

Absender:

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

● **Eilt! Bitte sofort vorlegen!** ●

An das
Verwaltungsgericht Braunschweig
Wilhelmstraße 55

vorab per Fax an 05141 593733000

38100 Braunschweig

Braunschweig, 8.11.2022

EILT! BITTE SOFORT VORLEGEN – VERSAMMLUNG AM 13.11.2022!

KLAGE UND ANTRAG GEM. § 80 V VwGO

(Eilverfahren und Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz)

des xxx

xxx

xxx

- Kläger und Antragsteller -

gegen

die Stadt Wolfsburg als Versammlungsbehörde

Porschestraße 49

38440 Wolfsburg

- Antragsgegnerin -

wegen

Versammlungsrecht (Versammlungsverfügung vom 8.11.22 für den 13.11.2022)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Klage gegen die Auflagen 3, 4, 6c, 6d, 6f, aus der Verfügung der Stadt Wolfsburg, nämlich

- 3 die Untersagung der Versammlung vor 11 Uhr am Sonntag
- 4 die Untersagung der Nutzung der angezeigten Demonstrationsroute, insbesondere auf der Autobahn A39
- 6c die Anordnung, nur die rechte Fahrbahn zu benutzen
- 6d die Anordnung, Straßensperrungen durch Ordner*innen vornehmen zu lassen

- 6f die Anordnung, die Versammlung müsse sich der Straßenverkehrsordnung unterordnen.

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

1. die aufschiebende Wirkung dieser Klage des Antragstellers gegen die benannten Auflagen aus der Verfügung der Antragsgegnerin vom 8.11.2022, die Versammlung des Antragstellers am 13.11.2022 betreffend, wiederhergestellt wird.
2. dem Antragsteller Prozesskostenhilfe unter Beiordnung des Rechtsanwaltes Tronje Döhmer, Finkenstraße 3, 35641 Schöffengrund bewilligt wird.

Die Klage richtet sich gegen Auflagen in der Verfügung, welche mir als dem Versammlungsanmeldenden im Bescheid vom 8.11.2022 zugestellt wurde.

Sachverhalt

Gegenstand des Verbots ist die für den 13.11.2022 angemeldete Versammlung mit dem Motto „kein Ausbau der A39 - keine neue Autofabrik bei Warmenau - VerkehrsWende jetzt!“, welche in der Form einer Fahrrad-Demonstration von Braunschweig bis Wolfsburg über verschiedene Straßen einschließlich einer Autobahn führen sollte mit mehreren kurzen Zwischenstopps. Diese wurde per E-Mail am 15.10.22 der Behörde angezeigt und hatte folgenden Wortlaut:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir bei Ihnen gem. § 5 Nds. Versammlungsgesetz unter dem vorläufigen Arbeitstitel „Kein Ausbau der A39 – keine neue Autofabrik bei Warmenau - VerkehrsWende jetzt!“ folgende Demonstration vorab an:

- *Beginn Datum und Uhrzeit: Sonntag, 13. November 22 um 10:00 Uhr*
- *Auftaktkundgebung: Kohlmarkt Braunschweig 10:00 bis 10:15 Uhr*
- *Route: Auftaktkundgebung Kohlmarkt, Friedrich-Wilhelm-Straße, Bohlweg, Steinweg, Jasperallee, Hagenring, Hans-Sommer-Straße, Hordorfer Straße, L633, Auffahrt Scheppau mit Zwischenkundgebung (10 Min.) auf Brücke über A39, A39 mit Zwischenkundgebung (10 Min.) auf Brücke über Mittellandkanal. Abfahrt Weyhausen mit Zwischenkundgebung an der Abfahrt zum Thema A39-Weiterbau, Hannoversche Straße mit Zwischenkundgebung in den Orten Warmenau (an der Bushaltestelle), Zwischenkundgebung auf der Hannoverschen Straße zwischen Warmenau und Kästorf bei dem Eichenwald, durch den die Trinity-Verbindungsstrasse geplant ist, und in Kästorf (mit Zwischenkundgebung auf der Kreuzung Jembker Straße / Zu dem Balken) Jembker Straße, Kreuzheide, Kästorfer Straße nach Brackstedt mit Zwischenkundgebung in Brackstadt, Brunnenplatz mit Zwischenkundgebung an der Mahnwache, Weiterfahrt auf Fahrradweg bis zur großen Eiche (Abschlusskundgebung).*
- *Ende Datum und Uhrzeit: ca. 17 Uhr*
- *Anzeigende Person: xxxx*

- *Versammlungsleiter:in: xxx (s. o.)*
- *Organisation: Bündnis Verkehrswende statt Antriebswende (VwsAW)*
- *Lautsprechereinsatz: es sind mehrere Lautsprecherfahräder vorgesehen*
- *Polizeischutz: Wir beantragen eine klimafreundliche Begleitung der Demonstration durch die Fahrradstaffel der Polizei Braunschweig.*
- *Von Kraftfahrzeugbegleitung bitten wir so weit wie möglich abzusehen.*
- *Themen:*
 1. *kein Ausbau der A39*
 2. *keine neue Autofabrik bei Warmenau*
 3. *Verkehrswende jetzt! VW soll Straßenbahnen, Busse und Klimaschutztechnik bauen!*

Die Route ist so gewählt, dass sie diese Inhalte optimal in der Streckenführung zum Ausdruck bringt. Die Anzeige der Demonstration ist zunächst vorläufig und wird im Laufe der Kommunikation ergänzt und präzisiert. Wir bitten um ein baldiges Kooperationsgespräch (coronabedingt bitte online). Bitte nutzen Sie für Schriftverkehr das E-Mailverfahren, da Briefpost mich reisebedingt nicht regelmäßig erreicht. Ich bedanke mich im Voraus für Ihre Bemühungen und verbleibe

mit klimafreundlichen Grüßen

xxxx
xxx
xxx
xxx
xxx"

Die Anmeldung wurde auf Wunsch der Versammlungsbehörde am 25.10.22 per E-Mail ergänzt wie folgt:

Sehr geehrter Herr Rosario,

vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Hier die gewünschten ergänzenden Angaben:

Zeitplan:

- *Kohlmarkt BS 10.00-10.30*
- *Zwischenkundgebung Scheppau 11.45-12.15*
- *Zwischenkundgebung und kurze Pause A39/AS27 Flechtorf 13.15-13.30*
- *Zwischenkundgebung auf Brücke über Mittellandkanal 14.30-14.40*
- *Zwischenkundgebung und Pause Weyhausen 15.10-15.50*
- *Zwischenkundgebung Warmenau 16.10-16.20*
- *Zwischenkundgebung Kästorf 16.35-16.45*
- *Zwischenkundgebung Brackstedt 17.00-17.10*
- *Abschlusskundgebung auf dem Acker 17.30-19.00*

