

ibi ● Eilt! Bitte sofort vorlegen! ●

per Fax: 04621 86-1277

An das

Schleswig-Holsteinisches
Verwaltungsgericht

Brockdorff-Rantzeu-Straße 13
24837 Schleswig

08.12.2020

EILT ! BITTE SOFORT VORLEGEN - VERSAMMLUNG AM 12.12.20!

ANTRAG GEM. § 80 V VwGO

Von

- Antragstellerin -

gegen

Stadt Kiel

Abteilung Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten

Ordnungsamt Kiel

Fabrikstraße 8-10

24103 Kiel

- Antragsgegnerin -

wegen

Eilantrag

Versammlungsrecht (Versammlungsverfügung für 12.12.2020)

erhebe ich Widerspruch gegen den Bescheid vom 8.12.20 durch die Landeshauptstadt Kiel und beantrage den Bescheid aufzuheben bezüglich der Streckenführung und der Auflagen 2 (also das Verbot der Streckenführung über die A210 / A215 aufzuheben und die ursprünglich angemeldete Streckenführung zuzulassen) sowie zur Auflage 6, was die Anzahl der Ordner*innen angeht.

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

1. die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs der Antragstellerin gegen die Auflagen-Verfügung der Antragsgegnerin vom 8.12.20 Az. 10.0, die Versammlung der Antragstellerin betreffend, wiederhergestellt wird.
2. der Antragstellerin Prozesskostenhilfe bewilligt wird, unter Beiordnung eines Rechtsanwaltes, der noch von der Antragstellerin benannt wird.

Eilantrag

Sachverhalt:

Am 23.11. meldete ich per Fax eine Fahrraddemonstration über die A210 und A215 an. Der Wortlaut der Anmeldung:

Am 23.11. meldete ich eine Fahrraddemonstration über die A210 und A215 an. Der Wortlaut der Anmeldung:

Betrifft: *Anmeldung einer Fahrrad-Demonstration am 12.12.20 (u.a. über A210 und A215)*

Anmelderin:

Verantwortliche Versammlungsleiter*in:

Veranstaltungsdatum: Sa, 12.12.2020 11-15 Uhr

Thema der Versammlung: „Fahrrad fahr'n statt Autobahn – 5 Jahre Pariser Abkommen: Good Bye 2°- Ziel: motorisierten Individualverkehr abschaffen, Autobahnen rückbauen und umwidmen: Platz für Menschen statt für Autos, Neubau der A49 und Rodungen im Dannenröder Wald verhindern“

Da wir explizit gegen Autobahnen demonstrieren werden, ist der Weg über die Autobahn notwendig und angemessen für die Demonstration. Solange die Autobahn und der motorisierte Individualverkehr einen derart riesigen Stellenwert im gesamtgesellschaftlichen Verkehrskonzept einnehmen wie momentan, solange besteht besonderer Anlass für unseren Protest. Das Recht auf freie Ortswahl einer Versammlung nach Art 8 GG gilt auch auf Autobahnen. Den Protest bewerten wir dementsprechend als verhältnismäßig.

Versammlungsort und Route bzw. Versammlungsbeschreibung:

Die Demo wird als Fahrraddemonstration durchgeführt.

Auftaktkundgebung

11 Uhr auf dem Platz der Matrosen

Abfahrt zwischen 11.30 Uhr und 12 Uhr

über Sophienblatt-Alte Lübecker Chaussee – Lübscher Baum – Theodor-Heuss-Ring (evtl kurze Zwischen-Kundgebung vor den Luftfilteranlagen) - Hamburger Chaussee – Wulfsbrook – Rendsburger Landstraße – Rotenhofer Weg – Autobahnauffahrt Melsdorf – A 210 über Kreuz Kiel West auf A 215 – Westring – Hasseldieksdammer Weg

Abschlusskundgebung

ca. 13.30 Uhr auf dem Wilhelmsplatz

Ende um 15 Uhr (ggf. früher)

An den Fahrrädern werden Schilder und Fahnen und ähnlich thematisch passendes Material befestigt. Lastenräder mit Lautsprechern werden ebenfalls mit angemeldet.

