

Jörg Bergstedt

c/o Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen

Tel. 06401-903283 und 01575-8461661, Fax 03212-1434654, joerg@projektwerkstatt.de

21.03.2023

An das

Bayerisches Verwaltungsgericht München

Postfach 20 05 43, 80005 München

per Fax 089 5143-777

(außerdem per Mail, um Ihnen die Bearbeitung zu erleichtern – als formale Einreichung dient das Fax mit seinen Anhängen)

Az. I/234-1341.007 03/2023 (WA) der Stadt München

EILT!

Antrag nach § 80 V VwGO

In dem Verwaltungsrechtsstreit

Jörg Bergstedt

Ludwigstr. 11

35447 Reiskirchen - Kläger und Antragsteller -

gegen die

Stadt München (Kreisverwaltungsreferat KVR)

- Beklagter und Antragsgegner -

wegen Versammlungsrecht

erhebe ich

Klage und Eilantrag nach § 80 VwGO

gegen das Verbot der von mir angemeldeten Versammlung (Bescheid vom 20.3.2023 der Stadt München (Kreisverwaltungsreferat KVR=Versammlungsbehörde, Beklagte und Antragsgegnerin) (Az. I/234-1341.007 03/2023 (WA))

und beantrage, das Verbot mit den Punkten 1. bis 3. aufzuheben.

Soweit diese Aufhebung nicht rechtzeitig erfolgen kann, beantrage ich im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes – der Dringlichkeit wegen ohne vorherige mündliche Verhandlung –, nach § 80 VwGO die aufschiebende Wirkung der Klage/des Widerspruchs gegen das Verbot wiederherzustellen bzw. das Verbot einstweilen aufzuheben bzw. für ungültig zu erklären..

Gründe

Die Versammlungsbehörde übt ihr gem. § 15 BayVersG zustehendes Ermessen in Bezug auf den hiermit angegriffenen Auflagepunkt fehlerhaft bis gar nicht aus. Es hat offenbar keine Abwägung stattge-

funden. Jedenfalls sind keine Gründe für die Untersagung angegeben.

Zunächst zum bisherigen Verlauf:

Die Versammlung soll am Sonntag, den 26.3.2023 von 12 Uhr bis 13.30 Uhr auf, an und unter der Brücke zwischen Walter-Gropius- und Grünecker Straße über der A9 in München (plus jeweils 30minütigem Vor- und Nachlauf in der Nähe) sowie einer Raddemo vom angegebenen Treffpunkt zur Kreuzung Walter-Gropius-Straße/Schenkendorfstraße, von dort auf die A9 bis zur Nordseite der Fußgänger*innenbrücke und wieder zurück. Grund ist der Protest gegen die schleppende Klimaschutzpolitik, die Weigerung der Politik, eine Verkehrswende einzuleiten, und gegen die schlimmen Folgen des Autoverkehrs. Anlass ist ein Strafprozess gegen Aktivist*innen, die am 7.9.2021 eine ähnliche Aktion bei Neufahrn durchführten und deswegen vor ein Strafgericht gestellt werden sollen. Die erste Anmeldung erfolgte per Fax und Mail am 29.12.2022. Am 9.1.2023 fand online ein Kooperationsgespräch statt, in dem die Versammlungsbehörde deutlich zum Ausdruck brachte, dass sie die Versammlung in der angemeldeten Form untersagen würde und auch generell keine Versammlung auf Autobahnen erlauben würde. Im Kooperationsgespräch waren vom Versammlungsanmelder verschiedene Optionen für andere Autobahnen oder andere Versammlungsorte entlang der A9 vorgeschlagen worden, die ausnahmslos mit dem Argument, Autobahn ginge gar nicht, abgelehnt wurden. Zudem wurde im Kooperationsgespräch ein Ersatzort angeboten, der laut Aussage der Antragsgegnerin auf dem mittleren Ring Münchens liegen sollte. Nach genauer Ortsbezeichnung musste ich als Anmelder feststellen, dass diese Aussage falsch war. Vorgeschlagen wurde eine Fahrradwegbrücke über den Georg-Bräuchle-Ring westlich der Kreuzung mit der B304 (Koordinaten: 48.17627497738248, 11.538701424010576). Zudem wurde ebenfalls das Verbot angekündigt, das Gelände zur Befestigung zu benutzen. Dass die Versammlung, die sich gegen den ausufernden Autoverkehr und den Ausbau von Autobahnen richtet, auf eine Brücke mit einer stillgelegten Schienenstrecke verschoben wird, die zurzeit als Fahrradverbindung dient, die zudem laut Ankündigung der Antragsgegnerin wegen der Versammlung dann gesperrt werden soll, ist eher eine Form der Realsatire. Demonstrationen gegen den Autoverkehr sollen Autos nicht stören, aber den Fahrradverkehr – und das vor der Kulisse abgewrackten Schienenverkehrs!

Der weitere Verlauf: Zweimal sandte ich Änderungsmitteilungen des Datums der Versammlung an die Versammlungsbehörde. Diese waren durch die zweimalige Verschiebung des Gerichtsprozesses durch das Amtsgericht Freising erforderlich, da sich die Versammlung ja unter anderem auf diesen Gerichtstermin bezog. Die letzte Änderung des Datums der Versammlung erfolgte am 9.2.2023 per Mail mit dem Wortlaut:

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit verschiebe ich meine angemeldete Versammlung vom 12.3. auf den 26.3. Alle anderen Angaben bleiben gleich.
Grund: Erneute Verschiebung des Strafprozesses, auf den meine Versammlung Bezug nimmt, auf den 27.3.
Gruß, Jörg Bergstedt

Per darauf folgendem Telefonat wurde Einvernehmen erzielt, das nach der ersten Anmeldung bereits erfolgte Kooperationsgespräch nicht noch einmal durchzuführen, da sich an den Rahmenbedingungen außer Datum und Uhrzeit nichts geändert hatte. Durch die frühere Uhrzeit sei nur ein etwas geringeres Verkehrsaufkommen zu erwarten.

Dieser Ablauf der Dinge bedeutet, dass der Antragsgegnerin bereits seit Monaten das Vorhaben bekannt ist und sie sich seitdem auf das Geschehen vorbereiten bzw. Alternativen prüfen konnte. Die Versammlungsbehörde hatte sowohl nach der ersten Anmeldung im Kooperationsgespräch als auch im Telefonat am 2.3.2023 nur immer wieder deutlich gemacht, dass sie die angemeldete Versammlung verbieten wird. Direkt vor dem Telefonat schickte ich noch die schriftliche Ummeldung der Versammlung auf den früheren Zeitpunkt 12 Uhr). Der Wortlaut:

ich wäre bereit - und verbinde diese Meldung gleich mit einer Verschiebung der Anmeldung auf 12 Uhr. Grund ist eine Rücksprache mit anderen Akteuren in der Stadt München. Ansonsten bleibt alles gleich - also Sonntag, 26.3., 12 Uhr am benannten Ort.
Jörg Bergstedt

Das „ich wäre bereit“ bezieht sich auf die Bereitschaft zum sofortigen Telefonat.

Das Verbot der angemeldeten Versammlung wurde dann in einer Mail vom 7.3.2023 angekündigt. Der Wortlaut:

Sehr geehrter Herr Bergstedt,
 mit Anzeige vom 02.03.2023 haben sie uns zuletzt mitgeteilt, dass sie am 26.03.2023 in der Zeit von 12.00 - 13.30 Uhr im Rahmen einer Versammlung mit dem Thema "Verkehrswende jetzt! Freispruch für IAA- und Klimaproteste! Spruchbänder an Autobahnbrücken sind kein Verbrechen - Autobahnen schon!! Handeln gegen immer mehr Autos und Straßen statt Verbote dagegen protestierender Versammlungen!" eine Abseilaktion von der sich im Streckenabschnitt der A9 zwischen Walter-Gropius- und Grünecker Straße befindlichen Fußgängerbrücke über die Fahrspuren stadteinwärts vornehmen wollen. Gleichzeitig sollen dabei Plakate bzw. Transparente am Brückengeländer gespannt werden. Darüber hinaus sollen sich Versammlungsteilnehmer*innen vom Kreuzungspunkt Walter-Gropius-Straße/Schenkendorfstr. mit Fahrrädern bis zur nördlichen Seite der Fußgängerbrücke und wieder zurück bewegen. Als Teilnehmerzahl haben Sie 30 - 100 Personen angegeben. Wie wir Ihnen ausführlich in den Kooperationsgesprächen vom 09.01.2023 (bzgl. Ihrer später zurückgezogenen Erstanzeige für 15.01.2023) und 02.03.2023 mitgeteilt haben, sprechen überwiegend Gründe der Verkehrssicherheit und der Sozialadäquanz gegen die Kletteraktion auf der A9, was eine Totalsperrung der Autobahn für ca. eine Stunde vor Beginn des Aufbaus bis 45 Minuten nach Beendigung des Abbaus in einem Teilbereich bis zu 5.900 Meter nach sich ziehen würde. Dabei besteht auch am Sonntag die konkrete Gefahr von Auffahrunfällen und erheblichen Staus auf der Autobahn und im Weiteren von den Sperrungen tangierten Verkehrsnetz, wobei mehrere Tausend Autofahrer*innen im fünfstelligen Bereich beeinträchtigt wären.

Bereits in einer Gesprächsrunde im Sinne der Zusammenarbeit nach Art. 14 BayVersG vom 09.01.2023 zusammen mit der Polizei hatten wir als Alternative die Fußgängerbrücke (wird in einem geringen Umfang von Fahrradfahrer*innen genutzt) unter der Maßgabe angeboten, dass Sie uns ein Konzept übersenden, wie die Abseilaktion technisch umgesetzt und gesichert (z.B. durch Seilwachen, Rettungskletter*innen etc.) werden soll. Hier gilt aus statischen Gründen nach Stellungnahmen der jeweiligen Eigentümer*innen ebenso wie auf der angezeigten Fußgängerbrücke über die A9, dass die Traglast nicht von bzw. über die Geländer aufgenommen bzw. abgeleitet werden darf. Ein entsprechendes Konzept bzw. entsprechende Sicherungsnachweise wurden bislang nicht vorgelegt.

Ihr Angebot die Aktion auf die stadtauswärts führenden Fahrbahnen zu verlegen bzw. einen anderen Streckenabschnitt auf der A9 im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München zu nutzen, ist nach cursorischer Prüfung ebenso nicht geeignet, die Aktion sicherheits- und ordnungsrechtlich vertretbar auszugestalten.

Beim Kooperationsgespräch vom 02.03.2023 teilten Sie mit, dass Sie in jedem Fall auf einer Örtlichkeit auf der A9 beharren und bekräftigten nochmal den Ortsbezug hinsichtlich der angeklagten sich während der IAA 2021 auf der A9 abgeseilt habenden Protagonist*innen. Eine Verletzung, beispielsweise wie angeboten auf den Georg-Brauchle-Ring, bewerteten Sie als Totalverbot, käme somit mithin einem Aliud gleich.

