

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Mittelweg 150 • 20148 Hamburg

Michael Günther * (bis 31.12.2022)
Hans-Gerd Heidel * (bis 30.06.2020)
Dr. Ulrich Wollenteit *¹
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *¹
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
André Horenburg *
John Peters
Victor Görlich
Dr. Johannes Franke

¹ Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

11.09.2024

00324/24 /R /R/jf
Mitarbeiterin: Jule Drzewiecki
Durchwahl: 040-278494-11
Email: drzewiecki@rae-guenther.de

Verfassungsbeschwerde 2024

Greenpeace e.V. und Germanwatch e.V. Gesetzgeberisches Unterlassen im Verkehrssektor verletzt Grundrechte

Zusammenfassung

1.
Vor drei Jahren hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) in seinem „Klimabeschluss“ vom 24. März 2021 eine Grundsatzentscheidung getroffen: Erstens muss der deutsche Staat seinen Beitrag zur Erreichung der Temperaturziele des Pariser Übereinkommens (ParisÜ) leisten. Zweitens muss er die dafür notwendigen Prozesse rechtzeitig einleiten und darf Reduktionslasten nicht einseitig in die Zukunft verlagern. Auch der Europäische Menschenrechtsgerichtshof (EGMR) hat im April 2024 bestätigt: Den Gesetzgeber treffen umfangreiche Klimaschutzpflichten auf Regelung- und Umsetzungsebene.

Trotzdem werden Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland teilweise nur sehr zögerlich auf den Weg gebracht, und sind seit 2021 erhebliche Chancen verpasst worden. Dies gilt ganz besonders im **Verkehrssektor**, der seine Ziele in der Vergangenheit verfehlt hat und auch weiterhin nicht ansatzweise auf einem hinreichenden Transformationspfad ist. Werden wirksame Maßnahmen in diesem Sektor weiter

Buslinie 19, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

verzögert, so können die nach dem Klimaschutzgebot (Art. 20a GG) verfassungsrechtlich notwendigen Reduktionen **allenfalls noch mit radikalen künftigen Freiheitseinschnitten** erreicht werden. Diese Einschnitte werden **bestimmte Personengruppen besonders hart** treffen: Menschen mit geringem Einkommen, die auf Individualmobilität angewiesen sind, weil sie etwa auf dem Land leben oder körperlich beeinträchtigt sind. Ihnen drohen massive Beschränkungen ihrer Mobilität und damit verbundenen Freiheitsrechten durch ordnungsrechtliche Verbote (z.B. Fahrverbote und Pkw-Stilllegungen) und/oder prohibitive CO₂-Preise, wenn im Verkehrssektor nicht sofort umgesteuert wird.

2.

Vor diesem Hintergrund wenden sich fünf besonders in ihrer künftigen Freiheit bedrohte Personen mit einer Verfassungsbeschwerde gegen das fortgesetzte **Unterlassen** von Bundesregierung und Bundestag und fordern, dass **wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor** ergriffen werden. Alle Beschwerdeführenden verfügen nur über ein geringes Einkommen und sind auf Individualmobilität angewiesen: Vier von ihnen leben auf dem Land mit schlechter oder keiner Anbindung an den ÖPNV, eine Beschwerdeführerin ist aufgrund ihrer Behinderung auf einen Pkw angewiesen. Wenn die Transformation im Verkehrssektor weiter verschleppt wird, drohen sie durch die künftig notwendigen radikalen Maßnahmen von Mobilität insgesamt abgeschnitten zu werden: Denn sie können weder auf den ÖPNV ausweichen noch exorbitante CO₂-Preise oder gar ein E-Auto finanzieren.

Hilfsweise fordern die Beschwerdeführenden zumindest **sektorübergreifende wirksame Klimaschutzmaßnahmen**, um dem Verkehrssektor etwas „Luft“ zu verschaffen – auch wenn ein hinreichendes Aushelfen durch andere Sektoren nach ihrer in der Verfassungsbeschwerde im Einzelnen dargelegten Auffassung eigentlich nicht mehr möglich ist.

Mit ihnen gehen die zwei Verbandskläger Greenpeace und Germanwatch mit der Verfassungsbeschwerde vor, die aufgrund der Feststellungen des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte (EGMR) im Urteil Klimaseniorinnen befugt sind, Klimaschutz anstatt vieler und für viele Betroffene geltend zu machen.

