SheDrivesMobility 88 - Roda Verheyen

speaker_SPEAKER_00 (0:16)
Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Ausgabe von She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Ich bin Autorin des Buches 'Autokorrektur', wo ich mich mal damit beschäftigt habe: Was steckt eigentlich hinter der Automobilität? Wollen alle wirklich Auto fahren oder müssen sie es vielmehr? Und ja, das ist vielleicht die Frage, die nach 60 Interviews mit Menschen im Raume stand: "Warum sehe ich eigentlich das Auto als eine Lösung, wo es doch eher eine Abhängigkeit für mich ist, weil mein Leben nur mit Auto funktioniert?" Heute aber habe ich mir eine Gästin eingeladen, die auf einem ganz anderen Niveau von Veränderung und Transformation, auch der Mobilität arbeitet. Sie ist Juristin oder verheimatet in Hamburg, ihre Dependance, und ist unter anderem aktuell für Greenpeace und Germanwatch unterwegs, um für einen Bauern in Peru, aber auch für einen Bio-Bauern hier aus Deutschland einzuklagen, dass diese ihr Geschäft nicht bedroht sehen. Beide Bauern haben Einbußen bei RWE und dem peruanischen Bauern ist es sogar eher in der Rückblick-Situation. Was macht diesen Bauern das Leben schwer? Das sind natürlich die großen Emissionen. Also eigentlich sind große Konzerne mittlerweile wie Staaten zu betrachten, weil sie ähnlich große Emissionen verursachen wie manche Staaten. Umso mehr ist es wichtig, dass die Rechtsprechung hier auch genauer reinschaut und Möglichkeiten eröffnet, Klagen zu erheben, um das zu limitieren. Im Fall von Volkswagen geht es am 9. September in die nächste Verhandlung. Da wird auch hingeschaut, einmal aus der Sicht des Bio-Bauern Ulf, aber auch als Kläger die beiden Geschäftsführer von Greenpeace und Clara von

Fridays for Future, die als die Symbolfigur der zukünftigen Generationen, die ja durch das Bundesverfassungsgericht eine besondere Schutzoption erhalten haben, mal zu schauen: Ist das alles rechtens, was Volkswagen da eigentlich tut? Denn wenn wir ehrlich sind, große Konzerne haben unglaublich tolle Broschüren, Webseiten, stressen auch in ihrer Werbung die Nachhaltigkeit ihrer Produkte. Die meisten Autos, die Volkswagen aktuell verkauft, sind deutlich Verbrenner. Und selbst in Sachen neuer Antriebe ist immer noch der blöde Plug-in-Hybrid ganz vorne. Vollelektrisch waren im Jahr 2021 nur 1% aller Autos, und das sind 49 Millionen Pkw in Deutschland. Die Konsequenz, die solche Urteile haben können, werden von Frau Verheyen auf jeden Fall deutlich gemacht. Sie sagt: "Zur Not heißt es halt, dass ab 2030 keine Verbrenner mehr auf dem Markt sein dürfen." Und sie sieht es gar nicht unbedingt nur als erlässlich an, erfolgreich zu sein mit solchen Klagen, sondern sie sieht es als erlässlich an, dass sich Rechtsprechung bewegt, dass solche Themen in die Öffentlichkeit gelangen und die notwendige Aufmerksamkeit auch besteht, dass es endlich ernst genommen wird, was im Pariser Klimavertrag steht. Das habe ich mit ihr auch erörtert. Wir schauen so ein bisschen rein. Was heißt es eigentlich für Rechtsprechung? Was ist auch das Bundesverfassungsgerichtsurteil? Und was sind die beiden sehr konkreten Klagen? Hoffnung macht sie am Ende auch, weil immer mehr Klagen erhoben werden und erfolgreich sind. Vielleicht habt ihr auch gerade etwas in dem Sinne, dass eure Stadt sehr erhitzt, dass sie versiegelt ist für Autoflächen. Auch da sagt sie:"Klagt, denn ihr habt ein Recht auf ein gesundes Leben. Der Gesundheitsschutz sollte auf jeden Fall vor dem Schutz von Industrien stehen, die eure Gesundheit gefährden." Also ich finde eine sehr spannende Folge, mal völlig aus einem anderen Blickwinkel.

Wünsche euch dabei viel Spaß beim Hören. Lasst gerne Bewertungen da, empfiehlt gerne SheDrivesMobility weiter. Und nun geht's zur Folge.

speaker_SPEAKER_00 (4:09)
Ja, ich freue mich sehr auf diese Folge, weil ich jetzt mal eine Expertin von einem ganz anderen Fachgebiet eigentlich, als es das meinige ist, an meiner Seite hier habe, virtuell zumindest. Mein Papa ist übrigens auch Jurist, ist aber eher in Richtung Finanzämter gegangen. Also ich habe früher als Kind immer gesagt: "Er ist Beamter", weil ich nicht wollte, dass die Leute wissen, wo er arbeitet, weil das ja auch immer so ein Beruf ist, der nicht so wohl gelitten ist. Also ich freue mich auf jeden Fall, dass ich mit Frau Verheyen jetzt gleich mal sprechen kann. Was ist das eigentlich mit diesen ganzen Klagen? Also wir nehmen ja immer mehr wahr, dass Klimaklagen auf Basis von neuen Rechtsprechungen vielleicht auch ermöglicht worden sind. Ich würde aber mal, bevor wir anfangen, Sie gerne bitten, dass Sie sich kurz einmal vorstellen und vielleicht auch so den Weg skizzieren, der hinter Ihnen ja auch liegt, was diese Arbeit als Juristin so angeht.

speaker_SPEAKER_01 (5:00)
Ja, schön, dass ich da sein kann. Freue ich mich auch. Ich sitze hier in meiner Kanzlei in Hamburg. Ich bin Rechtsanwältin und Partnerin einer mittelständischen Kanzlei. Wir sind jetzt hier so 14 Anwälte plus Support. Und wir machen hauptsächlich Energie-, Umwelt- und Planungsrecht. Und in dem Bereich habe ich auch hier angefangen und mir dann nach und nach dieses sogenannte Klimarecht aufgebaut. Und angefangen hat das 2007, sag ich mal, mit der Kohlekampagne. Da ging es ganz gezielt darum, den Neubau von