Es ist daher beabsichtigt den Versammlungsbescheid folgendermaßen zu tenorieren:

- Die Durchführung der angezeigten Versammlung für den 26.03.2023 wird untersagt.
- Die Untersagung nach Ziffer 1. gilt auch für sämtliche Ersatzversammlungen und/oder versammlungsrechtlichen Alternativaktionen auf Bundesstraßen und Autobahnen innerhalb des Hoheitsgebietes der Landeshauptstadt München des Veranstalters.
- Die Untersagung unter Ziffer 1. und 2. Ist rechtzeitig vor Versammlungsbeginn bekannt zu geben. Dabei hat der Veranstalter jedenfalls die gleichen sozialen Medien bzw. Veröffentlichungsplattformen zu nutzen wie bei der Bewerbung der Versammlung.

Wir geben Ihnen hiermit förmlich gem. Art. 28 Abs. 1 BayVwVfG i.V. mit Art. 14 BayVersG die die Gelegenheit, sich spätestens bis zum 13.03.2023, 10.00 Uhr zu den beabsichtigten Maßnahmen zu äußern.

Mit freundlichen Grüßen Ihre Versammlungsbehörde

Um eine weitere zeitliche Verzögerung zu vermeiden, die ich zu diesem Zeitpunkt unter anderem aus der Erfahrung, dass auf diese Weise oft Rechtswege abgeschnitten werden, bereits befürchtete, habe ich keine zusätzlichen Argumente außer den im Kooperationsgespräch bereits benannten aufgeführt und noch am selben Tag wie folgt geantwortet:

Ich widerspreche dem Versammlungsverbot. Warum die Versammlung rechtmäßig und angemessen ist, habe ich in meiner Versammlungsanmeldung ausreichend begründet. Bezüglich der Untersagung der Nutzung des Geländers habe ich Ihnen auch bereits mitgeteilt, dass es DIN-Normen gibt, nach denen Geländer die Last einer Person aushalten müssen (dafür

sind sie nämlich da). Sie haben sich offensichtlich nicht selbst kundig gemacht, sondern folgen blind den Wünschen der Autobahnlobby Autobahn GmbH und anderen. Das ist nicht hinnehmbar, sondern willkürliche Schikane.

So dann erfolgt erneut längere Zeit nichts. Der Verbotsbescheid wurde dann am Abend des 20.3.2023 per Mail übersandt (Absendezeit 19.51 Uhr). Die Verzögerungen hat allein die Versammlungsbehörde zu verantworten.

Angesichts des Gesamtablaufs ist die Ausführung der Versammlungsbehörde auf Seite 26 als unverschämte zurückzuweisen: „Ein milderer Mittel ist mangels der Kooperationsbereitschaft des Veranstalters nicht ersichtlich.“ Die Versammlungsbehörde hatte vor dem Kooperationsgespräch bereits beschlossen, dass weder Autobahnen noch der mittlere Ring für die Aktion zur Verfügung stellen. Ich wurde als Anmelder vor diese Tatsache gestellt, meine Kompromissvorschläge nicht einmal erörtert. Das ich mich nicht dafür artig bedankt und zugestimmt habe, die Versammlung an einen für das Thema der Versammlung völlig sinnlosen Ort zu verlegen, wird als mangelnde Kooperationsbereitschaft gedeutet, während die Vorabentscheidung ohne Kooperationsgespräch und dann nachfolgende, ständige Verzögerung, obwohl ja alles lange feststand, als normal gewertet wird. So arbeitet eine Versammlungsverhinderungsbehörde, die ihren gesetzlichen Auftrag nicht kennt, die Versammlungsfreiheit zu schützen und Versammlungen nach Möglichkeit zu ermöglichen.

I. Zur Auflage Nr. (Verbot der Versammlung über und auf der A9)

a. Zur Auswahl des Versammlungsortes

Zusammenfassung

Die Versammlungsbehörde formuliert ganz offen, dass „ein Verbot zur Nutzung der Bundesautobahnen für die Abseilaktion und der sich fortbewegenden Versammlung in Form einer Raddemonstration notwendig“. Sie gibt keinerlei konkrete Hinweise, aus denen sich dieser Satz als spezifische Aussage für die hier gegenständliche Versammlung werten lässt. Vielmehr ist offensichtlich, dass die Versammlungsbehörde der Auffassung ist, dass Autobahnen grundsätzlich als Versammlungsort ausscheiden. Das widerspricht der herrschenden Rechtsprechung und dem Grundrecht auf Versammlungsfreiheit. Weitere Punkte, die von der Versammlungsbehörde angeführt werden, fußen erkennbar auf bloßen Behauptungen von Polizei und Autobahn GmbH. Grotesk ist die Ansicht, dass ein Protest gegen Autobahnen keinen eindeutigen Bezug auf den Versammlungsort Autobahn hat.

Im Genaueren

Die Wahl des Versammlungsortes ist grundsätzlich Sache des Anmelders. Ein Verbot kommt nur dann in Frage, wenn überragende Gegeninteressen z.B. der Abwehr von Gefahren oder gleich- bzw. höherwertiger Rechte Dritter bestehen. Dieses hat die Behörde im Lichte des Gewichts der Versammlungsfreiheit nach Art. 8 GG abzuwägen. Soweit möglich sollen die verschiedenen Rechtsgüter miteinander in Einklang gebracht werden (praktische Konkordanz). Wo das nicht möglich ist, muss das überwiegende Rechtsgut zur Geltung kommen. Das Versammlungsrecht ist ein grundgesetzlich garantiertes, also sehr hochrangiges Rechtsgut. Ein Recht, ein bestimmtes Verkehrsmittel zur garantierten Bewegungsfreiheit nutzen zu können, besteht hingegen nicht. Die freie Wahl des Ortes einer Versammlung erringt besonderes Gewicht, wenn ...

- der gewählte Ort in einem engen Verhältnis zum Zweck der Versammlung steht. Das ist hier der Fall. Der Verweis auf Ersatzorte ist dann unzulässig, wenn diese in geringerem oder keinem Zusammenhang mit dem Zweck der Versammlung stehen.
- die Art der Versammlung an dem gewünschten Ort am besten verwirklicht ist oder zum Ausdruck kommt. Das Bild einer Aktion auf einer Autobahn ist ein stärkeres Symbol für den Protest gegen Autobahnen und Begleiterscheinungen als das Bild auf einer anderen Straße.

Das Bundesverfassungsgericht hat das Recht auf Ortswahl der*s Anmelder*in in mehreren Entscheidungen deutlich gemacht:

Aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts, 1 BvR 1423/07 vom 6.6.2007 4
„Das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit schützt das Interesse des Veranstalters, auf einen

Beachtungserfolg nach seinen Vorstellungen zu zielen, also gerade auch durch eine möglichst große Nähe zu dem symbolhaltigen Ort.“

Aus dem Beschluss des BVerfG vom 18. August 2000 (1 BvQ 23/00), „Erklärt der Veranstalter dabei einen Versammlungsort, der einen besonders nahen Bezug zum Versammlungsthema hat, für unverzichtbar, dann darf diese Alternative nur ausgeschlossen werden, wenn sie keine polizeilich vertretbare Möglichkeit zur Vermeidung einer Lage polizeilichen Notstands belässt.“

Aus dem Beschluss des BVerfG, 1 BvR 699/06 vom 22.2.2011, „Art. 8 Abs. 1 GG gewährleistet auch das Recht, selbst zu bestimmen, wann, wo und unter welchen Modalitäten eine Versammlung stattfinden soll. Als Abwehrrecht, das auch und vor allem andersdenkenden Minderheiten zu Gute kommt, gewährleistet das Grundrecht den Grundrechtsträgern so nicht nur die Freiheit, an einer öffentlichen Versammlung teilzunehmen oder ihr fern zu bleiben, sondern zugleich ein Selbstbestimmungsrecht über Ort, Zeitpunkt, Art und Inhalt der Veranstaltung (vgl. BVerfGE 69, 315 (343)). Die Bürger sollen damit selbst entscheiden können, wo sie ihr Anliegen - gegebenenfalls auch in Blick auf Bezüge zu bestimmten Orten oder Einrichtungen - am wirksamsten zur Geltung bringen können.“

Die Wahl der Autobahn als Ort einer Versammlung, die sich explizit gegen das bereits jetzt zu enge Netz von Autobahnen, den dadurch verursachten, ständig steigenden Verkehr mit vielen Toten und Verletzten jeden Tag, ist bereits dadurch in hohem Maße begründet.

Hinzu kommt, dass schon alleine die Versammlungsmodalität der gemeinsamen Benutzung der extrem gut ausgebauten und mit Milliardenaufwand stets nur dem umweltschädlichen und menschengefährlichen Autoverkehr vorbehaltenen Fläche durch andere Verkehrsteilnehmer*innen und umweltfreundlichere Verkehrsmittel nicht nur als starkes Signal wirkt, sondern auch als gemeinschaftliche Erfahrung der ansonsten von vielen den Autos vorbehaltenen Flächen ausgeschlossenen Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen, Kinder, körperlich eingeschränkter Personen usw. Durch das gemeinsame Agieren auf der Autobahn, im Zusammenspiel mit den die Versammlung begleitenden Redebeiträgen und dem Austausch der Versammlungsteilnehmer:innen untereinander entsteht ein viel stärkeres Erlebnis, als wenn die Autobahn als Versammlungsort nicht zur Verfügung stehen würde. Dieses Erlebnis ist für den Anstoß und die Fortführung von Meinungsbildungsprozessen, die sich mit den Zwecken der Versammlung überschneiden, von enormer Bedeutung. Hinzu kommt die Ausstrahlung in die Öffentlichkeit, die Unantastbarkeit des Automobils genau an einem Ort zu thematisieren, der als besonders unantastbar.

