

Absender: Alexander Mai
Wolframstr. 22d
86161 Augsburg
Tel. +49 162 6696097 (alternativ +49 176 95110311)
alex.mai@posteo.net

● **Eilt! Bitte sofort vorlegen!** ●

An das
Verwaltungsgericht Augsburg
Kornhausgasse 4
86152 Augsburg

Augsburg, 1.6.2021

EILT! BITTE SOFORT VORLEGEN – VERSAMMLUNG AM 6.6.2021!

KLAGE UND ANTRAG GEM. § 80 V VwGO
(Eilverfahren und Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz)

des Alexander Mai
Wolframstr. 22d
86161 Augsburg
- Kläger und Antragsteller -

gegen

die Stadt Augsburg als Versammlungsbehörde
An der Blauen Kappe 18
86152 Augsburg
- Antragsgegnerin -

wegen

Versammlungsrecht (Versammlungsverfügung vom 31.5.21 für den
6.6.2021), Aktenzeichen 330-3-Ko-VersG-21/119

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Klage gegen die Auflage Nr. 2.1.1 aus der Verfügung der Stadt Augsburg, nämlich

die Untersagung der Nutzung der angezeigten Demonstrationsroute, insbesondere der Teilstücke auf der BAB 8 und B 17.

Zudem beantrage ich im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes – der Dringlichkeit wegen ohne vorherige mündliche Verhandlung – anzuordnen, dass

die aufschiebende Wirkung dieser Klage des Antragstellers gegen die benannten Auflagen aus der Verfügung der Antragsgegnerin vom 31.5.2021, die Versammlungen des Antragstellers am 6.6.2021 betreffend, wiederhergestellt wird.

Die Klage richtet sich gegen Auflagen in der Verfügung, welche mir als dem Versammlungsanmeldenden im Bescheid vom 31.5.2021 zugestellt wurde.

Im Interesse praktischer Konkordanz akzeptiere ich sowohl die Untersagung des Teilstücks auf der BAB 8 als auch die Verlegung des Start- und Zielorts auf das Plärrergelände. Keinesfalls akzeptiere ich jedoch die Untersagung des Teilstücks auf der B 17. Dieses ist für die von mir angezeigte Versammlung von zentraler Bedeutung.

Sachverhalt

Gegenstand des Verbots ist die für den 6.6.2021 angemeldete Versammlung mit dem Motto „Klimaschutz durch Mobilitätswende: T80 auf der gesamten A8, keine neuen Autobahnen in DE; A8, B17 und Raum Aux nach Konzept ‚Verkehr 4x0‘ umgestalten und Fahrradstadt JETZT: sichere Radwege!; günstiger, gut ausgebauter ÖPNV im Ballungsraum Aux und DE“ welche in der Form einer Fahrrad-Demonstration über verschiedene Straßen einschließlich der B 17 und BAB 8 führen sollte. Diese wurde per Mail am 25.4.2021 der Behörde angezeigt.

Wie zur erkennen ist, ist der Zweck der Versammlung zum einen ein allgemeines Eintreten für eine Verkehrswende, zum anderen speziell der Protest gegen den Neubau und die Wirkung von Autobahnen als primäre Struktur zur Leitung des überregionalen Verkehrs und der dadurch indizierten Verkehrszunahme auch außerhalb von Autobahnen sowie des weiteren Verkehr erzeugenden Baus von Gewerbegebieten und Güterverteilzentren.

Zweck der Versammlung ist auch der Protest gegen das Automobil und andere Formen motorisierter Individualfahrzeuge als gesellschaftlich bedeutsame Verkehrsmittel und gegen den zunehmenden Gütertransport auf Autostraßen.

Der Zweck der Versammlung ist durch die Nennung der Gefahren des hohen und ständig wachsenden PKW- und LKW-Verkehrs insgesamt sowie sehr

deutlich vor allem auf die Kritik an Existenz und Ausbau von Autobahnen samt Begleiterscheinungen fokussiert. Die Wahl der Orte passt zu daher sehr genau zu den Themen der Versammlung:

- Versammlung in der Augsburger Innenstadt zur Einflussnahme auf die öffentliche Meinung für eine Verkehrswende allgemein
- Versammlung auf der BAB 8 als eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen in Deutschland, nicht zuletzt, da sie die Landeshauptstädte München und Stuttgart verbindet und damit auch fördernde Struktur für ein hohes Verkehrsaufkommen in der Region sowie Anlass für die Ansiedlung verkehrsaufkommensstarker und damit auch verkehrserzeugender Industrien und Einrichtungen insbesondere Logistikzentren wie z. B. von Amazon ist
- Versammlung auf der B 17 als bedeutendste autobahnähnliche Nord-Süd-Verbindung im Stadtgebiet Augsburg und Unfallbrennpunkt
- Es ist daher sinnvoll und erforderlich, die Versammlung auch genau an den angemeldeten Orten verwirklichen zu können.