Kohlekraftwerken in Deutschland zu verhindern. Das war eine ganz gezielte Kampagne, wo einige Juristinnen und Juristen und auch NGOs und BIs in Deutschland zusammengearbeitet haben. Nach meinem Verständnis das erste Mal, dass das auch wirklich so organisiert wurde. Dafür war ich total dankbar und, dass das alles so geklappt hat. Da gibt es viele Personen, die das damals möglich gemacht haben. War ja auch sehr erfolgreich. Von den damals über 40 geplanten Kohlekraftwerken sind in Deutschland je nach Rechnung so fünf bis sechs gebaut worden. Also wirklich eine sehr gute und effiziente Kampagne, die Hand in Hand ging. Für mich selber war immer klar, dass ich Jura als Mittel verstehe, den Planeten zu schützen und damit irgendwie auch meine eigenen Kinder. Ich habe drei. Und finde immer, dass die Möglichkeit, einen Beruf auszuüben, in dem man selber Sinn sieht, ist total wichtig und motivationserhaltend. Und da habe ich total Glück. Wir arbeiten hier sehr viel für Umweltverbände, aber auch für Gemeinden und BIs und auch Privatpersonen. Inzwischen auch sehr viel für Bürgerbegehren, Volksinitiativen und solche Sachen. Und es geht bei meiner Praxis fast immer um entweder die Verhinderung von schädlichen Vorhaben, Autobahnen, Straßen, LNG-Terminals. Also das ist weit gefasst. Oder um die Ermöglichung von klimafreundlicher Infrastruktur. Dazu zähle ich alle meine Solarmandate, Windmandate, die ich so habe. Und natürlich geht es auch um die sogenannten Klimaklagen selber. Da habe ich angefangen vor langer Zeit mit einer Klage gegen RWE von einem peruanischen Mandanten, unterstützt von Germanwatch. Da geht es um die Folgen des Klimawandels in den peruanischen Anden. Der Fall läuft mittlerweile seit sieben Jahren. Das ging dann über die erste Klimaklage hier in Deutschland gegen den Staat. Da ging es um das Klimaziel 2020 vor dem Verwaltungsgericht in Berlin. Dann zur Verfassungsbe-

schwerde, wo wir junge Erwachsene und Jugendliche vertreten haben. Zusammen mit anderen. Und jetzt eben die Unternehmensklagen gegen Volkswagen, die wir führen an zwei Landgerichten in Deutschland, unterstützt von Greenpeace.

speaker_SPEAKER_00 (7:58)
Das ist ja auch etwas, wo ich tatsächlich das gute Gefühl habe, einer Bewegung in dem Sinne, dass Menschen auch auf ihre Berufe gucken. Und gucken: "Ja, ich habe mich für diesen Beruf entschieden, weil er mir liegt, weil er dem entspricht, was ich kann." Und immer mehr auch schauen: Was kann das denn im Rahmen des Klimaschutzes auch bedeuten? Also kann ich... Es ist ja immer so ein bisschen so das Bild, AktivistInnen kleben sich an Autobahnen, ist ja heutzutage so. Dann sage ich immer: "Nee, das ist etwas, was du machen kannst." Das ist in der ganzen Struktur der Gegenwehr gegen die Klimazerstörung. Aber du kannst ja auch schauen, ich sage auch immer so schön: "Wenn du Steuerberaterin bist, dann mach doch von einem Verein, der Windanlagen aufbauen will, in deiner Gemeinde die Steuererklärung." Das ist ja auch schon in dem Sinne etwas, was empowernd ist. Wie ist das denn, wenn ich mal jetzt so erst in der Juristerei bleibe, wie ist das denn da gewesen in den letzten Jahren? Hat sich da auch eine Bewegung gebildet von Menschen, die da auch immer mehr erkannt haben: "Ich kann da meine Dinge, die ich kann, auch wirklich für etwas Gutes einsetzen"?"

speaker_SPEAKER_01 (9:01)
Ja. Immer mehr. Es gibt seit drei Jahren einen Verein, der heißt Lawyers for Future, hier in Deutschland. Ich selber habe auch einen Verein gegründet mit befreundeten Juristinnen und Juristen,

der allgemein den Einsatz von Umweltrecht in der Zivilgesellschaft zur Durchsetzung von bestimmten Forderungen fördern soll. Das ist der Green Legal Impact Verein in Berlin. Es gibt inzwischen vor allem, aber auch aus meiner Wahrnehmung immer mehr junge Juristinnen und Juristen, die genau diesen Gedankengang haben. Also versuchen sich vorzustellen: "Ich mache jetzt zwar Lebensmittelrecht, aber auch im lebensmittelrechtlichen Bereich kann ich bei meinen Beratungsmandaten gucken, was machen eigentlich meine Mandanten? Haben die wirklich einen ernst gemeinten Klimalagebericht oder ist das alles nur Schau? Und habe ich da die Möglichkeit, selbst in wettbewerbsrechtlichen Mandaten gegebenenfalls mal richtige Anregungen zu geben?" Und das finde ich ist schon, das sieht man nicht so, ist auch sehr inkrementell. Aber was so die Gesamtstimmung angeht, glaube ich, ganz wichtig. Und von der Bewerbungslage, die ich jetzt hier so persönlich sehe oder auch bei meinen Kolleginnen und Kollegen in dem umweltrechtlichen Bereich, da sehe ich ganz stark eine Verstärkung. Das liegt sicherlich aber auch daran, dass eben umweltrechtliche Klagen viel stärker auch in den Medien wahrgenommen werden.

speaker_SPEAKER_00 (10:19)
Wenn ich jetzt als Laien auf dieses Pariser Klimaabkommen schaue, dann habe ich immer so das Gefühl, es ist ja auch nicht verstanden, dass 1,5 Grad ein Ziel ist, sondern eigentlich ein Limbo. Wir sollten ja unten drunter bleiben. Also ganz viele, ich sag schon mal so sprachliche oder auch kommunikative Unwägbarkeiten machen dieses Ziel, was ja auch schon vielleicht ein falscher Begriff war, habe ich mich so gefragt, ist das wirklich ein Ziel oder ist es eine rote Linie, die nicht überschritten werden darf? Also ich habe das Gefühl, wenn man Menschen vermitteln möchte, die jetzt

nicht so nah dran sind, wie wir es beide vielleicht auf unterschiedliche Weise sind. Wie ist in diesem Rahmen von juristischer Handhabe dieses Pariser Klimaabkommen überhaupt zu sehen? Ist das was Verbindliches?

speaker_SPEAKER_01 (11:02)
Das Pariser Klimaabkommen definiert im Grunde im Hinblick auf die Temperaturziele, diese Long-Term-Targets, nur das, was schon seit 1992 in der Klima-Rahmen-Konvention drinsteht, in Artikel 2 dort. Und ich habe schon wirklich jahrzehntelang vertreten, dass sich schon aus dem Klima-Rahmen-Abkommen von 1992 im Grunde eine absolute Temperaturschwelle von unter 2 Grad ergibt. Damals noch auf Grundlage der alten IPCC-Reports, jetzt, wo man eben diese Gegenüberstellung bekommen hat, 2018, was bedeutet 1,5, was bedeutet 2 Grad Erwärmung, ist es klar, dass wenn man eine menschenrechtliche Schutzdimension da reingelegt, also sagt: "Wir können nicht umweltrechtlich in irgendeinem Vertrag etwas vereinbaren, was Millionen von Menschenleben irgendwie kostet", dann wurde eben klar, dass man diese Frage, was ist gefährlicher Klimawandel, also Artikel 2 der Klima-Rahmen-Konvention, so definieren muss, dass es eben eine absolute Grenze gibt bei 1,5 Grad. Auch da ist ja dann die Frage: Wie definiert man die? Wie wird sie ausgerechnet? Mit welcher Einhaltenswahrscheinlichkeit? Das hat ja auch das Bundesverfassungsgericht in dem Klimabeschluss vom April, März 2021 ganz gut rezipiert. Also, ich sag mal, eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit deutlich unter 2 Grad zu bleiben, kann fast dasselbe sein wie eine niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit bei 1,5 Grad zu bleiben. Aber das Wichtige ist tatsächlich, dass es eben eine absolute Grenze gibt. Die Atmosphäre hat eine Aufnahmekapazität und die ist beschränkt. Und

