

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Mittelweg 150 • 20148 Hamburg

**Den Klimabeschluss ernst nehmen,
das Recht auf Klimaschutz umsetzen:**

Klima-Verfassungsbeschwerden 2024

Dr. Roda Verheyen
Dr. Johannes Franke

26.06.2024
00238/24 /R /R/R

– Zusammenfassung –

Drei Jahre nach dem historischen „**Klimabeschluss**“ des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) vom 24. März 2021 scheint es, als seien sowohl die dort festgestellten Rechte und Pflichten, als auch das zugrunde liegende Menschheitsproblem Klimawandel in den Hintergrund gerückt. Das mag politisch durch vielfältige aktuelle Krisen erklärbar sein, widerspricht aber dem verfassungsrechtlichen Auftrag.

Die damaligen Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer des Klimabeschlusses (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 288/20 (Neubauer, Backsen und andere)) fordern deswegen gemeinsam mit Greenpeace e.V. und Germanwatch e.V. als Verbandsklägern und mit vielen anderen noch einmal ihr Recht auf Klimaschutz ein – und das erneut vor dem BVerfG. Sie erhoffen eine möglichst schnelle Entscheidung des Gerichts, denn es eilt, damit Grundrechtsschutz noch gewährleistet werden kann – einen formellen Eilantrag stellen sie aber nicht.

Im Folgenden stellen wir den rechtlichen Hintergrund, die Entwicklungen seit 2021 sowie die zu stellenden Anträge und die Beschwerdeführer:innen vor.

A. Was ist grundrechtlich geboten?

Die Verfassungsbeschwerden beruhen auf folgenden Grundsätzen und Prämissen:

Der Gesetzgeber muss die **Freiheit** für junge Generationen durch **ausreichenden und rechtzeitigen Klimaschutz sichern (intertemporale Freiheitsrechte)**, so hat es 2021 das BVerfG entschieden. Das deutsche Grundgesetz enthält mit Art 20a GG ein **objektives Klimaschutzgebot**. Die Verfassung selbst verlangt die Einhaltung eines schlüssigen CO₂-Budgets bzw. Reduktionspfads bis zur Treibhausgasneutralität, in Übereinstimmung mit dem **Pariser Übereinkommen**. Im Jahr 2045 (deutsches Klimaschutzgesetz) bzw. spätestens 2050 (EU-Klimagesetz und Paris-Abkommen) muss **Treibhausgasneutralität** gewährleistet sein. Das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG und das darin enthaltene Ziel der Herstellung von Klimaneutralität gewinnt bei fortschreitendem Klimawandel in allen Abwägungsentscheidungen des Staates an Gewicht – das gilt nach dem BVerfG auch für den Gesetzgeber. Damit keine „Vollbremsung“ in Form massiver Freiheitseingriffe erforderlich wird, müssen Klimaschutzmaßnahmen rechtzeitig eingeführt und über die **Generationen gerecht** verteilt werden.

Die zur Erfüllung des Klimaschutzgebots notwendige **Transformation** betrifft alle Bereiche, Akteure und Emissionsquellen – es ist in den Worten des Gerichts eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die **nicht auf den Schultern weniger** lasten darf. Zur Sicherung der intertemporalen Freiheit braucht es einen transformationsfördernden **Planungshorizont**, damit alle Akteure erkennen „welche Produkte und Verhaltensweisen (...) schon bald erheblich umzugestalten sind“, so das BVerfG. Den Reduktionspfad und die noch zu emittierenden Mengen muss der **Gesetzgeber selbst** konkretisieren, weil „die Aufteilung der Emissionsvermeidungsverantwortung (...) in der Schlussphase der Klimaschutzanstrengungen nach 2030 mit tiefen Grundrechtseingriffen verbunden“ sein könnte.

