

# Klimakrisenrecht

Herausgegeben von  
PHILLIP HELLWEGE  
und DANIEL WOLFF

---

**Mohr Siebeck**

# Klimakrisenrecht

herausgegeben von  
Phillip Hellwege und Daniel Wolff

Mohr Siebeck

*Phillip Hellwege* ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Rechtsgeschichte an der Universität Augsburg.  
orcid.org/ 0000-0001-9012-2682

*Daniel Wolff* ist Inhaber der Juniorprofessur für Öffentliches Recht an der Universität Augsburg.

ISBN 978-3-16- 163885-5 / eISBN 978-3-16- 163886-2  
DOI 10.1628/978-3-16- 163886-2

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind über <https://dnb.dnb.de> abrufbar.

Publiziert von Mohr Siebeck Tübingen [2024]. [www.mohrsiebeck.com](http://www.mohrsiebeck.com)

© [Phillip Hellwege], [Daniel Wolff] (Hg.); Beiträge: jeweiliger Autor/jeweilige Autorin.

Dieses Werk ist lizenziert unter der Lizenz „Creative Commons Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International“ (CC BY-SA 4.0). Eine vollständige Version des Lizenztextes findet sich unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>.

Jede Verwendung, die nicht von der oben genannten Lizenz umfasst ist, ist ohne Zustimmung der jeweiligen Urheber unzulässig und strafbar.

Das Buch wurde von AZ Druck und Datentechnik in Kempten auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und gebunden.

Printed in Germany.

# Klimaklagen gegen Private – CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen gegen deutsche Autohersteller\*

*Leonhard Hübner*

I.	Klimawandel als Faktum? .....	290
II.	Zivilrecht als Regulierungsinstrument im Klimarecht .....	290
III.	Typologie von Klimaklagen .....	291
IV.	Rechtsvergleichung und Verfassungsrecht als Katalysatoren der Climate Change Litigation .....	292
	A. Paukenschlag I aus Den Haag: Das Shell-Urteil.....	292
	B. Paukenschlag II aus Karlsruhe: Der KSG-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts.....	294
V.	Skizze der aktuellen Verfahren gegen deutsche Autohersteller.....	295
	A. Landgericht Stuttgart.....	295
	B. Landgericht München I.....	296
	C. Landgericht Braunschweig .....	297
	D. Landgericht Detmold .....	298
	E. Zwischenbefund.....	299
VI.	Die vorbeugende Unterlassungsklage analog § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB .....	300
	A. Drohende Verletzung eines Rechts oder Rechtsguts im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB.....	300
	1. Eigentum und Gesundheit .....	301
	2. Verletzungen des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts .....	301
	3. Sonstiges Recht: Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung .....	302
	4. Zwischenergebnis .....	303
	B. Anspruchsgegner: Automobilhersteller als mittelbare Handlungsstörer? .....	304
	1. Veranlassen Autohersteller die Beeinträchtigung durch einen Dritten adäquat kausal?.....	304
	2. Möglichkeit der Autohersteller, die Beeinträchtigung zu verhindern oder abzustellen .....	306
	3. Pflicht zur Verhinderung der Gefahr durch unmittelbaren Handlungsstörer.....	306
	C. Duldungspflicht nach § 1004 Abs. 2 BGB .....	308
	D. Rechtsfolge .....	310
	E. Justiziabilität.....	311
	F. Ergebnis.....	312
VII.	Rechtspolitische Würdigung: Strategic Litigation .....	312
VIII.	Zusammenfassung in Thesen.....	313

---

\* Der Verfasser dankt Herrn Wiss. Mit. *Fabian Wallner*, Frau stud. iur. *Vera Wenker* und Herrn stud. iur. *Jonas Krones* für wertvolle Hinweise. Alle Internetquellen wurden zuletzt abgerufen am 14.4.2024.

## I. Klimawandel als Faktum?

„Unsere Einstellung der Zukunft gegenüber muss sein: Wir sind *jetzt* verantwortlich für das, was in der Zukunft geschieht.“<sup>1</sup>

So der Philosoph und Soziologe *Karl Raimund Popper*. Diese Forderung gilt sicherlich auch für den Klimawandel, sind doch die vier Kernaussagen des aktuellen Sachstandsberichts des *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) der Vereinten Nationen<sup>2</sup> unmissverständlich: (1) Der Klimawandel ist menschlich verursacht. (2) Der Klimawandel vollzieht sich schneller als bisher angenommen. (3) Veränderungen im Klimasystem werden im unmittelbaren Zusammenhang mit zunehmender Erderwärmung größer. (4) Unumkehrbare Klimaveränderungen haben bereits eingesetzt. Diese Aussagen dürften klimawissenschaftlich weitgehend unstrittig sein.

## II. Zivilrecht als Regulierungsinstrument im Klimarecht

Streitig ist aber, ob das Zivilrecht das richtige juristische Werkzeug zur Bekämpfung des Klimawandels ist.<sup>3</sup> Beispielhaft darstellen lässt sich dies an den CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen gegen nahezu alle großen Autohersteller vor deutschen

---

<sup>1</sup> *K.R. Popper* im Interview mit *O. Ihlau*, Kriege führen für den Frieden, *Der Spiegel* 13/1992, 202 ff., abrufbar unter <https://www.spiegel.de/kultur/kriege-fuehren-fuer-den-frieden-a-40e49218-0002-0001-0000-000013682439>.

<sup>2</sup> *IPCC*, Synthesebericht zum Sechsten IPCC-Sachstandsbericht (2023), abrufbar unter [https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen\\_AR6-SYR.pdf](https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-SYR.pdf).

<sup>3</sup> Für den öffentlich-rechtlichen bzw. parlamentarischen Ansatz: *T. Kuntz*, Klimaklagen und Privatrecht, *NZG* 2023, 633; *B.W. Wegener*, Menschenrecht auf Klimaschutz?, *NJW* 2022, 425 Rn. 10 f., 37 ff., der bzgl. der niederländischen Shell-Entscheidung aus Beklagtenperspektive von „einer an Willkür gemahnenden umfassenden richterlichen Entscheidungsfreiheit“ spricht; *R. Breuer*, Klimaschutz durch Gerichte?, *NVwZ* 2022, 1233, 1237, hält den Klimabeschluss des BVerfG für eine „unbefugte Teilhabe an der Gesetzgebung“; *F. Fellenberg*, Rechtsschutz als Instrument des Klimaschutzes – ein Zwischenstand, *NVwZ* 2022, 913, 913 f., 919 f., problematisiert, dass die Zivilgerichte „contra legem Verteilungsfragen klären [sollen], die in den genuinen Handlungsbereich der Politik fallen“; *G. Wagner*, Klimaschutz durch Gerichte, *NJW* 2021, 2256 Rn. 38 f., 53; für die a.A., die nicht direkt privatrechts- bzw. gerichtsskeptisch ist, sondern eine tatbestandliche Prüfung der Anspruchsgrundlagen zu bevorzugen scheint, siehe etwa *R. Verheyen/J. Franke*, Deliktsrechtlich begründete CO<sub>2</sub>-Reduktionspflichten von Privatunternehmen, *ZUR* 2021, 624, 630 f., denen zufolge wie im Verfahren *Lluyia v. RWE* vor dem OLG Hamm „Tatbestandsmerkmale der Normen des BGB [geprüft und bewiesen werden sollen], statt pauschale Argumente zur Nichtanwendbarkeit des Rechts“ anzuführen; *W. Frank*, Climate Change Litigation – Klimawandel und haftungsrechtliche Risiken, *NJOZ* 2010, 2296, *J.E. Schirmer*, Haftung für künftige Klimaschäden, *NJW* 2023, 113; *N. Schmidt-Ahrendts/V. Schneider*, Gerichtsverfahren zum Klimaschutz, *NJW* 2022, 3475 Rn. 29 ff., 38 ff., 49, 55.

Gerichten: BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen. Ziel der Kläger ist die Einstellung der Produktion von Verbrennerautos vor 2030 bzw. vor 2035. Dieses Klageziels kann nur vor dem Hintergrund europäischer Regelungen verstanden werden: Politisch vereinbart ist das EU-weite „Verbrenneraus“, also das Verbot der Neuzulassung von CO<sub>2</sub>-emittierenden Kraftfahrzeugen, ab dem Jahr 2035.<sup>4</sup> Es geht den Klägern also darum, das politisch konsentrierte Verbrenneraus auf dem Rechtsweg um 5 Jahre vorzuverlegen. Darauf wird unten bei der rechtspolitischen Würdigung solcher Klagen zurückzukommen sein.<sup>5</sup>

### III. Typologie von Klimaklagen

Um die in diesem Beitrag diskutierten Klimaklagen einordnen zu können, muss die „Landschaft der Klimaklagen“ vermessen werden.<sup>6</sup> Da sind zum einen vertikale Klimaklagen des Bürgers gegen den Staat.<sup>7</sup> Beispiele sind verwaltungsrechtliche Klagen<sup>8</sup> und Verfassungsbeschwerden, wie die Verfassungsbeschwerde, die zum KSG-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 2021 geführt hat,<sup>9</sup> die dem sogenannten Urgenda-Verfahren zugrunde liegende Klage<sup>10</sup> in den Niederlanden oder Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte.<sup>11</sup> Zum anderen sind da horizontale Klimaklagen. Sie betreffen die Domäne des Privatrechts. Hier klagen Bürger gegen Bürger.<sup>12</sup>

---

<sup>4</sup> Verordnung (EU) 2023/851 v. 19.4.2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union, ABl. 2023 L 110/12, Art. 1 Abs. 1 lit. b.

<sup>5</sup> Siehe unten S. 312 f.

<sup>6</sup> Vgl. auch *J. Saurer*, Strukturen gerichtlicher Kontrolle im Klimaschutzrecht – Eine rechtsvergleichende Analyse, ZUR 2018, 679.

<sup>7</sup> *Fellenberg* (Fn. 3), 918 f.

<sup>8</sup> VG Berlin, NVwZ 2020, 1289.

<sup>9</sup> BVerfGE 157, 30.

<sup>10</sup> Rechtbank Den Haag, Urt. v. 24.6.2015 – C09456689 C/09/456689 / HA ZA 13-1396 (Urgenda I); Gerechtshof Den Haag, Urt. v. 9.10.2018 – C09456689 C/09/456689/ HA ZA 13-1396 (Urgenda II); Hoge Raad, Urt. v. 20.12.2019 – 1900135 19/00135 (Urgenda III); *B.W. Wegener*, Urgenda – Weltrettung per Gerichtsbeschluss?, ZUR 2019, 3. Siehe zudem Advice to the Supreme Court: Court of Appeal judgment in the climate case Urgenda can be upheld, abrufbar unter <https://www.hogeraad.nl/actueel/nieuwsoverzicht/2019/september/advice-to-the-supreme-court-court-appeal-judgment-the-climate-case/>.