In der Anmeldung vom 25.5.2021 wurden Zweck und Ablauf der Versammlung beschrieben und die Gründe für den angezeigten Streckenverlauf weiter ausgeführt (Anlage 1).

Die Verhältnismäßigkeit der Versammlung wurde bereits in der Anmeldung der Versammlung damit begründet, dass zum einen die Ortswahl zu den Themen passt und zum anderen die Nutzung der Autobahnen auf die jeweils möglichen kürzesten Abschnitte reduziert wurde.

Durch die frühzeitige Anmeldung wäre den Behörden ohne weiteres möglich gewesen, eine sichere und vorab bekanntgegebene Verkehrsführung vorzubereiten. Es ist nicht Ziel der Versammlung, möglichst große Beeinträchtigungen bei unvermittelt auf Einschränkungen treffende Autofahrer:innen zu erzeugen, sondern auf den gewählten und angemeldeten Routen optimal für das Versammlungsziel werben zu können.

Rechtliche Würdigung

Es ist völlig unstrittig, dass die versamlungsanmeldende Person über Ort, Zeit und Art der Versammlung entscheidet. Behördliche Einschränkungen sind nur durch besondere Gefahrenlagen begründbar. Dabei sind die verschiedenen Rechtsgüter abzuwägen. Soweit möglich, sollen sie miteinander in Einklang gebracht werden (praktische Konkordanz). Wo das nicht möglich ist, muss das überwiegende Rechtsgut zur Geltung kommen. Das Versamlungsrecht 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 Ersatzrouten 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 Fahrraddemo auf einer Autobahn ist ein stärkeres Symbol für den Protest gegen Autobahnen und Begleiterscheinungen als das Bild auf einer anderen Straße.

Die Teilnehmer:innen des Protestkorsos wollen in erster Linie gegen Autobahnen und ihre Auswirkungen demonstrieren und zwar eben explizit für eine Umgestaltung nach dem Konzept „Verkehr 4x0“ mit seinen Schnellbuslinien auf BAB 8 und B 17, einem ganztägigen Tempolimit von 80 km/h auf der gesamten BAB 8 und insbesondere auf dem angezeigten Abschnitt sowie ein Tempolimit von 60 km/h auf der B 17. Zudem richtet sich der Protest auch gegen den motorisierten Individualverkehr als primäres Verkehrskonzept. Insbesondere die Autobahn als solche ist der relevante Kern dieses Protestes, da sie den überregionalen Verkehrsfluss bewältigt und wegen der dadurch verkürzten Reisezeiten in erster Linie den Autoverkehrsanteil ständig erhöht, was sich wiederum auch durch mehr Verkehr in Städten und im ländlichen Raum auswirkt, so dass Autobahnen primär den erhöhten CO₂-Ausstoß, die hohen Toten- und Verletztenzahlen und den Neubau auch weiterer Straßen und Parkplätze induzieren. Solange die Autobahn und der motorisierte Individualverkehr (MIV) einen derartigen Stellenwert im gesamtgesellschaftlichen Verkehrskonzept einnimmt, solange besteht besonderer Anlass für unseren Protest.

Der Autoverkehr ist außerdem zu 25 % ursächlich verantwortlich für die Klimakatastrophe. Wie die UNO in ihrem IPCC-Bericht von 2018 festgestellt hat, verbleibt nur noch bis 2030 Zeit, um zu verhindern, dass die Menschheit zusammen mit den meisten Tieren und Pflanzen durch die Klimakatastrophe in ca. 100 Jahren ausstirbt. Die dies belegenden Studien seien sogar sehr konservativ angelegt. Die ersten Kipppunkte sind jetzt schon erreicht, statt, wie prognostiziert, erst in siebzig Jahren. Beispielsweise sind die ersten Menschen in Sibirien an Krankheiten gestorben, die in dem jetzt auftauenden Permafrostboden konserviert waren.

