

Mandanteninformation

März 2026

BGH verhandelt zu sog. „Klimaklagen“ gegen das Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotoren

VI. Zivilsenat verhandelt über Ansprüche der „Deutschen Umwelthilfe“ gegen BMW und Mercedes-Benz

Im Rahmen der Klimakrise sehen sich gerade Unternehmen aus emissionsintensiven Industriezweigen immer öfter mit zivilrechtlichen Klagen auf Unterlassung oder Schadensersatz für emittierendes Verhalten konfrontiert. Am 2. März 2026 hat nun der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs über zwei Klagen der Geschäftsführer der „Deutschen Umwelthilfe e.V.“ verhandelt. Diese wollen die Automobilhersteller BMW und Mercedes-Benz verpflichten, es zu unterlassen, nach Oktober 2030 neue Pkw mit Verbrennungsmotor in Verkehr zu bringen. Wenngleich schon die vom BGH-Senat aufgeworfenen Fragestellungen zeigen, dass ein entsprechendes Urteil rechtliches Neuland wäre, bringen entsprechende Klagen auch jenseits ihrer rechtlichen Erfolgsaussichten für Unternehmen Unsicherheiten und Risiken mit sich.

Mit großer medialer Wirkung haben die Geschäftsführer der „Deutschen Umwelthilfe e.V.“ in den vergangenen Jahren vor den Gerichten in München und Stuttgart gegen BMW und Mercedes-Benz Unterlassungsklagen erhoben, die sich darauf richten, den Beklagten zu untersagen, nach Oktober 2030 neue Pkw mit Verbrennungsmotor in Verkehr zu bringen. Rechtlicher Ansatzpunkt ist dabei die vom Bundesverfassungsgericht im sog. Klima-Beschluss vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) erstmals erwähnte Dimension der Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung. Das Bundesverfassungsgericht hatte damals im Wesentlichen entschieden, dass

Grundrechte verletzt werden können, wenn aufgrund jetzt unzureichender emissionsverringender Maßnahmen später die Ziele des Pariser Klimaabkommens nur noch durch schwerwiegende Freiheitseinbußen erreicht werden können. Schon jetzt entstünden dann eingriffsähnliche Vorwirkungen auf die durch das Grundgesetz umfassend geschützte Freiheit.

Die Kläger in den Verfahren gegen BMW und Mercedes-Benz leiten aus dieser für den Staat entwickelten grundrechtlichen Schutzwirkung nun einen zivilrechtlichen Unterlassungsanspruch gegen die

Beklagten her, den die erst- und zweitinstanzlichen Gerichte allerdings abgelehnt haben. Während die Oberlandesgerichte jeweils keine Revision zugelassen hatten, hat der Bundesgerichtshof die Revisionen zugelassen und am 2. März 2026 mündlich verhandelt.

I. Bundesgerichtshof sieht schwierige Rechtsfragen

Im Rahmen seiner Einführung hat der Senat klargestellt, dass sich auch diese neuartige Fragestellung in den etablierten Kategorien des Deliktsrechts fassen lässt. Auf der einen Seite komme es darauf an, ob der Verkauf von Pkw mit Verbrennungsmotoren nach 2030 die vom Bundesverfassungsgericht für staatliches Handeln entwickelte eingriffsähnliche Vorwirkung auf Grundrechte der Kläger entfalte. Andererseits sei entscheidend, ob die Beklagten als mittelbare Störer anzusehen seien, weil sie den Betrieb emissionsintensiver Pkw ermöglichten. Beiden Fragen liege letztlich zugrunde, dass es kein gesetzlich vorgegebenes „Emissionsbudget“ für Privatunternehmen gibt. Selbst das Bundesverfassungsgericht hatte ein solches „Emissionsbudget“ allenfalls auf nationaler Ebene vorgesehen, aber beispielsweise schon eine Aufteilung auf Bundesländer oder Gemeinden abgelehnt, weil dazu allein der Gesetzgeber berufen sei.

II. Klägerseite betritt rechtliches Neuland

Die Klägerseite räumt offen ein, dass der Weg über die Zivilgerichte eine Reaktion auf aus ihrer Sicht unzureichendes Handeln des Gesetzgebers sei. Die Grundrechte der Kläger könnten allerdings nicht davon abhängen, ob der Gesetzgeber tätig werde, sondern müssten notfalls von den Zivilgerichten geschützt werden. Dabei erkennt auch die Klägerseite nach zwei verlorenen Instanzen an, dass solche Ansprüche nach geltendem Recht nicht unbedingt naheliegend sind; gleichwohl sei es dann eben Sache der Zivilgerichte, das Zivilrecht fortzuentwickeln.