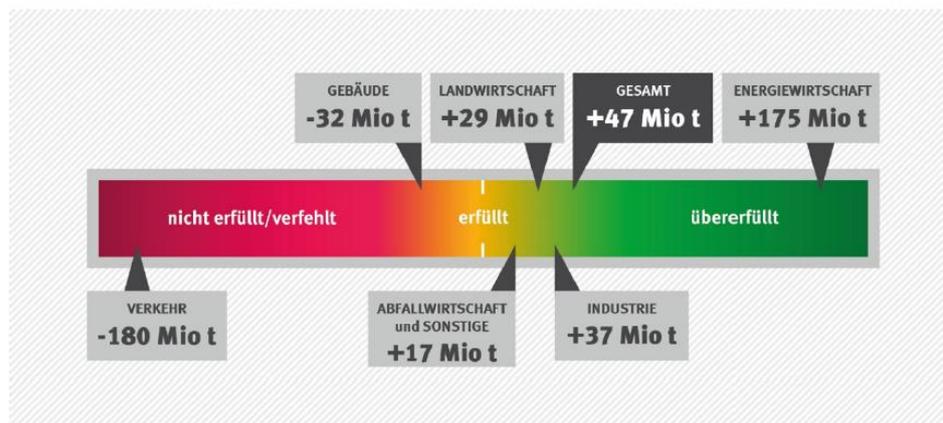
3.

Der Verkehrssektor hat seine **Sektorziele** in den vergangenen drei Jahren durchgängig **verfehlt**. Nach der alten Rechtslage erforderliche Sofortprogramme hat der zuständige Minister Wissing nicht oder nur in völlig unzulänglicher Form vorgelegt. Dieses Verhalten hat das OVG Berlin-Brandenburg bereits als **rechtswidrig** bewertet und die Bundesregierung zur Vorlage hinreichender Sofortprogramme verurteilt. Ein wirksames Sofortprogramm im Verkehr fehlt – stattdessen wurden mit der aktuellen KSG-Novelle die verbindlichen Sektorziele und die Nachsteuerung durch sektorbezogene Sofortprogramme abgeschafft. Bleibt dieses Gesetz in seiner derzeitigen Form bestehen, nimmt dies den Handlungsdruck vom Verkehrssektor.

Diese Schwächung der Steuerungsarchitektur des KSG greifen die Beschwerdeführenden mit einer separaten Verfassungsbeschwerde zusammen mit über 50.000 Menschen an (datiert 16.09.2024).

4.

Auch in der Zukunft ist eine Transformation des Verkehrssektors nach den aktuellen **Projektionen** nicht in Sicht. Nach den Projektionsdaten 2024 des Umweltbundesamt (UBA) schien die Einhaltung des Gesamtbudgets bis 2030 unter dem KSG wieder erreichbar. Dies war aber nur möglich, weil die an den (nunmehr indikativen, Anlage 2a KSG) Sektorzielen gemessenen exorbitanten Rückstände des Verkehrssektors bis zu diesem Zeitpunkt möglicherweise durch andere Sektoren aufgefangen werden können. Dies verdeutlicht die folgende Grafik des UBA¹, die die bis 2030 projizierten Über- oder Unterschreitungen der KSG-Sektorziele in Mio t CO₂-Äq anzeigt:



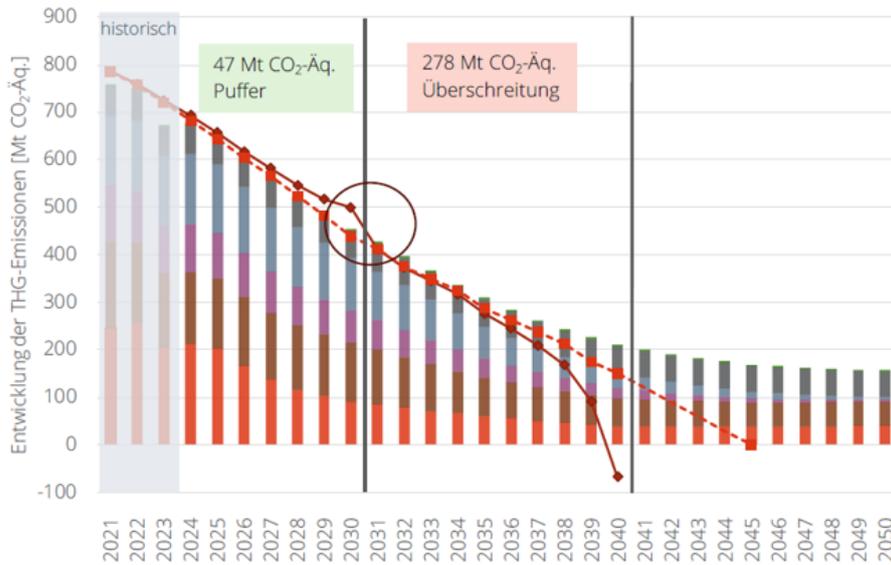
Der Expertenrat für Klimafragen (ERK) hält die Einschätzungen des UBA für zu optimistisch und geht weiter (wie seit Jahren) von einer Gesamtzielverfehlung für das Jahr 2030 aus, zu welcher der Verkehrssektor dann den wesentlichen Anteil beigetragen hätte.

Für die **Zeit nach 2030** sieht es nach den UBA-Projektionen allgemein und besonders im Verkehrssektor noch deutlich schlechter aus. Bis 2040 ist sektorübergreifend eine kumulierte Zielverfehlung von 278 Mt² t CO₂-Äq. projiziert, das **Gesamtbudget des KSG wäre bereits vor 2040 aufgebraucht**, wie in der dunkelroten, zum Ende stark abfallenden Linie der folgenden Grafik dargestellt.³

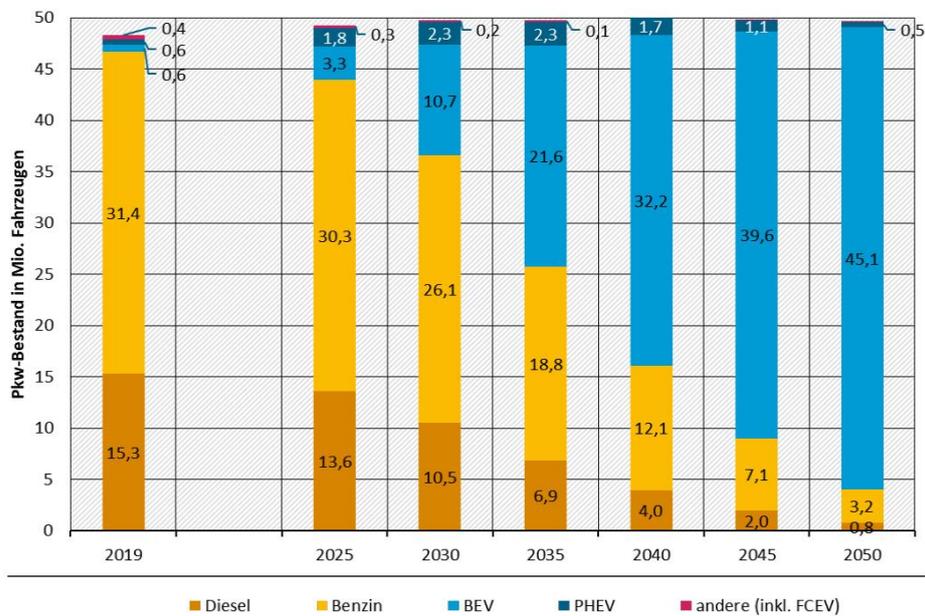
¹ UBA, Treibhausgas-Projektionen 2024 kompakt, S. 9, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/thg-projektionen_2024_ergebnisse_kompakt.pdf

² Mt = Mio. Tonnen

³ ERK, Gutachten zur Prüfung der Treibhausgas-Projektionsdaten 2024, S. 74, https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2024/06/ERK2024_Sondergutachten-Pruefung-Projektionsdaten-2024.pdf



Besonders beunruhigend sind die Prognosen für den **Verkehrssektor**. Der aktuelle Projektionsbericht 2024 projiziert nicht nur die oben genannte Gesamtlücke von 180 Mt. CO₂-Äq. bis 2030. Auch die tatsächlichen Veränderungen sind viel zu langsam: So sollen im Jahr 2030 noch 36,6 Millionen reine Verbrenner (von insgesamt knapp 50 Millionen Pkw) auf deutschen Straßen unterwegs sein, im Klimaneutralitätjahr 2045 immer noch 9,1 Millionen (plus 1,1 Millionen Plug-in-Hybride):⁴