Durch eine Fortsetzung des Straßenverkehrs in seiner bisherigen Form oder gar durch seine Ausweitung entsteht also über die reinen Unfallgefahren hinaus eine erhebliche Gefährdung für Menschen und Tiere. Diese Planungen beeinträchtigen das Recht der jungen Bürger:innen und der nachfolgenden Generationen auf Leben und körperliche Unversehrtheit!

Dies zu verhindern, ist Zweck unserer Versammlung. Um diesen Zweck zu erreichen, kommen nur die angezeigten Strecken auf der B 17 und BAB 8 in Frage.

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

„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 und erst recht die geplanten Neubauten wendet, ist noch aus einem anderen Grund von hoher Bedeutung. Denn schon alleine die Versammlungsmodalität der gemeinsamen Benutzung der extrem gut ausgebauten Autoinfrastruktur wirkt als gemeinschaftliche Erfahrung der Nutzung dieser für die als verfehlt angegriffene Verkehrspolitik auch auf die Versammlungsteilnehmer:innen selbst. Durch das gemeinsame Befahren 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 gilt und für umweltfreundliche Verkehrsmittel formal unzugänglich ist.

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 Demonstrationzwecke 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).“

Weil die Versammlungsbehörde irrtümlich von einer gebundenen Entscheidung ausging, da sie annahm, das FStrG schließe Demos auf Autobahnen grundsätzlich aus, hat sie kein Ermessen ausgeübt.

Auch der Zeitpunkt ist nicht aufschiebbar. Wie das Statistische Jahrbuch der Stadt Augsburg ausführt, steigt mit jedem Tag das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in Augsburg.

Ein Blick in den Bundesverkehrswegeplan (www.bvwp-projekte.de) zeigt ferner, dass etliche neue Autobahnen gebaut werden sollen. Entlang dieser Ausbaustrecken sind etliche Ausbauten von Bundesstraßen, insbesondere von Umgebungsstraßen im Plan vermerkt. Das zeigt, dass jede neue Autobahn eine Kettenreaktion durch erhöhte Verkehrsmengen nach sich zieht. Entweder werden die Menschen in den Orten entlang der Autobahn durch mehr Verkehr und Flächenversiegelungen durch Gewerbegebiete belastet oder es bedarf weiterer Straßenbauten mit Versiegelung, Enteignung, Lebensraumzerstörung, Waldrodung, Entwässerung, Grundwassergefährdung usw. Bei den mehr oder minder alltäglichen Staus würden die Anwohner:innen in besonders hohem Maß durch den Ausweichverkehr belastet und gefährdet. Insofern besteht ein hoher Zeitdruck, das Planen und Bauen von Straßen sowie der dadurch induzierten weiteren Bebauung von Landschaften sofort zu stoppen.

Zudem findet die Protestveranstaltung im Rahmen eines bundesweiten Verkehrswendetages statt, was für die beabsichtigte Wirkung ebenfalls

wichtig ist.

Die mit der Versammlung einhergehende Beeinträchtigung des Autoverkehrs ist im Verhältnis angemessen und daher hinzunehmen. Die Versammlung verweilt auf den beiden angemeldeten Abschnitten auf der Autobahn pro Abschnitt deutlich weniger als eine Stunde, so dass eine 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 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. Der Schwerlasttransport und Berufsverkehr, welcher (leider) an die Nutzung von Autostraßen gebunden ist, werde zwar kurzzeitig behindert, jedoch sind Zeitverzögerungen solcher Art (Stau, stockender Verkehr) Alltag. Zudem richtet sich der Protest eben auch ausdrücklich gegen diese Form des Gütertransports. Daher sei es durchaus verhältnismäßig, wenn nicht selbstverständlich, dass eine gewisse Beeinträchtigung der Gewerbetätigkeit für den Protest gegen eben diese hinzunehmen sei. Es handelt sich in jedem Fall auch eher um geringfügige Einschränkungen, da die Betriebe entsprechende Transporte zeitlich verlegen könnten und überdies eine Sperrung der Strecke, selbst wenn diese jede Woche einmal bestünde, nicht einmal 2,5 % des verfügbaren Zeitraums einnehmen würde. Es sei daher

sinnvoll und erforderlich, sie auch genau an diesem Ort verwirklichen zu können.

