

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	23
Teil 1: Einführung	25
A. Einleitung	25
I. Naturwissenschaftliche Grundlagen und Klimawandelfolgen	29
II. Treiber des Klimawandels – <i>Carbon Majors</i>	32
B. Exposition	34
I. Gegenstand der Untersuchung	34
1. Verkehrspflichten im System der § 823 und § 1004 BGB	39
2. Normative Anbindung und weitere Eingrenzung	39
a) Rückwärtsgewandte Klimaklagen	40
aa) Anspruchsgrundlagen	42
bb) Beseitigungsanspruch – § 1004 Abs. 1 S. 1 BGB	43
cc) Unterlassungsanspruch – § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB	44
dd) Vorbeugender Unterlassungsanspruch – § 1004 Abs. 1 S. 2 BGB und Schadensersatz § 823 Abs. 1 BGB	44
b) Vorwärtsgewandte Klimaklagen	46
c) Geschützte Rechtsgüter	49
aa) Verkehrspflichten und Individualrechtsgüter	49
bb) Verkehrspflichten und Universalrechtsgüter	50
II. Gang der Darstellung	54
Teil 2: Umwelt- und klimaschutzbezogene Verkehrspflichten <i>de lege lata</i>	57
A. Das Problem der Verkehrspflichten bei Klimaschäden	57
I. Wo liegen die Probleme?	59
1. Definition und Entwicklung	59
a) Untauglichkeit des § 823 Abs. 2 BGB	63
b) Untauglichkeit des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB	65
c) Ausformung umweltspezifischer Verkehrspflichten	66
aa) Verkehrspflichten bei technischen Gefährdungen	67
	11

bb) Die Schaffung von Bedingungen für natürliche Immissionen	68
cc) Weitere exemplarische Verkehrspflichten im Umweltbereich	70
dd) Bedeutung für den Klimaschutz	70
2. Erste Funktion: Zurechnung mittelbarer Rechtsgutsverletzungen und Unterlassungen	71
3. Zweite Funktion: Abgrenzung von Risikosphären	73
a) Gemengelage bei klimaschutzbezogenen Verkehrspflichten	74
b) Verschärfung dieser Gemengelage durch Interessenverflechtung	75
c) System der Risikoverteilung	76
aa) Gefahrenurheber als Verantwortlicher	76
bb) Grenzen der Verantwortlichkeit	77
cc) Hintergründe dieser Grenzen	78
(1) Abgrenzung der Freiheits- und Risikosphären als Ausgleichsaufgabe	79
(2) Umweltrechtliche Steuerungsfunktion	82
(a) Verursacherprinzip	82
(b) Vorsorgeprinzip	84
dd) Grenzziehung durch Interessenabwägung	86
II. Mögliche Grenzen klimaschutzbezogener Verkehrspflichten	87
1. Erste Grenze: Daseinsvorsorge und Verkehrspflichten	87
2. Zweite Grenze: Harmonisierung von öffentlich-rechtlichem und zivilrechtlichem Umweltschutz	88
3. Dritte Grenze: Durchbrechung des Zurechnungszusammenhangs durch Drittverhalten	89
a) Emissionen entlang der Lieferkette – <i>Scope 3</i>	89
b) Emissionen anderer Großemittenten	90
4. Vierte Grenze: Zumutbarkeit	91
B. Klimaschutzbezogene Verkehrspflichten zur Einwirkung auf den Gefahrenherd	92
I. Systematisierung klimaschutzbezogener Verkehrspflichten	93
1. Verkehrspflichten zur Einwirkung auf den Gefahrenherd	94
2. Verkehrspflichten die dem potentiell Betroffenen einen eigenverantwortlichen Umgang mit der Gefahr ermöglichen	94
3. Stufenverhältnis	95

