somit: zusätzliche Kostenbelastung und/oder Bekleidungsgütermangel) oder die Zementverwendung zum Gebäudebau (für die Kläger:innen somit: Beschränkungen beim Hausbau und/oder erhöhte Mietpreise).⁵⁰

Die Reaktion des Gesetzgebers auf den Beschluss des BVerfG hat hieran nichts signifikant geändert. Denn das novellierte KSG führt lediglich dazu, dass statt wie vorher 96 Prozent des nationalen Restbudgets nun 91 Prozent des Budgets bis 2030 aufgebraucht wird.⁵¹ Dies ist für den vorliegenden Rechtsstreit als Rechtstatsache jedoch so einzuordnen, wie es das BVerfG feststellt hat: Unabhängig von den gesetzgeberischen Bemühungen ist danach eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung – damit auch der Beklagten – notwendig, da der Staat die notwendigen Entwicklungen gar nicht umfassend regeln könne:

„Allerdings wäre der Staat weder in der Lage noch ist es allein seine Aufgabe, alle technologischen und sozialen Entwicklungen zur Ersetzung und Vermeidung von treibhausgasintensiven Prozessen und Produkten und den Ausbau hierfür erforderlicher Infrastrukturen selbst zu erbringen. Es könnte dem Gesetzgeber auch kaum gelingen, die erforderlichen Entwicklungen konkret vorzugeben. Verfassungsrechtlich verpflichtet ist er aber, grundlegende Voraussetzungen und Anreize dafür zu schaffen, dass diese Entwicklungen einsetzen.“⁵²

3. Anteil der Beklagten am Klimawandel

Die Beklagte hat durch ihre Handlungen einen erheblichen Anteil am Klimawandel, in einer Länderrangliste läge sie damit an achter Stelle weltweit

⁴⁸ s. BVerfG, ebd. Rn. 117.

⁴⁹ s. BVerfG, ebd. Rn. 37.

⁵⁰ vgl. BVerfG, ebd. Rn. 37

⁵¹ s. die Stellungnahme im Gesetzgebungsverfahren zum KSG 2021 der Unterzeichnerin, abzurufen unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/848338/aeb0eeaf9116ed112dcd664c1f9d52e0/Dr-Roda-Verheyen-Rechtsanwaelte-Guenther-Partnerschaftsges--data.pdf> (20.10.2021).

⁵² BVerfG, [Fn., 2], Rn. 248.

(dazu **a**] [1]). Dabei ist ihr tatsächlicher Beitrag zum Klimawandel systematisch höher als sie angibt (**a**] [2]). Ihr Einfluss auf das globale Klima ist dabei auch in erheblichem Maße steuerbar: Das Delta zwischen dem Ausstoß, der geboten wäre und dem, der vorliegt, rangiert ebenfalls in der Größenordnung des Gesamtausstoßes eines industrialisierten Staates (**a**] [3]). Die einzelnen steuerbaren Handlungen werden in sog. Scopes eingeteilt (**a**] [3]).

Durch die Führungsentscheidung der Konzernspitze – der Vorstand der Beklagten – wurde die CO₂- und Klimapolitik zur „Chefsache“ gemacht. Sie steuert damit den eigenen Anteil am Klimawandel bewusst und konzernweit (dazu **b**]).

a) Gesamtanteil des Konzerns und Erheblichkeit

(1) Erheblicher Anteil insgesamt

Der VW-Konzern verfügt über einen globalen Anteil am Markt für Pkw- und leichten Nfz von derzeit ca. 12 Prozent. Leichte Nutzfahrzeuge sind insoweit alle Fahrzeuge, die zum Transport von Waren oder Gütern bestimmt sind, insbesondere Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen.

Mit diesem Anteil am Weltmarkt emittierte die Beklagte 2018 nach eigenen Angaben in ihrer Pkw- und leichten Nfz-Sparte über Scope 1-3 (dazu sogleich) ca. 435,3 Millionen Tonnen CO₂.⁵³ Berücksichtigt man hingegen die *realen* Emissionen in der Nutzungsphase und geht nicht wie in der externen Berichterstattung und öffentlichen Kommunikation von VW veröffentlichten, systematisch zu niedrigen offiziellen Verbrauchsangaben aus (vgl. dazu sogleich unter [2]), so liegt der **CO₂-Fußabdruck der Beklagten im Jahr 2018 bei 582 Millionen Tonnen**.⁵⁴

Dies entspricht über 1 Prozent der jährlichen globalen Treibhausgasemissionen und übersteigt die jährlichen Treibhausgasemissionen Australiens (527 Millionen Tonnen CO_{2e} im Vergleichsjahr 2018), dem achtgrößten Treibhausgasemittenten weltweit.⁵⁵ In Deutschland wurden in dem Zeitraum insgesamt rund 837 Millionen Tonnen Treibhausgase emittiert.

(2) Anteil höher als kommuniziert

Ein Grund für die erhebliche Abweichung des realen Fußabdrucks von den offiziellen Angaben der Beklagten ist der hohe Anteil des CO₂-Ausstoßes

⁵³ s. Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2019, S. 70 f.

⁵⁴ vgl. Greenpeace 2019, Crashing the Climate: How the car industry is driving the climate crisis. https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/gp_cleanairnow_carindustryreport_full_v5_0919_72ppi_0.pdf (20.07.2021).

⁵⁵ vgl. die Angaben der UN zu den Treibhausgasemissionen Australiens im Jahr 2019 inklusive LULUCF auf https://di.unfccc.int/global_map (20.07.2021).

während der Nutzungsphase der Fahrzeuge (s. hierzu sogleich [4]). Dieser spezifische Fußabdruck beruht auf CO₂-Werten, die in Gramm pro Kilometer pro Fahrzeugmodell ermittelt werden. Grundlage hierfür sind Prüfzyklen. Diese und die tatsächlichen Testbedingungen bilden die Realität aber nur unzureichend ab.

Ein Teil dessen ist auch die geübte Praxis, „Schlupflöcher“ im Zyklus gezielt zur Beschönigung der Werte auszunutzen, bspw. durch das Abkleben von Blechfugen zur Erhöhung der Windschlüpfrigkeit. Dies sind unter anderem Maßnahmen, die auch unterhalb der Schwelle des Rechtsbruches wie im sog. Dieselskandal geschehen und bis zuletzt unter der Geltung des NEFZ noch praktiziert wurden.

Eine Darstellung und weitere Erklärung der regionalen Prüfzyklen und deren Schwächen fügen wir in als

Anlage K8

an.

Bisher hat VW seine Verbrauchsangaben aufgrund der in den Hauptmärkten verwendeten Prüfzyklen angegeben, für Europa und China mit dem *Neuen Europäische Fahrzyklus* (NEFZ), der sehr hohe Abweichungen aufweist: in Europa durchschnittlich 39 Prozent,

vgl. Anlage **K8**, S. 1.

Ab 2021 wird die Beklagte gemäß ihrer Angaben im Nachhaltigkeitsbericht 2019 die Flottenemissionen seiner europäischen Fahrzeuge nach dem sog. *Worldwide Harmonized Light Duty Vehicle Test Procedure* (WLTP) berechnen, wodurch sich die bilanzierten Flottenemissionen in Europa laut ihrer Angaben um 20 Prozent erhöhen.⁵⁶ Auch der WLTP unterschätzt die CO₂-Emissionen im Realbetrieb allerdings noch um ca. 14 Prozent,

s. Anlage **K8**, S. 2,

und begünstigt die Beklagte damit im Ausgangspunkt weiterhin, da sie so 14 Prozent höhere Emissionen ausstoßen kann, als es real geschieht.

Um zu gewährleisten, dass die Verbrauchsangaben vergleichbar bleiben und mangels ausreichender Realdaten werden im Folgenden ausschließlich WLTP-Angaben verwendet und entsprechende Umrechnungen älterer Werte kenntlich gemacht. Basierend auf WLTP liegt der Fußabdruck der Beklagten damit bei **510 Millionen Tonnen CO₂**.

⁵⁶ s. Volkswagen AG, Nachhaltigkeitsbericht 2019 [Nichtfinanzieller Bericht iSv § 315 b HGB], S. 12.

Jegliche Datenwerte in dieser Klageschrift sind ausführlich in der als

Anlagenkonvolut K 9 (Excel-Tabelle)

angefügten Tabelle niedergelegt (in der per beA erhobenen Klage wird diese in Form eines PDFs eingereicht, die vollständige Datei inklusive der Formeln wird auf dem Postwege auf einer DVD mitgesendet).

Die ausführlichen zugrundeliegenden Berechnungen reichen wir als

Anlage K 10 (Rechenweg)

ein. Wir verweisen im Folgenden auf konkrete Passagen dieser Anlagen, soweit dies geboten ist.

Die ausführliche Darstellung der Umrechnung des Vergleichsfußabdruckes der Beklagten auf den Standard WLTP und damit die soeben benannte Zahl von 510 Millionen Tonnen CO₂ findet sich in **Anlage K 10, S. 8 f., 17 ff.**

(3) Differenz gebotener Reduktion gegenüber eigenem Ziel erheblich

Die Beklagte hat in der Vergangenheit höchst unterschiedliche Werte hinsichtlich ihrer eigenen Reduktionsziele angegeben. Unterstellt, die Beklagte setzt ihre jüngsten Reduktionsziele um, so läge der CO₂-Fußabdruck des Konzerns im Jahr 2030 (berechnet auf Basis des WLPT) bei

- 430 Millionen Tonnen, wenn man die bei der *Science Based Target Initiative* (SBTI) veröffentlichten Reduktionsziele heranzieht⁵⁷ und damit bei einer tatsächlichen **Reduktion gegenüber 2018 von nur 16 Prozent**
- 400 Millionen Tonnen, wenn man die von der Beklagten mündlich geäußerten Reduktionsziele zugrunde legt und damit bei einer tatsächlichen **Reduktion gegenüber 2018 von nur 22 Prozent**

Berechnung siehe im Detail

Anlage K 11 (Fußabdruck)

Anlage K 9, Tabelle III.B

Würde sich der Konzern entlang des mit dem 1,5 °C-Ziel zu vereinbaren Klimaszenario NZE AEC der IEA (dazu sogleich unten) tatsächlich entwickeln,

⁵⁷ s. <https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action> Stichwort „Volkswagen AG“ (24.09.2021). Die Science Based Target Initiative (SBTI) ist eine private internationale Organisation, die die Klimaanstrengungen von privaten Unternehmen bewertet.

lägen die Emissionen der Pkw- und leichte Nfz-Sparte über Scope 1-3 in 2030 dagegen nur noch bei **178 Millionen Tonnen CO₂**.

**Beweis: Anlage K 11, S. 5 f.
Sachverständigengutachten**

Die Differenz im Jahre 2030 zwischen dem Ausstoß ohne weiteren Maßnahmen und dem gebotenen reduzierten Ausstoß beträgt damit 222 bzw. 252 Millionen Tonnen CO₂, je nach Zugrundelegung obiger mündlicher oder der SBTI-Werte. Dies übersteigt die jährlichen Treibhausgasmissionen der Niederlande deutlich (185 Millionen Tonnen CO₂e).⁵⁸ Wie die Anpassung an das genannte Szenario der IEA zu erfolgen hat, wird unten unter 4. erläutert.

Der Konzern hat damit Einfluss auf das globale Klima wie ein industrialisierter Staat. Die Handlungen des Konzerns im status quo sind damit ebenso offensichtlich erheblich wie das aufgezeigte Delta, dessen Erreichung in der Hand der Beklagten liegt.

(4) CO₂-auslösende Handlungen

Die Emissionen der Beklagten fallen dabei durch verschiedene Handlungen an.

Zur Kategorisierung ist international und auch in Deutschland allgemein anerkannt das bereits oben genannte *Greenhouse Gas Protocol* (GHG), dessen größte Einteilungen sind:

- Scope 1 (direkte eigene Emissionen – etwa fossile Verbrennung in Dienstfahrzeugen oder eigenen Kraftwerken),
- Scope 2 (indirekte Emissionen durch Stromnutzung, diese erzeugt etwa aufgrund fossiler Verbrennung) und
- Scope 3 (alle weiteren indirekten Emissionen, wie jene entlang der Wertschöpfungskette; Emissionen bei Zulieferern, Nutzung und Recycling des Produkts, aber auch Geschäftsreisen).

S. Anlage K 12: Ausführliche Darlegung Scope-Standards des GHG

Die Beklagte emittiert dabei insbesondere in Scope 1 durch ihr eigenes Kraftwerk in Wolfsburg, das der Pkw-Produktion dient.

Mit dem von ihr an anderen Standorten extern bezogenem Strom werden z.B. die Blechpressen für den Karosseriebau betrieben und damit Scope 2-Emissionen verursacht.

⁵⁸ vgl.; Treibhausgasemissionen der Niederlande im Jahr 2019 inklusive LULUCF unter https://di.unfccc.int/global_map (21.07.2021).

Scope 3-Emissionen fallen vor allem an, wenn die Fahrzeuge bzw. deren Verbrennungsmotoren bestimmungsgemäß genutzt oder entsorgt werden. Da mit dem Testzyklus theoretisch der bestimmungsgemäße Gebrauch simuliert wird, hat die Beklagte hierauf den größten Einfluss durch Design der Fahrzeugpalette und der eingebauten Antriebstechnik, Entscheidungen bzgl. der Effizienz der Fahrzeuge oder Vermarktungsstrategien. Ein Fahrzeug, das schon von Werk an hinsichtlich des bestimmungsgemäßen Gebrauchs ineffizient konstruiert ist, kann in der Nutzungsphase nicht mehr so genutzt werden, dass ein effizienter CO₂-Gebrauch entsteht.

Eine detaillierte Darstellung der Emissionswerte der Beklagten über die drei Scopes hinweg findet sich in

Anlage K 9, Tabelle III.A,
siehe hierzu auch **Anlage K 12**, S. 2.

Die Scope 3-Emissionen machen bei der Beklagten über 98 Prozent aus, 81 Prozent resultieren aus der Nutzungsphase der Fahrzeuge (vgl. Anlage K 11, S. 3). Vermeidbare CO₂-Emissionen werden also in der ganzen Welt verursacht. Die globale Verteilung des CO₂-Fußabdruckes der Beklagten stellen wir in der

Anlage K 13 (Globale Verteilung)

dar. Nur einen Bruchteil dieser Emissionen reguliert deutsches oder europäisches Fachrecht.

b) Konzernstruktur und Leitungsausübung durch Obergesellschaft

Die Beklagte hat durch ihre Konzernpolitik die Steuerung des gesamten CO₂-Fußabdruck aller Konzernteile an sich gezogen, hierfür detaillierte und verbindliche Maßgaben erlassen, die für alle Tochterunternehmen und wesentliche Beteiligungen gelten und diesen Prozess institutionell im Konzern verankert.

Der Volkswagen-Konzern besteht aus der Volkswagen AG als Obergesellschaft, die selbst unmittelbar die Fahrzeuge der Marken „Volkswagen“ und „Volkswagen Nutzfahrzeuge“ produziert.

Ferner gehören zum Konzern zahlreiche vollkonsolidierte Tochtergesellschaften, die die Fahrzeuge der übrigen VW-Marken produzieren und vertreiben sowie Pkw- und leichte Nfz-assoziierte Dienstleistungen anbieten. Zu diesen weiteren Marken des Konzerns gehören Audi, Seat, Skoda, Cupra, Jetta, Porsche, Bentley, Lamborghini und MAN. In allen diesen Gesellschaften hat VW beherrschenden Einfluss,

s. Anlagenkonvolut K 14: Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften von VW (14 a – alle Tochtergesellschaften, 14 b – bereinigt nach Pkw- und leichte Nfz-Assoziation gem. der Anträge)

Ferner bestehen Gemeinschaftsunternehmen, in denen die Beklagte nicht beherrschenden Einfluss innehat, aber unmittelbar an Produktion, Vertrieb und Dienstleistungen an und von Pkw und leichten Nfz beteiligt ist. Dies ist insbesondere der Fall in den Produktionsstätten in China, s. sogleich.

s. Anlage K 15: Gemeinschaftsunternehmen des VW-Konzerns

Die Volkswagen AG als Obergesellschaft übt die Steuerung der CO₂-Emissionen über den gesamten Konzern hinweg durch die hierfür gebildeten Steuerkreise „Nachhaltigkeit“, „CO₂“, „Umwelt und Energie“ sowie unmittelbar durch den Vorstand tatsächlich aus.⁵⁹ Hierfür werden die legalen Mittel ihrer Leitungsbefugnisse genutzt:

„STEUERUNG KONZERNWEITER KLIMASCHUTZAKTIVITÄTEN

Für den Klimaschutz trägt der Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als höchstes Gremium unterhalb des Vorstands die maßgebliche Verantwortung. Produkt- und Portfoliothemen werden über den Konzernsteuerkreis CO₂ gesteuert. Der Konzernvorstand wird mindestens zweimal jährlich über die unternehmens- und produktbezogenen Treibhausgasemissionen informiert und trifft zentrale Entscheidungen zu klimaschutzrelevanten Themen. Das Programm gilt für den gesamten Konzern, für alle Marken und Regionen.“

„Die in diesem Bericht beschriebenen Managementansätze (...) gelten für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Bei unseren nicht-kontrollierten Gesellschaften wirken wir im rechtlich zulässigen Rahmen darauf hin, dass angepasste Managementansätze umgesetzt werden.“

– aus dem „Nachhaltigkeitsbericht“ 2020⁶⁰

Eine detaillierte Darstellung der Leitungsstruktur fügen wir als

Anlage K 16 (Leistungsstruktur)

⁵⁹ vgl. Volkswagen AG, Nachhaltigkeitsbericht 2020 [Nichtfinanzieller Bericht iSv § 315 b HGB], Seiten 6, 10, 42, 48, 92, vgl. zur Wahrnehmung dieser Steuerungsfunktion auch EuGH, Urteil vom 10. 9. 2009 - C-97/08 P, unter Ziff. 58 – Akzo Nobel.

⁶⁰ vgl. Volkswagen AG, Fn. [59], S. 48.

an. Hieraus ergibt sich ebenfalls, dass gerade im Bereich der Klimapolitik und Elektrifizierung des Konzerns in Abweichung zur im Übrigen angegebenen Autonomie der Marken und Gesellschaften die Entscheidungen durch den Vorstand der Beklagten als „konzernweites Interesse“ getroffen werden (vgl. **Anlage K 16** S. 3 f). Die Steuerung dieser Klimapolitik hat die Beklagte mit dem „Projekthaus Dekarbonisierung“ institutionalisiert (s. a.a.O., S. 5).

Dies entspricht dem öffentlichen Auftreten: Die „Elektrifizierungsstrategie“ wird für den gesamten Konzern angekündigt; die Verteilung der Investitionen auf Themen bzw. Technologien wird für den gesamten Konzern festgelegt (s. S. 5 a.a.O).

Auch an Gemeinschaftsunternehmen besteht dabei de facto die Möglichkeit maßgeblichen Einflusses auf Produktion, Vertrieb und Dienstleistungen von und an Pkw und leichten Nfz.⁶¹ Es ist dabei davon auszugehen, dass Beteiligungen an Unternehmen nicht ohne den Zielgedanken des Einflusses der Beklagten auf das Gemeinschaftsunternehmen unternommen werden.

Dabei dürfte ein fließender Verlauf der tatsächlichen Intensität der Einflussmöglichkeiten auf die jeweiligen Unternehmen oder den Markt durch die Beteiligungen bestehen. Dieser Einfluss spiegelt sich nicht immer im Beteiligungsgrad wieder, hat aber mit höherer Bereitstellung von Kapital naturgemäß mehr Gewicht.

Gerade im größten Markt China besteht an den wichtigsten produzierenden Unternehmen kein formell beherrschender Anteil; dennoch werden dort die Modelle der Beklagten gefertigt, die zu großen Teilen identisch mit den europäischen Modellen sind. Die Gemeinschaftsunternehmen nutzen dafür die gleichen technischen Plattformen, die die Beklagte auch in den vollkonsolidierten Tochterunternehmen einsetzt, insbesondere die Baukastensysteme MQB, MLB und MEB.⁶²

Zudem setzt die Beklagte auch für den chinesischen Markt, in dem die Gemeinschaftsunternehmen aktiv sind, konkrete Produktions- und Verkaufsziele. Die Marke Volkswagen Pkw hat etwa im Rahmen der jüngsten Strategiepräsentation „Accelerate“ einen E-Auto-Anteil in 2030 von 50 Prozent

⁶¹ so auch selbst die Beklagte im Nachhaltigkeitsbericht 2020 [Fn. 59], S. 6.

⁶² s. Volkswagen Group China, <https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/faw-volkswagen>
<https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/saicvolkswagen>
<https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/volkswagenanhui> (jeweils 06.11.2021).

in China in Aussicht gestellt.⁶³ Eine solche Zielverkündung legt nahe, dass der informelle Einfluss beherrschend ist.

4. Gebotenes Handeln der Beklagten

Ein Konzern kann sich nur klimasorgfältig verhalten, wenn er sich hierfür wissenschaftlicher Grundlagen bedient, die am globalen Treibhausgasbudget ausgerichtet sind und Beiträge anderer richtig berücksichtigt.

Mit dem Szenario, welches hier detailliert beschrieben, hat die Internationale Energieagentur (IEA) ein Paris-kompatibles globales Szenario vorgelegt, anhand dessen sich global agierende Unternehmen ausrichten können und müssen, ohne dass es Absprachen mit anderen Wettbewerbern bedürfte. Es wird gezeigt, dass dies als Standard für rechtmäßiges Verhalten gilt. In diesem Szenario beschreibt die IEA die Transformation im Energiesektor, die notwendig ist, um das 1,5 °C-Ziel mit einer 50 Prozent-Wahrscheinlichkeit erreichen zu können – mithin die absolut notwendige, nicht etwa die ambitionierteste Transformation. Die komplexen Wirkweisen einzelner Handlungen, einzelner Sektoren und Beteiligter sind darin berücksichtigt; es ist ein äußerst umfangreiches Modell. Einbezogen darin sind auch Kostenoptimierungen.

Für die Ausrichtung eines Konzerns an das Temperaturziel des Pariser Abkommens, also das globale Treibhausgasbudget, ist ein anerkanntes Klimaszenario zu nutzen. Alles andere wäre Willkür.

Wie ein solches Szenario gestaltet ist und zur Zielerreichung beiträgt, wird im Folgenden dargelegt, ebenso, warum die Beklagte sich hieran ausrichten muss.

a) Herleitung konkreter Reduktionsziele gemäß dem Pariser Übereinkommen anhand von wissenschaftlich anerkannten Klimaszenarien

(1) Systematik der Szenarien

Grundlage der völkerrechtlichen Verständigung im Übereinkommen von Paris ist das Temperaturziel, die Erderwärmung deutlich unter 2,0 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten, möglichst aber die Schwelle von 1,5 °C einzuhalten. Dieses Ziel hat der Gesetzgeber für Deutschland auch im KSG verankert und damit Art 20a GG verfassungskonform konkretisiert.

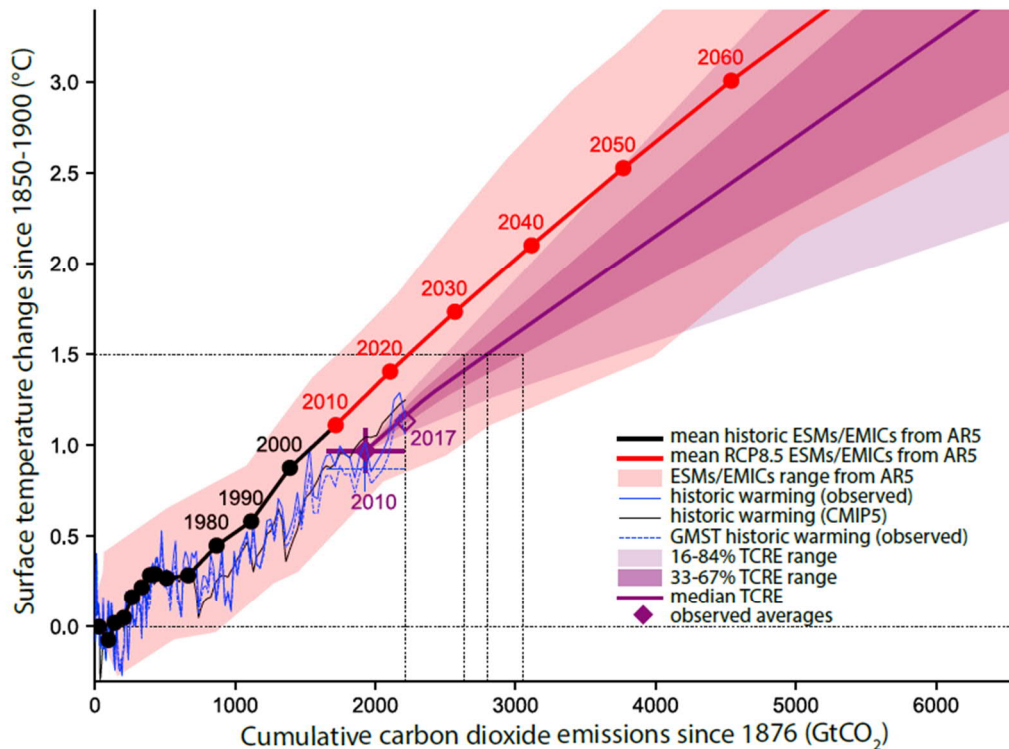
Damit einher geht der bereits angesprochene und durch das BVerfG anerkannte wissenschaftliche Konsens, dass zwischen der Erderwärmung und dem Ausstoß von Treibhausgasen ein annähernd linearer Zusammenhang besteht.⁶⁴

⁶³ Volkswagen AG, <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-beschleunigt-transformation-zum-softwareorientierten-mobilitaetsanbieter-6878> (07.11.2021).

⁶⁴ vgl. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 19.

Abb. 3: Zusammenhang CO₂-Emissionen und bodennahe Erderwärmung⁶⁵

Zusammenhang zwischen CO₂-Emissionen und Temperaturänderung



Auf der X-Achse sind die kumulativen CO₂-Emissionen in Gt CO₂ seit 1876 abgebildet, auf der Y-Achse die Veränderung der bodennahen Lufttemperatur (°C) seit dem Zeitraum 1850 – 1900. Die schwarze Linie zeigt die von Erdsystemmodellen berechnete Erwärmung auf Basis historischer Emissionen. Die rote Linie zeigt die projizierte Erwärmung auf Grundlage eines Business-as-usual-Szenarios. Beide Verläufe entstammen dem Fünften Sachstandsbericht des IPCC (AR5).

Quelle: IPCC 2018b, Kap. 2, S. 105

Gleichfalls ist hinsichtlich der Klimafolgen insgesamt zu konstatieren, dass je stärker die Erde sich im Mittel erhitzt, desto gravierender die unerwünschten Klimafolgen ausfallen. Hinsichtlich einzelner Folgen gibt die Klimawissenschaft Wahrscheinlichkeitswerte an, die je nach erreichter Erderwärmung unterschiedlich stark ausfallen.⁶⁶

s. hierzu auch: Anlage K 7 S. 4 ff.

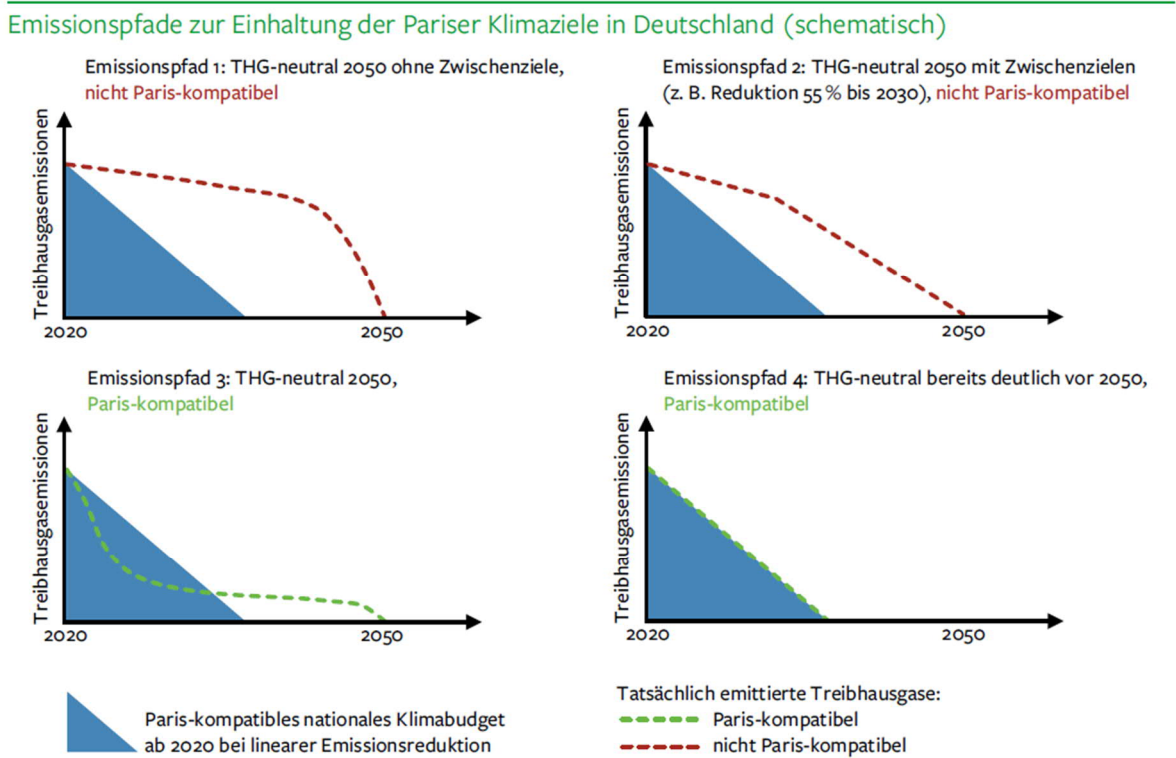
Die Konsequenz dieses Zusammenhangs ist zum einen, dass der THG-Ausstoß enden muss. Daraus folgt allerdings mit einer gleichwertigen Bedeutung auch, dass ein endliches Budget an auszustoßenden THG existiert. Zur Erreichung der

⁶⁵ Quelle: Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltbericht 2020, S. 41, zit. nach IPCC.

⁶⁶ vgl. bereits oben Fn. [12].

Ziele von Paris ist also sowohl THG-Neutralität als auch ein Reduktionspfad auf dem Weg zur Erreichung des Ziels notwendig, mit dem sichergestellt wird, dass ein bestimmtes THG-Budget insgesamt nicht überschritten wird. Diese Erkenntnis liegt dem Klimabeschluss des BVerfG zugrunde⁶⁷ und ist in der Klimawissenschaft wie auch dem aktuellen Sachstandsbericht des IPCC (AR6) zentral.

Abb. 4: Illustration des Zusammenhanges von CO₂-Neutralität und Reduktionspfaden⁶⁸



SRU 2020

Wie der Paris-kompatible Weg konkret beschrrieben werden kann, beschreiben Klimaszenarien. Unterschieden wird bei Klimaszenarien zwischen Erdsystemmodellen und integrierten Bewertungsmodellen.

Erdsystemmodelle sind streng naturwissenschaftlich und basieren ausschließlich auf den physikalischen und biogeochemischen Wirkzusammenhängen, deren grundlegenden Größen soeben beschrieben wurde. Sie berücksichtigen keine Staatsgrenzen, den historischen THG-Ausstoß von Akteuren oder gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen. Sie dienen vor allem dazu,

⁶⁷ s. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 217, 244.

⁶⁸ Quelle: Umweltbericht 2020 d. Sachverständigenrates für Umweltfragen, S. 42.

Auskunft über die zur Verfügung stehende absolute Menge an Treibhausgasen zu geben, Prozesse, die das Klima beeinflussen zu verstehen, und Klimafolgen zu erkennen.

Integrierte Bewertungsmodelle beziehen zusätzlich ökonomische Berechnungen und valide Verhaltensannahmen ein und sind damit unter anderem in der Lage, kostenoptimierte Reduktionspfade auszuwerfen. Sie tragen dem Umstand Rechnung, dass der volkswirtschaftliche Aufwand zur Erreichung der Klimaneutralität staaten- und sektorenbezogen effizient gestaltet werden kann und haben das Ziel einer Wohlstandsbewahrung.⁶⁹

Beweis: Sachverständigengutachten

Als eine dritte Gruppe von Bewertungsmodellen seien genannt völkerrechtskonforme bzw. menschenrechtliche Ansätze, die die rechtlichen Implikationen einer ungleichen Transitionslastverteilung auf globaler Ebene berücksichtigen (systematisch sind diese jedoch auch integrierten Bewertungsmodellen zuzurechnen).

Aus den Erdsystemmodellen lassen sich Pro-Kopf- und Pro-Nationen-Budgets errechnen. Es lässt sich auch ein globaler Reduktionspfad erstellen, der anhand des Marktanteils auf das global bedeutsame Unternehmen VW deduziert werden könnte. Dies lässt allerdings eine Betrachtung von Verhaltensentwicklung außer Acht.

Beweis: Sachverständigengutachten

Zu berücksichtigen ist ferner, dass integrierte Bewertungsmodelle, die sich (auch) an Staaten richten, solche mit hohem Lebensstandard und hohem Technologisierungsgrad vergleichsweise bevorzugen, da die notwendige Transition in diesen Ländern kostenintensiver ist; eine integrierte Maßgabe jedoch die Kostenoptimierung ist. CO₂-Reduktionen sind günstiger in Ländern zu bewerkstelligen, in denen ein geringerer Lebensstandard vorherrscht.

Hieraus ergibt sich für die von der Hochtechnologie abhängige Beklagte, dass ihr noch zu verbrauchendes Budget bei Anwendung eines integrierten Bewertungsmodells vergleichsweise höher ausfällt, als bei reinen Berechnungen auf Grundlage eines Erdsystemmodells.