das tatsächlich, glaube ich, ist etwas, was im Pariser Übereinkommen, auch mit diesem Mechanismus. Jedes Land muss immer sagen, was macht es, freiwillig, aber jedenfalls, wenn ich etwas gesagt habe, ist es verbindlich. Und das nächste Mal muss ich etwas Schärferes vorlegen. Dieser Mechanismus, der spiegelt das wieder, dass wir eben ein endliches CO2-Budget haben. Also mal die natürlichen Senken ganz an die Seite gelassen. Das sind nochmal ganz andere Komplikationen, die sich damit ergeben. Aber auf jeden Fall ist dieses Pariser Übereinkommen insoweit verbindlich, als es eine inzwischen wahrscheinlich völkergewohnheitsrechtlich geltende Pflicht konkretisiert, nämlich gefährlichen Klimawandel zu verhindern. Und das Pariser Klimaabkommen hat es eben vor allem ermöglicht, durch diesen 1,5 bis deutlich unter 2 Grad diese Zielsetzung zu quantifizieren. Und das brauchen Gerichte. Wir müssen ja sagen: "Wo fängt denn Rechtswidrigkeit an und wo hört sie auf? Was ist denn eigentlich klimasorgfältiges Verhalten?" Sei es jetzt von Staaten oder von Unternehmen. Und dafür ist das Übereinkommen von 2015 so wahnsinnig wertvoll.

speaker_SPEAKER_00 (13:39)
Im Rahmen meiner Arbeit, die ja im Schwerpunkt Mobilität und damit aber auch wieder alles ist, weil Mobilität ist in jedem Bereich irgendwie vorhanden und hat auch was sehr Intersektionales, wenn man Mobilität verändern will, habe ich das Gefühl, dass sehr viel des Drucks, so er denn überhaupt besteht, auf die Autoindustrie von Europa aus kommt. Natürlich, ich sag schon natürlich, aber so fühle ich es, natürlich nicht aus Deutschland, wo wir immer noch Schlüsselindustrie zur Autoindustrie sagen. Wie sind da die Hierarchien auch in EU-Gesetzgebung und deutscher Gesetzgebung? Weil zum Beispiel die flotten Grenzwerte kamen ja nicht aus

Deutschland heraus, im Gegenteil. Da wurde ja auch sehr stark gegen lobbyiert, dass die EU den noch weiter nach oben setzt. Wie hat man das auch...Also ist EU-Recht da bindender als deutsches Recht? Oder wie muss man das verstehen?

speaker_SPEAKER_01 (14:26)
Man muss insgesamt sagen, dass die EU im umweltrechtlichen Bereich bei so Grenzwerten, Effizienzstandards, auch so Luftqualitätswerten sehr bestimmend war in den letzten 30 Jahren. Ich sage mal, ganz, ganz wenig des Umweltrechts, was wir so heute anwenden, kommt noch rein aus Deutschland. So gut wie nichts, wenn überhaupt, dann noch in diesem ganz allgemeinen Naturschutzrahmen. Alles, was mit Reinhaltung von Gewässern, von Luft, Boden und so weiter angeht. Na Boden, vielleicht noch ein bisschen mehr auch Deutsch, aber alles andere, was da auch eine gewisse Ambition hat. Dazu würde ich die Flottengrenzwerte auch zählen, auch wenn sie lange nicht schnell genug reduzieren, kommt aus der EU. Deswegen bin ich auch, nicht nur deswegen, aber ich bin deswegen also leidenschaftlicher Europäer, weil die Europäische Union kann solche Dinge deswegen regeln, weil sie immer sagen kann: "Wir haben einen großen Markt und in diesem Markt wollen wir möglichst sauber sein, alle." Während, wenn wir was hier in Deutschland regeln, kommt man immer in diese Argumentation: "Wenn wir das hier sauber machen, machen die das in Österreich anders und dann haben wir hinterher eine Handelsbeschränkung und so weiter." Deswegen ist die EU da auf jeden Fall tonangebend. Das ist sie ja im Moment auch wieder mit dem Green Deal und alles, was mit dem Fit for 55 Paket zusammenhängt. Aber es gibt eben immer wieder auch politische Trade-offs. Und das haben wir jetzt gerade bei den Flottengrenzwertdiskussionen wieder er-

fahren. Interessanterweise sind wir inzwischen in eine Rolle geraten, wo Unternehmen das Europarecht schützend vor sich her tragen. Also ganz konkret in diesen Autoverfahren, die wir im Moment führen, da argumentiert ja VW oder auch Mercedes und BMW so: "Wir sind doch schon reguliert, ganz doll durch die EU und deswegen kann es kein anderes Recht mehr geben. Vorrang des EU-Rechts." Total interessant, denn natürlich war das ansonsten ganz oft genau umgekehrt.

speaker_SPEAKER_00 (16:18)
Und dann kam jetzt, was wirklich auch ein Moment wieder für mich sogar war, weil ich hatte, vor der Pandemie stand ich in Hamburg, als das Klimapaketchen da vorgestellt wurde. Und es war wirklich, es wurde vorgelesen von der Bühne vorher, war gute Stimmung und es war erst mal richtig still. Und ich glaube, das, was den meisten, die da am Jungfernstieg standen, auf der Demo, auf dieser riesigen Demo, ein riesiges: What the fuck. Also wo man richtig gemerkt hat: "Das meint ihr jetzt doch nicht ernst." Also da habe ich so, ich habe das noch nie so erlebt auf so einer Demo, weil es ja auch so interessanterweise zusammenfiel, wo man richtig gedacht hat: "Wozu machen wir das eigentlich hier?" Die größte Demo Deutschlands gerade zur Abwendung der Klimakrise. Und da kommt sowas von der Regierung damals, der alten ja noch. Dann aber kam das Bundesverfassungsgericht. Und das war was Umgekehrtes, wo ich nie gedacht hätte, dass ich mich mal über Rechtsgebung, also das war so immer so weit weg aus meinem Leben, sag ich mal. Und auf einmal sehe ich, wow, da gibt es, die waren sich ja auch nicht einig, die Richterinnen und Richter, aber da gibt es so ein hohes Verfassungsorgan, was da den Schutz der kommenden Generationen nach vorne stellt. War das für Sie über-

raschend? Also ist das etwas gewesen, was auch wirklich ein Novum war? Oder gab es da eine Vorwegeentwicklung, wo das man das hätte ablesen können?