Anzahl Teilnehmer:innen: 250 (Schätzung, u. a. stark wetterabhängig)

Stellvertretende Versammlungsleiter:

xxx

xxx

xxx

Für das Kooperationsgespräch bitte ich um vorige Terminabsprache oder einfach drei verschiedene Vorschläge.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit klimafreundlichen Grüßen

xxx

Das Kooperationsgespräch fand am 7.11.2022 online statt. Die Diskussion über die Streckenführung begann gleich mit der Mitteilung, dass die A39 nicht genutzt werden dürfe. Ein "Gespräch" dazu war ersichtlich nicht erwünscht. Es wurde allgemein eine "Gefahrenprognose" behauptet, aber selbst auf Nachfrage keine konkrete Gefahr benannt. Die komplette Verbannung von der A39 und die "Erlaubnis", auf anderen Straßen radeln zu dürfen, wurde als "Kompromiss" bezeichnet. Der Versammlungsanmelder merkte an, dass er den Begriff "Kooperationsgespräch" anders verstehen würde und durchaus gewillt sei, auf konkrete Hinweise und Änderungen einzugehen. So schlug er etwa vor, über die Streckenabschnitte der A39 zu reden, ob zum Beispiel eine kürzere Strecke auf der Autobahn möglich wäre. Keine Person auf Seiten der Versammlungsbehörde oder der Polizei reagierte überhaupt auf dieses Entgegenkommen. Es war von Beginn an klar, dass das am wenigsten milde Mittel, nämlich die totale Untersagung, das Ziel war. Damit aber war das gesamte Kooperationsgespräch von Beginn an überflüssig. Nachdem das klar wurde, hat die Versammlungsbehörde das Online-Gespräch auch beendet - zum Beispiel ohne über den Streckenverlauf im Anschluss an die Passage auf der A39 zu sprechen. Es war deutlich erkennbar, dass es ausschließlich um die Verhinderung einer Demonstration auf der A39 ging - und auf jeden Fall auch nicht mehr um ein Gespräch darüber.

Auffällig war, dass ein Beteiligter der Polizei auf den Hinweis, dass es am 10.4.2022 bereits eine Raddemo auf der A39 gab, ausführte, dass das nur geschah, weil die Autobahn wegen einer Baustelle damals ohnehin gesperrt war. Diese Aussage war unwahr. Tatsächlich wurde damals die Autobahn für die Versammlung (Abseilaktion plus Raddemo) gesperrt. Es ist markant, dass sich der Polizeibeamte einer Lüge bedienen musste, um ein klares Gegenargument gegen die offenbar weiterhin und entgegen dem OVG-Beschluss vom 4.6.2022 bestehende Totalablehnung von Demonstrationen auf Autobahnen zurückzuweisen.

Zusammen mit der Verzögerung in der Bearbeitung der Versammlungsanmeldung ergibt sich hieraus das klare Bild, dass die Versammlungsbehörde ihrer Pflicht zur Kooperation nicht nachgekommen ist, sondern sich als Versammlungsverhinderungsbehörde betätigt. Das ist nicht neu, wie das erst kürzlich abgelaufene Verfahren um eine Mahnwache in Wolfsburg zeigte, die ebenfalls von der Stadt Wolfsburg rechtswidrig verboten wurde (Az. 11 ME 284/22).

Der Versammlungsanmelder hat darauf mit folgender E-Mail vom selben Tag reagiert:

Sehr geehrter Herr Buglisi, sehr geehrte Damen und Herren,

*wir nehmen Bezug auf das heutige Kooperationsgespräch
(Fahrraddemonstration von BS nach WOB am 13.11.2022):*

1. Volkstrauertag 10^{oo} versus 11^{oo}

Hier bieten wir Ihnen folgendes Entgegenkommen an:

Um 10^{oo} gedenken wir am Kohlmarkt mit einer Schweigeminute der Opfer des Autoverkehrs, die wir dieses Jahr zu beklagen haben. Keine Redebeiträge. Stattdessen halten wir danach eine Zwischenkundgebung ab entweder auf dem Platz der Deutschen Einheit (rundum leere Gebäude ohne Wohnungen) oder auf dem Schlossplatz (auf dem ohnehin durch den Autoverkehr so viel Lärm ist, dass es keine Ruhe gibt, die wir stören könnten. Damit ist den Einschränkungen des NFeiertagsG genüge getan. Einer Verschiebung auf 11^{oo} können wir leider nicht zustimmen, da dann das Ende der Tour in die Dunkelheit fallen würde.

2. Gefahr durch Straßenbahnschienen

Wie besprochen, wollen wir die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Waisenhausdamm vermeiden, um das Risiko von Unfällen durch Straßenbahnschienen auszuschließen. Darüber bestand Einigkeit. Als Alternative schlagen wir vor:

- Schuhstraße - Kleine Burg - Fritz-Bauer-Platz - Platz der Deutschen Einheit - Langer Hof - Ritterbrunnen - Steinweg - ...
- oder Hutfiltern (Baustelle?) - Damm - Münzstraße - Dankwardstraße - Steinweg - ...

3. Nutzung der A39

hier haben Sie sich leider nicht "kooperativ" gezeigt und Kompromissvorschläge unsererseits pauschal abgelehnt. Mit einem von Ihnen angedeuteten Vorschlag einer Route jenseits der A39 sind wir nicht einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen

xxx

Am 8.11.2022 um 12:16 Uhr erreichte den Anmelder die "Versammlungsbestätigung", in der auch die Auflagen 3, 4, 6c, 6d und 6f enthalten waren, die mit dieser Klage angegriffen werden.

Rechtliche Würdigung

"Streckenführung"

Es ist völlig unstrittig, dass die versammlungsanmeldende Person über Ort, Zeit und Art einer 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 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 bei einer Demonstration gegen den Weiterbau einer Autobahn der Fall, wenn diese auf dem bereits gebauten Abschnitt stattfinden soll. Es ist ebenso der Fall, wenn der Rückbau der für die Versammlung genutzten Autobahn gefordert oder gegen Folgewirkungen der Autobahn