<sup>11</sup> EnK-Aktuell 2023, 01088; *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et al. v. Switzerland*, 53600/20; *Duarte Agostinho et al. v. Portugal and 32 Others*, 39371/20; vgl. auch *T. Groß*, Die Ableitung von Klimaschutzmaßnahmen aus grundrechtlichen Schutzpflichten, NVwZ 2020, 337, 338 ff.; vgl. auch *S. Schmahl*, Internationale Klimaklagen aufgrund von Menschenrechtsverträgen: sinnvoll oder vergeblich?, JZ 2022, 317, 320.

<sup>12</sup> *Fellenberg* (Fn. 3), 918 f.

Innerhalb der horizontalen Klimaklagen lässt sich nochmals nach dem Klageziel differenzieren, konkret zwischen Klagen auf Entschädigung für bereits eingetretene Schäden (Klimahaftungsklagen) und Klagen auf Vorbeugung für potentiell künftige Schäden (Klimaschutzklagen).<sup>13</sup> Teilweise spricht man auch von nach- und vorgelagerten Klimaklagen.<sup>14</sup> Der Fokus des vorliegenden Beitrags liegt allein auf vorbeugenden, also vorgelagerten Klimaklagen.

#### IV. Rechtsvergleichung und Verfassungsrecht als Katalysatoren der Climate Change Litigation

Zunächst stellt sich die Frage, woher der Trend hin zu solchen vorbeugenden Klimaklagen kommt. Wovon haben sich die jeweiligen Kläger inspirieren lassen?

##### A. Paukenschlag I<sup>15</sup> aus Den Haag: Das Shell-Urteil

Referenzpunkt für erfolgreiche Klimaklagen ist ein Verfahren gegen den Ölkonzern Shell vor dem Bezirksgericht in Den Haag aus dem Jahr 2021.<sup>16</sup> Die Kläger machten erfolgreich geltend, dass Shell seine Emissionen, inklusive der sogenannten Scope 3-Emissionen, drastisch reduzieren muss.<sup>17</sup> Als Anspruchsgrundlage zieht das Gericht die Generalklausel des niederländischen Deliktsrechts heran (Art. 6:162 Abs. 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs). Es konzentriert sich bei seiner Prüfung auf die Frage, ob aus dem dort enthaltenen ungeschriebenen Sorgfaltsmaßstab eine Pflicht für den gesamten Shell-Konzern zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen abgeleitet werden

<sup>13</sup> Schmidt-Ahrendts/Schneider (Fn. 3), Rn. 23 f.; M. Rodi/M. Kalis, Klimaklagen als Instrumentarium des Klimaschutzes, KlimR 2022, 5, 6.

<sup>14</sup> Es werden verschiedene Begriffe verwendet, z.B. „rückwärtsgewandte“ und „vorwärts-gewandte“ Klimaklagen, Schirmer (Fn. 3), Rn. 2 f.; „zukunftsorientierte“ und „vergangenheitsorientierte Klimaklagen“, P. Abel, Zukunftsgerichtete zivilrechtliche Klimaklagen und das Grundgesetz, NJW 2023, 2305; auch von „kompensatorischen Klagen“ bzw. „CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen“ ist die Rede, M.P. Weller/C. Radke, Klimaklagen vor deutschen Gerichten, in: Stiftung Gesellschaft für Rechtspolitik, Trier/Institut für Rechtspolitik an der Universität Trier (Hrsg.), Bitburger Gespräche: Jahrbuch 2023, Strategic Litigation – die Durchsetzung kollektiver Interessen vor deutschen Gerichten (2024), 35, 42.

<sup>15</sup> Zum Begriff des „Paukenschlags“ Groß (Fn. 11), 337; Verheyen/Franke (Fn. 3), 624.

<sup>16</sup> The Hague District Court, Urt. v. 26.4.2021 – C/09/571932/HA ZA 19-379 (Auszug aus den Entscheidungsgründen in englischer Sprache abgedruckt in ZUR 2021, 632; Auszug aus den Entscheidungsgründen in deutscher Sprache abgedruckt in EWeRK 2021, 163).

<sup>17</sup> The Hague District Court, ZUR 2021, 632, 633 unter 4.4.5 = EWeRK 2021, 163, 171; vgl. auch Verheyen/Franke (Fn. 3), 625; rechtsvergleichend zum Klimabeschluss des BVerfG: F. Eckardt, Klimaklagen gegen Unternehmen – Das Den Haager Shell-Urteil, KlimR 2022, 15.

kann. Das Gericht bejaht dies, indem es verschiedene Aspekte zu einer Sorgfaltspflicht kombiniert und verdichtet,<sup>18</sup> namentlich: (1) die konzernweite Unternehmenspolitik; (2) die dem Konzern zuzurechnenden CO<sub>2</sub>-Emissionen; (3) die Folgen der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Niederlande und die Wattenregion; (4) das Recht auf Leben und das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens der niederländischen Bevölkerung und der Bewohner der Wattenregion; (5) die UN-Leitprinzipien (UNGP);<sup>19</sup> (6) Kontrolle und Einfluss des Konzerns auf seine CO<sub>2</sub>-Emissionen und seine Geschäftsverbindungen; (7) die Erfordernisse zur Verhinderung des gefährlichen Klimawandels; (8) mögliche Reduktionswege; (9) die doppelte Herausforderung, den gefährlichen Klimawandel einzudämmen und den wachsenden Energiebedarf der Weltbevölkerung zu decken; (10) die Emissionshandelssysteme und Betriebsgenehmigungen; (11) die Wirksamkeit der Reduktionsverpflichtung des Konzerns; (12) die Verantwortung von Staat und Gesellschaft; (13) die mit der Einhaltung der Reduktionspflicht verbundene Belastung für den Konzern und (14) die Verhältnismäßigkeit der Reduktionsverpflichtung.

Zentral für das Verständnis der Entscheidung ist die klimabilanzielle Zurechnung von Emissionen zu dem jeweiligen Unternehmen: die sogenannten Scope 1- bis 3-Emissionen. Diese lassen sich grob wie folgt unterscheiden:

„Die Scope 1-Emissionen sind Emissionen, die die berichtende Gesellschaft, in dem Fall die Muttergesellschaft *Shell plc*, selbst ausstößt; ihr zugerechnet werden nach der Scope 1 auch die konzernangehörigen Gesellschaften. Die Scope 2-Emissionen sind die Emissionen, die bei der Gewinnung der von dritter Seite bezogenen Energie anfallen. Die Scope 3-Emissionen knüpfen an die Wertschöpfungskette an. Zugerechnet werden hiernach einerseits Emissionen, die *upstream*, mithin in der Lieferkette ‚weiter oben‘, anfallen (angefangen von der Rohstoffgewinnung über Vorprodukte bis hin zur Fertigung des Endproduktes). Zugerechnet werden aber auch die Emissionen *downstream*, die bei der Auslieferung und schließlich der Nutzung der Produkte durch die Endverbraucher entstehen.“<sup>20</sup>

Im Fall von Shell bedeutet dies Folgendes: Shell emittiert *upstream* etwa bei der Erdölförderung und dem Raffinieren des Rohöls. *Downstream* entstehen

---

<sup>18</sup> The Hague District Court, ZUR 2021, 632, 633 = EWeRK 2021, 163, 171 (unter 4.4.2–4.5.3, wobei die Entscheidungsgründe jeweils nochmals in einzelne Aspekte und entsprechende Ausführungen untergliedert werden).

<sup>19</sup> UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, abrufbar unter <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/266624/b51c16faf1b3424d7efa060e8aaa8130/un-leitprinzipien-de-data.pdf>.

<sup>20</sup> *Weller/Radke* (Fn. 14), 48; zur Definition der verschiedenen Scope 1–3-Emissionen siehe Greenhouse Gas Protocol. A Corporate Accounting and Reporting Standard (2004), 25, 27 ff., 45, abrufbar unter <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf>; speziell zu den Scope 3-Emissionen und den Begriffen „upstream“ und „downstream“ siehe Greenhouse Gas Protocol. Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard. Supplement to the GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (2011), 8, 29 ff., abrufbar unter [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard\\_041613\\_2.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard_041613_2.pdf).

Emissionen beim Verbrennen des Kraftstoffs in Flugzeugen und Fahrzeugen, und das auf der ganzen Welt. Der Scope 3-Anteil ist somit der „Löwenanteil“ der Emissionen, die das Haager Gericht in seinem Urteil Shell zugerechnet hat.<sup>21</sup> Aus deutscher Sicht ist eine solche Begründung haftungsrechtlich bemerkenswert, da alle klimabilanziellen Auswirkungen somit für die Begründung der zivilrechtlichen Haftung Shells herangezogen werden.

Das Bezirksgericht in Den Haag ordnete nach einer 45-seitigen (!) Begründung erstinstanzlich an, dass Shell seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 45 % im Vergleich zum Referenzjahr 2019 reduzieren muss.<sup>22</sup> Auch wenn Shell gegen das Urteil Berufung eingelegt hat, muss es dennoch mit dessen Umsetzung beginnen, da das Urteil für vorläufig vollstreckbar erklärt wurde.<sup>23</sup>

### *B. Paukenschlag IP<sup>24</sup> aus Karlsruhe: Der KSG-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts*

Als zweiter Entwicklungsstrang ist der KSG-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts als *Modern Classic* zu nennen.<sup>25</sup> Bedeutung für das Zivilrecht haben vor allem die Ausführungen zur intertemporalen Freiheitssicherung,<sup>26</sup> so jedenfalls die Kläger in den Verfahren gegen die Autohersteller:

„Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte den Einzelnen vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgaserminderungslast in die Zukunft.“<sup>27</sup>

---

<sup>21</sup> *Weller/Radke* (Fn. 14), 49.

<sup>22</sup> The Hague District Court, ZUR 2021, 632, 637 = EWeRK 2021, 163, 180.

<sup>23</sup> The Hague District Court, EWeRK 2021, 163, 181.

<sup>24</sup> Von einem „weiteren Paukenschlag“ sprechen *F. Ekardt/F. Heß*, Intertemporaler Freiheitsschutz, Existenzminimum und Gewaltenteilung nach dem BVerfG-Klima-Beschluss, ZUR 2021, 579, 580.

<sup>25</sup> *Breuer* (Fn. 3), 1233, spricht z.B. von einer „unbefugte[n] Teilhabe an der Gesetzgebung“ und der „bedenkliche[n] Tendenz zu einer [...] Rollenverkehrung und illusionären Erwartungen“ durch „vorausseilende [...] Ziel- und Reduktionsfixierungen“; *C. Degenhart*, Entscheidung unter Unsicherheit – die Pandemiebeschlüsse des BVerfG, NJW 2022, 123 Rn. 1, 20, 22; vgl. allgemein sehr kritisch zur Handhabung des eigenen Prüfungsmaßstabes des BVerfG *C. Hillgruber*, Ohne rechtes Maß? – Eine Kritik der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nach 60 Jahren, JZ 2011, 861.

<sup>26</sup> BVerfGE 157, 30 Rn. 122, 183.