*Erwartet werden etwa 200 Teilnehmer*innen.*

Eilantrag

Hygiene-Konzept

Auf Fahrrädern haben automatisch Menschen mehr Abstand als zu Fuß. Außerdem werden wir wegen der aktuellen Pandemie-Lage dazu aufrufen, Mundschutz zu tragen. Die Botschaft wird über Schilder an Fahrrädern vermittelt. Deshalb denken wir dass diese Demonstrationsform auch aktuell durchführbar sein sollte.

Datenschutz: *Ich widerspreche ausdrücklich der Weitergabe meiner Daten, das umfasst auch meinen Namen an andere Stellen.*

Auskunft: *Es wird um Auskunft gebeten, welche Behörden in dem Versammlungsverfahren involviert werden.*

Erreichbarkeit: *Ich bin aktuell auch per Fax erreichbar unter 0551-28293649. Ich bitte um eine Versamlungsbestätigung bis zum 3.12 und um Mitteilung, wenn das aus irgendwelchen Gründen nicht möglich ist.*

Trotz der Bitte die Bestätigung bis zum 3.12. zu erteilen, meldete sich die Versammlungsbehörde am Nachmittag des 30.11. das erste Mal und schlug ein Kooperationsgespräch am 1.12. oder 3.12. vor, welches dann am 3.12. stattfand unter Beteiligung von XXXX, welche die Antragsstellerin dort vertrat. Einer Verkürzung der Auftaktkundgebung wurde von Seiten der Antragsstellerin zugestimmt. Herr Schwartz von der Versammlungsbehörde fragte, ob alle wüssten, was der Zweck eines Kooperationsgespräches sei, was die Anwesenden bejahten, die Versammlungsbehörde jedoch selbst eher in Frage stellte, als sie ankündigte, die Strecke auf der Autobahn zu verbieten, ohne dazu irgendwelche Gründe vorzutragen oder irgendwelche Argumente dagegen hören zu wollen. Es ist schon die Frage, ob das überhaupt eine ausreichende Anhörung war. Der nach §3 VersFG SH vorgeschriebenen Kooperationspflicht dürfte es jedenfalls nicht genügen.

XXXX kündigte an, dass dagegen geklagt werden würde, da eine Kooperation hierzu nicht möglich war. Herr Schwartz versprach die Versammlungsauflagen am Montag per Fax zu schicken, tat das jedoch erst am späten Dienstag Vormittag. Dass hier ein Sofortvollzug angeordnet ist, ist nicht ausnahmsweise, wie im Bescheid angedeutet, sondern die Regel, da die Stadt Kiel sich zur Regel gemacht hat, die Auflagenbescheide erst wenige Tage vor Veranstaltungen zuzustellen. Es darf auch bezweifelt werden, ob das im Sinne eines effektiven Rechtsschutzes überhaupt zulässig ist oder ob es bei einem faktischen Verbot der wesentlichen Versammlungsbestandteile angemessen ist von einer "Bestätigung" der Versammlung zu sprechen. Im Folgenden wird nun auf die angeführten Gründe und ihre Widerlegung eingegangen.

Eilantrag

Gründe:

a. Verbot / Einschränkung der Versammlungsfreiheit

Die Auflage stellt praktisch ein Verbot der Versammlung dar. So heißt es in Dietel, Gintzel, Kniessel zur Abgrenzung eines Verbots einer Versammlung in Rdn 14 zu §15 VersG:

Die Versammlungsbehörde darf mittels Auflagen den Veranstalter nicht eine Versammlung verordnen, die dieser nicht angemeldet, d.h. so nicht gewollt hat. Das ist immer dann zu beachten, wenn die Wahl von Ort und Zeitpunkt mit dem Thema der Demonstration untrennbar verbunden ist. Verändert die Versammlungsbehörde in diesen Fällen Ort und Zeit und nimmt dadurch der Versammlung ihren Zweck, schlägt die Auflage in ein Verbot um. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Veranstalter sein Interesse an gerade dem gewählten Ort und dem gewählten Zeitpunkt dargelegt hat.

Genau das ist aber hier der Fall. Die Antragsstellerin hat dargelegt, dass der Weg über die Autobahn notwendig ist und die Autobahn ist im Versammlungsthema mit „Fahrrad fahr'n statt Autobahn“ auch explizit direkt erwähnt. Der Weg über andere Autobahnen wurde auch von der Versammlungsbehörde nicht als Alternative vorgeschlagen.