Auch **Schutzpflichten** des Staates zugunsten der Menschen wegen der Folgen des Klimawandels, also etwa Hitzewellen und Überschwemmungen, bestehen, waren aber nach dem Klimabeschluss 2021 durch die Bundesrepublik Deutschland *noch* nicht verletzt. Der **Europäische Menschengerichtshof (EGMR)** entschied im April 2024 in dem Verfahren der „KlimaSeniorinnen“ gegen die Schweiz, dass diese das in **Art. 8** der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) enthaltene **Recht des Einzelnen auf wirksamen Schutz** durch die staatlichen Behörden vor „schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels auf sein Leben, seine Gesundheit, sein Wohlergehen und seine Lebensqualität“ verletzt. Der Staat muss „seinen Teil dazu beizutragen, wirksamen Schutz zu gewährleisten.“ Dabei ist Pflicht der Staaten, i) **verbindliche Vorschriften und Maßnahmen zu erlassen**, die in der Lage sind, die bestehenden und potenziell unumkehrbaren künftigen Auswirkungen des Klimawandels abzumildern, und diese ii) in der Praxis **wirksam anzuwenden und umzusetzen**. Dabei kann jeder Staat – allerdings gemessen an der globalen **Grenze einer Temperaturerhöhung von 1,5° C** – „seinen eigenen nationalen Weg“ finden, aber bei der Bestimmung der Ziele ist das **Ermessen**

eingeschränkt (CO₂-Budget). Es sind Zwischenziele und Wege zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen (nach Sektoren oder anderen relevanten Methoden) festzulegen, die grundsätzlich geeignet sind, die **nationalen Gesamtziele** für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen **zu erreichen**.

Die EMRK und ihre Auslegung durch den EGMR ist nach der Rechtsprechung des BVerfG als **Auslegungshilfe** für die Bestimmung von Inhalt und Reichweite der **Grundrechte** heranzuziehen.

Ein **Eingriff in die intertemporalen Freiheitsrechte** liegt – bezogen auf Handlungen und Unterlassungen des Staates seit 2021 – vor, weil wirksame Maßnahmen weiter in die Zukunft verschoben werden. Es drohen vor allem im Verkehrsbereich extreme Einschnitte und Maßnahmen, sollen die Gesamtmengenziele bzw. der Reduktionspfad als Ausprägung der Klimaschutzpflicht noch eingehalten werden. Dieser Eingriff (Untätigkeit im Verkehrssektor) kann nicht gerechtfertigt werden, insbesondere weil er einzelne Gruppen der Gesellschaft viel stärker treffen wird als andere.

Die **Eingriffe werden ungleich und unsozial** verteilt sein. Obwohl der wohlhabende Teil der Bevölkerung in Deutschland das CO₂-Budget stärker und schneller aufzehrt und auch historisch aufgezehrt hat als die wirtschaftlich schwächeren Teile, werden letztere stärker betroffen. Das widerspricht dem Verursacherprinzip und dem **Gleichheitsgebot** und macht die Eingriffe – also das „weiter so“ ohne schnell wirksame Reduktionsmaßnahmen – jedenfalls unverhältnismäßig. Gleichzeitig rückt im Hinblick auf die Verteilung der Lasten zwischen **Stadt und Land** das verfassungsrechtliche Ziel der „**gleichwertigen Lebensverhältnisse**“ im Bundesgebiet in noch weitere Ferne.

Rechtlich ist zu unterscheiden zwischen der Beeinträchtigung selbst (bei den Freiheitsrechten in der Zukunft, bei Gesundheit und Leben heute und in Zukunft) und der Rechtfertigung des Eingriffs durch andere öffentliche Belange. Es ergibt sich aufgrund des faktisch aufgebrauchten CO₂-Budgets und der nahenden Verfehlung von Zwischenzielen eine Pflicht des Staates, **verhältnismäßige Maßnahmen regelmäßig auch zu ergreifen**.

Der Klimabeschluss bestätigt das Bestehen einer **internationalen Kooperationspflicht** beim Klimaschutz. Die Weltgemeinschaft agiert aber nicht in einer Weise, die Deutschland entlastet. Das Gegenteil ist der Fall – nach Berechnungen der UN können die aktuellen staatlichen Selbstverpflichtungen je nach Szenario die Erderwärmung nicht einmal auf 2,5°C begrenzen. Ausdrücklich hat zudem der EGMR entschieden, dass die staatlichen Selbstverpflichtungen unter dem Paris Übereinkommen (NDC: Nationally Determined Contributions) keine Rechtfertigung für nach menschenrechtlichen Maßstäben nicht ausreichenden nationalen Klimaschutzanstrengungen darstellen.

