

# Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Volkswagen AG  
– Vorstand –  
Berliner Ring 2  
38440 Wolfsburg

Michael Günther \*  
Hans-Gerd Heidel \* (bis 30.06.2020)  
Dr. Ulrich Wollenteit \*<sup>1</sup>  
Martin Hack LL.M. (Stockholm) \*<sup>1</sup>  
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

<sup>1</sup> 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

**02.09.2021**  
00588/19 /R /jp  
Mitarbeiterin: Jule Drzewiecki  
Durchwahl: 040-278494-11  
Email: drzewiecki@rae-guenther.de

## **Klimabezogene Unternehmenspflichten des Volkswagen-Konzerns: Aufforderung zur Abgabe einer Erklärung zur Unterlassung rechtswidrigen Verhaltens**

Sehr geehrter Herr Dr. Diess,  
sehr geehrte Damen und Herren Vorstandsmitglieder,

wir zeigen Ihnen an, dass wir u.a. die rechtlichen Interessen von

- 1. Martin Kaiser, c/o Greenpeace e.V.,** Hongkongstraße 10, 20457  
Hamburg
- 2. Roland Hipp, c/o Greenpeace e.V.,** Hongkongstraße 10, 20457  
Hamburg
- 3. Clara Mayer, c/o Greenpeace e.V.,** Hongkongstraße 10, 20457  
Hamburg

anwaltschaftlich vertreten. Ordnungsgemäße Vollmacht wird anwaltschaftlich versichert.

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

Der Anspruchsteller zu 1) und 2) sind Geschäftsführer von Greenpeace e.V. (Vorstand nach § 26 BGB).

Greenpeace e.V. zählt momentan mehr als 630.000 Fördermitglieder und vertritt konkret weitere private, von den Folgen des Klimawandels sowie von zukünftigen Einschränkungen akut in Freiheitsrechten sowie Eigentumsrechten bzw. Gesundheit und Leben betroffene Personen. Diese sind u.a. Eigentümer von landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzten Flächen.

Allein im Verfahren der Klimaklage vor dem Verwaltungsgericht Berlin (Az. VG 10 K 412.18) haben sich 213 Personen wegen konkreter Rechtsverletzungen durch den Klimawandel von Greenpeace für die Zwecke der Beiladung vertreten lassen.

Die Anspruchstellerin zu 3) ist am 2001 geboren, pflegerische Hilfskraft im Krankenhaus und aktiv in der Bewegung Friday's for Future. Sie hat 2019 auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG eine Rede gehalten, in der sie den Konzern zu klimaschützendem Verhalten aufgefordert hat. Sie hat Greenpeace e.V. zum Schutz ihrer persönlichen Adresse als Empfangsvertreterin bevollmächtigt.

Namens und im Auftrag unserer Mandant:innen machen wir Sie darauf aufmerksam, dass das Verhalten der Volkswagen AG hinsichtlich ihrer klimabezogenen Pflichten in der Vergangenheit und auch derzeit rechtswidrig ist.

Der von Ihnen geleitete Konzern sowie seine Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen (im Folgenden auch nur „VW“) verletzen deliktische Verkehrssicherungspflichten und verstoßen gegen rechtliche Vorgaben zu klimasorgfältigem Wirtschaften. Der Konzern bedroht daher absolute Rechtspositionen wie das Eigentum, Gesundheit und Leben unserer Mandant:innen und zudem auch ihr „Recht auf Zukunft“ im Sinne der durch das Bundesverfassungsgericht im Beschluss vom 24.03.2021 aufgezeigten Freiheitsrechte.

Die Verletzungshandlung äußert sich in der kontinuierlichen Freisetzung bzw. Verursachung zurechenbarer Emissionen von Treibhausgasen, insbesondere CO<sub>2</sub>, ohne dabei den zur Beachtung des globalen Treibhausgasbudgets notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktionspfad unternehmensintern vorzugeben und umzusetzen.

Der Verkehrssektor ist global für ca. ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich, wobei allein der Pkw-Verkehr im Jahr 2018 nach der Erhebung der Internationalen Energieagentur 8,5 Prozent der globalen Emissionen beiträgt. In Deutschland etwa gingen die Emissionen aus dem Verkehrssektor im Jahr 2020 nur um 1 Prozent gegenüber 1990 zurück und stiegen global im gleichen Zeit-

raum um über 40 Prozent an.<sup>1</sup> Der VW-Konzern hat einen globalen Marktanteil bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von etwa 12 Prozent und ist damit an diesem Geschehen in erheblicher Weise beteiligt.

Das spezielle Produkt- und Umweltfachrecht, insbesondere etwa Typengenehmigungen sowie die EU-Flottenvorgaben im Hinblick auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß in g/km rechtfertigen dies nicht.

Verletzt bzw. bedroht sind unsere Mandant:innen damit in absoluten, auch durch §§ 1004, 823 BGB geschützten Rechtsgütern.

Wir stellen Ihnen zur Vermeidung einer gerichtlichen Auseinandersetzung anheim, Ihren Geschäftsbetrieb an die Ziele des Klimaabkommens von Paris anzupassen und hierfür die aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse und Prognosen definierbaren Mindeststandards, die konkret auf die Pflichten Ihres Unternehmens hinreichend spezifizierbar sind, unverzüglich umzusetzen. Diese Standards sind unten detailliert beschrieben und benannt.

Wir fordern Sie auf, eine Erklärung abzugeben, dass der Konzern sich entsprechend der hier bereits formulierten Anträge verhalten und damit das derzeitige rechtswidrige Verhalten unterlassen wird. Zudem fordern wir Sie im Sinne des unter § 1004 BGB allgemein anerkannten Auskunftsanspruchs<sup>2</sup> auf, uns darzulegen, wie Sie den notwendigen Reduktionspfad bis zur Treibhausgasneutralität umsetzen werden.

Für den Fall, dass dennoch der Rechtsweg beschritten werden muss, wird beantragt:

Die Volkswagen AG wird **verurteilt**,

**1. die aus dem Betrieb von Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen entstehenden jährlichen aggregierten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1, 2 und 3), die von ihr selbst sowie von ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen verursacht werden, bis zum Ablauf des Jahres 2029 um mindestens 65 Prozent gegenüber 2018 zu senken, wobei die Methoden und Bilanzierungsgrundsätze dem Greenhouse Gas Protocol des World Resources Institutes oder vergleichbarer wissenschaftlich anerkannter Standards zu entnehmen sind,**

---

<sup>1</sup> Vgl. Climatewatch, Historical GHG Emissions, abzurufen unter: [https://www.climatewatchdata.org/ghg-emissions?breakBy=sector&end\\_year=2017&gases=co2&sectors=transportation&start\\_year=1990](https://www.climatewatchdata.org/ghg-emissions?breakBy=sector&end_year=2017&gases=co2&sectors=transportation&start_year=1990) (28.08.2021).

<sup>2</sup> Vgl. hierzu MüKo-Raff 8. Auflage 2020, § 1004, Rn. 242.

**2. in den mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen befassten Gemeinschaftsunternehmen (joint ventures, Beteiligungen) ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss fortlaufend so auszuüben, dass die jährlichen aggregierten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) bis zum Ablauf des Jahres 2029 um 65 Prozent gegenüber 2018 gesenkt werden, wobei die im Antrag zu 1.) benannten Standards sowie zum Nachweis des Fortschritts die anerkannten Grundsätze ordnungsgemäßer Buchhaltung anzuwenden sind,**

**3. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, 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 verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sind,**

**4. in den Gemeinschaftsunternehmen, die mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen befasst sind, ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss zur Erreichung des im Antrag zu 3. genannten maximalen Anteils von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zum genannten Zeitpunkt fortlaufend auszuüben,**

**5. den eigenen Verkauf, sowie den Verkauf durch vollkonsolidierte Tochterunternehmen von Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren spätestens zum Ablauf des Jahres 2029 vollständig einzustellen, sowie darüber hinaus alle sonstigen notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um bis zur Mitte des Jahrhunderts eine Treibhausgasneutralität konzernweit herzustellen,**

**6. in den Gemeinschaftsunternehmen, die mit Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw-Dienstleistungen befasst sind, ihren rechtlichen und tatsächlichen Einfluss so auszuüben, dass der Verkauf von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen spätestens bis zum Ablauf des Jahres 2029 vollständig eingestellt wird, sowie darüber hinaus alle sonstigen notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um bis zur Mitte des Jahrhunderts Treibhausgasneutralität herzustellen.**

#### **Zur Begründung:**

Die Volkswagen AG ist zur Einhaltung klimabezogener Verkehrssicherungspflichten verpflichtet, insbesondere um rechtswidrige Eigentums- und Gesund-

heitsbeeinträchtigungen sowie die Beschneidung von Freiheitsrechten in der Zukunft abzuwenden bzw. zu beseitigen. Dies erfordert eine an wissenschaftlichen Erkenntnissen und Prognosen ausgerichtete Anpassung der Unternehmensführung des Konzerns an die Ziele des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015, die Verfassungsrang haben und damit in das Zivilrecht einwirken.

Insbesondere muss das Unternehmen als Ganzes sich am endlichen, noch verfügbaren Treibhausgasbudget orientieren und darf nur so viele Emissionen verursachen, wie ihm im globalen Marktgeschehen bis zum Erreichen der Treibhausgasneutralität noch zustehen kann. Das Wissen darum und die begrenzte noch zur Verfügung stehende Zeit zur Transformation auch Ihres Geschäftsfelds ist durch den aktuellen sechsten Sachstandsbericht des IPCC (AR6) nochmals hervorgehoben worden.