Das notwendige Datum ergibt sich aus dem Bezug zu 5 Jahre Pariser Klimaabkommen im Versammlungsthema.

Daneben ist der Zeitpunkt der Demonstration auch im Kontext des Protest gegen die Rodung im Dannenröder Forst für den Ausbau der A49 zu sehen. Die Räumung der dortigen Baumbesetzung wurde am 8. Dezember abgeschlossen und bewegt in diesen Tagen viele Menschen deutschland- und europaweit.

Mit dem Verbot über die Autobahn zu fahren wird der Demonstration ihr Charakter vollkommen genommen. Dies ist bei der Beurteilung der Auflagen (des Verbots) zu berücksichtigen.

Im Bescheid heißt es:

„Die Versammlungsfreiheit und das Recht auf freie Meinungsäußerung werden durch die Beschränkungen nicht beeinträchtigt, da es eine alternative Streckenführung für den Aufzug gibt und dieser somit durchgeführt werden kann.“

Das zeigt schlicht, dass hier keine Abwägung vorgenommen wurde. Es wird behauptet das Grundrecht der Antragsstellerin würde gar nicht eingeschränkt, was faktisch nicht der Fall ist, denn es gibt ein Selbstbestimmungsrecht auf Ausdrucksfreiheit und freie Ortswahl der Versammlung. Dieses Recht wird offensichtlich eingeschränkt, gerade wenn der wesentliche Charakter der Demonstration (die Fahrt über die Autobahn) komplett verboten wird.

Auch wenn es weiter heißt:

„Der angezeigte Versammlungszweck kann auch unter Einbeziehung des geltend gemachten thematischen Zusammenhangs auf der mit diesem Bescheid festgelegten Route genauso öffentlichkeitswirksam erreicht werden.“

Eilantrag

verkennt das komplett die Realitäten. Natürlich ist in der öffentlichen Wahrnehmung einer Demonstration über die Autobahn etwas anderes als eine Demonstration über beliebige innerstädtische Straßen. Der Versammlungszweck „Fahrrad fahr'n statt Autobahn ... Autobahnen rückbauen und umwidmen“ kann eben nicht genauso gut auf einer anderen Straße erreicht werden. Mit der Demonstration auf der Autobahn kann das Umwidmen der Autobahn eben gerade plastisch und in den Auswirkungen demonstriert werden. Auf anderen Straßen geht das nicht.

Die Auflage dürfte also schon deshalb rechtswidrig sein, weil keine Abwägung der Nachteile der Antragsstellerin durch die Auflage vorgenommen wurde.

b. Zur "Abwägung" der Interessen / Beschränkung des Autoverkehrs

Die Stadt Kiel schreibt zwar, dass die Interessen abgewogen worden wären, faktisch werden jedoch nur die Interessen der sonstigen Verkehrsteilnehmer*innen beachtet. Wenn etwa geschrieben wird, dass das "Befahren von Bundesautobahnen mit Fahrrädern grundsätzlich nicht erlaubt" ist, steht dem entgegen, dass Demonstrationen auf Autobahnen eben doch grundsätzlich zulässig sind. Das grundsätzliche Verbot mit Fahrrädern auf Autobahnen zu fahren in den Bescheid hereinzuschreiben dient also einzig und allein dazu, eine tendenziöse Abwägung vorzunehmen. So heißt es zur Erlaubnis auf Autobahnen im Rahmen einer Versammlung eben doch Fahrrad zu fahren in einem Beschluss des Hessischen VGH vom 31.07.2008 - 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 weiteres Nachweisen), weist den Bundesautobahnen in ihrer Eigenschaft als öffentliche Straßen eine ihnen tatsächlich nicht zukommende rechtliche Sonderstellung zu.