<sup>27</sup> Klageschrift der Deutschen Umwelthilfe v. BMW v. 21.9.2021, 7, 29, 48, abrufbar unter [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Umweltpolitik/Klimaschutz/Klageschrift\\_BMW.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Umweltpolitik/Klimaschutz/Klageschrift_BMW.pdf); Klageschrift der Deutschen Umwelthilfe v. Mercedes Benz v. 21.9.2021, 7, 29, 48, abrufbar unter [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Umweltpolitik/Klimaschutz/Klageschrift\\_Mercedes-Benz.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Umweltpolitik/Klimaschutz/Klageschrift_Mercedes-Benz.pdf); vgl. BVerfGE 157, 30 Rn. 183.

In dem Gedanken der intertemporalen Freiheitssicherung sehen die Kläger also die dogmatische Grundlage, aus der sie schon heute Pflichten der Autohersteller ableiten wollen. Das klägerische Begehren zielt mithin auf vorbeugenden Rechtsschutz. Für die Kläger spricht insbesondere, dass, wie das Bundesverfassungsgericht formuliert,

„praktisch jegliche Freiheit betroffen ist, weil heute nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden sind [...] und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sein können“.<sup>28</sup>

In den Klageschriften leiteten die Kläger daraus nicht nur eine Verletzung ihres Eigentumsrechts und ihres Allgemeinen Persönlichkeitsrechts ab, sondern versuchten, ebenso ein „Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung“ als sonstiges Recht im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB zu begründen.<sup>29</sup>

## V. Skizze der aktuellen Verfahren gegen deutsche Autohersteller

### A. Landgericht Stuttgart

Das Landgericht Stuttgart<sup>30</sup> wies kürzlich eine von der Deutschen Umwelthilfe unterstützte Klage mehrerer Privatkörper gegen den Automobilhersteller Mercedes-Benz als unbegründet ab. Die Kläger machten vorbeugende Unterlassungsansprüche aus den §§ 1004, 823 BGB geltend. Sie beantragten, dass bis zum 30.10.2030 der Verkauf von neuen Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren, die (bezogen auf eine Fahrleistung von 200.000 km) insgesamt mehr als 516 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausstoßen,<sup>31</sup> verboten werden sollte; ab dem 30.10.2030 sollte ein generelles Verkaufsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gelten.<sup>32</sup> Die Kläger stützten sich dabei auf ihr Allgemeines Persönlichkeitsrecht, das auch durch die §§ 1004, 823 Abs. 1 BGB (analog) geschützt wird.<sup>33</sup>

Das Gericht führt hingegen aus, dass das beanstandete Verhalten der Beklagten keine Rechte der Kläger rechtswidrig verletzt.<sup>34</sup> Die Auswirkungen der

---

<sup>28</sup> Klageschrift der Deutschen Umwelthilfe v. BMW bzw. Mercedes Benz (Fn. 27), 55 unter Rekurs auf BVerfGE 157, 30 Rn. 117.

<sup>29</sup> Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen v. 8.11.2021, 69 ff., abrufbar unter [https://www.greenpeace.de/publikationen/vw\\_klage\\_final\\_small\\_0.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/vw_klage_final_small_0.pdf); Klageschrift U. Allhoff-Cramer v. Volkswagen v. 9.11.2021, 72 ff., abrufbar unter [https://www.greenpeace.de/publikationen/2021-11-09%20-%20Klage\\_Landwirt.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/2021-11-09%20-%20Klage_Landwirt.pdf).

<sup>30</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882; inzwischen wurde auch die Berufung zurückgewiesen, OLG Stuttgart, Urt. v. 8.11.2023 – 12 U 170 22 – juris Rn. 48 ff.

<sup>31</sup> Klageschrift Deutsche Umwelthilfe v. Mercedes Benz (Fn. 27), 22 ff., 31 f.

<sup>32</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 6.

<sup>33</sup> BVerfGE 114, 339 Rn. 25; BGH, NJW 2016, 1094 Rn. 26 ff.

<sup>34</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 19.

weiteren Produktion von Verbrennungsmotoren durch die Beklagte auf die Lebensführung der Kläger sind nach Ansicht des Gerichts völlig ungewiss und lassen daher keine Interessenabwägung zwischen den möglicherweise beeinträchtigten Interessen der Kläger und den entgegenstehenden Rechten der Beklagten zu.<sup>35</sup> Ein rechtswidriger Eingriff in das Allgemeine Persönlichkeitsrecht der Kläger durch die Produktion von Verbrennungsmotoren könne daher nicht festgestellt werden.<sup>36</sup> Weiter heißt es in den Entscheidungsgründen,

„dass [d]ie von den Klägern begehrte Rechtsfolge [...] im Widerspruch zu der verfassungsrechtlichen Aufgabenverteilung zwischen Gesetzgebung und Gerichtsbarkeit [steht], die dem Gesetzgeber die wesentlichen Entscheidungen für die Ausgestaltung des gesellschaftlichen Lebens und der Lebensbedingungen zuweist.“

Entsprechend des Klimabeschlusses des Bundesverfassungsgerichts<sup>37</sup> sei es die Aufgabe des Gesetzgebers, quantifizierbare Grenzen bezüglich der Erderwärmung, den Emissionsmengen und der Reduktionsvorgaben zu treffen. Demgegenüber seien die Gerichte „nur“ dafür verantwortlich, „die geltenden Gesetze unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Vorgaben anzuwenden.“<sup>38</sup>

### *B. Landgericht München I*

Auch das Landgericht München I<sup>39</sup> wies kürzlich eine vergleichbare Klage mehrerer von der Deutschen Umwelthilfe unterstützter Privatkläger gegen den Automobilhersteller BMW als unbegründet ab. Begründet wird das damit, dass die nach § 1004 BGB erforderliche rechtswidrige Rechts- oder Rechtsgutsverletzung derzeit nicht gegeben sei.<sup>40</sup> Eine Überschreitung des von der Deutschen Umwelthilfe für die Beklagte errechneten CO<sub>2</sub>-Budgets würde nach Ansicht der Kläger künftig zu drastischen Freiheitseinschränkungen durch den Staat führen, um Emissionsminderungsziele zu erreichen.<sup>41</sup> Dies würde ihr Allgemeines Persönlichkeitsrecht gefährden.<sup>42</sup>

Im Rahmen des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts als Rahmenrecht indiziert ein möglicher Eingriff in den Schutzbereich nicht zugleich dessen Rechtswidrigkeit, sondern muss positiv festgestellt werden. Dies erfordert eine umfassende Abwägung der im konkreten Einzelfall betroffenen widerstreitenden

---

<sup>35</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 23.

<sup>36</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 23.

<sup>37</sup> BVerfGE 157, 30, Rn. 213, 252.

<sup>38</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 25.

<sup>39</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861. Das OLG München, BeckRS 2023, 30283, hat die Berufung des Klägers abgewiesen: die Klage sei aufgrund des Gewaltenteilungsgrundsatzes unbegründet.

<sup>40</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 49.

<sup>41</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 17.

<sup>42</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 17.

Güter und Interessen.<sup>43</sup> Hinsichtlich der Rechtswidrigkeit des Eingriffs in das Allgemeine Persönlichkeitsrechts kommt das Landgericht München I zu dem Ergebnis, dass ein rechtswidriger Verstoß nicht vorliegen könne, wenn die Beklagte alle gesetzlichen Vorgaben erfüllt.<sup>44</sup> Daher läge – zumindest zum jetzigen Zeitpunkt – keine rechtswidrige Verletzung eines geschützten Interesses vor.<sup>45</sup>

### C. Landgericht Braunschweig

In dem vor dem Landgericht Braunschweig<sup>46</sup> geführten Verfahren gegen Volkswagen beehrten die von Greenpeace unterstützten Privatklässer die Unterlassung der Produktion von Verbrennungsmotoren über das Jahr 2029 hinaus und die Sicherstellung einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 65 % gegenüber dem Jahr 2018 auf der Grundlage erklärter wissenschaftlicher Standards.<sup>47</sup> Diesen Anspruch stützen die Kläger ebenfalls auf §§ 1004 Abs. 1, 823 Abs. 1 BGB analog. Sie beriefen sich auf eine Verletzung ihres Eigentums, ihrer Gesundheit und des Rechts auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheit.<sup>48</sup> Sie machten geltend, dass ein solches Recht nach der Klima-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts von den Zivilgerichten neu anzuerkennen und in den Schutzrechtkanon des § 823 Abs. 1 BGB aufzunehmen sei.<sup>49</sup>

Das Gericht wies die Klage jedoch als unbegründet zurück und stützte sein Urteil auf § 1004 Abs. 2 BGB.<sup>50</sup> Die Kammer lässt offen, ob eine hinreichend konkrete Beeinträchtigung der Rechte und/oder Rechtsgüter der Kläger vorliegt,<sup>51</sup> ob die Beklagte als Störerin anzusehen ist oder ob ihr Verhalten als adäquat kausal für drohende Beeinträchtigungen angesehen werden kann.<sup>52</sup> Stattdessen urteilt das Gericht, dass die Kläger jedenfalls eine mögliche Beeinträchtigung hinnehmen müssen.<sup>53</sup>

Nach dem Landgericht Braunschweig können von Privaten keine Maßnahmen verlangt werden, wenn schon der Staat nicht verpflichtet ist, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um seiner Schutzpflicht nachzukommen. Dies gelte zu-

---

<sup>43</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 51, 62.

<sup>44</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 64 ff.

<sup>45</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 61, 71.

<sup>46</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris.

<sup>47</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 32 ff.

<sup>48</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 9, 13 f., 10 ff., 65.

<sup>49</sup> Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 7, 69 ff.; LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 65.

<sup>50</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 72 ff.

<sup>51</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 102, durch die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte und Vorgaben werde die Unwesentlichkeit der Beeinträchtigung indiziert.

<sup>52</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 72, 130.

<sup>53</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 73.

mindest dann, wenn sich die Emissionen der Privaten innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegen.<sup>54</sup> Das Gericht kommt daher zu dem Schluss, dass der Anspruch gemäß § 1004 Abs. 2 BGB aufgrund einer Duldungspflicht der Kläger ausgeschlossen ist.