(mehr Verkehr, mehr Unfalltote, mehr CO₂, neue Gewerbeansiedlungen usw.) protestiert werden soll. 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 wesentlich 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 gegen den Weiterbau der A 39, das wegen der Verkehrsanbindung an die A39 geplante Großgewerbegebiet Scheppau, die hohe Verkehrsbelastung in der Region, die vor allem durch die Autobahnen induziert wird sowie gegen den Bau der Autofabrik "Trinity" in Wolfsburg-Warmenau, die in einem offensichtlichen Bezug zum Weiterbau der A39 steht. Das hat zuletzt der Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg selbst deutlich ausgedrückt in einem offenen Brief an die Landes- und Bundesregierung. Nach seinen Worten „ist die Autobahn auch für Volkswagen und das neue Trinity-Werk eine zentrale Verkehrsanbindung“. Ein Weiterbau der A39 bis Lüneburg würde die Verkehrsbelastung der gesamten Region verstärken, da dann auch der Hamburger Hafen per Straße statt per Schiene angeschlossen wäre und dadurch vermehrt Güterverkehr auf Lkws verladen und vom Hamburger Hafen in südliche und südöstliche Richtung verbracht würde. Das zeigt sich auch daran, dass mehrere Bundesstraßen in unmittelbarer Nähe der A39 ebenfalls mit ausgebaut werden sollen - so die B 188, die B 190n usw. 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 Zahlen Getöteter und Verletzter sowie 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 ein 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. Jüngere Berichte sprechen von nur noch zwei bis drei Jahren! Die dies belegenden Studien seien sogar sehr konservativ angelegt. Die ersten Kipppunkte sind jetzt schon erreicht, statt, wie prognostiziert, erst in sieben Jahren. Beispielsweise sind die ersten Menschen in Sibirien an Krankheiten gestorben, die in dem jetzt auftauenden Permafrostboden konserviert waren. Weltweit stark vermehrt auftretende katastrophale Dürren und daraus resultierende verheerende Flächenbrände haben jetzt auch Deutschland erreicht. Erst vor wenigen Tagen hat die deutsche Außenministerin formuliert: "Die Menschheit steuert auf einen Abgrund zu." Der UNO-Generalsekretär sprach: "Wir sind auf dem Highway zur Klimahölle - mit dem Fuß auf dem Gaspedal" und "Wir kämpfen den Kampf unseres Lebens - und sind dabei zu verlieren." Das krampfhaftes Festhalten an weiteren Straßenbauten und neuen Autofabriken bzw. Gewerbegebieten steht dazu in einem krassen Gegensatz. Das gilt damit auch für die absurde Bevorzugung eines ungestörten, klimazerstörenden Autoverkehrs selbst an einem Sonntagmorgen gegenüber der grundgesetzlich geschützten Versammlungsfreiheit, zu der auch die Wahl eines passenden Versammlungsortes gehört.

Durch eine Fortsetzung des Straßenverkehrs in seiner bisherigen Form oder gar durch seine Ausweitung in Form des Ausbaus der A39 zwischen Tappenbeck und Lüneburg plus Errichtung einer neuen Autofabrik und eines Großgewerbegebietes Scheppau an der A39 entsteht also über die

reinen Unfallgefahren hinaus eine erhebliche Gefährdung für Menschen und Tiere. Diese Planungen beeinträchtigen das 2021 vom Bundesverfassungsrecht bekräftigte 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 A39 in Frage. Durch die weitere großflächige Zerschneidung und Versiegelung der Landschaft durch die hier kritisierten Bauprojekte würde auch der biologischen Vielfalt unserer heimischen Ökosysteme erheblicher weiterer Schaden zugefügt werden. Beispielsweise würde unter anderem die geschützte Vogelart Ortolan aussterben. Wie Exkanzlerin Merkel auf der letzten UNO-Konferenz zum Artenschutz zu Recht bekannt gegeben hat, ist der Verlust der Artenvielfalt ein sehr bedeutsames Problem, das unser Überleben als Menschheit mindestens ebenso drastisch bedroht wie die Klimakatastrophe.

Da Kanzler Scholz und seine Regierung diese wissenschaftlichen Erkenntnisse leider nicht in sofortige, sichere und schnell wirksame Handlungen umsetzen, haben wir unsere Versammlung angezeigt, für die auch aus diesem Grund nur die angezeigten Strecken auf der A39 in Frage kommen. Auch der Erhalt unserer Lebensgrundlagen ist ein Grundrecht!

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 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 ff]) 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 eingeengt; 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]).“*

Auch der Niedersächsische Oberverwaltungsgericht hat das explizit anerkannt in seiner Entscheidung vom 4.6.2021 (Az. 11 ME 127/21): *"Damit sind Autobahnen, anders als etwa im Privateigentum stehende Grundstücke, auch einfachrechtlich grundsätzlich anderen Nutzungen außerhalb des Widmungszwecks nach § 1 Abs. 3 FStrG zugänglich (vgl. Hessischer VGH, Beschl. v. 31.7.2008 - 6 B 1629/08 -, juris, Rn. 12). Soweit der früher für das Versammlungsrecht zuständige 13. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts in einer Entscheidung aus dem Jahr 1994 die Ansicht vertreten hat, dass Bundesautobahnen aufgrund ihres Widmungszwecks „von vornherein demonstrationsfrei“ seien und daher für Demonstrationen grundsätzlich nicht zur Verfügung stünden (Urt. v. 18.5.1994 - 13 L 1978/92-, juris, Rn. 2), hält der nunmehr für das Versammlungsrecht zuständige 11. Senat daran nach erneuter Überprüfung aus den ausgeführten Gründen und in Übereinstimmung mit der mittlerweile ganz überwiegenden Rechtsprechung (vgl. Hessischer VGH, Beschl. v. 30.10.2020 - 2 B 2655/20 -, juris, Rn. 6; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 3.11.2017 - 15 B 1370/17 -, juris, Rn. 15 ff.; OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 27.7.1993 - 2 M 24/93 -, juris, Rn. 8) nicht mehr fest. Vielmehr ist anhand der dargelegten Maßstäbe stets eine Bewertung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls vorzunehmen (vgl. Hessischer VGH, Beschl. v. 31.7.2008 - 6 B 1629/08 -, juris, Rn. 17).“*

Als Zeitpunkt ist bewusst eine verkehrssarme Zeit gewählt worden, um eine möglichst niedrige Beeinträchtigung anderer, aber ohnehin nicht gleichwertiger Interessen zu gewährleisten. Auch hat er darauf verzichtet, bereits ab Braunschweig die kürzere und öffentlichkeitswirksamere Route auf

der A2 anzuzeigen, um die Interessen der Autofahrenden angemessen zu berücksichtigen. Das kommt den Anforderungen des Niedersächsischen OVG entgegen. Der Versammlungsanmelder hat mit seiner Anmeldung die Anforderungen des OVG berücksichtigt. Der Antragsgegner hat hingegen pauschal die Nutzung der Autobahn abgelehnt und keine nachvollziehbare Güterabwägung vorgenommen.

Ein Blick in den Bundesverkehrswegeplan (www.bvwp-projekte.de) zeigt, dass etliche 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. Das gilt genauso für die A39. Entweder werden die Menschen in den Orten entlang der Autobahn durch mehr Verkehr und Flächenversiegelungen durch Gewerbegebiete belastet oder es bedarf weiterer Straßenbauten mit Unfallopfern, 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 und Gefährdung von Leib und Leben sofort zu stoppen.

