

## **Umwelt**

### **Mandanteninformation 04/2026**

#### **BGH verneint vorbeugenden Unterlassungsanspruch von Privatpersonen zur Durchsetzung eines vorzeitigen „Verbrenner-Aus“**

Der Bundesgerichtshof hat am 23. März 2026 entschieden, dass Privatpersonen von Kraftfahrzeugherstellern nicht verlangen können, das Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotor vor Ablauf der durch die EU-Pkw-Emissionsverordnung (EU) 2019/631 gesetzten Fristen zu unterlassen (Az. VI ZR 334/23 und Az. VI ZR 365/23). Die Kläger hatten gegen die beklagten Kraftfahrzeughersteller einen vorbeugenden Unterlassungsanspruch wegen angeblich drohender Beeinträchtigungen ihres allgemeinen Persönlichkeitsrechts geltend gemacht. Der Bundesgerichtshof ist der Auffassung, dass die geltend gemachten drohenden Persönlichkeitsrechtsbeeinträchtigungen nicht bestehen. Außerdem wären die beklagten Kraftfahrzeughersteller nach Auffassung des Bundesgerichtshofs ohnehin nicht als (mittelbare) Handlungsstörer verantwortlich für die von den Klägern geltend gemachten Beeinträchtigungen.

Die Kläger sind Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e.V. Die Beklagten sind die BMW AG und Mercedes-Benz AG.

Die Kläger meinen unter Berufung auf den sog. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (Az. 1 BvR 2656/18), dass von den Beklagten nur noch ein bestimmtes CO<sup>2</sup>-Budget verbraucht werden dürfe, damit die in dem Pariser Klimaabkommen festgelegten Klimaziele erreicht werden können. Durch den Verbrauch eines zu großen Teils des verbleibenden CO<sup>2</sup>-Budgets würden die Beklagten rechtswidrig in die intertemporale Dimension ihres allgemeinen Persönlichkeitsrechts eingreifen, da aufgrund des übermäßigen Verbrauchs die politischen Handlungsspielräume beschränkt und dadurch zwecks CO<sup>2</sup>-Reduktion später weitreichende einschränkende Maßnahmen erforderlich würden, die ihre Freiheitsrechte beschränken würden. Die Beklagten müssten für die während der Nutzungsphase der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeuge verursachten Emissionen als mittelbare Handlungsstörer haften.

Die Kläger haben in erster Linie beantragt, die Beklagten zu verurteilen, es zu unterlassen, nach dem 31. Oktober 2030 neue Pkw mit Verbrennungsmotor in Verkehr zu bringen, sofern diese bei ihrer Nutzung bestimmte Treibhausgase emittieren, und es zu unterlassen, bis zum 31. Oktober 2030

neue Pkw mit einem Verbrennungsmotor in Verkehr zu bringen, sofern die seit dem 01. Januar 2022 durch die Beklagten in Verkehr gebrachten Pkw bei ihrer Nutzung bereits in der Summe mehr als 604 Tonnen CO<sup>2</sup> (betreffend die BMW AG) bzw. 516 Tonnen (betreffend die Mercedes-Benz AG) emittieren.

Die in der Vorinstanz mit den Klagen befassten Oberlandesgerichte hatten die Klagen als unbegründet abgewiesen. Der Bundesgerichtshof hat die Revisionen der Kläger zugelassen. In der Sache hatten diese jedoch keinen Erfolg. Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass den Klägern die geltend gemachten vorbeugenden Unterlassungsansprüche aus § 1004 Abs. 1 BGB (analog) nicht zustehen. In der Pressemitteilung des Bundesgerichtshofs Nr. 054/2026 vom 23. März 2026 (die schriftlichen Urteilsbegründungen sind noch nicht veröffentlicht) werden die Entscheidungen des Bundesgerichtshofs wie folgt zusammengefasst:

#### Keine drohende Beeinträchtigung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts der Kläger:

Der Bundesgerichtshof führt aus, dass die von den Klägern geltend gemachten drohenden Persönlichkeitsrechtsbeeinträchtigungen nicht dadurch vorwirkend ausgelöst würden, dass die den Beklagten zuzurechnenden CO<sup>2</sup>-Emissionen zukünftig zwangsläufig zu einer restriktiveren Klimagesetzgebung und damit einhergehenden Freiheitsbeschränkungen führten. Eine solche rechtlich vermittelte Zwangsläufigkeit würde nach Auffassung des Bundesgerichtshofs die Vorgabe eines bestimmten CO<sup>2</sup>-Restbudgets für die Beklagten voraussetzen. Eine solches Emissionsbudget lasse sich aus dem Pariser Übereinkommen und dem Bundes-Klimaschutzgesetz jedoch nur global und für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt herleiten, nicht jedoch für einzelne – insbesondere privatwirtschaftliche – Akteure oder auch nur den Verkehrssektor. Dadurch unterschieden sich die vom Bundesgerichtshof am 23. März 2026 entschiedenen Fälle maßgeblich von der dem sog. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts zugrunde liegenden Konstellation, bei der der nationale Gesetzgeber in die Verantwortung für die Einhaltung des bestehenden nationalen Emissionsbudgets genommen wurde.

#### Keine Störereigenschaft der Beklagten:

Der Bundesgerichtshof lehnt zudem eine Störereigenschaft der Beklagten ab. Der von den Klägern befürchtete künftige Erlass radikaler Klimagesetze ließe sich, sofern er erfolgen würde, den Beklagten nicht zurechnen. Die Beklagten wären insoweit nicht als (mittelbare) Handlungsstörer verantwortlich. Der EU-Gesetzgeber habe mit der Pkw-Emissionsverordnung (EU) 2019/631 eine ausdrücklich den Pariser Klimazielen verpflichtete Regelung zum Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotor getroffen. Diese und weitere Regelungen würden von den Beklagten eingehalten. Die Beklagten unterlägen keinen darüber hinausgehenden Verkehrs(sicherungs)plichten. Auch liege die Verantwortung für die etwaige

Notwendigkeit zukünftiger Klimagesetzgebung beim Gesetzgeber. Allein die Gesetzgebung biete den geeigneten Rahmen dafür, den Klimaschutz und dessen Spannungsverhältnis zu etwaigen gegenläufigen Belangen zu einem Ausgleich zu bringen. Die Aushandlung dieses komplexen und in das europäische und internationale Mehrebenensystem eingebundenen Ausgleichs konfligierender ökologischer, sozialer, gesellschaftlicher, ökonomischer, fiskalischer und sonstiger politischer Kollektiv- und Individualinteressen und damit die Aufteilung der Emissionsvermeidungslast erfordere schwierige Abwägungs- und Allokationsentscheidungen, für die dem Gesetzgeber auch nach Art. 20a GG ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukomme. Demgegenüber sei es grundsätzlich nicht Aufgabe der Gerichte, aus der offenen Formulierung des Art. 20a GG konkret quantifizierbare Grenzen der Erderwärmung und damit korrespondierender Emissionsmengen oder Reduktionsvorgaben abzuleiten.

24. März 2026

okl & partner  
Rechtsanwälte PartG mbB

Büro Köln  
Von-Werth-Straße 2 | 50670 Köln  
T: +49 (0) 221 | 42 07-0  
koeln@oklp.de

Büro Berlin  
Jägerstraße 54-55 | 10117 Berlin  
T: +49 (0) 30 | 2577112-0  
berlin@oklp.de

[www.oklp.de](http://www.oklp.de)