Beweis für Vorstehendes: Sachverständigengutachten

Zusätzlich zur Begünstigung der Beklagten mit den Ausgangspunkten aufgrund der WLTP-Werte erhält diese mit dem NZE AEC-Szenario daher noch einen sie

⁶⁹ vgl. Umweltbericht 2020 d. Sachverständigenrates für Umweltfragen, S. 44.

begünstigenden kostenoptimierten Reduktionspfad, der ihre Bedeutung für die Weltwirtschaft aufgreift.

Für die Beklagte maßgeblich (jedenfalls als unterste Grenze) ist der globale integrierte Bewertungsansatz der IEA mit dem bereits erwähnten NZE AEC, worauf sogleich unter b) bis d) ausführlich eingegangen wird.

Ein integriertes Bewertungsmodell ist hier schon deshalb heranzuziehen, weil die Beklagte selbst ein multinationaler Konzern ist. Pro-Nationen oder Pro-Kopf-Budgets lassen sich zwar auf die Beklagte anwenden, hierbei sind aber weitreichende Begleitentscheidungen ausgenommen. Die Kostenoptimierung der integrierten Bewertungsmodelle wirken indes zu Gunsten der Beklagten, die damit optimale Fortentwicklungsvoraussetzungen erhält.

So erweist sich der Vorschlag, dass (globale) Akteure linear zum abnehmenden Budget (Abb. 4, Pfad 4) ihre THG-Emissionen reduzieren müssen, bereits technisch in vielen Branchen als nicht gangbar. Reine Reduktionen anhand von den Ergebnissen der Erdsystemmodelle sind daher langfristig nicht gangbar.

Der Flugverkehr etwa beispielsweise wird sich bis 2050 nicht klimaneutral gestalten lassen. Die logische Folge eines allein aus Erdsystemmodellen abgeleiteten Budgets wären daher Betriebseinstellungen derjenigen Unternehmen, die in der Luftfahrt operieren und/oder der Unternehmen, die sie nutzen. Dies zöge gravierende weltwirtschaftliche Schäden nach sich. Die weltweit laut IPCC mindestens einzuhaltende 45 Prozent-Minderung bis 2030 gegenüber 2010 bei einer Erreichungswahrscheinlichkeit des 1,5°C-Ziels von 50 Prozent⁷⁰ würde praktisch bedeuten, gestünde man sie der Pkw und leichten Nfz-Sparte VWs zu, dass der Luftverkehr drastisch reduziert und viele Unternehmen abgewickelt werden müssten.

Bei weiterem Fortschreiten ohne rechtzeitige kostenoptimierte Maßnahmen wäre dies eine der möglichen drastischen staatlichen Notmaßnahmen, die von Verfassungs wegen gefordert wäre.⁷¹ Allerdings wäre insoweit eher zu erwarten, dass sich die Politik für die behördliche Stilllegung privater Pkw entscheiden würde.

Das konkret ausformulierte 45 Prozent-Ziel – gleichwohl bei einer Erreichungswahrscheinlichkeit von nur 50 Prozent –, zu dem Royal Dutch Shell

⁷⁰ s. IPCC, Sonderbericht 1,5 °C 2018, SMP, S. 16, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2020/07/SR1.5-SPM_de_barrierefrei.pdf (17.09.2021), vgl. auch: Rechtbank Den Haag, Urteil v. 26. Mai 2021, C/09/571932 / HA ZA 19-379 ECLI:NL:RBDHA:2021:5339, 2021, Ziff. 4.4.29, abzurufen in englischer Sprache unter: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBDHA:2021:5339> (17.09.2021).

⁷¹ vgl. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 120.

in den Niederlanden verpflichtet wurde, berücksichtigt diese Erwägungen. Das Gericht beschreibt konkret:

„Dennoch besteht ein breiter Konsens, dass zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5°C Reduktionspfade gewählt werden sollten, die die CO₂ Emissionen im Jahr 2030 um netto 45 % gegenüber dem Stand von 2010 und im Jahr 2050 um netto 100 % reduziert werden sollten. Das Gericht bezieht diesen breiten Konsens in seine Auslegung des ungeschriebenen Sorgfaltsmaßstabs ein.“⁷²

Die Klimawissenschaft modelliert Szenarien wie jenes von der IEA wissenschaftlich interdisziplinär insbesondere unter Einschluss technischer Entwicklungen und vorhandener Maßnahmen. Das NZE AEC beruht auf dem genannten IPCC-Ziel. Die Erreichungswahrscheinlichkeit von nur 50 Prozent des 1,5 °C-Ziels ist dabei eine dritte Begünstigung der Beklagten, denn man könnte – gerade aus umweltrechtlicher Sicht, in der der Vorsorgegrundsatz zentrale Bedeutung hat – auch eine höhere Wahrscheinlichkeit fordern. Daneben kann schwerlich noch von einer Paris-Kompatibilität gesprochen werden, wenn die Zielerreichung *überwiegend unwahrscheinlich* ist.

Für danach von Reduktionsverpflichtungen betroffene Akteure wirken sich dabei besonders schonend zusätzlich klimapositive Verhaltensannahmen aus; bspw. bezieht die IEA in dem NZE-Szenario die Annahme eines Fortbewegungswandels bis hin zum weitreichenden Ausschluss von Verbrennerfahrzeugen aus Großstädten sowie die globale Tempolimitierung auf 100 km/h ein.⁷³ Zum Vergleich: Wollte man das gleiche Niveau an Emissionssenkungen wie im NZE-Szenario ohne die darin enthaltenen Verhaltensänderungen erreichen, müssten laut IEA bereits im Jahr 2026 100 Prozent der verkauften Neuwagen BEV oder brennstoffzellenbasierte Fahrzeuge sein.⁷⁴

Das IEA NZE AEC⁷⁵ ist, wie erwähnt, als integriertes Bewertungsmodell einzustufen. Die vierte Begünstigung der Beklagten durch das Szenario ist also, dass weitreichende Verhaltensannahmen wie die beschriebene getroffen werden.

S. Anlage K 17: Einfluss Verhaltensänderungen im NZE

⁷² eigene Übersetzung eines Auszuges aus Ziff. 4.4.29 aus: Rechtbank Den Haag, [Fn. 70].

⁷³ s. IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S. 87.

⁷⁴ IEA (2021): World Energy Outlook 2021, S.143
<https://iea.blob.core.windows.net/assets/88dec0c7-3a11-4d3b-99dc-8323ebfb388b/WorldEnergyOutlook2021.pdf> (06.11.2021).

⁷⁵ vgl. die Ergebnisse des Szenarios zum Verkehrssektor: IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S. 131 ff.

Es gesteht, auf die Beklagten deduziert, die als globaler, hochtechnologisierter Branchenplayer agiert und zudem für die Weltwirtschaft erheblich bedeutsam ist, dieser einen besonders milden Reduktionspfad zu.

Beweis: Sachverständigengutachten

Dieser Reduktionspfad ist der Beklagten als Partner der IEA bekannt. Sie hat an der Erarbeitung der Szenarien mitgewirkt und ihr stehen Daten der IEA zur Verfügung, die nicht allgemein veröffentlicht werden und auf die die Kläger:innen nicht zugreifen können. Er wird allerdings in der konkreten Planung und Handlungsumsetzung ignoriert, worüber in der Öffentlichkeit mit Ankündigungen anderer Art hinweggetäuscht wird (s. dazu unten hinsichtlich der Kompensation der Datenlücken S. 49 ff., zu den Ankündigungen unten S. 62 ff.).

Die Beklagte nennt bisher in der Öffentlichkeit auch kein anderes gleichwertiges Szenario oder absolute Emissionsgrenzen, derer sie sich anstelle dessen bedient.

Kein Szenario zu verwenden wäre Willkür. Ebenso willkürlich ist es, wie noch 2019 im Nachhaltigkeitsbericht verlautbart, sich auf dem seit längerer Zeit vollkommen überholten 2DS-Szenario der IEA von 2017 zu „orientieren“, das Treibhausgasneutralität entgegen des breiten wissenschaftlichen Konsenses erst im Jahre 2100 anstrebt.⁷⁶

Es ergibt sich die Notwendigkeit der Nutzung des NZE AEC-Szenarios aber auch aus der alleinstellenden Aktualität. Es existiert kein vergleichbares globales Szenario für den Energiesektor mit dem Stand wie dessen der IEA, insbesondere mit Berücksichtigung des 1,5 °C-Reports des IPCC aus dem Jahre 2018.

Beweis: Sachverständigengutachten

Gegenüber der Ausrichtung an dem rechnerischen Pro-Kopf bzw. Pro-Unternehmen-Budget aus dem globalen Erdsystemmodell ist das vorliegende Szenario auch überlegen, weil es berücksichtigt, dass ein Gramm CO₂ mehreren Akteuren zugerechnet werden kann (die Scope 1-Emission des Stahlwerks kann eine Scope-3-Emission der Beklagten sein). Dies ist bei einem Pro-Kopf-Ansatz nicht unmittelbar herausrechenbar. Das NZE AEC ist nicht abhängig von der Reduktionsentwicklung außerhalb des Energiesektors, nimmt aber eine ebenso ordnungsgemäße Reduktion an.⁷⁷

⁷⁶ Volkswagen AG, Nachhaltigkeitsbericht 2019, S. 62,
https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2019/Nichtfinanzieller_Bericht_2019_d.pdf (01.10.2021).

⁷⁷ vgl. IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S. 48 (Anlage K 18).

Beweis: Sachverständigengutachten

Im Folgenden wird die IEA näher erläutert, das Szenario sowie die wissenschaftliche Notwendigkeit der Nutzung des Szenarios dargelegt:

(2) Die internationale Energieagentur und das NZE-Szenario

Die IEA ist eine zwischenstaatliche Einrichtung, die ursprünglich anlässlich der Ölkrise im Jahr 1974 gegründet wurde, um koordinierte Reaktionen auf (fossile) Energierohstoffengpässe zu ermöglichen. Auch Deutschland ist Mitgliedsstaat der Einrichtung. Seit 1977 veröffentlicht die IEA jährlich den sog. Weltenergieausblick (engl. *World Energy Outlook*, i.F. kurz WEO), eine wissenschaftlich fundierte, international anerkannte Energiemarktanalyse, mittlerweile unter Einschluss der Auswirkungen auf den Umweltschutz und die wirtschaftliche Entwicklung.

Im WEO 2020 veröffentlichte die IEA das vorbezeichnete NZE. Im NZE beschreibt die IEA die Transformation im Energiesektor, die notwendig ist, um das 1,5 °C-Ziel mit einer 50 Prozent-Wahrscheinlichkeit erreichen zu können⁷⁸ – mithin also den absolut notwendigen, nicht etwa den ambitioniertesten Transformationspfad. Dieser wird vorgezeichnet speziell für den Energiesektor, einschließlich des globalen Verkehrs

Das NZE AEC fügen wir im englischen Original als

Anlage K 18

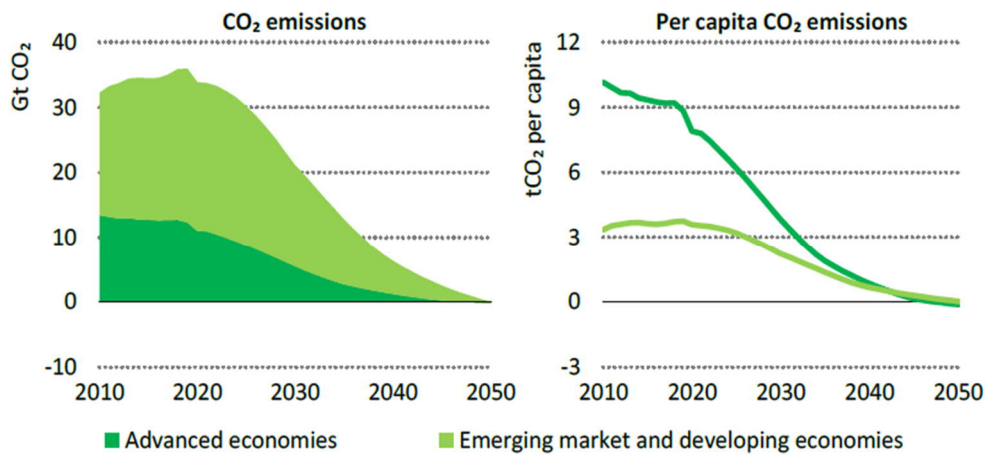
an. Eine deutsche Übersetzung kann nachgereicht werden, wobei der Inhalt, Annahmen und Rechenwege ausführlich in dieser Klage und den Anhängen in deutscher Sprache verfügbar ist.

Angenommen werden dabei im Jahre 2021 als global noch verfügbare Menge von Treibhausgasemissionen ein Betrag von 500 Gigatonnen CO₂. Das Budget der IEA steht damit im Einklang mit dem SR1.5-Bericht des IPCC – damit auch dem BVerfG-Klima-Beschluss – sowie dem aktuellen sechsten Sachstandsbericht (AR6).⁷⁹ Die folgende Abbildung 4 macht das angenommene globale Budget über die Zeit bis 2050 deutlich:

⁷⁸ s. IEA, Fn. [77].

⁷⁹ IEA, Fn. [77], S.54, IPCC, Climate Change 2021: The Physical Science Basis - Summary for Policymakers, S. 39.

Abb. 5: Globale Netto-CO₂-Emissionen im NZE-Szenario⁸⁰



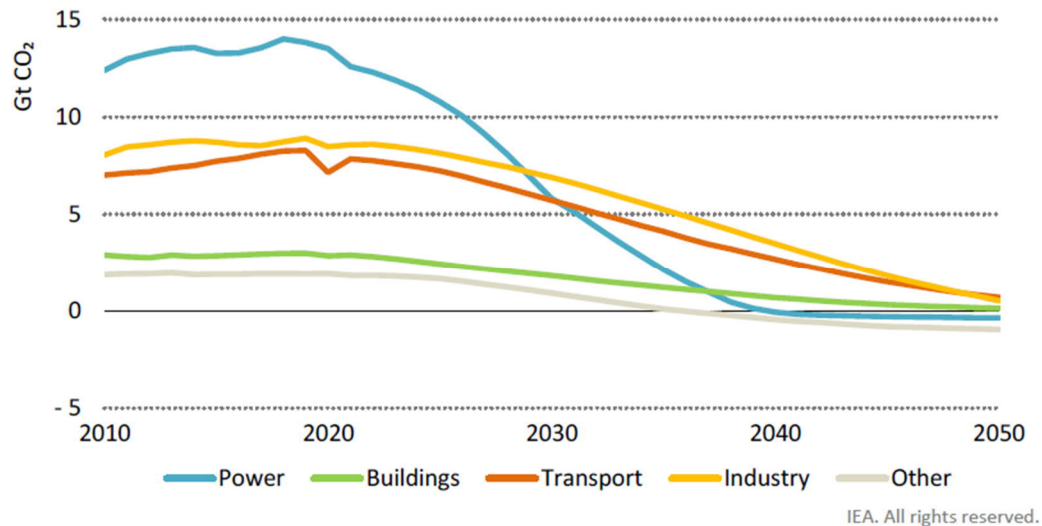
Die IEA definiert für alle energieintensiven Sektoren Reduktionspfade bis 2050.

Diese sind in ihrer Reduktionsgeschwindigkeit je nach Sektor unterschiedlich: Während im NZE bei der Stromerzeugung bis 2030 eine CO₂-Reduktion von 60 Prozent gegenüber 2020 angenommen wird, sind es im Gebäudebereich 40 Prozent und im Industrie- und Verkehrssektor je 20 Prozent.

Bei der genauen Ausdifferenzierung der Szenarien berücksichtigt die IEA unter anderem die Verfügbarkeit, Reife und Kosten von Technologien sowie die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in verschiedenen Weltregionen.

⁸⁰ IEA, Fn. [77], S.53.

Abb. 6: Globale CO₂-Emissionen nach Sektor im NZE-Szenario⁸¹



Diese sektoralen Szenarien übersetzen also unter Berücksichtigung von technologischen Machbarkeiten und Verfügbarkeit von Ressourcen das vorhandene globale Budget in einen kostenschonenden Handlungsrahmen für Staaten und Unternehmen, bei dem die Entwicklungen in übrigen Emissionsbereichen nicht eigens berücksichtigt werden müssen.

b) Notwendige Transformation des Verkehrssektors zur Einhaltung der Pariser Temperaturziels und Szenarienwahl

Teil des NZE-Szenarios ist die Bewertung der Verkehrs- und Transportentwicklung bis 2050. Anhand von Entwicklungsforschung wird ein spezifischer Bedarf für diesen wichtigen Sektor gebildet, der unter größtmöglicher Schonung des globalen Wirtschaftswachstums die essentielle Transformation beschreibt.

Im NZE-Szenario dürfen danach im Verkehrssektor auch 2050 noch geringfügig fossile Kraftstoffe verwendet werden, deren Emissionen durch CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre (negative Emissionen) ausgeglichen werden. Die Annahme der Möglichkeit künftiger CO₂-Entnahme (engl. *carbon dioxide removal*, i.F. auch CDR) ist mit großen Unsicherheiten behaftet, da die Technologien derzeit weder skalierbar sind und auch der großmaßstäbliche Einsatz in der näheren Zukunft ungewiss ist. Ihr Einsatz sollte deshalb so weit wie möglich minimiert werden.⁸²

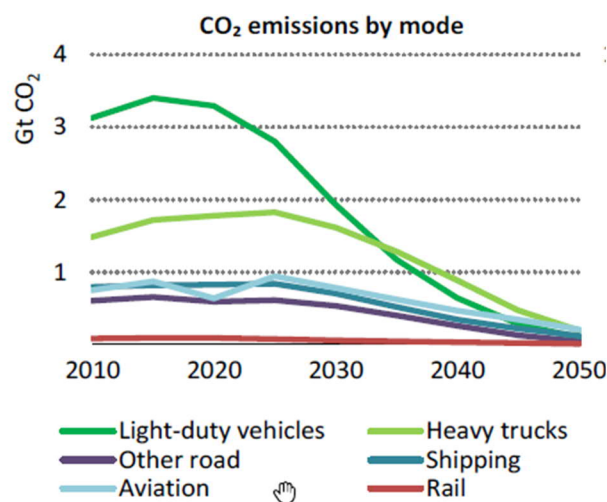
⁸¹ IEA, Fn. [77] S.100.

⁸² vgl. auch BVerfG [Fn. 2], Rn. 33.

Beweis: Sachverständigengutachten

So sieht die IEA diese Möglichkeit auch nur dort vor, wo es im Gegensatz zum Bereich der leichten Nfz und Pkw keine oder nur eingeschränkte technische Alternativen zum Verbrennungsmotor gibt (z.B. auch: Luftverkehr und Hochseeschifffahrt). Eine Ausweitung der Möglichkeiten der „Nutzung“ negativer Emissionen jenseits dieser Anwendungsbereiche ist nach den Feststellungen der IEA nicht möglich.⁸³

Abb. 7 Globale CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im NZE-Szenario nach Verkehrsträgern⁸⁴



Für den Verkehrs- und Transportsektor gibt es von der IEA zwei Unterszenarien: Das Standard-Szenario sowie wie das Unterszenario All-Electric Case (NZE AEC), unter denen es das Angemessene zu wählen gilt.

Im ersteren Standard-Szenario besteht bis 2050 eine globale Fahrzeugflotte neben batterieelektrischen Fahrzeugen (*battery electric vehicles*, BEV) auch aus Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (*plug-in hybrid vehicles*, PHEV), Brennstoffzellenfahrzeugen (*fuel cell electric vehicles*, FCEV) und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die mit Biokraftstoffen, insbesondere mit sog. fortschrittlichen Biokraftstoffen (*advanced biofuels* – auch Biokraftstoffe der zweiten Generation) betrieben werden.

⁸³ s. IEA, Fn. [77] S. 78 ff.: 2050 wird ein Gesamtnegativemissionsvolumen von 7,6 Gt angenommen und steht nur den dort dargestellten Bereichen zur Verfügung, die hohe Transitionshürden haben.

⁸⁴ IEA, Fn. [81], S.132.

Da die IEA den im Standard-Szenario angenommenen Einsatz von Biokraftstoffen und Brennstoffzellenfahrzeugen als selbst unsicher bewertet, hat sie das Unterszenario NZE AEC entwickelt. Das NZE AEC⁸⁵ verzichtet auf eine Erhöhung der Biokraftstoffproduktion und sieht entgegen dem Standardszenario Brennstoffzellenantriebe im Straßenverkehr nicht vor. Bei Pkw und leichten Nfz setzt die IEA allein auf den Einsatz von direkten elektrischen Antrieben mit Akkumulatoren als Energiespeichern, also BEV.

Da eine Ausweitung der Biokraftstoffproduktion wie im Standard-Szenario vorgesehen, nicht nur unsicher, sondern äußerst unwahrscheinlich ist, ist das NZE AEC als das maßgebliches Szenario anzusehen, das nach aktuellem Stand die Ziele von Paris allein hinreichend wahrscheinlich erreicht.

Die Wahl des NZE AEC ergibt sich bereits aus der eingeleiteten Konzernausrichtung der Beklagten **(1)**. Ferner zwingen begleitende wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dem Schluss, dass die Verwendung von alternativen Kraftstoffen eine Paris-kompatible Transition nicht leisten kann **(2)**. Dies hat auch die IEA während ihrer Erarbeitung des Szenarios berücksichtigt, weswegen sie dieses alternative Szenario ausweist.

Im Übrigen wird im Verlaufe der Anwendung wird an keiner der Annahmen und Werte der Szenarien etwas geändert und Hilfsberechnungen erfolgen nur dort, wo die IEA Daten nicht exakt veröffentlicht und diese Werte rechnerisch ermittelt werden müssen (und können).

(1)

2017 kündigte die Beklagte mit der sog. „Roadmap E“ an, sein „gesamtes Modellportfolio durchgängig zu elektrifizieren.“ Der damalige Vorstandsvorsitzende Herr Matthias Müller erklärte auf der Homepage der Beklagten, noch heute abrufbar, hierzu ferner:

„Wir haben verstanden und wir werden liefern. Das ist keine unverbindliche Absichtserklärung, sondern eine Selbstverpflichtung, an der wir uns ab heute messen lassen.“⁸⁶

Dies bekräftigte der heutige Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Diess im Jahre 2019:

⁸⁵ vgl. zur Beschreibung des AEC-Szenarios IEA, Fn. [77], S. 140 f.

⁸⁶ s. Volkswagen AG, Pressemitteilung vom 11.09.2017,

https://www.volkswagenag.com/de/news/2017/09/Roadmap_E.html (10.10.2021).

„Technologieoffenheit ist jetzt die falsche Parole und führt nur dazu, den Systemwandel weiter in die Zukunft zu verlegen.“⁸⁷

„Um die Erderwärmung zu stoppen, führt kein Weg an den Pariser Klimazielen vorbei. Dazu muss das Auto schnellstmöglich sauberer und spätestens bis 2050 CO₂-frei werden. Die E-Mobilität ist die einzige Technologie mit der das aus heutiger Sicht machbar ist.“

Der Systemwechsel zur emissionsfreien Mobilität startet nicht in fünf oder zehn Jahren, sondern jetzt. Wir können es uns schlicht nicht leisten, mehrgleisig zu fahren.

*Es geht darum, dass Politik, Unternehmen und Gesellschaft ihre Kraft und Mittel auf eine Leittechnologie für die Zukunft fokussieren. Statt viele Wege parallel zu verfolgen, brauchen wir einen „**Masterplan Elektromobilität**“.“⁸⁸*

Damit spricht Herr Dr. Diess auch den sog. Lock-In-Effekt an, nachdem die graduelle Anpassung überholter Technologien (wie Verbrenner) durch sog. E-Fuels oder Biokraftstoffe Marktanteile für tatsächlich fortschrittliche Antriebsarten blockieren und so die Transition verzögern (s. dazu sogleich unter 2).

Dennoch will die Beklagte die anstehende Transformation möglichst hinauszögern. In einer Investoren-Präsentation schreibt sie dazu: „ICEs provide the basis for a cash flow optimized transformation“ und beziffert den angestrebten Anteil von Elektrofahrzeugen im Bestand der Konzernmarken in 2030 mit (nur) 13 Prozent.⁸⁹ Dies bedeutet u.a., dass die Beklagte erhebliche Erlöse mit den Bestandsfahrzeugen auf dem sog. after sales market bis mindestens zu Mitte des Jahrhunderts fest einplant, wie etwa mit dem Ersatzteilgeschäft.

(2)

Das Potenzial von Biokraftstoffen, E-Fuels, Wasserstoff, Brennstoffzellenfahrzeugen sowie PHEV wird generell überschätzt. Die IEA hält die Annahmen für unsicher und hat deshalb das NZE AEC aufgestellt. Es gibt

⁸⁷ electrive.net, zit. Herbert Diess auf der Jahrespressekonferenz der Beklagten am 12.03.2019, abzurufen unter: <https://www.electrive.net/wp-content/uploads/2019/05/TdM-April2019-Auswertung.pdf> (01.10.2021).

⁸⁸ s. https://www.linkedin.com/pulse/leittechnologie-elektromobili%C3%A4t-warum-wir-uns-m%C3%BCssen-herbert-diess?trk=portfolio_article-card_title (06.11.2021).

⁸⁹ s. https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/presentations/2021/03/2021-03-16_Deep_Dive_Dahlheim.pdf, S.11 (06.11.2021).

ausreichend Belege dafür, dass die optimistischen Annahmen insbesondere im Hinblick auf Biokraftstoffe nicht nur ungewiss, sondern äußerst unwahrscheinlich und für die Paris-Kompatibilität nicht ausreichend sind. Dies zwingt zur Wahl des NZE AEC.

Beweis: Anlage K 19
Anlage K 20
Sachverständigengutachten

Biokraftstoffe

Im Standard-NZE-Szenario der IEA wird von einer Steigerung der Biokraftstoffproduktion um fast das Vierfache ausgegangen,

s. **Anlage K 19**, S. 2.⁹⁰

Dies wird nach aktuellem Stand *de facto* nicht erreicht werden können. Denn die Biokraftstoffproduktion steht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und zum stetig wachsenden Bedarf nach biogenen Grundstoffen aus der Industrie (insbesondere Chemie- und Bauindustrie). Letztlich schätzt der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderung (WBGU), dass, wollte man den Kraftstoffbedarf des Flugverkehrs 2050 allein über Biokraftstoffe abdecken, allein dies das Angebot an nachhaltig verfügbaren biogenen Ressourcen - jenseits der Nahrungsmittel - komplett aufbrauchen oder gar übersteigen würde.

S. **Anlage K 19** S. 6 f.

Eine Überschätzung des Potentials von Biokraftstoffen in integrierten Bewertungsmodellen ist nicht ungewöhnlich, was im strukturellen Design dieser Szenarien angelegt ist. In den Szenarien wird zwischen Landnutzungs- und Energiesektor unterschieden und die Emissionen der Biokraftstoffe dem Landnutzungssektor zugeschlagen, während im Energiesektor mit null Emissionen gerechnet wird. Hierbei entkoppelt sich der bis dahin austarierte Wert bei Skalierung der Nutzung im Energiesektor,

s. ausführlich **Anlage K 19**, S. 3.

Zieht man zudem die indirekten Landnutzungseffekte von Biokraftstoffen in Betracht, sinkt deren Reduktionspotential erheblich und kehrt sich für Biokraftstoffe der ersten Generation (nicht sog. fortschrittliche Biokraftstoffe,

⁹⁰ s. auch IEA, Fn. [77], S.106.

also solche, die auch aus Nahrungs- und Futtermittel gewonnen werden), sogar ins Negative, ⁹¹

s. Anlage **K 19** S. 3 f.

Eine Gewähr dafür, dass nun tatsächlich nur Biokraftstoffe der zweiten Generation genutzt werden, kann ein Hersteller nicht geben. Letztere sind indes, wie sogleich aufgezeigt, ebenfalls für eine rechtzeitige Transition ungeeignet.

So bestehen Hürden für die skalierte Nutzung von Biokraftstoffen in unumgänglichen Konflikten mit der Nahrungsmittelproduktion, die bereits heute zu höheren Lebensmittelpreisen auch in Deutschland führen,

s. Anlage **K 19** S. 5.

Für die Nutzung der Biokraftstoffe der zweiten Generation ist vorgesehen, dass ein Viertel des bewirtschafteten Waldes weltweit für die Produktion zur Verfügung stehen müsste, was mit der notwendigen Nutzung von Holz als Baustoff als Alternative zum CO₂-intensiven Zement und Stahl nicht zu vereinbaren ist.

S. Anlage **K 19** S. 5 f.

Das Potential für produzierbare Biokraftstoffe der zweiten Generation ist somit weltweit begrenzt, sodass die verfügbaren Mengen nur dort einzusetzen sind, wo es keine technischen Alternativen gibt, z.B. im Luftverkehr.

PHEV-Nutzung

Das Standard-NZE-Szenario baut zudem weiter auf den Einsatz von Plugin-Hybriden. Es wurde bereits vorgetragen, dass der reale Verbrauch von Plugin-Hybriden (in Scope 3) ein Vielfaches über den offiziellen Hersteller-Angaben liegt und so kein nennenswertes Reduktionspotential gegenüber Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren besteht. Sie sind daher wie Verbrenner zu behandeln.

siehe bereits: **Anlage K 8**, S. 2⁹²

⁹¹ Vgl. European Environment Agency 2020, Greenhouse gas emission intensity of fuels and biofuels for road transport in Europe, abzurufen unter: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/greenhouse-gas-emissions-intensity-of/assessment> (15.08.2021).

⁹² s. auch: Fraunhofer ISI und ICCT, 2020, Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles: Fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions. https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cc/2020/PHEV_ICCT_FraunhoferISI_white_paper.pdf (22.07.2021).

Auch aus diesem Grund erstellte die IEA das AEC-Szenario. Dieses ist auch deswegen vorzugswürdig.

E-Fuels/Wasserstoff/Brennstoffzellenfahrzeugen

Der Einsatz von Brennstoffzellenantrieben mit grünem Wasserstoff oder E-Fuels (strombasierten Kraftstoffen) in Verbrennungsmotoren sind ineffiziente Technologien zur Dekarbonisierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und ihr Einsatz daher unwahrscheinlich.

Grüner Wasserstoff wird durch Elektrolyse erzeugt, mit der Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff aufgespalten wird. Ist der für die Elektrolyse benötigte Strom erneuerbar, ist die Erzeugung und der Wasserstoff CO₂-neutral. Für Lagerung und Transport des Wasserstoffes sind hoher Druck bzw. niedrige Temperaturen Voraussetzung, was zusätzlichen Energiebedarf mit sich bringt,

s. Anlage **K 20**, S. 1

Die Herstellung von E-Fuels baut auf der Erzeugung grünen Wasserstoffs auf. Dieser wird zusammen mit Kohlenstoff, mit Hilfe der Fischer-Tropsch-Synthese, zu synthetischem Kraftstoff (Benzin, Diesel, Kerosin, etc.) aufgearbeitet. Dieser weitere Umwandelungsschritt benötigt zusätzliche Energie.

s. Anlage **K 20**, S. 1 f.

Studien schätzen den Strombedarf für die Erzeugung von E-Fuels je nach Kraftstoff um das vier- bis siebenfache höher ein als die direkte Nutzung des Stroms in Elektroautos. Fahrzeuge mit Brennstoffzellen brauchen im Vergleich zu batterieelektrischen Fahrzeugen immer noch doppelt so viel Strom wie direkt elektrifizierte Fahrzeuge.

s. Anlage **K 20**. S. 2 f.

Aufgrund der niedrigen Effizienz und des hohen Strombedarfs schneiden E-Fuels sogar schlechter als fossile Kraftstoffe ab, wenn der Anteil erneuerbaren Stroms unter ca. 85 Prozent sinkt. Bei Wasserstoff liegt diese Schwelle bei ca. 70 Prozent. Ein batterieelektrischer Pkw schneidet schon ab einem Erneuerbaren Anteil von 10-15 Prozent am Strommix besser ab als ein Auto mit fossilem Verbrennungsmotor.

s. Anlage **K 20**, S. 3

Für 2025 erwarten Wissenschaftler:innen selbst unter optimistischen Annahmen zudem einen Erzeugungspreis vor Steuern von 3,20 Euro pro Liter für synthetisches Benzin auf Basis von erneuerbarem Strom. Aufgrund der hohen

Kosten sind E-Fuels auch auf lange Sicht nur mit massiven Subventionen konkurrenzfähig.

s. Anlage K 20, S. 4

Auch hier gilt insofern, dass die E-Fuels solchen Technologiebereichen vorbehalten bleiben müssen, in denen eine direkte Elektrifizierung in diesem Jahrhundert technisch nicht möglich sein wird, wie etwa Langstreckenflügen. Allein hierfür ist der Bedarf sehr hoch: Um beispielsweise das 2018 in Deutschland vertankte fossile Kerosin mit E-Kerosin zu ersetzen, wäre zur Produktion eine Strommenge notwendig, die der gesamten 2018 in Deutschland erzeugten Windstrommenge entspricht.

s. Anlage K 20, S. 5

Eine Nutzbarkeit von E-Fuels für den Bereich der Pkw und leichten Nfz käme wegen der sich langsam vollziehenden Transition des Strommixes weg von fossiler Produktion sowie der erst in der Mitte des 21. Jahrhunderts absinkenden Kosten pro Liter daher erst in Betracht, wenn es zu spät für deren Einsatz ist. Strombasierte Kraftstoffe sind damit schon offensichtlich aufgrund ihrer niedrigen Effizienz keine realistische Option für die Dekarbonisierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

s. Anlage K 20, S. 6

Insoweit auch zur Vermeidung des Lock-In-Effektes ist der Umstieg auf nachhaltige Antriebsenergien jetzt geboten. Alle Antriebe, die nicht auf Direktenergieumsetzung (wie BEV) setzen, werden bereits wegen ihres physikalisch nicht unterbietbaren Wirkungsgrades,

s. die Grafik in **Anlage K 20, S. 2,**

keinen signifikanten Marktumfang erlangen und langfristig vom Markt verschwinden.

c) Konkreter Reduktionspfad PKW und leichte Nfz anhand NZE AEC

Dem maßgeblichen NZE AEC-Szenario lassen sich über die Maßgaben für den Verkehrssektor insgesamt hinaus konkrete Reduktionspfade für den Teilbereich Pkw und leichte Nfz entnehmen. Dies ist als Zwischenschritt Grundlage für die Anträge in dieser Klage.