Im Weiteren gliedert sich das Schreiben wie folgt:

## Gliederung

|  |    |
|--|----|
| <b>I. Zum Sachverhalt</b> .....  | 6  |
| <b>1. Wissenschaftlicher Maßstab für Reduktionsziele</b> .....                 | 7  |
| <b>2. Tatsächliche Maßnahmen des Volkswagen-Konzerns</b> .....                 | 13 |
| <b>a) Zielausrichtung grundlegend verfehlt</b> .....                           | 13 |
| <b>b) Ziele für 2030 weit verfehlt</b> .....                                   | 14 |
| <b>3. Externe Berichterstattung</b> .....                                      | 15 |
| <b>II. Rechtliche Würdigung</b> .....  | 16 |
| <b>1. Aktivlegitimation bzw. Verletzung deliktisch geschützter Rechtsgüter</b> | 16 |
| <b>2. Passivlegitimation</b> .....   | 19 |
| <b>3. Kausale Beeinträchtigung und Störereigenschaft</b> .....                 | 20 |
| <b>a) Störung</b> .....  | 20 |
| <b>b) Störereigenschaft und Verkehrssicherungspflicht</b> .....                | 21 |
| <b>c) Erfolgspflicht</b> .....   | 22 |
| <b>d) Konkreter Verhaltensmaßstab</b> .....                                    | 23 |
| <b>4. Rechtswidrigkeit, § 1004 Abs. 2 BGB</b> .....                            | 24 |
| <b>5. Rechtsfolge</b> .....  | 25 |
| <b>a) Maßstab der Rechtsfolgenausfüllung</b> .....                             | 25 |
| <b>b) Zumutbarkeit</b> .....   | 26 |
| <b>III. Aufforderung und Fristsetzung</b> .....                                | 27 |

## **I. Zum Sachverhalt**

Mit dem 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. Dieses Ziel ist seit der erfolgreichen Verfassungsbeschwerde, die u.a. von unseren Mandant:innen geführt oder unterstützt wurde, zugleich eine in Deutschland mit Verfassungsrang ausgestattete Konkretisierung des Art. 20a GG.<sup>3</sup> Übermäßige Emissionen heute und in der Zukunft greifen nach dieser Grundsatzentscheidung in Grundrechte und Rechtspositionen anderer ein.

Um das Paris-Ziel zu erreichen und absehbare Eingriffe abzustellen ist es geboten, dass nicht nur der Staat schnell und effektiv die notwendige Transformation vollzieht, sondern, dass auch privatwirtschaftliche Akteure wie VW ihre treibhausgasemittierenden Aktivitäten so reduzieren, dass das globale Ziel eingehalten werden kann.<sup>4</sup> Dies ist bei ähnlicher Sach- und Rechtslage für den Konzern Royal Dutch Shell (RDS) in den Niederlanden kürzlich bereits gerichtlich entschieden worden.<sup>5</sup>

RDS wurde vom Bezirksgericht Den Haag verurteilt, das jährliche Gesamtvolumen aller CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1, 2 und 3),<sup>6</sup> die auf die Geschäftstätigkeit und die verkauften energiehaltigen Produkte der Shell-Gruppe zurückzuführen sind, so weit zu begrenzen, dass dieses Volumen Ende 2030 um mindestens netto 45 Prozent, bezogen auf das Niveau von 2019, reduziert sein wird.

Diese Pflichten bestehen auch im deutschen Recht u.a. deswegen, weil inzwischen – spätestens seit dem Klima-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts – rechtlich anerkannt ist, dass es um die absolut noch zulässige Menge von Treib-

---

<sup>3</sup> Vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.W. – juris, Rn. 208.

<sup>4</sup> Dies ist mittlerweile internationaler und wissenschaftlicher Konsens; vgl. hierzu bereits die gemeinsame Erklärung von 73 UNFCCC-Staaten und 786 Firmen von 2019, <https://unfccc.int/news/climate-ambition-alliance-nations-renew-their-push-to-upscale-action-by-2020-and-achieve-net-zero> (15.07.2021); s. auch Fn. 5, Ziff. 4.4.26.

<sup>5</sup> vgl. The Hague District Court, Judgement of 26.05.2021 – C/09/571932 / HA ZA 19-379, 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 CO<sub>2</sub>-Reduktionspflichten von Privatunternehmen - Zum „Shell-Urteil“ des Bezirksgericht Den Haag, ZUR 2021, im Erscheinen.

<sup>6</sup> Angewendet wird hier allgemein der Bilanzierungsstandard des Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protocol), der zurechenbare Emissionen in drei Kategorien (Scopes) unterteilt:

- Scope 1: direkte Emissionen aus Quellen, die ganz oder teilweise im Eigentum oder unter der Kontrolle der Organisation stehen;
- Scope 2: indirekte Emissionen, die mit dem Eigenverbrauch eingekaufter Energie (z.B. Elektrizität oder Fernwärme) verbunden sind;
- Scope 3: alle anderen indirekten Emissionen, die zwar aus der Geschäftstätigkeit resultieren, aber unmittelbar von Dritten verursacht werden, insbesondere (vorgelagert) Lieferanten oder (nachgelagert) Verbrauchern.

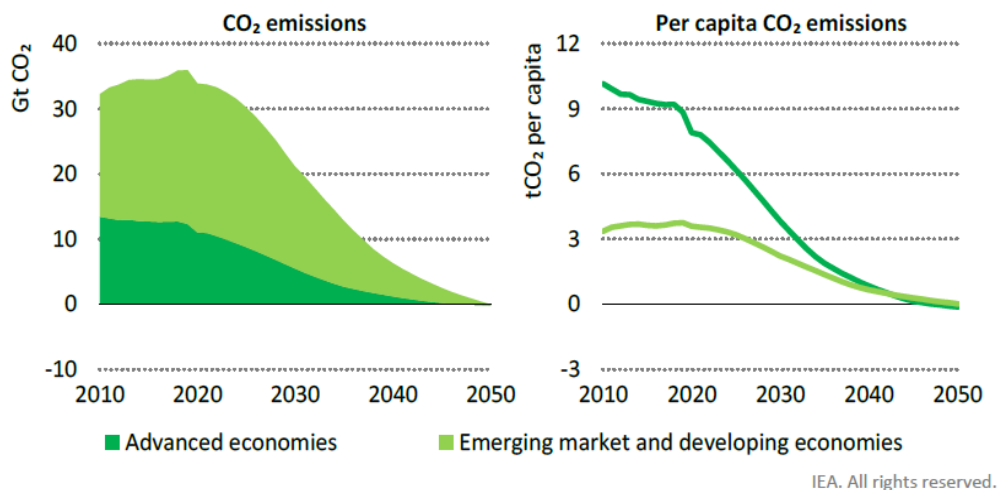
hausgasen geht, die noch in die Atmosphäre entlassen werden darf. Massenhafte Menschenrechtsverletzungen und erhebliche Eingriffe in Rechtspositionen des einfachen Rechts können nur verhindert werden, wenn auch Unternehmen ihren Teil der Verantwortlichkeit annehmen und umsetzen. Die Klimawissenschaft setzt die hierauf aufbauenden, sektorbezogenen Prognosen und die erforderlichen Maßstäbe. Das Bundesverfassungsgericht hat dies nun auf die Ebene des zwingenden Rechts gehoben.<sup>7</sup>

## 1. Wissenschaftlicher Maßstab für Reduktionsziele

Die wissenschaftliche Grundlage für die klimasorgfältige Ausrichtung eines Konzerns kann insbesondere den allgemein als Standard anerkannten Szenarien der Internationalen Energieagentur (IEA) entnommen werden. Hier einschlägig ist der Special Report der IEA über das Net Zero by 2050-Szenario (NZE).<sup>8</sup>

Im NZE beschreibt die IEA die Transformation, die notwendig ist, um das 1,5-Grad-Ziel mit einer 50-prozentigen Wahrscheinlichkeit erreichen zu können. Angenommen werden dabei als global noch verfügbare Menge von Treibhausgasemissionen 500 Gigatonnen CO<sub>2</sub>.<sup>9</sup> Der aktuelle IPCC-Bericht bestätigt dies, wenn auch mit der Qualifikation, dass möglicherweise noch bis zu 250 Gigatonnen weniger zur Verfügung stehen könnten.<sup>10</sup>

### Grafik 1: Globale Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen im NZE-Szenario<sup>11</sup>



<sup>7</sup> vgl. Callies, in: ZUR 2021, 355, 356: „Strukturelle Koppelung von Klimawissenschaft und Recht“. Die planetaren Grenzen sind rechtlich-absolute Leitplanken der Politik.

<sup>8</sup> 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.

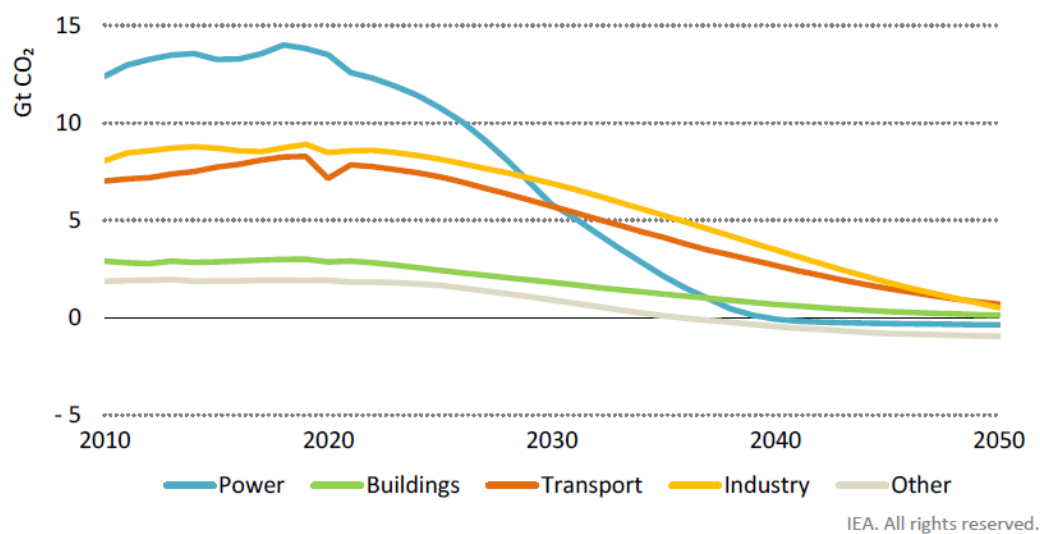
<sup>9</sup> IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S.54.

<sup>10</sup> IPCC, Climate Change 2021: The Physical Science Basis - Summary for Policymakers, S. 38.

<sup>11</sup> IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S.53.

Darüber hinaus definiert die IEA für alle energieintensiven Sektoren Reduktionspfade bis 2050. Diese sind in ihrer Geschwindigkeit je nach Sektor unterschiedlich: Während im NZE bei der Stromerzeugung bis 2030 eine CO<sub>2</sub>-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.