Die mit der Versammlung einhergehende Beeinträchtigung des Autoverkehrs ist im Verhältnis angemessen und daher hinzunehmen. Die Versammlung verweilt auf dem angemeldeten Abschnitt auf der Autobahn etwas mehr 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, waren auch entsprechende Verkehrsinformationen möglich sowie eine eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung, die die Gefahrenlage z. B. auf der Gegenfahrbahn auf das Niveau von Nicht-Autobahnen drückt, die seltsamerweise als Alternative vorgeschlagen werden, obwohl auf der Autobahn die Gefahrenlage bei z. B. einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht anders zu bewerten ist. Dabei ist der Eingriff auf z. B. einer Bundes- oder Landesstraße in der Regel deutlich höher, weil dort auch der Gegenverkehr wegen der fehlenden Unterteilung gebremst oder komplett unterbunden werden muss.

Dass keine frühzeitigen Verkehrshinweise verbreitet wurden, ist Verschulden des Antragsgegners, da dieser sich und anderen Behörden mit der langen Bearbeitungszeit und dem Verbot der Nutzung der A39 selbst unter Zeitdruck gebracht hat. Das kann nicht dem Versammlungsanmelder zum Nachteil gereichen.

Darüber hinaus haben vergangene Veranstaltungen auf Autobahnen in anderen Bundesländern bereits gezeigt, dass entweder eine vollumfängliche Umleitung des Verkehrs über Ausweichrouten oder die zeitlich begrenzte Verlangsamung des Verkehrs möglich sind – insbesondere, wenn die Beeinträchtigung frühzeitig vorher auch öffentlich angekündigt wird. Fahrraddemos hat es bereits auch auf deutlich stärker befahrenen Autobahnen, z. B. der A7 oder der A5 in Hessen gegeben. Am 10.4.2022 konnte sogar auch auf der A39 eine Fahrraddemo stattfinden - zu einer ähnlichen Uhrzeit, aber auf dem deutlich stärker befahrenen Abschnitt im Stadtbereich von Braunschweig. Die dortige Versammlungsbehörde hatte die dafür notwendige Sperrung veranlasst, die mit allem Drumherum ungefähr auch eine Stunde betrug.

Dass durch eine kurzzeitige polizeiliche Sperrung der Autobahn eine Gefährdungslage bestünde, wie im Kooperationsgespräch behauptet, wird bestritten. Die täglichen Unfälle auf Autobahnen passieren dadurch, dass die Autos darauf fahren, nicht, wenn sie darauf stehen. Dies belegt auch ein tragischer Vorfall bei einer anderen Fahrraddemonstration des Anmelders im letzten Jahr, wo zeitgleich zur

Demo, die eigentlich auch auf der A39 stattfinden sollte, auf der A39 ein Motorradfahrer von einem Autofahrer getötet wurde. Hätten wir die A39 nutzen können, wäre dieser Mensch noch am Leben!

Dass frühzeitige Hinweise auf eine kurzzeitige Autobahnsperrung oft unterbleiben, 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 besteht die Möglichkeit für Privatreisende, der Beeinträchtigung auszuweichen, Reisen zu verschieben oder auf das Schienennetz der deutschen Bundesbahn auszuweichen. Das ohnehin nur minimale sonntägliche Schwerlasttransport- und Berufsverkehrsaufkommen, welches (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. Auf der A39 bei Wolfsburg sind solche Einschränkungen ohnehin täglich vorhanden. 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.

Durch die späte Befassung der Behörden mit der angemeldeten Versammlung wurden auch weitere Kooperationsmöglichkeiten absichtlich vertan, um den Weg für das unverhältnismäßige Verbot herbeizutricksen.

So bat der Anmelder in dem Antrag noch um ein zeitnahes Kooperationsgespräch mit den zuständigen Behörden. Das Kooperationsgespräch fand aber erst am 7.11.2022 statt, also fast einen Monat nach der Anmeldung.

Die Versammlungsbehörde hat zudem keinerlei Kompromisse ausgelotet. Sie differenziert nicht zwischen den einzelnen Autobahnabschnitten, die angemeldet wurden. Das zeigt ebenfalls deutlich, dass sie grundsätzlich Autobahnen für Versammlungen als ungeeignet ansieht und damit gegen die vorherrschende Rechtsprechung verstößt, die Versammlungen auf Autobahnen nicht prinzipiell ausschließt. Teile der A39 gehören ohnehin zu den am wenigsten befahrenen Autobahnen Deutschlands, weil sie keinerlei Verbindungsfunktion haben. Eine Raddemo am Sonntag hat zudem noch weniger Einfluss auf den Gesamtverkehr, da am Sonntag das VW-Hauptwerk am nördlichen Ende der A39 nicht arbeitet.

Dass dennoch das Verbot erfolgte, zeigt deutlich, dass es um das Freihalten von Autobahnen generell geht, d. h. entgegen höchstgerichtlicher Rechtsprechung werden Autobahnen als versammlungsfreier Raum betrachtet. Sind Autobahnen viel befahren, werden Behauptungen über besondere Gefahren aufgestellt und als Verbotgrund genutzt. Sind sie wenig befahren, ändert das auch nichts.

Hinzu kommt, dass auf der A39 im betroffenen Bereich ohnehin auf großen Anteilen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h gilt. Es ist daher nicht erkennbar und auch im Bescheid nicht begründet, warum diese Straße nicht, jedoch andere Straße mit gleichen Geschwindigkeiten aber sehr wohl für Versammlungen offenstehen sollen.

Auch im Kooperationsgespräch am 7.11.2022 wurde von der Versammlungsbehörde von Anfang an klargestellt, dass eine Diskussion über die Nutzung einer Autobahn für Versammlungen prinzipiell nicht möglich sei. Dieser Entschluss war ersichtlich bereits im Vorfeld getroffen worden und wurde nur noch mitgeteilt. Gründe wurden selbst auf Nachfrage nicht genannt, so dass auch hier deutlich wurde, dass die Versammlungsbehörde vor allem generell Versammlungen auf Autobahnen unterbinden möchte. Es wurde weder im Einzelfall abgewogen noch sich auf einzelne Streckenabschnitte bezogen.

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

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem es seit 1990 keine CO₂-Reduktion gab, sondern sogar ständige Erhöhungen. 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. Neue Autobahnen wie u. a. die A39 und Gewerbegebiete wie das in Scheppau geplante induzieren mehr Verkehr. Statt die Emissionen und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren werden diese erhöht. Auf diese Argumente wurde von der Versammlungsbehörde Wolfsburg nicht eingegangen.