II. Verortung der Verkehrspflichten im System der §§ 823 und 1004 BGB	96
1. Verortung in § 823 Abs. 1 BGB	97
2. Verortung in § 1004 BGB	99
a) Differenzierung zwischen Zustands- und Verhaltensverantwortlichkeit	100
aa) Zustandsverantwortlichkeit in Klimahaftungsfällen	101
bb) Verhaltensverantwortlichkeit in Klimahaftungsfällen	102
b) Verkehrspflichten als Voraussetzung negatorischer Haftung	103
aa) Keine alleinige Verortung auf Ebene der Rechtswidrigkeit	106
bb) Anerkennung der Verkehrspflichten im Tatbestand negatorischer Haftung	106
(1) Keine Inhaltsgleichheit von Fahrlässigkeit und Pflichtwidrigkeit	107
(2) Systematik	108
(3) Anerkennung von Verkehrspflichten im Rahmen der Zustandsverantwortlichkeit	109
(4) Anwendung auf die Verhaltensverantwortlichkeit	110
(a) Direktwerbung – BGH Urt. v. 20.12.1988 – VI ZR 182/88	111
(b) Architektenhaftung – BGH Urt. v. 10.10.1996 – I ZR 129/94	112
(c) Internetdienstleister – BGH Urt. v. 11.03.2004 – I ZR 304/01	113
(5) Intensiver Eingriff in die Handlungsfreiheit	114
cc) Position des OLG Hamm	115
dd) Die Revisionsurteile des BGH vom 23. März 2026	119
ee) Zwischenergebnis	120
ff) Anerkennung der Verkehrspflichten im Rahmen unmittelbarer Verhaltensverantwortlichkeit	121
(1) Lehre vom Erfolgsunrecht	121
(2) Kombinationslehre	122
(3) Kritik an der Lehre vom Erfolgsunrecht	123
(4) Kritik an der Kombinationslehre	123
gg) Zwischenergebnis	124

III. Zur ersten Grenze: Das Verhältnis von Daseinsvorsorge und Verkehrspflichten	125
1. Risikoallokation zugunsten infrastruktureller und industrieller Expansion	127
a) Verkehrsinfrastruktur	127
b) Industrielle Nutzung	130
c) Kostenexternalisierung als strukturelles Problem	132
d) Wandelbarkeit als Brücke zum Klimaschutz	133
2. Abkehr von umweltbelastenden Rechtsprechungstendenzen im Immissionskontext	135
3. Status Quo zur Risikoverteilung bei Umweltrisiken und Daseinsvorsorge	140
4. Strukturelle Defizite des geltenden Status Quo und Unterschiede zu Klimahaftungsfällen	141
a) Meinungsstand für Klimahaftungskonstellationen	142
b) Einordnung in den Status Quo und kritische Würdigung	144
aa) Kein pauschaler Ausschluss durch EnWG	145
bb) Grenzen der Vorteilshaftung	146
cc) Konflikt zum liberalen Sozialmodell des BGB	147
dd) Grenzen des marktwirtschaftlichen Rahmens	149
ee) Übertragung auf Automobilhersteller	152
c) Zwischenergebnis	154
IV. Zur zweiten Grenze: Harmonisierung von öffentlich-rechtlichem und zivilrechtlichem Umweltschutz	155
1. Meinungsstand abgekoppelt von Klimahaftungskonstellationen	156
2. Status Quo: Kein Automatismus	161
3. Konfliktsituation in Klimahaftungsfällen	162
a) Emissionshandelssystem und Verkehrspflichten – TEHG und BImSchG	162
aa) Umfassende Harmonisierungswirkung des TEHG und BImSchG	164
bb) Kritische Würdigung	165
(1) Wortlaut	165
(2) Sinn und Zweck	166
(3) Keine Doppelbelastung der Emittenten	167
(4) Ergänzungsfunktion der Emissionshandelssysteme	168

cc) Zwischenergebnis	169
b) Flottengrenzwertverordnung und Verkehrspflichten	169
aa) Umfassende Harmonisierungswirkung	170
bb) Kritische Würdigung	171
(1) Fehlende Auseinandersetzung mit der Verkehrspflichtendogmatik	171
(2) Position des BGH	172
(3) Fehlende Regulationsintention der Flottengrenzwertverordnung	173
(4) Die Revisionsurteile des BGH vom 23. März 2026	174
(a) Der vom BGH entwickelte Maßstab	174
(b) Fehlende privatrechtsbezogene Regulationsintention	176
cc) Zwischenergebnis	177
c) § 906 BGB und Verkehrspflichten	178
aa) Qualifikation als Grenz- oder Richtwert	179
bb) Kritische Würdigung	179
cc) Zwischenergebnis	182
d) Unterstellte Eigenschaft als Grenz- oder Richtwerte nach § 906 Abs. 1 S. 1 BGB	183
aa) Wesentliche Beeinträchtigung bei rückwärtsgewandten Klimaklagen	184
bb) Wesentliche Beeinträchtigung bei vorwärtsgewandten Klimaklagen	185
(1) Sonderopferdogmatik in der Rechtsprechung des BGH	187
(2) Sonderopferdogmatik in der Rechtsprechung und Literatur zu Klimaklagen	190
(3) Kritische Würdigung	191
cc) Zwischenergebnis	192
V. Zur dritten Grenze: Berücksichtigung des Verhaltens Dritter	193
1. Emissionen entlang der Lieferkette – <i>Scope 3</i>	193
2. Kritische Würdigung	195
a) Wertungen der §§ 831, 832 BGB	195
b) LkSG	196
c) Rechtsprechung des UK Supreme Court zur Emissionszurechnung	197
d) Machtgefälle und Marktbeherrschende Stellung	199
	15