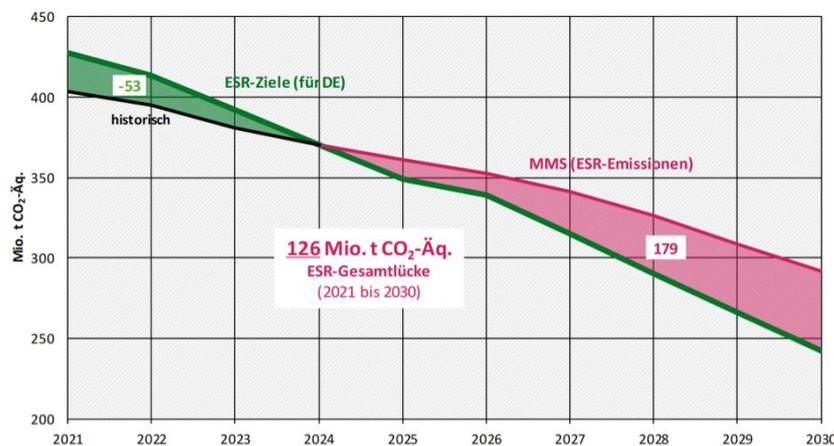


⁴ UBA, Projektionsbericht 2024, S 225, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/projektionen_technischer_anhang_0.pdf

Es fehlt eine realistische Perspektive, wie eine derart hohe Zahl an Verbrennerfahrzeugen klimaneutral betrieben werden können.

5.

Auch das **EU-Recht** stellt Anforderungen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Bis 2050 muss die EU, und also auch der Verkehrssektor, klimaneutral sein. Die Lastenteilungsverordnung (*Effort Sharing Regulation* = ESR) gibt den Mitgliedstaaten bis 2030 Reduktionsziele für die Sektoren außerhalb des EU-Emissionshandels vor; hierzu zählen auch der Gebäude- und Verkehrssektor. Deutschland wird diese Ziele absehbar verfehlen, selbst nach den (laut ERK deutlich zu optimistischen) Prognosen des UBA um 179 Mt CO₂-Äq.:⁵



Durch den nach der ESR zulässigen Zukauf von Emissionsberechtigungen anderer Mitgliedstaaten wird diese Lücke kaum zu schließen sein, weil die große Mehrzahl der Mitgliedstaaten nicht „auf Kurs“ ist und daher absehbar kein hinreichendes Angebot für den Zukauf verfügbar sein wird.

7.

Ab 2027 greift zudem der neue EU-Emissionshandel für die Sektoren Gebäude und Verkehr (**ETS 2**). Weil beim Klimaschutz in diesen Sektoren auch EU-weit erhebliche Defizite bestehen, drohen massive **Preissprünge** beim CO₂-Preis, da die Nachfrage das gesetzlich begrenzte Angebot deutlich übersteigt: Nach Schätzungen drohen Preise von 200 bis 350 Euro/Tonne CO₂ bis zum Jahr 2030 (derzeit: 45 Euro/Tonne), wenn wirksame flankierende Klimaschutzmaßnahmen unterbleiben. Dies hätte⁶ einen Anstieg der Benzinpreise um ca. 43 bis 86 Cent/Liter zur Folge.⁷

⁵ UBA, Treibhausgas-Projektionen 2024 kompakt, S. 9, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/thg-projektionen_2024_ergebnisse_kompakt.pdf

⁶ Hier wird regelmäßig angenommen, dass die Mineralöl-Besteuerung ansonsten bestehen bleibt.

⁷ Eine Erhöhung um 10 Euro/t CO₂ bedeutet einen Anstieg um etwa 2,4 Ct./l Benzin und 2,7 Ct./l Diesel netto, siehe Agora Energiewende & Agora Verkehrswende, Der CO-Preis für Gebäude und Verkehr, 2023 S. 12, https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26_DE_BEH_ETS_II/A-EW_311_BEH_ETS_II_WEB.pdf. Hinzu kommt die gesetzliche Mehrwertsteuer von 19 %.