(1) Reduktionspfad für Pkw und leichte Nfz

Die grundlegende Erkenntnis ist, dass zur Erreichung des Netto-THG-Neutralitätsziels in 2050 global durch Pkw und leichte Nfz keine Emissionen mehr verursacht werden dürfen. Das heißt nicht nur, dass diese Fahrzeuge dann nicht mehr produziert und in den Verkehr gebracht werden dürfen, sondern auch, dass der *Bestand* an global eingesetzten Pkw und leichten Nfz emissionsfrei fahren muss.

Ferner ist nach der IEA ein rechtzeitiges, schonendes Ausschleichen der Verbrenner-Fahrzeuge notwendig und auch so modelliert. Abrupte Stilllegungen werden vermieden und die Zuteilung verbleibender CO₂-Ressourcen über die Teilbereiche des Energiesektors hinweg aufgeteilt.

Insgesamt darf der Transportsektor im Jahre 2050 nach der IEA noch 0,7 Gt CO₂ emittieren,⁹³ womit durch CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre eine Netto-THG-Neutralität hergestellt werden kann. Das folgt aus der Prognose der IEA, nach der wegen unüberwindbarer technischer Transitionschürden im Flugverkehr diesem ein unverzichtbarer Anteil an weiteren CO₂-Emissionen zugestanden werden muss.⁹⁴

Bei einem CO₂-Ausstoß des globalen Verkehrs von knapp 8,5 Gigatonnen (Gt) in 2019 verläuft der Pfad der IEA so über das Jahr 2030 mit global noch maximal 5,5 Gt und kommt zum Ziel in 2050 mit nur noch 0,7 Gt CO₂ durch den Bestand aller Fahrzeuge, Flugverkehr eingeschlossen. Damit ist der Korridor für Emissionen der Pkw und leichten Nfz im jeweiligen Jahresbestand geringer als diese Werte. Er sinkt auf 3,3Gt im Jahr 2030 und gegen Null im Jahr 2050.⁹⁵ Diese Pfade berücksichtigten die Energiebedrfnisse anderer Sektoren sowie die angesprochenen Verhaltensmaßnahmen.

Für das Zwischenziel 2030 veröffentlicht die IEA keine konkreten Zahlen, wie viele der konventionellen (fossil betriebenen) Fahrzeuge noch im Bestand sein dürfen. Sie gibt aber die Gesamtkapazität der Batterien an, die im Pkw und leichten Nfz-Fahrzeugbestand in 2030 vorhanden sein müssen (40,4 TWh)⁹⁶ sowie die Gesamtzahl des globalen Fahrzeugbestandes von 1,75 Milliarden Pkw und leichten Nfz im Jahr 2030.⁹⁷

Daraus lässt sich in Verbindung mit der durchschnittlichen Größe verwendeten Batterien aller Pkw und leichten Nfz im weltweiten Bestand 2030 auch die

⁹³ s. IEA, Fn. [77] S. 131.

⁹⁴ s. IEA, Fn. [77], S. 132, Fig. 3.21.

⁹⁵ s. IEA, Fn. [77], S. 132.

⁹⁶ s. Fig. 3.26 auf S. 141 in IEA, Fn. [77]; Datengrundlage abrufbar unter <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/net-zero-by-2050-scenario#figures-and-data-by-chapter> (20.10.2021).

⁹⁷ vgl. die Daten zum Fahrzeugbestand in: IEA, Fn. [77] S. 64, 134.

Bestandszahl an Fahrzeugen errechnen. Es ist hierbei ein konservativer Wert von 65 kWh pro Fahrzeug anzunehmen,

s. hierzu **Anlagenkonvolut K 10**, S. 2 f.

Daraus ergibt sich die Berechnung

$$\frac{40,4 \text{ TWh}}{65 \text{ kWh}} = 622 \text{ Mio.}$$

womit für den gesamten Pkw und leichten Nfz-Bereich des Transportsektors feststeht, dass 2030 noch 622 Millionen solcher Fahrzeuge im Bestand sein dürften.

Mit Annahme dieser Batteriekapazität besteht eine fünfte Begünstigung der Beklagten, denn die konservative Annahme der Batteriekapazität liegt über dem Durchschnittswert der 2019 neu zugelassen Neuwagen.⁹⁸

Mit der Absatzzahl von 817 Mio. Pkw und leichten Nfz der Jahre 2021 bis einschließlich sowie unter Berücksichtigung bereits zugelassener BEV, die 2030 noch im Betrieb sein werden (7,2 Mio.) lässt sich in einem weiteren Schritt errechnen, wie viele der Fahrzeuge, die in diesem Zeitraum verkauft werden, einen batterieelektrischen Antrieb haben müssen:

$$\frac{(622-7,2)}{817} = 0,75$$

s. im Detail **Anlage K 10**, S. 3

Da so eine Prozentzahl für den Pkw und leichten Nfz-Bereich gefunden ist, gilt diese unmittelbar auch für die Beklagte unabhängig vom Marktanteil. Die Beklagte hat damit ein Verkaufsziel von 75 Prozent BEV bzw. umgekehrt eine Verkaufsobergrenze von Verbrennerfahrzeugen von 25 Prozent in den Jahren 2021 bis einschließlich 2029. Dies wird mit den Anträgen zu 2. b) und 3. b) erreicht.

(2) Verbrennerausstiegszeitpunkt

2050 dürfen Pkw und leichte Nfz keine CO₂-Bruttoemissionen mehr verursachen. Da ein Großteil der Emissionen dieser Fahrzeuge über deren gesamte

⁹⁸ Würde man diesen Wert reduzieren, würde die Anzahl der batterieelektrischen Fahrzeuge 2030 im Bestand steigen und der Anteil der noch zu verkaufenden Verbrenner absinken.

Lebensdauer ausgestoßen werden (Scope 3 – Unterkategorien Nutzungsphase, Verschrottung), kann der letztmögliche Zeitpunkt des Inverkehrbringens dieser Fahrzeuge anhand einer Rückrechnung festgestellt werden.

In Deutschland ist dabei zusätzlich das Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) zu beachten, denn auf Grundlage des § 3 Abs. 2 KSG ist hierzulande Treibhausgasneutralität bereits 2045 zu erreichen.

Eine einheitliche globale Erfassung der Lebensdauer von Pkw und leichten Nfz auf globaler Ebene existiert nicht. Dies verschärft das Problem, dass der Bestand an Verbrenner-Fahrzeugen rechtzeitig ausgeschlichen werden muss (auch um den staatlichen Zugriff auf privat betriebene Pkw in Zukunft zu vermeiden). Hierbei ist jedoch ebenfalls das Datum 2030 maßgeblich, das als schonendstes Ausstiegsdatum berücksichtigt, dass bei den verfügbaren Durchschnittslebensdauern ein erheblicher Anteil auch danach noch im Bestand sein wird und zugleich eine hinreichende Zeit für den Aufbau von Infrastruktur und Produktionsprozessen gewährleistet ist.

Es ist aufgrund verschiedener Studienansätze möglich, eine globale durchschnittliche Lebensdauer zu berechnen. Ein Problem vieler älterer Statistiken ist, dass diese ausschließlich auf Zulassungsstatistiken einzelner Länder beruhen. Dabei wird das Problem des interstaatlichen- und interkontinentalen Import-Export-Geschäfts vernachlässigt. Eine aktuelle Modellierung (für Europa) trägt diesem Umstand Rechnung und kommt für die europäischen Staaten auf die mittlere Lebensdauer von Pkw in Westeuropa 18,1 und in Osteuropa 28,4 Jahre.⁹⁹

Für den übrigen Rest der Welt existieren zahlreiche Studien und Auswertungen, die eine Abschätzung für einzelne Märkte und damit auch eine Annäherung bzw. plausible Untergrenze der Lebensdauer global ermöglichen.

Die IEA beziffert im Report „Net Zero by 2050“ die durchschnittliche Lebensdauer von Pkw mit „rund 17 Jahren“¹⁰⁰. Diese Zahl ist auch die Grundlage für die streitgegenständlichen Berechnungen. Der ICCT geht in einer Lebenszyklusanalyse von Pkw von einer durchschnittlichen Lebensdauer in wichtigen Märkten von 15 bis 18 Jahren aus: 18 Jahre in Europa und den USA, 15 Jahre in China und Indien.¹⁰¹ Die Analyse stützt sich auf zahlreiche Quellen.

⁹⁹ Held, Rosat, Georges et al. (2021): Lifespans of passenger cars in Europe: empirical modelling of fleet turnover dynamics.

<https://etrr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-020-00464-0> (02.11.2021).

¹⁰⁰ IEA Fn. [77], S. 39.

¹⁰¹ ICCT, A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars, S.iii

Unter anderem kommt eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes für Deutschland zu einer durchschnittlichen Pkw-Lebensdauer von 18 Jahren.¹⁰² Eine weitere Auswertung gibt für Frankreich 19 Jahre Lebensdauer bei Pkw an.¹⁰³ Alle Auswertungen betrachten dabei naturgemäß Fahrzeuge, die bereits vor knapp zwanzig Jahren erstmalig zugelassen wurden. Für eine Abschätzung der Lebensdauer heute zugelassener Pkw müsste man die Werte eigentlich nach oben korrigieren, da eine kontinuierliche Zunahme des Durchschnittsalters bei Pkw zu beobachten ist.¹⁰⁴ Eine Projektion der Werte in die Zukunft kann damit als konservative Abschätzung angesehen werden.

Allen Studien und Modellierungen ist gemeinsam, dass sie mit Durchschnittswerten operieren. Ein Durchschnittswert von 17 Jahren, wie ihn die IEA nennt, bedeutet nicht, dass nach 17 Jahren alle Pkw aus dem Jahr der Zulassung von den Straßen verschwunden sind. Um im Transport-Sektor bis 2050 global CO₂-Neutralität zu sichern, muss daher bereits deutlich vor 2033 ein Zulassungsstopp für CO₂-emittierende Benziner und Diesel erfolgen.

Ein Ausstieg früher als 2030 würde die Fahrzeughersteller tendenziell überfordern, wie sich aus der Beispielrechnung in

Anlage K 21, S. 2 f.

ergibt.

Global gilt somit, dass bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von Pkw und leichten Nfz hier mit der IEA konservativ geschätzt von im *Durchschnitt* 17 Jahren ein signifikanter Teil auch noch danach im Betrieb sein wird. Ein spätestes globales Ausstiegsdatum lässt sich so unter Berücksichtigung des bis dahin voranzutreibenden Infrastrukturausbaus gerade noch für das Jahr 2030

https://theicct.org/sites/default/files/publications/Global-LCA-passenger-cars-jul2021_0.pdf
(02.11.2021).

¹⁰² Umweltbundesamt, Evaluierung und Fortschreibung der Methodik zur Ermittlung der Altfahrzeugverwertungsquoten durch Schredderversuche unter der EG-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG, S.46
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-01-20_texte_15-2020_alfahrzeugemonitoring.pdf (23.10.2021).

¹⁰³ Tazska, Domergue (2019): Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2018. Une évaluation socio-économique ex post, S.7
<https://www.actuenvironnement.com/media/pdf/news-34355-prime-vehicule-2018.pdf> (23.10.2021).

¹⁰⁴ ACEA, Vehicles in Use Europe 2019
https://www.acea.auto/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf
(23.10.2021).

begründen, wobei damit auch behördliche Stilllegungen – wenn auch nicht für den größeren Teil – im Jahre 2050 riskiert werden.

In Deutschland verschiebt sich diese Situation um fünf Jahre in Richtung Gegenwart mit dem THG-Neutralitätsziel des KSG im Jahr 2045. Hingegen ist die Lebensdauer der Fahrzeuge in Deutschland geringer als im globalen Durchschnitt (14,2 Jahre). Damit ist mit der gleichen Risiko-Abwägung wie global erst recht auch hier als letztes vertretbares Ausstiegsdatum 2030 festzusetzen, um weitgehende Stilllegungen und damit weitreichende Eingriffe in Art. 14 Abs. 1 GG in der Zukunft zu vermeiden.

Dieser Sachverhalt wird vom Antrag zu 1. und 3. c) erfasst.

d) Spezifisch vom Volkswagen-Konzern vorzunehmende notwendige Maßnahmen zur Einhaltung des Pariser Temperaturziels

Diese bisher ohne Ausnahme für den gesamten Pkw- und leichten Nfz-Markt geltenden Maßnahmen – die also auch von der Beklagten umzusetzen sind – gewährleisten die Einhaltung des Ziels, die Erwärmung auf max. 1,5 °C zu begrenzen, mit einer 50 Prozent-Wahrscheinlichkeit. Der Reduktionspfad für diesen Teilbereich des Transportsektors lässt sich auch mit einer Reduktionsquote ausdrücken, die die IEA mit einer Senkung der jährlichen CO₂-Emissionen von 41 Prozent im Jahre 2030 gegenüber 2018 angibt.¹⁰⁵

„Übersetzt“ ergibt sich so für die Beklagte eine konkrete Reduktionsquote von 65 Prozent in 2030 gegenüber 2018 für den Bereich Pkw und leichte Nfz.

Die Grundlage für diesen Wert ist zunächst der Quotient aus dem CO₂-Fußabdruck eines durchschnittlichen VW-Fahrzeugs im Jahr 2018 (47,8 t CO₂) und aus dem erwarteten CO₂-Fußabdruck eines durchschnittlichen VW-Fahrzeugs im Jahr 2030 (13,6 t CO₂). Während ersterer im Wesentlichen einen durchschnittlichen VW-Verbrenner repräsentiert, ist letzterer wegen des Ausstiegsdatums eine Repräsentation der Emissionen eines durchschnittlichen batterieelektrischen Fahrzeuges. Daraus ergibt sich (auf ein Prozent-Ergebnis hin umgestellt) folgende Rechnung:

$$\frac{100}{47,8} * 13,6 = 28,4$$

Ein durchschnittliches Fahrzeug der Beklagten verursacht im Jahr 2030 danach 28,4 Prozent der Emissionen eines solchen im Jahr 2018. Umgekehrt ausgedrückt mit

¹⁰⁵ s. IEA, Fn. [77], S. 132; exakte Daten ebenfalls abrufbar unter Fundst. in Fn. [96],

$$100 - \left(\frac{100}{47,8} * 13,6 \right) = 71,6$$

bedeutet dies eine Reduktion von 71,6 Prozent pro Fahrzeug – und nicht 30 Prozent, wie die Beklagte es angibt.

s. zu dieser Rechnung im Detail **Anlage K 10, S. 4 ff.**

Bestandteil dieser Berechnung ist die Ermittlung der spezifischen CO₂-Fußabdrücke des durchschnittlichen Pkw/leichten Nfz des Volkswagen-Konzerns 2018 und 2030.

Für 2018 kann insoweit im Wesentlichen mit den Angaben der Beklagten zum durchschnittlichen Fahrzeug unter Umrechnung zur Vergleichbarkeit auf den WLTP-Zyklus agiert werden. Dies ist in

Anlage K 10, S. 6 ff.

im Detail dargelegt.

Für 2030 ist die Berechnung komplexer. Dort ist u.a. zusätzlich die Prognose der IEA zum dann bestehenden Strommix zu berücksichtigen. Diese batterieelektrischen Fahrzeuge werden keine lokalen Emissionen in der Nutzungsphase erzeugen, sondern diese durch Stromgebrauch verursachen. Wir tragen hierzu im Detail in der

Anlage K 10, S. 9 ff.

vor, wobei darauf hinzuweisen ist, dass auch hier konservativ als sechste Begünstigung der Beklagten der heutige Stand der CO₂-Intensität der Stromerzeugungstechnologien zu Grunde gelegt und weitere Verbesserungen ausgeklammert werden. Für die Batterien wurde ferner als siebte günstige Annahme eine Verbesserung der Treibhausgasbilanz um ein Drittel angenommen, dies liegt deutlich unter den Fortschritten, die in der vergangenen Dekade erreicht wurden.

Der CO₂-Fußabdruck der gesamten Pkw- und leichten Nfz-Sparte der Volkswagen AG bestimmt sich jedoch nicht nur über den Fußabdruck eines durchschnittlichen Fahrzeugs, sondern auch über die Gesamtmenge der verkauften Fahrzeuge.

Denn würde der lediglich in Relation zu einem durchschnittlichen Fahrzeug stehende Wert über die Jahre zwar sinken, so ist damit noch nicht ausgeschlossen,

dass bei einer Absatzsteigerung (Stückzahlen) die Gesamtemissionen des VW-Konzerns hingegen steigen.

Zu berücksichtigen ist daher der Gesamtabsatz der Fahrzeuge bis zum Jahr 2030, der hier konservativ mit einem gleichbleibenden Marktanteil der Beklagten von 12 Prozent bis 2030 bei laut IEA steigendem Gesamtabsatz aller Fahrzeuge angenommen wird und dann 12 Millionen beträgt. Im Vergleich zum Absatz von 10,666 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2018 ist dies eine Steigerung von 12,5 Prozent.

s. hierzu **Anlage K 10** S. 4 f.

Die obige Formel zur Reduktionsquote ist damit hinsichtlich der des durchschnittlichen Fahrzeuges in 2030 um den Absatzsteigerungsfaktor 1,125 zu erweitern:

$$100 - \left(\frac{100}{47,8} * (13,6 * 1,125) \right) = 68$$

Für die Beklagte gilt also eine Reduktionsverpflichtung von 68 Prozent in 2030 gegenüber 2018. Allein diese ist geeignet, tatsächlich zu belegen, dass ein angemessener Anteil der Beklagten zur Begrenzung der Erderwärmung geleistet wird.

Beantragt wird eine Quote von 65 Prozent. Hierin besteht ein Sicherheitsabschlag von rund drei Prozent, der die achte Begünstigung der Beklagten vorsieht.

Gegenüber den Maßnahmen des Verbrenner-Ausstieges und des maximalen Absatzes von Verbrennern ist die Umsetzung dieser Quote zusätzlich erforderlich, da sie u.a. die Zielerreichung absichert, sollte sich bspw. der CO₂-Ausstoß der Beklagten über die Scopes hinweg verschieben. Dieser Antrag beinhaltet auch Emissionsreduktionen, die VW bei der Herstellung der Fahrzeuge erzielen muss (im Rahmen dessen, was sie sich selbst bereits gesetzt haben für Scope 1 und 2); außerdem nimmt er ein Mindestmaß von Effizienz bei E-Autos an (Durchschnittsverbrauch nicht höher als 20 kWh pro 100km, wobei auch das ein sehr großzügiger Wert ist).

Dieses Ziel wird mit den Anträgen zu 2. a) und 3. a) erreicht.

5. Angekündigte und umgesetzte Maßnahmen des Konzerns

a) Angekündigte Maßnahmen

Im Ausgangspunkt ist bereits zu sehen, dass die Angaben der Beklagten zum Erderwärmungsziel widersprüchlich sind. In der offiziellen nichtfinanziellen

Berichterstattung nach §§ 315c, 289 ff HGB weist die Beklagte darauf hin, dass sie die Erderwärmung lediglich auf 2 °C begrenzt wissen will.¹⁰⁶ Damit liegen die Konzernambitionen über dem nach dem Paris-Übereinkommen maximalen Wert („*deutlich* unter 2 °C“).

Eine konkretere Aussage in der Berichterstattung gab es noch in 2019: Hier wurde verlautbart, dass man sich am längst überholten 2DS-Szenario der IEA von 2017 „orientieren“ wolle, das Treibhausgasneutralität entgegen des Pariser Abkommens und breiten wissenschaftlichen Konsenses erst im Jahre 2100 anstrebt.¹⁰⁷

Dazu passt nicht, dass die Beklagte in einem Schreiben an die Prozessbevollmächtigten der Kläger:innen angibt, sich seit zum 2018 zum Klimaabkommen von Paris zu „bekennen“,

s. Anlage K 22 S. 1

Entsprechend unverfänglich formuliert ist auch, dass die Beklagte „überzeugt“ ist, dass „die Menschheit den anthropogenen Klimawandel stoppen und das 1,5 Grad Ziel erreichen kann“,¹⁰⁸ was nicht ausschließt, dass dies nach Ansicht der Beklagten aufgrund überobligatorischer Anstrengungen Anderer und nicht durch einen angemessenen Beitrag von ihr selbst geschieht.

Insoweit ist festzustellen, dass die Zielausrichtung des VW-Konzerns bereits im Ansatz nicht mit den wissenschaftlich-tatsächlichen und daraus rechtlich übernommenen Rahmenbedingungen übereinstimmt. Würde die Beklagte sich an wissenschaftlichen Standards orientieren, so wären vage und widersprüchliche Formulierungen wie diese nicht notwendig.

Daran ändert auch der am 4. Dezember 2018 auf dem Autogipfel des Handelsblatts verkündete „Strategiewechsel“ nichts: Mit Verweis auf Klimaschutz und die Erkenntnisse des IPCC wurde eine so bezeichnete Neuausrichtung Volkswagens hin zu Elektromobilität vorgestellt.¹⁰⁹

Die dort getroffene Aussage, der Konzern würde um 2040 das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor auf den Markt bringen, wird jedoch schon so nicht mehr

¹⁰⁶ s. Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 10, 42, 48, 92.

¹⁰⁷ vgl. Volkswagen AG, Nachhaltigkeitsbericht 2019, S. 62,
https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2019/Nichtfinanzieller_Bericht_2019_d.pdf (01.10.2021).

¹⁰⁸ Rede Dr. Diess am 7.9.2021, https://www.linkedin.com/pulse/dekarbonisierung-als-chance-herbert-diess?trk=public_profile_article_view (22.10.2021).

¹⁰⁹ Vgl. Handelsblatt „Volkswagen kündigt das Ende des Verbrennungsmotors an“
<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/auto-von-morgen/handelsblatt-autogipfel-volkswagen-kuendigt-das-ende-des-verbrennungsmotors-an/23715746.html> (01.07.2021).

kommuniziert. Vielmehr gibt die Beklagte an, dass die Kunden von selbst auf Elektrofahrzeuge umsteigen würden, wenn die Bedingungen stimmten.¹¹⁰

Für Scope 1- und 2-Emissionen liegt für die absoluten Reduktionsquoten der Beklagten eine Bescheinigung einer „deutlich unter 2°C“-Konformität der SBTI vor, worauf öffentlich stets rekuriert wird. Auch im Antwortschreiben an die Kläger:innen

s. Anlage K 22 S. 2

wird dies wiederholt.

Das täuscht aber darüber hinweg, dass dies ein fast vernachlässigbarer Verursachungsanteil an den Gesamtemissionen des Konzerns ist. Von den Gesamtemissionen der Pkw- und leichten Nfz-Sparte des Volkswagen-Konzerns machen Scope 3-Emissionen über 98 Prozent aus. Diese aber bewertet die SBTI gar nicht. Nicht zuletzt sind Aussagen dieser Art auch wettbewerbsrechtlich bedenklich.

Dies findet sich auch in der offiziellen Aussagen der SBTI:

“Die Volkswagen AG verpflichtet sich, die absoluten Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018 um 30 % zu reduzieren. Darüber hinaus verpflichtet sich die Volkswagen AG, die Scope-3-THG-Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte für leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 um 30 % pro Fahrzeugkilometer zu reduzieren, ausgehend von einem Basisjahr 2018. (...) Die Ziele für die Treibhausgasemissionen aus der Unternehmenstätigkeit (Scope 1 und 2) stehen im Einklang mit den Reduktionen, die erforderlich sind, um die Erwärmung auf deutlich unter 2°C zu begrenzen.”¹¹¹

(eigene Hervorhebung, eigene Übersetzung aus dem Englischen)

Für Scope 3-Emissionen bietet die SBTI keine vergleichbare Zertifizierung. Die diesbezüglichen Ziele werden von VW zudem mit einem sog. Dekarbonisierungsindex (DKI) ausgedrückt, der einen Durchschnittswert in CO₂ pro Fahrzeug abbildet, wie oben bereits dargestellt. Auch hierbei ist irreführend,

¹¹⁰ s. so wird VW von Köllner, in: Springer Professional, Online-Artikel „Verbrenner-Ausstieg: Die Pläne der Autohersteller“ zitiert,
<https://www.springerprofessional.de/antriebsstrang/verkehrswende/verbrenner-ausstieg--die-plaene-der-autohersteller/18906344> (09.09.2021).

¹¹¹ s. <https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action> Stichwort: Volkswagen AG (21.10.2021).

dass die Beklagte diese relative Reduktionsquote mit den absoluten Werten für die Scopes 1 und 2 in der Berichterstattung gleichstellt, wie auch im Antwortschreiben auf S. 2 wiederholt (**Anlage K 22**) –

Die SBTI „hat unsere Ziele für 2030 überprüft und bestätigt, dass Volkswagen mit seinem Klimaziel die Bedingungen zur Begrenzung der Erderwärmung auf ‚deutlich unter 2 Grad Celsius‘ erfüllt“.

Wir haben oben bereits aufgezeigt, dass die gewählte 30 Prozent-Minderungsquote der Beklagten pro Fahrzeug für Scope 3 ungeeignet ist, einen Zielfortschritt anzugeben, denn trotz einer relativen Reduktion pro Fahrzeug ist es möglich, ohne Widerspruch hierzu die Gesamtemissionen zu steigern. Ferner ist in diesem Wert lediglich der Ausstoß während der Nutzungsphase angegeben, das „end of life treatment“ oder die Vorkette bspw. fehlen dabei vollkommen.¹¹²

Es fehlt mithin vollkommen an einem transparenten und schlüssigen Ansatz für klimasorgfältiges Wirtschaften, geschweige denn an einer bekanntgegebenen Ausrichtung des geeigneten Klimaszenarios.

Die Werte, die die Beklagte zur CO₂-Reduktion bekannt gibt, entsprechen diesem Bild. Dies wurde bereits oben (unter **II. 3. a) (3)**) dargestellt:

Bei Einhaltung der eigenen Ziele ergibt sich tatsächlich nur eine Reduktion von 16 Prozent bis 22 Prozent im Jahr 2030 gegenüber 2018.

Für den Pkw-Sektor erklärt die Beklagte ferner, dass der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge an den ausgelieferten Fahrzeugen im Jahr 2025 ca. 20 Prozent betragen und bis 2030 sukzessiv auf ca. 50 Prozent ansteigen soll, wobei dieser Anteil in Europa 60 Prozent betrage.¹¹³ Insgesamt sollen bis 2030 26 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge verkauft werden.¹¹⁴

Damit fällt das Verkaufsziel für BEV im Vergleich zum NZE AEC um 65 Prozent zu niedrig aus. Es würden damit 48 Millionen zu viele Fahrzeuge mit Verbrennermotoren verkauft.

¹¹² vgl. VW, Pressemitteilung 22.09.2020 unter <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/science-based-targets-initiative-bestaetigt-klimaschutzziele-des-volkswagen-konzerns-6434> (06.11.2021).

¹¹³ s. Pressemitteilung unter <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/publikationen/reden/reden-jahrespressekonferenz-2021-641/download>, S.15 (05.11.2021).

¹¹⁴ vgl. VW, Pressemitteilung 13.11.2020 unter <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-konzern-erhoeht-investitionen-in-zukunftstechnologien-auf-73-milliarden-euro-6607> (05.11.2021).

s. **Anlage K 11**, S. 5 ff.

Damit wird das notwendige CO₂-Ziel für 2030 nach dem wissenschaftlichen Maßstab, wie er im oben nach dem NZE AEC-Szenario dargelegt ist, um Werte in der Größenordnung eines Staates wie den Niederlanden überschritten. Welche konkreten Schritte nach 2030 eingeleitet werden, ist zudem in keiner Weise dargelegt.

Der Konzern verfehlt damit die wissenschaftlich mindestens gebotenen Ziele, um entsprechend seines Anteils an der Erreichung des Pariser Temperaturziels mitzuwirken.

b) Aktiv dem Ziel zuwiderlaufende Maßnahmen

Die VW-Forschungsabteilung behandelte seit Anfang der 1970er Jahre bewusst das Problem, dass die Verbrennung von Diesel und Benzin zu klimatischen Veränderungen beiträgt,

s. hierzu im Detail **Anlage K 23**, S. 1

Dazu entwickelte die Abteilung Strategien zur Verringerung des Verbrauchs und CO₂-Einsparung. Seit dem 1. Februar 1983 ist dem Vorstand des Konzerns der Zusammenhang von CO₂ und dem Klimawandel ebenso dokumentiert, wie dass der Konzern mit seinen Fahrzeugen in ganz erheblichem Maße dazu beiträgt.

S. **Anlage K 23**, S. 2

Der zuständige Bereichsleiter Forschung wies in einem zur Veröffentlichung bestimmten Bericht im gleichen Jahre auf die heute allgemein bekannten Gesetzmäßigkeiten des Klimawandels hin (eig. Hervorheb.):

*„CO₂ ist der einzige Bestandteil der Atmosphäre, der sich global signifikant verändert hat: er hat sich gegen den Grundpegel bereits um 15 % erhöht und er steigt jedes Jahr um 0,3 % weiter an. Die Auswirkungen dieses Anstiegs sind noch nicht überschaubar (Klimaänderungen), aber für die Menschheit handelt es sich um **einen nicht mehr umkehrbaren Vorgang.**“*

s. **Anlage K 23**, S. 2

Die Veröffentlichung dieses Berichts wurde aus Sorge vor „autofeindlichen Maßnahmen“ wie Tempolimit und Fahrverbote entgegen den Bemühungen der Forschungsabteilung, eine nachhaltige CO₂-einsparende Unternehmenspolitik zu fahren, verhindert.

S. Anlage K 23, S. 2.

Damit war der Beklagten nicht nur der Klimawandel und ihr Beitrag seit diesem Zeitpunkt aktiv bewusst, sondern sie entschied sich grundlegend dagegen, dies zur Maßgabe der Konzernpolitik bereits damals in Billigung der gravierenden Folgen.

Diese Strategieentscheidung wird bis heute etwa durch Lobbybemühungen und das Zurückhalten von verbrauchsarmen Fahrzeugen weiterverfolgt,

s. Anlage K 23, S. 2.

Als einziger Sektor konnte der Verkehr seine Treibhausgasemissionen im Vor-Corona-Jahr 2019 gegenüber 1990 nicht verringern, obwohl eine umfangreiche Flottengrenzwertregulierung in Kraft ist. Die Beklagte ist maßgeblich (wenn auch natürlich nicht allein) beteiligt daran, dass diese nicht die intendierten Wirkungen entfalten,

s. Anlage K 24, S. 6.

da die Beklagte 2020 die EU-Flottengrenze von 95 g/km in 2020 mit 156 g/km deutlich überschritt.

Ferner äußert sich die historische Strategielinie der Beklagten aber auch in Detailentscheidungen, von denen hier Folgendes hervorzuheben ist:

Bereits evident im Widerspruch zu den Klimaschutzankündigungen stehend sind die Ziele, weltweit Spitzenreiter im Verkauf sog. Sports Utility Vehicles (SUV) zu werden und dass 2025 die Hälfte aller verkauften Fahrzeuge SUVs sein sollen.¹¹⁵ Nach Berechnungen der IEA liegen der Mehrverbrauch und die Mehremissionen eines durchschnittlichen SUV gegenüber einem durchschnittlichen Mittelklassewagen bei 25 Prozent und stellen ein ganz eigenes Problem für die Transition dar.¹¹⁶

Wissenschaftlicher Konsens ist aber, dass die Ziele von Paris nur noch erreicht werden können, wenn *jegliche* Möglichkeiten der Effizienzgewinnung von Antrieben und Energienutzung umgesetzt werden.

¹¹⁵ s. Handelsblatt (2020): Volkswagen will seine SUV-Flotte stark ausbauen <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autobauer-volkswagen-will-seine-suv-flotte-stark-ausbauen/25382942-all.html>, VW, Pressemitteilung 25.10.2018 <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-rechnet-2025-mit-50-prozent-suv-anteil-4318>, und die VW Webseite „SUV Offensive“ <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/10/focusing-on-suvs.html#> (21.07.2021).

¹¹⁶ s. IEA World Energy Outlook 2019, S. 151.

Dagegen steht der SUV-Boom des vergangenen Jahrzehnts, das einer der zentralen Treiber für den Anstieg globaler CO₂-Emissionen war. Die Mehremissionen, die allein SUV zwischen 2010 und 2018 verursacht haben, liegen höher als die Mehremissionen der gesamten Schwerindustrie. Lediglich der Stromsektor als Ganzes hatte im gleichen Zeitraum höhere Mehremissionen zu verzeichnen als die SUV.¹¹⁷

Eine Übersicht über das massive Problem für die Transition, das die Beklagte mit nicht dem Stand der Technik entsprechenden Fahrzeugen wie SUV befeuert, ist in

Anlage K 25

dort auf S. 5 dargestellt.

6. Vorprozessuale Korrespondenz

Mit Schreiben vom 02.09.2021 haben die Kläger:innen zu 1) bis 3) die Beklagte auf den vorgetragenen Sachverhalt sowie unter Darlegung der korrespondierenden Rechtsverstöße aufmerksam gemacht und den gestellten Anträgen entsprechend zu den notwendigen Handlungen bzw. Unterlassungen aufgefordert.

s. Anlage K 26

Die Abgabe einer Unterlassungserklärung oder Handlungen entsprechend des Verlangens erfolgte bis zur Klageerhebung nicht.

Die Beklagte hat das Verlangen der Kläger:innen vielmehr zurückgewiesen, s. **Anlage K 22**, S. 2.

Die Klage war mithin geboten.

II. Rechtliche Würdigung

Die zulässige Klage ist begründet.