Aktuell beträgt der CO₂-Gehalt in der Atmosphäre 419 ppm. Das sind etwa 50 % mehr als im ehemals stabilen Zustand, der das Erlühen unserer Zivilisation und der Natur, wie wir sie kennen, begünstigt hat. Wir sind 2022 bereits bei mehr als 1,2 °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, sich selbst beschleunigende 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 PI Wolfsburg-Helmstedt angeführten, angeblich erhöhtem Unfallrisiko abgewogen werden; das fand jedoch nicht statt.

Das BVerfG hat 2021 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 13.11.2022 ging am 8.11.2022 beim Versammlungsmelder ein. Darin setzte die Versammlungsbehörde den Beginn der Versammlung auf 11⁰⁰ Uhr fest.

Die Auflage Nr. 3 dazu lautet:

Der Beginn der versammlungsrechtlichen Veranstaltung wird auf 11:00 Uhr festgesetzt.

Diese Festsetzung wird mit dem Nds. Feiertagsgesetz begründet. In der Begründung heißt es:

„Diese Beschränkung der Anfangszeit auf 11:00 Uhr ist erforderlich, da eine gesetzliche Regelung die Versammlungsfreiheit nach Art. 8 Abs. 2 Grundgesetz (GG) einschränkt. Gem. § 3 i.V.m. § 5 Abs. 1 Buchstabe a) Niedersächsisches Gesetz über die Feiertage (NFeiertagsG in der Fassung vom 7. März 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.06.2018 Nds. GVBl. S. 123) sind die Sonntage und die staatlich anerkannten Feiertage sind Tage allgemeine Arbeitsruhe (§ 3 NFeiertagsG). An diesen Tagen sind während der Zeit von 07:00 – 11:00 Uhr morgens öffentliche Versammlungen unter freiem Himmel und öffentliche Aufzüge, die nicht mit dem Gottesdienst zusammenhängen, verboten. Insoweit wird das Grundrecht der Versammlungsfreiheit nach § 8 Abs. 2 GG eingeschränkt. Dies dient der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Unter der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wird die Gesamtheit aller geschriebenen und ungeschriebenen Regeln verstanden, deren Befolgung nach den jeweils herrschenden und mit dem Wertgehalt des Grundgesetzes zu vereinbarenden sozialen und ethischen Anschauungen als unerlässliche Voraussetzung eines geordneten menschlichen Zusammenlebens innerhalb eines bestimmten Gebiets angesehen wird.“

Die Begründung vermag aus mehreren Gründen nicht zu überzeugen. Zum einen stellt sich bereits die Frage, ob die Formulierungen des § 5, Abs. 1 Satz a) überhaupt verfassungskonform sind. Die Formulierung lässt keinerlei Abwägungsspielraum und betrifft nicht nur Feiertage, sondern auch alle Sonntage. Dadurch aber schränkt ein Landesgesetz ein Grundrecht in absoluter Weise ein - und zwar in einem erheblichen Umfang, sind doch mehr als die Hälfte aller bundesweit üblicherweise arbeitsfreien Tage davon betroffen. Die Einschränkung erfolgt nicht durch das Versammlungsrecht. Schon die Formulierung des Niedersächsischen Feiertagsgesetzes wirft dazu Fragen auf, sind doch nur Versammlungen gemeint, "soweit sie nicht nach Bundesrecht besonders zugelassen", das Grundgesetz ist Bundesrecht und regelt auf allerhöchster Ebene das Recht auf Versammlungsfreiheit.

Zum anderen zeigt sich in der Praxis, dass auch die Versammlungsbehörden der grundgesetzlich geschützten Versammlungsfreiheit in der Regel einen höheren Rang einräumen und Versammlungen auch vor 11⁰⁰ Uhr an Sonn- und Feiertagen nicht untersagen - zum Beispiel die große Fahrraddemo am 5.6.2021, die um 10 Uhr in Braunschweig startete. Sie begann im übrigen auf dem Schlossplatz, den der Anmelder nach den Erörterung im Kooperationsgespräch in einer Nachtrags-E-Mail als Alternative vorschlug. Sein Vorschlag im Wortlaut:

Um 10⁰⁰ gedenken wir am Kohlmarkt mit einer Schweigeminute der Opfer des Autoverkehrs, die wir dieses Jahr zu beklagen haben. Keine Redebeiträge. Stattdessen halten wir danach eine Zwischenkundgebung ab entweder auf dem Platz der Deutschen Einheit (rundum leere Gebäude ohne Wohnungen) oder auf dem Schlossplatz (auf dem ohnehin durch den Autoverkehr so viel Lärm ist, dass es keine Ruhe gibt, die wir stören könnten.

Damit ist den Einschränkungen des NFeiertagsG genüge getan. Einer Verschiebung auf 11⁰⁰ können wir leider nicht zustimmen, da dann das Ende der Tour in die Dunkelheit fallen würde.

Die Versammlungsbehörde hat diesen Vorschlag nicht ausreichend abgewogen. Insbesondere ist der Hinweis des störenden Autolärms nicht beachtet worden. Offenbar wird hier mit zweierlei Maß gemessen: Autolärm scheint übergesetzlich, das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit hingegen unterhalb eines Niedersächsischen Landesgesetzes. Der Hinweis auf § 6, Abs. 2 des Feiertagsgesetzes ist zudem erstens widersprüchlich, weil danach die gesamte Versammlung verboten werden müsste. Zweitens ist er gegenstandslos, weil in Gesetzen der Begriff der Veranstaltung regelmäßig nicht die Versammlung nach Art. 8 GG einschließt.

Der Vorschlag des Anmelders in der Nachtrags-Mail besagte, dass auf dem Kohlmarkt nur eine ruhige Gedenkminute abgehalten und dann sofort (also nach dieser Minute) zum autolärm-belasteten Schlossplatz gewechselt wird, wo dann die Redebeiträge stattfinden, die ursprünglich für den Kohlmarkt vorgesehen sind. Die Lautsprecheranlage würde folglich von Beginn an am Schlossplatz positioniert werden. Dieses Setting trägt den Wünschen der Versammlungsbehörde nach einer angemessenen Form am Feiertag Rechnung. Die aufschiebende Wirkung ist schon von daher begründet, weil sich die Versammlungsbehörde mit diesem Vorschlag gar nicht auseinandergesetzt hat.

Zudem untersagte die Versammlungsbehörde die Nutzung der Autobahn A39 zu Demonstrationzwecken.