Es ist offensichtlich, dass dies zu enormen sozialen Verwerfungen führen würde. Je mehr flankierende Klimaschutzmaßnahmen umgekehrt ergriffen werden, desto geringer fällt die Nachfrage (und damit der Preis) nach fossiler Individualmobilität aus und desto eher wird es möglich sein, den steigenden Preisen auszuweichen (ÖPNV, E-Mobilität usw.).

8.

Die Beschwerdeführenden rügen vor diesem Hintergrund, dass das andauernde Unterlassen wirksamer Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor **eingriffsähnliche Vorwirkung** auf ihre (mobilitätsbezogene) künftige Freiheit entfaltet. Im Klimabeschluss hat das BVerfG zum **Rahmengesetz, also zum KSG** entschieden: Der gesetzlich festgelegte Reduktionspfad darf ein CO₂-Budget, das mit dem ParisÜ vereinbar ist, nicht überschreiten (Art. 20a GG). Dieses begrenzte Budget muss zudem so über die Zeit verteilt werden, dass Reduktionslasten nicht einseitig in die Zukunft verlagert werden – anderenfalls droht eine „Vollbremsung“ mit drastischen Eingriffen.

Diese Grundsätze sind auf die **Maßnahmenebene** übertragbar: Das CO₂-Budget wird tatsächlich durch das Unterlassen von Maßnahmen irreversibel aufgezehrt und heutige Versäumnisse müssen in der Zukunft durch umso härtere Maßnahmen wieder aufgeholt werden („Vollbremsung“). Das BVerfG formuliert im Klimabeschluss wie folgt:

*„So sind die notwendigen Freiheitsbeschränkungen der Zukunft bereits in Großzügigkeiten des gegenwärtigen Klimaschutzrechts angelegt. **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.“⁸*

Die Einhaltung des Paris-kompatiblen Restbudgets hat dabei grundsätzlich Verfassungsrang (Art. 20a GG) und ist nach der aktuellen Rechtsprechung des EGMR auch menschenrechtlich geboten. Zudem sind Freiheitsbeschränkungen bereits jetzt – mit Anwendungsvorrang – im EU-Recht angelegt, und zwar u.a. durch das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 im EU-Klimagesetz sowie durch den zur Erreichung von EU-Klimazielen zwingend notwendigen ETS 2 mit den daraus folgenden, verbrauchssenkenden Preissteigerungen.

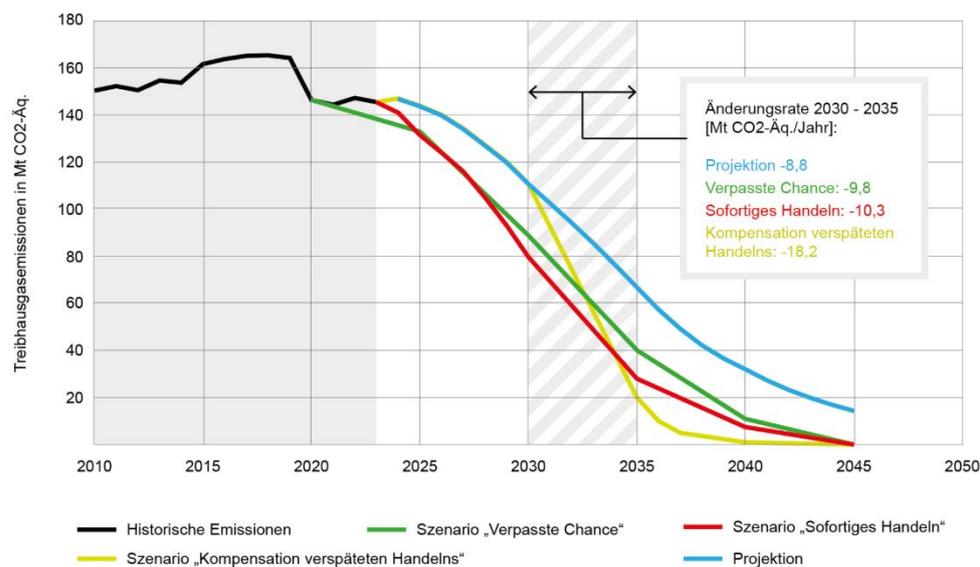
9.