Den Kläger:innen stehen die geltend gemachten Ansprüche zu. Zur Abwehr der drohenden Rechtsgutsbeeinträchtigungen können diese von der Beklagten die beantragten Maßnahmen zur Reduktion der konzernweiten CO₂-Emissionen verlangen, was in der Rechtsfolge durch eine Implementierung des NZE AEC-Szenarios zu erfolgen hat.

¹¹⁷ vgl. IEA, unter <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market> (20.07.2021).

Dies folgt aus dem Unterlassungs- und Beseitigungsanspruch nach §§ 1004 i.V.m. 823 Abs. 1 BGB (analog), der Inhaber von absoluten Rechtspositionen und Rahmenrechte schützt.

Hiernach kann ein in dieser Weise Berechtigter (hierzu **1**) verlangen, dass die Rechtsgutsbeeinträchtigung (**2**) von einem Störer (**3**) unterlassen bzw. beseitigt wird (**5**), sofern keine Duldungspflicht besteht (**4**).

1. Rechtsgüter

Den Kläger:innen sind anspruchsberechtigt nach § 1004 Abs. 1 BGB. Der Anwendungsbereich erstreckt sich auf sämtliche von § 823 BGB geschützten Rechtsgüter.¹¹⁸

Die Kläger:innen machen vorliegend die Rechtsgüter Eigentum (dazu **a**), Gesundheit (**b**) und das Rahmenrecht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit (**c**) geltend.

Unter dieser Ziff. **1. a) bis c)** wird der anzulegende Maßstab für den Schutz der geltend gemachten Rechtsgüter dargelegt, die die Aktivlegitimation vermitteln und sodann unter Ziff. **2.** die Subsumtion der konkreten Beeinträchtigung.

a) Eigentum

Anspruchsberechtigt ist jeder Inhaber des in § 903 BGB definierten Eigentumsrechts. Eine Beeinträchtigung des Eigentums im Sinne von § 1004 BGB ist jeder dem Inhalt des durch § 903 BGB definierten Eigentumsrechts widersprechende Eingriff in die rechtliche oder tatsächliche Herrschaftsmacht des Eigentümers.¹¹⁹

§ 903 BGB ermöglicht es dem Eigentümer einer Sache, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen, mit der Sache nach Belieben zu verfahren und andere von jeder Einwirkung ausschließen.

Erfasst sind danach in der *Nutzungsdimension* die Nutzbarmachung eines Waldgrundstückes zu waldbirtschaftlichen Zwecken, die der Kläger zu 1) geltend macht. Ferner ist auch die *Sachsubstanz* der mit dem Boden fest verbundenen Gewächse erfasst.

Der Kläger zu 2) macht sein Eigentum an den 60 Bienenvölkern geltend, die gem. § 903 S. 2 BGB im Sinne des BGB als eigentumsfähige Sachen gelten.

¹¹⁸ Herrler, in: Palandt, BGB Kommentar, 80. Aufl. 2021, § 1004 Rn. 4; Spohnheimer, in: BeckOGK BGB; Stand: 01.08.2021, § 1004 Rn. 13.

¹¹⁹ BGH, Urt. v. 1. März 2013, V ZR 14/12, NJW 2013, 1809, Rn. 14, Preußische Gärten und Parkanlagen II.

Gegenüber allen diesen Gegenständen steht es den genannten Kläger:innen zu, die Sachen von den Einwirkungen Dritter auszuschließen, insbesondere die sachwidrigen mittelbaren Einwirkungen Hitze und Dürre, Überschwemmungen und Schäden durch Schädlingsbefall aufgrund der Schwächung der Vitalität der Bestände.

Zu berücksichtigen ist hier auch die besondere Bedeutung der verfassungsrechtlichen Wertung für den Eigentumsschutz. Der Nutzungs- und Sachsubstanzschutz des Eigentums ist von den Eigentümerbefugnissen des § 903 BGB gerade auch über den geltend gemachten Zeitraum hinweg gewährleistet.

b) Gesundheit

Eine Gesundheitsverletzung i.S.v. § 823 Abs. 1 BGB liegt vor, wenn eine von den normalen körperlichen Funktionen nachteilig abweichender Zustand hervorgerufen wird, wobei die Abstinenz von Schmerzen und tiefgreifende Befindlichkeitsveränderungen unerheblich sind.¹²⁰

Diese Position können die Kläger:innen zu 1) bis 3) geltend machen, denn ihr Alter und ihre körperliche Verfassung bieten hinreichende Gewähr dafür, dass sie in Zukunft von den befürchteten Beeinträchtigungen betroffen sind. Ihre Existenz im Jahre 2050 unterstellt, werden sie mindestens mit zunehmenden Hitzewellen mit heißen Tag und heißen Nächsten und den daraus folgenden Auswirkungen für das Herz-Kreislaufsystem zu kämpfen haben.

Zu beachten ist hierbei, dass der Gesundheitsschutz zugleich Schutz der Menschenwürde ist und auch dem Schutz der übrigen Freiheitsrechte dient. Der Erheblichkeitsschwelle kommt dabei auch in zeitlicher Dimension besondere Bedeutung zu: Ist eine junge, gesunde Person, in ihrer Gesundheit etwa ab 2030 derart bedroht, dass heute erlernte und in Zukunft noch auszuübende aktive Lebensgestaltungen in Frage stehen, so muss dem heute begegnet werden.

c) Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung

§§ 1004, 823 BGB schützen die Kläger:innen vor übermäßigen Beeinträchtigungen Privater in ihrer treibhausgasbezogenen Freiheitsausübung.

(1) Das CO₂-Budget als Verfassungs- und Privatrechtswirklichkeit

Das Bundesverfassungsgericht hat festgestellt, dass es ein endliches CO₂-Budget gibt. Art. 20a GG gebietet nicht nur den Klimaschutz als solchen oder die Einhaltung des Erderwärmungsziels von Paris als Temperatur- oder ppm-CO₂-

¹²⁰ BGH, Urt. v. 14. Juni 2005, VI ZR 179/04, NJW 2005, 2614, Aufklärung des Patienten und seiner Ehefrau über die Gefahr einer HIV-Infektion.

Angabe (also die Schwelle der Dichte von CO₂-Molekülen in der Atmosphäre), sondern schreibt damit unmittelbar das noch nutzbare CO₂-Budget vor, wie es der Gesetzgeber durch die Festlegung auf das Gradziel konkretisiert hat.¹²¹

Das verbleibende nationale CO₂-Budget ist damit eine physikalische Grenze künftiger THG-verbundener Freiheitsausübung und seit dem Beschluss des BVerfG eine verfassungsrechtliche Dimension.¹²²

Das BVerfG beschreibt die Risiken, die für die Freiheitsausübung in Zukunft entstehen, wenn das Budget schon heute weitgehend aufgezehrt wird: Der Staat wäre verpflichtet, zu drastischen Freiheitseinschränkungen überzugehen, um das verfassungsmäßige Budgetziel noch erreichen zu können.¹²³ Ebenso hätte der Staat aufgrund seiner Schutzpflichten zu verfahren, wenn bereits heute festgestellt werden kann, dass die Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels ungeeignet sind und letztlich auch, um auch bei einer Verfehlung des Ziels vor den extremen Klimafolgen zu schützen.¹²⁴

Nahezu jegliche Freiheitsrechtsausübung heute und in der näheren Zukunft verursacht noch weitgehend unmittelbar die weitere Aufzehrung des CO₂-Budgets.¹²⁵ Da es sich jedoch um eine endliche Menge CO₂ handelt, ist auch diese CO₂-relevante Freiheitsausübung eine endliche Größe. Einseitige Übernutzung des Budgets verkürzt damit die Nutzbarkeit dessen durch Andere. Dies gilt als physikalisches Maß unabhängig davon, ob der Staat Maßnahmen ergreift oder nicht oder ob Private durch ihre Handlungen emittieren.

Aus staatlicher Sicht sind dies Grundrechtseingriffe und insbesondere Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums, die bisher noch nicht im Fokus des rechtlichen Diskurses waren. Denn wie aufgezeigt, *muss* zu einem gewissen Zeitpunkt ein Eingriff erfolgen.

In mittelbarer Drittwirkung über die „sonstigen Rechte“ gem. § 823 Abs. 1 GG ist daher zwingend die eingriffsähnliche Vorwirkung dieser künftigen staatlichen Eingriffe zu berücksichtigen, die bei einer (zivil-) gerichtlichen Entscheidung nicht verfassungsmäßig gerechtfertigt wären, wenn das gerichtliche Urteil die weitgehende Aufzehrung – oder anteilige übermäßige Verzehrung – des Budgets schon heute ermöglicht.

Das sich verknappende Budget als Ganzes definiert damit bis zu einer Treibhausgasneutralität auch die Grenze der Summe der absoluten und

¹²¹ s. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 208.

¹²² s. BVerfG, ebd. Rn. 215.

¹²³ s. BVerfG, ebd. Rn. 117.

¹²⁴ vgl. etwa BVerfG, ebd. Rn. 148.

¹²⁵ vgl. BVerfG, ebd. Rn. 37, 117.

Freiheitsrechte. Es ist die Aufgabe des Privatrechts, diese realen Grenzen innerhalb des Budgets zwischen den Privatrechtssubjekten nachzuzeichnen und die privaten Sphären untereinander gerecht zu abzugrenzen.

Damit ist festzuhalten:

Die Feststellungen der BVerfG haben Auswirkungen auf Private. Handlungen Privater können einen spezifischen Ausschnitt künftigen Freiheitsgebrauchs anderer Privater einschränken, denn die Übernutzung des Budgets durch einzelne Private geht auf Kosten der Freiheitsentfaltung Anderer.

Dieser Ausschnitt künftiger Freiheit ist konkret abgrenzbar, da er strikt an das CO₂-Budget gekoppelt ist, sowohl in tatsächlicher Hinsicht (das Budget als physikalische Größe) als auch in rechtlicher Hinsicht über Art. 20a GG (das Budget als verfassungsrechtliche Größe). **Diese Gesetzmäßigkeit ist ein im Rechtsverkehr notwendig zu beachtendes tatsächliches und rechtliches Faktum.**

(2) Hinreichende Konkretheit des Rechts

Die Kopplung des künftigen Freiheitsgebrauches an die zugrundeliegende physikalische Größe des Budgets ist gewiss, ungewiss ist jedoch, wie sich die daraus zu gewährleistende *potentielle* Freiheit realisieren wird. Daher fällt es schwer, die intertemporale Freiheitsgefährdung durch den Verbrauch des CO₂-Budgets stets konkreten absoluten Rechtspositionen zuzuordnen.¹²⁶ Ein Schutz vor diesen Freiheitseinbußen allein durch die bisher anerkannten absoluten Rechte ist daher weder durchgängig möglich, noch ausreichend.

Allerdings erkennt der BGH neben den in § 823 Abs. 1 BGB ausdrücklich genannten absoluten Rechtsgütern auch Rahmenrechte an, die ebenfalls deliktsrechtlich geschützt werden. Rahmenrechte gehen über den Schutz absoluter Rechte hinaus und beruhen auf richterlicher Rechtsfortbildung.¹²⁷ Gerichtlich anerkannt sind das „Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb“ (ReaG) sowie das „allgemeine Persönlichkeitsrecht“ (APR).

Gemeinsamer Schutzgegenstand dieser Rahmenrechte ist die Entfaltungsfreiheit der Person oder des Unternehmens,¹²⁸ also die gegenstandsbezogene Gewährleistung der Freiheitspotentialität. Als Rahmenrechte werden diese Rechte jeweils bezeichnet, weil sie eine Vielzahl unterschiedlicher Rechtspositionen in

¹²⁶ Eine Ausnahme ist insoweit häufig das Eigentum, das umfassenden Herrschaftsgebrauch gegenstandsbezogen gewährleistet, der Keim der potentiellen Freiheitsausübung also so bereits gesetzt ist.

¹²⁷ Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 01.05.2021, § 823 Rn. 160.

¹²⁸ vgl. BGHZ 107, 117 (122), BGH, NJW 2012, 3645 Rn. 12.

einem Recht „bündeln“. ¹²⁹ Eben eine solche Bündelung von Rechtspositionen nimmt auch das BVerfG im Klimabeschluss vor, wenn es die treibhausgasassoziierte Freiheitsausübung insgesamt einem intertemporalen Schutz unterstellt.

Auch die Deliktsrechtsordnung kann und muss im Wege der mittelbaren Drittwirkung diese neue verfassungsrechtliche Dimension des Grundrechtsschutzes aufgreifen. Schon vor der ureigenen Aufgabe des Privatrechtes – der gerechten Abgrenzung privatautonomer Herrschaftsbereiche – erscheint dies geboten.

In Anbetracht der grundrechtlichen Schutzlücke, die hier entstanden ist, ist es zudem verfassungsrechtliche Pflicht der Zivilgerichte, für einen gerechten Ausgleich zu sorgen und diese Lücke zu füllen. ¹³⁰ Gerade dies war auch der maßgebliche Grund der Gerichte, das APR und ReaG als zivilrechtliches Institut zu schaffen. ¹³¹

(3) Abwägungserfordernis

Die Grenzen des Rechts auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung konstituieren sich – wie auch beim Allgemeinen Persönlichkeitsrecht – erst in Abwägung mit anderen Rechtsgütern.

Der künftige, dem Grundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG folgend, jedem gleich zustehende Treibhausgas-assoziierte Freiheitsgebrauch lässt sich theoretisch mit einem individuellen CO₂-Budget übersetzen. Die Grenzen eines solchen denkbaren individuellen CO₂-Budgets eines jeden Bürgers lassen sich jedoch aus praktischen Gründen nicht immer berechnen. Hinzu treten denkbare Szenarien, in denen ein höherer CO₂-Verbrauch als der rechnerische aufgrund der individuellen Freiheitsverbürgung geboten ist. ¹³²

Notwendig wird – selbstverständlich neben der Erfüllung der weiteren Voraussetzungen der deliktischen Anspruchsgrundlagen – eine Interessensabwägung, bei der die CO₂-Intensität der jeweiligen Handlung der maßgebende Faktor ist und in den Ausgleich mit den widerstreitenden Interessen zu bringen ist. Der Faktor der CO₂-Intensität bleibt wegen der *stetigen Verknappung* des CO₂-Budgets voraussichtlich bis zur Treibhausgasneutralität

¹²⁹ Brockmann/Künnen, JuS 2020, 910, (912, 914).

¹³⁰ vgl. BVerfGE 84, 212 (225 f.).

¹³¹ vgl. BVerfG, NJW 2006, 595; Jauernig, Kommentar zum BGB, 18. Aufl. 2021, vor § 823 Rn. 65.

¹³² So können bspw. das vom Schutzgehalt der einzelnen Grundrechte umfasste Recht auf Gewährleistung von Grundrechtsvoraussetzungen, bspw. sich äußernd durch ein Recht auf ein soziales Existenzminimum gem. Art. 20 Abs. 3 i.V.m. 1 Abs. 1 GG oder das spezielle Gleichstellungsgebot in Art. 3 Abs. 2, 3 GG verlangen, dass einzelnen Individuen größere Anteile zustehen.

gleichbedeutend, trotz der sich *stetig erweiternden* Möglichkeiten der CO₂-freien Freiheitsausübung.

Das individuelle CO₂-Budget ist eine absolut zu beachtende Größe, die jedoch nicht für jeden einzelnen mathematisch exakt berechenbar ist und in Zusammenhang mit Wertungen steht.¹³³ Im zivilrechtlichen Sinne wird daher die Reichweite dieses Rechts – wie beim allgemeinen Persönlichkeitsrecht – durch eine Abwägung bestimmt.

Die CO₂-Freiheit kann auch vom allgemeinen Persönlichkeitsrecht geschützt sein. Allerdings ist der Anwendungsbereich jenes Rahmenrechts wegen des CO₂-Junktimes enger (werdend) und geht aber zugleich hinsichtlich der Aktivitäten, die hier nicht notwendig persönlichkeitsbildend sein müssen, über den Anwendungsbereich des APR hinaus.

Für die Auslegungen der „sonstigen Rechte“ ist hinsichtlich der mittelbaren Drittwirkung auch der faktische Grundrechtsschutz durch eine Klage wie die vorliegende auch die unmittelbaren Implikationen eines solchen Rechts für Entscheidungen für nicht am Prozess beteiligte Dritte zu berücksichtigen. Ein abweisendes Urteil hätte eine Festigung des Risiko- und CO₂-Managements anderer Unternehmen in nicht wissenschaftlich begründbarer und Paris-widriger Weise zur Folge. Ein positives Urteil würde zugleich andere Personen mitschützen. Eine solche staatszielkonforme Auslegung zivilrechtlicher Normen ist dem deutschen Recht nicht fremd.¹³⁴ Soweit man das als generalpräventiven Charakter auffassen mag, fehlt es auch hieran nicht an der Legitimität, jedenfalls soweit dieser der „Nebeneffekt“ der subjektiven Rechte ist.¹³⁵ Erst recht ergibt sich diese Wertung aus zahlreichen auch unmittelbar geltenden Normen des EU-Umweltrechts, die präventive Wertungen in das nationale Privatrecht bringen (bspw. die freie Rechtswahl gegenüber dem Umweltschädiger in Art. 7 Rom-II-VO).

(4) Systematische Stellung in § 823 Abs. 1 BGB

Das Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung ist als „sonstiges Recht“ i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB geschützt.

§§ 1004, 823 BGB analog vermitteln nicht nur den Schutz des Eigentums (direkt) und der in § 823 Abs. 1 BGB genannten absoluten Rechte, sondern auch den Schutz der dort zusammengefassten „sonstigen Rechte“.

¹³³ vgl. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 215.

¹³⁴ vgl. Halfmeier, in: AcP 2016, 717, 731 f.

¹³⁵ vgl. bspw. MüKoBGB/Schwab, 8. Aufl. 2020 Rn. 10, BGB § 817 Rn. 10.

Aufgrund der Aufzählung und den Grundentscheidungen des deutschen Deliktsrechts ergibt sich die allgemein anerkannte Auslegung, dass es sich bei diesen sonstigen Rechten ebenfalls nur um „absolute Rechte“ im Sinne der langjährigen Rechtsprechung zu den genannten Normen handeln kann.¹³⁶ Die Aufzählung einzelner Rechte, zumal noch ausschließlich absolute, ergibt eine weitere Einschränkung: Eine deliktische Generalhaftungsklausel bzw. ein allgemeiner Unterlassungsanspruch ist dem deutschen Privatrecht fremd.¹³⁷

Dieser Rahmen wird hier berücksichtigt.

Wie auch das allgemeine Persönlichkeitsrecht, das die freie Entfaltung einer Person schützt und das von jedermann im Rechtsverkehr zu beachten ist,¹³⁸ so ist es gleichermaßen zwingend, dass das Recht am Genuss der CO₂-assoziierten Freiheit in Zukunft im Rechtsverkehr beachtlich bleiben muss.

Das hier geltend gemachte Rahmenrecht schützt einen spezifischen Ausschnitt der Freiheit, der einen eng umrissenen Nutzungsraum besitzt. Andere Rechtssubjekte sind ebenso an diesen Nutzungsraum gebunden, womit in horizontaler Abgrenzung auch eine Ausschlussfunktion besteht.¹³⁹

Dass in der Realität diese Trennschärfe nicht immer aufzeigbar ist und die Grenzen nicht exakt darstellbar sind, ist hierfür unschädlich. Denn einerseits wird diese Darstellbarkeit mit fortlaufender Zeit immer exakter. Andererseits ist es vorliegend nur erforderlich aufzuzeigen, dass eine Einschränkung des CO₂-relevanten Freiheitsgebrauches für die konkreten Kläger:innen durch die Beklagte jedenfalls in ganz erheblichem Maße bevorsteht. Die fehlende exakte Berechnungsmöglichkeit ist durch Berücksichtigung in der Abwägung kompensierbar, wie es auch das Bundesverfassungsgericht gesehen hat.¹⁴⁰

Neben der absoluten Eigenschaft dieses Rechts aufgrund der verfassungsmäßigen Konkretisierung des Art. 20a GG auf das Paris-Ziel ist es auch aufgrund der materiellen Rückkopplung der damit verbundenen absoluten Rechte ebenfalls eine von jedermann zu beachtende Position. Da derzeit noch Freiheitsgebrauch in hohem Maße CO₂-assoziiert ist, sind auch momentan das allgemeine Persönlichkeitsrecht wie auch die weiteren absoluten Rechtspositionen in ihrer Gesamtheit eine in diesem Rahmenrecht enthaltene Rechtsposition, die gleichermaßen verkürzt wird.

¹³⁶ vgl. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 303.

¹³⁷ vgl. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 301.

¹³⁸ BVerfG, v. 14. Februar 1973, 1 BvR 112/65, NJW 1973, 1221, Schmerzensgeld wegen Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts.

¹³⁹ vgl. zu den anerkannten Kriterien für ein absolutes Recht MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 303.

¹⁴⁰ vgl. BVerfG, [Fn., 2], 215 ff. .

Teilweise wird gefordert, dass ein absolutes Recht außerhalb des Deliktsrechts bereits geschützt sein muss. Dies ist seit dem Urteil des BVerfG der Fall: Die schonende Verteilung der CO₂-relevanten Freiheit ist in Art. 20a GG verankert. Das BVerfG hat eine Erweiterung der im Grundgesetz geschriebenen Grundrechte vorgenommen: „Subjektivrechtlich schützen die Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung vor einer einseitigen Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasmineralisierungslast in die Zukunft.“¹⁴¹ Dies gilt auch hinsichtlich des Schutzanspruches durch Zivilgerichte.

Die Zivilgerichte sind befugt sowie verpflichtet, dem vom Bundesverfassungsgericht anerkannten Grundrecht auf intertemporale Freiheitssicherung auch im Zivilrecht zur Wirksamkeit zu verhelfen:

Da das Zivilrecht wegen des Gleichordnungsverhältnisses eine fundamental unterschiedliche Betrachtungsweise erfordert als das Subordinationsverhältnis Staat – Bürger kommt hier dem gerechten Interessenausgleich im Wege der Rechtsfortbildung durch die Zivilgerichte eine besondere Funktion zu (vgl. auch unten II. 3. a) – Verkehrssicherungspflicht). So hat der BGH im Bereich *Störerhaftung von Intermediären im Internet* ein komplexes System von Prüf- und Löschpflichten etabliert, gerade weil keine kodifizierten Rechtsgrundlagen existierten.¹⁴²

Der BGH verweist auf den verfassungsrechtlichen Auftrag der Zivilgerichte, den gebotenen Rechts- und Interessenausgleich unter Ausfüllung allgemeiner zivilrechtlicher Vorschriften selbst herzustellen, auch. Die richterrechtlich aus einer Analogie zu § 1004 BGB entwickelte Störerhaftung stellte daher eine hinreichende Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Haftung von Internetintermediären dar.¹⁴³ Ähnliches lässt sich aus der Rechtsprechung zum Arbeitskampf entnehmen, das in Deutschland nicht kodifiziert ist. Das BVerfG hat hier mehrfach gesetzliche Regelungen eingefordert, die in der Folge aber ausblieben. Die Konsequenz daraus ist keine Rechtlosigkeit, sondern die verfassungsrechtliche Pflicht der Arbeitsgerichte, diesen zentralen Bereich der gesellschaftlichen Auseinandersetzung durch ihre Rechtsprechung auszuformen.¹⁴⁴ Gleiches gilt im Bereich des Vertragsrechts. Soweit der Gesetzgeber es hier versäumt, offensichtlichen Fehlentwicklungen in Konstellationen gestörter Vertragsparität mit speziellen Regelungen entgegenzuwirken, gilt nicht etwa das Recht des Stärkeren. Stattdessen sind die

¹⁴¹ BVerfG, Ls. 4.

¹⁴² Siehe hierzu etwa Ohly, ZUM 2015, 308.

¹⁴³ BGH, BeckRS 2016, 1908 Rn. 60 f.

¹⁴⁴ BVerfGE 84, 212 (225 f.).

Zivilgerichte verpflichtet, die verfassungsrechtlichen Wertungen durchzusetzen.¹⁴⁵

So liegt es angesichts des aufgezeigten absoluten Charakters des CO₂-assoziierten Freiheitsgebrauches auch hier: Aus der Wertung des Klimaschutzgebots in Verbindung mit dem Normenprogramm des § 1004 BGB ergibt sich die Ausgestaltung als subjektives zivilrechtliches Recht.

Die ebenfalls teilweise geforderte Schutzbedürftigkeit¹⁴⁶ der Rechtspositionen als Vorbedingung für ein „sonstiges Recht“ wird vorliegend plastisch illustriert: Alle der Kläger:innen sind dem CO₂-Gebrauch der Beklagten ausgeliefert; ein Schutz der ihnen zustehenden Freiheit ist auf anderem Wege nicht möglich, wie bereits an verschiedenen Stellen aufgezeigt wurde.

Dieses bedarf einer Ordnung auch im Privatrechtsverhältnis, eines Schutzes vor Usurpation des individuell zustehenden Freiheitspfades in die Zukunft durch zumeist sozial mächtigere Privatrechtssubjekte.

(5) Begrenzung der Schutzweite

Die Anerkennung eines Grundrechts auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit führt nicht zu einer uferlosen Haftung „aller gegen alle“.

Bereits wegen des Gewichts, das derzeit erforderlich ist, um eine CO₂-Zukunftsbeschränkung einer anderen Person nachweisbar vorzunehmen, kann das Recht nicht gegen jeden geltend gemacht werden. Es kommen nur Beeinträchtigungen in Betracht, die eine wissenschaftlich fassbare Signifikanz aufweisen, wie sie hier dargestellt wird.

Ungeeignet sind deshalb beispielweise individuelle Verhaltensentscheidungen wie eine Langstreckenflugreise, die zwar regelmäßig das gesamte einer Person jährlich zustehende Pro-Kopf-CO₂-Budget aufbraucht, aber für die globalen Folgen insignifikant sind.¹⁴⁷ Gerade die Signifikanz ist wissenschaftlich bewertbar und damit sicher abgrenzbar, wie der sechste Sachstandsbericht des IPCC zeigt. Niemand Individuelles muss sich davor fürchten, wegen alltäglicher Verhaltensweisen Privatklagen ausgesetzt zu sein.

Der entsprechende Einwand wurde auch schon im Verfahren gegen den Emittenten RWE eingebracht. Bei einem Emissionsvolumen von 0,47 Prozent

¹⁴⁵ BVerfGE 81, 242 (255 f.).

¹⁴⁶ vgl. Adam, in: JuS 2021, 109, 112.

¹⁴⁷ s. AR6 WGIII, **Anlage K 6**, Unter E3.

Anteil am historisch ausgestoßenen CO₂ im Falle von RWE sah das OLG Hamm eine Bagatellschwelle für jedenfalls überschritten an.¹⁴⁸

Die Begrenzung des Schutzbereiches folgt dabei insbesondere aus zwei rechtstaatlichen Grundsätzen: Das private Handeln von natürlichen Personen ist wegen der Insignifikanz ein sozialadäquates, erlaubtes Risiko. Ferner wären hier Verhaltensänderungen unverhältnismäßig i.S.d. Art. 20 Abs. 3 GG, da das geringe Interesse anderer Personen hieran die jeweiligen geforderten Handlungen nicht überwiegen kann.

Dass ein neues Rahmenrecht anfangs generalklauselartig wirkt, ist verfassungsrechtlich unbedenklich und in der Rechtsprechung nichts Neues; es ist vielmehr notwendige Folge der Reaktion auf neue Entwicklungen. Tatbestandliche Weiten sind auch bei unbestimmten Rechtsbegriffen im Laufe der Zeit durch die Rechtsprechung zu konturieren.¹⁴⁹ Ferner ist es gerade anerkanntes Wesen der Rahmenrechte, dass deren Schutzbereich sich durch eine Güter- und Interessenabwägung definiert und die Rechtswidrigkeit durch die Rechtsgutbetroffenheit noch nicht indiziert ist.¹⁵⁰ Es ist überdies geradezu verfassungsrechtlich erwünscht, dass es solche offenen Tatbestände gibt, um modernen Gefahrenlagen für ein Rechtsgut Herr werden zu können.

2. Rechtsgutsbeeinträchtigung

Nach den soeben dargestellten Maßgaben für die Rechtsgüter sind die künftigen Beeinträchtigungen wie sogleich unter **b)** ff. dargestellt abwehrfähig nach §§ 1004, 823 BGB. Die Anforderungen an den darzulegenden Kausalitätszusammenhang werden unter **a)** vorgetragen.

a) Kausalität

Die Rechtsgutsbeeinträchtigungen sind Teil eines komplexen Wirkungszusammenhanges. Die Kausalkette ab den Handlungen der Beklagten bis hin zu den konkreten Rechtsgutsbeeinträchtigungen lässt sich jedoch aufteilen in den Verursachungsbeitrag der Beklagten zum Klimawandel – und den Klimawandel als Ursache für die konkreten Rechtsgutsbeeinträchtigungen.

Hier festzustellen ist zunächst das Vorliegen einer Beeinträchtigung. Tatbestandsmäßig ist insoweit nur, wenn zwischen dem Teilbereich Klimawandel und den konkreten Folgen für die Kläger:innen ein Kausalzusammenhang besteht. Von wem die Beeinträchtigung verursacht werden, ist für diese Ebene

¹⁴⁸ s. OLG Hamm, Beschluss vom 30. November 2017 – I-5 U 15/17; ZUR 2018, 118, Ziff. I. 1. f.

¹⁴⁹ BVerfG, [Fn.138], 1221, Schmerzensgeld wegen Verletzung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts.

¹⁵⁰ vgl. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020 Rn. 417, BGB § 823 Rn. 417.

irrelevant, die Frage nach dem zurechenbaren Verursacher ist eine weitere Anspruchsvoraussetzung.¹⁵¹

Erstere Kausalitätskette wird im Folgenden dargelegt.

Die Gesetzmäßigkeit des Klimawandels als Erderwärmungsszenario ist wissenschaftlich sicher. Die beschriebenen konkreten Folgen sind ebenfalls sehr wahrscheinliche bis nahezu sichere potenzielle Folgen des Klimawandels. Aufgrund fehlender Auflösung von Klimamodellen ist hingegen teilweise nicht konkret darlegungsfähig, welche Person zu welchem Zeitpunkt die Folgen mit Sicherheit treffen werden. Es ist aber feststellbar, dass ein erhebliches Bedrohungspotential für konkrete Rechtsgüter besteht, dass bei fortgesetztem Zeitablauf sich bis hin zur praktischen Sicherheit des Eintrittes verdichtet.

Aus dieser Bedrohungslage ergibt sich vorliegend eine Gefahr für alle einzelnen Rechtsgüter mit dem Gewicht von auch bislang anerkannten Bedrohungsszenarien im Rahmen von § 1004 BGB – das Kriterium der „ernstlich zu befürchtende Gefahr“ wird hier übertroffen, denn die allgemeinen Klimafolgen treten sicher ein; eine alsbaldige, greifbare Gefahr ist hier zwar teilweise in zeitlicher Hinsicht schwerlich darzulegen. Dies wird aufgrund der aufgeweiteten zu betrachtenden Zeitspanne wegen des Gebots der intertemporalen Betrachtung der Grundrechte jedoch verfassungsrechtlich und durch die Sicherheit bezüglich der abstrakten Gesetzmäßigkeit kompensiert.

Dies verfängt auch, wenn man die Anforderungen des Bundesverfassungsgerichts für die Darlegung der Kausalität zukünftiger Risiken betrachtet. Es hat festgestellt, dass hinsichtlich solcher Folgen, die *unumkehrbar* in Gang gesetzt werden, sowohl eine Betroffenheit als auch eine materielle Verhinderungspflicht bereits heute besteht, auch wenn diese Kausalkette nur insoweit wahrscheinlich ist, als dass diese möglicherweise bzw. innerhalb eines mit noch Unsicherheiten behafteten Sachverhaltes zu nicht unerheblichen Gefährdungen führen.¹⁵²

Dies steht im Einklang mit der Rechtsprechung des BVerfG zur CERN-Versuchsreihe, in der die Anforderungen an die Darlegung von negativer Auswirkungen technischer Geräte präzisiert wurde, an deren oberen Ende gilt:

„Eine nur theoretisch herleitbare Gefährdung von Leben oder Gesundheit kann ausnahmsweise als Grundrechtseingriff angesehen werden. Je größer das Risikopotenzial ist, desto niedriger liegt die Schwelle der Wahrscheinlichkeit für die Prognose eines Schadenseintritts, bei deren Überschreitung wirksame staatliche Schutzmaßnahmen geboten sind. Ein

¹⁵¹ vgl. BeckOK BGB/Fritzsche, 59. Ed. 1.8.2021, BGB § 1004 Rn. 34.

¹⁵² vgl. BVerfG, [Fn., 2], Rn. 108, 130, 229.

*Schadensereignis apokalyptischen Ausmaßes muss als mögliche Konsequenz eines wissenschaftlichen Vorhabens nach dem Stand von Wissenschaft und Technik praktisch ausgeschlossen sein.*¹⁵³

Hier können ebenfalls apokalyptische Auswirkungen durch den Klimawandel zwar nicht ausgeschlossen werden, was aber insoweit primär Einfluss auf die Bemühenspflicht der Beklagten hat (dazu weiter unten). Für die Darlegung der Kausalität indes lässt sich dem jedoch allgemein auch entnehmen, dass je gravierender die Auswirkungen sind, desto geringer die Anforderungen an die Darlegung des konkreten Eintrittes werden. Dies ist bei der Auslegung und Rechtsanwendung durch das erkennende Gericht zu berücksichtigen.

b) Eigentum

(1) Kläger zu 1)

Für die Waldflächen des Klägers zu 1) sind die unter I. 2. c) (a) (1) dargestellten Beeinträchtigungen zu erwarten, insbesondere sind dies Sachsubstanzverletzungen. Die weiter sicher zu erwartenden Dürreperioden schädigen den Boden, schon indem dieser austrocknet, Nützlinge im Boden tötet und jedenfalls vorübergehend und länger als ohne menschlichen Einfluss ungedeihlich macht. Dass dies in naher Zukunft eintritt, ist nach wissenschaftlichen Maßstäben als sicher vorauszusetzen, wenn auch ein exaktes Jahr nicht vorherbestimmt werden kann. Dies Schädigung intensiviert sich mit jedem zunehmenden Grad Celsius Klimawandel.

