

Q&A zur Entscheidung des Bundesgerichtshofs zum vorzeitigen „Verbrenner-Aus“: Laufende Klimaklagen bleiben unberührt

Was hat der Bundesgerichtshof am 23.3.2026 entschieden?

Mit in der Begründung gleichlautenden Urteilen vom 23. März 2026 hat der Bundesgerichtshof (BGH) zwei Revisionen von drei Geschäftsführer*innen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) verworfen ([Az. VI ZR 334/23 und VI ZR 365/23](#)). Sie wollten die BMW AG und die Mercedes Benz AG gerichtlich verpflichten, keine Pkw mit Verbrennungsmotor nach 2030 zu verkaufen bzw. ein bestimmtes CO₂-Budget durch den laufenden Verkauf von „Verbrennern“ nicht zu überschreiten.

Die Klage baut auf dem wegweisenden [Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts](#) (BVerfG) von 2021 auf. Darin hatte das BVerfG festgestellt, dass unzureichende Klimaschutzmaßnahmen heute die Freiheitsrechte zukünftiger Generationen verletzen – weil dann später umso drastischere Reduktionsmaßnahmen notwendig werden. Die Kläger*innen argumentierten, dass die Autohersteller als sogenannte mittelbare Störer in ihr Allgemeines Persönlichkeitsrecht eingreifen: Durch den Treibhausgasausstoß ihrer Fahrzeuge trügen die Konzerne dazu bei, dass solche drastischen Klimaschutzmaßnahmen in Zukunft überhaupt erst nötig würden.

Der BGH hat die Revisionen in erster Linie deshalb verworfen, weil es kein verbindliches Emissionsbudget für die Automobilindustrie gebe. Ein solches sektorspezifisches Budget sei aber Voraussetzung, dass dessen „Ausschöpfung rechtlich vermittelt unausweichlich zu einer freiheitsbeschränkenden Gesetzgebung führen würde.“ (VI ZR 365/23, Rz. 28). Darüber hinaus seien die Automobilhersteller auch nicht als Störer anzusehen: erstens gebe es für sie keine zivilrechtliche Pflicht (sogenannte Verkehrssicherungspflicht) zur Emissionsreduktion, denn eine solche sei durch die EU-Flottengrenzwertverordnung (EU 2019/631), ausgeschlossen, die selbst auf die Pariser Klimazielen verpflichtet sei. Zweitens falle die befürchtete

Beeinträchtigung – künftige gesetzliche Klimaschutzmaßnahmen – allein in den Verantwortungsbereich des Gesetzgebers.

Wie ist die Entscheidung einzuordnen?

Die zentrale Frage für den BGH war nicht, wer für Klimaschäden wie Überschwemmungen oder Dürren haftet. Genauso wenig ging es um eine unmittelbare Beeinträchtigung von Rechten der Kläger durch die Folgen des Klimawandels selbst. Es ging vielmehr darum, wer die Verantwortung trägt für künftige staatliche Einschränkungen – also für Gesetze, die der Staat irgendwann erlassen muss, um das Klima zu schützen. **Der BGH antwortete: der Gesetzgeber, nicht die Unternehmen.** Damit unterscheidet sich dieser Fall grundsätzlich von solchen Klimaklagen, in denen es um bereits eingetretene oder konkret drohende Schäden und Rechtsverletzungen durch den Klimawandel selbst (und nicht durch eine mögliche künftige Gesetzgebung) geht – und für die diese BGH-Entscheidung deshalb keine Präzedenzwirkung hat.

Dennoch hält das ECCHR die Begründung in zwei zentralen Punkten für nicht überzeugend:

Erstens zur Frage der CO₂-Budgets: Der BGH argumentiert, dessen Verteilung sei Sache des Gesetzgebers und könne nicht gerichtlich auf einzelne Unternehmen heruntergebrochen werden. Der BGH übersieht, dass im Jahr 2026 – gemessen am völkerrechtlich verbindlichen 1,5°C-Ziel – für Deutschland faktisch [kein zu verteilendes Restbudget](#) verbleibt. In einer solchen „Overshoot“-Situation stellt sich nicht mehr die klassische Verteilungsfrage, sondern die Frage nach konkreten Emissionsminderungspflichten, insbesondere für Großemittenten. Rechtlich geht es um zivilrechtliche Verkehrssicherungspflichten, die auch ohne gesetzgeberische Zuweisung eines CO₂-Budgets bestehen können.