#### D. Landgericht Detmold

Das jüngste Urteil des Landgerichts Detmold vom 24.2.2023<sup>55</sup> wurde von einem von Greenpeace unterstützten Privatkläger gegen Volkswagen erwirkt. Der Kläger beantragte, dass nach Ablauf des Jahres 2029 keine mit Verbrennungsmotor ausgestatteten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge in den Verkehr gebracht werden dürfen,<sup>56</sup> bis ins Jahr 2029 dürften maximal 17 % der in den Verkehr gebrachten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet sein.<sup>57</sup>

Der Kläger stützte seinen Anspruch auf § 1004 Abs. 1 S. 1, § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB und auf die Verletzung seines Eigentums, seiner Gesundheit und seines Rechts auf Wahrung der treibhausbezogenen Freiheiten.<sup>58</sup> Wie auch die anderen Gerichte wies das Landgericht Detmold die Klage als unbegründet ab.<sup>59</sup> Das Gericht stellt fest, dass weder der Anspruch aus § 1004 Abs. 1 S. 1 noch der Anspruch aus § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB auf ein bestimmtes Handeln der Beklagten gerichtet ist.<sup>60</sup> Grundsätzlich müsse es dem Beklagten überlassen bleiben, wie er eine bereits eingetretene Beeinträchtigung beseitigt oder eine ernsthaft drohende Beeinträchtigung verhindert. Die Rechte des Störers dürfen nicht stärker eingeschränkt werden, als dies zum Schutz des Klägers vor der Beeinträchtigung seiner Rechte erforderlich ist. Das Gericht kam auch zu dem Schluss, dass nicht erwiesen sei, dass die vom Kläger behaupteten Beeinträchtigungen nur durch die konkret geforderten Maßnahmen beseitigt oder verhindert werden könnten. Es seien verschiedene Alternativen denkbar, wie die vom Kläger behaupteten Beeinträchtigungen seiner Rechte beseitigt oder verhindert werden könnten.<sup>61</sup> Darüber hinaus entschied das Gericht, dass das Recht auf Wahrung der treibhausgasbezogenen Freiheiten kein „sonstiges Recht“ im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB ist, da es sich nicht um ein *erga omnes* wirkendes Recht handelt.<sup>62</sup>

---

<sup>54</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 104.

<sup>55</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862.

<sup>56</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 8, 10.

<sup>57</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 15.

<sup>58</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 1.

<sup>59</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 12.

<sup>60</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 14 f.

<sup>61</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 15.

<sup>62</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 18.

### E. Zwischenbefund

In den vier skizzierten Verfahren wollten die Deutsche Umwelthilfe und Greenpeace – genauer: ihre Geschäftsführer und diesen nahestehende Personen als Kläger – die beklagten Autohersteller bereits ab 2030 bzw. vor 2035 zu einem Ende der Produktion von Verbrennerautos verpflichten. Im Kern ging es also um ein zivilgerichtliches Verbot von künftigem Verhalten, und es handelte sich um vorbeugende Unterlassungsklagen aus § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB. Gemein ist allen vier Verfahren, dass die angerufenen Gerichte die Klagen abgewiesen haben: zwei Klagen gegen Volkswagen<sup>63</sup> sowie je eine gegen Mercedes-Benz<sup>64</sup> und BMW<sup>65, 66</sup>. Die Begründungen überschneiden sich teilweise und lassen sich grob wie folgt zusammenfassen: (1) Eine konkret drohende Rechts- oder Rechtsgutsverletzung wurde verneint. (2) Zivilrechtliche Kernfragen wie vor allem die Kausalität werden nicht angesprochen.<sup>67</sup> (3) Bis auf das Landgericht Braunschweig behandeln die Gerichte die Duldungspflicht allenfalls am Rande. (4) Bemerkenswert ist zudem, dass die Gerichte eine verfassungsrechtliche Argumentation bemühen, um die zivilrechtlichen Klimaklagen abzuweisen: Laut den Gerichten widerspricht die begehrte Rechtsfolge der verfassungsrechtlichen Aufgabenverteilung zwischen Legislative und Judikative; nur der Gesetzgeber könne „quantifizierbare Grenzen der Erderwärmung und damit korrespondierende Emissionsmengen oder Reduktionsvorgaben“<sup>68</sup> treffen.

Schließlich erheben die Kläger mit ihren Klagebegehren auch eine klare politische Forderung. Eine Einflussnahme auf den politischen Prozess, um die Lösung des gesellschaftlichen Problems des Klimawandels zu erreichen, dürfte den Klagen kaum abzusprechen sein.<sup>69</sup>

---

<sup>63</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862; LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris.

<sup>64</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882.

<sup>65</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861.

<sup>66</sup> N. Schmidt-Ahrendts, Klimaklagen: auf in die 2. Runde!, ZUR 2023, 416.

<sup>67</sup> Die Kausalität wird von keinem der Gerichte geprüft: LG München I BeckRS 2023, 2861 Rn. 24, 37, nur i.R.d. Tatbestandes; LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 130, 72 ff., verzichtet auf ein Eingehen, da es bereits eine Duldungspflicht annehm; das LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 und das LG Detmold, BeckRS 2023, 2862, erwähnen die Kausalität gar nicht.

<sup>68</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 25.

<sup>69</sup> Vgl. Wegener (Fn. 3), Rn. 41; M.P. Weller/M.L. Tran, Klimawandelklagen im Rechtsvergleich – private enforcement als weltweiter Trend?, ZEuP 29 (2021), 573, 577 f.

## VI. Die vorbeugende Unterlassungsklage analog § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB

Die Analyse der landgerichtlichen Urteile zeigt, dass die Prüfung des Unterlassungsanspruchs eine Vielzahl von Problemen aufwirft. Da die Gerichte die Prüfung der Anspruchsgrundlage bei klageabweisenden Entscheidungen in der Regel auf wenige Tatbestandsmerkmale beschränken, erscheint es sinnvoll, den Unterlassungsanspruch in Gänze durchzugehen. Dazu sollen im Folgenden die Ausführungen der Landgerichte in das Schema des § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB eingeordnet, Probleme angesprochen und weitere Denkanstöße geliefert werden.

### *A. Drohende Verletzung eines Rechts oder Rechtsguts im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB*

Über den vorbeugenden Unterlassungsanspruch aus § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB werden das Eigentum sowie in analoger Anwendung die übrigen Rechte und Rechtsgüter des § 823 Abs. 1 BGB geschützt. Zudem bedarf es einer im Einzelfall konkret drohenden Beeinträchtigung dieser Rechte und Rechtsgüter.<sup>70</sup> Die ernstliche Besorgnis der Beeinträchtigung muss sich auf Tatsachen gründen, die so greifbar sind, dass „eine zuverlässige Beurteilung unter rechtlichen Gesichtspunkten möglich ist“.<sup>71</sup> Es müssen Umstände vorliegen, „die darauf schließen lassen, dass der Störer den Entschluss zur Verletzung bereits gefasst hat und es nur noch von ihm abhängt, ob es zu einer Beeinträchtigung kommt oder nicht.“<sup>72</sup> Hinsichtlich der Anforderungen an die konkret drohende Beeinträchtigung kann eine „Je-desto-Formel“ fruchtbar gemacht werden:<sup>73</sup> „Je höherwertiger das Rechtsgut ist und je größer der befürchtete Schaden, desto geringere Anforderungen sind danach an die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zu stellen.“<sup>74</sup> Eine andere Möglichkeit zeigt das Landgericht München I auf, das die Bedeutung der vom Bundesverfassungsgericht im Klimabeschluss entwickelten Grundrechtsdimension intertemporaler Freiheitssicherung für das Zivilrecht nutzbar machen möchte.<sup>75</sup> Damit wird einer Besonder-

---

<sup>70</sup> BGH, NJW 2009, 3783 Rn. 12.

<sup>71</sup> BGHZ 117, 264.

<sup>72</sup> J. Fritzsche, in: Beck'scher Online-Kommentar zum BGB (67. Edition, 2023), § 1004 Rn. 96.

<sup>73</sup> W. Frank, Aspekte zur Risikobewertung beim Eigentumsschutz gem. § 1004 BGB am Beispiel der Klimaklage eines peruanischen Bauern gegen RWE, ZUR 2019, 518, 520.

<sup>74</sup> Frank (Fn. 73), 520. Siehe auch T. Raff, in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (9. Aufl., 2023), § 1004 Rn. 297.

<sup>75</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 52 mit Verweis auf BVerGE 157, 30 Rn. 130, 133, 183.

heit der Klimaklagen Rechnung getragen – der „Trägheit des Klimasystems“.<sup>76</sup> Diese Trägheit zeigt sich in den großen zeitlichen Abständen zwischen den ausgestoßenen Treibhausgasen aus emittierenden Handlungen und den Folgen der dadurch angestoßenen Kausalkette.<sup>77</sup> Damit erscheint ein zentrales dogmatisches Anliegen der Kläger erreicht.<sup>78</sup> Gleichwohl lehnen die meisten Gerichte die hinreichende Konkretetheit der Gefahr für die in Bezug genommenen Rechte und Rechtsgüter ab.<sup>79</sup>

### 1. Eigentum und Gesundheit

Mit der Frage (drohender) Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Treibhausgasemissionen von Volkswagen befasste sich das Landgericht Detmold.<sup>80</sup> Der Kläger, ein älterer Landwirt aus dem Sauer- und Lipperland, machte solch drohenden Beeinträchtigungen geltend, wenn die Beklagte das ihr zustehende CO<sub>2</sub>-Budget nicht einhält und nicht dazu beiträgt, dass das 1,5 °C-Ziel des Pariser Klimaabkommens erreicht wird. Eine inhaltliche Prüfung umging das Gericht allerdings. Es fehle bereits am konkreten Vortrag dazu, welche konkreten Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen gerade den Kläger in einer um mehr als 1,5 °C erhitzten Welt treffen sollten.<sup>81</sup> Es sei nicht erkennbar, inwieweit gerade der Kläger durch einen generellen Temperaturanstieg auf über 1,5 °C und damit verbundenen Dürreperioden und Hitzewellen im Vergleich zu allen anderen älteren Menschen und Land- und Forstwirten im Sauer- und Lipperland besonders betroffen wäre.<sup>82</sup>

### 2. Verletzungen des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts

In den von der Deutschen Umwelthilfe unterstützten Klagen wird die Verletzung des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts gemäß Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG geltend gemacht.<sup>83</sup> Es schützt aber anders als die Allgemeine Handlungsfreiheit nicht

---

<sup>76</sup> Schirmer (Fn. 3), Rn. 8

<sup>77</sup> Schirmer (Fn. 3), Rn. 8.

<sup>78</sup> Klageschrift der Deutschen Umwelthilfe v. BMW (Fn. 27), 48 ff.

<sup>79</sup> Schirmer (Fn. 3), Rn. 4 ff.

<sup>80</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 2.

<sup>81</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 17.

<sup>82</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 17; auch wenn wissenschaftlich unstrittig ist, dass schädliche Ereignisse durch die Erderwärmung wahrscheinlicher werden, können deren Folgen in der Regel (noch) nicht räumlich präzise prognostiziert werden, was die Feststellung der individuellen Betroffenheit zumindest deutlich erschwert, *Groß* (Fn. 11), 340.

<sup>83</sup> Klageschrift der Deutschen Umwelthilfe v. BMW bzw. Mercedes Benz (Fn. 27), 44 ff.