**Grafik 2: Globale CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Sektor im NZE-Szenario<sup>12</sup>**



Diese sektoralen Szenarien übersetzen also unter Berücksichtigung von technologischen Machbarkeiten und Verfügbarkeit von Ressourcen das vorhandene globale Budget in einen Handlungsrahmen für Staaten und Unternehmen, innerhalb dessen dann flexibel agiert werden kann. Es wird nicht einfach ein linearer Reduktionspfad für alle Sektoren auf Grundlage der heutigen Verbräuche angenommen.

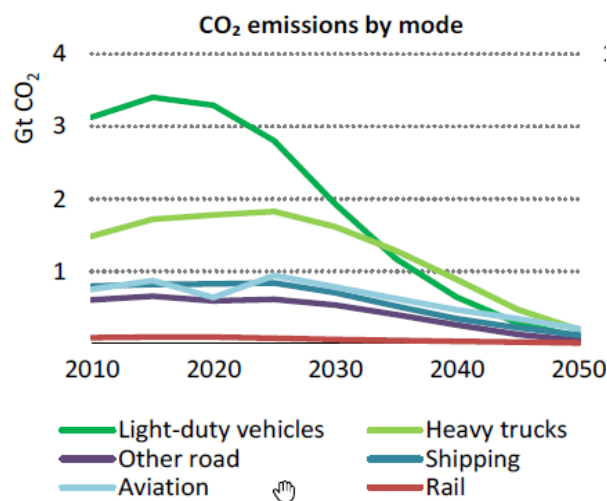
Im NZE Szenario dürfen im Verkehrssektor auch 2050 noch in Teilen fossile Kraftstoffe verwendet werden, deren Emissionen durch CO<sub>2</sub>-Entnahme aus der Atmosphäre (negative Emissionen) ausgeglichen werden. Die IEA sieht diese Möglichkeit aber nur dort vor, wo es im Gegensatz zum Bereich leichter Nutzfahrzeuge und Pkw keine technischen Alternativen gibt (z.B. Luftverkehr und Hochseeschifffahrt). Eine Ausweitung der Möglichkeiten der „Nutzung“ negativer Emissionen jenseits dieser Anwendungsbereiche ist aus Sicht der IEA (wie wohl auch des IPCC) schon aus Vorsorgegründen nicht zulässig, da weder der großskalige Einsatz solcher Technologien gesichert noch der sichere Verbleib des entnommenen CO<sub>2</sub> garantiert ist.

<sup>12</sup> IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021 S.100.



Auch das niederländische Gericht hat in dem Prozess um die Reduktionspflichten des Shell-Konzerns dieses Szenario der IEA als zentralen Maßstab genutzt. Die vom Gericht in Den Haag im Urteil gegen Royal Dutch Shell angewendeten Grundsätze sind auf den Sektor Automobilindustrie auch übertragbar.

### Grafik 3: Globale CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors im NZE-Szenario nach Verkehrsträgern<sup>13</sup>



Wegen der von der IEA transparent gemachten Unsicherheiten der alternativen Unterszenarien für den Verkehrs-/Transportsektor, für die eine wissenschaftlich exakte Prognose hinsichtlich des vorzuziehenden Szenarios momentan noch nicht zu treffen ist, ist insoweit das NZE-Unterszenario All-Electric Case als maßgebliches Szenario anzusehen, das die Ziele von Paris am wahrscheinlichsten erreicht.<sup>14</sup>

Denn das NZE-Szenario selbst beruht auf einer Budget-Annahme, die als unterste vertretbare Annahme heranzuziehen ist; dieses heranzuziehen, bedeutet damit zugleich die größtmögliche Schonung der Interessen von VW. Das 1,5°-Ziel kann danach nur mit einer 50 Prozent-Wahrscheinlichkeit erreicht werden. Damit müssen von den jeweiligen Unterszenarien die jeweils sichersten gewählt werden, um die 50/50-Annahme nicht zu einer überwiegend unwahrscheinlichen und nicht mehr vernünftigerweise einforderbaren zu machen.

Dies ergibt sich auch inhaltlich aus begleitenden wissenschaftlichen Erwägungen, wegen derer der All Electric-Case geschaffen wurde: Im Standard-NZE-Szenario der IEA wird von einer Steigerung der Biokraftstoffproduktion um fast das Vier-

<sup>13</sup> IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021 S.132

<sup>14</sup> IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S. 140 f.

fache ausgegangen. Dies wird nach aktuellem Stand *de facto* nicht erreicht werden können. Zieht man die indirekten Landnutzungseffekte von Biokraftstoffen in Betracht, sinkt deren Reduktionspotential erheblich und kehrt sich für Biokraftstoffe der ersten Generation sogar ins Negative.<sup>15</sup> Das Potential für nachhaltig produzierbare Biokraftstoffe ist weltweit begrenzt, sodass die verfügbaren Mengen nur dort einzusetzen sind, wo es keine technischen Alternativen gibt, z.B. im Luftverkehr. Das Standard-NZE-Szenario baut zudem weiter auf den Einsatz von Plugin-Hybriden. Hier belegen Untersuchungen, dass der reale Verbrauch von Plugin-Hybriden (im Scope 3) ein Vielfaches über den offiziellen Herstellerangaben liegt und so kein nennenswertes Reduktionspotential gegenüber Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren besteht.<sup>16</sup>

Um ebendiese Unwägbarkeiten ausschließen zu können, hat die IEA den All Electric-Case konzipiert, der bei gleicher Reduktionsgeschwindigkeit wie im Standard-NZE-Szenario im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Dekarbonisierung ausschließlich auf batterieelektrische Antriebe setzt. Das Standard-NZE-Szenario ebenso wie das ältere sog. Sustainable Development-Szenario (SDS) sind damit auch fachlich als Maßstab überholt.

Die oben formulierten Anträge setzen die Annahmen und Anforderungen des IEA-All Electric-Szenarios für den VW-Konzern um.

Sie enthalten in Antrag 1 und 2 ein konkretes Reduktionsziel für die durch VW als Gesamtkonzern zu verantwortenden Emissionen bis 2030. Antrag 2 enthält eine Bemühenspflicht bei Gemeinschaftsunternehmen. Antrag 3 reflektiert auf Grundlage des globalen Budgets die Notwendigkeit, dass auch bis 2030 nicht unlimitiert Verbrennungsmotoren vermarktet werden dürfen, Antrag 4 greift dies wiederum als Bemühenspflicht für Gemeinschaftsunternehmen auf. Antrag 5 beinhaltet das reine Unterlassungsverlangen, ab 01.01.2030 keine Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu vermarkten, Antrag 6 enthält dies wiederum für Gemeinschaftsunternehmen.

Dabei betonen die Antragsteller erneut, dass dies eine konservative Betrachtung und Berechnung darstellt, weil i) die IEA nur von einer 50-prozentigen Wahrscheinlichkeit der Einhaltung des 1,5°C Ziels ausgeht, ii) das IEA Szenario weitgehende Verhaltensänderungen voraussetzt (z.B. deutlicher Rückgang der Autonutzung und des Motorisierungsgrades in industrialisierten Ländern), ohne die noch stärkere Anstrengungen bei der Antriebswende notwendig wären und iii) die

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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/cce/2020/PHEV\\_ICCT\\_FraunhoferISI\\_white\\_paper.pdf](https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2020/PHEV_ICCT_FraunhoferISI_white_paper.pdf) (22.07.2021).

von VW selbst verwendeten (und damit sehr günstigen) Zahlen für Scope 1, 2 und 3 verwendet werden.

Diese Anträge sind am NZE-Standard gemessen wie folgt begründet:

Ausgehend von einer nach dem maßgeblichen Szenario zu prognostizierenden weiteren Steigerung der weltweiten Fahrzeugflotte auf voraussichtlich 1,75 Milliarden Fahrzeuge im Jahr 2030<sup>17</sup> und von einem realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß des globalen Verkehrs von 8,5 Gigatonnen in 2019 ist es nach der IEA erforderlich, dass im Jahr 2030 global noch maximal 5,5 Gt sowie in 2050 nur noch 0,7 Gt CO<sub>2</sub> durch diesen Sektor emittiert werden.<sup>18</sup> Wegen technischer Transitionschürden im Schwerlastverkehr, der über einen noch etwas längeren Zeitraum CO<sub>2</sub> ausstoßen wird, müssen solche Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (NFZ) in den 2040er Jahren enden.

Hierbei ist zu beachten, dass die Scope 3-Emissionen<sup>19</sup> wegen der Nutzungsdauer von Pkw und leichten NFZ über einen Zeitraum von global durchschnittlich mindestens 15 Jahren anfallen, sodass im Hinblick auf die Einhaltung des globalen Budgets der Verkauf entsprechend rechtzeitig zu stoppen bzw. vorher mindestens ein bestimmter Anteil batterieelektrischer oder anderer Null-Emissions-Fahrzeuge verkauft werden muss, um die notwendigen Zwischenziele erreichen zu können.<sup>20</sup> Zusätzlich ist über Art. 2 des Pariser Abkommens weltweit 2050 und in Deutschland auf Grundlage des § 3 Abs. 2 Bundesklimaschutzgesetz Treibhausgasneutralität bereits 2045 zu erreichen.

Für Pkw und leichte NFZ bedeutet das IEA-Budgetziel, dass im Jahr 2030 die Gesamtemissionen um 41 Prozent gesunken sein müssen. Um dies zu erreichen, müssen 2030 entsprechend des IEA-All Electric-Case etwa 620 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) im *Bestand* sein. Bis 2050 müsste der Bestand global vollständig auf BEV umgestellt sein.

Die IEA geht im Jahr 2030 von einem globalen Absatz von Pkw und leichten NFZ von 100 Millionen Fahrzeugen aus. Nimmt man einen linearen Anstieg der Verkäufe von den von *IHS Markit* für 2021 erwarteten 83,4 Millionen

---

<sup>17</sup> vgl. die Daten zum Fahrzeugbestand in: IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021, S. 64, 134.

<sup>18</sup> vgl. IEA, Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector, Special Report 2021.

<sup>19</sup> Unterkategorie „use of sold products“.