Die Beschwerdeführenden konkretisieren die im Verkehrssektor und darüber hinaus drohenden Beeinträchtigungen bei fortgesetzter Untätigkeit anhand einer eigen erstellten **Szenario-Studie**, die drei Szenarien miteinander vergleicht:

⁸ BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021, 1 BvR 2656/18 u.a., Rn. 120 (Hervorhebungen von uns).

- Ein kontrafaktisches Szenario („Verpasste Chance“), in dem **bereits 2021**, d.h. unmittelbar nach dem Klimabeschluss, mit wirksamen Maßnahmen im Verkehrssektor (z.B. Tempolimit, Abbau klimaschädlicher Subventionen, Ausbau klimafreundlicher Infrastruktur) begonnen worden wäre;
- Ein Szenario „Sofortiges Handeln“, in dem ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor **ab jetzt** eingeführt werden;
- Ein Szenario „Kompensation verspäteten Handelns“, in dem das **Unterlassen bis 2030** andauert. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und der Umstellung der Steuerungsarchitektur des KSG ist ein solches Szenario **akut zu befürchten**, weil bis 2030 nach derzeitigem Stand keine ambitionierte Nachsteuerung nötig ist

Die Unterschiede der Reduktionspfade, die nötig wären, um das aus Anlage 2a KSG ableitbare „Sektorbudget“ für den Verkehrssektor unter dem jeweiligen Szenario einzuhalten, veranschaulicht die folgende Grafik:



Gut erkennbar ist, dass die Projektionen (blau) weit jenseits aller vertretbaren Pfade verlaufen. Ebenfalls ist gut erkennbar, dass der 2021 noch mögliche grüne Pfad deutlich „entspannter“ gewesen wäre als der jetzt allenfalls noch mögliche rote Pfad. Wird bis 2030 zugewartet, müssten die Emissionen danach rapide sinken – zwischen 2030 und 2035 nahezu doppelt so schnell wie es bei einem Handeln im Jahr 2021 nötig gewesen wäre. Im Szenario „Kompensation verspäteten Handelns“ (gelb) beträgt die jährliche Reduktionsrate für den Verkehrssektor schwindelerregende -18,2 Mt CO₂-Äq/Jahr im Verhältnis zu derzeit -0,30 Mt CO₂-Äq/Jahr zwischen 2020 bis 2023 oder -1,8 Mt CO₂-Äq/Jahr bezogen auf 2022/2023. Geht man vom derzeit gesetzlich vorgeprägten (KSG-Novelle 2024) Szenario aus, dass bis 2030 keine erhebliche Nachsteuerung erforderlich ist, so muss im Verkehrssektor

also zwischen 2030 und 2035 pro Jahr etwa 10-mal so schnell reduziert werden wie zuletzt.

10.

Mit diesen deutlich auseinanderklaffenden Reduktionsgeschwindigkeiten je nach Einstiegsdatum korrespondieren **unterschiedlich harte Maßnahmen**. Bei einem Handeln unmittelbar nach dem Klimabeschluss wäre ein moderater Anstieg des CO₂-Preises auf etwa 120 Euro/Tonne bis zum Jahr 2030 ausreichend gewesen, der Hochlauf der E-Mobilität und der Aufbau klimafreundlicher Infrastruktur hätte gleichmäßig erfolgen können. Wird jetzt mit wirksamen Maßnahmen begonnen, ist im Jahr 2030 bereits ein CO₂-Preis von circa 250 Euro/Tonne notwendig, um die gleichen Effekte zu erzielen. Derartige Preise sind aufgrund des ETS 2 auch tatsächlich zu erwarten (s.o.). Der Hochlauf der E-Mobilität müsste bereits „ruckartig“ anziehen und Infrastrukturinvestitionen deutlich stärker steigen. **Noch können radikale Maßnahmen wie Stilllegungen von Pkw oder Fahrverbote aber vermieden werden**. Bei einem weiteren Zuwarten bis 2030 – wie es in der Gesetzeslage nach der KSG-Novelle angelegt ist – wäre dies nicht mehr vermeidbar. Die Versäumnisse beim Hochlauf der E-Mobilität und den Infrastrukturinvestitionen (Bahn, ÖPNV) könnten dann realistisch nicht mehr aufgeholt werden.