„gegen alles, was die selbstbestimmte Persönlichkeitsentwicklung auf irgendeine Weise beeinträchtigen könnte, sondern setzt eine spezifische Gefährdung der selbstbestimmten Entwicklung und Wahrung der Persönlichkeit voraus.“<sup>84</sup>

Das Landgericht München I führte weiter aus:

„Aufgrund der intertemporalen Schutzdimension der Grundrechte steht einem Grundrechtseingriff nicht entgegen, dass dieser erst infolge zukünftiger Regelung droht. Wenn diese im jetzigen Recht bereits unumkehrbar angelegt sind, ist von einer gegenwärtigen und unmittelbaren Betroffenheit auszugehen.“<sup>85</sup>

Mit anderen Worten: Die Anerkennung der Grundrechtsdimension intertemporaler Freiheitssicherung wird zur Begründung einer drohenden Erstbegehungsgefahr herangezogen. Allerdings lehnt das Landgericht München I im Ergebnis eine derzeit drohende rechtswidrige Verletzung des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts ab.<sup>86</sup> Es hält zwar Eingriffe in die Sozialsphäre für möglich, betont aber gleichzeitig, dass diese Beeinträchtigungen auch tatsächlich hinreichend konkret belegbar sein müssten.<sup>87</sup> BMW erfülle alle gesetzlichen Vorgaben. Es sei nicht ersichtlich, dass dem Autohersteller darüberhinausgehende zivilrechtliche Pflichten zukommen.<sup>88</sup>

Das Landgericht Stuttgart vertrat hingegen die Auffassung, dass eine Interessenabwägung zwischen den möglicherweise beeinträchtigten Interessen des Klägers und den entgegenstehenden Rechten der Beklagten nicht möglich sei, da eine solche voraussetze, dass die Folgen aus dem zu unterlassenden Verhalten zumindest absehbar seien. Die Auswirkungen der weiteren Produktion von Verbrennungsmotoren durch die Beklagte auf das Leben des Klägers seien hingegen völlig ungewiss.<sup>89</sup>

### 3. Sonstiges Recht: Recht auf Erhalt treibhausgasbezogener Freiheitsausübung

Im Bereich der Rechtsfortbildung bewegen sich die Kläger in den Prozessen gegen Volkswagen vor den Landgerichten Detmold<sup>90</sup> und Braunschweig.<sup>91</sup> Sie rügen unter anderem die Verletzung ihres „Rechts auf Erhalt treibhausgas-

---

<sup>84</sup> So LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 58 im Anschluss an BVerfGE 147, 1, Rn. 38; G. Wagner, in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (8. Aufl., 2020), § 823 Rn. 417.

<sup>85</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 52.

<sup>86</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 49, 54, 61 ff.

<sup>87</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 60.

<sup>88</sup> LG München I, BeckRS 2023, 2861 Rn. 64.

<sup>89</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 21 ff.

<sup>90</sup> Klageschrift Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 74; LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 1,

<sup>91</sup> Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 7, 90; LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 65, 72.

bezogener Freiheitsausübung“, da eine Überschreitung des 1,5 °C-Zieles drohe.<sup>92</sup> Die Kläger leiten die „Existenz und verfassungsrechtliche Bedeutung“ dieses Rechts aus dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts her und berufen sich auf dessen zivilrechtlichen Schutz. Es sei „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“.<sup>93</sup> Die Kläger machen einerseits ein neues und eigenständiges Rahmenrecht geltend, führen aber andererseits relativierend aus, dass die „CO<sub>2</sub>-Freiheit [...] auch vom allgemeinen Persönlichkeitsrecht geschützt sein“ kann.<sup>94</sup>

Sonstige Rechte im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB sind nur solche, die „eine absolute, gegenüber jedermann wirkende Rechtsposition“<sup>95</sup> begründen, die dem Inhaber die Nutzung dieser Rechtsposition gewährt und andere davon ausschließt.<sup>96</sup> Nach Auffassung des Landgerichts Detmold sind diese Voraussetzungen beim Recht auf treibhausgasbezogene Freiheit nicht gegeben, da es schon nach dem Klägervortrag *nicht* gegenüber jedermann besteht, sondern nur gegenüber solchen Personen wie Großemittenten, deren Emissionen „eine wissenschaftlich fassbare Signifikanz aufweisen“<sup>97</sup>.<sup>98</sup> Es fehlt daher nach Auffassung des Landgerichts Detmold an der notwendigen Absolutheit.

#### 4. Zwischenergebnis

Die Gerichte lassen die Ansprüche bereits an dem ersten Tatbestandsmerkmal des vorbeugenden Unterlassungsanspruchs scheitern. Letztlich obliegt es dem Bundesgerichtshof, zu prüfen, ob eine derartige Rechtsfortbildung in Betracht kommt und ob sich Anhaltspunkte dafür aus der eigenen Rechtsprechung zum Allgemeinen Persönlichkeitsrecht und dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb ergeben.

---

<sup>92</sup> Das LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 18, spricht abgekürzt vom „Recht auf treibhausgasbezogene Freiheit“.

<sup>93</sup> Klageschriften Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 7; Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 7; jeweils mit pauschalem Verweis auf BVerfGE 157, 30 Rn. 183, 121. Das BVerfG bezeichnet ein solches Recht ausdrücklich nicht, es spricht aber in Rn. 121 z.B. vom „CO<sub>2</sub>-wirksamen Freiheitsgebrauch“ und in Rn. 183 von der „Beeinträchtigung künftiger grundrechtlicher Freiheit“.

<sup>94</sup> Klageschrift Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 75 letzter Absatz; Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 73 zweiter Absatz von oben.

<sup>95</sup> BGH, NJW 2012, 2034 Rn. 23.

<sup>96</sup> Vgl. BGH, NJW 2012, 3645 Rn. 12; BGH, NJW 1958, 827, 829; BGH, NJW 1954, 1404, 1405; LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 17; vgl. H. Sprau, in: Grüneberg, Bürgerliches Gesetzbuch (82. Aufl., 2023), § 823 Rn. 11.

<sup>97</sup> Klageschrift Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 79.

<sup>98</sup> LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 18.

### B. Anspruchsgegner: Automobilhersteller als mittelbare Handlungsstörer?

Die in Anspruch genommene Person muss als Störer in einer bestimmten Kausalbeziehung zur Beeinträchtigung stehen.<sup>99</sup> Störer ist derjenige, dem die Beeinträchtigung zugerechnet werden kann,<sup>100</sup> wobei zwischen dem Handlungs- und dem Zustandsstörer zu unterscheiden ist.<sup>101</sup> Handlungsstörer ist, wer die Beeinträchtigung durch sein Verhalten, sei es durch aktives Tun oder durch pflichtwidriges Unterlassen, adäquat kausal verursacht hat.<sup>102</sup> Zustandsstörer ist dagegen, wer die Beeinträchtigung nicht verursacht hat, aber durch dessen maßgebenden Willen der beeinträchtigende Zustand aufrechterhalten wird.<sup>103</sup> Im Hinblick auf die Emissionen sind allenfalls die Kfz-Halter und -Fahrer Zustands- sowie unmittelbare Handlungsstörer.<sup>104</sup> Die Beeinträchtigungen infolge des Klimawandels infolge der Scope 3-Emissionen werden erst beim Fahren der Verbrennungsfahrzeuge verursacht. Als Produzent könnte der jeweilige Hersteller daher allenfalls mittelbarer Handlungsstörer sein.<sup>105</sup> Als mittelbarer Handlungsstörer wird angesehen, wer die Beeinträchtigung durch einen anderen in adäquater Weise durch seine Willensbetätigung verursacht und in der Lage ist, die unmittelbar auftretende Störung zu verhindern, und hierzu auch verpflichtet ist.<sup>106</sup> Dabei ist regelmäßig – so auch hier – die Verpflichtung problematisch.

#### 1. Veranlassen Autohersteller die Beeinträchtigung durch einen Dritten adäquat kausal?

Zunächst muss der Autohersteller die Beeinträchtigung durch den Kunden als Dritten adäquat verursachen.<sup>107</sup> Hierzu müssen zwei Schritte unterschieden werden: (a) die adäquat kausale Veranlassung des Dritten durch den mittelbaren Handlungsstörer; (b) die unmittelbare Beeinträchtigung des Rechtsguts durch den Dritten. In CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen gegen Autohersteller erfolgt die unmittelbare Beeinträchtigung – wenn überhaupt – durch Dritte. Die adäquat kausale Veranlassung des Dritten durch den mittelbaren Handlungsstörer ist hier unproblematisch: Die Produktion und der Verkauf durch den Hersteller ist für das Handeln der Halter und Fahrer der jeweiligen Kraftfahrzeuge adäquat kausal. Allerdings muss das Handeln des Halters bzw. Fahrers auch kausal für

<sup>99</sup> F. Ebbing, in: Erman BGB, Kommentar (17. Aufl., 2023), § 1004 Rn. 106 f.

<sup>100</sup> Grüneberg-BGB/S. Herrler (Fn. 96), § 1004 Rn. 15 ff.

<sup>101</sup> MüKo-BGB/Raff (Fn. 74), § 1004 Rn. 151.

<sup>102</sup> BGH, NJW-RR 2001, 232, 232; BGH, NJW 2007, 432 Rn. 9.

<sup>103</sup> BGH, ZfBR 2020, 257, 260; BGH, NJW-RR 2021, 671 Rn. 9.

<sup>104</sup> Schmidt-Ahrendts/Schneider (Fn. 3), Rn. 43.

<sup>105</sup> Schmidt-Ahrendts/Schneider (Fn. 3), Rn. 43; M. Thöne, Klimaschutz durch Haftungsrecht – vier Problemkreise, ZUR 2022, 323.

<sup>106</sup> BGH, NJW 2014, 2640, 2641; BGH, NZM 2015, 256 Rn. 15.

<sup>107</sup> Schirmer (Fn. 3), Rn. 11 ff.

die konkrete Rechts- oder Rechtsgutsverletzung sein. Dieser Kausalitätsaspekt ist die wahrscheinlich zentrale Schwierigkeit in privaten Klimaklagen.<sup>108</sup>

Es wäre zu vereinfachend, die Kausalkette wie folgt zusammenzufassen:<sup>109</sup> Zunächst produziert der Hersteller das Kraftfahrzeug. Darin besteht der klägerische Vorwurf an die Autohersteller. Der Hersteller bzw. seine Vertragshändler verkaufen das Kraftfahrzeug an den Endverbraucher. Dieser fährt mit dem Auto und sorgt so für Emissionen. Diese steigen in die Atmosphäre, die sich dadurch erhitzt. Als Folge der erhitzten Atmosphäre kommt es zu Rechts(guts)verletzungen.

