

---

# Die Unternehmensklagen der DUH

## FAQ

---

### Allgemein

#### Was sind die Unternehmensklagen der DUH?

Die beiden DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch und Sascha Müller-Kraenner sowie die Stellvertretende DUH-Bundesgeschäftsführerin Barbara Metz gehen juristisch gegen die klimaschädlichen Aktivitäten von Unternehmen mit massivem CO<sub>2</sub>-Ausstoß vor. Am 3. September 2021 haben sie dafür anwaltliche Anspruchsschreiben an die Unternehmen gesandt, mit denen die Unternehmen sich bei Unterzeichnung dazu verpflichten, Aktivitäten, bei denen Treibhausgase entstehen, nach Ablauf eines bestimmten Datums zu unterlassen. Verpflichten sich die Unternehmen dazu nicht, wird gemäß §§ 1004, 823 BGB analog Klage eingereicht. Die Klagen richten sich gegen BMW (Landgericht München I), Mercedes (Landgericht Stuttgart) und Wintershall Dea (Landgericht Kassel). Die Bundesgeschäftsführer klagen persönlich, da der DUH als Verband in Verfahren wie diesen kein Klagerecht zusteht.

#### Warum klagt die DUH gegen die ausgewählten Unternehmen?

Der [Beschluss des Bundesverfassungsgerichts](#) vom April 2021 und der aktuelle [Klimabericht des IPCC](#) machen endgültig deutlich, dass jetzt gehandelt werden muss, um die schlimmsten Folgen der Klimakrise abzuwenden. Nicht nur die Bundesregierung steht hier in der Pflicht, sondern auch Unternehmen, deren Aktivitäten entscheidend zur globalen Erderhitzung beitragen. Große Unternehmen verursachen mitunter ein Vielfaches der Treibhausgase von ganzen Staaten. Die ausgewählten Unternehmen – Mercedes-Benz, BMW und Wintershall Dea – zählen zu den größten Unternehmen in Deutschland. Sie agieren global – ihr Handeln hat globale Auswirkungen. Ihre Produkte tragen maßgeblich zur Erderhitzung bei. Sie haben keine verbindlichen Aussagen getroffen, dass sie ihr Handeln auf die Anforderungen an Klimaschutz und Grundrechtsicherung anpassen werden.

Der Klimabeschluss und die bisherige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts schaffen die Grundlage für die Klagen: Durch die „mittelbare Drittwirkung der Grundrechte“ sind die Grundsätze der historischen Entscheidung des Verfassungsgerichts auch im Zivilrecht anwendbar. Daher muss es gegen diese enorm klimaschädlich agierenden Unternehmen den gleichen effektiven Rechtsschutz wie gegen den Staat geben.

#### Wieso nutzt die DUH das 1,7-Grad-Limit als Grundlage für die verbleibenden CO<sub>2</sub>-Budgets, und nicht 1,5-Grad?

Dies ist eine juristische Entscheidung. Unsere Klagen stützen sich rechtlich auf den [Beschluss des Bundesverfassungsgerichts](#) vom April 2021. Darin wurde das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens, die Erderhitzung auf „deutlich unter 2 Grad“ zu begrenzen, zum verfassungsrechtlichen Maßstab erhoben und unterstrichen, dass die Einhaltung des entsprechenden CO<sub>2</sub>-Restbudgets entscheidend ist. Konkret beruft sich das Gericht in diesem Zusammenhang auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen der

Bundesregierung (SRU), der die Anforderung „deutlich unter 2 Grad“ so interpretiert, dass die Erderhitzung auf maximal etwa 1,7 Grad begrenzt werden muss. Entsprechend ermitteln auch wir die verbleibenden Restbudgets von BMW und Mercedes bezogen auf ein 1,7-Grad-Limit und verwenden hierfür die aktuellsten Zahlen aus dem Anfang August erschienenen 6. Sachstandsberichts des IPCC.

Unabhängig von der Tatsache, dass das 1,7-Grad-Limit juristisch greifbarer ist als das 1,5-Grad-Limit und daher die Basis unserer Klagen bildet, treten wir in unserer politischen Arbeit für eine Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad ein und fordern die Umsetzung aller dafür erforderlichen Maßnahmen. Der Weltklimarat hat deutlich gewarnt, dass bei einer Überschreitung von 1,5 Grad die Risiken für Mensch und Ökosysteme massiv ansteigen und irreversible Kipppunkte im Klimasystem ausgelöst werden könnten. Regierungen wie Unternehmen sollten deshalb ihre Aktivitäten unbedingt an der 1,5 Grad Grenze ausrichten - die von uns errechneten CO<sub>2</sub>-Restbudgets für BMW und Mercedes für die Einhaltung von 1,7 Grad sind als äußerst großzügige, gerade noch Paris-kompatible Maximalgrenze zu verstehen.