11.

Eine weitere Verzögerung von Maßnahmen im Verkehrssektor kann auch **nicht durch andere Sektoren ausgeglichen** werden – jedenfalls nicht, ohne dass es stattdessen dort zu unzumutbaren Einschnitten kommt.

Der Gebäudesektor hinkt seinen Zielen bereits – wenn auch in geringerem Umfang – hinterher, sodass ein Ausgleich hier nicht zu erwarten ist. In der Industrie und der Energiewirtschaft sind gewisse Emissionen nach heutigem Stand unvermeidbar, sodass auch von dieser Seite kein wesentliches „Aushelfen“ zu erwarten ist – für diese Sektoren wird vielmehr bereits heute geplant, dass technische Lösungen nachhelfen sollen⁹ (§ 3b KSG). Gleiches gilt für die Landwirtschaft, die ihre Emissionen selbst in ambitioniertesten Szenarien bis 2045 nur um die Hälfte reduziert. Ein Ausgleich durch natürliche Senken (Wälder und Moore, die CO₂ binden) ist nach den derzeitigen Projektionen nicht zu erwarten, der Landnutzungssektor droht vielmehr bis 2045 eine Quelle zusätzlicher Treibhausgasemissionen zu sein, sodass die diesbezüglichen Senkenziele (§ 3a KSG) derzeit weit außer Reichweite sind.

Möglich wäre ein Ausgleich der Rückstände im Verkehr nach 2030 nur noch durch radikale Freiheitsbeschränkungen in anderen Bereichen: etwa weitreichende Eingriffe in das Konsumverhalten (Ernährung und Konsumgüter) und die Lebensverhältnisse (Wohnfläche). Im Gebäude- und Industriebereich müssten

⁹ Diese sind allerdings im Einzelnen noch nicht ausgereift oder marktfähig und äußerst kostspielig.

Zwangssanierungen schneller durchgeführt werden als nach Sanierungszyklen notwendig, fossile Heizungen müssten vor Ende der Lebensdauer ausgetauscht werden.

Obwohl nach Auffassung der Beschwerdeführenden sofortige Maßnahmen gerade im Verkehrssektor verfassungsrechtlich geboten sind, beantragen sie **hilfsweise sektorübergreifend** unverzügliche Klimaschutzmaßnahmen, damit das verfassungsrechtlich vorgeprägte CO₂-Budget freiheitsrechtsschonend erreichbar bleibt. Diese sind in jedem Falle notwendig, um die drohenden, aus heutiger Sicht unzumutbaren Freiheitsbeschränkungen noch zu vermeiden.

12.

Bei alledem legt die Szenario-Studie die nach dem **KSG zulässigen Emissionsmengen** zugrunde. Dies ist **verfassungsrechtlich bereits zu großzügig**: Das Gesetz lässt Emissionsmengen zu, die weit über das verbleibende CO₂-Budget hinausgehen, das der Bundesrepublik Deutschland (noch) zusteht.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) leitet – ausdrücklich unter Beibehaltung seiner Berechnungsmethode – für die vom BVerfG im Klimabeschluss zugrunde gelegte Temperaturschwelle (1,75 °C mit 67 % Wahrscheinlichkeit bei Annahme einer globalen *per capita* Verteilung) ein Restbudget von 3,9 Gt CO₂ ab – dieses wäre unter Einhaltung des Minderungspfades im derzeitigen KSG bereits 2033 aufgebraucht. Dass die vom KSG zugelassenen Emissionsmengen nicht mit dem ParisÜ vereinbar sind und gegen das Klimaschutzgebot verstoßen, machen die Beschwerdeführenden mit einem gesonderten Schriftsatz geltend.

Legt man die aktuellen Berechnungen des SRU zugrunde, sind die intertemporalen Freiheitsgefährdungen noch einmal deutlich gravierender als für die Verfassungsbeschwerde angenommen.

13.

Die Beschwerdeführenden machen neben der Verletzung ihrer intertemporalen Freiheitsrechte auch einen Verstoß gegen die **intertemporale Gleichheitssicherung** geltend (**Art. 3 Abs. 1, Abs. 3 i.V.m. Art. 20a GG**), die in Fortentwicklung des Klimabeschlusses neben der intertemporalen (allgemeinen) Freiheitssicherung anzuerkennen ist.