Weitere Beeinträchtigungen resultieren aus den sich ebenfalls mit ansteigenden Temperaturen sich verstärkenden Borkenkäferplagen, die auf die Waldgrundstücke einwirken werden. Auch die Erwartung für die Zukunft, dass natürlich nachwachsende Pflanzen nicht mehr gedeihen, ist ein der Herrschaftsmacht über das Grundstück widersprechender Zustand.

Wegen der ähnlichen Zusammensetzung der Waldgrundstücke wie in dem dargelegten Bedrohungsszenario für den Schwarzwald (Nadelbäume) kann die dortige hohe Wahrscheinlichkeit des Absterbens von 99 Prozent der Fichten-Biomasse mit einem 45 Prozent Anteil des Borkenkäfers auch grundsätzlich auf die Waldflächen des Klägers übertragen werden. Auch hier ergibt sich, dass mit ansteigender Temperatur die Auswirkungen des Borkenkäfers sich intensivieren (s. S. 31 **Anlage K 7**). Dies würde sich ggf. verschieben bei (der geplanten) Natursukzession und damit resilienteren Artenzusammensetzungen, aber die Beeinträchtigung nicht aufheben. Auch hier ist zu sehen, dass bis auf den exakten

¹⁵³ BVerfG, v. 18. Februar 2010, 2 BvR 2502/08, NVwZ 2010, 702, „Schwarze Löcher“.

Zeitpunkt der Eintritt mit einem nicht Paris-kompatiblen Szenario praktisch sicher gelten kann.

Der Kläger zu 1) wird daher der eigentlich vorgesehenen Nutzung als naturnahen Waldfläche entledigt, die zudem auch eine Schutzfunktion für das Klima darstellen würde.

(2) Kläger zu 2)

Die Bienenvölker des Klägers zu 2) sind analog zu den landwirtschaftlichen Flächen klimafolgenbedingt nicht in dem Maße nutzbar wie bisher, da Ernährung und Entwicklung gestört sind und die bisherigen Erntezeiten sich verschieben. Die Fortsetzung und Verstärkung dieser Gesetzmäßigkeit ist ein wissenschaftliches Faktum.

c) Gesundheit

Für alle Kläger:innen gilt, dass jedenfalls eine der dargestellten zahlreichen Gesundheitsbeeinträchtigungen diese mit hoher Wahrscheinlichkeit treffen wird.

Für die Kläger zu 1) und 2) ist das Risiko, dass erhöhte Temperaturen und Hitzewellen eine kardiovaskuläre Erkrankung auslösen, die sich ohne den Klimawandel nicht manifestiert hätte, aufgrund ihres Alters erhöht. Störungen des Wohlbefindens unterhalb der klinischen Schwelle werden in naher Zukunft bei anhaltender Hitzewellen bei allen Kläger:innen erneut auftreten.

Bei der Klägerin zu 3) kommen die bereits in der Vergangenheit aufgetretenen psychischen Beeinträchtigungen durch den Klimawandel hinzu, die sich wiederholen werden. Es besteht das ernstzunehmende Risiko, dass diese zu einem behandlungsbedürftigen pathologischen Zustand führen.

Die somatischen Risiken für die Klägerin zu 3) sind in naher Zukunft weniger wahrscheinlich, da sie keine Vorerkrankungen aufweist. Mit ihrer langen weiteren Lebenserwartung von 71 Jahren ist das Risiko jedoch wiederum erhöht. Sie wächst in die (je nach Szenario) heftigeren Extreme geradezu hinein und wird diesen Zeit ihres Lebens ausgesetzt sein. Hinzu kommt, dass sie subklinische somatische Störungen wie hitzebedingte Leistungsfähigkeitsabnahme, Unwohlsein und Vermeidungsverhalten deutlich länger belasten werden und dies bereits zu einem für die persönliche Entwicklung besonders sensiblen Punkt eintritt.

Die Kläger:innen müssen, vor allem soweit sie Stadtbewohner:innen insbesondere Berlins sind, mit dem Risiko einer erhöhten Sterblichkeit infolge der Hitze leben. Dies ist ein Folgerisiko vergleichbar einer chronischen Erkrankung aufgrund einer deliktischen Schädigung wie einem Verkehrsunfall.

Eine vergleichbare Einschränkung erfahren sie, soweit mit hoher Wahrscheinlichkeit in Zukunft durch die Asiatische Tigermücke schwere Virenerkrankungen drohen.

Hinsichtlich der darzulegenden Kausalität gilt auch hier, dass die gesundheitlichen Folgen des Klimawandels wie vorgetragen abstrakt nachweisbar sind, vom Bundesverfassungsgericht anerkannt sind, jedoch aufgrund der Komplexität des menschlichen Organismus unmöglich im Einzelfall vorhergesagt werden können.

Hinsichtlich der herausragenden Funktion des deliktischen Gesundheitsschutzes für die würdevolle Lebensgestaltung der Kläger:innen und der untrennbaren Verknüpfung von Gesundheitsrisiken mit Verhaltenseinschränkungen – die für sich genommen auch schon als Gesundheitsbeeinträchtigungen bezeichnet werden können – besteht in der Gesamtschau eine tatbestandsmäßige erhebliche zu erwartende Einschränkung des körperlichen Wohlbefindens.

d) Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit

Schutzbereich und Reichweite des Rechts auf treibhausgasbezogener Freiheit sind im Rahmen einer Abwägung der Interessen von Anspruchsteller und Anspruchsgegner festzustellen und damit für den Einzelfall zu konkretisieren.

Vorliegend steht das Interesse der Beklagten an einer fortgesetzten Konzernausrichtung wie der derzeit geübten, die nicht mit dem Pariser Erderwärmungsziel in Einklang steht, dem Interesse der Kläger:innen am Genuss künftiger Freiheit entsprechend des Ihnen zustehenden Anteils am Treibhausgas-Restbudget entgegen.

Insofern ist im Rahmen denkbarer Interessensgegensätze vorliegend eine typisierbare Fallgestaltung gegeben, bei der ein globaler Großemittent mit Einfluss auf das Klima in der Größenordnung von Staaten – also einem sozial mächtigen Rechtssubjekt – Einzelpersonen gegenübersteht, deren persönliche Entscheidungen nicht dazu beitragen können, ihren zukünftigen Treibhausgasassoziierten Freiheitsgebrauch zu sichern, die sich aber existenziellen Bedrohungen gegenübersehen. In solchen Fällen überwiegt regelmäßig das Interesse der Anspruchsteller, von den Folgen übermäßiger Emissionen verschont zu bleiben, da das Recht an diesem spezifischen Ausschnitt künftiger Freiheit sonst verkümmern würde.

Im Einzelnen ist auf Seiten der Beklagten zu deren Gunsten zu berücksichtigen, dass sie in Ausübung ihrer Tätigkeit den Schutz des Art. 12 Abs. 1 GG und ggfls. Art. 14 Abs. 1 GG genießt. Die Regelung wie beantragt wäre ein Eingriff in ihre Berufsfreiheit, die allerdings als Berufsausübungsregelung bereits mit

vernünftigen Gründen des Allgemeinwohls zu rechtfertigen ist.¹⁵⁴ Hieran kann vorliegend angesichts der Bedeutung des Beitrages für den Klimawandel kein Zweifel bestehen. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass ein geschütztes Vertrauen in Geschäftstätigkeiten, die mit dem Pariser Übereinkommen unvereinbar sind, nicht mehr bestehen. Die Reduktion von CO₂-Emissionen ist „verfassungsrechtlich unausweichlich“.¹⁵⁵

Dies gilt auch für die konkreten Investitionen und Planungen der Beklagten in das momentane Konzernmodell. Doch auch dieser Gesichtspunkt fällt bereits an ihrem eigenen Handeln gemessen vergleichsweise gering aus, da sie im Grunde mit dem beantragten Ziel der vollständigen Elektrifizierung übereinstimmt. Sie hat sich bei ihren Erwägungen bisher nur nicht von wissenschaftlichen Maßgaben, sondern von vermeintlich eigennützigen Erwägungen leiten lassen, um die Transition so lang wie möglich hinauszuzögern. Dies wird auch daran deutlich, dass die Beklagte plant, insbesondere mit dem sog. *after sales market* an den Verbrennerfahrzeugen erhebliche Erlöse bis zur Mitte des Jahrhunderts zu erzielen (s. hierzu bereits oben).

Weitere Handlungen der Beklagten wirken sich jedoch zu ihren Ungunsten aus. So ist es grundsätzlich anerkannt, dass ein Kriterium für die Verpflichtung eines Unternehmens die eigennützige Erlösziehung aus den Handlungen ist.¹⁵⁶ Ferner ist erschwerend zu berücksichtigen, dass der Beklagten auf Vorstandsebene seit den 1980er Jahren bekannt ist, dass der Klimawandel ein auch durch sie zu lösendes Problem ist, sie sich jedoch bereits zu dem Zeitpunkt entschieden hat, dem aktiv entgegenzuwirken (vgl. **Anlage K 23**). Dies steht in einer Reihe mit dem Gesichtspunkt, dass die Beklagte als Kooperationspartner der IEA seit einem erheblichen Zeitraum überlegenes Wissen besitzt und sich dennoch dagegen entschieden hat, ihren Konzern anhand dieses Wissens aktiv umzugestalten. Bezüglich der jetzigen Konzernlage hat die Beklagte damit ein erhebliches Verschulden, auch gegenüber den Kläger:innen, was die Emissionsverursachung betrifft.

In die Abwägung zuungunsten der Beklagten einzustellen, dass diese einen besonders erheblichen Beitrag zum Klimawandel verursacht. Auch ist die Differenz zwischen den geplanten und gebotenen Maßnahmen besonders erheblich, demnach also der steuerbare Anteil besonders hoch. Wegen fehlender rechtlicher nationaler und effektiver Regulierung ist hier auch zu beachten, dass die Beklagte damit eine besondere soziale Mächtigkeit innehat.

¹⁵⁴ vgl. Maunz/Dürig/Scholz, 94. EL Januar 2021, GG Art. 12 Rn. 335.

¹⁵⁵ BVerfG, [Fn., 2], Rn. 194.

¹⁵⁶ vgl. BGH, NJW 1985, 620 (621); Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 01.05.2021, § 823 Rn. 407; Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2021, § 823 Rn. 349.

Für die Kläger:innen ist aus abstrakter Sicht zunächst festzustellen, dass ihr Anliegen subjektivrechtlich geschützt ist durch alle Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung vor einer einseitigen Verlagerung der Treibhausgasminde­rungs­last in die Zukunft, was im Wege der mittelbaren Drittwirkung vorliegend zu beachten ist. Betroffen ist auch in diesem Freiheitsausschnitt in der Zukunft ein *weitreichender* Teil ihrer Existenz. Hinzu kommt, dass der Beitrag der Emissionen an dieser existenziellen Bedrohung in ihrer Gesamtheit nicht nur wahrscheinlich ist, sondern feststeht.

Hinzu kommt, dass sie weitere konkrete deliktisch wie auch verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgüter wie Eigentum und Gesundheit darlegen können, die durch die Handlungen der Beklagten bedroht werden.

Für die Kläger:innen zu 1) und 2) sind auch die frustrierten Aufwendungen sowie die Werteinbußen Sachwerte einzustellen, die auch dann relevant sind, wenn diese nicht betrieblich genutzt werden.

Für die Klägerin zu 3) ist zu berücksichtigen, dass sie über einen noch besonders langen Zeitraum und gegen Mitte und Ende des Jahrhunderts besonders schwere Folgen des Klimawandels erleben wird. Das Gewicht dieses Gesichtspunktes ist auch besonders bedeutsam, da durch die Beklagte ihr gegenüber potentiell deutlich härtere, unumkehrbare Kausalketten in Gang gesetzt werden (u.a. auch über einen längeren Zeitraum wahrscheinlicher werdende Überschreitung von Kippunkten und ein möglicher kaskadenartiger Kollaps des Erdsystems). Dieses besonders hohe Risiko zwingt zu noch höher Sorgfalt und entsprechendem Gewicht ihrer Rechtsposition.

Anhand der konkret unter I. 2. c) dargestellten Freiheitseinbußen der Kläger:innen zu 1) bis 3) ist zudem auch ein spezifischer Freiheitsverlust darstellbar. Die dargelegten Freiheitsausübungen sind durch langjährig geübte Praxis, die Lebensläufe oder gefestigte Lebensgestaltung im Keim für die Zukunft angelegt und bieten hinreichende Gewähr dafür, dass diese auch in Zukunft in Anspruch genommen werden. Dieses Freiheitspotential wird anteilig durch die Beklagte signifikant verringert.

Nach alledem ist festzustellen, dass das Interesse der Kläger:innen bei Weitem überwiegt und die CO₂-intensive Geschäftstätigkeit der Beklagten in der festgestellten Form ausschließt.

3. Störer

Die Beklagte ist Störerin im Sinne des § 1004 Abs. 1 BGB.

Das trifft auf diejenigen zu, der die Beeinträchtigung entweder unmittelbar oder mittelbar hervorgerufen hat oder durch eine Willensbetätigung Einfluss auf den beeinträchtigenden Zustand nehmen kann.

Nach der Rechtsprechung des BGH lässt sich die Frage, ob jemand als Störer in Anspruch genommen werden kann, nicht begrifflich klären, sondern kann stets nur in wertender Betrachtung von Fall zu Fall beantwortet werden.¹⁵⁷ Entscheidend ist, ob es nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls Sachgründe dafür gibt, der als Störer in Betracht kommende Person die Verantwortung für das Geschehen aufzuerlegen.

Derartige Sachgründe liegen jedenfalls immer dann vor, wenn gegen eine Verkehrspflicht verstoßen wird.¹⁵⁸ Im Übrigen kommt es für die Haftung auf eine wertende Betrachtung an, in die anerkannte Kriterien wie insbesondere die Veranlassung und die Nutzziehung aus der Gefahrenquelle einfließen.

Danach ist das gesamte hier beanstandete Verhalten wegen eines solchen Verstoßes der Beklagten gegen eine Verkehrssicherungspflicht als Störerin zuzurechnen (dazu **[a]**). Überdies ergibt sich die Zurechenbarkeit aus den weiteren allgemeinen Grundsätzen zu § 1004 BGB, insbesondere liegen ausreichende Sachgründe für eine Zurechnung vor (dazu **[b]**).

a) Verstoß gegen Verkehrssicherungspflicht

Aus der ständigen Rechtsprechung des BGH ergibt sich, dass ein Verstoß gegen eine Verkehrssicherungspflicht eine hinreichende Bedingung für die Bejahung der Störereigenschaft ist.¹⁵⁹ Darüber hinaus besteht ein Anspruch nach § 1004 Abs. 1 BGB auf ihre Einhaltung, soweit die Verkehrssicherungspflicht reicht.¹⁶⁰

Vorliegend hat sich die Sach- und Rechtslage nach allgemeinen deliktischen Grundsätzen zu einer Verkehrssicherungspflicht zum klimasorgfältigen Wirtschaften verdichtet.

¹⁵⁷ vgl. BGH, v. 5. Juli 2019, V ZR 96/18, NZM 2019, 893 (2897), Regress des Gebäudeversicherers; BGH, Urt. v. 14. November 2014, V ZR 118/13, NJW 2014, 2027 (14), Planänderung im Erwerbwunsch, Rückbauverlangen und „Opfergrenze“.

¹⁵⁸ BGH, v. 16. Februar 2001, V ZR 422/99, NJW-RR 2001, 1208 (1208), Mehltau; BGH, v. 20. September 2019, V ZR 218/18, NJW 2019, 607 (607), Natürliche Immissionen, Rn. 9; BGH, v. 9. Februar 2018, V ZR 311/16, NJW 2018, 1542 (1542), Störerhaftung des Eigentümers für Brandfolgen am Nachbarhaus Rn. 7. vgl. auch: *Armbrüster*, Eigentumsschutz durch den Beseitigungsanspruch nach § BGB § 1004 BGB § 1004 Absatz I 1 BGB und durch Deliktsrecht, NJW 2003, 3087 (3088).

¹⁵⁹ Rechtsprechung wie vorstehend.

¹⁶⁰ vgl. MüKoBGB, BGB vor § 823 Rn. 42.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH, die in Gewohnheitsrecht übergegangen ist, gilt, dass derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft grundsätzlich verpflichtet ist, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst dabei diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren (Verkehrserwartung).¹⁶¹ Ausreichende Maßnahmen liegen vor, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält.¹⁶²

Die für das Bestehen einer Verkehrssicherungspflicht erforderliche Schaffung oder Unterhaltung einer Gefahrenquelle ist vorliegend gegeben (dazu unter [1]).

Die Verkehrserwartung äußert sich im hier relevanten Ausschnitt in einer Erwartung budgetkompatibler Wirtschaftsweise (2).

Die Pflicht zu Einhaltung dieser Verkehrspflicht ist der Beklagten auch nach dem Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung zumutbar (3).

(1) Gefahrenquelle

Voraussetzung für das Bestehen einer Verkehrspflicht ist Schaffung oder Unterhaltung einer deliktisch relevanten Gefahrenquelle. Hierzu ist zunächst die kausale Beeinträchtigung deliktisch geschützter Rechtsgüter erforderlich. Dies wurde bereits oben unter II.1. und 2. dargelegt.

Ferner ist erforderlich, dass die Verpflichtete zur Einwirkung auf die Gefahr imstande ist. Dies wird unter (a) dargelegt. Auch ist eine generelle Vorhersehbarkeit der Gefahr notwendig und vorliegend gegeben (b). Die damit zurechenbare Gefahrenlage wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass eine staatliche Regulierung mangelhaft ist oder fehlt (c). Materiell der Beklagten zuzurechnen sind damit insbesondere auch die Scope 3-Emissionen der vor- und nachgelagerten Lieferkette (d).

Eine Gefahrenquelle, die eine Verkehrssicherungspflicht auslösen kann, liegt damit vor.

(a) Einwirkungsmöglichkeit auf die Gefahr

¹⁶¹ Siehe nur BGH NJW 2014, 2104 (2105) m.w.N.

¹⁶² BGH, NJW 2008, 3775 Tz. 9; Sprau in Palandt, BGB, 80. Aufl. 2021, § 823 Rn. 45 ff. m.w.N.

Verpflichtet kann nur sein, wer die rechtliche und faktische Einwirkungsmöglichkeit auf die Gefahr innehat. Anderenfalls wäre eine Pflicht zur Verhaltensänderung von vornherein sinnlos.¹⁶³

Die Beklagte unterhält eine eigens steuerbare Gefahrenquelle für die dargelegten Rechtsgüter, indem sie das beschriebene Risiko des Klimawandels für die konkreten Beeinträchtigungen durch einen erheblichen Beitrag im Wege der Veranlassung Treibhausgasemissionen fördert.

Aus den ausgestoßenen CO₂-Emissionen und den nach dem wissenschaftlichen Stand noch zulässigen CO₂-Emissionen besteht ein erhebliches Delta. Dieses führt zu einem erheblichen Anteil an den Klimawandelfolgen, die sich konkret in der vorgetragenen Bedrohungslage für die Kläger:innen manifestieren.

Die zentrale zugrundeliegende Einwirkungsmöglichkeit ist die durch den Vorstand der Beklagten an sich gezogene Klimastrategie. Diese gibt sowohl den formell beherrschten als auch den dargelegten informell beherrschten bzw. maßgeblich beeinflussten Konzernteilen eine Konzeption, Produktion, Vertrieb sowie Inverkehrbringen von Fahrzeugen vor, die zu einem erheblichen Delta gegenüber einer klimaverträglichen Ausrichtung des Konzerns beitragen. Die Grundentscheidung der Beklagten als Obergesellschaft zu ihrer derzeitigen Klimaausrichtung beansprucht Geltung über alle relevanten Konzernteile hinweg.

Die Einwirkungsmöglichkeit ist dabei zugleich ein begrenzendes Kriterium, sodass der denkbare Einwand, diese Pflicht würde auch zu Klage gegen private Autofahrende führen können, nicht verfängt. Es wurde bereits dargelegt, dass individuellen Verhaltensentscheidungen regelmäßig keine klimatische Signifikanz zukommt. Minimale Verursachungsbeiträge liegen unterhalb einer Bagatellschwelle bzw. sind allenfalls als rechtlich erlaubtes Risiko zu klassifizieren. Dasselbe trifft für die meisten nationalen Unternehmen zu. Eine Verkehrssicherungspflicht kann daher nur (juristische) Personen betreffen, deren Einfluss auf das Klima erheblich ist.

Dies ist aber jedenfalls gegeben bei international tätigen Großemittenten wie der Beklagten, deren veranlasste und steuerbare Emissionen (Scope 1, 2 und 3) im Bereich derer von Staaten liegen. Jedenfalls hier liegt ein relevanter Verursachungsbeitrag zum Klimawandel und der Aufzehrung des CO₂-Budgets vor. Dies hat auch das OLG Hamm im Verfahren gegen den Kohlekraftwerksbetreiber RWE bestätigt.¹⁶⁴

¹⁶³ Vgl. Förster, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 305.

¹⁶⁴ vgl. OLG Hamm, Fn [6].

(b) Vorhersehbarkeit

Ferner ist eine Verkehrssicherungspflicht nur denkbar, wenn die Auswirkungen des Verhaltens *allgemein* vorhersehbar sind.

Ein optimaler Betrachter weiß nach einem Beschluss des OLG Hamm aus diesem Jahre seit 1958 durch die Veröffentlichungen des Klimawissenschaftlers Charles D. Keeling von der globalen Erwärmung und daran anknüpfende Klimawandelfolgen, verursacht durch den CO₂-Ausstoß, der durch den Verbrauch fossiler Energieträger ausgelöst wird. Einem optimalen Betrachter ist zudem bewusst, dass fossile Energieträger eingesetzt werden zur Produktion von Fahrzeugen sowie zum Betrieb der Verbrennerfahrzeuge notwendigerweise genutzt werden müssen.

Den vorbezeichneten Beschluss reichen wir – da bislang unveröffentlicht – in den relevanten Auszügen als

Anlage K 27

ein (s. dort S. 6).

Die Einsichtnahme in das Archiv der Beklagten hat zudem wie oben dargelegt ergeben, dass jedenfalls seit den 1980er Jahren auf Vorstandsebene das Wissen um den Klimawandel festgehalten wurde und diesbezügliche Strategieentscheidungen (gegen eine Anpassung zugunsten etwa weniger schwerer Pkw oder Elektromobilität) getroffen wurden.

Da Ansprüche nach § 1004 BGB regelmäßig in die Zukunft gerichtet sind und es auf ein Verschulden (des Erfolgsunwertes) gerade nicht ankommt, muss die Vorhersehbarkeit des Beeinträchtigungserfolges – also die konkreten Klimawandelfolgen – von der Vorhersehbarkeit nicht umfasst sein.¹⁶⁵ Eine generelle Wahrscheinlichkeit ist genügend. Diese ergibt sich aus **Anlage K 7**. Ein optimaler Beobachter hat Kenntnis von möglichen Rechtsgutsverletzungen wie den Beschriebenen, da dies seit Jahrzehnten, spätestens seit dem ersten IPCC Sachstandsbericht von 1990 auch allgemeinkundig ist.

Die Beklagte hat zudem zu den Klimaszenarien der IEA beigetragen, die genau das Temperaturziel modellieren, gegen das hier verstoßen wird. Sie hat daher Zugang zu Daten der Klima-Modelle, die die Kläger:innen und die Allgemeinheit nicht hat und kann ihren eigenen Reduktionspfad noch präziser darlegen. Eine Vorhersehbarkeit des Klimawandels und dessen Auswirkungen durch die Beklagte mit deren Sonderwissen kann nicht bestritten werden.

¹⁶⁵ so auch OLG Hamm v. 01.7.2021, **Anlage K 27**.

(c) Unabhängigkeit der Verkehrssicherungspflicht von staatlichen Vorgaben

Entlastung von der Eindämmung einer Gefahr ist nicht dadurch gegeben, dass eine staatliche Regulierung mangelhaft ist oder nicht existiert. Verkehrssicherungspflichten existieren unabhängig von staatlichen Vorgaben. In grundrechtssensiblen Bereichen wie dem vorliegenden ist sowohl nach der Rechtsprechung des BVerfG als auch des BGH die Statuierung eines Pflichtensystems durch die Zivilgerichte verfassungsrechtlich geradezu geboten.¹⁶⁶

So hat die Rechtsprechung das Rechtsinstitut der Verkehrspflichten insgesamt selbst entwickelt.¹⁶⁷ Sie sind notwendig, um gerade bei komplexen und mittelbaren Zusammenhängen rechtliche Verantwortungssphären zu begründen und abzugrenzen. Das Institut ist mittlerweile Gewohnheitsrecht.¹⁶⁸

Für deliktsrechtliche Verkehrspflichten hat der BGH wie bereits oben angesprochen diese Rechtsprechung im Kontext der *Störerhaftung von Intermediären im Internet* aufgegriffen und in diesem Bereich trotz fehlender gesetzlicher Vorgaben ein komplexes System von Prüf- und Löschpflichten etabliert.¹⁶⁹

Auch im vorliegende Fall erfordert dies zwar komplexe Grundrechtsabwägungen. Das führt jedoch ebenfalls nicht dazu, dass die zivilgerichtliche Feststellung einer Verkehrssicherungspflicht oder sonstige richterrechtlichen Institute aus dem allgemeinen Deliktsrecht unzulässig wären. Dies lässt sich insbesondere nicht aus der sog. Wesentlichkeitstheorie des BVerfG ableiten¹⁷⁰ Diese gilt lediglich für das Staat-Bürger-Verhältnis, nicht aber für das zivilrechtliche Verhältnis der Bürgerinnen untereinander, wie auch das BVerfG ausdrücklich entschieden hat.¹⁷¹

Unter Berufung auf die soeben zitierte Rechtsprechung des BVerfG lehnt auch der BGH eine Anwendung der Wesentlichkeitstheorie ab und verweist stattdessen auf den verfassungsrechtlichen Auftrag der Zivilgerichte, den gebotenen Rechts- und Interessenausgleich unter Ausfüllung allgemeiner zivilrechtlicher Vorschriften selbst herzustellen. Die richterrechtlich aus einer Analogie zu

¹⁶⁶ s. BGH, BeckRS 2016, 1908 Rn. 60 f.

¹⁶⁷ Näher zur historischen Diskussion um die Legitimität von Verkehrspflichten Wagner, in: MüKo BGB, § 823 Rn. 434 ff.

¹⁶⁸ Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 01.05.2021, § 823 Rn. 96 m.w.N.

¹⁶⁹ Siehe hierzu etwa Ohly, ZUM 2015, 308.

¹⁷⁰ St. Rspr., siehe etwa BVerfGE 49, 89.

¹⁷¹ BVerfGE 84, 212 (226 f.).

§ 1004 BGB entwickelte Störerhaftung stelle daher eine hinreichende Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Haftung dar.¹⁷²

Auch die potenziell weitreichenden Folgen klimabezogener sprechen nicht gegen die Möglichkeit ihrer Existenz. Selbstverständlich sind die Auswirkungen auf die Betroffenen im Rahmen der notwendigen Grundrechtsabwägung zu berücksichtigen. Führt diese Abwägung aber zum Vorliegen einer Verkehrspflicht, so ist ihre Einhaltung rechtlich geboten. Insofern können auf Grundlage des Unterlassungsanspruchs aus § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB auch aktive Handlungspflichten ausgesprochen und bis zu deren Erfüllung sogar eine vollständige Einstellung des Betriebs verlangt werden.¹⁷³

Verkehrspflichten bestehen also unabhängig von einer Regulierung durch den Gesetzgeber. Privatrechtliche Abwehransprüche existieren auch unabhängig von öffentlich-rechtlicher Regulierung.¹⁷⁴ Ein Ausschluss privater Rechte bzw. Pflichten, die über die Maßgaben des öffentlichen (Verwaltungs-)Rechts hinausgehen, gilt nur dort, wo er ausdrücklich angeordnet ist.¹⁷⁵ Ein solcher Ausschluss findet sich bspw. in § 14 Satz 1 BImSchG, wonach der Betrieb einer immissionsschutzrechtlich genehmigten Anlage nicht aufgrund privater Rechte untersagt werden kann. Selbst in diesem Falle bleibt es aber möglich, Vorkehrungen zu verlangen, die eine Beeinträchtigung ausschließen (§ 14 Satz 1 Hs. 2 BImSchG). Ein Betroffener kann also vom Betreiber einer immissionsschutzrechtlich zugelassenen Anlage vor den Zivilgerichten verlangen, dass die Emissionen der Anlage auf das nach privatrechtlichen Maßstäben zulässige Maß verringert werden, indem z.B. Filter eingebaut werden, auch wenn diese Pflicht von den Behörden gerade nicht ausgesprochen wurde.¹⁷⁶

Dies verdeutlicht, dass eine vom öffentlichen Recht unabhängige privatrechtliche Verantwortlichkeit selbst dort bestehen bleibt, wo bestimmte private Ansprüche ausgeschlossen sind. Fehlt es an einem solchen gesetzlichen (Teil-)Ausschluss, bleiben privatrechtliche Pflichten also erst Recht vollumfänglich anwendbar. Sie bestehen unabhängig von einer etwaigen öffentlich-rechtlichen Regulierung und können über deren Anforderungen hinausgehen. Die Reichweite deliktsrechtlicher Verkehrspflichten ist eigenständig zu bestimmen.

(d) Zurechenbarkeit der (Scope 3)-Emissionen entlang der Lieferkette

¹⁷² BGH, BeckRS 2016, 1908 Rn. 60 f.

¹⁷³ BGH, NJW 1977, 146.

¹⁷⁴ Halfmeier, AcP 217 (2017), 727 (756).

¹⁷⁵ Halfmeier, AcP 217 (2017), 727 (757).

¹⁷⁶ Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 14 Rn. 17 f.

Die Scope 3-Emissionen der Nutzungsphase und der Verschrottung der Fahrzeuge sind Gegenstand der Verkehrssicherungspflicht, da sie der Beklagten als Pflichtenadressatin zurechenbar sind.

Dies ergibt sich aus Zurechnungskriterien, die auch im Bereich anderer Verkehrssicherungspflichten anerkannt sind. Die Zurechnung der mit dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der inverkehrgebrachten Fahrzeuge verbundenen Emissionen folgt insbesondere aus der Vorteilsziehung aus der Gefahrenquelle, der Nähe der Beklagten zu ihr und deren Beherrschbarkeit. Letzteres beruht auf der Tatsache, dass es erst das „Aus-der-Hand-Geben“ des Produkts ist, das zu den Gefährdungen führt.

Gerade dies ist der Ansatz der deliktischen Produzentenhaftung, die ebenfalls auf ungeschriebenen Verkehrssicherungspflichten beruht.¹⁷⁷ Den Hersteller trifft bei der Konzeption seiner Produkte allgemein die Pflicht, die nach neuestem Stand von Wissenschaft und Technik möglichen und zumutbaren Sicherungsmaßnahmen zu treffen, um Gefahren für deliktisch geschützte Rechtsgüter zu vermeiden.¹⁷⁸ Dieser Maßstab geht über branchenübliche Sicherheitsvorkehrungen hinaus.¹⁷⁹

Dies greift auch hier. Die Beklagte hat es in der Hand, durch die Konstruktion der Fahrzeuge Emissionen einzusparen oder zusätzlich zu verursachen. Dabei hat sie mit ihrem Marktanteil noch darüberhinausgehend eine besondere Marktmacht und kann diesen signifikant beeinflussen.

Der Grundsatz gilt auch für die klimabezogenen Gefahren, die von den CO₂-Emissionen ausgehen, die beim bestimmungsgemäßen Gebrauch der von einem Hersteller vertriebenen Produkte entstehen. Die der Produzentenhaftung zugrundeliegende Verkehrspflicht erfasst auch den Schutz vor Umweltgefahren, die sich auf geschützte Rechtsgüter auswirken können.¹⁸⁰ Die Situation ist auch nicht mit dem Vertrieb von Produkten vergleichbar, deren bestimmungsgemäßer Gebrauch nur oder jedenfalls ganz primär für die Nutzer:innen gefährlich sind, wie etwa Süßigkeiten und Zigaretten. Hier können die Nutzer:innen den allgemein bekannten Gefahren durch Verzicht ausweichen.¹⁸¹ Dies ist beim Klimawandel hingegen nicht möglich; der Verzicht auf die Nutzung eines Autos

¹⁷⁷ Die Produzentenhaftung ist eine allgemeine deliktsrechtliche Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB, während die Produkthaftung im ProdHaftG spezialgesetzlich geregelt ist.

¹⁷⁸ BGH, NJW 2009, 2952 (Rn. 15 f.)

¹⁷⁹ BGH, ebd.

¹⁸⁰ BGH, NJW 1976, 46, dort zu im Rahmen der Produktion angefallenen Industrieabfällen. Für Umweltgefahren durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch der vertriebenen Produkte muss dies erst Recht gelten.

¹⁸¹ Für Zigaretten OLG Hamm, NJW 2005, 295.

mit Verbrennungsmotor schützt in keiner Weise vor den klimabezogenen Gefahren, die vom Vertrieb derartiger Autos ausgehen.

Ferner sind die Scope 3-Emissionen der vorgelagerten Lieferkette der Beklagten zuzurechnen. Für von ihr aufgrund ihrer Nachfragemacht dominierten Unternehmen – also solchen, deren hauptsächlicher Abnehmer sie ist – ergibt sich das ebenfalls aus den soeben dargestellten Gründen zur Steuerbarkeit der Gefahren. Sie trifft insoweit eine Organisations- und Überwachungspflicht der steuerbaren Risiken.

Hinsichtlich dieser und sonstiger Unternehmen ergibt sich jedoch die Zurechenbarkeit aus einer Art „Stand der Technik“ bezüglich der Rolle von Unternehmen in der Gesellschaft.