Autobahnen sind ein möglicher Versammlungsort. Das ist in aktueller Rechtsprechung mehrfach bestätigt worden, aber auch schon sehr lange klar.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt mit Beschluss vom 27. Juli 1993 – 2 M 24/93 – bei juris Rn. 8

„Allerdings ist dem Antragsteller zuzugestehen, dass die Benutzung der Bundesautobahn für Demonstrationszwecke nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Insoweit lassen sich nicht generell "Verkehrsbelange" entgegenhalten. Auszugehen ist nämlich von dem für die demokratische Verfassung hohen Rang des Rechts auf Demonstration (Art. 8 Abs 1 GG). Das Bundesverfassungsgericht hat die Meinungsfreiheit und die Versammlungsfreiheit (als Recht auf kollektive Meinungskundgabe) als für die freiheitlich-demokratische Staatsordnung konstituierend und als Teil des Willensbildungsprozesses im demokratischen Gemeinwesen bezeichnet (BVerfG, Beschl v 14.5.1985 - 1 BvR 233,341/81 -, BVerfGE 69, 315 [344 f]) und für die Anwendung des § 15 VersG betont, die Versammlungsfreiheit habe erst dann zurückzutreten, wenn eine Güterabwägung unter Berücksichtigung der Bedeutung des Freiheitsrechts ergebe, dass dies zum Schutz anderer Rechtsgüter notwendig sei; dabei müssten Dritte Belästigungen, die sich ohne Nachteile für den Veranstaltungszweck ergäben, hinnehmen, und aus verkehrstechnischen Gründen könne ein Versammlungsverbot erst in Betracht kommen, wenn ein Nebeneinander von Straßenbenutzung und Demonstration durch Auflagen nicht mehr gesichert werden könne (BVerfGE 69, 315 [353]). Im Übrigen werde durch das Merkmal der "Unmittelbarkeit" die Eingriffsmöglichkeit gegenüber dem allgemeinen Polizeirecht eingeeengt; die Grundlagen der Prognose müssten ausgewiesen werden (BVerfG, a a O). "Verkehrsbelange" haben hiernach auch nicht dann ohne weiteres den Vorrang, wenn der Aufzug von Radfahrern ausgerichtet wird, denen die Benutzung der ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehaltenen Autobahn gemeinhin untersagt ist; der Senat schließt sich insoweit ausdrücklich der Ansicht des Verwaltungsgerichts Berlin an (VG Berlin, Beschl v 25.8.1982 - VG 1 A 230.82 -). Diese Auffassung wird dadurch bestätigt, dass die Regelungen der §§ 14, 15 VersG inzwischen anerkanntermaßen Vorrang vor Erlaubnispflichten nach der

Straßenverkehrsordnung genießen (vgl. BVerwG, Urt. v 21.4.1989 - BVerwG 7 C 50.88 -, BVerwGE 82, 34 [39, 40]).“

Überzeugende Klarstellung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs im Beschluss vom 31. Juli 2008 – 6 B 1629/08

„Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit ist zunächst nicht darin begründet, dass mit dem Befahren der Autobahn mit Fahrrädern gegen ein zwingendes straßen- oder straßenverkehrsrechtliches Verbot zur Nutzung der Bundesautobahnen mit diesem Verkehrsmittel verstoßen würde. Es existieren keine straßen- oder straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen, aus denen sich herleiten ließe, dass Bundesautobahnen mit Rücksicht auf ihre Zweckbestimmung ausschließlich für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 3 Satz 1 FStrG) und den sich durch diesen Gebrauch bei anderer Nutzung ergebenden besonderen Gefährdungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs für Versammlungen nicht zur Verfügung stehen und deshalb "demonstrationsfrei" sind. Die gegenteilige Auffassung, Bundesautobahnen seien schon wegen ihres besonderen straßenrechtlichen Status in § 1 Abs. 3 FStrG einer Nutzung für Versammlungszwecke nicht zugänglich (vgl. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 18. Mai 1994 - 13 L 1978/92 -, Juris, mit weiteren Nachweisen), weist den Bundesautobahnen in ihrer Eigenschaft als öffentliche Straßen eine ihnen tatsächlich nicht zukommende rechtliche Sonderstellung zu.

Die Bestimmung des § 1 Abs. 3 FStrG, wonach Bundesautobahnen Bundesfernstraßen sind, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind, beinhaltet keine Sonderregelung, durch die Autobahnen wegen ihrer besonderen Verkehrsbedeutung ausnahmslos jeglicher Nutzung zu einer nicht dem Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen zuzuordnenden Verwendung entzogen würden. Durch § 1 Abs. 3 FStrG wird vielmehr lediglich der Widmungszweck der Bundesautobahnen unter Festlegung des spezifischen Gemeingebrauchs an diesen Straßen (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 1 FStrG) gesetzlich bestimmt. Damit regelt die Vorschrift nur, dass jegliche mit dieser Widmung nicht vereinbare Nutzung nicht mehr zum Gemeingebrauch gehört. Hieraus folgt, dass Autobahnen Fußgängern und anderen Verkehrsmitteln als Kraftfahrzeugen im Rahmen des Gemeingebrauchs nicht zur Verfügung stehen. Straßenverkehrsrechtlich ist durch § 18 Abs. 1 und Abs. 9 StVO bestimmt, dass Autobahnen durch keine anderen Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge befahren und von Fußgängern nicht betreten werden dürfen. Ebenso wenig dienen Autobahnen, anders als innerörtliche Straßen, der Kommunikation und der Verbreitung von Informationen (vgl. Niedersächsisches OVG, a.a.O.). Anders als von der oben zitierten Gegenmeinung angenommen, werden durch die spezifische Widmung der Autobahnen und durch die hiermit verbundene Einschränkung des Gemeingebrauchs abweichende Nutzungen aber nicht etwa ausnahmslos ausgeschlossen. Vielmehr werden diese Verwendungen lediglich den Sondernutzungen zugewiesen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Sondernutzungen an Bundesfernstraßen bedürfen nach § 8 Abs. 1 Satz 2 FStrG der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Sonderregelungen für Autobahnen, durch die die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis ausgeschlossen oder von weiteren Voraussetzungen abhängig gemacht würde, enthält das Bundesfernstraßengesetz nicht. Damit kann auch das Befahren der Autobahn mit Fahrrädern als Sondernutzung zugelassen werden (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, 5. Aufl., Rdnr. 4 zu § 8 FStrG). Straßenverkehrsrechtlich ergibt sich die Möglichkeit einer Ausnahme von dem Befahrens- bzw. Betretensverbot des § 18 Abs. 1 und Abs. 9 StVO durch § 29 Abs. 2 Satz 1 StVO, wonach Veranstaltungen, für die Straßen über den Gemeingebrauch hinausgehend mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde bedürfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Oktober 1965 - BVerwG VII C 173.64 -, BVerwGE 22, 212 [215], Urteil vom 21. April 1989, a.a.O, Seiten 36, 37). Neben dieser Erlaubnis ist eine Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1 FStrG nicht erforderlich (§ 8 Abs. 6 FStrG). Sind damit Autobahnen, anders als im Privateigentum stehende Grundstücke oder etwa öffentliche Sachen im Sondergebrauch, an denen kein Gemeingebrauch besteht und die folglich erst durch Zustimmung oder Erlaubnis des Berechtigten für andere Zwecke frei gemacht werden müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Oktober 1992 - BVerwG 7 C 34.91 -, BVerwGE 91, 135, bezüglich der im Eigentum der Universität Bonn stehenden Hofgartenwiese), auch anderen Nutzungen außerhalb des Widmungszwecks nach § 1 Abs. 3 FStrG zugänglich, stehen sie schon nach den einfachgesetzlichen Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes neben Veranstaltungen etwa gewerblicher Art dem Grundsatz nach auch für die Durchführung von Versammlungen zur Verfügung (im Ergebnis ebenso OVG Magdeburg, Beschluss vom 27. Juli 1993 - 2 M 24/93 -, Jurisdokument, Rdnr. 8; Verwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 19. Februar 2008 - 3 A 235/07 -, Jurisdokument, Rdnr. 33). Es bedarf deshalb keiner weiteren Überlegungen, ob eine vollständige Sperrung von Autobahnen für Versammlungen durch Bestimmungen des Straßen-

oder Straßenverkehrsrechts mit der Grundrechtsgarantie des Art. 8 Abs. 1 GG vereinbar wäre. Die Entscheidung darüber, ob und ggf. unter welchen näheren Bedingungen eine Autobahn für eine Versammlung benutzt werden darf, trifft (allein) die Versammlungsbehörde (im vorliegenden Fall das - ersichtlich im Wege des Selbsteintritts nach § 88 Abs. 1 Satz 1 HSOG als Bezirksordnungsbehörde tätig gewordene - Regierungspräsidium Gießen) im Rahmen des § 15 VersammlG. Die vorgenannte Bestimmung konzentriert die Zuständigkeit über alle die Durchführung der Versammlung betreffenden Entscheidungen auf die Versammlungsbehörde, so dass Erlaubnisvorschriften in anderen Gesetzen, insbesondere also auch § 29 Abs. 2 StVO, keine Anwendung finden (BVerwG, Urteil vom 21. April 1989, a.a.O., Seiten 39, 40).“

Gemessen an dieser eindeutigen Rechtslage ist schnell klar, dass der Verbotsbescheid von Beginn an an einem Rechtsfehler krankt, der von Seiten der Versammlungsbehörde im Verbotsbescheid auch klar formuliert wird: „Gemessen an diesen verfassungsrechtlichen und einfachgesetzlichen Vorgaben ist ein Verbot zur Nutzung der Bundesautobahnen für die Abseilaktion und der sich fortbewegenden Versammlung in Form einer Raddemonstration notwendig“ (Seite 20). Die Nutzung des Wortes „Bundesautobahnen“ im Plural zeigt, dass die Versammlungsbehörde nicht gewillt ist, der bestehenden Rechtslage zu folgen, sondern rechtswidrig über Verbotsbescheide ein komplettes Verbot von Versammlungen auf Autobahnen herbeizuführen. Dieser Irrtum liegt dem gesamten Verbotsbescheid zugrunde. Daraus ergibt sich bereits die Rechtswidrigkeit des gesamten Verbotsbescheids.

Der von mir ausgewählte Versammlungsort berücksichtigt alle relevanten Kriterien der Minimierung unnötiger Störungen. Er ist auf den letzten Metern der A9 angemeldet, wo ohnehin der Verkehrsfluss durch die folgende Kreuzung gestört wird. Er bietet sehr gute Umfahrungsmöglichkeiten, die auch gut geschildert werden können. Er schafft eine einfache Möglichkeit, die ohnehin dort geltende niedrigere Geschwindigkeit noch weiter zu drosseln. Er betrifft einen Abschnitt zwischen zwei Anschlussstellen, der sehr kurz ist und auf dem es keine Parkplätze usw. gibt, so dass nach einer Sperrung die Autobahn sofort frei bzw. nach Aufhebung der Sperrung sofort wieder befahrbar ist. Das grenzt die nötige Dauer von Sperrungen stark ein. Zu alledem ist der Zeitpunkt so gewählt, dass mangels Berufsverkehr, Ferien und Fußballspiel in der Allianzarena keine besondere Verkehrsbelastung zu erwarten ist. Von meiner Seite sind daher allen Anforderungen an eine abgewogene Entscheidung und praktische Konkordanz erfüllt. Die Versammlungsbehörde hat sich mit diesen Aspekten gar nicht befasst, sondern von vornherein nur das Verbot vorbereitet.

Abseildemonstrationen der angemeldeten Art sind in Deutschland bereits mehrfach durchgeführt worden in Absprache mit den Versammlungsbehörden, unter anderem am 21.1.2022 in Frankfurt über der A648, am 23.1.2022 in Künzell über der A7 sowie danach über der A39 in Braunschweig, über der A20, über der A49 und über der A4. Ebenso sind Fahrraddemonstrationen, die ähnliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben, mehrfach auf Autobahnen angemeldet und durchgeführt worden, so auf der A7, auf der A49, auf der A39 und auf der A661.