Die Vereinfachung rührt insbesondere daher, dass die Emission der Kraftfahrzeuge zu den Emissionen aus anderen Quellen hinzutreten. Mit anderen Worten: Bei den sogenannten Klimaschäden handelt es sich um Summationschäden.<sup>110</sup> In der Folge besteht die besondere Schwierigkeit darin, einen nachweisbaren Zusammenhang zwischen spezifischer Emission und bestimmtem Umweltschaden zu belegen.<sup>111</sup> *Alexander Hellgardt* und *Victor Jouannaud* sprechen insoweit treffend von einer „diffusen Multikausalität“.<sup>112</sup> Andere möchten den Grundsatz der Teilhaftung bei Multikausalität aktivieren:

„Haben mehrere einen Schaden verursacht und ist der jeweilige Verursachungsbeitrag ermittelbar, bezieht sich die individuelle Verantwortlichkeit auf eben jenen Verursachungsbeitrag.“<sup>113</sup>

Wäre eine solche Isolierung einzelner Emissionen in der Klimaforschung möglich (erste Studien deuten daraufhin<sup>114</sup>), dann wäre auch die Diffusion der

---

<sup>108</sup> Sie wird daher auch „als Knackpunkt von Klimahaftungsklagen“ bezeichnet, *Schirmer* (Fn. 3), Rn. 10; *W. Frank*, Klimahaftung und Kausalität, ZUR 2013, 28, 29 ff.; zur Kausalität als Frage der Wahrscheinlichkeit von individuellen Beeinträchtigungen durch verschlechterte Umweltbedingungen infolge staatlichen Handelns bzw. Unterlassens vgl. *Groß* (Fn. 11), 340.

<sup>109</sup> Vgl. auch *W. Frank*, Störerhaftung für Klimaschäden?, NVwZ 2017, 664, 665 f.; *ders.*, Klimawandel – (auch) juristisch keine Blackbox, NVwZ 2018, 960, 961.

<sup>110</sup> *Thöne* (Fn. 105), 325; *Fellenberg* (Fn. 3), 920; *Frank*, Störerhaftung (Fn. 109), 667; sogenannte „well-mixed greenhouse gases“, *IPCC*, Climate Change 2023 – Synthesis Report (2023), 4, 42, abrufbar unter [https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_SYR\\_FullVolume.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_FullVolume.pdf); *Frank*, Blackbox (Fn. 109), 961.

<sup>111</sup> *M. Keller/S. Kapoor*, Climate Change Litigation – zivilrechtliche Haftung für Treibhausgasemissionen, BB 2019, 706, 709 ff.; *Frank* (Fn. 108), 30.

<sup>112</sup> *A. Hellgardt/V. Jouannaud*, Nachhaltigkeitsziele und Privatrecht, AcP 222 (2022), 163, 190.

<sup>113</sup> *J.E. Schirmer*, Klimahaftung und Kausalität – und es geht doch!, JZ 2021, 1099, 1103; *Frank* (Fn. 108), 30; *H. Roth*, in: Staudinger BGB (Neubearb. 2020), § 906 Rn. 280.

<sup>114</sup> *Deutscher Wetterdienst*, Übersicht zu veröffentlichten Attributionstudien, abrufbar unter [https://www.dwd.de/DE/klimaumwelt/klimaforschung/spez\\_themen/attributionen/finishedtributs.html](https://www.dwd.de/DE/klimaumwelt/klimaforschung/spez_themen/attributionen/finishedtributs.html); *M. Burger et al.*, The Law and Science of Climate Change Attribution, *Columbia Journal of Environmental Law* 45 (2020), 75, 79 ff.; *L. Beusch et al.*, Responsibility of major emitters for country-level warming and extreme hot years, *Communications*

Multikausalität aufklärbar. Allerdings dürfte eine konkrete Aufschlüsselung praktisch extrem schwierig sein, da zahlreiche Faktoren für eine besondere Komplexität sorgen: die langen Zeitspannen, die zahlreichen anderen Emissionsquellen, die Vielzahl von Emittenten sowie die jeweils unterschiedlichen Zeitpunkte und Mengen der Emissionen.<sup>115</sup>

Dagegen ist etwa *Jan-Erik Schirmer* deutlich offener. Er weist zu Recht darauf hin, dass das Urteil des Bundesgerichtshofs zum Waldsterben von den Gerichten teils missverstanden wird.<sup>116</sup> Zwar ging der Bundesgerichtshof davon aus, dass es dem einzelnen Waldeigentümer „praktisch“ kaum möglich sein wird, die verantwortlichen Anlagenbetreiber zu ermitteln und die Verursachung der von bestimmten Anlagen ausgehenden Immissionsbeiträge nachzuweisen. Damit hat der Bundesgerichtshof aber nicht die Kausalität *per se* – wie es z.B. das Landgericht Essen annimmt – verneint, sondern „nur“ festgestellt, dass auch bei addierten Immissionen einzelne Anlagenbetreiber zivilrechtlich verantwortlich sein können. Allerdings dürfte es bisher regelmäßig an dem Nachweis der spezifischen Ursache-Wirkungsbeziehung fehlen. *Schirmer* weist darauf hin, dass sich diese Klippe bald mithilfe sogenannter Attributionsstudien umschiffen lassen dürfte und auch das Problem der Multikausalität womöglich lösbar erscheinen könnte. An dieser Stelle zeigt sich deutlich, wie das Recht zu seiner Fortentwicklung auf andere Wissenschaften angewiesen ist.

## 2. Möglichkeit der Autohersteller, die Beeinträchtigung zu verhindern oder abzustellen

Zweitens müsste der Autohersteller in der Lage sein, die Beeinträchtigung zu verhindern oder abzustellen. Zwar kann er schlicht den Verkauf von Kraftfahrzeugen mit Verbrennermotoren einstellen; die letztlich finale Beeinträchtigung, d.h. das Fahren durch den Endverbraucher kann er dadurch aber nicht verhindern.

## 3. Pflicht zur Verhinderung der Gefahr durch unmittelbaren Handlungsstörer

Drittens muss der Autohersteller verpflichtet sein, die Gefahr durch den unmittelbaren Handlungsstörer zu verhindern. An dieser Stelle wird in den Klageschriften regelmäßig eine Verkehrspflicht zur CO<sub>2</sub>-Reduktion geltend ge-

---

Earth & Environment 3/7 (2022); *H. Cooper et al.*, Greenhouse gas emissions resulting from conversion of peat swamp forest to oil palm plantation, *Nature Communications* 11/407 (2020); *R.F. Stuart-Smith et al.*, Filling the evidentiary gap in climate litigation, *Nature Climate Change* 11 (2021), 651.

<sup>115</sup> *Schirmer* (Fn. 113), 1102: „[D]erartige Ersatzansprüche [sind], wenn überhaupt, nur unter sehr großen Schwierigkeiten durchsetzbar“, mit Verweis auf BGH, NJW 1988, 478.

<sup>116</sup> Siehe dazu und zum Folgenden *Schirmer* (Fn. 113), 1102.

macht/ins Spiel gebracht.<sup>117</sup> Unter anderem berufen sich die Kläger auf eine Parallele zur Produzentenhaftung.<sup>118</sup> Die Verletzungshandlung bestehe darin, dass der Autohersteller die CO<sub>2</sub>-emittierenden Fahrzeuge in den Verkehr bringe.<sup>119</sup> Eine solche Parallele erscheint gewagt. Insbesondere ist fraglich, ob ein Kraftfahrzeug mit Verbrennermotor als Äquivalent zu einem fehlerhaften Produkt angesehen werden kann.<sup>120</sup>

Werden Störungen durch Naturereignisse ausgelöst, kann sich eine Sicherungspflicht unter anderem aus dem Kriterium der vorbeugenden Beherrschbarkeit der Störung ergeben.<sup>121</sup> Würde man gegenüber einem der Beklagten gerichtlich einschreiten, würden aber noch so viele andere Störer agieren und CO<sub>2</sub> (mittelbar) verursachen, dass die begehrte Rechtsfolge an der drohenden Bedrohung insgesamt kaum etwas ändern würde. Denn ein einzelner Störer beherrscht die drohende Beeinträchtigung infolge des Klimawandels angetrieben von seinem Handeln für Individualrechtsgüter nicht derart, dass sie schon bei seinem Unterlassen verhindert werden könnte.<sup>122</sup>

Hinzu kommt ein weiterer Gesichtspunkt, in dem sich das deutsche Recht von der Auslegung des niederländischen Rechts durch das Bezirksgericht Den Haag unterscheidet. Zu trennen ist die klimabilanzielle von der deliktsrechtlichen Zurechnung: Erstere gründet sich auf den internationalen Standards des *Greenhouse Gas Protocol*, das auch Scope 1-, 2- und 3-Emissionen einschließt; demgegenüber erfolgt die deliktsrechtliche Zurechnung nach den Prinzipien des Delikts- und Haftungsrechts.<sup>123</sup> Anders als das niederländische Recht in der Interpretation des oben angesprochenen Shell-Urteils liegt dem deutschen

---

<sup>117</sup> Thöne (Fn. 105), 331; S. Rünz/F. Koch, Zivilgerichtliche Klagen für mehr Klimaschutz, ESGZ 2022, 6, 7 f.; vgl. zum Verhältnis von Emissionshandel und zivilrechtlicher Haftung unten S. 308 ff.

<sup>118</sup> So explizit in der Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 90 und der Klageschrift Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 93, dies folge aus der Vorteilsziehung aus der Gefahrenquelle und deren Beherrschbarkeit wegen des „Aus-der-Hand-Gebens“ des Produkts, das zu Gefährdungen führt.

<sup>119</sup> Klageschrift Greenpeace v. Volkswagen (Fn. 29), 90; Allhoff-Cramer v. Volkswagen (Fn. 29), 93.

<sup>120</sup> Vgl. J.E. Schirmer, Klimahaftung und Compliance, ZIP 2023, 234, 235 ff.; Rünz/Koch (Fn. 117), 7 f.; die Kläger zitieren das Urteil BGH NJW 1976, 46, zur Produzentenhaftung für Umweltgefahren von Industrieabfällen, die im Rahmen der Produktion anfallen. Bei Verbrennungsmotoren ist jedoch nicht die Produktion selbst mit einer Gefahrenquelle für die Umwelt verbunden, sondern erst ihre Nutzung.

<sup>121</sup> BGH, NJW 2004, 1037, 1039.

<sup>122</sup> Vgl. auch Frank (Fn. 108), 30; das Bezirksgericht von Den Haag hat diesen Punkt ebenfalls gesehen und ausgeführt, dass dieses Argument nicht gelten könne, weil jede Reduktion von Treibhausgasen einen positiven Effekt hat, den Klimawandel einzudämmen, The Hague District Court, ZUR 2021, 632, 636 = EWeRK 2021, 163, 179.

<sup>123</sup> Weller/Radke (Fn. 14), 56.

Deliktsrecht der Unmittelbarkeitsgrundsatz zugrunde.<sup>124</sup> Danach haftet ein Rechtsträger grundsätzlich nur für sein eigenes deliktisches Verhalten, nicht aber, von engen Ausnahmen abgesehen, für das Verhalten von Dritten.<sup>125</sup> Etwaige rechtsträgerübergreifende Verkehrspflichten, die die Autohersteller verpflichten würden, für regelkonformes oder klimafreundliches Verhalten anderer juristischer und natürlicher Personen wie den Endverbrauchern zu sorgen, sind damit prinzipiell abzulehnen.<sup>126</sup>

In der Gesamtschau erscheint es nicht möglich, die Autohersteller als mittelbare Handlungsstörer in Anspruch zu nehmen.