Staatliche Ziele und Maßnahmen bzw. Eingriffe sind sowohl an der **Freiheit** zu messen, auch in der Zukunft zu emittieren bzw. nicht durch Klimaschutz eingeschränkt zu werden (intertemporale Freiheit, konkret im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten), sondern auch an den Folgen des Klimawandels für **Gesundheit und Leben** für jeden Einzelnen. Die Schutzpflichten des Staates wirken inhaltlich ähnlich wie die Freiheitsrechte: Beide gebieten einen rechtzeitigen und wirksamen Klimaschutz. Um die Anforderungen des Klimabeschlusses einzuhalten, muss die Transformation auch im Verkehrsbereich sofort und ohne weitere Verzögerung auf den Weg gebracht werden, denn (so das BVerfG): „Klimaschutzmaßnahmen, die gegenwärtig unterbleiben, um Freiheit aktuell zu verschonen, müssen in Zukunft unter möglicherweise noch ungünstigeren Bedingungen ergriffen werden, und würden dann identische Freiheitsbedürfnisse und -rechte weit drastischer beschneiden.“

B. Was läuft falsch?

Das noch der Entscheidung des BVerfG zugrunde liegende **globale CO₂-Budget** für die Sicherung des Ziels des Paris Übereinkommens ist kleiner geworden: Es gibt aktuelle Zahlen (Aufbrauchen des Budgets seit 2020) und methodische Verbesserungen. Im Klimabeschluss legte das BVerfG seiner Entscheidung ein nationales Restbudget von gut 6 Gigatonnen (6 Milliarden Tonnen) zugrunde. Davon sind nach der aktualisierten Berechnung des **Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)**ⁱ nur noch knapp 4 Gigatonnen übrig. Damit ist das globale Restbudget um mehr als ein Drittel kleiner als noch vor drei Jahren angenommen. Das 1,5 °C-Budget (67% Wahrscheinlichkeit der Zielerreichung) ist sogar bereits aufgebraucht für Deutschland und auch für die EU. Für die Schwelle von 1,75 °C, die 2021 vom BVerfG angenommen wurde, reicht es bei linearer Reduktion noch 13 Jahre für Deutschland, also bis 2037 und 18 Jahre, also bis 2042, in der EU. Diese Berechnungen sind großzügig im Hinblick auf die Feststellungen des EGMR. Legt man den derzeitigen Reduktionspfad des KSG zugrunde, wäre das auf Deutschland entfallende Budget nach Aussage des SRU im Jahr 2033 aufgebraucht.

Der **Klimaexpertenrat** hat deutlich gemacht: Deutschland erreicht seine Klimaziele für 2030 voraussichtlich nichtⁱⁱ – und wenn, dann nur wegen einer konjunkturbedingten Abnahme von Industrieemissionen und ohne die notwendige Transformation wirklich einzuleiten. Deutschland ist insgesamt nicht auf dem richtigen Weg, leitet die Transformation nicht entschlossen ein und orientiert sich auch nicht an der 1,5°C-Grenze. Auch das Ziel der Treibhausgasneutralität 2045 wird nach Daten des **Umweltbundesamt** mit den aktuell vorgesehenen Maßnahmen erheblich verfehlt.