Die Teilnehmer:innen der hier gegenständlichen Protestaktion wollen in erster Linie gegen Autobahnen und ihre Auswirkungen demonstrieren und zwar eben explizit. Sie wollen zudem auf die aus ihrer Sicht unverhältnismäßige Kriminalisierung von Protesten gegen den immer weiter ausufernden Autoverkehr im Allgemeinen hinweisen sowie Bau, Ausbau und Betrieb von Autobahnen im Speziellen kritisieren und für einen konsequenteren Klimaschutz eintreten.

Der gewählte Ort und die gewählte Ausdrucksform sind dafür genau passend. Nicht passend war hingegen der vorgeschlagene Ersatzort. Er befindet sich weit weg von Autobahnen. Er wurde im Kooperationsgespräch dem nicht genau ortskundigen Versammlungsanmelder als Teil des mittleren Rings („2R“) dargestellt. Diese Aussage erwies sich als Täuschung. Tatsächlich ist der gewählte Ort ein gegenüber dem angemeldeten Ort eher abseitiger Ort, an dem also das eigentliche Protestthema kaum darstellbar ist.

Die Ausführungen der Versammlungsbehörde, dass angesichts des Themas „Verkehrswende jetzt! Keine weiteren Autobahnen! Freispruch für IAA- und Klimaproteste! Spruchbänder an Autobahnbrücken sind kein Verbrechen – Autobahnen schon! Handeln gegen immer mehr Autos und Straßen statt Verbote dagegen protestierender Versammlungen!“ (so auch von der Versammlungsbehörde korrekt wiedergegeben auf Seite 24 des Verbotsbescheid) trotzdem eine Autobahn nicht genügend Themenbezug hat, basieren auf einer abenteuerlichen Konstruktion der Versammlungsbehörde. Sie behauptet auf gleicher Seite: „Diese Symbolkraft beschränkt sich aber auf den unmittelbaren Kreis des Veranstalters und der Versammlungsteilnehmer*innen.“ Woher die Versammlungsbehörde diese Information hat, dass die

Themenaussage bei einer Aktion über der A9 kaum externe Menschen erreicht, auf einer untergeordneten innerstädtischen Straße dieses aber besser sein soll, erschließt sich nicht. Zudem übernimmt die Versammlungsbehörde hier rechtswidrig die Rolle der Versammlungsleitung, d.h. sie mischt sich offensiv in meine Gestaltungsfreiheit ein und erdreistet sich, mit Vorgaben machen zu können, wie ich meine Versammlungsziele besser erreichen kann. Das sie damit nur ihr eigentliches Interesse, die Dominanz des Autofahrens im öffentlichen Raum zu sichern, überdeckt, ist offensichtlich.

b. Abwägungsfehler bis zu gänzlich fehlender Abwägung (Ermessensausfall)

Zusammenfassung

Die Abwägung von Rechtsgütern zeigt grobe Fehler. Sie ist von Beginn an von der auch offen formulierten Prämisse ausgegangen, dass stark befahrene Straßen wie Autobahnen oder große Ringstraßen für Demonstrationen grundsätzlich nicht in Frage kommen. Insofern ist zweifelhaft, ob überhaupt von einer Abwägungsentscheidung gesprochen werden kann. Im Detail sind mehrfach für die Bewertungen keine Gründe oder Quellen angegeben und ebenso mehrfach Aspekte benannt worden, die zu dem konkreten Ort bzw. dem geplanten Ablauf keinen Bezug haben.

Im Genaueren

Ich habe als Anmelder von Ort und Zeit her genau das ausgewählt, was die geringste Störung verursacht, ohne den Sachzusammenhang zum Versammlungsthema zu verlieren.

Ein Grundrecht auf Autofahren allgemein, also immer und überall (so behauptet in der Stellungnahme der Autobahn GmbH vom 2.1.2023, Seite 15 des Verbotsbescheids) existiert ebenso wenig wie ein Grundrecht auf Leichtigkeit des Verkehrs immer und überall. Vielmehr ist die sogenannte Leichtigkeit ein Einfachrecht aus der Straßenverkehrsordnung. Es bezieht sich weder auf ein konkretes Verkehrsmittel noch auf eine konkrete Verkehrsrouten. Es besteht weder ein Grundrecht auf freie Fahrt mit dem Auto noch überhaupt ein Recht, immer und überall das Straßennetz nutzen zu können. Das Rechtskonstrukt der Leichtigkeit des Verkehrs wird rechtswidrigerweise wie ein Grundrecht behandelt und zudem stets nur auf Autos als Verkehrsmittel angewendet. Das Zuparken von Geh- und Radwegen sowie Busspuren und Behindertenparkplätzen wird zum Beispiel nie als Verstoß gegen diese Regelung geahndet, müssten doch sonst täglich Hunderttausende von Nötigungsverfahren eingeleitet werden. Ebenso werden Versammlungen nie mit der Begründung der Leichtigkeit des Verkehrs untersagt, wenn sie wichtige Fuß-, Fahrrad- oder ÖPNV-Verbindungen beeinträchtigen.

Es verbietet sich daher, die Leichtigkeit des Verkehrs als Argument zur Verhinderung einer Versammlung heranzuziehen. Genau aber das macht die Versammlungsbehörde: „Die Untersagung dient dem legitimen Zweck Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.“ (Seite 25) Sie verwechselt mit dieser Aussage nicht nur die Begriffe Verkehr und Autoverkehr, sondern sie räumt der Leichtigkeit des Verkehrs auch eine verfassungsrechtlich bedenklich hohe Stellung ein. Zudem leitet sie aus dem Wort „Leichtigkeit“ ein Recht auf freie Fahrt immer und überall ein, was so aber einer rechtlichen Prüfung nicht standhält. Dieses Recht besteht nicht – und es kann daher auch nicht in eine Abwägung als gegeben einfließen.

Die Versammlung würde für eine begrenzte Zeit, die zudem relativ verkehrsarm ist, den Verkehrsfluss auf einer einzigen Straße behindern, die angesichts des extrem ausgebauten Straßennetzes in und um München leicht umfahrbar ist. Bei frühzeitiger Planung könnten Umleitungen eingerichtet und bekanntgegeben werden.

Am 26.3. findet kein Berufsverkehr und kein Spiel des FC Bayern München statt, so dass diese Verkehrsspitzen in die Stadt bzw. zur Allianzarena, für den die A9 ausgelegt ist, nicht stattfinden. Die Ableitung des Verkehrs über die A99 und dann A94 (stadtauswärts umgekehrt) sowie über A99 und die sechsspurige (!) B13 ist an diesem Standort sehr gut, was ich bei der Wahl des Versammlungsortes berücksichtigt und auch stets gegenüber der Versammlungsbehörde betone habe. In der Stellungnahme der Polizei vom 5.1.2023 werden diese Varianten pauschal und unsubstantiiert verworfen: „Auch bei der verbleibenden Variante „Umleitung des Verkehrs am Autobahnkreuz Nord“ müsste dort mit erheblichen Stauungen und damit einer nicht hinnehmbaren Gefahr gerechnet werden, so dass dies für uns keine Option darstellt.“ Eine echte Abwägung sieht anders aus.

Auch der ausgewählte Ort ist derjenige mit der geringsten Störungswirkung auf den Autoverkehr auf der A9. Das wird in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums München vom 15.3.2023 (Seite 6 des Verbotsbescheids) sichtbar: „Bei jeder der folgenden Brücken über die BAB wäre die Auswirkung auf die betroffenen am Verkehr teilnehmenden Personen deutlich höher, da dort noch mehr Fahrstreifen für

beide Fahrtrichtungen betroffen wären und in diesen Bereichen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden.“ Damit ist klar, dass ich als Anmelder aus eigener Einschätzung heraus den Ort sowie einen Zeitpunkt gewählt habe, der die geringste Störung hat bei gleicher öffentlicher Wirkung mit engem Bezug zum Versammlungsthema. Genau das ist ein vernünftiges Abwägungsergebnis, während die Versammlungsbehörde einfach nur eine Nichts-geht-Strategie gefahren ist oder solche Abwägungen.

Die mit der Versammlung einhergehende Beeinträchtigung des Autoverkehrs ist im Verhältnis angemessen und daher hinzunehmen. Die Versammlung verweilt über und auf der Autobahn eineinhalb Stunden, so dass schon die dadurch verlängerte Fahrzeit auf der Autobahn in der Abwägung als hinnehmbar gewertet werden muss. Sie liegt im Rahmen üblicher Verzögerungen im alltäglichen Verkehrsgeschehen. Da die Veranstaltung lange vorher angemeldet war, sind auch entsprechende Umleitungen und Vorab-Verkehrsinformationen möglich sowie eine eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung, die die Gefahrenlage auf das Niveau unter Nicht-Autobahnen drückt (die seltsamerweise als Alternative vorgeschlagen werden).

Darüber hinaus haben vergangene Veranstaltungen auf Autobahnen bereits gezeigt, dass entweder eine vollumfängliche Umleitung des Verkehrs über Ausweichrouten oder die zeitlich begrenzte Verlangsamung des Verkehrs möglich ist – insbesondere, wenn die Beeinträchtigung frühzeitig vorher auch öffentlich angekündigt wird. Dass dieses oft unterbleibt, liegt an der Taktik der Behörden, durch eine späte Entscheidung den Rechtsweg abschneiden zu wollen. Hier sind also die Behörden selbst die Verursacher unnötiger Belästigungen oder sogar Gefährdungen Dritter. Denn die Gefahren durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf Ausweichstrecken steigen ja durch das taktische Verhalten der Behörden, bis zum letzten Moment auf ein Totalverbot zu pokern. Die Autofahrer:innen werden bewusst als Spielfiguren gegen ein unerwünschtes Grundrecht benutzt.

Aus dem Beschluss Verwaltungsgericht Oldenburg am 27. Juli 2016 (Az. 7 B 3662/16):

„Dass zur Umsetzung der vorliegenden gerichtlichen Entscheidung nur noch verhältnismäßig wenig Zeit verbleibt, ist auch und in erster Linie dem Antragsgegner zuzurechnen, der die hier in Rede stehende rechtlich nicht tragfähige Beschränkung der Versammlung des Antragstellers verfügt hat.“

Insgesamt werden die (Grund-)Rechte Dritter nicht in unzumutbarem Ausmaß beeinträchtigt. Ganz im Gegenteil bestehe die Möglichkeit für Privatreisende, der Beeinträchtigung auszuweichen oder auf das Schienennetz der deutschen Bundesbahn auszuweichen. Gütertransporte in größerem Stil, vor allem per LKW, und der Berufsverkehr, welche (leider) an die Nutzung von Autostraßen gebunden sind, finden am Sonntag wegen des LKW-Fahrverbots und nur weniger zur Arbeit verpflichteter Personen kaum statt.

c. Zur Frage vermeintlicher Gefahren

Zusammenfassung

Die behaupteten Risiken einer Beschränkung des Verkehrs sind nicht substantiiert. Im konkreten Fall würde durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Gegenfahrbahn und dem durch vorherige Ankündigung motivierten Umstieg potentieller Autofahrender auf Bahn und Fahrrad die Unfallgefahr sogar verringert. Demgegenüber enthält der Verbotsbescheid überwiegend Spekulationen über eintretende Ereignisse, die mit der Versammlung selbst gar nichts zu tun haben, oder überträgt Daten aus ganz anderen Situationen auf den konkreten Ort.