<sup>20</sup> Dies ist eine sehr konservative Schätzung: Das durchschnittliche Fahrzeugalter der aktuellen Flotte in der EU liegt bei 11,5, in den USA bei 12,1 Jahren. Da der Fahrzeugbestand über die vergangenen Jahre stetig angestiegen ist, ist jedoch von einer höheren Lebensdauer auszugehen. Diese wird in einer Studie in Westeuropa mit 18,1 und in Osteuropa mit 28,4 Jahren angegeben. In anderen Teilen der Welt (z.B. Afrika) ist von einem noch höheren durchschnittlichen Fahrzeugalter und somit einer höheren durchschnittlichen Lebensdauer auszugehen. Vgl. hierzu <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>, <https://ihsmarkit.com/research-analysis/average-age-of-cars-and-light-trucks-in-the-us-rises.html> sowie <https://etrr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-020-00464-0> (beide 21.07.2021).

Fahrzeugen an, lässt sich bis Ende 2029 ein weltweiter Verkauf von 817 Millionen Pkw und leichten NFZ prognostizieren.<sup>21</sup>

Unter Berücksichtigung der 6,8 Millionen heute schon genutzten batterieelektrischen Fahrzeuge, die bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von 15 Jahren auch 2030 noch im Bestand sein werden, müssen 75 Prozent der insgesamt von 2021-2029 verkauften Pkw und leichten NFZ über einen batterieelektrischen Antrieb verfügen, damit die nötige Gesamtmenge von 620 Millionen batterieelektrischer Fahrzeugen im Bestand erreicht werden kann. Das heißt im Umkehrschluss, dass im gleichen Zeitraum maximal noch 25 Prozent der verkauften Fahrzeuge über einen Verbrennungsmotor verfügen dürfen. Dies wird konkret für den VW Konzern mit Antrag zu 3 und 4 erreicht.

Ausgehend davon sowie vom zugrunde liegenden globalen Budget muss spätestens ab 2030 die Produktion von Fahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotor vollständig eingestellt werden. Dies ist in Antrag 5 (und für Gemeinschaftsunternehmen in Antrag 6) gefasst. Für den deutschen Markt ergibt sich dies schon denkbare aus der Tatsache, dass bis 2045 Treibhausgasneutralität hergestellt sein muss. Für den globalen Markt ist dieses Ausstiegsdatum notwendig damit begründet, dass das durchschnittliche Fahrzeugalter von 15 Jahren in Deutschland wohl schlüssig ist, aber weltweit eine deutlich längere Nutzungsdauer vorherrscht. Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass das IEA Szenario nur eine Wahrscheinlichkeit von 50 Prozent zu Grunde legt, die Wahrscheinlichkeit also hoch ist, dass das zur Verfügung stehende Budget überschätzt ist. Ein rechtzeitiger Ausstieg im Jahre 2030 (gegenüber dem derzeit politisch etwa auf EU-Ebene vorgeschlagenen Ausstieg 2035)<sup>22</sup> allein sichert mit hinreichender Wahrscheinlichkeit die Einhaltung des Budgets.

Von den Gesamtemissionen der Pkw- und leichten NFZ-Sparte des Volkswagen-Konzerns machen Scope 3-Emissionen 97,9 Prozent aus. Für Scope 1- und 2-Emissionen liegt eine Bescheinigung einer „deutlich unter 2°C“-Konformität der Science Based Targets Initiative (SBTI) vor, für Scope 3-Emissionen gibt es allerdings keine vergleichbare Zertifizierung. Die diesbezüglichen Ziele werden von VW mit einem sog. Dekarbonisierungsindex (DKI) ausgedrückt, der einen Durchschnittswert in CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug abbildet.

---

<sup>21</sup> vgl. Global Auto Sales Expected, abzurufen unter:

<https://www.businesswire.com/news/home/20201217005798/en/Global-Auto-Sales-Expected-to-Gain-Momentum-Next-Year-83.4-Million-Light-Vehicles-to-Be-Sold-In-2021-According-to-IHS-Markit#:~:text=Global%20light%20vehicle%20production%20in,units%2C%20based%20on%20current%20analysis> (21.07.2021).

<sup>22</sup> EU-Kommission 2021, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition, abzurufen unter: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/amendment-regulation-co2-emission-standards-cars-vans-with-annexes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/amendment-regulation-co2-emission-standards-cars-vans-with-annexes_en.pdf) (01.07.2021).

Richtete VW seine Konzernstrategie am All Electric Case der IEA aus, verkaufte ab 2030 keine weiteren PKW und leichten Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr und geht man gleichzeitig (konservativ)<sup>23</sup> von dem im IEA-NZE-Szenario beschriebenen Strommix, den notwendigen Reduktionen im Industriesektor und den erwarteten CO<sub>2</sub>-Reduktionen insbesondere bei der Batterieproduktion aus, so würde dies dazu führen, dass der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Pkw und leichten NFZ-Sparte Volkswagens im Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent im Vergleich zu 2018 sinkt.

Dieses Ziel ist damit hinsichtlich der Interessen von VW das mildeste Mittel und zugleich hinsichtlich der Zielerreichungsperspektive als unterste vertretbare Maßnahme die einzige deliktisch gebotene Handlungsweise zur Beseitigung nicht mehr hinnehmbarer, rechtsverletzender CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dies wird mit den Anträgen 1 und 2 verfolgt.

## **2. Tatsächliche Maßnahmen des Volkswagen-Konzerns**

Die Zielvorgaben als Maßstab rechtlich gebotenen Verhaltens (dazu unten) werden durch den Konzern bislang nicht erfüllt, die andauernde Verletzung von Rechtspositionen wird auch nicht durch Ankündigungen der internen „Klimastrategie“ aufgehoben.

### **a) Zielausrichtung grundlegend verfehlt**

Es ist erklärtes Ziel des Volkswagen-Konzerns, dazu beizutragen, dass die Erderwärmung auf 2° C begrenzt wird.<sup>24</sup> Damit liegen die Konzernambitionen bei dem nach dem Paris-Übereinkommen maximal denkbaren Wert, bzw. darüber („deutlich unter 2° C“). Der Weltklimarat IPCC hat jüngst vor den Folgen der Erreichung von nur dem 2,0° C-Ziel gewarnt und eine dringliche Handlungsempfehlung zur Erreichung von 1,5° C ausgesprochen.<sup>25</sup> Dies ist durch den kürzlich veröffentlichten sechsten Sachstandsbericht des IPCC untermauert worden.

Das Ziel von VW entspricht zudem nicht den Verfassungsvorgaben aus Art. 20a GG, soweit der Wert durch gesetzgeberische Konkretisierung auf „deutlich

---

<sup>23</sup> Um die CO<sub>2</sub>-Intensität des von der IEA prognostizierten Strommixes zu ermitteln, wurden der heutige Stand der CO<sub>2</sub>-Intensität verschiedener Stromerzeugungstechnologien zu Grunde gelegt und weitere Verbesserungen ausgeklammert. Für Batterien wurde eine Verbesserung der Treibhausgasbilanz um ein Drittel angenommen, dies liegt deutlich unter den Fortschritten, die in der vergangenen Dekade erreicht wurden.

<sup>24</sup> s. Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 10, 42, 48, 92.

<sup>25</sup> vgl. <https://www.welt.de/wissenschaft/article232028539/IPCC-Weltklimarat-warnt-eindringlich-vor-Verfehlen-des-1-5-Grad-Ziels.html> (01.07.2021).

unter 2° C“ definiert wird.<sup>26</sup> Die Festlegung auf 2° C schließt ein deutlich darunter liegendes Ziel aus. Insoweit ist festzustellen, dass die Zielausrichtung des Volkswagenkonzerns bereits im Ansatz nicht mit den wissenschaftlich-tatsächlichen und daraus rechtlich übernommenen Rahmenbedingungen übereinstimmt.

## **b) Ziele für 2030 weit verfehlt**

Volkswagen verkündete am 4. Dezember 2018 auf dem Autogipfel des Handelsblatts einen Strategiewechsel: Mit Verweis auf Klimaschutz und die Erkenntnisse des IPCC wurde die Neuausrichtung Volkswagens hin zu Elektromobilität vorgestellt.<sup>27</sup> Die dort getroffene Aussage, der Konzern würde um 2040 das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor auf den Markt bringen, wird heute so nicht mehr kommuniziert, so dass Volkswagen zu den Autokonzernen gezählt wird, die kein weltweites Ausstiegsdatum haben.

Die 2018 präsentierte Strategie berücksichtigte nicht das 1,5° C-Ziel und basierte auch nicht auf dem dann aktuellen Stand der Wissenschaft. Verwendet wurde ein Animationsfilm des IPCC, basierend auf dem 2013/2014 und somit noch vor dem Klimaschutzabkommen von Paris veröffentlichten fünften Sachstandsbericht des IPCC. Der im Oktober 2018 veröffentlichte Special Report on Global Warming of 1.5° C blieb unberücksichtigt. Seitdem vorgenommene Anpassungen durch Volkswagen haben diesen Zustand nicht korrigiert.

Die Ziele von VW für 2030, wie auch die Strategie insgesamt sind damit – was durch Sie wohl nicht ernsthaft bestritten werden dürfte – ungenügend, um 1,5° C als globales Temperaturziel orientiert am Pariser Abkommen zu erreichen.

Für den Pkw-Sektor erklärt VW, dass der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge an den ausgelieferten Fahrzeugen im Jahr 2025 ca. 20 Prozent betragen und bis 2030 sukzessive auf ca. 50 Prozent ansteigen soll.<sup>28</sup> Insgesamt sollen bis 2030 26 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge verkauft werden.<sup>29</sup> Für den Zeitraum danach gibt es keine erklärten Verkaufsziele. Das allein führt bei Beachtung der Eingriffsdefinition des BVerfG zu einem Verstoß gegen Sorgfaltspflichten, weil die physikalischen Realitäten des Treibhausgasbudgets verkannt werden, und nach 2030 keine Ziele vorgegeben sind. Bei einem erwarteten Marktanteil

---

<sup>26</sup> vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.W. – Rn. 208, 235.

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> s. Volkswagen AG, Leading the Transformation, S. 10, [https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/presentations/2021/03/2021-03-16\\_Deep\\_Dive\\_Dahlheim.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/presentations/2021/03/2021-03-16_Deep_Dive_Dahlheim.pdf) (01.07.2021).

<sup>29</sup> 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>

von 12 Prozent fällt das Verkaufsziel für BEV von 26 Millionen Fahrzeuge im Vergleich zum All Electric Case zudem um 65 Prozent zu niedrig aus.