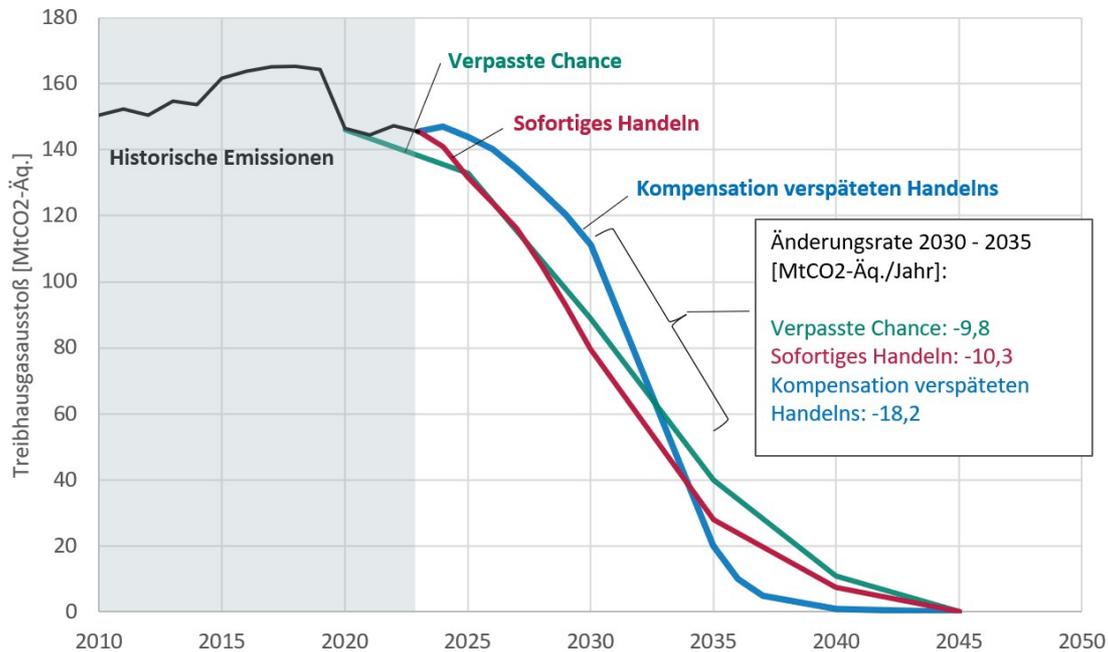
Das liegt auch an der Streichung von Förderprogrammen aufgrund des Urteils des BVerfG zum **Klima- und Transformationsfonds** vom November 2023.

Die **Gesetzesnovelle** des deutschen Klimaschutzgesetzes (KSG), beschlossen am 26. April 2024 durch den deutschen Bundestag, schafft i) die verbindlichen Sektorziele ab und schwächt damit die Umsetzung des Gesamtreduktionspfades. Sie beseitigt ii) rechtliche Anforderungen an nachholende Handlungen (Reduktionen bei Zielverfehlung, bisherige Sofortprogramme). Erst wenn zwei Jahre in Folge aufgrund der offiziellen Projektionsdaten eine Überschreitung der Gesamtmengen eines ganzen Jahrzehnts (und nicht von einem oder zwei Jahren) zu erwarten ist, muss nachgesteuert werden. Zudem soll iii) die Einhaltung der Emissionsziele nach 2030 (konkret 2031 bis 2040) überhaupt erst ab 2029 näher betrachtet und erst ab 2030 geplant und umgesetzt werden. Obwohl die Gesamtziele auf dem Papier dieselben bleiben, führt das neue KSG zu einem jedenfalls unsicheren Reduktionspfad, und zu langsamerem Klimaschutz, obwohl wir nach allen wissenschaftlichen Erkenntnissen deutlich mehr Tempo brauchen. Der nach dem BVerfG „**erforderliche Planungsdruck**“ **entfällt somit insgesamt**.

Seit 2021 wurde das **CO2-Budget unnötig aufgebraucht** und machbare und verhältnismäßige Maßnahmen nicht ergriffen. Allein die Einführung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen und in Städten nach März 2021 bis heute hätte erhebliche Mengen an CO2 eingespart und damit Freiheitschancen geschont. Vor allem im Verkehrsbereich wurden die nach dem KSG 2021 verbindlichen Sektorziele stetig verfehlt und damit die Einhaltung der Gesamtmengenziele gefährdet bzw. unmöglich gemacht. Die Rechtswidrigkeit der Verfehlung hat zuletzt das OVG Berlin Brandenburg festgestellt. Die Umwandlung der verbindlichen Sektorziele in indikative Ziele mit der KSG-Novelle beseitigt diesen Verstoß im Hinblick auf die verfassungsrechtlichen Pflichten zur Freiheitssicherung nicht. Die KSG-Novelle bestätigt vielmehr die Annahme, dass die verfassungsimmanenten Grenzen der Umsetzung des „Gesamtkonzepts“ beim Klimaschutz vom Gesetzgeber nicht hinreichend erkannt worden sind.