Im Genaueren

Im Verbotsbescheid werden besondere Gefahren durch Staus aufgeführt.

Rückstaus sind ein zu erwartender Effekt bei jedweder Autobahndemo, aber auch auf anderen Straßen. Warum sie auf Autobahnen gefährlicher sein wollen, wenn auf diesen gleiche Höchstgeschwindigkeiten gelten wie auf anderen Straßen (was ja eingerichtet werden kann), erschließt sich nicht.

Ein gut vorbereitetes Umleitungssystem kann zudem dazu führen, dass entsprechende Rückstaus so klein wie möglich gehalten werden oder sogar ganz vermieden werden können. Der Antragsteller ist in dieser Hinsicht auch aus eigener Erfahrung zuversichtlich, dass eine solche Aufgabe durch die zuständigen Behörden problemlos erledigt werden könne. Ich habe Ort und Zeit so gewählt, dass leistungsfähige Umleitungen zur Verfügung stehen. Zudem ist der Streckenabschnitt überschaubar, weil das südliche Ende der A9 sehr nahe ist. So kann eine zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung einfach eingerichtet werden. Die Einhaltung ist am vorgeschlagenen Ort auch sehr wahrscheinlich, weil Autos, wenn sie überhaupt auf die A9 auffahren, von einer Ampelkreuzung starten bzw. diese direkt vor sich haben. Hohe Geschwindigkeiten sind deshalb ohnehin nicht möglich. Die Darstellungen im Verbotsbescheid

beziehen sich auf die offene Strecke der A9 und sind daher nicht vergleichbar. Die hohe Zahl an Unfallopfern ist ohnehin nur bedingt geeignet, das Verbot einer Versammlung zu begründen, welche sich unter anderem, aber explizit auf diese hohen Unfallzahlen bezieht und eine Verkehrswende fordert, die solche verheerenden Folgen des normalen, also nicht durch Versammlungen gestörten Verkehrs vermeidet.

Es ist bemerkenswert, dass die Versammlungsbehörde den Autofahrer*innen derart wenig fahrerisches Können zutraut, dass sie davon ausgeht, dass selbst „bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf der jeweiligen Gegenfahrbahn auf etwa 30 km/h“ (Seite 21) große Unfallgefahren auftreten. Dass die Versammlungsbehörde das selbst nicht glaubt, ergibt sich schlüssig daraus, dass dann, wenn das stimmen würde, sofort der Autoverkehr als Ganzes verboten werden muss, da es so gut wie keine Verkehrszonen gibt, in denen ein Tempolimit von weniger als 30 km/h gilt. Es ist also zu sehen, dass hier aus politischen Interessen die Gefahren des Autoverkehrs bei auto- und straßenkritischen Versammlungen übertrieben werden, während die verheerenden Gefahren, die im Alltag vom Autoverkehr ausgehen, von den gleichen Institutionen stets kleingeredet werden. Das ausgerechnet bei einer in der Mitte baulich geteilten Autobahn Fahrzeugteile auf die Gegenfahrbahn fliegen sollen (so die Behauptung auf Seite 21), während diese Gefahr auf den viel engeren, aber nicht getrennten Richtungsfahrbahnen auf kleineren Straßen nicht der Fall sein soll, erschließt sich auch nicht.

Da Staus alltägliche Verkommnisse sind und meist spontan, d. h. ohne polizeiliche Absicherung, entstehen, würde aus der Begründung folgen, dass Autobahnen ständig und immer sowie per se gegen Art. 2 Grundgesetz verstoßen. Entweder ist deren sofortige Schließung notwendig oder hier wird in einer unzulässigen Art übertrieben, um das Verbot begründen zu können.

Aus dem Beschluss Verwaltungsgericht Oldenburg am 27. Juli 2016 (Az. 7 B 3662/16):

„Staubildungen gehören - auch auf Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Bundesstraßen - zu den alltäglichen Erscheinungen im Straßenverkehr, die verkehrspolizeilich zu bewältigen sind (so auch Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 14. Juni 2013- 2 B 1359/13 -, juris, Rn. 9). Im Gegensatz zu im Verkehr plötzlich auftretenden Hindernissen durch Unfälle oder Pannen können sich die 12

Behörden im vorliegenden Fall auf die zeitlich genau festgelegte Sperrung sogar im Vorhinein einstellen und so Gefahrensituationen durch geeignete Maßnahmen vorbeugen.“

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt mit Beschluss vom 27. Juli 1993 – 2 M 24/93 – bei juris Rn. 8

„Demgegenüber lässt sich nicht einwenden, dies führe zu Staus, welche regelmäßig durch Auffahrunfälle Gefahren für Personen und Sachen verursachen. Schon der vom Verwaltungsgericht Braunschweig in dessen Verfahren zur Hauptsache gehörte Sachverständige Dr. Schallaböck (VG Braunschweig, Urt. v 28.1.1992 - 5 A 5019/91 -, Abdruck, S 10) hat die Gefahren einer kurzfristigen Autobahnsperrung anlässlich einer Demonstration für nicht signifikant angesehen und einen "gezielten Stau" sogar für beherrschbarer gehalten als einen "wilden". Der Senat hält insbes. auf der Autobahn A 2, die zwischen Helmstedt und Magdeburg mit einem Verkehrsleitsystem versehen ist, für ohne großen Aufwand regelbar, dass bestimmte Abschnitte gesperrt, vor ihnen Gefahrenzeichen - darunter das auf einen Stau weisende Zeichen - gezeigt und davor Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängt werden. Diese Maßnahmen können - ohne dass es eines auf einem Standstreifen zurücksetzenden Polizeifahrzeugs bedürfte - variabel so verändert werden, dass eine Sicherheitszone eingeplant wird, welche notfalls aus der Luft zu überwachen ist. Würden die beiden Richtungsspuren der Fahrbahn von Ostingersleben bis Eilsleben gesperrt, so bestände auch angesichts der Leitplanken keine Gefahr, dass sich die beiden entgegengelauenden Verkehrsströme Richtung Magdeburg (Fahrrad-Demonstration) und Richtung Helmstedt (Fahrzeugverkehr) berühren. Was für die zeitweilige Sperrung der von der Demonstration benutzten Fahrbahn gilt, könnte auch für die Gegenfahrbahn veranlasst werden. Das gilt auch dann, wenn die Antragsgegnerin für erforderlich halten sollte, die Gegenfahrbahn mit Rücksicht auf die von "Schaulustigen" ausgehenden Gefahren in dem gleichen Streckenabschnitt voll zu sperren. Der Verkehrsstrom könnte auf Veranlassung der Antragsgegnerin vor der Sperrzone durch die Verkehrssicherungs-Anlage so beeinflusst werden, dass rechtzeitig eine nicht gefahrvolle Geschwindigkeit erzielt würde. Die Polizei könnte auf die Staugefahr zusätzlich durch feste Schilder rechtzeitig in ähnlicher Weise hinweisen, wie sie die Umfahrung von Magdeburg wegen der innerstädtischen Bauarbeiten veranlasst. Im Übrigen wäre - worauf der Antragsteller zu Recht hinweist - auch eine wiederholte Warnung vor dem evtl Stau in den Verkehrsfunk-Sendungen des Mitteldeutschen Rundfunks und der angrenzenden Sender (Norddeutscher Rundfunk, Ostdeutscher Rundfunk) möglich. Dass eine Autobahnstrecke durch eine Demonstration benutzt werden

kann, erhärtet auch der Umstand, dass über Gefahren der durch das Ministerium des Innern des Saarlands vom 17.5.1993 gesicherten Demonstration nichts vorgetragen oder bekannt geworden ist.“

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 14. Juni 2013 – 2 B 1359/13 – bei juris Rn. 9 „Die von der Antragsgegnerin weiter genannten Gefährdungen für die Kraftfahrer durch eventuelle Auffahrunfälle bei einem Stau sind keine demonstrationsspezifischen Gefährdungen, sondern solche, die alltäglich auch in anderen Verkehrssituationen mit Staubildung auftreten und ggf. durch polizeiliche Maßnahmen bewältigt werden müssen.“

Aus dem Beschluss Verwaltungsgericht Oldenburg am 27. Juli 2016 (Az. 7 B 3662/16): „Staubildungen gehören – auch auf Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Bundesstraßen – zu den alltäglichen Erscheinungen im Straßenverkehr, die verkehrspolizeilich zu bewältigen sind (so auch Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 14. Juni 2013- 2 B 1359/13 -, juris, Rn. 9). Im Gegensatz zu im Verkehr plötzlich auftretenden Hindernissen durch Unfälle oder Pannen können sich die Behörden im vorliegenden Fall auf die zeitlich genau festgelegte Sperrung sogar im Vorhinein einstellen und so Gefahrensituationen durch geeignete Maßnahmen vorbeugen.“

Tatsächlich kam es bei allen bisherigen Protestzügen über Autobahnen zu keinerlei chaotischen Verkehrssituationen. Es gab überschaubare Rückstaus, welche aber an einspurig befahrbaren Baustellenabschnitten oft schon umfangreicher entstehen. Das ist selbstverständlich, denn natürlich ist das Verkehrsnetz der BRD derart konstruiert, dass es mit solchen Belastungen souverän umgehen kann. Staus, Unfälle und Ähnliches unterscheiden sich unbestreitbar von angemeldeten und kalkulierbaren Versammlungen. Das ist allerdings kein Argument dafür, dass Versammlungen deshalb nicht regelmäßig zusätzliche Verkehrsbehinderungen schaffen dürften. Ebenso gut lässt sich argumentieren, dass eine Versammlung gerade dann verhältnismäßig ist, wenn eine Behinderung des Verkehrs ansonsten in weitaus größerem Umfang, unvorhersehbar und daher weniger planbar, ohnehin besteht. Da sich der angemeldete Protest speziell (auch) gegen Autobahnen richtet, ist eine dementsprechende Verkehrsbehinderung selbstredend in Kauf zu nehmen und auch verhältnismäßig. Die Herausstellung der Gefahren auf Autobahnen ist aus weiteren Gründen wenig überzeugend. So werden gerade diese Straßen ständig als die sichersten Autobahnen dargestellt.