Dieser ist in den sog. UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (*United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights* – UNGP) niedergelgt, die Anforderungen an Unternehmen stellen, die jeder Verkehrsteilnehmer für notwendig erachtet und die international durch Staaten und Gerichte anerkannt sind. Der Standard ist als Konsens bezüglich dieses Standes der Unternehmenspolitik anzusehen. Dies auch für die Beklagte, die ihre Konzerngestaltung nach eigenen Worten an den UNGP „ausrichtet“.¹⁸² Diese sind zudem Grundlage zahlreicher Unternehmenskodexe und Rahmenwerke wie bspw. den OECD-Leitlinien.

Danach ist es die selbstgewählte Aufgabe der Unternehmen, Menschenrechte (in Deutschland damit zugleich: Grundrechte) zu respektieren und

- es zu verhindern, dass durch die Tätigkeit der Unternehmen nachteilige Auswirkungen auf die Menschenrechte verursacht werden oder durch diese dazu beigetragen wird und dass sie solche Auswirkungen beseitigen, wenn sie auftreten;
- sich zu bemühen, nachteilige Auswirkungen auf die Menschenrechte, die unmittelbar mit ihrer Tätigkeit verbunden sind, zu verhindern oder zu mindern, auch wenn sie nicht die unmittelbaren Verursacher dieser Auswirkungen sind.¹⁸³

Hiernach ist es unerheblich, dass die UNGP *soft law* sind; ebenso ist es nicht relevant, dass VW sich tatsächlich zu diesen Zielen im Sinne einer Selbstverpflichtung bekennt. Es ist vielmehr gerade Sinn und Zweck des *soft law*, die gemeinsame Erwartung der Interessengemeinschaft auszudrücken. Sie können

¹⁸² s. <https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/business-and-human-rights.html> (05.10.2021).

¹⁸³ vgl. UNGP-Prinzip Nr. 13,

https://www.ohchr.org/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf (05.10.2021).

danach ebenso als Maßstab für rechtlich gebotenes Verhalten dienen wie andere nichtrechtliche Standards, etwa technische Regelwerke wie DIN-Normen.

(2) Verkehrserwartung

Wie bereits definiert, ist das Maß an Sicherheit zu gewährleisten, das ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren.

Im vorliegenden Fall ist die maßgebliche Verkehrserwartung verfassungsrechtlich vorgezeichnet **(a)**. Sie ist im Konkreten auf die Einhaltung eines Reduktionspfades gerichtet, der mit den Zielen des Paris-Abkommens und dem daraus ableitbaren Treibhausgasbudget kompatibel ist. Diese verfassungsrechtlich determinierte Verkehrserwartung ist mit dem IEA-Szenario NZE AEC sektor- und unternehmensspezifisch konkretisiert **(b)**. Aus der Verkehrserwartung lässt sich ferner unter Berücksichtigung der jeweiligen Handlungsmöglichkeiten und von Zumutbarkeitserwägungen Erfolgs- und Bemühenspflichten ableiten **(c)**.

(a) Verkehrserwartung verfassungsrechtlich determiniert

Die Verkehrserwartung wird determiniert durch die Wertungen der Grundrechte und von Art. 20a GG im Sinne einer „Verfassungserwartung“ an die Geschäftstätigkeit von Großemittenten.

Über die mittelbare Drittwirkung der Grundrechte sind danach sowohl die Gefahren zu berücksichtigen, die vom Klimawandel selbst für Grundrechtspositionen ausgehen (insbes. Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 2 Abs. 2 GG) als auch die Gefährdungen zukünftiger Freiheit durch eine Übernutzung des Restbudgets in der Gegenwart, die künftige staatliche Beschränkungen nach sich zieht. Dies wird verstärkt durch das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG, aus dem die Verbindlichkeit des CO₂-Budgets für die Zivilgerichte folgt.

Es wurde bereits dargelegt, dass es zum Auftrag der Zivilgerichte gehört, dem verfassungsrechtlich gebotenen Schutz im Privatrechtsverhältnis zur Durchsetzung zu verhelfen, gerade wenn es an einer rechtlichen Maßgabe mangelt. Dies gilt auch hier für den unregelmäßigten Bereich der klimasorgfältigen Ausrichtung von Unternehmen.

Die Ausstrahlungswirkung der Grundrechte auf das Privatrecht ergibt sich daraus, dass die Zivilgerichte als Teil der Staatsgewalt an die Verfassung gebunden sind (Art. 1 Abs. 3 GG) und das Grundgesetz als „objektive Werteordnung“ auch im Privatrechtsverkehr durchsetzen müssen. Dabei kann sich dies nach der Rechtsprechung des BVerfG auf die Beklagte zu einer weitergehenden,

staatsähnlichen Grundrechtsbindung intensivieren,¹⁸⁴ wenn besonders mächtige Private die Gefahr darstellen.¹⁸⁵ Dies lösen insbesondere die Kriterien „Unausweichlichkeit von Situationen, das Ungleichgewicht zwischen sich gegenüberstehenden Parteien, die gesellschaftliche Bedeutung von bestimmten Leistungen oder die soziale Mächtigkeit einer Seite“ aus.¹⁸⁶

Dies erfordert hier eine intensive Einwirkung der Grundrechte auf klimabezogene Verkehrspflichten von Großemittenten wie der Beklagten. Zweifelsohne sind die Kläger:innen deren Emissionen und den daraus resultierenden Bedrohungen für ihre geltend gemachten Rechtsgüter unausweichlich ausgeliefert. Eine Umstellung des eigenen Konsumverhaltens ist nicht im Ansatz geeignet, ihnen entgegenzuwirken. Zugleich entscheidet das Verhalten der Beklagte in erheblichem (staatsähnlichen) Umfang über die zukünftige Freiheit aller Personen.

Einzubeziehungen sind dabei sämtliche betroffene Grundrechte, unabhängig davon, ob sie deliktsrechtlich unmittelbar geschützt sind oder in einem konkreten Verfahren geltend gemacht werden. Denn die Verkehrspflicht besteht (auch wenn sie individuell geltend gemacht wird) gegenüber der Allgemeinheit und ist daher abstrakt zu bestimmen.¹⁸⁷

Die mittelbare Drittwirkung der Grundrechte wird durch Art. 20a GG und dessen Ausformung durch das BVerfG konkretisiert und verstärkt. Das BVerfG hat das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG in seinem Beschluss strukturell mit dem CO₂-Budget verknüpft.¹⁸⁸ Als objektives Verfassungsrecht verpflichtet die Norm den deutschen Staat (vermittelt durch das Pariser Abkommen und die Übernahme von dessen Zielen in die deutsche Rechtsordnung) zur Einhaltung des Paris-Ziels.

Da zwischen Erderwärmung und dem Ausstoß von Treibhausgasen ein nahezu linearer Zusammenhang besteht, lässt sich das Temperaturziel in ein CO₂-Budget übersetzen. Das verfügbare Restbudget, das Bestandteil des Klimaschutzgebots des Art. 20a GG ist, setzt dem Handeln des deutschen Staates eine *absolute Grenze*.

Diese absolute Grenze einzuhalten, ist auch Auftrag der Zivilgerichte. Dies folgt schon unmittelbar aus dem Wortlaut des Art. 20a Abs. 1 GG, wonach sich der staatliche Schutzauftrag auch an „die Rechtsprechung“ richtet. Ohnehin gelten die Ausführungen zur mittelbaren Drittwirkung ebenso für den Bereich der

¹⁸⁴ vgl. Kischel, in: BeckOK GG, Stand: 15.8.2021, Art. 3 Rn. 93a.

¹⁸⁵ vgl. BVerfG, NJW 2018, 1667 (Rn. 32 ff.).

¹⁸⁶ BVerfG, NJW 2018, 1667 (Rn. 33).

¹⁸⁷ vgl. BGH, BeckRS 2016, 1908, (red. Ls. 1 und Rn. 44).

¹⁸⁸ BVerfG, Rn. 196 ff., insbes. Rn. 215 ff.; dazu Calliess, ZUR 2021, 355 ff. spricht von einer „strukturellen Koppelung von Klimawissenschaft und Recht“.

Staatszielbestimmungen, auch wenn diese keine subjektiven Rechte des Einzelnen enthalten.¹⁸⁹

Das Staatsziel des Art. 20a GG ist also auch bei der Entscheidung privatrechtlicher Streitigkeiten zwingend zu beachten. Es verpflichtet die Gerichte, die Auswirkungen privaten Handelns auf die natürlichen Lebensgrundlagen bei Interpretations- und Abwägungsvorgängen – wie der Bestimmung einer Verkehrspflicht – zu beachten und Art. 20a GG auch und gerade dort zur Wirksamkeit zu verhelfen, wo gesetzliche Vorgaben fehlen oder verfassungsrechtlich unzureichend sind.¹⁹⁰ Art. 20a GG ist in anderen Bereichen, ebenso wie das Sozialstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 1 GG) inhaltlich hochgradig unbestimmt, sodass ihm zumeist keine klaren rechtlichen Vorgaben entnommen werden können.¹⁹¹ Anderes gilt aber im Klimaschutzrecht: Indem das BVerfG die Einhaltung des CO₂-Budgets als Grenze rechtmäßigen Handelns anerkannt hat, hat es den Inhalt von Art. 20a GG für alle staatlichen Organe verbindlich konkretisiert.

(b) Konkretisierung der Verkehrserwartung für die Beklagte

Wiederholt sei, dass ausreichende Maßnahmen vorliegen, wenn derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält.¹⁹² Maßgeblich sind die berechtigten (wie soeben ausgeführt) Sicherheitserwartungen des Verkehrs.¹⁹³ Verkehrssicherungspflichten – wie auch das Klimaschutzgebot – erfordern eine dynamische Ausrichtung am Stand der Technik und Wissenschaftlichkeit.¹⁹⁴

Den Stand der Technik im Sinne der deliktischen Pflichten spiegelt hier das vorgetragene NZE AEC-Szenario wieder. Es ist das einzige aktuelle globale integrierte Bewertungsmodell, das die Erfordernisse gerade auch der Automobilwirtschaft berücksichtigt. Es ist anwendbar unabhängig von staatlichen Entscheidungen. Die Heranziehung von technischen Regelwerken als „guten Anhaltspunkt“ entspricht der traditionellen Herangehensweise an die Bestimmung von Verkehrssicherungspflichten.¹⁹⁵ Wie etwa DIN-Normen konkretisieren hier die Maßgaben des NZE AEC den Mindeststandard an den

¹⁸⁹ vgl. Halfmeier, AcP 217 (2017), 727 (730).

¹⁹⁰ Halfmeier, AcP 217 (2017), 727 (730) m.w.N.

¹⁹¹ Vgl. Halfmeier, AcP 217 (2017), 727 (732).

¹⁹² vgl. BGH, NJW 2008, 3775 Tz. 9; Sprau in Palandt, BGB, 80. Aufl. 2021, § 823 Rn. 45 ff. m.w.N.

¹⁹³ vgl. BGH NJW 1985, 1076, 1077.

¹⁹⁴ vgl. s. etwa OLG Düsseldorf, NJW 1997, 2333; Wagner, in: MüKo-BGB, § 823 Rn. 440, sowie Callies, Fn. [188].

¹⁹⁵ s. die Übersicht bei BeckOK BGB/Förster, 59. Ed. 1.8.2021, BGB § 823 Rn. 345 und 346.

Sorgfaltspflichtigen, wobei damit nicht gesagt ist, dass die Anforderungen auch noch höher liegen können.¹⁹⁶

Die Wahl dieses Szenarios trägt auch dem Umstand Rechnung, dass die Zuteilung von Restemissionsmengen Entscheidungen erfordert, die in Wechselwirkungen zu unzähligen weiteren Lebensbereichen stehen. Sie greift den technischen Sachverstand für die Praxis handhabbar auf. Dies leistet das Szenario durch Abwägungen, Verhaltensannahmen und komplexen Berechnungen, die *peer reviewed* und allgemein anerkannt sind. Daraus ergibt sich auch, dass es willkürlich wäre, kein Szenario als allgemeine Maßgabe zu verwenden. Denn selbst wenn die Zuteilung von CO₂-Restressourcen innerhalb allein des Transportsektors simplifiziert ohne die Auswirkungen auf andere Branchen und Sektoren möglich wäre, hätte dies einen unüberschaubaren Pluralismus unter den Wettbewerbern zur Folge, mit dem Ergebnis, dass eine Zielerreichung vom Zufall abhängt.

Die Perspektive der Verkehrserwartung ergibt sich aus dem objektiven Blickwinkel der von den Klimawandelfolgen Betroffenen. Diese sehen sich existenziellen Folgen ausgesetzt, auf die sie keinen relevanten Einfluss haben; aber die Beklagte über ihre globale Marktmacht und vertriebenen Produkte wohl. Insoweit kann man es als eine Mindesterwartung des Verkehrs erwarten, dass Akteure mit besonderem Einfluss auf das Klima mit hinreichender Sicherheit vermeidbare überschießende Emissionen unterbinden. Hinreichende Sicherheit kann insoweit nur Effektivität der Maßnahmen, also Wissenschaftlichkeit, bedeuten.

Diese Verkehrserwartung bilden auch die bereits angesprochenen UNGP ab, die den unternehmerischen Konsens in Bezug auf Handlungspflichten im Zusammenhang mit Menschenrechten beschreiben.¹⁹⁷ Sie betonen die Notwendigkeit der Effektivität der Maßnahmen allgemein.

Diese so *berechtigte* Verkehrserwartung erfordert hier auch ein globales Modell. Dies schon deshalb, weil die Emissionen global wirken und die Beklagte global tätig ist. Aus der Natur der Sache ergibt sich auch ein Sparsamkeitsgebot mit dem Umgang der Restressourcen, da das Budget endlich ist und mit verfassungsrechtlichen Höchstwerten gekoppelt ist. Dies ergibt sich auch aus Art. 20 a GG, der zudem ein *internationales* Klimaschutzgebot statuiert.¹⁹⁸ Dieser erwartet, wie gezeigt, ebenfalls Wissenschaftlichkeit der Maßnahmen.

Ergänzend sei unter Bezugnahme auf das Urteil des Den Haager Bezirksgerichts (**Anlage K 1**) hinzugefügt, dass im dortigen Urteil in der Ausfüllung des

¹⁹⁶ vgl. ebd.

¹⁹⁷ s. Fn. [183].

¹⁹⁸ s. nur BVerfG, [Fn. 2], Ls. 2 c].

Sorgfaltsmaßstabs ohne eine konkrete Berechnung anhand eines Szenarios lediglich die pauschale Emissionsreduzierung von 45 Prozent von im Jahre 2030 gegenüber 2019 *beantragt* und dementsprechend ausgeurteilt wurde. Das Gericht sah sich nur dazu veranlasst, über die differenzierte Verteilung von Reduktionsmengen anhand von Gerechtigkeitserwägungen ein Shell-spezifisches Reduktionsziel anzunehmen, für die es aber keine ausreichende tatsächliche Grundlage sah (Ziff. 4.4.35). Dies wird hier so nicht geltend gemacht, wie bereits im Sachverhalt unter I. 4. ausgeführt. Eine solche Ausurteilung hätte wegen der enormen historischen Emissionen der Shell-Gruppe voraussichtlich zudem erheblich über dem vor dem niederländischen Gericht Beantragten gelegen. Das Gericht befand daher, dass das globale 45 Prozentige Reduktionsziel nicht ohne weiteres auf jeden Akteur übertragbar und nur als Gesamtziel gelten kann, da bereits in technischer Hinsicht den Beiträgen von Großemittenten eine unterschiedliche Bedeutung im Verkehr zukommt.

Hier wird die wissenschaftliche Lösung der Verteilung der Emissionsmengen unter Berücksichtigung der technischen und gesellschaftlichen Verflechtungen und Bedeutungen der Akteure des Energiesektors beantragt. Hinsichtlich des globalen Reduktionsziels stimmt die hier geltend gemachte Verkehrssicherungspflicht aber mit den Feststellungen des niederländischen Gerichts überein, denn ihr liegt das globale Reduktionsziel, das auf den Erkenntnissen des IPCC beruht, zu Grunde. Dieses ist die vor allem im Verkehr zu beachtende Maßgabe.

(3) Interessenabwägung und Zumutbarkeit

Maßgeblich für Bestehen und Reichweite von Verkehrspflichten ist eine umfassende Interessenabwägung. In dem Rahmen sind u.a. auch die soeben unter (a) und (b) typisierten Kriterien zu berücksichtigen und zwar erschwerend wegen deren hoher Intensität.¹⁹⁹ Ferner sind in die Abwägung einzustellen die allgemeinen und abstrakten Erfordernisse des betroffenen Verkehrskreises über die konkreten Parteiinteressen hinaus, denn Zweck der Verkehrssicherungspflicht ist es, die Allgemeinheit zu schützen.²⁰⁰

Verkehrspflichten werden zudem begrenzt durch die Zumutbarkeit für die Verkehrssicherungsverpflichteten, die ebenfalls in die Interessenabwägung einfließt.²⁰¹

Soweit es auf die konkreten Interessen und die Zumutbarkeit ankommt, kann an dieser Stelle auf die Abwägung unter II.2. d) verwiesen werden, die insoweit diesen Interessenausschnitt aus der auch allgemeinen Abwägung abbildet.

¹⁹⁹ Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 01.05.2021, § 823 Rn. 392.

²⁰⁰ vgl. BGH, BeckRS 2016, 1908, (red. Ls. 1 und Rn. 44).

²⁰¹ Siehe etwa BGH, NJW 2007, 762 (Rn. 11); BGH, NJW-RR 2013, 1490.

Hervorgehoben sei hier jedoch hinsichtlich der wirtschaftlichen Zumutbarkeit, dass betriebswirtschaftliche Kostenerwägungen keinesfalls das maßgebliche Kriterium für die rechtlich gebotenen Sicherheitsmaßnahmen darstellen.²⁰² Sie sind im Verhältnis zu den abzuwehrenden Gefahren zu bestimmen. Es können solche Maßnahmen verlangt werden, die in einem vernünftigen und zumutbaren Verhältnis zum drohenden Schaden an einem Rechtsgut stehen. Das Kriterium dient vor allem der Abwehr überzogener Sicherheitserwartungen an die Abwehr unwahrscheinlicher oder seltener Gefahren.²⁰³ Wie bereits erwähnt, ist bereits höchstrichterlich anerkannt, dass dies grundlegende Umgestaltung des Geschäftsbetriebs und sogar dessen vollständige Einstellung gebieten kann.²⁰⁴ Die überragende Bedeutung der bedrohten Rechtsgüter im Einzelnen wurde dargelegt und rechtfertigen für sich genommen bereits das Beantragte.

Ein Umbau des Konzerns der Beklagten hin zu vollständiger Elektrifizierung ist zudem nach Konzernaussagen ohnehin gewollt, hier verlangt wird lediglich eine Erreichung in angemessener Zeit. An betrieblichen Kosten fallen damit ohnehin notwendige Investitionen an. Mit weiterem Zuwarten steigern sich zudem die Wechselkosten, auch steht dem der beschriebene Lock-In-Effekt entgegen.

Das Interesse der Beklagten an fortgesetztem übermäßigem Ausstoß von CO₂ ist jedoch auch deshalb keine schutzwürdige Position, da die Allgemeinheit für diejenigen Kosten aufzukommen hat, die mit dem vermeidbaren Ausstoß von Treibhausgasen verbunden sind. Damit belastet die Beklagte mit ihrer Erlösziehung aus dem nicht klimasorgfältigen Geschäftsmodell nicht nur die Kläger:innen, sondern auch die bundesrepublikanische Volkswirtschaft:

Die Bestimmung der Kosten und die Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Klimawandels sind – nicht nur wegen des zeitlichen Elementes – komplex. Allerdings gibt es seit dem sog. *Stern Report* von 2007²⁰⁵ in erheblichem Umfang modellbasierte Schätzungen, die etwa Schäden als Anteil am Bruttoinlandsprodukt oder in absoluten Zahlen zu einem bestimmten Zeitpunkt auswerfen.²⁰⁶

Klimafolgekosten wären von der öffentlichen Hand zu tragen, soweit und solange kein allein privates Eigentum betroffen ist und sind damit bei der Frage nach dem Wohl der Allgemeinheit beachtlich. Das BVerfG erkennt erhebliche Kosten des Klimawandels grundsätzlich an, und das Umweltbundesamt beziffert sie auf Grundlage der fortgeschriebenen Methodenkonvention wie folgt:

²⁰² Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2021, § 823 Rn. 349.

²⁰³ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2021, § 823 Rn. 349.

²⁰⁴ Vgl. BGH, NJW 1977, 146.

²⁰⁵ s. Stern, *The Economics of Climate Change*, Cambridge University Press, 2007.

²⁰⁶ Vgl. umfassend für Deutschland: Klepper et.al., 25. Kosten des Klimawandels und Auswirkungen auf die Wirtschaft, in: Brasseur/ Jacob /Schuck-Zöller (Hrsg.) *Klimawandel in Deutschland*, Springer 2017.

„Wir empfehlen die Verwendung eines Kostensatzes von 195 €/t CO₂ äq für das Jahr 2020 bei einer Höhergewichtung der Wohlfahrt heutiger gegenüber zukünftigen Generationen und eines Kostensatzes von 680 € / t CO₂ äq bei einer Gleichgewichtung der Wohlfahrt heutiger und zukünftiger Generationen.“²⁰⁷

Seit dem Klimabeschluss des BVerfG vom 24.03.2021 ist hierbei der Wert von 680 Euro/t allein maßgeblich, da die Belastungen des Klimawandels schonend über die Zeit verteilt werden müssen.

Darüber hinaus kommt hier jedoch auch das überragende allgemeine Interesse an der Verminderung des CO₂-Ausstoßes der Beklagten erschwerend hinzu. Die Beklagte hat einen signifikanten Anteil an einem Prozess, den die globale Gesellschaft betrifft. Sie hat Einfluss auf verfassungsrechtliche und menschenrechtliche Höchstwerte. Allein die Differenz zwischen dem voraussichtlichen Ausstoß an Emissionen der Beklagten und dem gebotenen Handeln nach dem Stand der Wissenschaft wie hier beantragt bedeuten über 2 Gt CO₂-Emissionen, das ist rund ein Drittel der Emissionen, die Deutschland insgesamt am globalen Budget noch zustehen. Würde die Beklagte also nicht verpflichtet, würden zusätzliche Emissionen in diesem Umfang entstehen und letztlich (mit Emissionen anderer Akteure) dazu führen, dass das Pariser Temperaturziel gerade nicht zu halten ist.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf Wald und Boden sind die Folgen des Emittierens von Treibhausgasen sogar doppelt nachteilig: Wald und Böden kommen eine wichtige Rolle bei der Erreichung des Ziels der Klimaneutralität zu, das Verfassungsrang hat. Dieses kann nur unter Sicherung von „negativen“ Emissionen erreicht werden, und dies hat der Gesetzgeber nun auch in § 3a KSG normiert. Die Funktionen von Wald sowie dessen Zustand sind in **Anlage 7** auf S. 55 ff. ausführlich dargelegt. Dürfte sich die Beklagte weiter so verhalten wie bisher, würde das Budget insgesamt übernutzt und höhere globale Temperaturen in Kauf genommen. Diese würde in Deutschland und global den Wald weiter schädigen – und damit die Chance kaskadenartig weiter verringern, dass Treibhausgasneutralität (irgendwann) gesichert werden kann, weil die Senkenfunktionen des Waldes und Bodens geschwächt wird. Neben dem privaten Interesse des Klägers zu 1) streitet somit zu dessen Gunsten auch ein überragendes allgemeines Interesse an klimasorgfältigem Verhalten.

²⁰⁷ s. UBA 2020, Methodenkonvention Kostenansätze, Kapitel 1.1 Kapitel 1.1.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21_methodenkonvention_3_1_kostensaetze.pdf (07.11.2021).

Daraus ergibt sich auch, dass die Freiheit insgesamt aller Grundrechtsberechtigten in der Waagschale liegt. Die Rechtsgüter sind ubiquitär bedroht, mit feststehender Gewissheit und besonders drastisch betroffen – und unausweichlich: Denn entweder resultieren die Handlungen der Beklagten in den noch stärkeren direkten Klimafolgen oder aber, wenn der Gesetzgeber seinem Verfassungsauftrag nachkommt, in wirtschaftlichen Verwerfungen, jedenfalls aber – und dies kann nicht ernsthaft bezweifelt werden – in umfangreichen und zahlreichen Inhalts- und Schrankenbestimmungen privaten Eigentums in Form von behördlichen Betriebsstilllegungen privater Kraftfahrzeuge.

Der Befund der Abwägung lautet daher, dass die Beklagte (mindestens) zu der Verkehrssicherung in der dargestellten Weise verpflichtet ist.

(4) Handlungs- und Bemühenspflichten

Wie gezeigt, sind die Zivilgerichte von Verfassungs wegen an das Treibhausgasbudget gebunden. Dieses Budget weist eine internationale Dimension auf. Es ist für die Gefährdung der durch die Verkehrspflicht geschützten Rechte unerheblich, wo die Emissionen stattfinden. Daher betrifft die Verkehrspflicht die globalen steuerbaren Emissionen eines Unternehmens, die zumeist mittelbare Handlungen sind.

In dieser Hinsicht zeigt sich die weitergehenden Schutzmöglichkeiten der Zivilgerichte gegenüber den Verwaltungsgerichten oder Behörden. Der Gesetzgeber hat nur die Möglichkeit, den Sachverhalt national zu regeln. Zivilgerichte mit ihrem spezifischen privatrechtlichen Anknüpfungspunkt können Unternehmen hier wirkungsvoller verpflichten und auch Emissionen außerhalb der nationalen Inventare beeinflussen. Hier zeigt sich besonders deutlich die Eigenständigkeit und der Eigenwert des Privatrechts im Kontext des Klimawandels.

Vor dem Hintergrund dessen und der Tatsache, dass schneller und effektiver Klimaschutz geboten ist und ein globaler Reduktionspfad für den Verkehrssektor zur Verfügung steht – und in Zusammenschau mit der UNGP-Leitlinie Nr. 13, die die Verkehrserwartung widerspiegelt, steht als Handlungserwartung der Verkehrspflicht fest:

Unternehmen haben Treibhausgasemissionen durch Anpassung ihrer Handlungen an den wissenschaftlichen Stand unter Berücksichtigung ihrer Möglichkeiten und Einwirkungsintensität so effektiv wie möglich zu verhindern. Dabei gilt im Hinblick auf ihre eigenen Handlungen, dass diese keine Klimagefährdungen über das Paris-Ziel hinaus verursachen dürfen. Aus dem Effektivitätsgedanken – das Budget ist eine endliche Größe – ergibt sich hinsichtlich derjenigen Handlungen,

die sie beeinflussen können, die aber nicht in ihrer alleinigen Verfügungsgewalt stehen, dass sie sich ernsthaft und effektiv bemühen müssen.²⁰⁸

Dies äußert sich auch im Ergebnis in den Rechtsfolgen, die sich in den Anträgen widerspiegeln. Auf der Ebene der Zurechnung bedeutet dies aber vor allem hinsichtlich der vertikalen Konzernorganisation, dass alle zur Verfügung stehenden rechtlichen und faktischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, um den Konzern auf den IEA-Pfad zu bringen: Nur die Beklagte als Obergesellschaft ist dazu in der Lage.

Wird dies nicht ausgeübt, werden die Emissionen aufgrund des Verstoßes gegen die Bemühenspflicht dennoch zugerechnet. Auch in horizontaler Hinsicht müssen Konzeption und Entwicklung der Fahrzeuge an einen klimaverträglichen Pfad angepasst werden, denn hiermit wird der bestimmungsgemäße Gebrauch determiniert.

Die Bemühenspflicht stellt auch Maßgaben für Konstruktionen der Fahrzeuge, denn wie bereits dargestellt wurde, ist das Ziel nur zu erreichen, wenn alle realistischen Möglichkeiten des Effizienzgewinns ausgeschöpft werden. Fahrzeuge mit im Wesentlichen gleichen praktisch nutzbaren Eigenschaften in Form eines SUVs ineffizient auszugestalten, verbietet sich danach. Das gleiche gilt für in dieser Weise fehlkonstruierte Plug-in-Hybride, die im Straßenbetrieb die Verbrenneräquivalenten in den Emissionen teilweise übersteigen, jedenfalls aber durchschnittlich die zwei- bis vierfache Emission betreiben als angegeben. Wegen der Knappheit der Strommengen sind auch SUVs oder andere Fahrzeuge als reine Elektrofahrzeuge, die eine nicht erklärliche Menge an Strom zum Betrieb benötigen, sicherungspflichtwidrig.

Nach der Verkehrssicherungspflicht beurteilen sich danach die Pflichten, die sich unmittelbar an die Beklagte richten. Diese äußern sich in den Anträgen zu 1. und 2. Die Bemühenspflichten an Gemeinschaftsunternehmen äußern sich durch die Einwirkungsansprüche, die mit dem Antrag zu 3. geltend gemacht werden.

b) Allgemeine Grundsätze aus § 1004 BGB

Sofern das erkennende Gericht der Auffassung sein sollte, dass eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht sich hinsichtlich der Beklagten nicht wie dargestellt besteht, ergibt sich jedoch eine Störerhaftung aus den allgemeinen Grundsätzen zu § 1004 BGB.

Die Beklagte ist auch danach Störerin hinsichtlich des gesamten beanstandeten Verhaltens. Soweit diese selbst handelt, ist sie unmittelbare Handlungsstörerin (dazu [1]) bzw. Zustandsstörerin (2), soweit sie durch weitere Rechtssubjekte wie

²⁰⁸ vgl. Fn. [183].

Tochtergesellschaften und Beteiligungen wie in den Anträgen ersichtlich handelt, ist sie mittelbare Handlungsstörerin bzw. ebenfalls Zustandsstörerin **(3)**. Auch die Scope 3-Emissionen sind unterschiedlichen Konzernebenen, aber insgesamt vollständig zurechenbar **(4)**. Wegen der Mehrheit der CO₂-Emittenten besteht eine Mehrheit von Störern, die aber für die vorliegende Anspruchsbegründung unschädlich ist **(5)**.

(1) Handlungsstörerin

Die Beklagte ist in ihrer Eigenschaft als unmittelbare Entwicklerin, Produzentin und Vetreiberin von Pkw und leichten Nfz – Konzernmarken Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge – unmittelbare Handlungsstörerin in Bezug auf die aufgezeigten Rechtsgutsverletzungen. Dies ist generell der Fall, wenn die Inanspruchgenommene durch ihre Handlungen die Beeinträchtigung adäquat-kausal selbst bewirkt.²⁰⁹

Die Adäquanz dient dem rechtlich zu lösenden Problem der Gleichwertigkeit aller Ursachen (Äquivalenz) und ist zu bejahen, wenn eine Tatsache im Allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, unwahrscheinlichen und nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen geeignet ist, einen Erfolg dieser Art herbeizuführen. Dabei werden die Elemente Risikoerhöhung und Vorhersehbarkeit miteinander verknüpft.

Diese Kriterien sind hier in Bezug auf die Beklagte selbst als (auch) produzierende Obergesellschaft erfüllt. Sie verursacht durch die o.g. Betätigungen THG-Emissionen, die adäquat-kausal zu den dargelegten Rechtsgutsbeeinträchtigungen führen.

Die genannten Handlungen allesamt, allen voran die Nutzung der entwickelten und vertriebenen Fahrzeuge, verursachen und stoßen THG aus. Dies ist mit der Produktion (Scope 1 und 2) von Fahrzeugen untrennbar verbunden. Aber auch durch die Entwicklung spezifisch CO₂ (-intensiver) Fahrzeuge und der Vertrieb dieser Fahrzeuge, die eine Nutzung verbunden mit CO₂-Ausstoß zu Folge haben (Scope 3, s. dazu im Speziellen noch zugleich), ist nicht fern jeglicher Lebenswahrscheinlichkeit und beruht nicht auf besonders eigenartigen Umständen.

Vielmehr wird die Konstruktion von THG-emittierenden Fahrzeugen im sicheren Wissen um dessen Klimaschädlichkeit vorgenommen; der Kauf zur Nutzung der Kraftfahrzeuge ist geradezu gewollt.

Die CO₂-Emissionen führen ferner adäquat-kausal zur Erderwärmung und damit zu den allgemeinen Klimafolgen, wie im Sachverhalt beschrieben.

²⁰⁹ BGH, Urt. v. 1. Dezember 2006, V ZR 112/06, NJW 2006, 432 (9), Rückbauduldung.

Die Klimafolgen im Allgemeinen führen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu allen konkret rechtsgutsbeeinträchtigenden Klimafolgen, wie im Sachverhalt – und von BVerfG und IPCC – dargestellt.

Diese gesamte Kausalkette, die in jedem dargestellten Zwischenschritt das Risiko des folgenden Gliedes mit wissenschaftlich feststellbarer (hinreichender) Wahrscheinlichkeit erhöht hat und somit von der Ausgangshandlung die Rechtsgutsverletzungen konkret drohen, ist auch vorhersehbar gewesen.

Bei der Frage nach der Risikoerhöhung sind regelmäßig begrenzend – hier aber um das Sonderwissen der Beklagten aufgrund der Partnerschaft mit der IEA zu erweitern – nur zu berücksichtigen:

- alle zur Zeit des Eintritts der Begebenheit dem optimalen Beobachter erkennbaren Umstände
- die dem Urheber der Bedingung noch darüber hinaus bekannten Umstände²¹⁰

Ein optimaler Betrachter weiß nach dem bereits bezeichneten Beschluss des OLG Hamm²¹¹ seit 1958 durch die Veröffentlichungen des Klimawissenschaftlers Charles D. Keeling von der globalen Erwärmung und daran anknüpfende Klimawandelfolgen, verursacht durch den CO₂-Ausstoß, der durch den Verbrauch fossiler Energieträger ausgelöst wird. Einem optimalen Betrachter ist bewusst, dass fossile Energieträger zur Produktion von Fahrzeugen eingesetzt werden sowie zum Betrieb der Verbrennerfahrzeuge notwendigerweise genutzt werden müssen.