Seine Scope-1- und Scope-2-Emissionen will VW um absolut 30 Prozent reduzieren und erreicht damit nach der Science Based Targets Initiative (SBTi) Paris-Konformität, siehe oben. Für Scope-3-Emissionen ist das eigene 30 prozentige Reduktionsziel allerdings nicht vergleichbar, da es nicht in absoluten Größen, sondern in CO<sub>2</sub>/km angegeben wird und sich nur auf die Nutzungsphase bezieht.<sup>30</sup> Mündlich hat Volkswagen erklärt, dass man eine relative Verringerung aller Scope-3-Emissionen um 30 Prozent je Fahrzeug anstrebe.

In Summe führen diese angekündigten Ziele zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks des Volkswagen-Konzerns bis 2030 von lediglich rund 26 Prozent gegenüber 2018. Legt man nur die bei der SBTi eingereichten Ziele zugrunde, verringert sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck nur um 19 Prozent. Diese Berechnungen basieren auf den von VW bereitgestellten Daten sowie dem aus dem NZE-Szenario ableitbaren Marktwachstum von 6 Prozent.

Für die Pkw-Sparte des Konzerns über alle Marken hinweg verteilen sich diese Zahlen wie folgt: Die Emissionen aus Scope 1 und 2 sinken von 7,77 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e in 2018 auf 5,44 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e in 2030. Die Scope-3-Emissionen sinken von 427,53 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e in 2018 auf 317,23 bis 347,48 Millionen Tonnen in 2030.

Damit wird das notwendige CO<sub>2</sub>-Ziel für 2030 nach dem wissenschaftlichen Maßstab, wie er im oben unter 1. zitierten IEA-Report niedergelegt ist, um 160-190 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e überschritten. Welche konkreten Schritte nach 2030 eingeleitet werden, ist zudem in keiner Weise dargelegt.

Der Konzern ist damit nicht – wie selbst angekündigt und beschrieben – auf dem Weg, seine Pflichten zu klimafreundlichem Verhalten zur Vermeidung der Verletzung von absoluten Rechtspositionen Dritter zu erfüllen.

### **3. Externe Berichterstattung**

Wie sich bereits aus der Gegenrechnung der realen Emissionswerte ergibt, besteht eine Diskrepanz zwischen den Zielvorgaben und den Zielerreichungsangaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung unter Verwendung des Dekarbonisierungsindex (DKI), die gemessen an den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchhaltung nicht haltbar erscheint. Die Klimarelevanz von VW liegt mit absolutem

---

<sup>30</sup> vgl. VW, Pressemitteilung 22.09.2020 unter <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/science-based-targets-initiative-bestaetigt-klimaschutzziele-des-volkswagen-konzerns-6434>

Schwerpunkt bei den Scope-3-Emissionen, die hierauf bezogenen Ziele sind gleichwohl intransparent.

So werden in den DKI einbezogen, aber nicht bereinigt, die regionsspezifischen CO<sub>2</sub>-Annahmen nach den jeweils geltenden Fahrzyklen, die in der Realität jedenfalls im Geltungsbereich der EU-Vorgaben deutlich höher liegen (um die 35 Prozent).<sup>31</sup> Bei weiterem Anwachsen des Fahrzeugabsatzes und damit *ansteigenden* Scope 3-Emissionen der Volkswagen AG kann der Konzern dennoch eine *Ver-ringerung* des CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> eine absolute Größe ist, der DKI aber eine relative Kennzahl darstellt.

Dieses Fehlverhalten würde durch die Umsetzung des in den Anträgen enthaltenen Reduktionspfades sowie dessen Veröffentlichung zusätzlich beseitigt.

## **II. Rechtliche Würdigung**

Es bestehen Ansprüche auf Beseitigung, Unterlassung bzw. Ergreifung geeigneter Maßnahmen gem. §§ 1004, 823 BGB (analog) wie in den angekündigten Anträgen wiedergegeben.

### **1. Aktivlegitimation bzw. Verletzung deliktisch geschützter Rechtsgüter**

Die benannte Mandantschaft und weitere von uns vertretene Betroffene sind Eigentümerinnen und Eigentümer von Waldgrundstücken und landwirtschaftlichen Flächen, auf denen diese ihre Berufe ausüben. Sie sind in ihrem Eigentum sowie in ihren Rechten aus dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb unmittelbar betroffen. Überdies besteht eine drohende Verletzung in zentralen und durch §§ 1004, 823 BGB geschützten Rechtsgütern wie Leib, Leben und Gesundheit; dies auch gegenüber einer Vielzahl weiterer unbekannter Personen. Diese alle sind intertemporal zu schützen, wie das BVerfG festgestellt hat.

Die dem Konzern zurechenbaren Emissionen tragen zum globalen und damit auch lokalen Klimawandel bei, mit all den Folgen für Eigentum, Gesundheit und Leben, die das BVerfG ausformuliert.<sup>32</sup> Leben und Gesundheit werden durch Hitzewellen und Überschwemmungen bedroht, sowie durch neuartige Erkrankungen aller Art. Eigentumsrechte werden u.a. durch Hitzewellen und Dürren bedroht, bereits heute sind die Waldbestände in Deutschland erheblich angegrif-

---

<sup>31</sup> Vgl. ICCT, From Laboratory to Road. A 2018 Update of official and “real-world” fuel consumption and CO<sub>2</sub> values for passenger cars in Europe, S. 12.

<sup>32</sup> BVerfG, Fn 3, Rdnr. 26 ff.



fen und sind landwirtschaftliche Nutzflächen aufgrund dauerhaften Wassermangels kaum noch wirtschaftlich nutzbar.

Die absolut geschützten Rechte in §§ 1004, 823 Abs. 1 BGB (analog) vermitteln dabei auch den staatlich gebotenen Schutz der Rechtsgüter, wie ihn die Verfassung vorschreibt.<sup>33</sup> Die Zivilgerichte sind aufgerufen, diesen Schutz auch im Kontext des Schutzauftrags aus Art 20a GG zu vollziehen.

Unsere Mandantschaft beruft sich mit der vorliegenden Geltendmachung ihrer Rechte auf die Verletzung von drei Rechtsgütern bzw. -ebenen:

Eine Verletzung des Eigentums sowie auch Leib, Leben und Gesundheit liegt **i)** bereits heute vor, weil die Folgen des Klimawandels in Deutschland spürbar und attributierbar sind. Auch das hat das BVerfG bereits festgestellt.

Zudem sind **ii)** über §§ 823, 1004 BGB (analog) diese einzelnen Rechtsgüter auch in der intertemporalen Dimension, wie vom BVerfG aufgezeigt, auch in Zukunft geschützt.<sup>34</sup>

Der Begriff etwa des Eigentums im verfassungsrechtlichen und auch deliktischen Sinne beinhaltet bereits heute die Bedingungen der Freiheit des Eigentums von Morgen. Das einfache Recht würde die Minimalchwelle der Institutsgarantie des Eigentums bzw. das Untermaßverbot der jeweiligen Freiheitsrechte weit untertreffen, bezöge man in den horizontalen Eigentumsschutz nicht dessen zukünftige Geltung und Ausübung ein.

Würde des Weiteren dieser Schutz nicht über die genannten deliktischen Normen wahrgenommen werden können, so mag der Staat zwar zeitlich isoliert betrachtet gegenwärtig seiner unteren Schutzpflicht nachkommen. In Summe über die Zeit verteilt würde dieser jedoch gravierende Grundrechtsverletzungen und Verletzungen absoluter Rechte durch Private zulassen, was gegen das Gebot der schonenden Verteilung der Freiheitschancen über die Zeit verstößt.<sup>35</sup> So bliebe angesichts der massiven zu erwartenden Einschränkungen insgesamt gesehen nicht viel vom deliktischen Schutz. Damit ist auch klar, dass die Anforderungen an das verfassungsrechtlich gebotene Schutzniveau, dass sich hier in §§ 1004, 823 BGB in horizontaler Ebene äußert, wegen der zeitlichen Dimension stärker ist, als es lediglich punktuell der Fall wäre.

Auch hierin sieht sich unsere Mandantschaft verletzt und kann dies darlegen.

---

<sup>33</sup> vgl. BVerfG NJW 1994, 36, 38, BeckOK BGB/Förster, 58. Ed. 1.5.2021, BGB § 823 Rn. 88.

<sup>34</sup> Womit sich zugleich ergibt, dass dadurch auch prozessual kein Verstoß gegen § 259 ZPO vorliegt. Vgl. auch BVerfG, Fn. 3.

<sup>35</sup> vgl. BVerfG, Fn. 3, Rn. 243.

Darüber hinaus ergibt sich **iii)** aus den Erwägungen des Klima-Beschlusses des BVerfG, der Gesetzeskraft hat (§ 31 Abs. 2 BVerfGG), auch ein weiteres Rahmenrecht, auf das sich unsere Mandant:innen berufen können. Dieses Recht auf (menschwürdige) Zukunft bzw. den Schutz der Freiheit insgesamt, wie es vom BVerfG ausformuliert wurde, wird ebenfalls als „sonstiges Recht“ über §§ 823, 1004 BGB analog geschützt,<sup>36</sup> da es absoluten Charakter und eine Bedeutung wie die übrigen dort verbürgten Rechte einnimmt.

Auch dieses Recht vermittelt den Schutz vor Handlungen Privater gegenüber Privaten, im horizontalen Rechtsverhältnis, über die Rechtsfigur der mittelbaren Drittwirkung der Grundrechte.<sup>37</sup>

Hierbei liegt die Beeinträchtigung nicht primär in den Folgen des Klimawandels, obwohl diese eng damit verknüpft sind, sondern in der sog. „Vollbremsung“, also vorhersehbar starke staatliche Eingriffe in Freiheitsrechte in der Zukunft, wenn Treibhausgasemissionen nicht rasch gesenkt werden. Das BVerfG hat festgestellt, dass die weitgehende Aufzehrung des nach wissenschaftlichen Maßstäben noch zur Verfügung stehenden CO<sub>2</sub>-Restbudgets als Beschränkung von Freiheitsrechten in der Zukunft bereits heute einen Eingriff darstellt. Die Grundrechte, so das Gericht, schützen in ihrer intertemporalen Dimension den Einzelnen vor einer Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der gem. Art 20a GG dem Staat und allen seinen Organen aufgegebenen Treibhausgasminderungslast.<sup>38</sup>

Den Genuss der dargestellten Rechte verkürzt der VW-Konzern durch eigenes und zugerechnetes Verhalten und greift in diese direkt ein. Schon allein deshalb, weil er sein Vorgehen für nach 2030 nicht vorgibt, mithin offensichtlich über das vorhandene Budget hinaus Emissionen verursachen will und seine unzureichende Klimastrategie beibehält. Ein Überwiegen der Interessen von VW ist nicht vorstellbar.