Zudem ist klar: Wird die ÖPNV-Infrastruktur auf dem Land nicht in der Breite schnell aufgestellt und E-Autos für breitere Bevölkerungsgruppen erschwinglich, wird fossile Mobilität nicht nur kostenintensiv, sondern **steht Mobilität als solche auf dem Spiel**. Der Eingriff in die intertemporalen Freiheitsrechte ist offensichtlich, unzumutbar und unverhältnismäßig.

Die folgende Grafik (New Climate Institute, 2024ⁱⁱⁱ) stellt den Verlauf beispielhafter Szenarien für den **Sektor Verkehr** dar, die Emissionen früher oder später reduzieren, aber alle das im KSG für den Verkehrssektor vorgegebene Budget einhalten (Angaben in Megatonnen = Mio. Tonnen).



Ableitbar sind folgende Aussagen^{iv}:

Wäre **2021 im Verkehrssektor entsprechend dem Klimabeschluss gehandelt worden**, wären erhebliche Mengen vom nationalen Budget eingespart worden und der verfassungsrechtlich notwendige Reduktionspfad wäre weniger steil und damit freiheitsschonender (grüne Linie). Dies hätte sich übersetzt in eine durchschnittliche notwendige jährliche Reduktionsrate von 9,8 Mt CO₂-Äq./Jahr zwischen 2030 und 2035. Zum Vergleich: Von 2020 bis 2023 betrug die durchschnittliche Reduktionsrate tatsächlich lediglich -0,30 Mt CO₂-Äq./Jahr und auch von 2022 auf 2023 lediglich -1,8 Mt CO₂-Äq./Jahr.

Hat **die Verfassungsbeschwerde Erfolg** und Maßnahmen werden sofort (2024) ergriffen, sind (bei Einhaltung des Gesamtbudgets) bereits erhebliche Eingriffe in Freiheitsrechte absehbar, aber ab 2035 kann das Tempo reduziert werden, sodass Emissionsrechte in der Zukunft verfügbar sind und fossile Mobilität ermöglichen (rote Linie). Es ergibt sich bereits eine höhere jährliche Reduktionsrate von 10,3 Mt/Jahr zwischen 2030 und 2035.

Wird erst ab **2030 nachgesteuert (nach heutigem Stand Risiko auf Grundlage des neuen KSG)** dann wird – weil auch der Verkehrssektor 2045 oder spätestens 2050 treibhausgasneutral sein muss – mit einer „Vollbremsung“ agiert werden müssen (blaue Linie). Die jährliche Reduktionsrate beträgt dann (bislang unvorstellbare) 18,2 Mt CO₂-Äq./Jahr zwischen 2030 und 2035. Weil ohne effektive Maßnahmen heute nach Projektionen des Umweltbundesamts z.B. 2035 noch 28 Mio. konventionelle Pkw und 2045 immer noch mehr als 10 Mio. fahren, sind massive Eingriffe in Freiheitsrechte **bis hin zur Stilllegung von Verbrenner-PKW** vorprogrammiert.^v

Gemäß den Anforderungen des BVerfG aus der Nichtannahmeentscheidung „Tempolimit“ vom 15.12.2022 wird damit dargelegt, dass „gesetzliche Regelungen oder gesetzgeberisches Unterlassen im Verkehrssektor, (...) eingriffsähnliche Vorwirkung auf die Freiheitsgrundrechte entfalten (...), indem sie zu einem späteren Zeitpunkt unausweichlich zu aus heutiger Sicht unverhältnismäßigen staatlichen Beschränkungen grundrechtlich geschützter Freiheit führen“.

Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass auf EU-Ebene Regelungen vorhanden sind. Das **EU-Klimaschutzrecht** ist insgesamt und insbesondere auch für den Verkehrssektor **keine Hängematte**. Es gewährleistet zum einen in sich nicht den notwendigen Grundrechtsschutz, weil es keine verbindlichen Zwischenziele nach 2030 enthält und damit auch kein nachvollziehbares Budget bis 2050 vorgibt. Über den seit 2003 geltenden Emissionshandel für die Sektoren Energie und Industrie (**ETS I**) werden zwar europaweit Emissionszertifikate zugeteilt und damit Emissionen mengenmäßig begrenzt. Alle anderen Sektoren sind bislang jedoch über die Klimaschutzverordnung (oder Effort Sharing Verordnung) geregelt, die nur bis maximal 2030 quantitative Vorgaben macht (derzeit reichen die Mengenvorgaben an die Mitgliedsstaaten über DVO 2020/2126 sogar nur bis 2025). Der neu für Verkehr und Gebäude geplante ETS II sieht zwar eine weitere mengenmäßige Begrenzung vor – es bleiben aber **ca. 25% der EU-Emissionen unreguliert**.

Der **ETS II** selbst wird auch nach Auffassung der EU-Kommission das Marktversagen im Verkehrssektor nicht korrigieren. Es ist nur als „als ergänzende Maßnahme zu anderen verkehrspolitischen Maßnahmen“ vorgesehen. Der ETS II wird nach Lage des geltenden EU Rechts **zu stark steigenden CO2-Preisen** und in Folge auch zu steigenden Kraftstoffpreisen führen. Prognostiziert werden Preise von bis zu 200-300 € im Jahr 2030 pro Tonne CO₂ (derzeit sind es 45€).

Es droht eine **Freiheit nach „Maßgabe des Geldbeutels“** – während Wohlhabende weiter mit dem Verbrenner fahren oder sich ein E-Auto leisten können, bleiben die weniger Privilegierten auf der Strecke. Es droht zudem eine erhebliche Verfestigung der **ungleichen Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land**, entgegen der Vorgaben des Gleichheitssatzes und dem verfassungsrechtlich gebotenen Ziel der „Eröffnung gleichwertiger Lebensverhältnisse“, das sowohl in Art. 72 Abs. 2 GG zum Ausdruck kommt und nach der Rechtsprechung des BVerfG auch aufgrund von Art. 3 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art.20 Abs. 1 GG geboten ist. Der verbleibende Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers ist entsprechend im Hinblick auf die Zielerreichung gering.

Der deutsche Gesetzgeber hält im Übrigen nicht einmal die unionsrechtlichen Vorgaben ein. Es wird u.a. vom Klimaexpertenrat eine **erhebliche Zielverfehlung** im Hinblick auf die EU-Klimaschutzverordnung projiziert (um 126 MtCO₂-Äq), so dass die Bundesregierung (falls überhaupt möglich) Emissionsrechte anderer Mitgliedsstaaten ankaufen müsste. Bei einem konservativ geschätzten Preis von 100 Euro pro Zertifikat wären das 12 Milliarden Euro, die den Bundeshaushalt belasten, ohne dass Verfassungsrecht eingehalten wird.

C. Anträge

Unsere Verfassungsbeschwerde stellt und begründet im Wesentlichen drei Anträge:

1. Es liegt derzeit ein Verstoß gegen das **Klimaschutzgebot** vor. Das deutsche Klimaschutzgesetz (KSG) erlaubt immer noch zu viele Emissionen, über die wir in Deutschland nicht mehr verfügen können. Das deutsche Budget ist – gemessen an der 1,5°C-Grenze, die der Straßburger Menschengerichtshof bestätigt hat – leer, und gemessen an der 1,75°C-Schwelle, die das BVerfG 2021 angesetzt hatte, fast leer. Das Gesetz ist nicht ambitioniert genug, die zugelassenen Mengenziele gefährden Menschenrechte, anstatt sie zu sichern. Das muss geändert werden, weil sonst ein Verstoß auch gegen bestehende **Schutzpflichten** des Staates droht.
2. Die gerade erst vom Bundestag verabschiedete **Novelle des KSG ist verfassungswidrig**. Sie verstößt gegen die vom BVerfG anerkannten **intertemporalen Freiheitsrechte** im Kontext der Klimakrise. Das Gesetz belässt es zwar bei den Zielen von 2021 (65% Reduktion bis 2030 und Treibhausgasneutralität bis 2045), schwächt aber die Umsetzung. Statt konkrete Maßnahmen und Sofortprogramme gibt es künftig nur Prognosen und vielleicht weitere Maßnahmen auf Grundlage von Klimaschutzprogrammen, die auch bisher nicht ausreichend umgesetzt wurden. Die Novelle muss aufgehoben werden, das alte Gesetz gilt dann ggf. unverändert.
3. Das Unterlassen von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor verletzt heute bereits **intertemporale Freiheitsrechte**. Der KSG-Zielpfad ist nach der Aktualisierung des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) vom März 2024 nicht mehr mit dessen CO₂-Budget für 1.75°C kompatibel, und es droht auch insgesamt die Verfehlung der Gesamtmengenziele. Das liegt vor allem am Verkehrssektor. Wegen der Untätigkeit sind später umso härtere, aus heutiger Sicht unverhältnismäßige Maßnahmen unvermeidlich. Besonders betroffen sind von solchen Freiheitseinschränkungen Menschen im ländlichen Raum, die bereits heute in weiten Teilen Deutschlands keine kollektiven oder öffentlichen Mobilitätsangebote haben und vom sozialen Leben abgeschnitten sind. Obwohl § 1 KSG die Regierung auffordert beim Klimaschutz auf Sozialverträglichkeit zu achten, benachteiligt das Fehlen von Maßnahmen im Verkehrssektor gerade eher die sozial benachteiligten Gruppen, vor allem wenn ab 2027 der EU-Emissionshandel für Gebäude und Verkehr greift und Treibstoff und Heizen deutlich teurer macht.

D. Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer

Die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer nehmen das BVerfG beim Wort: ist das deutsche CO₂-Budget aufgebraucht, dürfen in Deutschland keine Treibhausgase mehr emittiert werden, wenn Treibhausgasneutralität nicht gewährleistet ist. Bei Annahme der konservativen Schwelle von 1,75 °C, die 2021 vom BVerfG angenommen wurde, reicht es aber bei linearer Reduktion nur noch 13 Jahre für Deutschland, also bis 2037, bzw. wäre bei Umsetzung des derzeit aus dem Gesetz ableitbaren Reduktionspfades bereits 2033 aufgebraucht.

Das Verschleppen von Maßnahmen können wir uns daher absolut nicht mehr leisten.

Die Beschwerdeführer:innen von 2021 **Luisa Neubauer, Sophie Backsen, Hannes Backsen, Lüke Recktenwald** und weitere wenden sich deswegen erneut an das BVerfG, damit es der Bundesrepublik Deutschland, also Bundesregierung und Bundestag, deutlich macht, was aus dem Klimabeschluss 2021 folgen muss um ihre Freiheitsrechte zu schützen: konkrete Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Es kommen weitere junge Beschwerdeführerinnen dazu, die vor allem um ihre persönliche Freiheit fürchten, sich künftig von ihren **ländlichen Wohnorten u.a. an ihre Arbeitsplätze** zu bewegen – ohne annähernd ausreichend ausgebautes Nahverkehrssystem sind sie auf den PKW angewiesen und haben weder die Mittel, um ein E-Auto zu erwerben (Investitionshürde) noch mittelfristig die unvermeidlich steigenden Treibstoffpreise (Einkommensabhängigkeit der Ausübung von Freiheitsrechten) zu schultern. Der Fall einer eingeschränkt mobilen körperlich behinderten Person kommt hinzu – insgesamt droht ihnen allen ab 2037 entweder keine motorisierte Mobilität mehr (die „Vollbremsung“) oder im Vergleich zu Einwohnern von Städten jedenfalls extreme Einschränkungen. Diese Beschwerdeführerinnen machen zudem geltend, dass die fortlaufende Aufzehrung des CO₂-Budgets im Verkehrsbereich ihre **Teilhaberechte** unverhältnismäßig beschränkt.

Zudem wenden sich **ältere** und besonders **gesundheitsbetroffene Beschwerdeführer:innen** an das BVerfG, um die Dimension der Schutzpflichten vor den Folgen des Klimawandels auf Grundlage des EGMR-Urteils in Sachen Klimaseniorinnen neu vorzutragen.