Zweitens zur Sperrwirkung der EU-Flottengrenzwerteverordnung: Der BGH erkennt zwar an, dass öffentlich-rechtliche Vorschriften eine zivilrechtliche Haftung nicht ausschließen. Er nimmt aber an, dass in diesem konkreten Fall die EU-Flottengrenzwerteverordnung eine solche Sperrwirkung entfaltet. Auch dies überzeugt nicht: Die Verordnung enthält lediglich relative Flottengrenzwerte, keine absoluten Emissionsobergrenzen. Sie kann daher keine abschließende Regelung sein, die weitergehende zivilrechtliche Pflichten ausschließt ([mehr dazu hier](#)).

Wichtig ist: Dieses Urteil betrifft ausschließlich Klagen, die auf zukünftige Freiheitsbeschränkungen durch Klimaschutzgesetze abzielen. Wo es um

bereits eingetretene oder konkret drohende Beeinträchtigungen durch den Klimawandel selbst geht – etwa bei Überschwemmungen, Extremwetterereignissen oder Folgen des Meeresspiegelanstiegs, bleibt es beim zivilrechtlichen Rechtsgüterschutz, wie er auch vom OLG Hamm im Verfahren [Saul Luciano Lluya v. RWE](#) im Grundsatz bestätigt wurde.

Ist das Urteil ein Rückschlag für Klimaklagen?

Das Urteil des BGH stellt keinen grundsätzlichen Rückschlag für Klimaklagen dar, sondern betrifft einen spezifischen Klageansatz.

Der BGH hatte über einen Unterlassungsanspruch gegen Vertreter der Automobilindustrie zu entscheiden, der sich auf die Gefahr einer zukünftigen Freiheitsbeschränkung durch künftige radikale Klimaschutzmaßnahmen stützte. Die Zurückweisung dieses Ansatzes bedeutet jedoch nicht, dass Unternehmen generell keiner zivilrechtlichen Verantwortung für Klimafolgen unterliegen. Insbesondere, wenn es um den Schutz absoluter Rechtsgüter geht, sind unternehmensspezifische Emissionsbudgets irrelevant, solange eine kausale Beziehung zwischen dem Handeln der Beklagten und der Beeinträchtigung besteht.

Unberührt bleiben insbesondere:

- Schadensersatzklagen bei bereits eingetretenen und künftig zu erwartenden Schäden, insbesondere an Gesundheit oder Eigentum
- Klagen wegen Rechtsverletzungen durch die Folgen des Klimawandels
- Klagen gegen Großemittenten aus anderen Sektoren

Die rechtliche Entwicklung bleibt damit weiterhin offen.

Was bedeutet das Urteil für den Pakistan Klima-Kosten-Fall?

Das Urteil des BGH hat nur eine sehr eingeschränkte Bedeutung für den [Pakistan Klima-Kosten-Fall](#), denn die Fallkonstellationen unterscheiden sich grundlegend:

- Während der BGH über einen in die Zukunft gerichteten Anspruch urteilen musste, geht es den pakistanischen Kläger*innen um den Ersatz bereits im Sommer 2022 eingetretenen Schäden.

- Die geltend gemachten Rechtsgutverletzungen sind grundsätzlich andere. Die Klage gegen BMW und Mercedes machte eine Verletzung des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts durch künftige radikale staatliche Klimaschutzmaßnahmen geltend, während es im Klima-Kosten-Fall um die Entschädigung von klimawandelbedingten Schäden am Eigentum der Kläger*innen geht.

Der Kern des Klima-Kosten-Falls liegt im klassischen Deliktsrecht: Kausalität und Verkehrssicherungspflicht. Der BGH erkennt diese Pflichten zwar grundsätzlich an, setzt sich mit ihnen jedoch nicht vertieft auseinander. Aussagen zur Kausalität oder Zurechnung fehlen weitgehend. Daher hat das Urteil für diese Fragen nur begrenzte Aussagekraft.

Der BGH beschäftigt sich fast ausschließlich mit der Gefahr für die künftigen Freiheitsrechte der Kläger*innen, die durch künftige radikale Klimaschutzmaßnahmen verletzt werden könnten. Um eine solche zukünftige Einschränkung von Freiheitsrechten durch den deutschen Gesetzgeber geht es aber den Kläger*innen im Klima-Kosten-Fall gar nicht.