Die durch das fortgesetzte Unterlassen wirksamer Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor drohenden Maßnahmen treffen die einzelnen Beschwerdeführenden nämlich ungleich härter als andere Gruppen in Deutschland, die beispielsweise in der Stadt wohnen oder wohlhabend sind. Andere Personengruppen können den drohenden Einschränkungen ausweichen (ÖPNV, E-Auto) oder entsprechend zahlen (CO₂-Preis). Demgegenüber droht den Beschwerdeführenden ein Mobilitätsausschluss bzw. Mobilitätsarmut.

Dies verletzt verfassungsrechtliche **Teilhaberechte**, weil der Staat unter den Bedingungen eines schrumpfenden CO₂-Budgets dafür Sorge tragen muss, dass Emissionsmöglichkeiten nicht frühzeitig auf Kosten derjenigen (im wahrsten Sinne des Wortes) „verbrannt“ werden, die sie am dringendsten benötigen. Plakativ gesagt führen etwa durch das Dienstwagenprivileg ermöglichte Emissionen heute bei Menschen wie den Beschwerdeführenden dazu, dass ihnen der Weg zur Arbeit in der Zukunft faktisch oder wirtschaftlich unmöglich wird.

Insbesondere durch den jetzt schon notwendigen und bei weiterem Zuwarten immer drastischeren Anstieg des CO₂-Preises droht zudem eine „Freiheit nach Maßgabe des Geldbeutels“. Dies verstößt gegen den **Grundsatz der Lastengleichheit**, der nach Auffassung der Beschwerdeführenden auch für die Verteilung der Transformationslasten gelten muss – so steht es bezogen auf die Generationengerechtigkeit schon im Klimabeschluss selbst.

Wird mit wirksamen Klimaschutzmaßnahmen weiter (gar bis 2030) zugewartet, ist ein Ausgleich gleichheitswidriger Belastungen nicht mehr realistisch möglich oder allenfalls durch eine umfassende staatliche Zuteilung und Rationierung von (Mobilitäts-)Freiheiten, die am ehesten mit einer Kriegswirtschaft zu vergleichen wäre. Dies wäre wiederum mit aus heutiger Sicht unverhältnismäßigen Freiheitseingriffen verbunden.

14.

Der gebotene intertemporale Grundrechtsschutz der Beschwerdeführenden kann nicht auf andere Weise hergestellt werden als durch sofortige Maßnahmen im Verkehrssektor und/oder (hilfsweise) sektorübergreifende Maßnahmen. Insbesondere ist ein **Vorgehen gegen die Schwächung des KSG nicht ausreichend**, um die Beschwerdeführenden zu schützen. Zwar enthält die KSG-Novelle zahlreiche Schwächungen der Steuerungsarchitektur, die von den Beschwerdeführenden gesondert auch angegriffen werden.

Allerdings führt eine Änderung des Rahmengesetzes nicht zu dem, was den Beschwerdeführenden allein hilft: wirksame **Klimaschutzmaßnahmen, die tatsächlich CO₂ einsparen** und alternative, emissionsfreie Mobilitätswege für die Zukunft erschließen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Verabschiedung von Programmen entweder nicht oder nur unzureichend erfolgte und angekündigte Maßnahmen nicht umgesetzt wurden (z.B. Abbau klimaschädlicher Subventionen). Rechtlich besteht auch kein Anspruch auf die Umsetzung solcher Programme, sodass den Beschwerdeführenden durch eine bloße Verbesserung des KSG nicht hinreichend geholfen ist.

15.

Die Pflicht zur tatsächlichen Einführung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen ergibt sich auch aus der aktuellen Rechtsprechung des EGMR. Dieser verlangt für die Einhaltung von Art. 8 EMRK sowohl die Festlegung eines Paris-

kompatiblen Schutzniveaus und Reduktionspfades als auch dessen Durchsetzung in der Realität. Die beschwerdeführenden Verbände können den gerügten Verstoß gegen Art. 8 EMRK nach der Rechtsprechung des EGMR in Prozessstandschaft geltend machen.

Rechtsanwältin
Dr. Roda Verheyen

Rechtsanwalt
Dr. Johannes Franke