Die Auflage Nr. 4 dazu lautet:

Die Streckenführung wird auf einer alternativen Streckenführung entlang der A39 wie folgt festgesetzt:

Ein Teil der Strecke entspricht insoweit Ihrer Anzeige und dem Nachtrag aus dem Kooperationsgespräch (schwarz = Anzeige; grün=Nachtrag Kooperationsgespräch; Rot = festgesetzte Alternative) Kohlmarkt – Hutfiltern – Damm - Münzstraße – Steinweg – Am Theater – Jasperallee – Hagenring - Hans-Sommer-Straße – Berliner Straße - Hordorfer Straße - L633 AS Scheppau – L633 Scheppau – von der L633 links abbiegen nach Rotenkamp – Boimstorf links abbiegen nach Glentorf – links abbiegen L 294 – Heiligendorf – Hattorf AS Mörse/Mörser Knoten – über die BAB 39 Kreisverkehr erste Ausfahrt rechts – nächster Kreisverkehr Mörse erste Ausfahrt rechts Stralsunder Ring (BAB-Brücke) – links abbiegen auf den Dresdener Ring rechts abbiegen hintere Ausfahrt, dortiges Ohr, auf die Frankfurter Str. Rtg. Fallersleben Unterquerung der BAB 39 AS Fallersleben Süd – Erich-Netzeband-Str. Rechts abbiegen Hinterm Hagen – geradeaus Wolfsburger Landstraße Links abbiegen Eisenbahnbrücke Rtg. Hafestraße – erste LSA links abbiegen K 115 Tappenbecker Landstraße Parallelstrecke zur BAB 39 in Sichtweite und geringem Abstand zur BAB Links abbiegen K 114 – rechts abbiegen K 28 (Weyhäuser Weg) Rechts abbiegen B 188 Ortsdurchfahrt Weyhausen – vor BAB 39 AS Weyhausen Rechts abbiegen Rtg. Warmenau (Hannoversche Straße) – Ortsmitte links abbiegen Am Haselborn / K 31 bis zum sog. Klimacamp. Es wird auf die Anlage 1 und Anlage 2 - Streckenführung verwiesen, in der die alternativen Kundgebungsstandorte in grün gekennzeichnet sind. Die konkreten Kundgebungsstandorte sind mit dem Einsatzleiter der Polizei vor Ort abzustimmen.

Mit dieser Auflage unterbindet die Versammlungsbehörde jegliche Nutzung der A39. Sie hat das selbst nicht weiter begründet, sondern auf eine Gefahrenprognose der Polizei Bezug genommen. Das zeigt, dass bereits gar keine Abwägung stattgefunden hat. Insbesondere sind keine milderen Mittel geprüft worden, z. B. die Beschränkung auf nur einen Teil der A39 (z. B. nur nördlich des Kreuzes mit der A2).

Die Gefahrenprognose der Polizei rechtfertigt die Untersagung nicht.

- Alle Zahlen sind pauschal und Durchschnittswerte. Die A39 dient aber vor allem der Zufahrt zum VW-Werk. Mit rund 70.000 Beschäftigten ist dieses das Hauptziel der Fahrten auf der A39. Gleiches gilt für Lkw-Transporte. Am Sonntag steht das VW-Werk still. Dieses ist in der Gefahrenprognose gar nicht berücksichtigt worden. Das bereits macht sie völlig wertlos. Es ist kaum zu glauben, dass der Polizei dieses nicht bewusst war. Vermutlich sollte durch Verwendung unzutreffender Zahlen ein falscher Eindruck erweckt werden, um fehlende Argumente zu ersetzen.
- Völlig albern wirkt die obige falsche Verwendung von Zahlen, die eine hohe Verkehrsdichte herbeiphantasieren, dadurch, dass im weiteren Verlauf die besondere Gefahr auf der Autobahn mit der geringen Verkehrsdichte und damit höheren Geschwindigkeiten begründet wird. Offenbar entsteht die Gefahr erstens durch viele Autos und zweitens durch wenig Autos. Das ist absurd.
- Ohnehin überzeugt der Hinweis auf hohe Geschwindigkeiten nicht. Es ist einfach, eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Die angemeldete Strecke auf der A39 ist laut Polizei 19,2 km lang. Das ist eine eher kurze Strecke, auf der ohnehin auf vielen Teilen nur 100 km/h erlaubt sich. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung dort, wo dieses Limit noch nicht gilt, ist zumutbar. Auch hier hat die Versammlungsbehörde keine Abwägung vorgenommen.
- Die Polizei erwähnt zudem wachsende Gefahren bei Dunkelheit. Diese Gefahr wird aber gerade durch Auflagen eines späteren Beginns (siehe oben zu Auflage Nr. 3) und durch die erhebliche längere und schwierigere Strecke, die durch den Auflagenbescheid auferlegt wird, selbst hervorgerufen. Die angemeldete Strecke ist daher sogar weniger gefährlich, weil sie nicht nur Unfälle und Rasen auf der Autobahn durch deren Sperrung vermeidet, sondern ebenfalls gerade verhindert, dass die Demo noch in der Dunkelheit auf stark befahrenen Straßen unterwegs ist.
- Die Polizei behauptet, die vom Antragsteller vorgenommene Weg-Zeit-Berechnung erscheine unglaublich und unterstellt, die Fahrradfahrt auf der Autobahn würde wesentlich länger dauern, insbesondere, weil auch nicht trainierte Personen, Familien und Kinder an der Raddemo teilnehmen würden. Der vom Antragsteller angezeigte Zeitplan beinhaltet eine Strecke von 21km auf der BAB39. Bei einer angezeigten Dauer der Versammlung auf dieser Strecke von drei Stunden (12:15 bis 15:15) entspräche das einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 km/h (etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit). Die Zeitrechnung des Antragstellers ist also bereits äußerst großzügig angegeben mit dem Zweck, die Zeitangaben garantiert einhalten zu können. Die Behauptung die Fahrraddemo würde wesentlich länger die Autobahn benutzen als angegeben, entbehrt also jeglicher Substanz.
- Grotesk ist auch der Hinweis auf nötige Rettungseinsätze. Nur auf mehrspurigen Strecken wie Autobahnen können (und müssen!) Rettungsgassen gebildet werden. Zudem stehen in der Regel Standstreifen zur Verfügung. Die von der Versammlungsbehörde auferlegte Alternativstrecke hingegen würde von der Raddemo viel stärker eingeschränkt, so dass Rettungsfahrten hier stärker betroffen wären. Auch hier zeigt sich, dass Scheinargumente vorgetragen werden, die eine Untersagung begründen soll, für die es keine Argumente gibt. Gerade eine Fahrraddemo auf einer ansonsten leeren Autobahn kann schnelles Ausweichen für einen Rettungswagen und dessen sicheres Durchkommen garantieren – es gibt viel Platz und Flexibilität der Fahrenden, keine Autos, die sich in einem Stau auf der Autobahn festfahren können.