Auch spielt das aus dem Völkerrecht abgeleitete CO₂-Budget zur Einhaltung der 1,5 °C-Grenze in dem Fall nur eine untergeordnete Rolle. Außerdem spielen weder die EU-Flottengrenzwerte-Verordnung noch vergleichbare Regelungen eine Rolle im Klima-Kosten-Fall und können auch nicht die vom BGH angenommene Sperrwirkung entfalten.

Was bedeutet das Urteil für die Klage gegen Holcim?

Das Urteil des BGH hat keine Bedeutung für die Klage von [Asmania et al. gegen Holcim](#), denn die Fallkonstellationen sind grundsätzlich verschieden. Zudem unterliegt die Klage dem schweizerischen Recht.

- Zwar fordern auch die Kläger*innen von Pari eine Emissionsreduktion von Holcim, die Begründung dieses Anspruchs entscheidet sich aber grundlegend von dem Verfahren vor dem BGH. Der BGH entschied seine Fälle explizit in Bezug auf die deutsche Dogmatik des intertemporalen Freiheitsschutzes. Kurz gesagt, während es in der Klage gegen Holcim um eine konkret bevorstehende sowie bereits eingetretene Beeinträchtigungen der Rechte der Kläger*innen durch den von Holcim mitverursachten Klimawandel geht, ging es im Verfahren vor dem BGH

darum, ob es den Autoherstellern zugerechnet werden kann, wenn der deutsche Gesetzgeber in Zukunft strengere Klimaschutzmaßnahmen ergreifen muss.

- Daneben geht es im Verfahren gegen Holcim auch um Ersatz bereits eingetretener Schäden, Kosten für notwendige Anpassungsmaßnahmen, sowie Ersatz für immaterielle Schäden (Genugtuung). Dabei handelt es sich um klassische zivilrechtliche Haftungsansprüche, auf welche sich die Entscheidung des BGH nicht bezieht.
- Auch die EU-Flottengrenzwerte-Verordnung, welche nach Ansicht des BGH eine Auswirkung auf die Pflichten von Unternehmen haben kann, ist für Holcim nicht anwendbar. In den vom BGH entschiedenen Klagen ging es um das Inverkehrbringen von Verbrenner-Autos – und nicht um die Herstellung von Zement, für welches es keine öffentlich-rechtlichen Grenzwerte gibt.

Welche Konsequenzen hat das Urteil für Unternehmen?

Es wäre ein Fehlschluss davon auszugehen, dass das Urteil Unternehmen in Bezug auf ihren Beitrag zum Klimawandel generell aus der Verantwortung nehmen würde. Das Urteil bezieht sich einzig auf eine „eingriffsähnliche Vorwirkung des angegriffenen Wirtschaftsmodells dergestalt, dass dieses mittelbar in der Zukunft das Ergreifen radikaler staatlicher Klimaschutzmaßnahmen notwendig mache, die dann ihrerseits in das allgemeine Persönlichkeitsrecht einzugreifen drohen“ (VI ZR 365/23, Rz. 23). Für Rechtsgutverletzungen durch die signifikante Mitverursachung des Klimawandels und dessen Folgen bestehen deshalb unverändert erhebliche Haftungsrisiken (siehe OLG Hamm im [Verfahren Saul Luciano Lluya v. RWE](#)).

Unternehmen bleiben verpflichtet, Klimarisiken ernsthaft in ihre Geschäftsmodelle einzubeziehen.

Warum unterstützt das ECCHR Menschen, die Klimaklagen führen?

Klimaklagen sind ein zentrales Instrument, um Menschenrechte im Kontext der Klimakrise durchzusetzen.

Es geht dabei insbesondere um effektiven Rechtsschutz für Betroffene, um faktisch bestehende Schutzlücken zu schließen. Als Menschenrechtsorganisation unterstützt das ECCHR Einzelpersonen und Communities aus dem Globalen Süden, deren Rechte durch europäische Konzerne verletzt werden. Dies gilt auch für Rechtsverletzungen im Kontext der Klimakrise. Klimaklagen wie die der Bewohner*innen der indonesischen Insel Pari oder der Pakistanischen Bäuer*innen verdeutlichen, wie Menschen aus dem Globalen Süden unverhältnismäßig von den Folgen der Klimakrise betroffen sind – und damit unter der Verantwortungslosigkeit privater Wirtschaftsakteure und ihrem Beitrag zur Klimakrise leiden.

Die Verfahren sind daher auch Ausdruck einer grundlegenden Frage globaler Klimagerechtigkeit.

Stand: April 2026

European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR) e.V.

www.ecchr.eu