Der Verband der Automobilindustrie schreibt auf <https://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/fakten-gegen-ein-generelles-tempolimit/autobahnen-sind-die-sichersten-strassen.html>: „Autobahnen sind die sichersten Straßen: Autobahnen (BAB) sind baulich so angelegt, dass sie den höchsten Sicherheitsstandards entsprechen. Sie sind daher unsere sichersten Straßen. Man kann dort auch ohne Sicherheitsrisiko höhere Geschwindigkeiten fahren. Pro 1 Mrd. Fahrzeugkilometer sind statistisch gesehen 1,4 Unfalltote zu beklagen. Im (durchgehend tempolimitierten) nachgeordneten Straßennetz sind es 5,4. Autobahnen sind also fast viermal so sicher wie andere Straßen. Schwerpunktmäßig ereignen sich tödliche Unfälle auf den Landstraßen. Hier sollte die Verkehrssicherheitsarbeit ansetzen.“

Immer nur wenn auf Autobahnen Demos angemeldet werden, gelten sie plötzlich als die gefährlichsten. Hier offenbart sich deutlich eine politisch motivierte „Argumentation“, die sich der Sachlichkeit entzieht.

Die Stellungnahmen der Autobahn GmbH wirken an vielen Stellen wild, konstruiert und vom festen Willen getragen, das eigene Heiligtum Autobahn unberührt zu lassen. Für eine Einrichtung des Bundes, welche folglich grundrechtsgebunden ist und daher dazu angehalten sein müsste, zur Verwirklichung des Art. 8 GG beizutragen. Tatsächlich tut sie das Gegenteil und nutzt dafür viele offensichtlich an den Haaren herbeigezogene Argumente. So wird behauptet, dass auf Autobahnen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten besondere Unfallgefahr besteht. Das widerspricht allen Statistiken und auch der Werbung der Autobahn GmbH über die vermeintliche Sicherheit ihrer Autobahnen selbst. Völlig unsinnig und eindeutig interessengeleitet ist die Behauptung, dass Demonstrant*innen verbotswidrig auf die falsche Richtungsfahrbahn geraten könnten. Das ist zwar grundsätzlich richtig, aber für den ausgewählten Ort, wo das Betreten der A9 von einer beampelten Kreuzung jederzeit (verbotswidrig) möglich wäre, ergibt sich nicht, warum die Gefahr bei einer Versammlung, die von der Gegenfahrbahn durch einen klaren Teiler getrennt ist, größer sein soll. Auch Hinweise auf mögliche Massenpaniken bei Raddemos von mehreren 1000 Personen wirken völlig deplatziert, weil sie keinerlei Bezug zur Versammlungsanmeldung aufweisen.

Die Autobahn GmbH schreckt auch vor offensichtlichen Lügen nicht zurück. Sie behauptet sie in der Stellungnahme vom 2.1.2023 (S. 17 des Verbotsbescheids): „Unserer Kenntnis nach fanden bisherige

Fahrraddemonstrationen auf reinen Staatsautobahnen, vergleichbar mit dem Mittleren Ring oder gewidmete Bundesstraßen.“ Da die Autobahn GmbH bundesweit alle Autobahnen betreut, sind ihr die Demonstrationen über der A7 in Hessen (mehrfach!), der A49 (mehrfach!) und der A39 auf Höhe Braunschweig fraglos bekannt. Sie alle wurden angemeldet z.B. am 23.3.2021 über der A7 in Künzell zu einer sehr ähnlichen Zeit am Sonntag durchgeführt. Das alles verschweigt die Autobahn GmbH, weshalb auch hier nicht von einer echten Abwägung gesprochen werden kann.

Auch die Versammlungsbehörde bemüht offensichtliche Falschdarstellungen, um Gefahren behaupten zu können. So findet sich auf Seite 21 die Formulierung „Die Drosselung auf eine niedrigere Geschwindigkeit würde unabhängig davon erfahrungsgemäß nach hinten raus zu Verdichtungen führen.“ Entgegen dieser Behauptung ist allgemein bekannt, dass der Durchsatz an Fahrzeugen bei niedrigeren und durch eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung einheitlichem Tempo höher ist als bei schnellerem Fahren. Staus entstehen bei hoher Straßenauslastung gerade durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Das ist allgemein bekannt. Dennoch behauptet die Versammlungsbehörde das Gegenteil.

Der Zeitpunkt der angemeldeten Versammlung kann nicht auf einen späteren Tag verschoben werden, da der Bezugspunkt des Strafprozesses gegen eine Aktion über der A9 am Folgetag ansteht. Ohnehin ist mit der Auswahl eines Sonntagmittags bereits ein die Auswirkungen minimierender Zeitpunkt gewählt worden.

Die Behörde hat zudem keine der Alternativen geprüft, die von mir als Versammlungsanmelder in das Kooperationsgespräch eingebracht wurden. Diese waren:

- Prüfung anderer Brücken über der A9
- Nutzung der Gegenfahrbahn statt der vorgeschlagenen Fahrspur (falls dort die Möglichkeiten der Umleitung besser sind, was aber gar nicht geprüft wurde)

Ein Rückstau auf das Stadtgebiet, den mittlerein Ring „2R“ und damit in Tunnellagen ist durch die angemeldete Demonstration nicht zu befürchten. Die Antragsgegnerin kann den Verkehr auf der nicht tangierten Gegenfahrbahn (stadtauswärts) weiterfahren lassen. Von meiner Seite war eine Sperrung dort nicht gefordert. Falls die Behörde zur Abwehr der Gefahr einer vermeintlichen Ablenkungswirkung auf der Gegenfahrbahn eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung einführen will, so stände ihr das frei. Dass sie das nicht in Betracht zieht, zeigt, dass es nicht um Gefahrenabwehr geht, sondern dieses nur vorgeschoben wird, um die Versammlung in der angemeldeten Form verhindern zu können.

Der stadteinwärts fließende Verkehr kann über die A99 auf andere Zufahrten in die Innenstadt umgeleitet werden. Ein Straßensystem, welches auch zur Rush-Hour funktionsfähig sein soll, kann den Ausfall einer Straße ohne unverhältnismäßig große Einschränkungen am frühen Sonntagmittag verkraften.

Auch mögliche Gefahren für die Versammlungsteilnehmer*innen sind einfach nur behauptet: „Es besteht die Gefahr, dass die sich abseilenden Personen durch Unachtsamkeit, mangelnde Kenntnissen, Versagen der Schutzausrüstung oder durch Anbringung der Kletterausrüstung an nicht dafür vorgesehenen Stellen abstürzen und dabei durch den Sturz verletzt oder getötet werden.“ Auf diese pauschale Art und Weise ließe sich jede Versammlung verbieten, weil immer irgendeine unaufmerksame Person eine Böschung, Treppe herunter- oder über ein Gelände fallen könnte. Gerade bei einer bewussten Aktion aber ist das besonders unwahrscheinlich. Soweit die Behörde ausführt (Seite 23): „Ein entsprechendes Konzept bzw. entsprechende Sicherungsnachweise wie dieser Umstand, z.B. durch Umlegerollen etc., kompensiert werden könne, wurden bis zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses jedenfalls nicht vorgelegt“, so ist diese Formulierung regelrecht böseartig. Es wurde nämlich gar nicht verlangt, dieses Konzept vorzulegen. Als Anmelder ging ich davon aus, dass entsprechende Festlegungen als Auflage im Bescheid erfolgen würden. Das aber ist durch den Verbotsbescheid nun gegenstandslos. Selbstverständlich sind Rettungskletterer*innen dabei, und selbstverständlich sind alle Beteiligten sehr erfahrene Kletterer*innen. Zusätzlich bekommt jede kletternde Person eine zweite klettererfahrene Person an die Seite, die alle Handlungen überprüft und kontrolliert.

Der Verbotsbescheid ist folglich aufzuheben. Die Ausführungen und krampfhaft formulierten „Gründe“ für das Verbot sind offensichtlich an den Haaren herbeigezogen und entweder nicht substantiiert oder ohne Bezug zur konkret angemeldeten Versammlung. Ein Bestehenbleiben des Verbotsbescheids würde im Ergebnis eine der gesetzgebenden Gewalt zukommende Wirkung haben, nämlich eine generelle Beschränkung der Versammlungsfreiheit auf alle Orte, wo der Autoverkehr (nicht der Verkehr allgemein) stärker gestört wird als es der Pro-Auto-Lobby genehm ist.

d. Zur Konzentrationswirkung einer angemeldeten Versammlung

Zusammenfassung

Mit dem Verbot konterkariert die Stadt München ihre Dezemberverfügung gegen unangemeldete Demonstrationen auf Münchens Straßen. Die Stadt zeigt, dass das nur vorgeschoben war. Sie will gar keine Demonstrationen auf stark befahrenen Straßen. Damit aber provoziert sie selbst unangemeldete Aktionen, da es keinen Unterschied mehr macht, ob eine Aktion angemeldet wird oder nicht.

Im Genaueren

Die Stadt München hatte im Dezember 2022 eine Verfügung erlassen, um unangemeldete Versammlungen, die den Autoverkehr stören, unter Anmeldezwang zu stellen. Behauptetes Ziel war, damit in der Lage zu sein, entweder die Störwirkung durch entsprechende Auflagen zu mindern oder zumindest durch entsprechende Maßnahmen auf die Versammlung vorbereitet zu sein.

Mit dem Verbot der Versammlung vom 26.3. unterläuft die Stadt München dieses eigene Ziel. Wenn auch lange vorher angemeldete Versammlungen ebenso verboten werden wie die allgemeine Verfügung unangemeldete Versammlungen pauschal verboten hat, macht die mit der Verfügung vollzogene Unterscheidung zwischen angemeldeten und unangemeldeten Versammlungen keinen Sinn mehr. Stattdessen gilt das Gegenteil: Wer seine Versammlungsfreiheit weiter nutzen will, **muss** das unangemeldet tun. Würde das Verbot bestehen bleiben, ginge davon das Signal aus, dass Anmeldungen zu Einschränkungen führen, die bei unangemeldeten Versammlungen nicht bestehen.

Sitz- und Kletteraktionen sind eine gesellschaftliche Realität. Sie sind je nach Einzelfall auch von der Versammlungsfreiheit gedeckt (siehe Az. 5 L 1848/22.F). Mit einer Strategie, die in der Praxis ein generelles Verbot von Versammlungen auf großen Straßen bedeutet, provoziert die Stadt München unangemeldete Versammlungen. Das kann aber nicht im Sinne einer Versammlungsbehörde sein, die als Hauptsache die Versammlungsfreiheit ermöglichen, zudem aber auch reibungslose Abläufe ermöglichen soll. Mit dem Verbot konterkariert die Versammlungsbehörde beide Aufgaben, d.h. sie handelt gegen die Versammlungsfreiheit und gegen ihre eigenen Vorgaben und Interessen. Auch für Autofahrende sind frühzeitig angemeldete Versammlungen besser als spontane Störungen.

e. Sonstiges

Weitere Aspekte der Verhältnismäßigkeit, die zeigen, dass eine Abwägung nicht stattgefunden hat oder rechtsfehlerhaft ist, sind:

- Die Stadt München (Antragsgegner) hat im Dezember des Jahres 2022 eine Allgemeinverfügung erlassen, nach der Aktionen, die wichtige Verkehrswege blockieren könnten, grundsätzlich nur noch nach Anmeldung zulässig wären. Sie begründete das mit dem Ziel, die "Freihaltung der Haupttrouten der Einsatz- und Rettungsfahrzeuge im Stadtgebiet jederzeit zu gewährleisten und möglichen Schaden für Leib und Leben abzuwenden, der aufgrund von Verzögerungen bei Einsatzfahrten entstehen könnte".