- Des Weiteren werden lange Auf- und Abbauzeiten der Sperrungen behauptet. Auch das sind Scheinargumente. Autobahndemonstrationen dieser Art hat es bereits viele gegeben. Die Autobahnmeistereien sehen darin in der Regel kein Problem und erledigen das mit den ohnehin vorhandenen Fahrzeugen. Dies belegt auch das o. g. tragische Unfall-Beispiel aus 2021 auf der A39, wo eine sofortige Vollsperrung der A39 auf der auch diesmal angezeigten Demoroute sehr wohl umgehend möglich war.
Die Ausführungen der Polizei lassen sich auch aus der Alltagspraxis als Scheinargumente entlarven, Schließlich werden auch Unfallstellen sehr schnell abgesichert und die Sperrungen nach (Teil-)Räumung der Unfallstelle wieder aufgehoben. Die Ausführungen der Polizei stellen eher eine Beleidigung der Mitarbeiter*innen der Autobahnmeistereien dar, indem sie diesen unterstellt, nur bedingt einsatzfähig zu sein.
- Seltsam ist auch die Annahme, dass die Versammlungsbehörde im Falle einer Nutzung der Autobahn auch die Gegenrichtung sperren würde. *„Aufgrund der zu erwartenden Ablenkung des Gegenverkehrs und der damit entstehenden Gefahrenlage ist es erforderlich, die jeweils gegenläufige Fahrbahnseite ebenfalls voll zu sperren (Gefahr der sog. Unaufmerksamkeits-, Ablenkungs- bzw. „Gafferunfälle“). Unfallgefahren werden alleine schon dadurch begründet, dass Verkehrsteilnehmer durch die zahlreichen Radfahrer, mit denen auf einer Autobahn grundsätzlich nicht zu rechnen ist, abgelenkt werden. Dass Überraschung und Abgelenktheit – auch auf der Gegenfahrbahn- zu Unfällen führen können, liegt auf der Hand.“* steht in der Gefahrenprognose. 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. Schlussendlich könnte ein einfaches temporäres Tempolimit Sicherheit und Abhilfe schaffen.
- Fast alle Zeiten und Zahlen der Gefahrenprognose scheinen maßlos übertrieben. Allein die Verwendung von Durchschnittszahlen statt denen eines Sonntagsmorgens ohne Betrieb im VW-Werk macht die gesamte Prognose wertlos. Beispielsweise werden in der Gefahrenprognose immer wieder die 2019 und 2021 gemessenen Schwerlastverkehr-Anteile aufgeführt (meist zwischen 8 – 11 %). Diese sind ohnehin für eine plausible Gefahreinschätzung für die Versammlung nicht brauchbar, da die streitgegenständliche Versammlung an einem Sonntag stattfindet, an dem gesetzliches Fahrverbot für Schwerlastverkehr herrscht.
- Die Polizei schreibt in ihrer Gefahrenprognose: *Im Betrachtungszeitraum 2019 - 2021 (2018 - 2020) haben sich auf dem Streckenabschnitt BAB 39 AS Scheppau bis AS Weyhausen 534 (556) Verkehrsunfälle zugetragen, bei denen 68 (68) Verkehrsteilnehmer verletzt wurden. Zwei (1) Personen wurden tödlich verletzt.* Dass ein Großteil dieser Unfälle sich außerhalb von Staugeschehen ereignete, bleibt unerwähnt. Die Gefahren birgt nämlich der Straßenverkehr selbst und nicht Demonstrationen dagegen. Während einer Fahrraddemo neben der A39 im Jahr 2021 kam es zu einem tödlichen Verkehrsunfall auf der Autobahn, der möglicherweise sogar hätte vermieden werden können, hätte die Fahrraddemo auf der A39 stattgefunden und infolgedessen zu temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen geführt.
- Die Polizei nimmt keine echte Güterabwägung vor, wenn sie behauptet: *Auch ist es so, dass es auf den betroffenen Streckenabschnitten bereits in der Vergangenheit aus den unterschiedlichsten Gründen immer wieder zu erforderlichen Sperrmaßnahmen und Staugeschehen gekommen ist, so dass die Wahrscheinlichkeit eines entsprechenden Schadenseintritts ausgerechnet bei den hier in Rede stehenden Sperrmaßnahmen*

demgegenüber nicht als signifikant erhöht angesehen werden kann. Gleichwohl sind aufgrund der Höchstwertigkeit der betroffenen Rechtsgüter jedoch nur geringe Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit des Schadeneintritts zu stellen. Insofern muss es unerheblich sein, dass auch unter normalen Umständen täglich auf den hier in Rede stehenden Streckenabschnitten Staus entstehen (könnten). Für die Gefahrenprognose ist es daher weder maßgeblich noch erforderlich, dass die durch die Versammlung verursachte Staugefahr über die übliche Staugefahr hinausgeht. Eine echte Güterabwägung bedürfte noch der Einbeziehung der Gefahren des Alltagsverkehrs außerhalb von Staugeschehen.

- Geradezu lächerlich und als rein ideologisch orientiert wirken dann die Bemerkungen am Schluss der sog. "Gefahrenprognose", dass ein Motto "Kein Ausbau der A39" keinen Bezug zur A39 aufweisen würde.

Insgesamt ist die Gefahrenprognose der Polizei durch die aufgezeigten Mängel daher wertlos. Eine Gefahrenprognose für die Versammlung liegt folglich nicht vor, weil diese an einem Sonntag stattfindet. Die Verkehrslage zu diesem Zeitpunkt ist nicht benannt worden. Versammlungsbehörde und Polizei haben sich zudem nicht mit möglichen milderen Mitteln auseinandergesetzt, zum Beispiel eine Verlegung der Versammlungsstrecke so, dass die Auffahrt erst nördlich des Kreuzes mit der A2 erfolgt. Sie haben diesen Vorschlag auch nicht im Kooperationsgespräch erörtert, obwohl der Versammlungsanmelder dieses explizit angefragt hat. Erkennbar war die Totaluntersagung von Beginn das einzige Ziel. Argumente und milderte Mittel sollten daher gar nicht erwogen werden, um diesen feststehenden Beschluss nicht zu gefährden.

Damit handelt es sich um einen totalen Ermessensausfall. Der Auflagenbescheid ist nicht oder nicht ausreichend begründet. Die Polizei arbeitet mit untauglichen Zahlen und ideologischen Erwägungen, was leider angesichts früherer einseitiger Handlungen zugunsten des VW-Konzerns und des Autoverkehrs nicht überrascht. Die Versammlungsbehörde hat gar keine eigenen Abwägungen vorgenommen und keine milderen Mittel geprüft. Auch hier überrascht dieses Verhalten angesichts früherer Entscheidungen und der starken Verflechtung mit dem VW-Konzern nicht.

Hinzu kommen erhebliche rechtliche Bedenken.

Das FStrG beinhaltet keine versammlungseinschränkende Bestimmungen. Dass Versammlungen wie die angemeldete grundsätzlich zulässig sind, ist daher offenkundig und auch höchststrichterlich 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.