## Was fordert die DUH von den beklagten Unternehmen?

Von den beklagten Automobilherstellern fordert die DUH, bis spätestens Oktober 2030 den Verkauf von Autos mit klimaschädlichem Verbrennungsmotor zu stoppen. Gleichzeitig fordert die DUH, dass das den Unternehmen rechnerisch noch zustehende CO<sub>2</sub>-Budget bis zu diesem Zeitpunkt nicht überschritten wird.

Von dem Erdgas- und Öl-Konzern Wintershall Dea fordert die DUH, dass die Erdgas- und Erdöl-Produktion so reduziert und schließlich eingestellt wird, dass die Pariser Klimaziele eingehalten werden. Das bedeutet, dass Wintershall Dea nur noch so viel Erdgas und Erdöl fördert, wie es mit dem anteiligen CO<sub>2</sub>-Budget des Unternehmens noch vereinbar ist. Bei gleichbleibender jährlicher Produktion muss Wintershall Dea die Förderung von Erdgas und Erdöl damit zum 31. Dezember 2033 einstellen, um anteilig dazu beizutragen, die globale Erderhitzung mit einer Wahrscheinlichkeit von 83 Prozent unter 1,7 Grad zu halten. Zudem fordert die DUH, dass Wintershall Dea spätestens ab dem Jahr 2026 keine neue Entwicklung von Erdöl- und Erdgasfeldern mehr startet. Die Treibhausgas-Emissionen aus diesen neuen Erdöl- bzw. Erdgasfeldern würden unzweifelhaft das zulässige CO<sub>2</sub>-Budget des Unternehmens für die Einhaltung des 1,7-Grad-Limits überschreiten.

## Wie hängen die Unternehmensklagen der DUH mit der von Greenpeace zusammen?

Die Klagen haben die gleiche Zielrichtung, die juristischen Begründungswege unterscheiden sich. Greenpeace und die DUH verfolgen das gleiche Ziel: Endlich Unternehmen zur Verantwortung ziehen, die den menschengemachten Klimawandel massiv befeuern. Hierbei stehen die beiden Organisationen Seite an Seite. Greenpeace geht juristisch gegen VW vor.

## Wintershall Dea

### Wer ist Wintershall Dea?

Wintershall Dea ist nach eigener Darstellung der „führende unabhängige Erdgas- und Erdöl-Konzern Europas“. Der Konzern ist dabei mit Emissionen von jährlich 80 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eines der klimaschädlichsten Unternehmen Deutschlands und Europas. Das Unternehmen ist 2018 aus dem Zusammenschluss der Mineralöl- bzw. Erdgas-Sparten von BASF (Wintershall) und RWE (Dea) entstanden. Wintershall Dea gehört zu 67 Prozent der BASF SE, die übrigen 33 Prozent gehören dem russischen Oligarchen Michail Fridman. Der Konzern ist weltweit tätig, insbesondere in Russland, Europa, Nordafrika, Südamerika und dem Mittleren Osten. In die Ostsee-Pipeline Nord Stream 2, das größte fossile Projekt Europas, hat das Unternehmen eine Milliarde Euro investiert.

## Warum klagt die DUH gegen Wintershall Dea?

Wintershall Dea ist mit jährlich 80 Millionen Tonnen Treibhausgas-Emissionen eines der größten fossilen Unternehmen Deutschlands und Europas. Aber damit nicht genug: Wintershall Dea plant seine Erdgas- und Erdöl-Förderung massiv auszuweiten, alleine in den nächsten zwei Jahren um knapp 30 Prozent. Der Konzern agiert damit klar gegen die Klimaziele von Paris, für deren Einhaltung eine rasche Reduzierung - keine Steigerung - des Erdöl- und Erdgasverbrauchs erforderlich ist.

Zudem hat die Internationale Energieagentur (IEA) in ihrer Studie „Net Zero 2050“ belegt, dass für eine Einhaltung des Klima-Limits von Paris keine neuen Erdgas- und Erdöl-Felder mehr entwickelt werden dürfen. Bereits mit den Mengen aus den heutigen Erdgas- und Erdöl-Feldern könnte das verbleibende CO<sub>2</sub>-Budget überschritten werden. Eine zusätzliche Förderung – wie sie Wintershall Dea plant – ist deshalb nicht hinnehmbar.