Da Ansprüche nach § 1004 BGB regelmäßig in die Zukunft gerichtet sind und es auf ein Verschulden gerade nicht ankommt, muss die Vorhersehbarkeit des – zumal noch nicht in voller Stärke ausgeprägten – Erfolges dieser Gesetzmäßigkeit nicht umfasst sein,

vgl. hierzu **Anlage K 27**, S. 5 f.

Es genügt, dass diese Folgen generell hinreichend wahrscheinlich sind, um der Risikoerhöhungslehre zu genügen. Ein optimaler Beobachter hat insoweit seit Langem Kenntnis.

Unschädlich für diese Bewertung ist, dass zwischen den Rechtsgutsbeeinträchtigungen und den Handlungen der Entwicklung, der Produktion und des Vertriebs *einige* kausale Zwischenschritte – wie die CO₂-

²¹⁰ st. Rspr. seit BGH, Urt. v. 23. Oktober 1951, I ZR 31/51, 1951.

²¹¹ s. **Anlage K 27**, S. 6.

getriebene Erderwärmung – stehen. Solche mittelnden Schritte sind einerseits in Streitigkeiten nach § 1004 BGB keine Seltenheit, denn auch abzuwehrende Emissionen wie etwa in klassischen Nachbarstreitigkeiten führen zur Störung der Gesundheitsschädigung über einige mittelnde Zwischenschritte, die zumal teilweise nicht exakt wissenschaftlich in der Wirkungsweise nachzeichenbar sind (wie bspw. der Einfluss von Lärm auf die Psyche).

Wegen der Gleichwertigkeit der Verursachungsbeiträge kann es nicht auf die Zahl der Zwischenschritte ankommen. Es ist vielmehr auf eine wertende Betrachtung im Rahmen der Adäquanz abzustellen. Die unmittelbare Handlung des CO₂-Emittierens, dessen Kausalverlauf hin zur drohenden Substanzschädigung des Eigentums bzw. der weiteren geltend gemachten Rechtsgüter zwingend und beschreibbar ist, ist daher eine unmittelbare Handlungsstörung.

Etwas Anderes kann nach der Rspr. des BGH nur gelten,

„wenn die zweite Ursache den Geschehensablauf so verändert hat, dass der Schaden bei wertender Betrachtung nur noch in einem „äußerlichen“, gleichsam „zufälligen“ Zusammenhang zu der durch die erste Ursache geschaffenen Gefahrenlage steht. Wirken dagegen in dem Schaden die besonderen Gefahren fort, die durch die erste Ursache gesetzt wurden, kann der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang nicht verneint werden“²¹²

Genau dies ist hier der Fall. Soweit demnach der CO₂-Ausstoß die Störungshandlung ist, ist diese eine unmittelbare Handlungsstörung in Bezug auf die geltend gemachten Rechtsgutsbeeinträchtigungen, weil die gesetzte Ursache wissenschaftlich und forensisch belegbar fortwirkt.

Sofern dies anders bewertet wird, gelten die nachfolgenden Ausführungen zum mittelbaren Handlungsstörer bzw. Zustandsstörer (Herr über den Zustand von Natureinwirkungen) jedoch entsprechend, denn auch danach bleibt die Beklagte adäquat-kausal und willentlich an der Störung beteiligt.²¹³

(2) Zustandsstörer

Als Zustandsstörer gilt, wer durch sein Verhalten beeinträchtigende Natur- oder Sacheinwirkungen auslöst.²¹⁴ Gerade bei Immissionen ist der Begriff der Natureinwirkungen denkbar weit ausdehnbar: Während bspw.

²¹² BGH, v. 25. Januar 2018, VII ZR 74/15, NJW 2018, 944 (945), Kausalität zwischen Werkmangel und Wasserschaden bei längerer Abwesenheit.

²¹³ Die überkommene Einteilung wird in der Literatur auch aufgrund der Begriffsproblematik zunehmend kritisiert, vgl. MüKoBGB/Raff, 8. Aufl. 2020, BGB § 1004 Rn. 157.

²¹⁴ Palandt, § 1004 Rn. 18.

Geräuschmissionen ohne weiteres hierunter subsumierbar sind, gelten diese nicht nur als Natureinwirkung, sondern auch schon als unmittelbare Störung (s. soeben unter [a]). Eine genaue Einteilung kann hier dahinstehen, denn die Klimawandelfolgen als Natureinwirkungen zu fassen, nehmen der Beklagten nicht die Eigenschaft (auch speziell als Zustands-) Störerin:

Die adäquate Kausalität der CO₂-Verursachungskette wurde soeben beschrieben. Zusätzlich sind auch die weiteren Merkmale des Zustandsstörers erfüllt, die im Folgenden dargelegt werden. Unter der dazu anzunehmenden Prämisse, dass die Klimawandelfolgen nicht unmittelbar durch eigenes Verhalten verursacht wurden, liegt darüber hinaus jedoch auch der erforderliche maßgebende Wille vor, diesen beeinträchtigenden Zustand aufrechtzuerhalten. Auch fehlt es nicht an der Möglichkeit zur Beseitigung (des eigenen globalen Klimawandelfolgenbeitrages in Höhe von jährlich >1 Prozent).²¹⁵

(i) Beseitigungsmöglichkeit

Die Beklagte hat es in der Hand, ihre Unternehmensstrategie so umzugestalten, dass nach dem Ablauf des Jahres 2029 keine weiteren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr abgesetzt werden, jedenfalls was ihre eigene Produktion unter der Marke VW betrifft sowie der vollkonsolidierten Tochterunternehmen. Ferner hat sie auch die Handlungsmacht, den Unternehmensgegenstand so zu gestalten, dass die Reduktionsquote wie beantragt erreicht wird. Soweit beeinflusste Gemeinschaftsunternehmen betroffen sind, gilt der Handlungsmaßstab unter (c).

(ii) Aufrechterhaltungswille

Dieser äußert sich bei der Beklagten fortlaufend durch die weitere Nicht-Ausrichtung des Konzerns an den Maßgaben des einschlägigen Szenarios bzw. dem Pariser Erderwärmungsziel, wie im Tatsächlichen dargelegt. Ferner ist auch auf die externe (nichtfinanzielle) Rechnungslegung abzustellen, die eine Paris-konforme Unternehmensführung nicht bescheinigen kann. Es ist zudem erklärter Wille der Beklagten, sich zu keinem festen Ziel des Verbrenner-Ausstiegs zu bekennen: Der Ausstieg solle dann erfolgen, wenn die Kunden dies verlangen. Dies verdeutlicht den Aufrechterhaltungswillen.

Im Gegenteil zu dem mit den Anträgen Verfolgten, nämlich an dem einschlägigen THG-Budget orientiert zu wirtschaften, steht das Ziel, noch möglichst viele, insbesondere verbrauchsintensive Fahrzeuge abzusetzen, wenn in der externen Rechnungslegung als oberste Maßgabe die cash flow orientated transition – und nicht etwa eine R&D-orientierte oder climate damage capping transition – ist oder bspw. das weitere Ziel, weltweit die meisten SUVs

²¹⁵ BGH, [Fn., 218], 432 (12), Rückbauduldung; BGH, v. 24. Januar 2003, V ZR 175/02, NJW-RR 2003, 953 (955), Anspruch auf Beseitigung funktionslos gewordener Fernwärmeleitungen.

abzusetzen, die einen besonders schlechten Wirkungsgrad und großen CO₂-Fußabdruck haben.

Auch die Entwicklung der Verkaufszahlen der letzten Jahre in Verbindung mit den sonstigen angekündigten Verkaufszielen zeigen, dass es gerade auf dem Willen der Beklagten beruht, diesen Zustand des übermäßigen CO₂-Emittierens aufrecht zu erhalten.

(iii) Zurechenbarkeit

Die Zurechenbarkeit der Naturereignisse zur Beklagten kann sich aus dem Verstoß gegen eine Verkehrssicherungspflicht oder aus anderen Sachgründen ergeben. Beide Voraussetzungen liegen vor. Diese ergeben sich aus den nachstehenden Erwägungen entsprechend, denn wenn die Einwirkung der vollkonsolidierten Tochterunternehmen auf die Naturereignisse bzw. deren Handlungen der Beklagten als mittelbare Zustandsstörerinnen zurechenbar sind, dann gilt dies erst recht für eigene Handlungen, die insofern entsprechend des konzernweiten Lenkungsanspruches für CO₂-Fragen faktisch ohnehin nicht unterscheidbar sein dürften. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir hierzu auf die nachfolgenden Ausführungen, insbesondere unter sogleich (c).

(3) Mittelbare Handlungsstörerin

Soweit die Beklagte nicht selbst handelt, sondern durch vollkonsolidierte Tochterunternehmen (hierzu **[a]**) oder durch Einfluss auf Gemeinschaftsunternehmen (hierzu **[b]**) bzw. beide Unternehmensgruppen wiederum über den Zustand von Sachen,²¹⁶ ist sie mittelbare Handlungsstörerin, da sie die Beeinträchtigung durch einen anderen in adäquater Weise durch ihre Willensbetätigung verursacht und in der Lage ist, die auftretende Störung zu verhindern.²¹⁷

Diese Einschätzung teilt auch das OLG Hamm in dem insoweit vergleichbaren Fall im Hinweisbeschluss vom 01.07.2021,

s. **Anlage K 27**, S. 6 f.

(a) Vollkonsolidierte Tochterunternehmen

Die übrigen Marken neben der Marke Volkswagen (bzw. VW Nutzfahrzeuge), die im Allgemeinen der Beklagten zugeordnet werden, sind vollkonsolidierte Tochterunternehmen. Allen voran seien beispielsweise die entwickelnden und

²¹⁶ vgl. Palandt 2018 § 1004 Rn. 18.

²¹⁷ BGH, [Fn., 170], 2027 (2028), Planänderung im Erwerberwunsch, Rückbauverlangen und „Opfergrenze“.

produzierenden Unternehmen Audi AG oder Dr. ing. hc. F. Porsche AG genannt. Sie sind gleichermaßen adäquat-kausal für die CO₂-Emissionen und die daraus resultierenden Störungen deliktisch geschützter Rechtsgüter verantwortlich.

Hier ergibt sich die Möglichkeit der Abschaltung der Störungsquelle aus der beherrschenden Stellung der Beklagten als Obergesellschaft.

Wie das Merkmal der Beherrschbarkeit ist hierin zugleich die durch eigene Willensbetätigung (durch den Konzernvorstand der Beklagten) entstehende Störung angelegt, da die Beklagte nach eigenen Angaben in der externen Rechnungslegung angibt, die legalen Mittel auszuschöpfen, um die CO₂-Politik konzernweit umzusetzen (s. I.3.b)].²¹⁸

Damit steht dieser Zurechenbarkeit der Tochtergesellschaft weder der gesellschaftsrechtliche Trennungsgrundsatz entgegen noch der Einwand, dass es im Übrigen keine rechtliche Verpflichtung gebe, den Einfluss auf Tochterunternehmen größtmöglich auszudehnen (§ 17 AktG). Denn den hier relevanten rechtlichen Zusammenhang der Leitungsausübung nimmt Volkswagen bereits wahr.

Die Handlungen der Tochtergesellschaften sind damit der Obergesellschaft unmittelbar zurechenbar, wenn nicht die Obergesellschaft bereits selbst durch die faktische Einflussnahme als Störerin anzusehen ist.²¹⁹

Im Konkreten sind auf Ebene der Tochtergesellschaften die Handlungen der verfassungsmäßigen Vertreter den jeweiligen Gesellschaften wiederum zuzurechnen, die die hier interessierenden Handlungen wiederum konkret veranlassen (§ 31 BGB analog).²²⁰ Diese Strukturen sind naturgemäß intern. Es sind keine weiteren Nachforschungen denkbar, die zumutbar zur weiteren Sachverhaltsdarlegung beitragen. Ungeachtet dessen erfüllen die Kläger:innen durch die Darlegung der faktischen Steuerung des gesamten Konzerns durch den Vorstand und den Vorstandsvorsitzenden die prozessuale Darlegungslast. Die Beklagte möge dies – nimmt man sie bei ihren öffentlichen Ankündigungen beim Wort – unstreitig stellen oder aber die Interna gemäß ihrer sekundären Darlegungslast

vorlegen.

²¹⁸ vgl. auch Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2020 (nichtfinanzielle Berichterstattung iSv §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB), S. 10, 42, 48, 92; vgl. auch EuGH, Urteil vom 10. 9. 2009 - C-97/08 P, Nr. 58 – Akzo Nobel zur Haftung kraft tatsächlicher Übernahme.

²¹⁹ vgl. zu konzernweiten Strategieentscheidungen BGH, v. 25. Mai 2020, VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962, Schadensersatz wegen arglistiger Täuschung im „Dieselskandal“ Rn. 29 ff. sowie BGH, v. 8. März 2021, VI ZR 505/19, NJW 2021, 1669, Haftung juristischer Personen und sekundäre Darlegungslast in Diesel-Fällen.

²²⁰ BGH, Urt. v. 10. Mai 1957, I ZR 234/55, GRUR 1957, 494 (498), Spätheimkehrer.

Sollte es an verfassungsmäßig berufenen Vertretern mit organschaftlicher bzw. organschaftsähnlicher Stellung fehlen und wird dies nicht durch Vorstandsweisungen kompensiert, so resultiert die Zurechnung jedenfalls aus diesem Organisationsmangel.²²¹ Denn es ist allgemein anerkannt, dass eine Umgehung von Zurechnungstatbeständen allein aufgrund der formalen Organisationsstruktur nicht durchgreifen kann.²²² Dementsprechend ist eine hierzu analoge Haftungssegmentierung durch Konzernbildung ebenfalls nicht möglich.

(b) Gemeinschaftsunternehmen

Entsprechend der von der Beklagten außerprozessual getätigten Bekenntnisse wirkt das Unternehmen auch auf Ihre Beteiligungen ein. Auch dies gilt es auf zureichende CO₂-Ziele zu erweitern.²²³

Dies ist durch rechtlichen Einfluss – gesellschaftsrechtliche Mitbestimmungsrechte, je nach Art der jeweiligen Gesellschaftsform – sowie durch tatsächlichen Einfluss möglich, letzteres bspw. aus Überzeugungsarbeit oder dem möglichen Druckmittel des Entzuges des überlassenen Kapitals. Inwiefern dies bereits geschieht, liegt ebenfalls in der Sphäre der Beklagten, auch hierzu möge diese

vortragen,

soweit der Einwand des Unvermögens vorgebracht wird.

(4) Weitere Sachgründe

Die Frage, ob jemand als Störer in Anspruch genommen werden kann, lässt sich – wie bereits angesprochen – nicht begrifflich klären, sondern kann nur in wertender Betrachtung von Fall zu Fall beantwortet werden.²²⁴ Nach dem BGH ist entscheidend, ob es Sachgründe dafür gibt, jemandem die Verantwortung für ein Geschehen aufzuerlegen und ihn daher als Störer einzuordnen.²²⁵

Dies wäre nicht der Fall, wenn es sich hier um die Folge eines von niemandem zu beherrschenden Naturereignisses handelte.

²²¹ vgl. ebd.

²²² vgl. BGH GRUR 1957, 494, 498.

²²³ vgl. [Fn. 218].

²²⁴ vgl. BGH, [Fn., 170], 893 (2897), Regress des Gebäudeversicherers; BGH, [Fn., 170], 2027 (14), Planänderung im Erwerbervunsch, Rückbauverlangen und „Opfergrenze“.

²²⁵ s. BGH, [Fn. 209], 432 (131), Rückbauduldung.

Vorliegend handelt es sich aber um eine Beherrschung. Es stellte kein allgemeines Risiko dar, in den Rechtsgütern wie oben beschrieben betroffen zu sein, sondern als ein genuin menschengemachtes Risiko. Die Beklagte hat daran einen messbaren und signifikanten Anteil, der nachweisbar jedenfalls zu einer Vertiefung der jeweiligen Rechtsgutsverletzungen führt. Es ist kein Risiko, das sich wie etwa ein einzelner Blitzschlag ebenso gut ohne menschlichen Einfluss auf das Klima bei jedem verwirklichen kann, womit die Auswirkungen von dem jeweils Betroffenen selbst zu tragen wären.²²⁶

Der mögliche, wahrgenommene, erhebliche und zugleich staatlich nicht abschließend regulierbare Einfluss auf das Weltklima ist eine signifikante Risikoerhöhung. Es steht in der Macht der Beklagten, den Störungsbeitrag des gesamten Konzerns auszuschalten. Dies ist schon für sich genommen ein hinreichender Sachgrund, der Beklagten bereits hieraus die deliktische Verantwortlichkeit i.S.d. § 1004 BGB aufzuerlegen.²²⁷

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte den Gewinn gerade aus den CO₂-relevanten Aktivitäten zieht. Auch muss insoweit das aktive dem Klimaschutz Zuwiderstreben durch die Strategie in der Vergangenheit berücksichtigt werden, denn auch die damaligen ausgestoßenen CO₂-Moleküle verknappen das heutige Budget.

(5) Zurechenbarkeit Scope 3

Unproblematisch ist hier konkret die Zurechnung von Emissionen, die durch die bestimmungsgemäße Nutzung von Produkten in der nachgelagerten Lieferkette anfallen. Dies sind vor allem Emissionen, die durch Fahrzeugfahrende verursacht werden, wie bereits oben gezeigt.

Jeder ist gleichermaßen für die Beseitigung der Gefahr verantwortlich und kann sich nicht darauf berufen, dass die Inanspruchnahme eines Dritten effektiver oder sachnäher sei; jede:r Pflichtige muss vielmehr von sich aus die gebotenen und zumutbaren Maßnahmen vornehmen.²²⁸ Das Interesse der Allgemeinheit an einer möglichst raschen Gefahrenabwehr hat Vorrang vor einer „gerechten“ Pflichtenverteilung im Innenverhältnis und die Existenz mehrerer potenzieller Pflichtiger darf nicht zulasten der Geschädigten gehen.²²⁹ Allerdings müssen dabei die Grenzen der jeweiligen Einfluss- und Kompetenzbereiche beachtet werden.²³⁰ Hier muss man in der Beklagten als sozial und im Wettbewerb mächtige Position eine besonders verantwortungsvolle Stellung erkennen, die

²²⁶ BGH, v. 11. Juni 1999, V ZR 377–98, NJW 1999, 2896 (2897), Regreßverzicht der Feuerversicherer.

²²⁷ so auch das OLG Hamm bzgl. des beherrschenden Einflusses, **Anlage K 27** (B. v. 01.07.2021).

²²⁸ Spindler, Fn. [199]; Förster, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 307.

²²⁹ Förster, ebd. Rn. 308.

²³⁰ Förster, ebd. Rn. 309; Vgl. allgemein Spindler, ebd.

zumal gerade in den Scope 3-Emissionen der Nutzung die Grundlage für ihre Erlösziehung hat. Dieser Gedanke ist auch im kürzlich in Kraft getretenen Lieferkettengesetz mit den kodifizierten Pflichten zum Geschäftsverbindungsabbruch zu geltendem Recht geworden, für Fälle, in denen die Geschäftsverbindungen zu Menschenrechtsverletzungen führen.

Vor diesem Hintergrund erstrecken sich klimabezogene Pflichten grundsätzlich auch für Emissionen in der vorgelagerten Lieferkette. Es steht damit nicht zur Frage, *ob* solche Pflichten (neben etwaigen Pflichten von Zulieferern) bestehen können, sondern *welchen Inhalt* sie haben.

Dieser aber wird vorliegend durch NZE AEC-Szenario einwandfrei und sogar ohne branchenübergreifende Überlappungen für den Pkw- und leichten Nfz-Sektor beschrieben. Die mehrfache Zurechnungsmöglichkeit von einem Gramm CO₂ ist in diesem Szenario „herausgerechnet“.

Ferner ist die Beklagte hier auch in der Verantwortung für die nutzungsbedingten THG-Emissionen, weil der Hersteller auch grundsätzlich verpflichtet ist, die Verwender des Produkts vor denjenigen Gefahren zu warnen, die bei bestimmungsgemäßem Gebrauch oder nahe liegendem Fehlgebrauch drohen und die nicht zum allgemeinen Gefahrenwissen des Benutzerkreises gehören.²³¹ Sie müssen darüber hinaus in die Lage versetzt werden, den Gefahren soweit wie möglich entgegenzuwirken. Hinweise dieser Art wurden nicht gemacht.

Die Beklagte ist die einzige Organisation, die zureichenden Einfluss auf die Scope 3-Emissionen ihrer Fahrzeuge weltweit hat. Dies ist bei vielen der weltweit agierenden, emissionsintensiven Unternehmen der Fall. Dass die Unternehmen in der Pflicht sind, zeigt auch AR6 WGIII: Individuelle Verhaltensänderungen sind insignifikant.

4. Mehrheit von Störern

Die Beklagte ist mit ihrem Beitrag zur Erderwärmung zweifelsohne eine Störerin unter mehreren. Der Anspruch ist jedoch gegen jeden Störer unabhängig von der Eigenschaft als unmittelbarer, mittelbarer oder Zustandsstörer gegeben.²³²

Insoweit sei zunächst das offensichtliche Argument zurückgewiesen, dass andere Pkw-Hersteller eine etwaige Marktlücke im Verbrennersegment durch den Rückzug der Beklagten mit ihren Modellen sogleich ausfüllten oder – im Kern das gleiche Argument – dass diese gegenüber dem Ausstoß der Beklagten noch

²³¹ BGH NJW 2009, 2952, 2952.

²³² BGH, v. 27. Mai 1986, VI ZR 169/85, NJW 1986, 2503 (2504), Unterlassungsanspruch wegen Veröffentlichung ehrverletzender Äußerungen Dritter; Palandt, 2018, § 1004 Rn. 26.

mehr CO₂-Ausstoß vornehmen. Dies ändert nichts an der eigenen Verpflichtung der Beklagten gemäß ihrem Marktanteil.

Denn die Klimaverpflichtung nach dem geltend gemachten Szenario beruht wie auch das Deutschland als Staat zustehende Budget auf der Annahme, dass andere Akteure auch nur das ihnen zustehende Budget nutzen. Legt man die Annahme der Übernutzung auch durch andere zugrunde, so müssten die Anstrengungen der Beklagten noch intensiver ausfallen.²³³ Art. 20a GG verpflichtet hier auch im Verhältnis zwischen Privaten unabhängig vom tatsächlichen Handeln, denn eine Annahme der Klimaanstrengungen ist Art. 20a GG immanent. Hierzu hat das BVerfG festgestellt:

„Zu nationalem Klimaschutz verpflichtete Art. 20a GG zudem auch, wenn es nicht gelänge, die internationale Kooperation in einem Abkommen rechtlich zu formalisieren.“²³⁴

Die klimabezogenen Grundrechte sind gegenüber den Handlungen der Beklagten ebenso vulnerabel wie bei den Maßnahmen der Bundesrepublik. Art. 20a GG muss auch hier im Verhältnis zwischen Privaten berücksichtigt werden. Für sie besteht ebenso wie für die Bundesrepublik ein eigener Reduktionspfad.

5. Anforderungen an Risikograd für Rechtsgüter aufgrund verfassungskonformer Auslegung des Störerbegriffes abgesenkt

Verbleibende Ungewissheiten sind für den adäquat-kausaler Risikozusammenhang entlang der gesamten Störungskette unschädlich. Dies ist nicht strenger erforderlich, als vorliegend substantiiert wurde.

Das Bundesverfassungsgericht hat ausgeführt:

„Lässt sich angesichts der vielfältigen Ungewissheit, wie groß das verbleibende CO₂-Budget künftig tatsächlich sein wird (unten Rn. 220 ff.), nicht mit Sicherheit feststellen oder ausschließen, dass es zu solchen aus heutiger Sicht unzumutbaren Freiheitseinbußen kommen muss, können heute aber doch Maßnahmen geboten sein, die ein solches Risiko wenigstens begrenzen.“²³⁵

Ferner:

²³³ vgl. BVerfG, [Fn. 2], Rn. 203 zum Gedanken der geminderten Transitionsverpflichtung wegen der Annahme des rechtmäßigen Handelns Anderer, ferner Rn. 201.

²³⁴ BVerfG, ebd. Rn. 201.

²³⁵ BVerfG, ebd. Rn. 194.

„Besteht wissenschaftliche Ungewissheit über umweltrelevante Ursachenzusammenhänge, setzt Art. 20a GG den Entscheidungen des Gesetzgebers – zumal solchen mit unumkehrbaren Folgen für die Umwelt – vielmehr Grenzen und erlegt ihm, auch in Verantwortung für die künftigen Generationen, eine besondere Sorgfaltspflicht auf (...). Ausdruck dieser besonderen Sorgfaltspflicht ist jedenfalls, dass der Gesetzgeber bereits belastbare Hinweise auf die Möglichkeit gravierender oder irreversibler Beeinträchtigungen – jeweils in Ansehung ihrer Belastbarkeit – berücksichtigen muss.“²³⁶

Die in diesen Ausführungen getroffenen Wertungen gelten hier durch den objektivrechtlichen Gehalt von Art. 20a GG auch. Bei der gerichtlichen Wertung und Begriffsausfüllung muss das Risiko der gravierenden und irreversiblen Schädigungen ebenfalls berücksichtigt werden, wie es der Gesetzgeber beim Erlass des einfachen Rechts tun muss.

Die Gefahrenlage ist angesichts der von der Beklagten auszustoßenden Emissionsmenge vergleichbar mit der einen Staate betreffenden, mithin mit den im Beschluss des BVerfG betrachteten Emissionen vergleichbar. Das angerufene Gericht kann dies nicht nur berücksichtigen, es ist wegen dieser gravierenden Gefahr geradezu von Verfassungs wegen gehalten, hier eine im Lichte von Art. 20a GG gebotene Entscheidung zu treffen und die Klägerschaft vor den übermäßigen Emissionen der Beklagten zu schützen. Auch diese Rolle der Gerichte hat das BVerfG bereits entschieden:

„Die Gerichte müssen bei unzureichenden gesetzlichen Vorgaben das materielle Recht mit den anerkannten Methoden der Rechtsfindung aus den allgemeinen Rechtsgrundlagen ableiten, die für das betreffende Rechtsverhältnis maßgeblich sind. Das gilt auch dort, wo eine gesetzliche Regelung, etwa wegen einer verfassungsrechtlichen Schutzpflicht, notwendig wäre (vgl. BVerfGE 81, 242 (256) = NJW 1990, 1469 (1470) = NZA 1990, 389). Nur so können die Gerichte die ihnen vom Grundgesetz auferlegte Pflicht erfüllen, jeden vor sie gebrachten Rechtsstreit sachgerecht zu entscheiden.“²³⁷

Das Wesentlichkeitsprinzip gilt im privatrechtlichen Verhältnis nicht.²³⁸ Gerade deswegen ist es Aufgabe der Gerichte, im Wege der mittelbaren Drittwirkung für Grundrechtsschutz zu sorgen. Es ist die ureigene Aufgabe der Fachgerichte, eine erste Verfassungskontrolle zu gewährleisten.²³⁹

²³⁶ BVerfG, ebd. Rn. 229.

²³⁷ BVerfG NZA 1991, 809, 810.

²³⁸ vgl. BVerfG ebd.

²³⁹ BVerfG, v. 17. Januar 2006, 1 BvR 541/02 u.a., NVwZ 2006, 922 (923), Erschöpfung des Rechtswegs durch Feststellungsklage gegen Rechtsverordnung.

Daraus folgt, dass überspannte Anforderungen an die Darlegung des Risikos, d.h. die strenge Darlegung einer unmittelbar bevorstehenden, konkreten Gefahr für die jeweiligen Rechtsgüter in gleichmäßiger Form nicht notwendig sein kann. Die dargelegte, mit wissenschaftlicher Fundierung aufzeigbare, befürchtende Gefahr genügt wegen des hier auch maßgeblichen Berücksichtigungsgebotes des Klimaschutzes.²⁴⁰ Dies folgt auch schon aus der Tatsache, dass nicht erst die Rechtsgutsverletzung Anknüpfungspunkt für die vom Deliktsrecht verbotene Handlung ist, sondern bereits schon die unmittelbare Gefährdung des Rechtsguts, die eine Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB auslöst. § 1004 Abs. 1 BGB ist schützt strukturell schon vor gefährdungsbezogener Rechtswidrigkeit und ist von konkreten Verletzungen entkoppelt.²⁴¹

6. Kein Ausschluss, § 1004 Abs. 2 BGB

Ein Ausschluss des Anspruches besteht nicht.

Das Verhalten der Beklagten ist rechtswidrig i.S.d. § 1004 BGB. Dies wird bereits durch die Beeinträchtigung der Rechtsgüter indiziert und erhärtet sich durch die Intensität des Verstoßes gegen die Verkehrssicherungspflicht.

Legalisierende Genehmigungen bzw. Duldungspflichten in Bezug auf die Beeinträchtigungen sind nicht ersichtlich und wären zudem hinsichtlich des angegriffenen (drohenden) Zustandes unbeachtlich, da es nicht auf Rechtswidrigkeit des Handelns, sondern auf die Rechtswidrigkeit der Beeinträchtigung ankommt.²⁴²

Insgesamt ist es zudem auch fernliegend anzunehmen, die Typenzulassung von Pkw und leichten Nfz auf der Grundlage u.a. der festgelegten EU-Flottengrenzwerte führe zu einem grundsätzlichen Haftungsausschluss. Denn dann müssten diese als umfassende Konzession zur Rechtsgutsbeeinträchtigung auszulegen sein. Dies kann ebenfalls schon nicht der Fall sein, weil die spezialgesetzlichen Festlegungen selbst noch nicht dem durch das BVerfG aufgezeigten Maßstab zur Sicherung des noch zur Verfügung stehenden Treibhausgasbudgets entsprechen. Zum anderen aber sind zivilrechtliche Verkehrssicherungspflichten nicht gleichzusetzen mit öffentlich-rechtlichen Produktzulassungsvorschriften. Dies hat auch das OLG Hamm bereits festgestellt:

²⁴⁰ Der abgesenkte Grad der Prognose des Schadenseintrittes folgt unabhängig davon auch wegen der nicht auszuschließenden Gefahr von apokalyptischen Zuständen aus der „Schwarze Löcher“-Entscheidung des BVerfG, vgl. ders., Beschluss vom 18. 2. 2010 - 2 BvR 2502/08, NVwZ 2010, 702, 704.

²⁴¹ vgl. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 7.

²⁴² st. Rspr., vgl. bpsw. BGH Urteil vom 04.12.1970, Az. V ZR 79/68.

„Es entspricht der gesetzlichen Systematik, dass auch derjenige, der rechtmäßig handelt für von ihm verursachte Eigentumsbeeinträchtigungen haften muss.“²⁴³

Es ist strukturell der deutschen Rechtsordnung fremd, dass materielle Handlungspflichten durch formelle Regulierung vollständig überlagert werden. Es ist insofern schon nicht gewährleistet, dass auch mit weitgehender staatlicher Regulierung nicht unter Verstoß hiergegen CO₂-intensive Verhaltensweisen unzulässig und möglicherweise unerkant fortgesetzt würden.

Dies hat auch die Beklagte bereits bewiesen, der es durch überlegenes Verhalten gelang, verbindliche Emissionsgrenzwerte für Diesel-Fahrzeuge zu umgehen. Der Sachverhalt ist gerichtsbekannt. Dieses Risiko verbleibt auch bei staatlichem ordnungsrechtlichem Eingreifen hinsichtlich der CO₂-Obergrenzen.

Diese Gefahr ist angesichts der Bedeutung der Bedrohung nicht hinnehmbar, denn es gibt insoweit keine zweite Chance zur Reduktion. Dies erfordert genuin materielle Pflichten.

Letztlich können nationale Regelungen den globalen Tätigkeitsbereich der Beklagten zudem nicht adäquat erfassen. Eine allein staatliche Regulierung des gesellschaftlichen Lebens, um den Klimawandel noch zu beherrschen, leidet an einem globalen Rechtssetzungs- und -durchsetzungsproblem.

Denn nicht nur bestehen in zahlreichen Ländern der Welt der effektiven Regulierung entgegenstehende gravierende staatsstrukturelle Mängel wie verbreitete Korruption, sodass die starke Rechtsgeltung Deutschlands nicht ohne weiteres verallgemeinerbar ist. Eine besondere Bedeutung kommt daher nichtstaatlichen Akteuren wie der Beklagten, die grenzüberschreitend tätig sind, zu.

Doch auch ergibt sich das Rechtsdurchsetzungsproblem selbst bereits aus der multinationalen Tätigkeit des Konzerns. Es gibt kein effektives globales Regulierungs- und Durchsetzungsgremium. Einzelne nationale Anordnungen betreffen nur den marginalen Beitrag der Sitze. Die Beklagte als Konzern effektiv zur Einhaltung ihrer Ziele anzuhalten, ist allein zivilrechtlich vor dem erkennenden Gericht möglich (wie im Übrigen etwa Toyota nur in Japan).

Somit gilt neben dem Klimaeinfluss direkt auch das hinsichtlich der Rechtsgeltung bereits aufgezeigte Problem (**Anlagen K 23, 24**), dass globale Konzerne wie VW einen gesellschaftlichen Machteinfluss haben wie – oder teilweise mehr als – Staaten.

²⁴³ OLG Hamm, Fn. [6], S. 2. Dies verkennt Wagner in *Klimahaftung vor Gericht* (Fallstudie 2021 S. 79f.) gänzlich, wenn er meint, sozial-adäquates Verhalten lasse sich vor allem am Fachrecht ablesen.