III. Beklagtenseite verweist auf Gewaltenteilung

Die Beklagtenseite dagegen wies darauf hin, dass die mit der Bewältigung der Klimakrise verbundenen Fragen überaus komplex sind und eine Abwägung aller betroffenen Interessen erforderten. Ein

Verfahren zwischen zwei Parteien vor einem Zivilgericht sei dafür nicht der richtige Ort; vielmehr sei der Gesetzgeber berufen, entsprechende Regelungen zu treffen, was mit dem unionsrechtlichen Verkaufsverbot für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2035 auch schon erfolgt sei. Die Beklagten müssten sich auf diese Regelungen verlassen können und könnten nicht darüber hinausgehend zur Unterlassung verpflichtet werden.

IV. „Strategic litigation“ im Widerspruch zu den Zielen des Zivilprozesses

Wie schon die Fragen des Bundesgerichtshofs zeigen, fügen sich die von der Klägerseite geltend gemachten zivilrechtlichen Unterlassungsansprüche gegen Privatunternehmen nicht ohne weiteres in die etablierte Systematik des deutschen Zivilrechts ein. Der Versuch, komplexe Verteilungsprobleme in der binären Logik eines Zweipersonenprozesses zu lösen, lässt sich auch nur schwer mit den Zielen des Zivilprozesses vereinbaren. Die Mechanismen klassischer Zivilprozesse sind für gesamtgesellschaftliche Fragestellungen zur Gewichtung unterschiedlicher privater und öffentlicher Interessen schon strukturell ungeeignet, weil nicht alle maßgeblichen Personen beteiligt sein können, sich die Urteilswirkungen aber – wie von der Klägerseite regelmäßig angestrebt – auf zahlreiche weitere Personen erstrecken würden. Auch in materiellrechtlicher Hinsicht lässt sich das Zivilrecht nicht einfach im Lichte von widerstreitenden Grundrechtspositionen fortbilden, wenn die maßgeblichen verfassungsrechtlichen Abwägungsentscheidungen dem Gesetzgeber vorbehalten sind. Vor diesem Hintergrund wäre eine Klarstellung des Bundesgerichtshofs, dass sich Zivilverfahren schon strukturell nicht für „strategische Prozessführungen“ eignen, wünschenswert.

V. Klagen auf Unterlassung emittierenden Verhaltens als Risiko für emittierende Unternehmen

Schon die knapp zweistündige mündliche Verhandlung vor dem VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat gezeigt, dass die von den Klägern erhobenen Unterlassungsansprüche nach bisheriger Rechtsprechung nicht ohne Weiteres gegeben sind. Die Klägerseite sieht zivilrechtliche Klagen gegen emittierende Unternehmen allerdings ohnehin nur als

einen Teil der Bewältigung der Klimakrise und als eine Ergänzung politischen Handelns. Unabhängig davon, ob entsprechende Klagen rechtlich Erfolg haben, ist es für betroffene Unternehmen regelmäßig eine erhebliche zusätzliche Belastung, überhaupt verklagt zu werden. Zudem zeigt die Erfahrung aus anderen Ländern, dass Klagen gegen emittierendes Verhalten in rechtlicher Hinsicht ernst genommen werden müssen. Die Abwehr entsprechender Ansprüche erfordert für Unternehmen daher eine gut abgestimmte Verfahrensstrategie aus zivilprozessualen Feingefühl und geschicktem Konfliktmanagement. Auch nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs im aktuellen Fall gegen BMW und Mercedes-Benz müssen sich Unternehmen weiterhin mit den Risiken beschäftigen, die sich aus zivilrechtlichen Klagen gegen emissionsintensive Unternehmensmodelle ergeben.

Diese Mandanteninformation beinhaltet lediglich eine unverbindliche Übersicht über das in ihr adressierte Themengebiet. Sie ersetzt keine rechtliche Beratung. Als Ansprechpartner zu dieser Mandanteninformation und zu Ihrer Beratung stehen gerne zur Verfügung:



Prof. Dr. Ben Steinbrück, MJur (Oxford)
Rechtsanwalt | Partner
Prozessführung und Schiedsverfahren | Gesellschaftsrecht | Commercial

T +49 621 4257 219
E Ben.Steinbrueck@sza.de



Dr. Stefan Zeyher
Rechtsanwalt | Partner
M&A | Gesellschaftsrecht | Commercial | Prozessführung und Schiedsverfahren

T +49 621 4257 331
E Stefan.Zeyher@sza.de



Dr. Justin Friedrich Krahé, LL.B. (UCL)
Rechtsanwalt | Associate
Prozessführung und Schiedsverfahren

T +49 699769601 503
E Justin.Krahe@sza.de