## Was fordert die DUH von Wintershall Dea?

Wintershall Dea muss seine Erdgas- und Erdöl-Förderung im Einklang mit dem verbleibenden CO<sub>2</sub>-Budget gemäß des Pariser Klima-Limits reduzieren. Dazu darf Wintershall Dea spätestens ab 2026 keine neuen Erdgas- und Erdölfelder mehr entwickeln.

## Welche Aktivitäten zur Öl- und Gas-Förderung plant Wintershall Dea in Deutschland und weltweit?

Wintershall Dea plant eine massive Ausweitung seiner Erdgas- und Erdöl-Produktion. Allein in den nächsten zwei Jahren soll die Produktion um knapp 30 Prozent steigen. Erst 2021 hat Wintershall Dea in zwei neuen Gasfeldern in Ägypten und Russland die Förderung aufgenommen. Diese beiden Felder stehen für jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen von insgesamt rund 40 Millionen Tonnen. In Deutschland hat Wintershall Dea einen Antrag gestellt, um im Nationalpark Wattenmeer auf der Ölplattform Mittelplate neue Ölbohrungen vornehmen zu dürfen. Gemäß Antragsunterlagen möchte das Unternehmen dort bis zum Jahr 2069 Erdöl fördern. Diese Pläne gehen weit über die vereinbarten Klimaziele und die Erfordernisse des Pariser Klimaabkommens hinaus.

## Mercedes und BMW

### Warum klagt die DUH gegen Mercedes-Benz und gegen BMW?

Mercedes war im Jahr 2019 nach eigenen Angaben allein aufgrund der Emissionen der verkauften Pkw weltweit für 83,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verantwortlich. Der Marktanteil des Unternehmens in Deutschland betrug 9,4 Prozent. Die Emissionen der von BMW im Jahr 2019 verkauften Pkw summieren sich auf insgesamt 71,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. In Deutschland hielt BMW dabei in 2019 einen Marktanteil von 7,7 Prozent.

Angesichts des aggressiven Marketings und der angekündigten immer größeren und schwereren Fahrzeuge sowie der stark zunehmenden Plug-In-Hybride (PHEV) Modelle – die im Realbetrieb deutlich mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen als vergleichbare Modelle mit reinem Verbrennerantrieb – ist zu befürchten, dass die von Mercedes-Benz und BMW zu verantwortenden CO<sub>2</sub>-Emissionen auch weiterhin zunehmen werden. Erst Jahre nach ihren Mitbewerbern haben beide Unternehmen überhaupt mit der halbherzigen Entwicklung rein batteriebetriebener Pkw begonnen. Einen klaren Ausstiegspfad beziehungsweise Enddatum ihrer Produktion von Pkw mit Verbrennungsmotor gibt es weder von Mercedes-Benz noch von

BMW. Für das Klima entscheidend ist letztlich nicht, wie viele E-Autos verkauft werden, sondern wie viele Verbrennerautos noch auf die Straßen gespült werden.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor haben in Deutschland in den letzten 30 Jahren praktisch stagniert und der Straßenverkehr hat daran maßgeblichen Anteil. Mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 14,2 Jahren widerspricht jedes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, das die Hersteller nach Oktober 2030 auf den Markt bringen, der rechtlich verankerten Klimaneutralität ab 2045. Das Bundesverfassungsgericht hat zudem klargemacht, dass das Aufbrauchen eines wesentlichen Teils des verbleibenden CO<sub>2</sub>-Budgets vor 2030 nicht mit den in der Verfassung verankerten Grundrechte vereinbar ist.

## Was fordert die DUH von Mercedes-Benz und BMW?

Damit Mercedes und BMW bis 2045 klimaneutral sind, müssen die Unternehmen spätestens 2030 weltweit den Verkauf von Autos mit klimaschädlichem Verbrennungsmotor einstellen. Bis dahin dürfen die Unternehmen das ihnen zustehende CO<sub>2</sub>-Restbudget nicht überschreiten. Wir fordern die Unternehmen auf juristischem Wege auf, sich strafbewehrt zu verpflichten, nach dem 31. Oktober 2030 keine mit Verbrennungsmotor betriebenen Autos mehr in Verkehr zu bringen und die ihnen jeweils zustehenden CO<sub>2</sub>-Gesamtbudgets nicht zu überschreiten. Die Restbudgets lassen sich auf Basis der Angaben des aktuellen IPCC-Berichts und der Marktanteile von Mercedes und BMW ermitteln. Als Grundlage verwenden wir das vom IPCC abgeschätzte globale CO<sub>2</sub>-Restbudget, das es ermöglicht, die globale Erhitzung auf maximal 1,7 Grad zu begrenzen (mit einer Wahrscheinlichkeit von 83 Prozent). Dabei haben wir berücksichtigt, dass auch die bereits von Mercedes und BMW in Verkehr gebrachten Pkw in den kommenden Jahren noch CO<sub>2</sub> ausstoßen werden.