Die hier gestellten Anträge stehen im Übrigen dem bisherigen Fachrecht gegenüber nicht in Widerspruch. Wird antragsgemäß tenoriert, ist die Beklagte erst recht in der Lage, etwa EU-Anforderungen an Flotteneffizienz nachzukommen. Auch besteht gerade kein Konflikt mit dem deutschen KSG. Dessen Anlage 2 enthält einen sektorspezifischen Reduktionspfad für Deutschland auch im Verkehrsbereich, dem sich auch die Beklagte unterordnen müsste. Insoweit Emissionen in Deutschland anfallen, würde das Zivilgericht im Ergebnis also die Erreichung der einfachgesetzlich vorgegebenen Zwischenziele sowie das Ziel der Treibhausgasneutralität insgesamt unterstützen.

7. Rechtsfolgen

Auf Rechtsfolgenseite sind grundsätzlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, unabhängig davon, ob es sich um einen Unterlassungs- oder Beseitigungsanspruch handelt. Es sind auch gesichert effektive Maßnahmen zu wählen.²⁴⁴ Die Maßnahmen haben sich daher an dem Stand der Wissenschaft auszurichten.²⁴⁵ Der wissenschaftliche Stand wird – wie bereits oben dargestellt – derzeit bezüglich der Automobilwirtschaft durch den IEA-Standard NZE AEC abgebildet.

Es sind auch *bestimmte* Maßnahmen wie beantragt vom Anspruch umfasst, da diese die einzigen Maßnahmen abseits der Betriebseinstellung²⁴⁶ zur Erreichung der von der Sorgfaltspflicht geforderten jeweiligen Mindestziele darstellen.²⁴⁷

Schon im Ausgangspunkt ist es zudem die anerkannte Rechtsfolge bei Verstoß gegen eine Verkehrssicherungspflicht, dass die verletzte Verkehrssicherungspflicht einzuhalten ist.²⁴⁸ Die *actio quasi negatoria* wandelt sich bei einer hinreichend konkreten Gefahr und hinreichend bestimmten Anforderungen der Verkehrspflicht in einen Anpassungsanspruch an diese.

Unabhängig von der Qualifikation als Verkehrssicherungspflicht ergibt sich das aber auch aus § 1004 BGB, nach dem effektive Maßnahmen zur Abschaltung der Störungsquelle vom Anspruch umfasst sind. Das IEA NZE AEC-Szenario ist das einzige valide, auf die Beklagte anwendbare Szenario. Es ist auch wegen der

²⁴⁴ vgl. BGH NJW 2004, 1035, 1037, NJW 2005, 1366, 1367.

²⁴⁵ vgl. *Callies*, in: ZUR 2021, 355 f.

²⁴⁶ vgl. BGH, Urteil vom 22. 10. 1976 - V ZR 36/75 sowie BGH NJW 2004, 1035, 1036. Dies wäre eine drohende Folge, würde die Beklagte die Verpflichtungen nicht rechtzeitig im laufenden Betrieb umsetzen und ist ein hier nicht gefordertes „Plus“ zu den gestellten Anträgen.

²⁴⁷ st. Rspr. seit BGH NJW 1959, 936, 938: Grundsätzlich sind nur geeignete Maßnahmen geschuldet, ist ausnahmsweise nur eine (Mindest-) Maßnahme vorstellbar, so kann auch bzgl. der Maßnahmen ein bestimmtes Verhalten verlangt werden.

²⁴⁸ s. MüKoBGB, BGB vor § 823 Rn. 42.

Verkehrserwartung, dem Sonderwissen der Beklagten sowie der vollständigen Ausrichtung auf eine Elektrifizierung geboten, dieses Szenario zu nutzen.

Im Übrigen ist es definitorisch möglich, die beantragten Rechtsfolgen jeweils entweder als Unterlassungs- oder aber als Beseitigungsanspruch aufzufassen. Die Abgrenzung ist bei komplexen Störungszusammenhängen häufig begrifflich nicht trennscharf möglich, bspw. kann für die effektive Unterlassung auch zuvor die aktive Beseitigung von Risikoquellen erforderlich werden. Bei Vorliegen der Begehungsfahrer kommt es darauf aber im Ergebnis nicht an.²⁴⁹ In allen Fällen sind die Voraussetzungen der Rechtsfolgen erfüllt:

a) Unterlassungsanspruchsdimension

Insbesondere der Antrag zu 1) kann materiell-rechtlich als Unterlassungsansprüche qualifiziert werden. Geschuldet ist insoweit jedoch ebenfalls nicht nur schlichte Untätigkeit, sondern ein Verhalten, das den Nichteintritt der drohenden Beeinträchtigung bewirkt.²⁵⁰

(1) Rechtsfolgenausfüllung: Konzernweiter Verkaufsstopp

Die Beeinträchtigung aus dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge nach Ablauf des Jahres 2029 ist hier aus dem hohen Risiko, dass diese Fahrzeuge auch genutzt werden, abzuleiten. Dies dürfte eine offenkundige Tatsache sein und daher keines näheren Beweises bedürftig. Vollkommen abwegig wäre es, Verbrennungsmotor-Fahrzeuge wie die der Beklagten zu bewerben und abzusetzen in der Erwartung, diese würden allesamt zum maßgeblichen Zeitpunkt freiwillig stillgelegt werden.

Soweit darauf verwiesen werden wird, dass auf eine behördliche Stilllegung „gewartet“ wird, so muss diese auch tatsächlich zu diesem Zeitpunkt eintreten und wäre zudem nicht praxismäßig, denn dies dürfte einer Einstellung des Verkaufs gleichkommen, denn es erscheint fraglich, wer ein Fahrzeug kauft, das er zum Ablauf des Jahres 2029 stilllegen müsste.

Um die rechtlichen und wissenschaftlich abgeleiteten Vorgaben einhalten zu können – kein Verbrenner-Fahrzeug im weltweiten Bestand im Jahre 2050 bzw. aufgrund von § 3 Abs. 2 KSG schon in Deutschland im Jahre 2045 – sind demnach rechtzeitige Vorkehrungen des Absatzstopps zu dem im Antrag benannten Zeitpunkt erforderlich. Dies erfordert einen organisatorischen Vorlauf, denn auch die rechtlich unabhängigen Händler werden sonst einen (möglicherweise bevorrateten Hamster-) Bestand weiter absetzen. Dieser ist jedoch mit dem nach der Klage zur Verfügung stehenden Zeitraum einhaltbar.

²⁴⁹ MüKoBGB/Raff, 8. Aufl. 2020, BGB § 1004 Rn. 303.

²⁵⁰ vgl. Palandt, 2018, § 1004 Rn. 33.

(2) Drohende Beeinträchtigung

Es ist eine auf Tatsachen gegründete objektive ernstliche Besorgnis der (erstmaligen) Beeinträchtigung erforderlich, wenn es um einen vorbeugenden Unterlassungsanspruch geht.²⁵¹ Die drohende Verletzungshandlung in tatsächlicher Hinsicht muss sich so greifbar abzeichnen, dass eine zuverlässige Beurteilung unter rechtlichen Gesichtspunkten möglich ist. Es müssen Umstände vorliegen, die darauf schließen lassen, dass der Betreffende den Entschluss zur Verletzung bereits gefasst hat und dass es nur noch von ihm abhängt, ob es zu einer Verletzung kommt oder nicht.²⁵²

Hingegen ist eine Wiederholungsgefahr notwendig, wenn die Beeinträchtigung schon einmal vorgenommen wurde; wobei insofern eine regelmäßig tatsächliche Vermutung der Vornahme der Wiederholung nach einer Erstbegehung besteht.²⁵³

Zu beachten ist insofern auch, dass im deliktischen Sinne nicht erst die vollendete Rechtsgutsverletzung verboten ist, sondern bereits die unmittelbare Gefährdung eines absoluten Rechts oder Rechtsguts genügt. Bei mittelbaren Handlungen gilt dies, wenn zugleich ein Verstoß gegen eine Sorgfaltspflicht vorliegt.²⁵⁴ Im Falle des § 1004 Abs. 1 BGB ist insofern nicht retrograd auf Geschehenes einzugehen, sondern die beanstandete Verletzungshandlung zur Beurteilung hypothetisch zu unterstellen.²⁵⁵

Es wurde bereits aufgezeigt, dass die Anerkennung der Vorwirkung künftiger staatlicher Eingriffe sowie die Pflicht zum intertemporalen Grundrechtsschutz auch bei der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe im Deliktsrecht zu beachten ist. Dies gilt auch hier mit der Folge, dass es hinsichtlich des zeitlich langfristig angelegten Prozesses des Klimawandels, der aber im Ergebnis drastische Beeinträchtigungen besorgen lässt, das Erfordernis der zeitlichen, greifbaren Nähe nicht durchgängig aufrechterhalten lässt. Das Erfordernis der „Greifbarkeit“ und objektiven, konkreten Bedrohung ist auf die physikalische Wirkkette zu beziehen.

Wegen der drastischen Folgen, die das BVerfG festgestellt und zur staatlichen zu beachtenden absoluten Grenze des Handelns erhoben hat, muss auch die Wahrscheinlichkeitsanforderung tendenziell abgesenkt werden. Dies gebietet

²⁵¹ vgl. BGH Urt. v. 19.6.1951 – I ZR 77/50, BeckRS 1951, 101873; BGH, Urteil vom 17. 9. 2004 - V ZR 230/03.

²⁵² s. BGH, Urt. v. 25.02.1992 - X ZR 41/90, NJW 1992, 2292 (2293), Unzulässiger Vertrieb von Vermehrungsgut.

²⁵³ BGH, v. 30. Oktober 1998, V ZR 64-98, NJW 1998, 356 (358), Antrag auf Unterlassung der Geruchsbelästigung durch Schweinemästerei.

²⁵⁴ s. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 7.

²⁵⁵ s. MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 16.

nicht nur die mittelbare Drittwirkung, sondern folgt auch aus § 31 Abs. 1 BVerfGG, nach dem die Entscheidungen des BVerfG alle Gerichte binden, wovon über § 31 Abs. 2 BVerfG hinausgehend die tragenden Entscheidungsgründe und Wertungen mitumfasst sind.

Danach ist die Begehungsgefahr vorliegend erfüllt.

(a) Physikalische Wirkkette ab CO₂-Ausstoß

Unter I. 2. a) wurden die allgemeinen Folgen des Klimawandels beschrieben, die nach den Berichten des IPCC eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 66 Prozent bis praktisch 100 Prozent aufweisen. Diese Befürchtungen haben nach dem BVerfG den Gesetzgeber zu veranlassen, Vorbeugungs- und Adaptionenmaßnahmen umzusetzen. Dies muss damit auch Privatpersonen zugestanden werden, die ihre Freiheit, ihre Gesundheit sichern und Betriebe zukunftsfähig erhalten wollen.

Die konkreten Folgen für die Flächen des Klägers zu 1) konnte mit der Anlage K 7 konkretisiert werden. Die Nutzungsbefugnis ist schon direkt betroffen, denn hiernach sind entsprechende betriebliche Maßnahmen notwendig, zudem werden Maßnahmen zur Sicherung von natürlicher Sukzession erforderlich.

Da es für die Rechtsgutsverletzung im deliktischen Sinne lediglich einer konkreten Gefährdung der Rechtsgüter bedarf, wäre dies für eine Beeinträchtigung schon ausreichend. In Verbindung mit der oben aufgezeigten, notwendigen zeitlichen Aufspreizung ist damit das Gefährdungskriterium des § 1004 BGB erfüllt.

(b) Handlungen bis hin zum CO₂-Ausstoß

Je nach Blickwinkel kann hier einerseits auf Entwicklung, Produktion und den Verkauf von unzureichend ausgestatteten Fahrzeugen als Handlungsbündel abgestellt werden. Denn auch heute liegt die Beklagte schon über dem Ausstoß, der dem Unternehmen nach einem Paris-kompatiblen Pfad zusteht.

Dann würde die tatsächliche Vermutung der Wiederholungsgefahr greifen. Es ist auch kein ernsthaft möglicher alternativer Geschehensablauf anhand der bestehenden Ankündigungen vorstellbar, der keine Behauptung ins Blaue hinein wäre.

Ferner kann auf das Unterhalten einer Flotte als Handlungsbündel abgestellt werden, die entsprechend des Flottenverbrauchs und der Verkaufsziele schon heute nicht geeignet ist, um sicherzustellen, dass der Anteil der Beklagten an den noch zulässigerweise zu verkaufenden Verbrennerfahrzeugen im weltweiten Bestand nicht überschritten wird.

Damit würde es sich um eine fortbestehende Störung handeln.

Es ist jedoch auch denkbar, hier auf die durch das Entwickeln und Inverkehrbringen der einzelnen Fahrzeuge immer wieder erneuernde Störung abzustellen. Anknüpfungspunkt wäre insofern die Konzernstrategie „Roadmap E“, deren Entschluss gefasst wurde und es mangels Einschreiten des Staates nur noch vom Willen der Beklagten abhängt, dies umzusetzen. Abzustellen wäre damit auch auf das Jahresdatum des notwendigen Verbrenner-Ausstiegs und dem geplanten Absatz der klimawissenschaftlich nicht mehr tragbaren Fahrzeuge ab dem 01.01.2030. Diese Handlungen wären so gewendet Erstbegehungen.

In allen Fällen besteht somit die verfassungskonform geprägte konkrete Gefahr der jeweiligen Begehung. Im Sachverhalt wurde ausgeführt, dass die Beklagte sich auf kein Verbrenner-Ausstiegsdatum festlegen will, sondern im Gegenteil plant, Produktion, Vertrieb und Entwicklung von solchen Fahrzeugen erst einzustellen, wenn die Kunden dies verlangen würden.

Gegenteilige Erklärungen finden sich auch nicht in der externen Rechnungslegung bzw. nichtfinanziellen Berichterstattung. Es ist auch nicht mit einer staatlichen Stilllegung aller Verbrenner im Jahre 2045 zu rechnen, was den deutschen Markt betrifft; erst recht nicht global.

Die Beklagte hat auch trotz vorprozessualer Aufforderung keine ausreichend strafbewehrte Unterlassungserklärung vorgelegt. Wir erlauben uns den Hinweis, dass dies prozessual nur noch ein tatbestandsausschließendes Mittel wäre, wenn es ausreichend strafbewehrt, uneingeschränkt und nicht nur unter dem Druck des Prozesses erfolgt.²⁵⁶

b) Beseitigungsansprüche

(1) Eigener Herrschaftsbereich – Anträge zu 1) und 2)

Die mit den Anträgen zu 2 verfolgten Ansprüche bilden den entsprechend den klimawissenschaftlichen Vorgaben sich ergebende Reduktionspfad für die Beklagte ab.

Danach kann diese als Teil des Verkehrssektors ihren notwendigen Beitrag nur durch einen Reduktionspfad erreichen, der eine Senkung von 65 Prozent der zurechenbaren Emissionen unmittelbar zum Ablauf des Jahres 2029 gegenüber 2018 einhält. Dies ist im Falle der Beklagten im Wesentlichen mit der drastischen Reduzierung der Scope 3-Emissionen zu erreichen, die 97,9 Prozent der Konzernemissionen der Pkw- und leichten Nfz-Sparte ausmachen.

²⁵⁶ vgl. Palandt, 2018, § 1004 Rn. 32.

Das Ziel wird erreicht, wenn der Antrag zu 2. a) erfüllt wird. Ein Hochfahren der Produktion nach Erreichung dieses Ziels wird mit dem Halbsatz „und fortan nicht wieder zu überschreiten“ verhindert. Für die weitere Reduktionskurve kann davon ausgegangen werden, dass wenn der Konzern auf die Erfüllung dieses Ziels eingerichtet ist, das verbleibende Rest-Budget zwischen 2030 und 2045 bzw. 2050 eingehalten wird.

Um keine Übernutzung des weltweiten und des der Beklagten zustehenden Budgets auf dem Weg zu diesem Ziel zuzulassen,²⁵⁷ ist zudem der Maximalabsatz von 25 Prozent Verbrennerfahrzeugen in den Jahren 2021 bis zum Ablauf des Jahres 2029 erforderlich, wie in Antrag zu 2 b) gefordert.

Jegliche Überschreitung dieser Grenzen würde weiterhin eine rechtswidrige Störung darstellen und die geltend gemachten Rechtsgüter beeinträchtigen.

Wie bereits gezeigt, können diese bestimmten Maßnahmen als Rechtsfolge des § 1004 BGB gefordert werden, da sie die einzigen bzw. untersten notwendigen Maßnahmen zur Abschaltung der Störung darstellen.

(2) Gemeinschaftsunternehmen – Anträge zu 3.

Die im Antrag zu 3. geforderten umzusetzenden Ziele sind von der Grundlage her identisch wie die mit dem Antrag zu 1. und 2. geforderten. Da jedoch bei den nichtkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen nicht zuletzt aufgrund der Bedeutung des Konzerns für andere Unternehmen durchweg ein signifikanter, jedoch zumindest formell nicht beherrschender Einfluss ausgeübt werden kann, sind die Anträge hier auf eine Bemühenspflicht reduziert. Dass solche Anträge rechtlich gegeben sind, folgt schon aus der Verkehrssicherungspflicht auf klimasorgfältiges Wirtschaften, die hier auch die Rechtsfolgen bestimmt, da die Beteiligungen ein Gegenstand sorgfältiger Konzernorganisation ist.

(3) Zumutbarkeit und Duldungspflicht, § 1004 Abs. 2 BGB

Beseitigungen als Handlungspflichten sind nur geschuldet, wenn sie zumutbar sind (§§ 1004 Abs. 2 BGB und Art. 20 Abs. 3 GG – Verhältnismäßigkeitsprinzip). Die Beklagte ist gehalten, hierzu vorzutragen.

Es ist hier jedoch erneut zu betonen, dass die eingeforderten Maßnahmen auf äußerst konservativen Berechnungen basieren und zudem von einer Partnerschaftsorganisation der Beklagten (IEA) errechnet wurden.

²⁵⁷ vgl. I.4.c), Abb. 4.

Es wäre aus gesellschaftsrechtlicher Risikomanagementsicht der Beklagten ohnehin notwendig gewesen, den Konzern anhand dieser Erkenntnisse anzupassen.

Nach dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand (auch vor Veröffentlichung des zitierten IEA-Berichts), dessen VW sich bereits seit geraumer Zeit mittels Umsetzung hätte bedienen können, gehen die notwendigen Maßnahmen gerade auch auf die Unternehmensinteressen ein, soweit ein kostenoptimiertes Modell angewendet wird.

Eine fehlende Zumutbarkeit kann auch nicht mit der Begründung fehlender Kenntnis in der Vergangenheit eingewendet werden, wie bereits dargestellt wurde (ab 1958). Auch in der Folge gibt es einige historische Ereignisse, die jeweils für sich als Ausgangspunkt einer Transition hätten dienen können (bspw. das Kyoto-Protokoll, das Pariser Übereinkommen, Beschluss des BVerfG vom 24.03.2021²⁵⁸). Es hätte daher bei Annahme eines rechtmäßigen Verhaltens schon vor einiger Zeit eine Konzernumbildung eingeleitet werden können.

Unschädlich ist auch der diesseits nicht unterschätzte, dennoch bestehende Aufwand für den Umbau. Ein Vertrauensschutz in den status quo oder Paris-widrige Reduktionspfade bestehen einerseits bereits nicht. Dies wird durch den soeben genannten Beschluss des BVerfG noch einmal bestärkt und der Transformationsdruck ist damit hoch. Das verfassungsrechtlich verbindliche Treibhausgasbudget muss gerade hier über den unbestimmten Rechtsbegriff der Duldungspflicht bzw. der Zumutbarkeit im Wege der mittelbaren Drittwirkung berücksichtigt werden – es kann daher keinen Vertrauensschutz in Reduktionspfade geben, die mit diesem Budget unvereinbar sind.

Andererseits zeigen betriebswirtschaftliche Untersuchungen, dass die Anpassung des Geschäftsbetriebes an das Pariser Übereinkommen gerade eine Chance für das Unternehmen darstellt.

Letztlich wird die Zumutbarkeit auch gewahrt durch die Begrenzung des Verlangens auf einen Paris-verträglichen Reduktionspfad. Die Interessen und Rechtsgüter werden so schonend ausgeglichen. Es wird gerade nicht die komplette Abschaltung des CO₂-emittierenden Betriebes gefordert, die die mechanistisch naheliegende Rechtsfolge des § 1004 Abs. 1 BGB wäre und auch schon ausgeurteilt wurde.²⁵⁹

²⁵⁸ Vgl. [Fn. 2]

²⁵⁹ vgl. BGH, Urteil vom 22. 10. 1976 - V ZR 36/75 sowie BGH NJW 2004, 1035, 1036.

Dies steht auch im Einklang mit der st. Rspr. des BGH, nach der Störungen nicht mehr zu dulden sind, wenn sie den Rahmen ordnungsgemäßer Bewirtschaftung eines Grundstückes hinausgehen.²⁶⁰

Man kann die Grenze der einforderbaren Geschäftsanpassung anhand der verfassungsmäßigen Konkretisierung auf das 1,5 °C-Ziel auch als die Grenze des noch sozialadäquaten, erlaubten Risikos sehen. Die Emissionen unterhalb dieser Grenzen definieren damit in praktischer Konkordanz zugleich die Grenzen des Eigentums und anderer absoluter Rechtsgüter.

Mit der bereits jetzt eingereichten Klage jedenfalls ist ein zwar ambitioniertes, aber nicht drastisches Transitionsprogramm für den Konzern noch realisierbar. Nach der Rechtsprechung des BGH sind Betriebseinstellungsanordnungen auch im Hauptsacheverfahren durch Zivilgerichte die Folge, wenn sich die eine Betriebsanpassung wegen schädlicher Emissionen nicht rechtzeitig erreichen lässt.²⁶¹

(4) Dokumentation und Vollstreckbarkeit

Vom Anspruch umfasst sind geeignete Maßnahmen zur Abstellung der Störung.

Dies ist für das Vollstreckungsgericht nur nachprüfbar, wenn einheitliche Standards zur Zielerreichung verwendet werden. Denn den CO₂-Ausstoß selbst konzernweit über Scope 1-3 durch dieses zu messen ist praktisch unmöglich. Notwendig ist daher eine verbindliche und präzise Dokumentation der Reduktionsmaßnahmen, die das Vollstreckungsgericht in eine kontrollfähige Lage versetzt. Da sich insoweit die Anforderungen des Zwangsvollstreckungsverfahrens mit materiellen Anforderungen decken, ergibt sich diese Präzisierungspflicht ebenfalls aus § 1004 BGB (analog, ggfls. i.V.m. § 242 BGB) und kann hier schon beantragt werden.

Die Bezugnahme auf einen konkreten Standard wird erforderlich, weil sowohl angesichts der Konzerngeschichte hinsichtlich des Diesel-Skandals, als auch hinsichtlich der derzeit erfolgenden (nichtfinanziellen) Berichterstattung die konkrete Gefahr besteht, dass unzureichende Dokumentationsstandards verwendet werden: Nicht nur ist die öffentliche Berichterstattung der Beklagten inhaltlich widersprüchlich, sondern auch hinsichtlich der angegebenen Kenngrößen irreführend.

So nutzt der Konzern hinsichtlich der Zielerreichung der eigenen CO₂-Reduktionsziele in der nichtfinanziellen Berichterstattung einen sog.

²⁶⁰ BGH, v. 20. September 2019, V ZR 218/18, NJW 2019, 607 (608), Abwehr- und Ausgleichsanspruch wegen „natürlicher“ Immissionen vom Nachbarbaum.

²⁶¹ vgl. BGH, Urteil vom 22. 10. 1976 - V ZR 36/75 sowie BGH NJW 2004, 1035, 1036.

Dekarbonisierungsindex, der den CO₂-Ausstoß in Gewicht/km pro Fahrzeug angibt und stellt dies in eine Reihe mit den absoluten Werten zu Scope 1 und 2. Zudem wurden in den DKI bisher einbezogen, aber nicht bereinigt, die regionsspezifischen CO₂-Annahmen nach den jeweils geltenden Fahrzyklen, die in der Realität jedenfalls im Geltungsbereich der EU-Vorgaben deutlich höher liegen (um die 35 Prozent).²⁶²

Bei weiterem Anwachsen des Fahrzeugabsatzes und damit *ansteigenden* Scope 3-Emissionen der der Beklagten zurechenbaren Emissionen kann der Konzern dennoch eine *Verringerung* des CO₂-Wertes nach dem DKI angeben. Es besteht so auch die Möglichkeit, auf die Werte durch sachfremde Faktoren Einfluss zu nehmen. Maßgeblicher Fehler hier ist, dass das Restbudget an CO₂ eine absolute Größe ist, der DKI aber eine relative Kennzahl darstellt.

Die in den Anträgen jeweilig geforderten Standards zum Nachweis des Ziels sind daher wegen der konkreten Gefahr, dass über den langen Zeitraum weiterhin nicht transparente Mittel verwendet werden und letztlich eine Kontrolle durch das Vollstreckungsgericht rückblickend erschwert wird, von den Ansprüchen nach § 1004 BGB (ggfls. i.V.m. § 242 BGB) umfasst. Dies erscheint zudem prozessökonomisch, da so eine rein formale Prüfung im Vollstreckungsverfahren ermöglicht wird und eine titelergänzende Feststellungsklage vermieden wird.

Es wird um gerichtlichen Hinweis gebeten, sollte sich weiterer Vortragsbedarf ergeben.

c) Anträge

Der Vortrag der Kläger:innen stützt deren prozessuales Begehren damit vollumfänglich.

Der gemeinsame tatsächliche Klagegrund der Anträge ist das Delta zwischen dem angekündigten Verhalten der Beklagten und den wissenschaftlichen Maßgaben, die über die Verkehrssicherungspflicht und die Rechtsfolgenseite der §§ 1004, 823 Abs. 1 BGB im dargelegten Umfang unmittelbar zu rechtlichen Pflichten werden. Die Verkehrssicherungspflicht transportiert insoweit das NZE-Szenario über die Verkehrserwartung und das Wissenschaftlichkeitsgebot in das Zivilrecht, nach den allgemeinen Grundsätzen zu § 1004 BGB ergibt sich dies aber auch aus der Pflicht zu „effektiver Abschaltung der Störungsquelle“ sowie dem Anspruch auf bestimmte Maßnahmen, wenn nur eine bzw. eine Mindest-Maßnahme möglich ist.

²⁶² Vgl. ICCT, From Laboratory to Road. A 2018 Update of official and “real-world” fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, S. 12.

Zusammenfassend und ob der komplexen tatsächlichen Grundlagen sollen die Anträge im Einzelnen nochmals komprimiert an einer Stelle erläutert werden:

- Zu Antrag 1. a): Dieser Antrag stellt sicher, dass bei einer Lebensdauer von anzunehmenden durchschnittlichen 17 Jahren 2045 (KSG) bzw. 2050 (globales NZE-Szenario) im weltweiten Bestand möglichst keine Pkw- und leichte Nfz-Verbrenner-Fahrzeuge mehr vorhanden sind, da nur so Treibhausgasneutralität erreicht werden kann.
- Antrag 1. b) stellt entsprechend der Zurechenbarkeit des Inverkehrbringens durch bspw. Vertragshändler sicher, dass diese nicht mehr auf Veranlassung durch die Beklagte Verbrenner-Pkw und leichte Nfz verkaufen, sodass keine „Hamsterproduktion“ entsteht.
- Antrag 2 a): Wenn die Beklagte 2030 aus dem Verkauf von Verbrennern aussteigt, bis dahin nicht mehr als 25 Prozent Verbrenner verkauft (Antrag 2. b] und 3. b]) und das Verhältnis Scope 1-3 so bleibt wie bisher, hält es automatisch diese Reduktionsquote ein. Der Antrag schützt aber auch davor, dass nicht plötzlich vollkommen ineffiziente Elektrofahrzeuge entwickelt werden.
- Antrag 2 b): Dieser Antrag stellt sicher, dass der Reduktionspfad bis zum Verbrennerausstieg 2030 von der Beklagten nicht überschritten wird.
- Antrag 3: Diese Anträge sollen die Beklagte verpflichten, auch in ihren beeinflussten, aber nicht formell beherrschten Gemeinschaftsunternehmen auf die Ziele der Anträge 1. und 2. ernsthaft hinzuwirken. Dies nimmt die Beklagte beim Wort und folgt aus der rechtlichen Maßgabe, dass „effektive“ Maßnahmen geboten sind sowie der Tatsache, dass die Beklagte in erheblichem Maße über Gemeinschaftsunternehmen operiert.

III. Streitwert

Wertbestimmend ist die gemäß § 3 ZPO zu schätzende Beeinträchtigung, die von dem beanstandeten Verhalten zu besorgen ist, und die beseitigt werden soll.²⁶³ Im Falle der Unterlassung ist primär im Wege einer wirtschaftlichen Betrachtung auf das Interesse an der Unterlassung dieser Störung abzustellen.²⁶⁴

Hierzu zählen im vorliegenden Rechtsstreit die vielgestaltigen konkreten Beeinträchtigungen an Eigentum, Gesundheit und Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit. Die Kläger:innen eint jedoch das Interesse an der Verschonung von Emissionen.

²⁶³ vgl. Zöller, ZPO, 33.Aufl., § 3, Rz. 16.170

²⁶⁴ s. BGH Beschl. v. 21.3.2019 – V ZR 127/18.

Verfolgen mehrere Kläger:innen dasselbe Interesse, greift das Additionsverbot wegen wirtschaftlicher Identität.²⁶⁵

Danach ist der höchste Einzelstreitwert als allein maßgeblich anzusehen.

Hierbei ist zunächst zu sehen, dass zwar nach § 6 S. 1 Alt. 1 ZPO grundsätzlich auf den objektiven Verkehrswert der Waldflächen des Klägers zu 1) abgestellt werden könnte, der bei Eigentum erst recht anwendbar ist.²⁶⁶ Der so errechnete Verkehrswert von 7.155 Euro erscheint jedoch gegenüber der Bedeutung der zugleich geltend gemachten Freiheitsbeeinträchtigungen als nicht angemessen.²⁶⁷

In ähnlichen Fällen der Unterlassung wurden jeweils Streitwerte zwischen € 20.000,00 und € 30.000,00 festgesetzt (BGH, Beschluss vom 13.07.2017, Az. V ZR 260/16; BGH, Beschluss vom 18.03.2021, V ZR 156/20; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 01.02.2021, Az. 6 W 55/20).

Im bereits zitierten Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht, das in dem Klimabeschluss vom 24.03.2021 mündete,²⁶⁸ wurde der Streitwert noch nicht festgesetzt, aber von Seiten der Bundesregierung ein Gegenstandswert von 25.000 Euro für insgesamt angemessen erachtet.

Ein Jahr Freiheitsentzug nach § 7 Abs. 3 StrEG sieht 27.375 € Entschädigung vor.

Daraus ergibt sich der von uns angegebene Streitwert in Höhe von € 25.000,00, der das Interesse der Kläger:innen angemessen abbilden dürfte.

IV. Resümee

Die Klage verfolgt das berechtigte Anliegen der Kläger:innen, ihr Eigentum, ihre Gesundheit und ihr Recht auf Erhalt auf treibhausgasbezogener Freiheit in

²⁶⁵ vgl. Zöllner, 33. Aufl., § 5, Rdnr. 8.

²⁶⁶ vgl. MüKoZPO/Wöstmann, 6. Aufl. 2020, ZPO § 3 Rn. 13, § 6 Rn. 6.

²⁶⁷ Für die Waldfläche des Klägers zu 1) ist im Kreis Bad Kissingen laut der Bodenrichtwertdatenbank des Landkreises (großzügig) ein Bodenrichtwert von 1 €/m² für Forstflächen mit Bewuchs angegeben, für die Waldfläche in Gmünden am Main ist in der landesweiten Datenbank *geoportal.bayern.de* 1,5 €/m² für „forstwirtschaftliche Fläche“ angegeben. Dies multipliziert mit den jeweiligen Flächen von 0,477 und 0,159 ha ergibt 7155 € Verkehrswert, s. die Werte unter https://www.landkreis-badkissingen.de/buerger--politik/buergerservice/fachbereiche-und-abteilungen/bauen--umwelt/bauen/gutachterausschuss/m_11101 sowie <http://geoportal.bayern.de/bayernatlas-klassik/bodenrichtwerte?lon=4335513.0&lat=5544445.0&zoom=13&base=904> mit den Stichworten: Gemarkung Harrbach, Flurstückzähler 1337, -nenner 0.

²⁶⁸ s. Fn. [2].

Zukunft vor den Klimafolgen durch übermäßige Zugriffe der Beklagten zu schützen.

Der Zusammenhang zwischen dem Verursachungsbeitrag der Beklagten und den Rechtsgutsbeeinträchtigungen ist zwingend. Der Stand der Wissenschaft steht der Konzernstrategie mit den daraus resultierenden Treibhausgasemissionen eklatant entgegen. Die Beklagte beabsichtigt schlicht nicht, sich global in einem mit dem Paris-Zielen im Einklang stehenden Budget zur Treibhausgasneutralität zu bewegen.

Die Kläger:innen sehen angesichts des geschilderten Sachverhaltes keine andere Möglichkeit, als auf dem Zivilgerichtsweg ihre durch die Beklagte bedrohten, auch privatrechtlich geschützten Rechtspositionen zu verteidigen.

Die geforderten Maßnahmen sind dabei bewusst schonend gewählt. Die Kläger:innen verfolgen ausdrücklich nicht das Ziel, dass die Volkswagen AG durch die Klage einen Schaden erleidet. Im Gegenteil: Die Beklagte könnte dieses Verfahren vielmehr auch als Gelegenheit erfassen, Maßnahmen zu ergreifen, die auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht nachhaltig vernünftig sind.

Dabei wird die Beklagte auch nur beim Wort genommen. Es werden ausschließlich Maßnahmen verlangt, die gemäß der Öffentlichkeitsarbeit der Beklagten eine Selbstverständlichkeit sein sollten.

Nach alledem ist die Beklagte wie beantragt zu verurteilen.

Rechtsanwältin
Dr. Roda Verheyen

Rechtsanwalt
John Peters

Qualifiziert elektronisch signiert durch

Rechtsanwältin
Dr. Roda Verheyen