Die Versammlungsbehörde hat zudem keinerlei Kompromisse ausgelotet. Sie differenziert unzureichend zwischen den Abschnitten auf B 17 und BAB 8, die angemeldet wurden. Gleich zu Beginn des Kooperationsgesprächs am 28.5.2021 erklärte sie, dass sie grundsätzlich Autobahnen für Versammlungen als ungeeignet ansehe, und verstieß damit gegen die vorherrschende Rechtsprechung, die Versammlungen auf Autobahnen nicht prinzipiell ausschließt.

Eine Güterabwägung hinsichtlich der von den Organisator:innen eingebrachten Argumente für die Durchführung der Versammlungen im Allgemeinen und auf der BAB 8 und B 17 im Besonderen fand nicht statt.

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 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 Klimakipppunkte, 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. Dieses Risiko müsste mit dem von der Stadt Augsburg angeführten angeblich erhöhtem Unfallrisiko abgewogen werden; 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 in Kauf zu nehmen. Auch hierzu fand keine Güterabwägung statt.

Zu den konkreten Inhalten der Verfügung

Die Verfügung für den Versammlungstag am 6.6.2021 ging am 25.5.2021 beim Versammlungsanmelder ein. Darin untersagte die Versammlungsbehörde die Nutzung der BAB 8 und B 17 zu Demonstrationszwecken.

Die Auflage Nr. 2.1.1 dazu lautet:

Abweichend von der Anzeige wird folgender örtliche Verlauf der Versammlung angeordnet (siehe Bescheidbegründung):

Streckenverlauf:

Plärrergelände (Kleiner Exerzierplatz), Badstraße, Klinkerberg, Schaezlerstraße, Hermanstr., Rosenastr., Schießstättenstraße, Gollwitzerstraße, Färberstraße, Treustraße, Bgm.-Bohl-Str., Grasiger Weg, Sheridan-Park, Nestackerweg, Bismarckstraße, Hagenmähderstr., Bgm.-Ackermann-Str., Holzbachstr., Badstr., Plärrergelände (Kleiner Exerzierplatz)

Krampfhaft hält darin die Versammlungsbehörde an längst nicht mehr gültigen Rechtsauffassungen fest, wenn sie kommentarlos die Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes zitiert:

Es ist festzustellen, dass Bundesautobahnen für die Nutzung zu Demonstrationszwecken regelmäßig nicht in Betracht kommen. Die Versammlungsfreiheit umfasst zwar das Recht über den Ort einer Versammlung selbst zu entscheiden (BVerfGE 69, 315/343 - Brokdorf). Zum Selbstbestimmungsrecht der Versammlungsteilnehmer gehört auch die Befugnis zur Mitbenutzung einer im Gemeingebrauch stehenden Straße (BVerfGE 73, 206/249 - Sitzblockade I). Andererseits verschafft das Grundrecht des Art. 8 Abs. 1 GG kein Zutrittsrecht zu beliebigen Orten. Auch öffentliche Grundstücke können nach dem Willen des Trägers der Allgemeinheit nur im Rahmen einer eingeschränkten Zweckbestimmung zur Verfügung stehen. Dies ist für Bundesautobahnen der Fall. Sie sind nach § 1 Abs. 3 Fernstraßengesetz (FStrG) „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt“ und dienen nach § 1 Abs. 1 FStrG „zur Aufnahme des weiträumigen Verkehr(s)“.

Das FStrG beinhaltet keine versammlungseinschränkende Bestimmungen. Dass Versammlungen wie die angemeldete grundsätzlich zulässig sind, ist daher offenkundig und auch höchstichterlich bestätigt. Grundrechte dürfen nur aufgrund eines Gesetzes eingeschränkt werden. Ein solches Gesetz, welches Versammlungen auf Autobahnen verbietet, existiert nicht.

Zudem hat es bereits etliche Fahrraddemonstrationen auf Autobahnen gegeben.

Die Einschränkungen werden weiterhin begründet mit kollidierenden Rechten Dritter und Sicherheitsaspekten. Diese sind überwiegend pauschal vorgetragen und nicht substantiiert. Es ist nicht zulässig, eine Versammlung mit Gefahren zu begründen, die auch ohne Versammlung am Ort der Versammlung bestehen würden.