### C. Duldungspflicht nach § 1004 Abs. 2 BGB

Wenngleich nach hier vertretener Auffassung die Störereigenschaft mangels Pflicht, die Gefahr durch den unmittelbaren Handlungsstörer zu verhindern, scheitert, soll – wie eingangs angekündigt – der Tatbestand des Unterlassungsanspruchs vollständig geprüft werden. Gemäß § 1004 Abs. 2 BGB sind Ansprüche ferner ausgeschlossen, wenn der Eigentümer zur Duldung verpflichtet ist. In diesem Zusammenhang gilt es die Rolle von öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und Emissionshandelszertifikaten für die zivilrechtliche Haftung zu bestimmen.<sup>127</sup> Beiden Instrumenten des Öffentlichen Rechts ist gemein, dass sie das Verhalten des Emittenten erlauben. Allerdings besteht nahezu Einigkeit, dass Genehmigungen aus dem Öffentlichen Recht, z.B. gemäß §§ 4, 5 Abs. 2 BImSchG, §§ 4 ff. THEG, grundsätzlich nichts über die Betroffenheit Privater aussagen und damit keine Duldungspflichten im Sinne des § 1004 Abs. 2 BGB begründen.<sup>128</sup> Das Privatrecht sieht am Einzelfall orientierte Anforderungen vor, die das öffentliche Recht nicht in den Blick nimmt. Die öffentlich-rechtliche Erlaubnis schließt zivilrechtliche Ansprüche mithin nur aus, sofern die Normen des Öffentlichen Rechts diese Frage mitregeln.<sup>129</sup>

---

<sup>124</sup> *Weller/Radke* (Fn. 14), 56; vgl. auch *L. Hübner*, Unternehmerische Haftung für Menschenrechtsverletzungen (2022), 261.

<sup>125</sup> Sogenanntes Verursacherprinzip, vgl. BGH, NJW 1976, 46, 46: für die Kosten einer Umweltbelastung soll derjenige aufkommen, der für ihre Entstehung verantwortlich ist.

<sup>126</sup> *Rünz/Koch* (Fn. 117), 8; *Schmidt-Ahrendts/Schneider* (Fn. 3), Rn. 49 ff.; *Weller/Radke* (Fn. 14), 56.

<sup>127</sup> *N. Ipsen/G. Waßmuth/L. Plappert*, Klimawandel als Haftungsfolge, ZIP 2021, 1843, 1849 f.

<sup>128</sup> *Ipsen/Waßmuth/Plappert* (Fn. 127), 1849; *F.J. Peine*, Privatrechtsgestaltung durch Anlagenehmigung, NJW 1990, 2442, 2446 f.; BGH, NJW 1998, 2436, 2436 f.; BGH, NJW 1954, 2013, 2014; vgl. auch BGH, NJW 2004, 1317, 1318, zur Einhaltung von in Gesetzen oder Rechtsverordnungen festgelegten Grenz- oder Richtwerten i.S.d. § 906 Abs. 1 S. 2 BGB; a.A. *A. Chatzinerantzis/M. Appel*, Haftung für den Klimawandel, NJW 2019, 881, 885, allerdings wird die Thematik dort im Rahmen des Störerbegriffs im Prüfungspunkt Pflichtwidrigkeit behandelt.

<sup>129</sup> *Schirmer* (Fn. 3), Rn. 16 ff.; vgl. *Ipsen/Waßmuth/Plappert* (Fn. 127), 1850.

In den oben referierten landgerichtlichen Verfahren machten die Beklagten konkret geltend, dass die Kläger zur Duldung des Verkaufs von Verbrennern verpflichtet seien, da dies öffentlich-rechtlich genehmigt sei und auch der deutsche bzw. europäische Gesetzgeber ihr Verhalten gestatte.<sup>130</sup> Das Landgericht Braunschweig stellte demgegenüber zu Recht fest, dass sich aus öffentlich-rechtlichen Erlaubnissen keine Duldungspflichten im Sinne des § 1004 Abs. 2 BGB ergeben.<sup>131</sup> Etwas Anderes lässt sich auch nicht aus dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung herleiten.<sup>132</sup> Zunächst richtet sich dieser Grundsatz an den Gesetzgeber und weniger an die Judikative.<sup>133</sup>

Außerdem besteht kein allgemeiner Grundsatz, wonach öffentlich-rechtliche Genehmigungen die zivilrechtliche Haftung ausschließen.<sup>134</sup> Dies zeigt sich schon im Bauordnungsrecht, wonach Baugenehmigungen „unbeschadet privater Rechte“ ergehen, wie etwa Art. 68 Abs. 5 BayBO normiert. Existierte ein strenger Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, bedürfte es zudem der Regelungen in § 16 Abs. 2 WHG, § 14 S. 1 Hs. 1 BImSchG nicht, die explizit zivilrechtliche Ansprüche ausschließen.<sup>135</sup> Außerdem verfolgen das Öffentliche und das Zivilrecht regelmäßig unterschiedliche Zwecksetzungen. Als Grundsatz gilt: Die zivilrechtliche Haftung kann durch die öffentlich-rechtliche Genehmigung nicht ausgeschlossen werden, da das Privatrecht am Einzelfall orientierte Anforderungen vorsieht, die das öffentliche Recht nicht in den Blick nimmt.<sup>136</sup> Nur wenn in den öffentlich-rechtlichen Normen dem Zivilrecht hinreichend Rechnung getragen wurde (wie z.B. in § 14 S. 2 BImSchG) und dies zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Zwecke notwendig ist, darf sich die öffentlich-rechtliche Regelung auf die zivilrechtliche Beurteilung auswirken.<sup>137</sup>

Für öffentlich-rechtliche Genehmigungen ist die Rechtslage verhältnismäßig eindeutig.<sup>138</sup> Hinsichtlich des Emissionshandels erscheint die Thematik allerdings weniger klar. Teilweise wird erwogen, dass die öffentlich-rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit der Zuteilung der von TEHG-Emissions-

---

<sup>130</sup> Z.B. LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 92.

<sup>131</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 92.

<sup>132</sup> *Ipsen/Waßmuth/Plappert* (Fn. 127), 1849; umfassend zu diesem Grundsatz (allerdings ohne Erörterung der hier interessierenden Fragestellungen) die Beiträge in *P. Hellwege/M. Soniewicka* (Hrsg.), *Die Einheit der Rechtsordnung* (2020).

<sup>133</sup> *A. Hanebeck*, *Die Einheit der Rechtsordnung als Anforderung an den Gesetzgeber? Zu verfassungsrechtlichen Anforderungen wie „Systemgerechtigkeit“ und „Widerspruchsfreiheit“ der Rechtsetzung als Maßstab verfassungsgerichtlicher Kontrolle*, *Der Staat* 41 (2002), 429 ff.

<sup>134</sup> *Thöne* (Fn. 105), 329; ausführlich hierzu *Peine* (Fn. 128), 2445.

<sup>135</sup> Vgl. *Thöne* (Fn. 105), 329; *MüKo-BGB/Wagner* (Fn. 84), § 823 Rn. 79 f.

<sup>136</sup> BGH, NJW 1985, 47, 49. A.A. mit gewichtigen Argumenten *A. Hellgardt*, *Regulierung und Privatrecht* (2016), 97.

<sup>137</sup> *Thöne* (Fn. 105), 329.

<sup>138</sup> Vgl. *MüKo-BGB/Wagner* (Fn. 84), § 823 Rn. 505.

Berechtigungen die privatrechtlichen Sorgfaltsmaßstäbe abschließend festlegen; mit der Zuteilung der TEHG-Emissions-Berechtigungen werde ein Vertrauenstatbestand geschaffen, der nicht auf zivilrechtlichem Weg entwertet werden dürfe.<sup>139</sup> Allerdings verfolgt der Emissionshandel eine andere Ratio als die zivilrechtliche Haftung. Der Emissionshandel

„dient [...] wegen der globalen Wirkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes dazu, Treibhausgasemissionen dort einzusparen, wo dies am günstigsten ist. Die Festsetzung des Cap, also der im System insgesamt zur Verfügung stehenden Emissionsrechte, ist zwar u.a. grundsätzlich an Klimaschutzziele ausgerichtet, sagt aber nichts aus über die Zumutbarkeit in individuellen Rechtsverhältnissen.“<sup>140</sup>

Folglich kann Zuteilung der TEHG-Emissions-Berechtigungen keinen Einfluss auf die privatrechtliche Beurteilung nehmen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Duldungspflicht weder aus öffentlich-rechtlichen Genehmigungen noch aus der Zuteilung der TEHG-Emissions-Berechtigungen abzuleiten ist.

#### D. Rechtsfolge

Weiterhin bestehen Zweifel im Hinblick auf die Rechtsfolge. Der vorbeugende Unterlassungsanspruch ist auf Abwehr künftiger Beeinträchtigungen gerichtet; eine konkrete Handlung kann nur ausnahmsweise vom Schuldner verlangt werden.<sup>141</sup> Denn es muss grundsätzlich dem Anspruchsgegner freigestellt bleiben, wie er eine drohende Beeinträchtigung vermeidet.<sup>142</sup> Dahinter steht eine Überlegung, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspringt: Die Rechte des Schuldners sollen nicht weiter beschränkt werden, als es der Schutz des Berechtigten vor Beeinträchtigung seiner Rechte erfordert.<sup>143</sup>

Eine Ausnahme gilt nur, wenn feststeht, dass allein eine konkrete Maßnahme die Beeinträchtigung beseitigen bzw. verhindern kann.<sup>144</sup> Die Beschränkung auf eine einzige konkrete Maßnahme ist allerdings angesichts der Komplexität der Kausalkette in den CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen nicht durchführbar. Nach der Auffassung des Landgerichts Detmold erkennen schon die Kläger an, dass wenigstens drei alternative Antriebssysteme zu den diesel- und benzin-

<sup>139</sup> *M. Spitzer/B. Burtscher*, Liability for Climate Change: Cases, Challenges and Concepts, *Journal of European Tort Law* 2017, 137, 162 ff.; ähnlich *W.F. Spieth/N. Hellermann*, Not kennt nicht nur ein Gebot – Verfassungsrechtliche Gewährleistung im Zeichen von Corona-Pandemie und Klimawandel, *NVwZ* 2020, 1405, 1408; *Chatzinerantzis/Appel* (Fn. 128), 884; a.A. *Ipsen/Waßmuth/Plappert* (Fn. 127), 1851.

<sup>140</sup> *E.M. Kieninger*, Klimaklagen im internationalen und deutschen Privatrecht – Mosaiksteine auf dem Weg zur Klimagerechtigkeit, *ZHR* 187 (2023), 348, 385. Vgl. auch *Thöne* (Fn. 105), 330.

<sup>141</sup> Grundlegend BGHZ 67, 252, 253; LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 14.

<sup>142</sup> BGHZ 67, 252, 253; LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 15.

<sup>143</sup> BGH, Urt. v. 12.12.2003 – V ZR 98/03 – juris Rn. 14 m.w.N.; LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 14.