e) Kenntnis	200
f) Zwischenergebnis	200
3. Emissionen anderer Großemittenten	200
4. Kritische Würdigung	201
5. Zwischenergebnis	203
VI. Zur vierten Grenze: Zumutbarkeit klimaschutzbezogener Verkehrspflichten	203
1. Schwere der Rechtsgutsgefährdung	204
a) Schwere der Rechtsgutsgefährdungen bei rückwärtsgewandten Klimaklagen	204
b) Schwere der Rechtsgutsgefährdungen bei vorwärtsgewandten Klimaklagen	205
2. Vorhersehbarkeit	205
3. Wirtschaftliche Zumutbarkeit	210
a) Meinungsstand in Klimahaftungskonstellationen	212
b) <i>Learned – Hand – Formel</i>	213
c) Kritische Würdigung	214
d) Zwischenergebnis	218
Teil 3: Zumutbarkeit von Verkehrspflichten die dem potentiell Betroffenen einen eigenverantwortlichen Umgang mit der Gefahr ermöglichen	221
A. Produzentenhaftung im Überblick	222
I. Begriff deliktischer Produzentenhaftung	223
II. Verwandtschaft von Produkthaftung und Umwelthaftung	225
1. Haftungsgrund	227
2. Rechtsgutsverletzung und Schaden	232
3. Kausalität	232
4. Unterschiedliche Schutzbereiche	232
5. Zusammenfassender Vergleich	234
B. Verkehrspflichten im Kontext von Produktbeobachtungsobliegenheiten	235
I. Fabrikationsfehler	236
II. Konstruktionsfehler	237
1. Zeitpunkt des Inverkehrbringens bei Produktserien	240
a) Kongruenz der Fehlerbegriffe	242
b) Klimaschädigende Erzeugnisse als Inverkehrgabe einer Produktserie	243

c) Jahrzehntelange Energielieferung als Produktserie	244
d) Zwischenergebnis	247
2. Zeitpunkt der Inverkehrgabe im Falle komplementären Zusammenwirkens	247
a) Zeitrahmen der Produktfehlerhaftigkeit	249
b) Zwischenergebnis	250
III. Instruktionsfehler	251
IV. Produkt- und Emissionsbeobachtungsverstöße – Warnhinweispflichten	252
1. Prämissen der Warnpflicht	254
2. Implikationen für Klimaklagen	257
a) Meinungsstand	258
b) Stellungnahme	259
aa) Wertungsparallelität	259
bb) Warnungszeitpunkt	261
3. Nachträglicher Wegfall der Warnhinweispflicht	263
a) Wegfall von Warnpflichten im Spiegel der Rechtsprechung	263
b) Systematisierung	266
aa) Maßstab der allgemeinen Gefahrenkenntnis	267
(1) Zeitliche Differenzierung	267
(2) Differenzierung nach Ausprägung der Allgemeinerwartungen	267
(3) Bedeutung für Klimaklagen	269
(4) Differenzierung nach Benutzergruppen	272
(5) Zwischenergebnis	273
bb) Die für die Anwendung des Maßstabs des allgemeinen Gefahrenwissens zu berücksichtigenden Einzelfallumstände	274
(1) Zeitpunkt allgemeiner Gefahrenkenntnis	274
(2) Verstoß gegen eine Produktbeobachtungspflicht	277
(3) Persönlicher Schutzbereich emissionsbezogener Warnhinweispflichten	277
(a) Schritt eins: Warnung für den, den es angeht	278
(b) Schritt zwei: Nachträglicher Wegfall wegen allgemeiner Gefahrenkenntnis	281
(c) Schritt drei: Anwendung des Maßstabs	283