Angeführt werden vor allem Gefahren, die auf der Autobahn selbst entstehen sollen:

Der Bescheid führt erkennbar ausschließlich solche Gründe an, die zu den generellen Gefahren auf einer Autobahn gehören – und keine spezifischen, die durch einen Stau bei einer Demonstration entstehen. 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 Staubbildungen 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. Der Hinweis überzeugt aber ohnehin nicht, da sich auch auf Bundesstraßen Staus bilden würden, die ebenso einschränken und hinsichtlich Unfallgefahr durch Fahrfehler der Autofahrenden mindestens gleiche Gefahren hervorrufen. Möglicherweise sind sie sogar höher, weil Ausweich- und Überholmanöver hier deutlich mehr Schaden anrichten können. Von daher entpuppt sich die Begründung mit besonderen Gefahren auf der Autobahn als vorgeschoben.

Sie ist auch deshalb überraschend, weil die Gefahren „selbst bei verkehrsgerechter Fahrweise der betroffenen Fahrzeugführer und bei umfassendem Polizeieinsatz unvermeidbar“ wären. 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 (eben „selbst bei verkehrsgerechter Fahrweise“) 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): *„Staubbildungen 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 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 entgegelaufenden 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 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>:

„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. 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.

Bei Auflagenverfügungen handelt es sich *immer* um schwerwiegende Eingriffe 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 A39 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 A39 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 A39 ist nämlich wesentliches Bezugsobjekt des Veranstaltungsthemas, zudem die durch A39 induzierten allgemeinen Verkehrsbelastungen und weiteren Folgen wie dem Bau der Trinity-Autofabrik und des Gewerbegebietes Scheppau. Wenn die A39 während der Versammlung nicht befahren werden darf, 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 BRD 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 gilt nicht nur für einzigartige 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.

Verkehrliche Beschränkungen:

Zu 6 c) „Es darf nur entsprechend des Rechtsfahrgebotes der StVO gefahren werden. Es ist ausschließlich der rechte Fahrstreifen zu nutzen“

Es erschließt sich dem Antragsteller nicht, welchen Beitrag diese Auflage zur Sicherheit der Versammlung leistet. Insbesondere bei Straßen, welche eine bauliche Trennung zwischen den beiden Fahrtrichtungen haben, entbehrt diese Auflage jeder tatsächlichen Sinnhaftigkeit, denn eine Kollision oder Konfrontation mit dem Gegenverkehr ist durch bauliche Trennung der Fahrspuren (welche auf einem Großteil der angezeigten Fläche existiert) bereits ausgeschlossen. Andere potentielle Gefahren, die von einem Befahren mehrerer Fahrspuren ausgehen, sind dem Antragsteller nicht ersichtlich. Dass zur Beschränkung der Versammlung die StVO zur Leitlinie wird, ist erneut sinnbildlich dafür, welchen Stellenwert die Autostadt Wolfsburg dem Grundrecht auf Versammlungsfreiheit einräumt.

Zu 6 d) Diese Auflage wird angefochten, soweit sie sagt: "Einmündungen von Nebenstraßen sind durch Ordner des verantwortlichen Versammlungsleiters temporär freizuhalten."

Je nach Größe der Nebenstraßen ist es für Laien-Ordner:innen ohne polizeiliche Befugnisse unmöglich oder zumindest sehr gefährlich, Nebenstraßen zu sperren, insbesondere, da Autofahrende in der Region vereinzelt ein immer höheres Aggressionspotential gegen Demonstrationen zu Klimaschutzthemen zeigen. Auch können weder wir noch die Behörde davon ausgehen, dass wir rein zufällig ausreichend viele Teilnehmende haben, die eine erforderliche und geeignete polizeiliche Ausbildung mitbringen. Wir hätten aus Datenschutzgründen auch kein Recht, dieses zu überprüfen. Einzig und allein die Versammlungsbehörde hat Versammlungen zu ermöglichen und zu schützen. Sie ist zur Kooperation verpflichtet.

Zu 6 f) Die Teilnehmer an der Versammlung genießen kein Vorrecht im öffentlichen Straßenraum. Sie haben die Straßenverkehrsvorschriften – insbesondere bei der Querung von öffentlichen Straßen zu beachten. Die Teilnehmer sind vor dem Start der Versammlung von Ihnen darauf besonders hinzuweisen.

Dass die Auflage angefochten wird, Teilnehmende der Versammlung hätten kein Vorrecht im öffentlichen Straßenraum und hätten die Straßenverkehrsvorschriften zu beachten, bedarf keiner ausführlichen Erklärung. Selbstverständlich ist das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit und die sich daraus ergebenden Rechte zur freien Ausgestaltung der Versammlung höherrangig als die Straßenverkehrsordnung. Die Antragsgegnerin verfolgt, zumindest was die Beobachtungen der letzten Jahre angeht, eine konsequente Versammlungs-Verhinderungs-Politik, sobald die Versammlung den Autoverkehr auch nur leicht touchiert. So werden Versammlungen konsequent von der Straße weg auf Fußgänger:innenflächen verlegt, angemeldete Kundgebungen auf Parkplätzen von der Versammlungsbehörde als nicht-angemeldet ignoriert, um dann in Abwesenheit der originären Versammlungsbehörde von der Polizei unter der Begründung eines "Rechts auf Parken" des Ortes verwiesen zu werden. Dabei ist es höchst zweifelhaft, dass die

Versammlungsbehörde in Unwissen und rechtlicher Unkenntnis agiert (zumal diese Frage schon wiederholt gerichtlich und außergerichtlich erörtert wurde), vielmehr ist anzunehmen, dass die Verteidigung der Leichtigkeit des Straßenverkehrs um jeden Preis eine bewusste und gezielte politische Linie der Stadt offenbart. Wenn es für die Durchführung einer Versammlung erforderlich ist, hat die Straßenverkehrsordnung vor dem Versammlungsrecht zurückzutreten. Eine Versammlung ist nicht an die Straßenverkehrsordnung gebunden, muss beispielsweise nicht an roten Ampeln halten, darf Kundgebungen auf Straßenkreuzungen abhalten, auch zu Fuß auf Autostraßen demonstrieren usw. Auch in Wolfsburg ist das nicht anders! Dass der Antragsteller das erst gerichtlich feststellen lassen muss, sollte der Antragsgegnerin peinlich sein.-

Die sture Haltung der Versammlungsbehörde erhöht 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 Transparent-Aktionen an Brücken über Autobahnen 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 erreichbar.

Mit freundlichen
Grüßen xxx

(Versammlungsanmelder:in)

Anlagen:

- Verfügung der Stadt Wolfsburg mit Aktenzeichen 01/24-58/2022 VS
- Antrag auf Prozesskostenhilfe mit Belegen (wird gesondert eingereicht)