speaker_SPEAKER_01 (17:41)
Ja, also Wissen, dass genau dieses Urteil oder dieser Beschluss ergeht, das wusste keiner. Aber das Ganze war ja eingebettet in mehrere andere Klagen und Argumentationsebenen. Zum einen hatten wir schon vorher, also im Jahr vorher, erhoben eine Klage zum Europäischen Gerichtshof. Da ging es um die EU-Klimaziele, die wir ebenfalls als zu unambitioniert dort gerückt hatten. Dann gab es eben diese Klage hier in Berlin zu dem Klimaprogramm 2020, wo schon deutlich wurde, dass es irgendwie eine wissenschaftsbasierte Zielsetzung geben muss. Also schon das Verwaltungsgericht Berlin hat gesagt: "Es ist schlüssig zu sagen, es gibt irgendwie ein CO2-Budget und irgendwie kann Deutschland nicht alles aufbrauchen." Und wenn man sozusagen auf dieser Ebene dann einen Schritt weitergegangen ist und dann sich das damals neue Klimaschutzgesetz angeschaut hat, was ja letztlich einfach schlicht die 2014-Ziele und den Stand der Wissenschaft 2014 inkorporiert hat, da war das schon jedenfalls wünschenswert, dass das Bundesverfassungsgericht da irgendwie einhakt. Wie genau, wusste keiner. Und was aber ganz wichtig ist bei dieser Entscheidung, ist ja, es ist ein einstimmiger Beschluss. Beschluss deswegen, weil eben keine mündliche Verhandlung stattgefunden hat. Aber dennoch, da steht letztlich drin, dass das Pariser Klimaabkommen den Gesetzgeber bindet mit dem Ziel, den gefährlichen Klimawandel zu verhindern. Und das, was da nicht drinsteht, ist: Was heißt denn das konkret? Wie viel CO2-Budget hat denn eigentlich wirklich jedes Land noch so ungefähr? Aber auch da sind viele Konkre-

tisierungen drin. Und was vor allem auch drinsteht, ist ganz klar: Wir müssen jetzt ganz schnell in die Transformation und in allen Sektoren. Und das Problem dann, das wurde ja auch dann viel kritisiert, auch in Blogs und so, dass eben das nicht weitergeht. Was heißt denn das? Wo sind denn die Maßnahmen? Das Klimaschutzgesetz ist ein Rahmengesetz, da stehen irgendwelche Ziele auf dem Papier. Aber wie soll man denn die erreichen? Kann man jetzt einen schnelleren Kohleausstieg einklagen? Kann man einen Stopp des Ausbaus von Bundesautobahnen einklagen? Und da ist eben sozusagen diese Grenze dessen, was die Gerichte in Deutschland tun können, einfach aufgrund der Gewaltenteilung. Aber dennoch ist das ein ganz gewaltiger, dicker Pflock. Und auch aus meiner Sicht hat sich seitdem ganz viel verändert. Nicht nur wegen den Wahlen, sondern auch weil im Prinzip jeder außer der AfD inzwischen sagt: "Ja, okay, da kommen wir nicht mehr dran vorbei. Also wir müssen irgendwie dieses CO2-WG ernst nehmen. Wir müssen uns da irgendwie drin orientieren." Und entsprechend waren ja eigentlich auch die Einlassungen zu dem Fit for 55-Paket inklusive der Flottengrenzwerte. Also wir hatten ja ganz lange einen Konsens in Deutschland auf 2035, bis dann eben die FDP plötzlich sich nochmal aufbäumte aus nicht erklärlichen Gründen aus meiner Sicht. Aber genau, deswegen ist das ein, das war ein langer Weg. Gewusst hat es vorher keiner, aber ich glaube, es war auch eine, aus vielerlei Hinsicht ist es eine sehr weise Entscheidung gewesen. Naja, und ich bin ja ein Fan des Rechtsstaats. Ich glaube, ein Rechtsstaat ist absolut zentral, damit man eine Demokratie am Funktionieren hält. Und da spielt das Verfassungsgericht eine ganz große Rolle.

speaker_SPEAKER_00 (20:52)

Ich hab die Signalwirkung auch wirklich... Ich fand wirklich, das war auch ein Ruck, der noch mal durch die Bewegung gegangen ist. Weil man sich von einem ganz unerwarteten vielleicht Partner gesehen gefühlt hat, wo man sonst diese ganzen Anker, die man versucht hat zu werfen... Wir haben alle, glaub ich, schon gar nicht mehr auf dem Zettel, dass Fridays for Future mit der GLS Bank und anderen diese Vorschläge ja auch gemacht hat. Das sind alles so Sachen, die sind so sang- und klanglos verschwunden. Die Gewerkschaften mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung haben sich über die Transformation der Autoindustrie Gedanken gemacht. Wie können wir die Arbeitsplätze umwidmen? Weil es ist ja immer das Argument mit den Arbeitsplätzen, wo ich denke, das ist total dehumanisierend. Das sind Menschen, die ja gerade an diesem Punkt arbeiten. Es gibt Arbeitsplätze, in denen sind ja nicht... Das ist ja immer fluid. Aber um es jetzt vielleicht mal konkreter zu machen, würde ich gerne auf die beiden von Ihnen schon genannten Klagen, einmal RWE, Peru und Volkswagen... Vielleicht fangen wir mit dem, was schon ein paar Jahre andauert, mit RWE und Peru an. Das ist ja eher so im Rückblick eines, ja, wirklich Individuums, nämlich dieses Bauern dort. Wie kam es zu dieser Zusammenarbeit? Oder wie findet man solche Figuren auch, die das Ganze ja auch anfassbarer machen, die Klimakatastrophe konkret machen? Weil ich war jetzt gerade auch in Lützerath mal wieder. Das ist ja etwas, wenn man da mal war, da muss man sich engagieren, finde ich. Aber oft, für viele ist wahrscheinlich Klimakatastrophe etwas, was noch gar nicht so greifbar ist. So ein Bauer ist ja eine Person. Also wie kommen solche Zusammenarbeiten auch zustande?

speaker_SPEAKER_01 (22:23)

Zu dem Zeitpunkt war auf internationaler Klima-Diplomatie-Ebene ganz stark in der Diskussion: Wie geht man damit um, dass es, egal was wir tun, zu Schäden kommen wird? Zu Schäden und zu deutlichen Veränderungen in der Biosphäre, aber natürlich auch bei persönlichen Rechten, also Eigentum, Gesundheit von Menschen. Man muss ja nicht glauben, dass wir bei maximal 1,5 oder deutlich unter 2 gerade keine Schäden oder Menschenrechtsverletzungen haben. Das ist ja eben nicht der Fall. In dieser Debatte war Germanwatch, der Verein hier in Deutschland, sehr aktiv. Ich habe da eine wissenschaftliche Begleitfunktion gehabt und auch Staaten beraten. Dann kam immer wieder die Frage: "Naja ja, wie wäre es denn, wenn ein Unternehmen diesbezüglich vielleicht eine Verantwortung mal zugeschrieben bekäme?" Dann gab es da einiges an Vorarbeit. Aber klar, klagen kann man nur, wenn man auch einen Kläger hat, logisch. Ich habe dann mit Germanwatch darüber oft gesprochen. Irgendwann kam dann über German Watch der Kontakt zustande mit diesem peruanischen Mandanten von mir, mit Saúl und seinem Vater damals noch, die im Kontext der Klima-Rahmen-Konvention, also diesem Meeting der Vertragsparteien in Lima 2014, sich getroffen hatten. Da, besonders war tatsächlich, dass es in dem 2014er Bericht des IPCC eine ganz klare Zuordnung gab des Gletscherschwunds in den tropischen Anden. Und wir gesagt haben: "Gut, auf dieser Ebene können wir zumindest die Argumentation schließen, diese Kausalitätserfordernisse im Zivilrecht, also die Handlung führt zu einem Schaden oder einem Ergebnis, schließen." Und dann haben wir nach langen Diskussionen über Für und Wider uns entschlossen, diese Klage zu erheben. Zum einen, wie ich immer wieder betone, weil mein Mandant und die ganze Stadt Huaraz wirklich ein Problem hat. Und das ist diese Lagune und auch andere. Aber da ist wirklich ein riesiges Risiko