Die Behörde schreibt weiter: "Es ist nicht ersichtlich wie eine mehrstündige Staubbildung vermieden werden könnte. Von einer nur kurzfristigen Nutzung der A 210 / A 215 durch die erwarteten 200 Versammlungsteilnehmer*innen ist nicht auszugehen." Tatsächlich führt der Bescheid aber keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür aus, dass von mehr als einer nur kurzfristigen Nutzung auszugehen ist. Bei der hier streitgegenständlichen Versammlung sind aus Abwägungsgründen mit dem Interesse anderer Verkehrsteilnehmer*innen bewusst nur 6km mit dem Fahrrad über die Autobahn angemeldet worden. Bei einer Demogeschwindigkeit von etwa 12 km/h, die mit dem Fahrrad gefahren würden, entspricht das etwa einer halben Stunde

Eilantrag

Verzögerung für den Autoverkehr. Im Rahmen von Staus und Baustellen sind wesentliche längere Verzögerungen üblich, ohne dass es gleich ein riesiges Verkehrschaos bedeutet, auch im Stop-and-Go-Verkehr gibt es teils keine höheren Geschwindigkeiten als hier mit dem Fahrrad. Das angemeldete Streckenstück betrifft zudem nur das Ende einer Autobahn, sodass Transitverkehr kaum betroffen ist.

Im Vergleich mit anderen, in den letzten Wochen angemeldeten und durchgeführten Versammlungen, die den Verkehrsfluss auf Autobahnen oder mehrspurigen Autostraßen unterbrochen haben, stellt die hier streitgegenständliche Versammlung einen zeitlich deutlich geringeren Eingriff dar. Beispielhaft benannt seien die Fahrraddemonstrationen im Zeitraum September bis Oktober 2020 auf der B3 und der A49 (38km ab Kassel). Ebenso können die Fahrraddemos am 14.9.2019 über die A648 und A661 dafür stehen. Selbst wenn zeitlich noch einige Vor- und Nachwirkungen bestehen, gehen die nicht hinaus über Wartezeiten, die bei Staus oder Unfällen üblich sind, sondern liegen im Gegenteil weit darunter.

Was die Auswirkungen der Corona-Pandemie angeht, schreibt die Stadt Kiel, dass davon ausgegangen werden muss, "dass die Fahrzeugzahlen in dem konkret notwendigen Zeitraum der Sperrung höher als im Vorjahr liegen, da mehr Menschen ihre Weihnachtseinkäufe in Kiel frühzeitig erledigen wollen, weil sie befürchten, dass die Einkaufsmöglichkeiten bei steigenden Infektionszahlen wieder eingeschränkt werden könnten." Das ist reine Spekulation und enthält keinerlei Faktengrundlage. Genauso gut ließe sich spekulieren, dass viele Menschen eben auf Grund der angespannten Pandemie-Lage zu Hause bleiben, auf ihre Weihnachtseinkäufe verzichten oder diese im Internet tätigen und so ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen als in den vergangenen Jahren zu erwarten ist. Das gilt ebenso für die Spekulation, dass es nach Auflösen des Staus zum Beispiel am Citti-Park zu einem "überfrequentierten Zulauf von Fahrzeugen und in Folge zu Menschenansammlungen" kommt. Alle dementsprechenden Ausführungen sind also reine Spekulation und dürfen daher nicht für eine gesicherte Gefahrenprognose verwendet werden.

Die Erfahrung mit Demos auf der B76 in Kiel zeigt das Gegenteil. Vorhergesehen waren Überlastungen und Rückstau. Dadurch, dass eine Demo - im Gegensatz zu einem Unfall oder einem ungeplanten Stau - vorher angekündigt ist, haben Verkehrsteilnehmer*innen aber die Möglichkeit, sich darauf einzustellen. Dadurch blieb das erwartete Verkehrschaos aus. Ähnliches ist auch bei der hier geplanten Demo zu erwarten.

Die Stadt Kiel führt in ihrem Bescheid zur Gefahr von Unfällen aus:

"Die durch die notwendigen Vollsperrungen entstehenden Staus bergen zudem die erhebliche Gefahr von Auffahrunfällen mit evtl. Personenschäden, da Fahrzeugführer immer wieder Stauenden trotz eingeschalteter Warnblinklichter der sich schon im Stau befindlichen Fahrzeuge nicht wahrnehmen und auffahren.

...