<sup>144</sup> BGH, NJW 2004, 1035, 1037; BeckOK-BGB/*Fritzsche* (Fn. 72), § 1004 Rn. 103 f.

betriebenen Verbrennungsmotoren existieren: batteriebetriebene Elektromotoren, wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren und Brennstoffzellen.<sup>145</sup> Insofern sieht sich das Landgericht Detmold außerstande, Volkswagen die Nutzung einer bestimmten Antriebstechnologie als einzig denkbare Maßnahme aufzugeben. Ebenso ist laut dem Landgericht Detmold die Verfügbarkeit der alternativen Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, E-Fuels, Wasserstoff und/oder Brennstoffzellen bis zum Jahr 2029 derzeit kaum absehbar; daher könne zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich prognostiziert werden, ob solche alternativen Kraftstoffe die herkömmlichen Diesel- und Benzinkraftstoffe substituieren könnten. Damit einher gehe die Frage, ob die Entwicklung dieser alternativen Antriebssysteme ökonomischen Erfolg verspreche. Dies – so das Gericht zu Recht – dürfte maßgeblich von staatlichen Anreizen abhängen, die sich auf den Kauf von Autos mit alternativen Antriebstechnologien und/oder auf die Subventionierung der Hersteller der alternativen Kraftstoffe richten könnten. Allerdings sind diese künftigen Entwicklungspfade kaum sicher zu prognostizieren; dies zeigt sich schon an den politischen Verhältnissen, die die staatlichen Kaufanreize maßgeblich beeinflussen dürften.

Im Ergebnis kann das konkrete Begehren der Kläger mit dem vorbeugenden Unterlassungsanspruch des § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB nicht erreicht werden.

### E. Justiziabilität

Als letzten Punkt ist auf ein Argument hinzuweisen, dass das Landgericht Stuttgart<sup>146</sup> und andeutungsweise auch das Landgericht Braunschweig<sup>147</sup> gegen einen etwaigen Anspruch aus § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB anführen: der Grundsatz der Gewaltenteilung.<sup>148</sup> Gerichte seien – so die landgerichtlichen Erwägungen – zu einer solchen weitreichenden Entscheidung nicht befugt. Dies sei Sache des Gesetzgebers.<sup>149</sup> Im US-amerikanischen Recht wird dieser Punkt regelmäßig unter dem Stichwort der *political question doctrine* verhandelt. Sehr vereinfacht ausgedrückt: Gerichte sind nicht für die Entscheidung von politischen Fragen zuständig.<sup>150</sup> Allerdings überzeugt die Argumentation für das deutsche Recht nicht: Ein Zivilgericht prüft seine Zuständigkeit (international, sachlich, örtlich). Bei der materiell-rechtlichen Prüfung hat es auf die relevan-

---

<sup>145</sup> Siehe dazu und zum Folgenden LG Detmold, BeckRS 2023, 2862 Rn. 15.

<sup>146</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 24.

<sup>147</sup> LG Braunschweig, Urt. v. 14.2.2023 – 6 O 3931/21 – juris Rn. 120.

<sup>148</sup> *Spieth/Hellermann* (Fn. 139), 1407 f.; vgl. schon kritisch zum Klimabeschluss des BVerfG *Breuer* (Fn. 3), 1237.

<sup>149</sup> LG Stuttgart, BeckRS 2022, 23882 Rn. 24; der Zivilprozess sei nicht das geeignete Forum für die Komplexität des Problems und bedürfe der Aushandlung des politischen Prozesses, *Wagner* (Fn. 3), Rn. 38 ff. Vgl. z.B. zum Einwand der Gewaltenteilung im Shell-Urteil *Rodi/Kalis* (Fn. 13), 8 f.

<sup>150</sup> Zur Ablehnung privater Ansprüche auf Reduktion von Treibhausgasen durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten, vgl. *Wagner* (Fn. 3), Rn. 50 ff.

ten Tatbestandsmerkmale der Anspruchsgrundlage einzugehen. Deren Prüfung kann man sich nicht unter Hinweis auf die Gewaltenteilung entledigen. Dennoch trifft die Argumentation einen wahren Kern. In den Fällen der CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen dürfte für die Bejahung der meisten Tatbestandsmerkmale, wie etwa die des Rechtsguts und die der Kausalität, eine gesetzesübersteigende Rechtsfortbildung notwendig sein. Zu einer solchen Rechtsfortbildung sind die Gerichte grundsätzlich berufen, haben aber die verfassungsrechtlichen Grenzen zu beachten.<sup>151</sup>

*F. Ergebnis: Hohe Hürden für den vorbeugenden Unterlassungsanspruch / Eignung des Zivilrechts de lege lata diskutabel*

Festzuhalten ist: CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen sehen sich materiell-rechtlich hohen Hürden ausgesetzt. Bei allen Tatbestandsmerkmalen und selbst an der Rechtsfolge knirscht es (mindestens). Dies liegt an der Konzeption des deutschen Deliktsrechts: (1) Es schützt weder vor reinen Vermögensschäden, noch schützt es die allgemeine Handlungsfreiheit; vielmehr ist sein Schutz auf bestimmte Rechtsgüter begrenzt. (2) Umwelt und Klima sind keine individuellen Rechte oder Rechtsgüter; Schäden an der Umwelt müssen daher immer in Betroffenheit individueller Rechtspositionen umschlagen, damit das Zivilrecht zu ihrer Durchsetzung geeignet ist. Daraus folgt: Das geltende Zivilrecht ist womöglich weniger für den Schutz der Umwelt als Allgemeinwohlinteresse geeignet als das Öffentliche Recht, vor allem das Verwaltungsrecht.

## VII. Rechtspolitische Würdigung: Strategic Litigation

Abschließend möchte ich nochmals auf das Eingangszitat von *Popper* zurückkommen:

„Unsere Einstellung der Zukunft gegenüber muß sein: Wir sind jetzt verantwortlich für das, was in der Zukunft geschieht.“

Das Zitat führt uns zur Motivation der Kläger, warum also die Deutsche Umwelthilfe und Greenpeace trotz der geringen Erfolgsaussichten klagen und sogar den Gang durch die Instanzen angekündigt haben. Die Antwort lautet relativ simpel: *Strategic Litigation*.<sup>152</sup> Diese verfolgt laut des *European Center for Constitutional and Human Rights* (ECCHR) das Ziel, weitreichende gesellschaftliche Veränderungen herbeizuführen, die über den jeweiligen Einzelfall hinausgehen. Strategische Prozessführung geht mit juristischen Mitteln gegen

<sup>151</sup> Vgl. hierzu *U. Di Fabio*, Grundgesetz und Klimahaftung (2023), 36, der eine Rechtsfortbildung durch die Zivilgerichte in den Fällen der Klimahaftung verneint; vgl. auch generell *M. Sachs*, in: ders. (Hrsg.), GG (9. Aufl., 2021), Art. 20 Rn. 120.

<sup>152</sup> *Wegener* (Fn. 3), Rn. 14 ff., 40.

„Ungerechtigkeiten“ vor, die in der Gesetzgebung oder in der Politik noch nicht ausreichend adressiert wurden. Aus Sicht von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) ist eine strategische Prozessführung erfolgreich, wenn sie zu nachhaltigen politischen, wirtschaftlichen oder sozialen Veränderungen führt und das bestehende Recht weiterentwickelt.<sup>153</sup>

Übergeordnetes Ziel der Klageparteien in den Fällen der CO<sub>2</sub>-Reduktionsklagen dürfte sein, durch die medienwirksamen Klagen für das berechtigte Anliegen Klimaschutz zu werben. So sagte Klägervertreterin *Roda Verheyen* in Bezug auf eine Klage gegen die Bundesregierung:

„Greenpeace hat natürlich auch das Ziel, durch die Klage seine Inhalte öffentlich zu transportieren. [...] Ich glaube nicht, dass die Kläger nur dann einen Erfolg verspüren, wenn sie vor Gericht gewinnen. Es geht ihnen auch um Sichtbarkeit – aber natürlich auch darum, dass sich ihre Situation bessert.“<sup>154</sup>

Ich denke, mit diesem Statement könnte *Popper* leben.

## VIII. Zusammenfassung in Thesen

1. Trotz der vier landgerichtlichen Urteile steht eine umfassende richterliche Prüfung vorbeugender Klimaklagen gemäß § 1004 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 BGB noch aus – der Beitrag zeigt, dass diese Prüfung auf sämtlichen Ebenen (erhebliche) Schwierigkeiten bereitet.

2. Die Gerichte lehnen bislang die Existenz eines Rechts auf treibhausgasbezogene Freiheit ab, da es mangels wissenschaftlich fassbarer Signifikanz nicht gegenüber jedermann geltend gemacht werden kann. Diese Frage wird der Bundesgerichtshof für die Praxis zu klären haben.

3. Im Bereich der Klimaklagen wirkt sich die intertemporale Schutzdimension der Grundrechte auf die drohende Erstbegehungsgefahr aus.

4. *Das* zentrale Problem der Klimaklagen ist die Störereigenschaft der Beklagten; kann die diffuse Multikausalität in Zukunft durch die Klimaforschung gelöst werden, scheitert eine Zurechnung im deutschen Deliktsrecht aufgrund des Unmittelbarkeitsgrundsatzes, da eine rechtsträgerübergreifende Verkehrspflicht der Unternehmer für Scope 3-Emissionen abzulehnen ist.

5. Eine Duldungspflicht aus öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und aus dem Emissionshandel ist aufgrund der unterschiedlichen Zwecksetzung des Zivilrechts abzulehnen.

---

<sup>153</sup> Vgl. die Definition des Begriffs Strategic Litigation des ECCHR, abrufbar unter <http://www.ecchr.eu/en/glossary/strategic-litigation/>; *L. Giesberts/W. Haas*, Klimawandel vor Gericht, *KlimaRZ* 2022, 3; kritisch *Di Fabio* (Fn. 151), 69; *K.F. Gärditz*, Verfassungsfragen zivilrechtlicher Klagen zur Durchsetzung von Klimaschutzziele, *EuRUP* 2022, 45 ff.

<sup>154</sup> *R. Verheyen* im Interview mit Greenpeace, abrufbar unter <https://www.greenpeace.de/klimaschutz/klimakrise/klimaklage-anwaeltin-roda-verheyen-interview>.

6. Schließlich scheitern die Klagen auch an der beantragten Rechtsfolge eine konkrete Technologie zu verbieten, weil wissenschaftlich keine Klarheit darüber besteht, dass dies die einzig in Betracht kommende Maßnahme darstellt, um die Klimaerwärmung zu stoppen.

7. Der Einwand der Gewaltenteilung verfängt nicht, Erfolgsaussichten privatrechtlicher Klagen sind allein am Maßstab der ZPO und der Auslegung des materiellen Rechts zu prüfen.

8. Die Klimaklagen haben eine politische Einflussnahme zum Ziel, die jedoch einer zivilgerichtlichen Überprüfung nicht entgegensteht.