vorhanden, gegen das aus unterschiedlichen Gründen, auch aus Geldmangel, nichts getan wird. Aber natürlich auch, um anhand dieser Klage zu zeigen: Wo liegt denn eigentlich die Verantwortung? Und mir ist da immer wieder in Erinnerung der Ausspruch des Vorsitzenden Richters am OLG Hamm in der öffentlichen Verhandlung, die wir hatten, 2017 im November, wo RWE merkte, ihnen schwimmen die Fälle weg. Und der Vorsitzende Richter sagte dann irgendwann, "Naja, warum meinen Sie denn, das geht nicht?" Die sagten immer: "Man kann das Recht so nicht anwenden." Und dann sagte der RWE-Prozessvertreter: "Naja, wir haben doch hier nur Daseinsvorsorge betrieben, das war doch immer alles erlaubt, wie können wir jetzt dafür haften?" Und dann sagte der Richter, nicht ich, sondern der Richter: "Ja, aber was hat denn der Kläger davon, dass wir hier in Deutschland mit Kohle unsere Strombedarfe gedeckt haben? Nichts." Und genau darum geht es in dem Verfahren. Und wir werden mal sehen, wie es weitergeht. Wir sind ja mitten in einer sehr komplizierten Beweisaufnahme jetzt. Also ist das Haus wirklich im Risiko? War es wirklich der Klimawandel? Ist da Gletscherschwund? Es wird da alles bestritten, absolut alles. Und wir werden sehen, wie es im Endeffekt ausgeht. Aber eins ist klar, eins der anerkanntesten Oberlandesgerichte Deutschlands sagt: "Ja, es gibt grundsätzlich eine Verantwortung für die Folgen des Klimawandels bei Großemittenten." Und aus meiner Sicht ist es so, wenn wir jetzt in diesem Fall, aus welchen Gründen auch immer, nicht obsiegen, dann bleibt trotzdem das stehen. Und dann muss man sehen, was man damit machen kann. Auf der Grundlage jedenfalls werden jetzt auch die ersten weiteren Klagen international erhoben. Z.B. gerade vor einigen Wochen ist ein Streitschlichtungsgesuch gegen Holcim eingereicht worden in der Schweiz von meiner Freundin Cordelia Bähr, die dort die Prozessvertre-

tung macht. Und ich gehe davon aus, dass das nicht der einzige Fall bleiben wird. Und man muss sich mit der Frage auseinandersetzen: "Was machen wir mit den Schäden? Bleiben die anderen wirklich drauf sitzen? Ist das eigentlich gerecht?" Und meine Antwort darauf ist klar: "Nein, es ist nicht gerecht." Und das ist auch der Grund, warum ich hier sitze und mich immer noch mit diesem Verfahren befassen kann, obwohl ich natürlich manchmal schreiend weglaufen möchte. Aber es ist einfach richtig, diese Frage zu stellen und hoffentlich eben auch richtig zu beantworten. Und wenn das Recht es nicht hergibt, dann kann ich auch nichts tun, außer zu sagen: "Ja, dann ist es so." Dann muss man eben politisch Änderung herbeiführen.

speaker_SPEAKER_00 (26:44)
Ja, es ist auch im Rahmen meiner Arbeit immer wieder das, wo die Menschen mich auch fragen, woher nehme ich die Kraft? Das weiß ich manchmal auch nicht. Es ist natürlich auf Platz 2 die Klimakatastrophe. Natürlich möchte ich das abwehren... Das ist wirklich auch dieser Erkenntnismoment, den hat jeder von uns gehabt, wo man es erkennt, wo man wirklich denkt: "Ich kann nicht mehr atmen." Ich vergleiche das immer mit dem Moment, als ich als Kind Tschernobyl verfolgt habe und wir eine Radtour gemacht haben, es hat geregnet, und ich dachte wirklich, ich sterbe, weil ich von dieser Wolke gehört habe. Und diese kindliche Angst haben wir uns alle als Erwachsene irgendwann wieder abgeschliffen. Und dann kommt sie wieder, wenn wir das mit der Klimakatastrophe begreifen. Aber Punkt 1 ist für mich die Ungerechtigkeit im System. Also die Lüge, dass Automobilität eine Lösung ist, und je tiefer ich in das System einsteige, ist ein Problemschaffer, ist ein Abhängigkeitsschaffer. Und da, genau wie Sie das gerade formuliert ha-

ben, möchte ich auch manchmal schreiend wegrennen. Und ich sage immer, am liebsten Cupcakes bei Instagram machen, aber ich kann halt nicht kochen. Aber ich sehe halt die Leute, die das betrifft, und ich glaube, das ist auch die Kunst, das immer auch konkret zu halten. Und das wäre auch eine Frage, die ich an Sie hätte. Weil ja immer wieder diese Ablenkungsmanöver, die wir ja auch alle mittlerweile im Schlaf können, wir sind der globale Norden, wir haben das Ding verkackt. Also es ist unsere Schuld. Und wenn in der Welt jetzt schon Menschen sterben, flüchten usw., dann liegt es an unserem Lifestyle. Gibt es da auch international schon rechtliche oder sogar Richtersprüche, die da diese Zusammenhänge endlich mal auflegen und sagen: "Das ist eine Kausalkette, die bei euch hier im Norden beginnt und die Schäden im Süden macht."

speaker_SPEAKER_01 (28:33)
Ja, das gibt es jedenfalls im Ansatz, sowohl im Klima-Rahmen-Abkommen von 1992 als auch im Paris-Abkommen. Da sind Ansätze von historischer Verantwortung drin, aber de facto gibt es dafür keine Lösung im internationalen Recht bisher. Aber jetzt im Herbst ist eine erneute Sitzung der UN-Vollversammlung geplant und dort wird wieder mal zum Thema gemacht, ob der internationale Gerichtshof sich mit dieser Frage mal befassen soll. Wir haben als Green Legal Impact mit anderen Verbänden die deutsche Außenministerin aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das passiert. Dass also der internationale Gerichtshof wirklich sagt: "Okay, was ist denn mit dem Klimawandel und Pflichten der Staaten zueinander? Wo ist die Gerechtigkeit da?" Ich bin gespannt, ob sie das tut. Bisher haben wir da keine wirklich substanzielle Antwort erhalten, aber gut, sie hat natürlich im Moment auch vieles andere zu tun. Aber Deutschland und auch die Europäische Union kann selbst-