Eilantrag

*Der durch eine Autobahnspernung ausgelöste Umleitungsverkehr brächte durch eine Verkehrsverdichtung, die mehrere Tausend Fahrzeuge über dafür unterdimensionierte Strecken führt, ebenfalls erhebliche und zu vermeidende Gefahren für die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer*innen mit sich. Auch die zu erwartenden Umleitungsverkehre würden in einer Art Kettenreaktion weitere Staus sogar auf entfernteren Straßen auslösen, mit entsprechenden dortigen wahrscheinlichen Gefährdungen."*

Grund für eine Verkehrsverdichtung und zahlreiche Staus und Unfälle, die es tagtäglich gibt, ist vor allem, dass soviel Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr gelegt wird und es dadurch einfach zuviel Autoverkehr gibt. Den alltäglichen Wahnsinn auf den Straßen zuzulassen, aber eine Demonstration dagegen auf denselben Straßen zu verbieten, zeigt gerade wie sehr auch bei der Entscheidung über die Verfügung von Straßenraum mit Maß vor allem für den Autoverkehr gemessen wird. Täglich gibt es allein in Schleswig-Holstein im Schnitt über 250 Straßenverkehrsunfälle, 33 davon mit Personenschäden (Quelle: Statistikamt Nord). In Kiel gibt es jährlich fast 10.000 Straßenverkehrsunfälle. Daher sind leider Straßenverkehrsunfälle Teil des Normalbetriebs, genauso wie Staus. Auch bei anderen Stauquellen werden die Auffahrunfälle nicht den Stauverursachenden (zB den zu vielen Autofahrenden) zugerechnet und deshalb auch nicht das Autofahren verboten. Warum hier bei einer Demonstration anders gemessen werden sollte, erschließt sich der Antragsstellerin nicht. Es zeigt umso mehr die Notwendigkeit der Demonstration, um Autoverkehr und damit Straßenverkehrsunfälle zu begrenzen.

Ob der Verkehr auf einer Autobahn oder einer Bundesstraße eingeschränkt werden muss, ist zudem für die Unfälle nicht so erheblich. Auf den streitgegenständlichen Autobahnen und dem zu befahrenden Teilstück herrscht durchweg eine Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 120km/h. Auch auf autobahnähnlichen Bundesstraßen (mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung oder wenn die Richtungsfahrbahnen baulich getrennt sind) gilt in Deutschland lediglich eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Die Stadt Kiel schreibt weiter:

*"Für den Gegenverkehr stellt die Versammlung aber durch die zu erwartende Ablenkung der Autofahrer*innen eine Gefahr dar, die allein schon durch die Andersartigkeit der Versammlung (Radfahrende mit Transparenten) gegenüber dem gewöhnlichen Kraftverkehr entsteht. Dieser Gefährdung könnte ... nur durch eine Vollsperrung auch der Gegenfahrbahn ausgeschlossen bzw. durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf ca. 60 Km/h minimiert werden."*

Einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf ca. 60km/h auf der Gegenfahrbahn spricht aus Sicht der Antragsstellerin nichts entgegen. Das ist eine Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des bei Baustellen Üblichem und daher kaum eine Einschränkung der Autofahrer*innen. Dass eine Versammlung Aufmerksamkeit erregt, stellt eine unvermeidbare Nebenfolge einer rechtmäßigen Versammlung dar. Das kann also nicht als Argument gegen die Versammlung angeführt werden.

Eilantrag

c. Zur Verhältnismäßigkeit

Die Verhältnismäßigkeit der Versammlung wurde bereits in der Anmeldung der Antragsstellerin damit begründet, dass explizit gegen Autobahnen demonstriert würde:

„Solange die Autobahn und der motorisierte Individualverkehr (MIV) einen derart riesigen Stellenwert im gesamtgesellschaftlichen Verkehrskonzept einnehmen wie momentan, solange besteht besonderer Anlass für unseren Protest. Das Recht auf freie Ortswahl einer Versammlung nach Art 8 GG gilt auch auf Autobahnen. Den Protest bewerten wir dementsprechend als verhältnismäßig.“

Die A210 ist als Ort für Protest gegen Autobahnen auch insbesondere deshalb geeignet, weil sich dort zeigt, dass der Weiterbau von Autobahnen durch Protest verhindert werden kann.