Es kann dagegen auch nicht eingewendet werden, dass mit dem Schutz dieser Rechtsposition eine deliktische Generalklausel durch die Hintertür geschaffen wird, die „sämtliche spezifischen und damit treffsichereren Haftungstatbestände wie das allgemeine Persönlichkeitsrecht oder den Schutz des Unternehmens überflüssig machte.“<sup>39</sup> Nicht zuletzt durch den Zukunftsbezug und die in Art. 20a GG und durch das BVerfG konkret ausformulierten Positionen sowie durch die übr-

---

<sup>36</sup> Vgl. zu „sonstigen“ und Rahmenrechten und zum ähnlichen Allgemeinen Persönlichkeitsrecht BGH, Urteil vom 25. Mai 1954 – I ZR 211/53 –, BGHZ 13, 334-341 – „Leserbrief“; vgl. auch Urteil vom 2. April 1957 – VI ZR 9/56 –, BGHZ 24, 72-83, Rn. 13; Urteil vom 20. Mai 1958 – VI ZR 104/57 –, BGHZ 27, 284-291, Rn. 4.

<sup>37</sup> Vgl. BVerfG, Urteil vom 15. Januar 1958 – 1 BvR 400/51 –, BVerfGE 7, 198, 205 f.; Beschluss vom 19. April 2005 – 1 BvR 1644/00 –, BVerfGE 112, 332, 352; Beschluss vom 11. April 2018 – 1 BvR 3080/09 –, BVerfGE 148, 267-290.

<sup>38</sup> Vgl. BVerfG, Fn. 3, Leitsatz 4 und Rdnr. 183.

<sup>39</sup> S. BeckOK BGB/Förster, 59. Ed. 1.8.2021, BGB § 823 Rn. 117.

gen deliktischen Kriterien wie die Adäquanz besteht ein konturierter, abgrenzbarer Tatbestand, der im Übrigen eine vergleichbare Bedeutung einnimmt wie das klassische Allgemeine Persönlichkeitsrecht.

## 2. Passivlegitimation

Der Konzern Volkswagen AG ist hinsichtlich der Handlungen, die sich durch die konzernweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen äußern, vollumfänglich passivlegitimiert.

Der VW-Konzern verfügt über einen Marktanteil von ca. 12 Prozent und emittierte nach der oben dargestellten Rechnung im Jahr 2020 375,38 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.<sup>40</sup> Eine etwa zu ziehende Bagatellschwelle ist bei weitem überschritten.

Nicht verkannt wird in Anbetracht der Konzerneigenschaft von VW, dass auch deliktsrechtlich der gesellschaftsrechtliche Trennungsgrundsatz zu beachten ist. Grundsätzlich ist auch nicht von der Hand zu weisen, dass die Leitungs- und Kontrollbefugnis aus oder entsprechend § 17 AktG nicht stets zu einer allgemeinen Leitungspflicht im Deliktsrecht erstarkt.

Ein allgemeiner deliktisch-gesellschaftsrechtlicher Rechtsgrundsatz ist jedoch, dass eine Umgehung von Zurechnungstatbeständen allein aufgrund der formalen Organisationsstruktur nicht durchgreifen kann.<sup>41</sup> Dementsprechend ist eine Haftungssegmentierung durch Konzernbildung ebenfalls nicht möglich.

Jedenfalls kraft tatsächlicher Ausübung der Leitungsbefugnisse durch die hierfür gebildeten Steuerkreise „Nachhaltigkeit“, „CO<sub>2</sub>“, „Umwelt und Energie“ sowie durch den Vorstand selbst, ist die Volkswagen AG als Obergesellschaft Subjekt des deliktischen Handelns und die dementsprechend ausgerichteten Handlungen ihrer Tochtergesellschaften ihr unmittelbar zuzurechnen.<sup>42</sup>

Die zu dieser Frage vom Den Haager Gericht in der Rechtssache Shell entwickelten Grundsätze sind zudem auch hier – im deutschen Deliktsrecht – anwendbar, ebenso wie die Tatsache, dass in der (noch laufenden) Rechtssache Lluïya./RWE das OLG Hamm<sup>43</sup> von einer allgemeinen Verantwortung des Konzerns für die Folgen der Emissionen der (verschiedenen) Kraftwerksgesellschaften ausgeht.

---

<sup>40</sup> s. I.2.b), vgl. auch Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2020. S. 88-89, abzurufen unter [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nichtfinanzieller\\_Bericht\\_2020\\_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nichtfinanzieller_Bericht_2020_d.pdf) (31.08.2021).

<sup>41</sup> vgl. BGH GRUR 1957, 494, 498.

<sup>42</sup> s. Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2020, S. 10, 42, 48 92; vgl. auch EuGH, Urteil vom 10. 9. 2009 – C-97/08 P, Nr. 58 – Akzo Nobel.

<sup>43</sup> OLG Hamm, geführt unter Az. I-5 U 15/17. Vgl. zur Prozessgeschichte die Zusammenstellung der Gerichtsdokumente auf <https://germanwatch.org/de/14198>, vgl. zum Verfahren aktuell: Schirmer, Klimahaftung und Kausalität – und es geht doch! JZ 2021, im Erscheinen.

### 3. Kausale Beeinträchtigung und Störereigenschaft

#### a) Störung

Das Eigentum bzw. andere geschützte Rechtsgüter müssen durch die Störung kausal beeinträchtigt bzw. bedroht sein.

Unbestritten dürfte bleiben, dass die emissionsverursachenden Aktivitäten des Volkswagen-Konzerns zu Eigentumsbeeinträchtigungen und in Zukunft notwendigen Freiheitsbeschränkungen bereits kausal beigetragen haben und dies weiterhin werden. Die signifikante Menge an Treibhausgasen, die VW verursacht hat, lässt eine wissenschaftliche Attribuierung von Waldschäden und Wassermangel in Deutschland ebenso zu wie eine Darlegung des Beitrages von VW zum signifikanten Anstieg der globalen Erderwärmung weit über die Paris-Ziele hinaus, wenn die momentane Geschäftspolitik weiter verfolgt wird.

Hierzu indes zur Verdeutlichung:

Der Volkswagen-Konzern hat nach eigenen Angaben allein in seiner Pkw- und leichten NFZ-Sparte über Scope 1-3 in 2018 bereits einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von 435,3 Millionen Tonnen.<sup>44</sup> Berücksichtigt man die realen Emissionen in der Nutzungsphase und basieren diese nicht wie in der Rechnung von VW auf den systematisch zu niedrigen offiziellen Verbrauchsangaben, so steigt der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck 2018 auf 582 Millionen Tonnen.<sup>45</sup> Dies entspricht über 1 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen und übersteigt die jährlichen Treibhausgasemissionen Australiens (527 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e).<sup>46</sup>

Setzte Volkswagen seine eigenen Reduktionsziele um, so läge der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Konzerns im Jahr 2030 – ohne Berücksichtigung zu niedriger Verbrauchsangaben – noch immer bei 323-353 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Würde sich der Konzern entlang des All Electric Case der IEA entwickeln, lägen die Emissionen der Pkw- und leichte NFZ-Sparte über Scope 1-3 in 2030 dagegen nur noch bei 163 Millionen Tonnen.

Die Differenz von 160-190 Millionen Tonnen entspricht etwa den jährlichen Treibhausgasmissionen der Niederlande (185 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e) und ist damit offensichtlich erheblich.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> s. Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2019, S. 70 f.

<sup>45</sup> 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](https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/gp_cleanairnow_carindustryreport_full_v5_0919_72ppi_0.pdf) (20.07.2021).

<sup>46</sup> vgl. die Angaben zu den Treibhausgasemissionen Australiens im Jahr 2018 inklusive LULUCF auf [https://di.unfccc.int/global\\_map](https://di.unfccc.int/global_map) (20.07.2021).

<sup>47</sup> s. Fn. 25; Treibhausgasemissionen der Niederlande im Jahr 2019 inklusive LULUCF unter [https://di.unfccc.int/global\\_map](https://di.unfccc.int/global_map) (21.07.2021).

Nach dem Störerprinzip ist es insoweit nicht notwendig, dass die Emissionen direkt durch den Passivlegitimierten ausgestoßen werden (Scope 1). Vielmehr genügt die adäquate Verursachung der Emissionen auch durch Dritte (Scope 2-3), wie im Folgenden dargelegt wird:

### **b) Störereigenschaft und Verkehrssicherungspflicht**

Störer ist, wer durch sein eigenes Verhalten unmittelbar oder durch Dritte oder über den Zustand von Sachen oder Natureinwirkungen Rechte i.S.d. §§ 1004, 823 BGB beeinträchtigt.<sup>48</sup>

Danach ist die Volkswagen AG Störer.

Es sind diese Emissionsbeiträge außerhalb jedes vorstellbaren Emissionsbudgets, die die Störung im Rechtssinne auslösen. Die Handlung ist die Herstellung und der Verkauf von Fahrzeugen sowie weitere hierauf bezogene Geschäftspraktiken mit den Folgen, die im bestimmungsgemäßen Gebrauch eintreten (Verbrennung von Treibstoffen mit CO<sub>2</sub>-Ausstoß).

Insbesondere aber verstößt das Handeln von VW gegen eine Verkehrssicherungspflicht, die eine eigenständige Begründung der Störereigenschaft ermöglicht.<sup>49</sup>

Bereits aus den gesellschaftsrechtlichen Pflichten zur externen Berichterstattung sowie dem Regelungsgehalt der gesellschaftsrechtlichen Haftungstatbestände für Leitungsorgane von Kapitalgesellschaften (etwa §§ 93 AktG, 43 GmbHG) lässt sich eine Pflicht zum klimasorgfältigen Wirtschaften entsprechend den einschlägigen wissenschaftlichen Standards ableiten. Hierauf bezogene Berichts- und Geschäftsleitungspflichten implizieren bereits Handlungspflichten zum klimasorgfältigen Wirtschaften.