## Tun Mercedes-Benz und BMW denn nicht schon genug für die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotten?

BMW und Mercedes-Benz setzen nach wie vor auf den Verbrennungsmotor und haben bislang kein konkretes und verbindliches Datum für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor mitgeteilt.

Mercedes-Benz hat in einem [„Strategie-Update“](#) im Juli 2021 zwar größere Anstrengungen zur Elektromobilität verkündet, sich aber in keiner Weise auf verbindliche Zahlen eingelassen. Nicht einmal unverbindliche Zielwerte für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge gibt es, die Aussage von 50 Prozent elektrifizierten Fahrzeugen in 2025 beinhaltet alle Hybrid- und Plug-In-Hybrid-Modelle. Auch die Ankündigung, dass ab 2025 alle neuen Fahrzeugplattformen elektrisch sein sollen, beinhaltet die im realen Fahrbetrieb noch spritdurstigeren PHEV-Modelle. Auch für das Jahr 2030 verweigert Mercedes-Benz ein klares Bekenntnis zu rein batterieelektrischen Fahrzeugen. Diese sollen nur dort angeboten werden, „wo es die Marktbedingungen zulassen“. So wird aus dem Mercedes Bekenntnis, [„Für uns ist das Pariser Klimaschutzabkommen mehr als eine Verpflichtung – es ist eine Überzeugung.“](#) keine reale Zusage für mehr Klimaschutz. Erst zum Jahr 2039 – und damit mindestens neun Jahre zu spät – will es eine CO<sub>2</sub>-neutrale Pkw-Neuwagenflotte [„anstreben“](#) - was immer Mercedes darunter versteht.

Ähnlich wie Mercedes-Benz steht auch BMW bei der Elektromobilität auf der Bremse. Vollmundig weist der bayerische Pkw-Hersteller für das Jahr 2020 rund 8 Prozent des Gesamtabsatzes elektrisch aus. Dazu zählt BMW aber auch die Fahrzeuge mit Plug-In Hybrid-Antrieb. Bis 2023 strebt BMW weltweit einen Anteil von 20 Prozent für BEV und PHEV, bis 2025 von 33 Prozent an. In Europa sollen bis 2030 nur 50 Prozent der Verkäufe BEV sein – eindeutig zu wenig. Eine [Analyse von Transport & Environment](#) von 2021 sieht BMW im Vergleich mit anderen Herstellern auf den hintersten Plätzen, was die Strategien und Vorbereitung für den Umstieg auf Elektromobilität angeht. Einer der Hauptgründe für diese Einschätzung ist die Tatsache, dass BMW sehr stark auf PHEV setzt, die zwar auf dem Papier die Emissionen drücken, aber in der Realität besonders hohe Emissionen haben.

## Hat die EU mit den CO2-Flottengrenzwerten nicht ausreichende und klare Vorgaben für die Autokonzerne gemacht?

Nein. Die Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen vom 17. April 2019 sieht bislang kein Ausstiegsdatum für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vor. Sie enthält keine Ziele, die die Automobilindustrie auf eine baldige Klimaneutralität verpflichtet. Obwohl in den Erwägungsgründen der Verordnung die 1,5-Grad-Grenze explizit hervorgehoben wird, enthält die Verordnung lediglich Zielfestlegungen, die noch weitere erhebliche Emissionen ermöglichen, selbst unbegrenzt nach dem 1. Januar 2030 (Art. 1 Abs. 5). Zielfestlegungen, die auf eine Emissionsfreiheit oder auch nur eine Treibhausgasneutralität gerichtet sind, fehlen in der Verordnung. Die EU-Kommission strebt zwar derzeit einen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 an. Dieses Datum ist jedoch noch nicht verbindlich. Im Übrigen wäre es selbst für die Einhaltung des 1,7-Grad-Limits zu spät.