Auch die europäische Rechtsprechung hat klargestellt, dass gegen Demonstrationen auf Autobahnen grundsätzlich nichts einzuwenden ist und dadurch auch einige Beschränkungen der Autofahrer*innen und des freien Warenverkehrs hingenommen werden müssen vgl: EuGH, Urt. v. 12.06.2003, Rs. C-112/00, Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge / Republik Österreich), Slg.,2003, I-5659, Rdn. 90.:

Strengere Auflagen hinsichtlich des Ortes der fraglichen Versammlung – z. B. neben der Brenner-Autobahn – wie ihrer Dauer – nur wenige Stunden – hätten als übermäßige Beschränkung wahrgenommen werden können, die der Aktion einen wesentlichen Teil ihrer Wirkung hätte nehmen können. Zwar müssen die zuständigen nationalen Stellen bestrebt sein, die mit einer Demonstration auf öffentlichen Straßen verbundenen unausbleiblichen Auswirkungen auf die Freiheit des Verkehrs möglichst gering zu halten, doch haben sie dieses Interesse gegenüber dem der Demonstranten, die öffentliche Meinung auf die Ziele ihrer Aktion aufmerksam zu machen, abzuwägen.

Zwar bringt eine derartige Aktion gewöhnlich für unbeteiligte Personen bestimmte Nachteile mit sich, insbesondere was die Freiheit des Verkehrs angeht, doch können diese grundsätzlich hingenommen werden, wenn damit im Wesentlichen der Zweck verfolgt wird, auf rechtmäßige Weise eine Meinung öffentlich zu äußern.

Offensichtlich nimmt die Auflage, die Demonstration hier nicht auf die Autobahn zu lassen, dieser einen Großteil ihrer öffentlichen Wirkung. Protest gegen Autobahnen muss auf Autobahnen sichtbar sein, sonst wird er nicht als solcher wahrgenommen.

Zur Wahrnehmung der Demonstration schreibt die Stadt Kiel:

*"Hinzu kommt, dass die Versammlung auf der Bundesautobahn zwar durch die Störung des Kraftverkehrs Aufmerksamkeit erhält, aber die meisten der im Stau stehenden Menschen nicht wissen, welche Ursache dieser Stau hat. Selbst wenn die anderen Verkehrsteilnehmer*innen erkennen können, dass der Stau durch eine Versammlung verursacht wird, erreicht die gesellschaftspolitische Aussage der Versammlungsteilnehmenden diese Menschen nicht. Damit wird einer der zentralen Zwecke einer Versammlung, die Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung, nicht erreicht.*

Im übrigen ist die Versammlung auf der Bundesautobahn nur für den Gegenverkehr sichtbar, ..."

Eilantrag

Mit den Ausführungen mischt sich die Versammlungsbehörde nicht nur in das Bestimmungsrecht der Anmelderin ein, sie sind überdies auch sachlich falsch. Viele Menschen hören im Auto Radio vor allem für Staudurchsagen. Bei diesen ist es durchaus üblich, auch die Gründe (z.B. Unfall) für einen Stau zu nennen. Insofern werden die meisten Verkehrsteilnehmer*innen eben doch mitbekommen (und sei es im Nachhinein), dass der Grund eine Demonstration war.

Die Botschaft der Demonstration ist ebenso einfach zu erfassen: Platz für Fahrräder und Demonstrationen statt für Autos - das geht auch ohne direkte visuelle Wahrnehmung der Demonstration. Würde die Demonstration nicht über die Autobahn gehen, würde jedoch das Gegenteil eintreten und viele der Autobahn-Nutzer*innen würden die Demonstration eben nicht mitbekommen. Damit die gesellschaftspolitische Aussage diese Menschen erreicht, ist gerade die Nutzung der Autobahn elementar notwendig.

Weiterhin wird der Zweck einer Versammlung oft nur mittelbar erreicht, durch Berichterstattung über eben diese (ganz bekannt bei großen Versammlungen an Orten der Zerstörung wie bei Atomkraftwerken, die auch eher nicht mitten in der Stadt stehen). Für das Zusammenbringen der Gründe für die Umweltzerstörung ist es eben gerade notwendig, genau an diesen Orten (in diesem Fall auf der Autobahn) zu demonstrieren. Andernfalls werden die Demonstrationen einfach nicht in gleichem Maße wahrgenommen. Eine einfache Ansicht der Berichterstattung über Demos auf Autobahnen und neben Autobahnen gegen Autobahnen belegt das.