Aus dem Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 4.12.2020 (Az. 2 B 3007/20)

„Zwar sind mit jedweder auch nur kurzfristigen Inanspruchnahme der Autobahn für eine Versammlung notwendigerweise umfangreichere Sicherungsmaßnahmen und nicht unerhebliche Verkehrsbehinderungen verbunden. Auch ist zu berücksichtigen, dass Verkehrsbehinderungen und Staubildungen auf Autobahnen zu den üblichen, mit polizeilichen und straßenverkehrsrechtlichen Mitteln grundsätzlich zu beherrschenden Erscheinungen gehören. Anders als bei diesen im Regelfall nicht oder nicht exakt vorhersehbaren Verkehrsstörungen kann von Versammlungen eintretenden Behinderungen überdies im Rahmen eines Sicherheitskonzepts vorausschauend durch Umleitungen, frühzeitige Warnhinweise, Meldungen im Verkehrsfunk und andere geeignete Maßnahmen begegnet werden. Versammlungen auf der Autobahn können deshalb grundsätzlich nicht allein unter Hinweis auf diese zwangsläufig eintretenden Folgen untersagt werden, weil anderenfalls über § 15 Abs. 1 VersammlG letztlich ein absolutes Verbot der Nutzung der Autobahnen für Versammlungszwecke statuiert würde, für das aus den zuvor dargelegten Gründen eine rechtliche Grundlage fehlt.“

Rückstaus sind ein zu erwartender Effekt bei jedweder Autobahndemo. Im Übrigen dürfte wie auch in der Vergangenheit (und auch bei Unfällen) vor allem ein gut vorbereitetes Umleitungssystem dazu führen, dass entsprechende Rückstaus so klein wie möglich gehalten 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.

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

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 verursachten. 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 entgegenlaufenden 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.

Seltsam mutet an, dass die Versammlungsbehörde im Falle einer Nutzung der Autobahn auch die Gegenrichtung sperren würde. Offensichtlich traut die Behörde Autofahrer:innen kein verkehrsgerechtes Verhalten zu. Die Ablenkung des Geschehens auf der gegenüberliegenden Fahrbahn ist gegenüber Verkehrs-, Warnbotschafts- und touristischen Hinweisschildern viel geringer. Im Übrigen hat es schon etliche Fahrradversammlungen auf Autobahnen gegeben, bei denen selbstverständlich die Gegenfahrbahn weiter genutzt wurde.

Auch in den weiteren Ausführungen findet sich kein überzeugender Grund, das Grundrecht auf freie Versammlung und Wahl eines zum Thema passenden Versammlungsortes komplett und pauschal zu verweigern. Manche Formulierungen sind eher Begründungen für die Nutzung der Autobahn:

„Seit 2018 wurden im angezeigten Streckenabschnitt der BAB 8 322 und im Bereich der B 17 449 Verkehrsunfälle gezählt (Stand: Dezember 2020), weshalb es sich hierbei um eine überaus unfallträchtige Verkehrsverbindung handelt.“

Genau diese ständig steigenden Verkehrszahlen sind ein Anlass der Demonstration. Dass die Lage schlimm ist, kann nicht als Grund verwendet werden, den Protest gegen die schlimme Lage zu behindern.

Das Tiefbauamt bezieht sich in seiner Stellungnahme auf die hohen Geschwindigkeiten auf der BAB 8. Genau deswegen müssen wir dort demonstrieren, um ein geringeres und klima- und gefahrenangepasstes Tempolimit einzufordern.

Zur Stellungnahme vom BRK Augsburg-Land entgegnen wir, dass wir unsere Versammlung bei einer Großschadenslage selbstverständlich sofort abbrechen.

Bei einer Auflagenverfügung handelt es sich immer um den schwerwiegenden Eingriff in Grundrechte, die nur in besonderen Fällen

zulässig sind. Das bedeutet, eine Verfügung ist nur dann verfassungskonform, wenn andere Grundrechte durch die Ausübung der Versammlungsfreiheit derart eingeschränkt werden, dass dies einen stärkeren Grundrechtseingriff darstellen würde, als es die Verfügung tut. Ein solch schwerwiegender Eingriff kann jedoch durch die angemeldete Versammlung, wie beschrieben, nicht entstehen.

Die Interessenabwägung muss daher zu Lasten der Autobahnnutzer*innen ausgehen und zu einer zeitlich begrenzten Sperrung der B 17 und der BAB 8 in den angemeldeten Streckenabschnitten führen. Eine gewisse Beeinträchtigung ist angesichts des Versammlungsthemas verhältnismäßig. Die Beschränkungen aus der Auflagen-Verfügung stehen für den Anmelder der Versammlung nicht im Verhältnis zu der versammlungsrechtlichen Bedeutung der angemeldeten Demonstration, da nur eine Befahrung der B 17 und der BAB 8 auf dem angemeldeten Abschnitt dem Zweck der Versammlung entsprechen kann.