Die jetzige Untersagung im vorliegenden Fall zeigt, dass diese Allgemeinverfügung Heuchelei war. Tatsächlich geht es dem Antragsgegner um die Untersagung auch angemeldeter Versammlungen, soweit sie wichtige Autostraßen betreffen – also faktisch im Kern um die Bevorzugung des Autofahrens gegenüber der Versammlungsfreiheit.

- Der Gegenstand des Protestes ist von überragender, sogar anerkannt verfassungsrechtlicher Bedeutung. Jeden Tag (durchschnittlich) sterben allein in Deutschland 8 bis 9 Menschen im Straßenverkehr, 1053 werden verletzt. Weltweit sind es 3700 Tote pro Tag. Nicht mitgezählt sind die indirekten Opfer durch Luftverschmutzung, Klimawandel, Stress und Vertreibung. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem es seit 1990 keine CO₂-Reduktion gab, sondern sogar eine Erhöhung. Sämtliche technischen Effizienzerhöhungen wurden durch Wachstum, den Trend zu SUVs und durch mehr Verkehr nachteilig kompensiert. Zur Bewältigung der Klimakrise dringend erforderlich ist daher die Verkehrswende: eine Reduktion des motorisierten Straßenverkehrs, insbesondere des Individualverkehrs und die Transformation der Mobilität zu effizienten Verkehrsmitteln wie ÖPNV und Bahn sowie Fuß- und Fahrradverkehr. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Statt die Emissionen und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, werden diese erhöht. Auf diese Argumente wurde von der Stadt Augsburg nicht eingegangen. Aktuell beträgt der CO₂-Gehalt in der Atmosphäre 419 ppm. Das sind etwa 50 % mehr als im

ehemals stabilen Zustand, der das Erblühen unserer Zivilisation und der Natur, wie wir sie kennen, begünstigt hat. Wir sind 2021 bereits bei mehr als 1,1 °C globaler Erhitzung im Vergleich zu vorindustriellem Niveau und haben uns im Pariser Klimaabkommen, das Deutschland ratifiziert hat, verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um im Jahre 2100 eine Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur um möglichst 1,5 °C nicht zu überschreiten und um wenigstens deutlich unter 2° C zu bleiben. Hintergrund für diese Grenze sind globale Klimakippunkte, ab denen unumkehrbare beschleunigte Verschlechterungen der Situation eintreten, die sich gegenseitig verstärken. Ab dann wäre mit weiterer und erheblicher Erhitzung zu rechnen. Wir müssen davon befürchten, dass 2100 eine Erderwärmung von 6 °C oder mehr erreicht wird, ein Zustand, in dem das Leben auf unserer Erde wie wir es kennen, nicht mehr möglich sein wird. Dazu würden die hier kritisierten Projekte deutlich beitragen. Auch dieses Risiko hätte mit dem von der Stadt München pauschal behaupteten erhöhten Unfallrisiko abgewogen werden müssen. Das fand jedoch nicht statt.

Das BVerfG hat kürzlich entschieden, dass die Bundesregierung eine Verpflichtung gegenüber künftigen Generationen hat, die Klimaschutzmaßnahmen zu konkretisieren und lieber jetzt im stabilen Zustand Freiheiten einzuschränken als die Freiheitseinschränkungen der nachfolgenden Generationen in wenigen Jahrzehnten

Zusammenfassung zu I.

Statt einer eigenen, zusammenfassenden und zusätzlichen Würdigung all dieser eindeutigen für die Durchführung der Versammlung am beantragten Ort und in der beantragten Weise sprechenden Aspekte möchte ich mir die Argumentation des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs im Beschluss vom 4.6.2021 (Az. 2 B 1193/21) zu eigen machen. Dieser führte im Ergebnis zur Durchführung einer sehr vergleichbaren Demonstration. Zwar handelte es sich um eine Raddemo auf der Autobahn, aber diese hatte sehr ähnliche Auswirkungen auf die Straße: Versammlung nur auf einer Richtungsfahrbahn, ähnlicher Zeitpunkt, ähnliche große Autobahn (A7), klarer inhaltlicher Bezug des Versammlungsthemas und Einkalkulierung guter Umleitungsstrecken bei der Auswahl des Ortes. Aus dem Beschluss:

Das den Grundrechtsträgern durch Art. 8 GG eingeräumte Selbstbestimmungsrecht über Ort, Zeitpunkt sowie Art und Inhalt der Veranstaltung ist durch den Schutz der Rechtsgüter Dritter und der Allgemeinheit begrenzt. Es umfasst nicht auch die Entscheidung, welche Beeinträchtigungen die Träger kollidierender Rechtsgüter hinzunehmen haben. Rechtsgüterkollisionen ist im Rahmen versammlungsrechtlicher Verfügungen etwa durch Auflagen oder Modifikationen der Durchführung der Versammlung Rechnung zu tragen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. Oktober 2001 a.a.O., juris Rn. 54, 63). Wichtige Abwägungselemente sind dabei unter anderem die Dauer und Intensität der Aktion, deren vorherige Bekanntgabe, Ausweichmöglichkeiten, die Dringlichkeit der blockierten Tätigkeit Dritter, aber auch der Sachbezug zwischen den beeinträchtigten Dritten und dem Protestgegenstand. Stehen die äußere Gestaltung und die durch sie ausgelösten Behinderungen in einem Zusammenhang mit dem Versammlungsthema oder betrifft das Anliegen auch die von der Demonstration nachteilig Betroffenen, kann die Beeinträchtigung ihrer Freiheitsrechte unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände möglicherweise eher sozial erträglich und dann in größerem Maße hinzunehmen sein, als wenn dies nicht der Fall ist. Demgemäß ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, ob und wie weit die Wahl des Versammlungsortes und die konkrete Ausgestaltung der Versammlung sowie die von ihr betroffenen Personen einen Bezug zum Versammlungsthema haben (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. Oktober 2001, a.a.O., juris Rn. 64). ...

Bei der Abwägung der Interessen des Versammlungsanmelders an der gewünschten Nutzung der Autobahnen und der Beeinträchtigung der durch erforderliche Straßensperrungen und Umleitungen betroffenen Allgemeinheit fällt zugunsten des Antragstellers ins Gewicht, dass das Versammlungsthema, das einen Ausbaustop von Autobahnen und eine Verkehrswende fordert, einen unmittelbaren Bezug zum Versammlungsort aufweist. Seinem Anliegen möchte der Antragsteller durch den Fahrradaufzug auf der Autobahn besonderen Ausdruck verleihen.

Der Antragsteller hat dabei einen Versammlungsort und eine Versammlungszeit gewählt, die die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und möglichst schont.

Die Versammlung soll die Autobahnen nur in einer Fahrtrichtung nutzen, und zwar vor allem die Bundesautobahn A 7 in südlicher Richtung sowie die Bundesautobahn A 66 in einem kurzen Bereich in westlicher Richtung. Eine Vollsperrung der betroffenen Autobahnabschnitte in beide Fahrtrichtungen ist entgegen der Annahme in dem angefochtenen Bescheid nicht erforderlich. ...

Der Antragsteller hat nach seinen Angaben bewusst einen Autobahnabschnitt gewählt, für den mit der Bundesstraße B 27 eine leistungsfähige Bedarfsumleitung zur Verfügung steht. Entgegen den Bedenken des Antragsgegners ist auch nicht zu erkennen, dass ortsunkundige Verkehrsteilnehmer besondere Schwierigkeiten haben könnten, der allgemeinen Ausschilderung der Bundesstraße, die durch eine anlassbezogene Umleitungsbeschilderung ergänzt werden könnte, zu folgen. Dass sich auf der B 27 ein Unfall ereignen könnte, der auch zur Sperrung dieser Straße zwänge, so dass sich der Umleitungsverkehr auf das innerstädtische Straßennetz der Stadt Fulda verlagern würde, stellt einen irregulären Ausnahmefall dar, der die Versammlungseinschränkung nicht rechtfertigt.

Überzeugend ist ferner das Vorbringen der Beschwerde, dass die Gefahren, die durch einen Stau entstehen, der sich durch die Umleitung des Straßenverkehrs auf den Autobahnen bilden könnte, bei einer geplanten und geordneten Verkehrsführung deutlich geringer und beherrschbarer sind als bei einem unvorgesehenen, plötzlichen Stau. Dies gilt insbesondere in Ansehung der vorhandenen Bedarfsumleitung, die eine Weiterfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr möglich macht.

...

Den Bedenken gegen die Durchfahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge hat der Antragsteller durch seine Erklärung Rechnung getragen, dass die Fahrradversammlung nur über eine Fahrspur der mehrspurigen Richtungsfahrbahn verlaufen soll, so dass Rettungsfahrzeuge neben den Fahrradfahrern passieren könnten.

Die Versammlungszeit am Sonntagvormittag ist schließlich so gewählt, dass mit einem eher geringen Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen zu rechnen ist.

Der Verbotsbescheid des KVR München erweckt nicht nur den Eindruck, dass hier die Leichtigkeit des AUTOverkehrs über Grundrechte (und die Leichtigkeit aller anderen Verkehrsmittel) gestellt und die Hauptschlagadern des klimazerstörenden, gefährlichen und flächenfressenden Autoverkehrs geschützt werden sollen, sondern die Versammlungsbehörde zeigt auch eine ziemlich eindeutige Tendenz, das Versammlungsrecht insgesamt gar nicht als Grundrecht anzuerkennen. Das formuliert sie ziemlich dreist auf Seite 26 unter Punkt 2.5.4.: „Aus Art. 5 und 8 GG ergeben sich auch die Grundrechte in ihren negativen Vorzeichen, nämlich das Recht von einer bestimmten Meinung oder Versammlung unbehelligt zu bleiben.“

Der Satz macht sprachlos.

II. Zur Behauptung der Nichtbenutzung von Geländern über Brücken

Zusammenfassung

Die Beschränkung ist nicht verhältnismäßig und basiert auf Falschdarstellungen bzw. berücksichtigt die vorhandenen DIN-Normen für Geländer nicht.

Im Genaueren

Die Behauptung, Geländer seien für die Versammlung ungeeignet, ist bereits nicht ausreichend begründet. Die Stellungnahme der Autobahn GmbH vom 1.3.2023 enthält nur die pauschale Behauptung: „Absturzsicherungen auf Bauwerken sind prinzipiell für „Abseilaktionen“ nicht geeignet. Die Aktion kann auch aus bautechnischer Sicht nicht genehmigt werden.“ (S. 14 der Verbotsbescheids) Woraus das abgeleitet wird, wird nicht betont.