Ungeachtet dessen ergibt sich jedoch auch aus allgemeinen deliktischen Grundsätzen eine Pflicht zur Anpassung des Geschäftsbetriebs an Klimabelange, soweit dies für das jeweilige Unternehmen spezifizierbar ist.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH gilt insoweit, 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. Entlastung hiervon ist gegeben, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält.<sup>50</sup> Eine ganz ähnliche

---

<sup>48</sup> vgl. nur Palandt, 80. Aufl. 2021, § 1004 Rn. 16 bis 18.

<sup>49</sup> vgl. bspw. BGH NJW-RR 2011, 739 Rn. 12.

<sup>50</sup> Statt vieler etwa BGH, NJW 2008, 3775 Tz. 9; Sprau in Palandt, BGB, 80. Aufl. 2021, § 823 Rn. 45 ff. m.w.N.

Rechtsvorschrift findet sich im niederländischen Recht<sup>51</sup> und wurde durch das Gericht in Den Haag auf den Shell-Konzern angewendet.

Ebendiese Verkehrsauffassung ergibt sich u.a. aus den anerkannten Standards des ausführlich dargelegten IEA-Szenarios, das umzusetzen zumutbar (vgl. dazu auch unten) sowie wissenschaftlich dringlich geboten ist.

Die Pflicht speziell zur Beachtung des Treibhausgasbudgets hat sich zudem spätestens seit dem Klima-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zu einer Verkehrssicherungspflicht verdichtet, § 31 Abs. 2 BVerfGG.<sup>52</sup> Die Sicherung der intertemporalen Grundrechte ist nur aufgrund einer gesamtgesellschaftlichen Anstrengung möglich.<sup>53</sup> Grundrechtsschutz insbesondere in mittelbarer Privatwirkung – wie etwa der Schutz aus Art. 2 Abs. 2 GG – ist ein Kernmerkmal von Verkehrssicherungspflichten,<sup>54</sup> sie sind im Einzelfall zu bestimmen und von den Zivilgerichten im Einklang mit Art 20a GG auszuurteilen.

Hinzu kommt, dass bei einem wie bereits oben dargestellt erheblichen, im faktischen Sinne staatsgleichen Einfluss eines Unternehmens wie VW auf das globale Klima, auf das klimabezogene Grundrechte insofern als äußere Leitplanken des möglichen Handelns auch unmittelbare Anwendung finden.<sup>55</sup> Das Verhalten von VW entscheidet für alle Betroffenen erheblich über Auswirkungen auf Gesundheit und Leben, die künftige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie über die Nutzung von Eigentumsrechten.

Anhand dieser Verkehrspflichten ist das gesamte Verhalten des Unternehmens zu bewerten. Nach dem stattfindenden Verhalten und dem angekündigten Wirtschaften besteht ein fortdauernder Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht.

### **c) Erfolgspflicht**

Diese als Verhaltensmaßstab ausgestaltete Verkehrssicherungspflicht wandelt sich wegen des absoluten Charakters des Treibhausgasbudgets in eine Erfolgs-

---

<sup>51</sup> Art 162 des niederländischen Gesetzbuchs steht im Titel „onrechtmatige daad“, also unerlaubte Handlung, und lautet übersetzt:

(1) Wer einem anderen eine ihm zurechenbare unerlaubte Handlung zufügt, ist verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, der dem anderen daraus entsteht.

(2) Als unerlaubte Handlung gilt die Verletzung eines Rechts und eine Handlung oder Unterlassung, die gegen eine gesetzliche Pflicht oder gegen das, was nach ungeschriebenem Recht als ordnungsgemäßes soziales Verhalten anzusehen ist, verstößt, wenn es für dieses Verhalten keine Rechtfertigung gab.

(3) Eine unerlaubte Handlung ist dem Schädiger zuzurechnen, wenn sie aus seinem Verschulden oder aus einer Ursache resultiert, für die er nach dem Gesetz oder nach allgemein anerkannten Grundsätzen (Verkehrsauffassung) einzustehen hat.

<sup>52</sup> vgl. auch Fn. 3.

<sup>53</sup> s. bereits Fn.4.

<sup>54</sup> vgl. BeckOK BGB/Förster, 58. Ed. 1.5.2021, BGB § 823 Rn. 88 f., Neuner, in: NJW 2020, 1851, 1852.

<sup>55</sup> vgl. BVerfG NJW 2018, 1667, 1669 Rn. 41 ff.

pflicht, d.h. dass der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck eines Unternehmens im Ergebnis eine individuell zu bestimmende Schwelle nicht überschreiten darf, soweit dies – wie hier – bestimmbar ist. Entsprechend sind die Anträge gestaltet und sichern die konkrete Einhaltung des Budgets auf Grundlage wissenschaftlicher Maßstäbe.

Wegen der verbleibenden Unsicherheiten auf dem Reduktionspfad zum absoluten Ergebnis in Verbindung mit den epochalen und kaum zu ermessenden Störungen von Rechtsgütern und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass es möglich ist, entsprechend dem Pariser Übereinkommen 2050 Treibhausgasneutralität zu erreichen, aber dennoch die Gefahr besteht, dass vorher die Gesamtemissionen so gesteigert werden, dass das Budget letztendlich übernutzt wird und damit die globalen Temperaturziele nicht erreichbar sind, enthält die Verkehrssicherungspflicht zudem aber auch eine Verhaltenspflicht (hier im Hinblick auf die Gemeinschaftsunternehmen und im Hinblick auf das Verkaufsverhalten vor 2030).<sup>56</sup>

Diese Bemühenspflicht lässt sich anhand der Konzerngröße, dem Konzerneinfluss auf das Klima sowie aufgrund des Gleichheitssatzes wegen bereits ausgestoßener Treibhausgase auf einen Anstrengungsgradienten aufteilen, sodass ausgehend von dem IEA-Szenario als Mindestbasis für jedes Unternehmen umso höhere Anforderungen zu stellen sind, je stärker ein Unternehmen die Einhaltung des Ziels in der Hand hat und in der Vergangenheit in der Hand gehalten hat. Die Bemühungen müssen also umso stärker sein, je größer der Einfluss des Unternehmens ist. VW hat operativ und im Ergebnis einen Einfluss auf das Weltklima wie ein Staat (s. bereits oben). Daher ist VW eine besonders hohe Sorgfaltspflicht aufzuerlegen, weil sie das Potenzial besonders gefährlicher Handlungen innehat.<sup>57</sup> Der Maßstab des IEA-Szenarios, wie oben dargelegt, ist dagegen sogar am unteren Rand der Pflichtenskala einzuordnen.

#### **d) Konkreter Verhaltensmaßstab**

Ein eigenständiger, illustrativer Verstoß von VW gegen die Pflicht zu klimasorgfältigem Verhalten ergibt sich eindrücklich auch aus einem spezifischen Merkmal der Konzernstrategie – das zudem in dieser Form nicht mehr durch das Geschäftsleiterermessen abgedeckt ist.<sup>58</sup> Es ist anhand konkreter Kriterien bestimmbar, dass durch die gesamte Modellpalette der Marken des Konzerns stets das Modell signifikant stärker vermarktet und gefördert wird, das – verglichen mit dem CO<sub>2</sub>-ärmeren Pendant mit im Wesentlichen gleichen Nutzungsparametern – drastisch ineffizienter ist. Eine solche Strategiedirektive zum Bau ineffizienter Fahrzeuge ist danach nicht tragfähig.

---

<sup>56</sup> vgl. bereits vorstehend sowie auch Fn.5, Ziff. 4.4.33.

<sup>57</sup> Vgl. auch Gailhofer/Verheyen, Klimaschutzbezogene Sorgfaltspflichten: Perspektiven der gesetzlichen Regelung in einem Lieferkettengesetz, ZUR 2021, S. 402.

<sup>58</sup> s. dazu weiter unten unter 5. Rechtsfolge.

Hierbei handelt es sich durchweg um sog. Sport Utility Vehicles oder sog. Geländewagen (beides i.F.: SUV). Nach Berechnungen der IEA liegen der Mehrverbrauch und die Mehremissionen eines durchschnittlichen SUV gegenüber einem durchschnittlichen Mittelklassewagen bei 25 Prozent.<sup>59</sup> Insgesamt war der SUV-Boom im vergangenen Jahrzehnt einer der zentralen Treiber für den Anstieg globaler CO<sub>2</sub>-Emissionen. 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.<sup>60</sup> Zugleich hat VW eine SUV-Offensive angekündigt, mit der der Verkauf von SUV massiv gesteigert werden soll: 50 Prozent aller durch VW verkauften Fahrzeuge sollen bis 2025 SUVs sein.<sup>61</sup>

Der Gegensatz zur Klimaschutzpflicht bzw. ein offensichtlicher und eigenständiger Verstoß gegen Verkehrssicherungspflichten liegen hier auf der Hand.

Die Haftung für die beherrschten Tochterunternehmen ergibt sich dabei im Ausgangspunkt bereits kraft tatsächlicher Ausübung gesellschaftsrechtlicher Kontrollbefugnisse gerade hinsichtlich der Klimapolitik der Gesellschaften. Im Übrigen bestehen hinreichende Sachgründe, um die Störereigenschaft unabhängig davon zu bejahen.<sup>62</sup>

#### **4. Rechtswidrigkeit, § 1004 Abs. 2 BGB**

Ein Ausschluss des Anspruches besteht nicht. Das Verhalten von VW durch die Eigentumsstörung sowie die Störung zukünftiger Freiheitsrechte ist rechtswidrig i.S.d. § 1004 BGB. Dies wird bereits durch die Eigentumsbeeinträchtigung sowie die Beeinträchtigung der anderen Rechtsgüter indiziert und erhärtet sich durch den Umfang des Verstoßes gegen die Verkehrssicherungspflicht.

Legalisierende Genehmigungen 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.<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> s. IEA World Energy Outlook 2019, S. 151.

<sup>60</sup> vgl. IEA, unter <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market> (20.07.2021).

<sup>61</sup> vgl. 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).