verständlich da eine wichtige Rolle spielen. Das würde möglicherweise auch dann die Verhandlungen, die weiteren beim Paris-Abkommen etwas erleichtern, wenn da der internationale Gerichtshof aus rein rechtlicher Sicht einfach mal sagt: "Also eigentlich müsste es ungefähr so sein." Das ist ja nur ein Rechtsgutachten, was dann da beauftragt werden könnte, also von der UN-Vollversammlung. Aber das hoffe ich wirklich, weil wir sind eigentlich, das ist überreif, wie man sagt. Wenn die Gerichte in den Nationalstaaten, auch wenn man noch so viele Klimaklagen gewinnt, die werden immer sagen: "Na jedenfalls das ist zu wenig, so vom Grundsatz her. Jedenfalls das reicht nicht aus." Aber niemand stellt sich hin und sagt: "Grundsätzlich müssen alle ein gerechtes Treibhausgas- oder sagen wir mal nur Kohlenstoffbudget einhalten und das bedeutet das. Und im Hinblick auf das, was wir schon angerichtet haben, gilt das." Und das könnte der internationale Gerichtshof leisten. Ich glaube, das hätte auch echt eine friedensstiftende Wirkung. Aber ob das gelingt, muss man abwarten. Das können ja nicht NGOs oder die Zivilgesellschaft, das können wiederum nur Staaten anregen sowas. Ja und ansonsten glaube ich, dass tatsächlich die Verantwortung von staatengleichen Emittenten wie Volkswagen, wie RWE, die wird weiter oder Holcim, die wird weiter in den Vordergrund gerückt, weil wir ja wirklich es zu tun haben mit den Folgen auch dieser weltumspannenden Globalisierung der Wirtschaftstätigkeit. Mobilität ist da ja ein ganz großer Treiber. Und ich glaube, es wird besser, wenn Unternehmen wirklich diese Verpflichtung ernst nehmen, die ja jetzt schon da ist, nämlich dass sie selber eben auch sich innerhalb eines schlüssigen CO2-Budgets verhalten müssen und also gegebenenfalls aussteigen aus der Individual-Pkw-Produktion oder gegebenenfalls eben wie Shell den Ölvertrieb stoppen irgendwann. Das ist also, soweit zu den-

ken, ist die Aufgabe von den heutigen Vorstandsvorsitzenden von großen Unternehmen aus meiner Sicht. Und das sage ich auch immer wieder, zumal ja eben letztes Jahr im Mai in den Niederlanden ein entsprechendes Urteil schon gefällt wurde, wo es ja eben um Shell ging, wo genau gesagt wurde: "Ja, Shell hat im Prinzip genau dieselbe Verpflichtung wie ein Staat." Ja und warum auch nicht? Staatengleiche Emissionen, mindestens staatengleiche Macht, warum dann auch nicht staatengleiche Verpflichtung?

speaker_SPEAKER_00 (32:05)
Ja, zumal diese Konzerne ja auch Staaten lenken. Jetzt wird es ein bisschen krass, aber ich hab in der Recherche auch zu meinem Buch, ich hab auch irgendwann ehrlich gesagt aufgehört. Weil man kriegt es mit der Angst zu tun, wenn man die ganzen Verflechtungen, Wirtschaft, Politik in Europa lobbyieren. Vor 3 Jahren, glaub ich, schon ein E-Fuels-Verband gegründet usw. Das sind ja alles Dinge, da kann man nicht mehr, wenn man das mal so durchstiegen hat, an das Gute... glauben. Ich würde, bevor wir zu Volkswagen gehen, gerne noch eine Sache. Ökozid ist ja etwas, wo Menschen versuchen, das auch als Strafbestand oder wie auch immer ich das jetzt als Laien ausdrücken soll, in die Rechtsprechung zu gehen. Wie ist da so der Stand der Dinge, dass das wirklich auch strafbar wird, Arten zu vernichten?

speaker_SPEAKER_01 (32:57)
Ja, da bin ich, glaube ich, nicht so 100% auf Linie der Bewegung im Moment.

speaker_SPEAKER_00 (33:01)

Mich interessiert einfach nur eine Einordnung, weil man hört das immer als Schlagwort, als Laien. Und ich kann das, ich finde es auch nicht wirklich griffig, also gerne...

speaker_SPEAKER_01 (33:12)
Also ich versuche das mal einzuordnen. Wir haben als Demokratie und als Gesetzgeber ja vieles zur Verfügung. Und eins davon ist das Strafrecht. Das Strafrecht ist das schärfste Mittel des Staates, kann die Bürger absolut in allen Freiheiten beschränken, ist und sollte auch Ultima Ratio sein, sagen wir. Also wenn der Staat die Möglichkeit hat, bestimmte Dinge zu regulieren und zu vollziehen im umweltrechtlichen Bereich, im wirtschaftspolitischen Bereich, durch Zölle, durch was auch immer, dann sollte das Strafrecht aus meiner Sicht eigentlich keine Option sein. So, diese Ökozid-Idee kommt ganz stark aus Staaten, wo es schwache Staaten gibt, ganz schwache Governance-Strukturen, wo wir ein riesiges Vollzugsdefizit haben bei existierender Regulierung. Das haben wir hier auch, aber noch stärker. Und es zielt im Prinzip darauf, dass der Internationale Strafgerichtshof ein weiteres Strafdelikt bekommt, über das er herrscht als Jurisdiktion. Unabhängig davon, dass man sich fragen muss: "Wie realistisch es ist, in der derzeitigen Welt einen völkerrechtlichen Vertrag zu ergänzen?" Ist es möglicherweise nicht erforderlich? So jedenfalls internationale Strafrechtler, weil die Handlungen, die zu einem Ökozid führen, würden wahrscheinlich auch jetzt schon unter einem der anderen Tatbestände fallen. Also, aber vor allem ist mir nicht wohl dabei, wenn ich als Umweltbewegung einen Straftatbestand so in den Vordergrund stelle. Und deswegen tue ich das auch wenig, wobei aber natürlich die inhaltlichen Argumente alle richtig sind. Ja, also natürlich ist es letztlich Völkermord, wenn wir in dieser Weise weitermachen. Das

sehe ich genauso. Es ist letztlich eine Frage der Instrumentarien. Für mich als Anwältin ist es sowieso existenziell wichtig zu sagen, dass das Recht im Grunde schon alles beinhaltet, was wir benutzen wollen und was wir wissen. Natürlich gibt es immer wieder Entscheidungen des Gesetzgebers, wo irgendwas im Gesetz steht, was falsch ist. Aber an ganz vielen Stellen steht auch gar nichts oder einfach nur wenig interpretiert. Also aktuelles Beispiel ist ein Klimacamp, eine Versammlung. Wir haben immer gesagt: "Das ist eine Versammlung." Natürlich. Ja, und brauche ich also ein extra Gesetz, wo drin steht, ein Klimacamp ist eine Versammlung? Kann man machen, hat einen anderen Weg, ist möglicherweise auch nicht erforderlich und schließt auch vielleicht Türen, bindet gewisse Ressourcen. Die Ökozidbewegung genauso wie die Diskussion im Moment um Eigenrechte der Natur, die tut allerdings eines Gutes und das ist zu sagen: "Das ist alles so schlimm, dass das Recht darauf reagieren muss." Und das finde ich völlig klar.