Dieser Verbotsgrund ist also bereits nicht verhältnismäßig, weil er gar nicht substantiiert begründet wurde. Es ist auch kein Grund zu ersehen. Eine spekulativ angenommene Gefahr, dass ein Geländer das Gewicht einer daran hängenden Einzelperson nicht halten könnten, ist absurd. Leitplanken sollen außer Kontrolle geratenen PKWs und LKWs auffangen können, damit diese nicht auf die BAB stürzen. Das Geländer soll jederzeit Personen vom Sturz auf die BAB abhalten können – und zwar auch Personen, die seitlich auf das Geländer aufprallen (torkeind, stolpernd oder mit dem Fahrrad). Die Belastung wäre in diesem Fall deutlich größer als eine ruhig nach unten hängende Person. Zu den Behauptungen der Autobahn GmbH über die Geländer gibt es die einschlägigen Vorschriften ZTV-ING Teil 8 Abschnitt 4 "Rückhaltesysteme" (2012/722/D) der Bundesanstalt für Straßenwesen und DIN EN 1991-2:2010-12. Dort finden sich Angaben über Fußgänger-Rückhaltesysteme, aus denen hervorgeht, dass die Geländer der Belastung mit Sicherheit standhalten – und zwar auch an der empfindlichsten Stelle, nämlich mittig zwischen den Pfosten oben. Bei der von mir angemeldeten Versammlung würde die Verknotung aber am Pfosten selbst und dort zudem unten erfolgen. Da anzunehmen ist, dass der Autobahn GmbH die fachlichen Vorschriften bestens bekannt sind, ist von einer vorsätzlichen Falschauskunft auszugehen.

Dass die Autobahn GmbH entgegen ihren absichtlichen Falschangaben von deutlich höheren Belastbarkeiten ihrer Geländer ausgeht, ist daran zu sehen, dass viele Brückengeländer über Autobahnen mit großflächigen Verkleidungen oder Spruchbändern (z.B. „Rettungsgasse bilden“) ausgestattet sind. Die Windlast auf einer solchen Prallfläche ist bei hohen Windgeschwindigkeiten extrem hoch. Offenbar ist die Belastbarkeit aber darauf ausgelegt, sonst würde die Installation ja eine große Gefahr bedeuten. Es zeigt sich also, dass die Behauptungen über die Belastung von Geländern offensichtlich unsinnig und vorgeschoben sind.

Für die Versammlung und den angemeldeten Ablauf ist die Befestigung der Seile an Geländer aber von großer und doppelter Bedeutung:

- Zum einen dient die Nutzung dem Schutz der an der Demonstration beteiligten Personen, insbesondere den kletternden Personen. Denn deren Abseilen wäre deutlich schwieriger, wenn ihr Befestigungspunkt unter dem Abstiegsplatz liegen würde. Denn sie müssen ja in jedem Fall über das Geländer klettern und sind selbstverständlich zu diesem Zeitpunkt bereits gesichert. Läge dieser Befestigungspunkt aber auf Höhe des Asphaltbelags, so würde in diesem Moment eine Fallhöhe in die Sicherung von über einem halben Meter bestehen. Das kann bereits zu Verletzungen im Fall eines Abrutschens führen, wenn die kletternde Person erst auf Höhe der Fahrbahndecke in die Sicherung fallen und dann zum Beispiel gegen die Betonkante schlagen würde.
- Zum anderen ist das von Beginn an angegebene Ziel das einer Solidaritätsveranstaltung für die am 27.3.2023 in Freising angeklagten und alle anderen für solche Aktionen zur IAA-Eröffnung angeklagten Aktivist*innen. Deren Handlung am 7.9.2021, die der Anklage zugrundeliegt, soll möglichst detailgetreu nachgestellt und erläutert werden. Auch damals wurden die vorhandenen Seitenkonstruktionen von Brücken genutzt.

Die angegebenen bzw. fehlenden Gründe rechtfertigen die Beschränkung nicht. Daher ist die Auflage in diesem Punkt aufzuheben und die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherzustellen.

Die Autobahn GmbH ist eine Einrichtung des Bundes und damit uneingeschränkt grundrechtsgebunden. Flächen, die von der Autobahn GmbH verwaltet werden und nicht dem öffentlichen Betreten entzogen sind, stehen daher zur Verwirklichung des Grundrechts nach Art. 8 zur Verfügung. In keinem Fall darf sein Eigentum grundlos dem Versammlungsgeschehen entzogen werden. Leitplanke usw. sind fest Installationen und gehören wie Bänke, Kantsteine, Verkehrsschilder usw. zum öffentlichen Straßenraum. All diese werden deshalb regelmäßig im Rahmen von Versammlungen für die Meinungskundgabe genutzt. Dieses wäre nach dem geltenden Versammlungsrecht nur zu untersagen, wenn von der Nutzung Gefahren ausgehen würden, sei es für beteiligte oder unbeteiligte Personen oder in Form einer Beschädigung. All das ist hier offensichtlich nicht zu erwarten und wird auch nicht behauptet.

Eine Gefährdung durch die Befestigung von Seilen am Geländer entsteht nicht. Für Brückengeländer gibt es genaue Vorschriften. „Geländer an Brücken sollen im Bereich von Fußwegen in Holmhöhe mit einer horizontalen und vertikalen veränderlichen Linienlast von 1,00 kN/m als kleinste Einwirkung belastet werden. Die Belastung ist nach außen und nach innen wirkend anzunehmen.“ (Quelle: Brücken aus Stahlbeton und Spannbeton Entwurf, Konstruktion und Berechnung). 1kN entspricht ca. 102 kg. Keine beteiligte Person erreicht dieses Gewicht. Sie werden auch deutlich weiter auseinander hängen als ein Meter, so dass die Mindestbelastbarkeit nicht überschritten wird.

Die Autobahn GmbH hat seine Bedenken zudem völlig unsubstantiiert vorgetragen. Es entsteht der Verdacht, dass der Autobahn GmbH die Belastungsvorschriften bekannt sind und absichtlich nicht benannt.

Die Versammlungsbehörde hätte das erkennen und dem eigenwilligen Wunsch der Autobahn GmbH, seine Einrichtungen einer Versammlung nach Art. 8 zu entziehen, nicht entsprechen dürfen. Erst recht hätte die Behörde das erkennen müssen, weil wir vorgetragen haben, dass z.B. Verkehrsschilder, die bei starkem Wind eine deutlich höhere Last auf das Geländer bringen (siehe Foto).

Die Versammlungsbehörde hat auch keine abweichenden Möglichkeiten angedeutet. Daher sei auf den heute ebenfalls eingegangenen Auflagenbescheid für eine vergleichbare Versammlung in Gudensberg hingewiesen. Dort erging hinsichtlich des Übersteigens des Geländers folgende Auflage (Az. IF//8211230-10001): „Pro Fahrtrichtung der BAB 49 ist das Anbringen von einem Transparent in den Maximalmaßen 6,00m (Breite) x 1,80m (Höhe) am Brückengeländer zulässig. Die Befestigung hat so zu erfolgen, dass ein Herabfallen der Transparente auf die BAB 49 nicht erfolgen kann. Durch das Anbringen der Transparente dürfen Beschädigungen am Brückengeländer nicht erfolgen. Die Transparente sind samt Befestigung zum Ende der Versammlung rückstandslos zu entfernen.“

Pro Transparent und Fahrtrichtung ist das Abseilen von zwei Versammlungsteilnehmern (Kletterer), in Summe vier Personen, zulässig. Zum Abseilen muss eine komplette Kletterausrüstung inkl. Helm benutzt werden, die die geltenden europäischen Normen für Kletterausrüstung im alpinen oder Industriebetrieb erfüllt. Für die Überprüfung und Gewährleistung der Normen sowie der Einsatztauglichkeit des eingesetzten Equipments sind die jeweiligen Kletterer selbst verantwortlich und haften für entstehende Schäden beim Einsatz selbst. Pro Kletterer ist eine notwendige Anzahl an Seilwachen und Rettungskletterern bereitzustellen. [...]

Die Befestigung der Kletterausrüstung muss pro Kletterer an mindestens drei Verankerungen des Geländers mit der Brücke (Lastpunktverteilung) erfolgen, hierzu ist am direkten Übergang von Brücke und Geländer die Befestigung vorzunehmen.

Im Kooperationsgespräch wurden Sie ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Brückengeländer als solches nicht für das Abseilen von Personen konzipiert ist und die Benutzung des Geländers zum Zwecke des Abseilens auf eigene Gefahr der Kletterer erfolgt. Dies haben Sie zur Kenntnis genommen ohne sich der Argumentation der Versammlungsbehörde anzuschließen.“

Das Aussetzungsinteresse überwiegt offensichtlich dem Vollzugsinteresse, schon von daher, weil die angegriffene Auflage selbst rechtswidrig ist. An einer rechtswidrigen Auflage kann kein Vollzugsinteresse bestehen. Des Weiteren wäre ohne die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung die Versammlung nicht in der angemeldeten Form und der Zielsetzung entsprechend durchführbar. Der Grundrechtsgebrauch des Antragsstellers würde zwar nicht verboten, aber deutlich eingeschränkt.

Das Rechtsschutzbedürfnis ist offensichtlich. Ohne die Aufhebung der aufschiebenden Wirkung wäre die Versammlung nicht in der angemeldeten und im Kooperationsprozess mit der Versammlungsbehörde, die den hier angegriffenen Auflagenpunkt nur von der Autobahn GmbH übernommen hat, einvernehmlich beschlossenen Form durchführbar. Mein Interesse an einer Aussetzung der sofortigen Vollziehung überwiegt dem Interesse des Antragsgegners auf den Fortbestand der sofortigen Vollziehbarkeit. Denn es geht bei der Auflage ja nicht um die Frage der Versammlungsdurchführung als solcher, sondern nur um die Nutzung der Leitplanke u.a. Teile der Straße. Während mir bei Fortbestand der sofortigen Vollziehung ein großer Nachteil, nämlich eine erhebliche Einschränkung der Ausübung meines Grundrechts, entstehen würde, kann der Versammlungsbehörde und auch Autobahn GmbH durch eine Befestigung von Seilen z.B. an der Leitplanke gar kein Nachteil entstehen. Selbst wenn das zu befürchten wäre, was ausgeschlossen erscheint und auch nicht behauptet wird, wäre eine Verpflichtung der Haftung bei einem Schaden das geringere Mittel gewesen.

Ich beantrage für das Verfahren Prozesskostenhilfe. Die entsprechenden Anträge und Belege folgen als Anhang.

Mit freundlichen Grüßen



Anhänge (werden als gesondertes Fax geschickt):

1. Erste Versammlungsanmeldung am 29.12.2022
2. Zweite, leicht veränderte Versammlungsanmeldung mit neuem Datum am 1.2.2023 (die weiteren Terminverschiebungen erfolgen jeweils per Mail, siehe im Text oben)
3. Bescheid des Kreisverwaltungsreferats KVR der Stadt München
4. Prozesskostenhilfeantrag mit Belegen