(4) Zwischenergebnis	283
cc) Beweisprobleme bei emissionsbezogenen Warnhinweispflichten	284
(1) Meinungsstand für Klimaschäden	288
(2) Kritische Würdigung	289
(a) Übertragbarkeit der <i>Kindertee</i> – Vermutung	289
(b) Geltung und Erschütterung der Vermutung	291
dd) Zwischenergebnis	299
 Teil 4: Erweiterungsmöglichkeiten zivilrechtlicher Haftung <i>de lege lata</i>	301
A. Fragestellung, Eingrenzung und Exposition	302
B. Berücksichtigung von Umweltaspekten als Allgemeininteresse durch die Zivilgerichte	304
I. Der Nachhaltigkeitsbegriff	304
1. Der ökologische Imperativ nach <i>Hans Jonas</i>	305
2. Nachhaltigkeitsbegriff und ökologischer Imperativ im Rechtssinne – Art. 20a GG	305
II. Das Problem der zivilrechtlichen Bewältigung im Überblick	306
1. Rechtsmethodische Einordnung	308
a) Nachhaltigkeitsorientierte Auslegung	309
b) Nachhaltigkeitsorientierte richterliche Rechtsfortbildung	309
c) Denkbare Wege zur Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips	310
aa) Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsprinzips zur Umsetzung legislativer Entscheidungen	311
bb) Justiziabilität von Umweltbelangen außerhalb konkreter Gesetzesbestimmungen	313
cc) Bedeutung für Verkehrspflichten	314
2. Ursprünge des Problems	315
a) Querschnittsbedeutung oder Querschnittslähmung?	315
aa) Anwendungsdiskussion im Überblick	316
bb) Anwendungsdiskussion bei zivilen Klimaklagen im Überblick	318
b) Normative Entwicklungsdynamik des Art. 20a GG im Zivilrecht	319

c) Wandlungen des gesellschaftlichen und politischen Klimabewusstseins	321
3. Problemerkfassung in der Vergangenheit	322
a) Negatorische Ansprüche	324
b) Deliktische Ansprüche	325
4. Problemerkfassung nach heutigem Verständnis	325
a) Enges Zivilrechtsverständnis gegenüber Gemeinwohlbelangen	325
b) Konzeption des Art. 20a GG als Staatszielbestimmung	327
c) Kompetenzgefüge der Verfassung	327
III. Anwendung legislativer Umweltentscheidungen durch die Rechtsprechung	330
1. Judikative Anwendung des Art. 20a GG bei legislativen Umweltentscheidungen im Mietrecht	331
a) AG Konstanz, Urt. v. 22.12.2022 – 2 13 S 77/21 – <i>Balkonkraftanlage</i>	331
b) AG Stuttgart, Urt. v. 30.03.2021 – 37 C 2283/20 – <i>Solaranlage</i>	333
c) AG Köln, Urt. v. 26.09.2023 – 222 C 150/23	335
d) LG München I, Beschl. v. 08.11.2016 – 31 S 12371/16 – <i>Bergahorn</i>	335
2. Judikative Anwendung des Art. 20a GG zur verfassungskonformen Auslegung legislativer Umweltentscheidungen im Nachbarrecht	337
3. Judikative Anwendung des Art. 20a GG bei legislativen Umweltentscheidungen im Kauf- und Deliktsrecht	340
4. Judikative Anwendung des Art. 20a GG bei legislativen Umweltentscheidungen zur Wirksamkeit von Verträgen	341
5. Status quo zur Anwendung legislativer Umweltentscheidungen durch die Rechtsprechung	342
IV. Justiziabilität von Umweltbelangen jenseits einfach gesetzlicher Gesetzesbestimmungen	343
1. Denkbare Wege zur Berücksichtigung von Umweltbelangen jenseits einfach gesetzlicher Materialisierung	344
a) <i>Eigenrechte der Umwelt</i> – LG Erfurt, Urt. v. 02.08.2024 – 9 O 1273/21	345
b) Kritische Würdigung	346
aa) Kein Anlass	347
bb) Unschärfe einer „Schutzverstärkung“	347