speaker_SPEAKER_00 (36:04)
Ja, ich finde manchmal auch die Diskussion um Sachen hilft ja schon. Also so ähnlich wie ich aber auch. Also ich finde es ein bisschen, obwohl es überhaupt nicht so eskalativ ist, aber so ähnlich wie manche StadträtInnen in Berlin, gerade in der Straßenverkehrsordnung, Lücken suchen, um ihre Dinge voranzutreiben. Kann man das ja vielleicht mit der bestehenden Gesetzgebung auch machen. Und abschließend würde ich natürlich gerne jetzt am 9.9. wird ja wieder ein weiterer Schritt gegangen auf den konkreten Fall von Volkswagen gehen. Dass sie da auch noch mal schildern, wie sie da vorgegangen sind, was das Ziel ist. Weil das ist etwas, wo ich auch immer wieder an Mauern und Grenzen stoße, wenn ich sage: "Diese Verantwortung von Volkswagen ist so riesig

und das ist auch schön und gut, dass ihr euch vielleicht eventuell Zertifikate zusammenkauft." Und dann sagen mir aber Leute: "Du kannst ja nicht Volkswagen dafür verantwortlich machen, wenn die Leute Autos fahren." Wo ich so sage: "Ja, aber ohne das Produkt Auto könnten sie nicht Auto fahren." Also es ist immer sehr interessant, finde ich, wie trennscharf für manche die Verantwortung da auch ist, die ich eher auch global halt sehe. Worum geht es in dem Fall?

speaker_SPEAKER_01 (37:09)
Ja, in dem Fall geht es konkret um zwei Verfahren. Eines beim Landgericht Detmold. Kläger ist dort ein Biobauer. Und beim Landgericht Braunschweig. Kläger sind dort die Geschäftsführer von Greenpeace und Clara Mayer von Fridays for Future. Und es geht konkret darum, einzuklagen, dass Volkswagen als staatengleicher Emittent ein Treibhausgasbudget einzuhalten hat. Fertig. Und zwar eins, was mit 1,5 Grad vereinbar ist. Eigentlich ganz einfach. De facto ist es natürlich sehr schwierig. Weil man ja sagt: "Meine Güte, das ist ja Klimagesetzgebung. Das muss irgendwie vom Gesetzgeber gemacht werden. Es gibt doch schon Flottengrenzwerte und Autos sind doch erlaubt" und all diese Dinge. Aber eigentlich ist es ziemlich einfach. Man sagt: Die Rechtspositionen von meinem Mandanten da in Detmold, des Biobauerns, sind ganz konkret in Gefahr. Nämlich, wenn weiter so emittiert wird wie im Moment. Logisch, weil ja ein großer Unterschied besteht zwischen Szenarien des Klimawandels um zwei oder drei Grad und 1,5. Es ist ganz klar, er hat jetzt schon Schäden und Einbußen, aber die werden viel, viel schlimmer, wenn Unternehmen wie Volkswagen sich nicht ans Treibhausgasbudget halten. Oder konkret eben ans CO2-Budget. Und das argumentiert man also sozusagen wirklich

auf dieser horizontalen Ebene, wie man sagt, eine Person gegen die andere und sagt: "Du tust etwas, was mir schadet." Bei den anderen Verfahren, also insbesondere von Greenpeace, geht es auch darum, das umzusetzen, was das Bundesverfassungsgericht gesagt hat. Nämlich, es hat ja gesagt, dass die Einhaltung von Klimazielen und des Treibhausgasbudgets, also hier ja als CO2-Budget eben errechnet, Voraussetzung dafür ist, dass die jetzt junge Generation Freiheit ausüben kann. Wenn das so ist, dann besteht diese Pflicht auch für große Private. Und das ist sozusagen die Argumentation sowohl bei der Deutschen Umwelthilfe als auch bei den Verfahren von Greenpeace, dass wir sagen: "Diese Pflicht gilt nicht nur gegenüber dem Staat, sondern sie gilt auch eben zwischen Privaten aus dem existierenden Zivilrecht." Und was wir da konkret beantragen, ist auch eigentlich einfach, aber im Detail schwierig. Wir haben nämlich schlicht uns gefragt: "Was ist denn ein angemessenes CO2-Budget für Volkswagen, gemessen an den Fahrzeugen, die sie im Moment verkaufen, Größe, Marktanteil und so weiter?" Und dann haben wir schlicht ein anerkanntes oder das anerkannte Szenario der Internationalen Energieagentur genommen, also jetzt nicht gerade eine Revoluzzer-Einrichtung, und haben gesagt: "Wenn das das Mobilitätsbudget ist für die ganze Welt und du hast davon x Prozent, dann bedeutet das im Umkehrschluss eine Reduktion von Verkäufen von Verbrennerwagen. Und konkret eben ein Ausstieg global aus dem Verkauf von Verbrennern im Bereich PKW und leichte Nutzfahrzeuge ab 2030. Global, über alle Konzernstrukturen hinweg." Und man hört das schon, das wird dann natürlich kompliziert, sagt ein deutsches Gericht: "Wie soll ich sowas denn überhaupt aussprechen?" Na ja, große Konzernstruktur, aber letztlich geleitet eben natürlich von Volkswagen in Deutschland. Und wie das Verfahren weitergeht jetzt, wir hatten

eine Verhandlung im Mai in Detmold, da hat das Gericht sich sehr unwillig gezeigt, sich dem Verfahren zu nähern, mit Argumenten, die ich teilweise für völlig unvertretbar halte. Also zum Beispiel, es ist ja erlaubt, Autos zu verkaufen. Ja, wie ich schon vorhin sagte, RWE, der Betrieb von Kohlekraftwerken ist auch erlaubt. Aber das ist unabhängig davon zu betrachten, was ich damit für Schäden bei anderen anrichte. Andere Argumente waren, ich kann nicht ganz genau sagen, welcher Baum oder welche Kuh bei meinem Mandanten irgendwann umfällt, deswegen habe ich keine ausreichend konkrete Beeinträchtigung. Ob das stimmt, werden wir wissen, wenn wir die endgültigen Verfahren alle geführt haben und alle Instanzen durchlaufen haben. Jedenfalls gehen wir davon aus, dass wir uns in Detmold wahrscheinlich erst mal eine Niederlage abholen, aufgrund der Einlassung des Gerichts einfach jetzt am Anfang. Und dann gehen wir in Berufung, das ist jetzt schon eindeutig abgesprochen, auch mit meinem Mandanten dort. Und das ist dann wieder das OLG Hamm, das Oberlandesgericht Hamm. Also zufällig dasselbe Gericht, was auch den RWE-Fall hier jetzt schon so lange bearbeitet. Genau, und letztlich gehe ich davon aus, dass diese Verfahren alle bis zum Bundesgerichtshof gehen, denn selbst wenn wir gewinnen, wird ja die Gegenseite in Berufung gehen. Ob das wirklich hinterher entscheidend ist, ist die Frage. Wichtig ist, dass sich die Erkenntnis durchsetzt, dass es beim Klimaschutz und bei den Klimaverpflichtungen von Unternehmen eben nicht mehr auf irgendwelche Broschüren oder Prosa-Verpflichtungen ankommt, sondern auf einem respektablen und schlüssigen Reduktionspfad, völlig unabhängig von möglichen Kompensationsleistungen, die ja eigentlich völlig irreal und virtuell sind, sondern jedes Unternehmen muss wirklich gucken: Wie reduziere ich meinen durch mich verantworteten CO2-Ausstoß?