<sup>62</sup> Vgl. BGH NJW 2015, 2027, 2028 Rn. 14 sowie OLG Hamm, Beschl. vom 01.07.2021 – I-5 U 15/17, S. 6 f.).

<sup>63</sup> st. Rspr., vgl. bpsw. BGH Urteil vom 04.12.1970, Az. V ZR 79/68.



Insgesamt ist es zudem auch fernliegend anzunehmen, die Typenzulassung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf der Grundlage u.a. der festgelegten EU-Flottengrenzwerte führe zu einem grundsätzlichen Haftungsausschluss. Zum einen entsprechen die spezialgesetzlichen Festlegungen selbst nicht dem durch das BVerfG aufgezeigten Maßstab zur Sicherung des noch zur Verfügung stehenden Treibhausgasbudgets. Zum anderen aber sind zivilrechtliche Verkehrssicherungspflichten nicht gleichzusetzen mit öffentlich-rechtlichen Produktzulassungsvorschriften. Dies hat auch das OLG Hamm bereits eindrücklich festgestellt:

„Es entspricht der gesetzlichen Systematik, dass auch derjenige, der rechtmäßig handelt für von ihm verursachte Eigentumsbeeinträchtigungen haften muss.“<sup>64</sup>

## 5. Rechtsfolge

### a) Maßstab der Rechtsfolgenausfüllung

Auf Rechtsfolgenseite sind grundsätzlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, unabhängig davon, ob es sich um einen Unterlassungs- oder Beseitigungsanspruch handelt. Die Maßnahmen haben sich an dem Stand der Wissenschaft auszurichten.<sup>65</sup> Es sind gesichert effektive Maßnahmen zu wählen.<sup>66</sup> Der wissenschaftliche Stand wird – wie bereits oben dargestellt – derzeit bezüglich der Automobilwirtschaft durch den IEA Standard „Net Zero“, All Electric-Unterszenario, abgebildet.

Es sind auch *bestimmte* Maßnahmen wie beantragt vom Anspruch umfasst, da diese die einzigen Maßnahmen abseits der Betriebseinstellung<sup>67</sup> zur Erreichung der von der Sorgfaltspflicht geforderten jeweiligen Mindestziele darstellen.<sup>68</sup> Damit ermöglichen §§ 1004, 823 BGB analog als Anpassungsansprüche unmittelbare gerichtliche Anordnungen der Klimasorgfalt.

Für die Ziele bis 2030 folgt die Verurteilung wie beantragt aus der drastischen Unterschreitung der notwendigen Ziele. Für die Zeit bis 2050 sind keine geeigneten Maßnahmen erkennbar oder angekündigt.

Die Rechtsfolgen werden dabei nicht durch staatliche Maßnahmen wie Regulierung, Konzessionen oder Duldungen überlagert oder verdrängt. Verkehrssiche-

---

<sup>64</sup> OLG Hamm, Hinweis- und Beweisbeschluss vom 30.11.2017, Az. I-5 U 15/17 – juris, Orientierungssatz 1. 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.

<sup>65</sup> vgl. *Callies*, in: ZUR 2021, 355 f.

<sup>66</sup> vgl. BGH NJW 2004, 1035, 1037, NJW 2005, 1366, 1367; BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.W. – Rn. 192-265, 162.

<sup>67</sup> vgl. BGH, Urteil vom 22. 10. 1976 - V ZR 36/75 sowie BGH NJW 2004, 1035, 1036.

<sup>68</sup> st. Rspr. seit BGH NJW 1959, 936, 938.

zungspflichten bestehen unabhängig von ausdrücklich kodifizierten Rechtssätzen und können über solche hinausgehen, siehe oben.

Dem Klima-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts ist, wie bereits erwähnt, die verfassungsrechtliche Festlegung auf ein maximal noch zu verbrauchendes Budget zu entnehmen. Daraus folgt eine gesamtgesellschaftliche Ergebnispflicht auf Einhaltung des Budgets. Dies verdeutlicht, dass es eigener Handlungspflichten der Unternehmen neben den staatlichen Regulierungspflichten bedarf.

Die je nach Blickwinkel möglicherweise zu fordernde Begehungsgefahr i.S.d. § 1004 BGB folgt aus den tatsächlich schon vorhandenen Störungen sowie der externen Berichterstattung des Konzerns. Geschuldet ist deshalb, soweit einschlägig, nicht nur schlichtes Untätigsein, sondern ebenso ein effektives Verhalten, das den Nichteintritt der drohenden Beeinträchtigungen bewirkt.<sup>69</sup> Daraus folgt, dass der Konzern alles tun muss, um die Ziele seinerseits einhaltbar zu machen.

Eine solche, ebenfalls zu berücksichtigende „bottom up“- Bemühenspflicht verbietet eine Geschäftstätigkeit wie die oben skizzierte bzgl. der eigenen SUV-Offensive.

Angesichts des Sachverhalts besteht die hinreichend verdichtete Gefahr, dass VW auch weiterhin Verbrenner nach 2030 verkaufen wird, was aber nach den vorbezeichneten Standards vor dem Hintergrund des gewöhnlichen Ausstoßzeitraumes über die Lebensdauer der Fahrzeuge von (global) 15 Jahren absolut zu unterbleiben hat (vgl. hierzu auch bereits oben I.). Auch aus den Geschäftsleiterpflichten ergibt sich mittlerweile eine Notwendigkeit der Anpassung der Konzernstrategie an dieses Ziel, nachdem die EU-Kommission eine entsprechende Gesetzesinitiative angekündigt hat.<sup>70</sup> Auch Konkurrenten von VW haben diese Pflicht bereits erkannt.<sup>71</sup>

## **b) Zumutbarkeit**

Nach dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand (auch vor Veröffentlichung des zitierten IEA-Berichts), dessen VW sich bereits seit geraumer Zeit hätte bedienen können, sind die Maßnahmen auch zumutbar. Nach obergerichtlicher Rechtsprechung ist für deutsche Großunternehmen der Klimawandel in seinen grundsätzlichen Folgen und Zusammenhängen seit 1958 bekannt: Der Senat des OLG Hamm erläutert daher in seinem jüngsten Hinweis- und Beweisbeschluss<sup>72</sup>, dass er die adäquate Kausalität im Hinblick auf die Verursachungszusammenhänge ab

---

<sup>69</sup> vgl. BGH NJW 2004, 1035, 1037 sowie BGH NJW 2005, 1366, 1367.

<sup>70</sup> s. „Fit for 55“-Gesetzespaket, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3541) (21.07.2021).

<sup>71</sup> Mit Stand der Unterzeichnung plant Daimler Medienberichten zufolge ein ICE-Aus für 2030.

<sup>72</sup> OLG Hamm, Hinweis und Beweisbeschluss vom 01.07.2021, Az. I-5 U 15/17, S. 5 f, unveröffentlicht.

1958 bejahen werde. Die Transition hätte daher bei Annahme eines rechtmäßigen Verhaltens lange eingeleitet werden können.

Unschädlich ist daher auch der diesseits nicht verkannte notwendige hohe Aufwand für den Umbau. Ein Vertrauensschutz in den *status quo* oder Paris-widrige Reduktionspfade besteht nicht. Dies wird durch den Klimabeschluss des BVerfG noch einmal bestärkt. Angesichts des verfassungsrechtlich verbindlichen Treibhausgasbudgets kann es keinen Vertrauensschutz in Reduktionspfade geben, die mit diesem Budget unvereinbar sind. Vielmehr liegen wirksame und frühzeitige Maßnahmen im Eigeninteresse von VW. Staatliche Eingriffe zur Reduzierung der Emissionen von Autoherstellern sind verfassungsrechtlich geboten und werden den Konzern umso härter treffen, wenn er nicht bereits frühzeitig seine Geschäftstätigkeit anpasst.

Bereits seit Antritt Ihres Postens als Vorstandsvorsitzender ist Ihnen, Herr Dr. Diess, zudem die Bedeutung der Entscheidungen Ihres Konzerns für das globale Klima bewusst. Sie haben bereits angekündigt, den aus Ihrer Sicht verbleibenden Zeitraum zur Erreichung der Paris-Ziele von circa zehn Jahren zum Konzernumbau zu nutzen.<sup>73</sup>

Das Geschäftsleiterermessen des Vorstandsvorsitzenden ist wegen der dargelegten gesetzlichen Rahmenbedingungen i.V.m. der gesellschaftsrechtlichen Legaltätspflicht überdies ohnehin eingeschränkt. Eine Konzernzielausrichtung nach der ebenfalls verlautbarten Konzernstrategie der „cash flow optimized transformation“<sup>74</sup> ist kein geeigneter Grund, das weitere Wirtschaften den umzusetzenden Klimazielen zuwider zu gestalten.

### **III. Aufforderung und Fristsetzung**

Wir fordern Sie auf, sich entsprechend den obigen Anträgen zu verpflichten und die beantragten bzw. dazu notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Hierfür erwarten wir die Vorlage einer geeigneten Strategieanpassung sowie eine ordnungsgemäße Unterlassungserklärung im Hinblick auf darüber hinaus gehende Emissionen.

Hierfür notieren wir uns eine Frist bis zum

**29.10.2021**

---

<sup>73</sup> vgl. Diess, LinkedIn, unter <https://de.linkedin.com/pulse/so-wandeln-wir-volkswagen-herbert-diess> (12.07.2021).

<sup>74</sup> vgl. Volkswagen AG, Leading the Transformation, S. 11, [https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/presentations/2021/03/2021-03-16\\_Deep\\_Dive\\_Dahlheim.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/presentations/2021/03/2021-03-16_Deep_Dive_Dahlheim.pdf) (01.07.2021)

Dies ist eine großzügige Frist, die zeigt, dass wir eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den hier aufgezeigten Rechtsverstößen erwarten.

Unserer Mandantschaft ist weiteres Zuwarten darüber hinaus nicht zumutbar. Aufgrund der wenigen verbleibenden Zeit zur Sicherung der Einhaltung der globalen Temperaturschwelle und des globalen Treibhausgasbudgets ist die Strategieanpassung unverzüglich umzusetzen.

Sollte dies nicht geschehen, werden wir zur Klage raten. Auf §§ 888 bzw. 890 ZPO wird hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Roda Verheyen  
Rechtsanwältin

John Peters  
Rechtsanwalt