cc) Differenzhypotheseschaden als Einfallstor für Eigenrechte der Natur?	347
dd) Dogmatische Konstruktion	350
c) Zwischenergebnis	352
d) Ableitung subjektiver Rechte aus Art. 20a GG	352
aa) Bisherige Rezeption in Rechtsprechung und Literatur	352
bb) Ableitung subjektiver Rechte aus Art. 20a GG durch den Klimabeschluss?	353
cc) Unmittelbare Drittwirkung	354
dd) Kritische Würdigung	355
e) Mittelbare Drittwirkung des Art. 20a GG	356
aa) Potentielle Ausstrahlungswirkungen des Art. 20a GG auf das Privatrecht	357
(1) Konkretisierung von Generalklauseln und wertungsoffenen Rechtsbegriffen	357
(2) Überwindung ziviler Haftungsdefizite	358
bb) Parallelen zu anderen Staatszielbestimmungen	358
(1) Sozialstaatsprinzip und Nahbereichsbürgschaften	359
(2) Tierwohl und Herrenlosigkeit	360
2. Judikatur zur Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips im Privatrecht	361
a) Judikative Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips im Nachbarrecht	361
b) Judikative Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips im Mietrecht	363
c) Judikative Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips im Schadensrecht	364
3. Status quo zur Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips außerhalb legislativer Umweltentscheidung in der Rechtsprechung	366
4. Einwände in Rechtsprechung und Literatur	368
5. Kritische Würdigung	369
a) Keine Ausdifferenzierung	369
b) Keine Übereinstimmung mit bisheriger Rechtsprechung	370
c) Art. 20a GG als Interventionsrecht	371
d) Traditionelle Berücksichtigung von Gemeinwohlbelangen	373

e) Zweispurigkeit des Umweltschutzes	375
f) Widerspruch zum Verursachungsprinzip	376
g) Justiziabilität	377
h) Dogmatische Begründung	377
6. Zwischenergebnis	379
C. Konsequenzen für die Annahme klimaspezifischer Verkehrspflichtverletzungen	380
I. Der Budgetansatz zukunftsgewandter Klimaklagen als Konkretisierung klimaspezifischer Verkehrspflichten	382
1. Praktische Bedeutung	383
2. Anwendungskonsequenzen	383
II. Hintergrund des Budgetansatzes	385
1. Innovation des Klimabeschlusses: intertemporaler Freiheitsschutz	385
2. Der Budgetansatz als verfassungsrechtlich gebotene Operationalisierung	386
3. Konsequenzen und Vorteile für Klimaklagen	386
III. Rezeption in der Rechtsprechung	387
1. Zum ersten Einwand der Instanzgerichte: Kompetenzgefüge der Verfassung	388
2. Zum zweiten Einwand der Instanzgerichte: Staatliche Schutzpflichten und Verkehrspflichten	389
a) <i>Schirmers</i> Rauchzeichen	389
b) Autonome Bestimmung von Verkehrspflichten	390
c) Positionierung des BGH	391
d) Zwischenergebnis	392
IV. Zurück zum Budgetansatz	393
1. Schätzwerte und Unsicherheiten	393
2. Keine zahlengenaue Festlegung durch den Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts	394
3. Systematik des KSG	395
4. Übersetzung durch den BGH in das Zivilrecht	395
5. Keine Harmonisierungswirkung des KSG	396
6. Zwischenergebnis	397
V. Zumutbarkeit und Autonomie von Verkehrspflichten	398
1. Methodische Grenzen der Konkretisierung	399
2. Funktion der Kriterienfestlegung	400
3. Gesetzgeberische Ausgangslage	400

4. Kriterien der Zumutbarkeitsprüfung	400
a) Branchenspezifische Faktoren	401
b) Marktstellung und Marktverantwortung	401
c) Technologische und wirtschaftliche Aspekte	402
d) Angebot und Nachfrage	403
e) Treibhausgashistorie und bisheriges Klimaschutzengagement	403
f) Klimapolitischer Kontext	404
g) Gesellschaftliche Akzeptanz und Bedürfniswandel	405
h) Zeitliche Dimension	405
i) Bedeutung für die Daseinsvorsorge	406
j) Verfassungsrechtliche Dimension	406
5. Schlussfolgerungen: Mögliche Verkehrspflichten zur Vermeidung von Klimaschäden	407
a) Konturen möglicher Reduktionspflichten	407
b) Konturen einer möglichen Einstellungspflicht	407
c) Einzelfallbezogene Konkretisierung und dynamische Fortentwicklung	408
6. Fazit	409
D. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse in Thesen	409
I. Verkehrspflichten als Tatbestandsvoraussetzung	409
II. Grenzen klimaschutzbezogener Verkehrspflichten	410
III. Produkthaftung und Klimahaftung	412
IV. Nachhaltigkeitsprinzip und Art. 20a GG	414
V. Budgetansatz und autonome Verkehrspflichtbestimmung	415
VI. Klimaspezifische Verkehrspflichten	415
VII. Die Urteile des BGH vom 23. März 2026	416
E. Schlusswort	417
Literaturverzeichnis	419