Und das kann man, dafür gibt es inzwischen so viele Tools. Man kann es, aber man will es nicht. Und diesen Umstand, den wirklich sowohl in der Debatte als auch in der rechtlichen Diskussion überhaupt mal zu thematisieren, das tun diese Klagen. Immer wenn ich eine Klimaklage erhebe, sagt man erst: "Gott, was will die, ist die verrückt?" Dann gibt es eine Doktorarbeit, zwei Doktorarbeiten, plötzlich gibt es ganze Bücher. Und so eine Auseinandersetzung ist erforderlich, einfach weil wir uns ja selber in den Fuß schießen würden, wenn wir davon ausgehen würden, dass Staaten alles alleine können. Und das sagt sogar das Bundesverfassungsgericht. Das ist eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung, erforderlich auch vom Privatsektor.

speaker_SPEAKER_00 (43:13)
Ich bin ja gerade auf Interrail-Tour. Ich war in Madrid, Barcelona, Marseille, unter meiner Meinung nach menschenunwürdigen Umständen. Es war 38 Grad und mehr. Bestimmte Apps, die man sich anschauen kann, haben mir geraten, erst ab 18 Uhr. Ich war mit dem Fahrrad unterwegs, ich hatte Atemprobleme. Die Menschen, die ich vor Ort getroffen habe, hab ich gefragt: "Riecht ihr das gar nicht mehr?" Das ist ja vom Auto. Der ganze Stress, den eine Stadt hat, kommt vom Auto, vom geparkten Blech, von der Versiegelung usw. In der Vorbereitung auf unser Gespräch hab ich mich gefragt, ob man das nicht auch einklagen kann? Weil das sind ja, ich glaube, diese erste Hitze, weil da hat ja schon Tausende Hitzeopfer. Das sind ja vor allem Menschen in der Stadt. Auf dem Land hat man vielleicht nachts wieder den Ausgleich. Geht es auch in Richtung Gesundheitsschutz und solcher Facetten, dass es einfach konkretisiert wird, dass das Klimakatastrophe Auswirkungen hat auf die Gesundheit von Menschen?

speaker_SPEAKER_01 (44:10)
Ja, das ist ganz zentraler Gegenstand von mehreren Klagen, sowohl von mir als auch ganz zentral von der Klage der KlimaseniorInnen in der Schweiz. Diese Klage ist eine staatenbezogene Klage, die seit 2016, glaube ich, geführt wird. In allen Instanzen in der Schweiz verloren und jetzt in Straßburg vor dem Europäischen Menschengerichtshof liegt. Genau diese Frage: Muss ein Staat ausreichende Klimaziele deswegen sich geben und erreichen, weil er sonst die Gesundheit schädigt? Gesundheit und Leben insbesondere von Frauen über 60 in Hitzewellen ist nach WHO-Angaben ganz besonders gefährdet. Und darauf stützt die ganze Klage. Bislang muss man allerdings sagen, sind die Gerichte da sehr zurückhaltend. Weil man eben nicht sagen kann: "Ich falle am Tag so und so viel in Portugal bei 40 Grad um." Diese Konkretion kann niemand bringen, will auch natürlich keiner. Und deswegen sind Gerichte diesbezüglich, was konkrete Ansprüche angeht, sehr schwierig. Aber die Frage: Wie Städte mit der Anpassung an den Klimawandel umgehen, also wie schaffe ich Frischluftschneisen, wie erhalte ich sie, wie reduziere ich den Grad der Versiegelung? Das sind tatsächlich Fragen, die man aus meiner Sicht einklagen kann und muss. Und an solchen Verfahren arbeiten wir auch im Moment. Da geht es um Rodung von Schutzwäldern, geht es um die Überbauung von Frischluftschneisen in großen Städten. Da geht es um das Angreifen von Bebauungsplänen, die eine weitere Versiegelung mitten in der Stadt teilweise vorsehen. Also diese Gesundheitsaspekte da einzubringen und auch in den Städten einmal bewusster zu machen und dann auch vor Gerichten zu thematisieren, zu gucken: Ja, ab wann ist es denn wirklich eine Ver-

letzung von Schutzpflichten? Dahin werden wir jetzt kommen, auf jeden Fall.

speaker_SPEAKER_00 (46:06)
Und ganz abschließend, was macht Hoffnung? Also, welche Dinge in der jüngsten Vergangenheit oder auch das, was Sie jetzt so während Ihrer Arbeit begleitet haben, was macht Hoffnung, dass es diesen Weg jetzt gibt und dass sich da auch wirklich was verändert? Gibt es schon Beispiele, wo was funktioniert hat, wo was erfolgreich beklagt wurde vielleicht?

speaker_SPEAKER_01 (46:27)
Also wir, also die Klimaklägerinnen und Klimakläger, gewinnen immer mehr. Und praktisch permanent. Man verliert auch immer mal wieder, aber man gewinnt immer mehr. Und das beste Beispiel für ein extrem fortschrittliches Urteil kommt aus Brasilien. Da hat das oberste Gericht gerade befunden, dass das Pariser Übereinkommen ein Menschenrechtsvertrag ist. Und das bedeutet, dass alle Dekrete und Gesetze von Bolsonaro und seiner Regierung sich an diesem Pariser Übereinkommen messen lassen müssen. Ob das wirklich Emissionen einspart und den Amazonas rettet, ist wieder eine andere Frage. Aber solche Richtersprüche machen mir total Hoffnung, weil ich sage: "Ja, wir sind keine Geisterfahrer. Die anderen sind die Geisterfahrer." Und das, ja, unabhängig davon freue ich mich immer sehr über meine Kolleginnen und Kollegen, die das alles durchmachen, teilweise eben auch in Jurisdiktionen und Ländern, wo sie nicht so sicher sind, wie ich das hier bin. Genau, das macht mir Hoffnung. Und ansonsten alle die Tausenden von Menschen, die jetzt wie Sie auf anderen Ebenen an denselben Dingen arbeiten. Also man ist da nicht alleine mit diesen Sachen. Und wir

können letztlich ganz schön glücklich sein, dass wir eben in einem noch relativ gut funktionierenden System und auch in einem funktionierenden Rechtsstaat leben, wo wir diese Ebenen auch noch alle bearbeiten können. Habe ich auch noch vor einer Weile.

speaker_SPEAKER_00 (47:52)
Das war ein schönes Schlusswort. Dankeschön für die Zeit und dann bin ich mal gespannt, wie es weitergeht. Schönen Tag noch.

speaker_SPEAKER_01 (47:59)
Danke, Ihnen auch.