Die Verfügung greift so stark in den Charakter der Versammlung ein, dass sie de facto als Verbot gewertet werden kann. Die B 17 und die BAB 8 sind nämlich wesentliche Bezugsobjekte des Veranstaltungsthemas. Wenn die B 17 und die BAB 8 während der Versammlung nicht befahren werden dürfen, wird unklar, wie das Anliegen der Versammlung ernstzunehmend noch kommuniziert werden kann.

Es ist unbegreiflich, dass es in der heutigen Zeit, in der schon allorts und in den höchsten Gremien der Bundesrepublik von einer Verkehrswende geredet wird, die Nutzung einer Autobahn zum Protest dagegen verboten werden kann. Die Sonderstellung dieser Straßen ist angesichts aktueller politischer Diskurse und gesellschaftlicher Entwicklung der letzten Jahre nicht mehr in derselben Weise aufrechtzuerhalten und Beschränkungen des Art 8 GG in keiner Weise verhältnismäßig. Wie soll der Protest gegen Autobahnen wirkungsvoll und glaubhaft sein, wenn er nicht denselben Grundrechtsschutz erhält, wie der Protest an allen anderen öffentlichen Orten auch? Das bedeutet nicht nur in einzigartigen Ausnahmesituationen, sondern grundsätzlich. Bei einem Streik des öffentlichen Nahverkehrs oder der DB kommt ja auch kein Mensch auf den Gedanken, diesen nur in Ausnahmefällen zuzulassen, auch wenn die Auswirkungen für viele Berufstätige verheerend sein können (sofern sie kein Auto besitzen).

Die verbotsähnliche Beschränkung der öffentlichen Versammlung unter freiem Himmel ist daher rechtswidrig und verletzt den Antragsteller in seinem Recht auf Versammlungs- und Meinungsfreiheit. Die Ausführungen der Antragsgegnerin in der Verbotsverfügung sind in rechtlicher, aber auch in tatsächlicher Hinsicht in den entscheidungsrelevanten Fakten unzutreffend und zu korrigieren und tragen daher im Ergebnis ein Versammlungsverbot nicht.

Im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hat die Antragsgegnerin als Versammlungsbehörde bei versammlungseinschränkenden Maßnahmen stets das mildeste Mittel anzuordnen. Die Beschränkung der freien Ortswahl der Versammlung ist demnach nicht verhältnismäßig.

Die sture Haltung der Versammlungsbehörde erhöht zudem die Gefahr, dass Gegner:innen des Autobahnbaus auch in Zukunft angesichts der Aussichtslosigkeit, das durch die Verfassung verbrieftete Recht auf Versammlungen am passenden Ort durchführen zu dürfen, solche Versammlungen nicht anmelden, sondern als Spontandemonstrationen durchführen, wie es bereits mehrfach z. B. als Transpi-Aktionen an Brücken über die Autobahn geschehen ist. Die Reaktion staatlicher Stellen, solche Spontanversammlungen mit dem eigentlich nur als letztes Mittel gedachten Strafrecht zu verfolgen, zeigt den Unwillen sehr deutlich, der Versammlungsfreiheit ihren angemessenen Stellenwert einzuräumen.

Daher sind die Klage und der Antrag auf aufschiebende Wirkung gerechtfertigt und eine entsprechende Entscheidung ist notwendig.

Die Eilbedürftigkeit ergibt sich nicht nur aus der bereits in wenigen Tagen stattfindenden Versammlung mit erheblichem Vorbereitungsaufwand, sondern auch aus der Abwehr von Gefahren, denn eine frühzeitige Bekanntgabe der Beeinträchtigungen würde Autofahrer:innen davon abhalten, diese Strecke oder überhaupt den PKW an diesem Tag zu nutzen. Ein geringeres Verkehrsaufkommen ist im Sinne der Verkehrssicherheit vorteilhaft und durch eine rechtzeitige Bekanntgabe der Versammlungen zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Mai
(Versammlungsanmelder)

Anlagen:

1. Versammlungsanzeige vom 25.5.2021
2. Ausführliche Begründung für die Wahl des angezeigten Streckenverlaufs (Teil der Versammlungsanzeige)
3. Verfügung der Stadt Augsburg mit Aktenzeichen 330-3-Ko-VersG-21/119