Auf Grundlage des Urteils des EGMR in Sachen KlimaSeniorinnen erheben auch die Vereine Greenpeace und Germanwatch Verfassungsbeschwerde. Der EGMR hatte im Gegensatz zum BVerfG im Klimabeschluss **Verbandskläger** zugelassen (Verein KlimaSeniorinnen), dafür aber die individuellen Beschwerden zurückgewiesen.

E. Verfahren

Vertreten werden alle Verfassungsbeschwerden durch die Kanzlei Rechtsanwälte Günther Partnerschaft Hamburg: Dr. Roda Verheyen und Dr. Johannes Franke.

Der **Beitritt natürlicher Personen**, die ihr Recht ebenso geltend machen möchten, ist über die Webseiten von Greenpeace und Germanwatch möglich bis Ende August 2024. Beschwerden werden zur Entlastung des Gerichts in dieser Weise gebündelt. Die elektronische Einreichung ist beim BVerfG ab August 2024 möglich.

Die Beschwerdeführer:innen von 2021 haben damals unterstützt von Greenpeace und Germanwatch letztlich Menschen ganzer Generationen vertreten, die auf Grundlage des Klimabeschlusses eigene Rechte haben, die sie nun auch selber einfordern können.

Zeitlich hängen die Verfassungsbeschwerden auch vom Inkrafttreten des Änderungsgesetzes zum KSG ab – wann dies der Fall sein wird, ist derzeit unbekannt.

END.

ⁱ SRU: Wo stehen wir beim CO2-Budget? Eine Aktualisierung; https://www.umwelt-rat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2020_2024/2024_03_CO2_Budget.pdf?blob=publicationFile&v=8

ⁱⁱ Sondergutachten gemäß § 12 Abs. 4 KSG, 3.6.2024, <https://expertenrat-klima.de/>

ⁱⁱⁱ Exemplarische Verläufe für die Szenarien "Verpasste Chance", "Sofortiges Handeln" und "Kompensation verspäteten Handelns". Datenquellen: Verpasste Chance – Klimaneutralitätsszenario von Agora Energiewende (Agora Energiewende 2021), Sofortiges Handeln - UBA SHS (Kreye et al. 2024), Kompensation verspäteten Handelns - Wende 2030 Szenario von Agora Verkehrswende (Agora Verkehrswende 2024) *Agora Energiewende (2021) Klimaneutrales Deutschland 2045*. Download: <https://www.agora-energiewende.de/publikationen/klimaneutrales-deutschland-2045-1>; Kreye, K., Kasten, P., Appenfeller, D. and Steinbach, I. (2024) *Verkehrssektor auf Kurs bringen : Szenarien zur Treibhausgasneutralität 2045*. Download: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/59_2024_texte_verkehrssektor_auf_kurs_bringen_0.pdf; Agora Verkehrswende (2024) *Verkehrswende als Mehrwert*. Berlin. Download: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2024/Kosten_der_Verkehrswende/110_Kosten-der-Verkehrswende.pdf

^{iv} Erklärung 1) Die Grafik beruht auf der Annahme, dass 2045 Treibhausgasneutralität erforderlich ist – wie im KSG vorgegeben. Verfassungsrechtlich ausreichend könnte auch 2050 sein (EU Klimagesetz). Die Umstellung auf 2050 bei gleichbleibenden Budget führt nur zu steileren Reduktionspfaden unmittelbar nach 2030. Diese Darstellung ist daher konservativ. Erklärung 2) Die Grafik legt zudem die Sektorziele der Anlage 2 (neu 2a) KSG zugrunde. Die Sektorziele sind verfassungsrechtlich nicht verbindlich, allerdings können die anderen Sektoren auch nach Aussage des Expertenrats für Klimafragen nicht kompensieren, ohne dass in anderen Sektoren massive Freiheits- und andere Grundrechtseingriffe erforderlich werden.

^v Umweltbundesamt: Datenanhang mit Kernindikatoren zum Projektionsbericht 2024 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/372/dokumente/deutsche_projektionsdaten2024_kernindikatoren_v2.xlsx