Für die potentiellen Teilnehmer*innen an der Demo hat der Abschnitt auf der Autobahn wegen des Ortes eine symbolische Bedeutung. Ihren Protest ausdrucksstark umsetzen zu können, motiviert Menschen zu demokratischer Teilhabe. Wird dagegen das Kernelement des Protests verboten, frustriert das Menschen und hält sie davon ab, sich angesprochen zu fühlen und einzubringen. Es geht also nicht nur um die von der Stadt angesprochene Wahrnehmung durch die anderen Verkehrsteilnehmer*innen, sondern auch um die Wahrnehmung durch alle potentiellen Demo-Teilnehmer*innen, deren Umfeld und Gleichgesinnte, die nicht vor Ort sein können. Deren Wahrnehmung ist eben dann ungleich größer und positiver, wenn die Demo wie geplant auf der A210/A215 stattfindet.

Für die Außenwirkung ist außerdem der neuartige und gewissermaßen einzigartige Charakter der Demo relevant. Obwohl, wie bereits ausgeführt, an anderen Orten und Zeitpunkten bereits themenverwandte Demonstrationen auf Autobahnen stattfanden, ist die Nutzung von Autobahnen für Demos in der Umgebung von Kiel eben immer noch extrem unüblich und verkörpert einen Bruch mit der Gegenwart. Bei einer Ausweichstrecke ginge dieser Charakter der Demo verloren und damit auch die Möglichkeit der Teilnehmer*innen, ihrer Forderung nach einem Bruch mit der autozentrierten Gegenwart Nachdruck zu verleihen.

Davon abgesehen liegt es in der Beurteilung der Veranstalter*innen, wie eine Versammlung mit möglichst großem Effekt auf die öffentliche Meinungsbildung durchgeführt werden kann. Deshalb gibt es das Recht auf Ausgestaltungsfreiheit und freie Ortswahl von Versammlungen, welches durch den Bescheid der Stadt Kiel aberkannt wird.

Eilantrag

Außerdem ist zu befürchten, dass wenn angemeldete Demonstrationen auf Autobahnen nicht möglich sein sollen, potentielle Teilnehmer*innen verstärkt darauf ausweichen, dort unangemeldete Aktionen durchzuführen. Auch das kann parallel zur Rechtsprechung bezüglich der Brenner-Autobahn als Abwägungspunkt genommen werden, solche Aktionen eben gerade angemeldet möglich zu machen. Was die Abwägung angeht, geht es um eine halbe Stunde und selbst bei der Prognose der Stadt Kiel um nicht mehr als drei (also wenige) Stunden Beschränkung des Verkehrs, das Urteil ist also dementsprechend anzuwenden. Bei unangemeldeten Aktionen ist zu befürchten, dass die Auswirkungen ungleich größer und vor allem schlechter planbar sind. Im oben zitierten Urteil des EuGH heißt es dazu:

Die Beklagte hat hierzu unwidersprochen vorgetragen, dass alle denkbaren Ersatzlösungen die Gefahr schwer beherrschbarer Reaktionen mit sich gebracht hätten, die möglicherweise ungleich schwerer wiegende Störungen des innergemeinschaftlichen Handels und der öffentlichen Ordnung verursacht hätten, etwa in Form von wilden Demonstrationen, Zusammenstößen zwischen Anhängern und Gegnern der betreffenden Protestbewegung oder Gewalttaten von Demonstranten, die sich in der Ausübung ihrer Grundrechte beeinträchtigt fühlten.

Zur Anzahl der Ordner*innen (Auflage Nr. 6)

Die Auflage eine Ordner*in pro 10 Teilnehmenden zu stellen, ist unverhältnismäßig und schon deshalb rechtswidrig, weil die Auflage nicht begründet ist.

Eigentlich sind Ordner*innen ein Mittel, deren sich die Versammlungsleitung nach ihrem Ermessen bedienen soll. Die Tendenz immer mehr und hier schon 10% der Teilnehmenden zu Ordner*innen erklären zu müssen, schränkt die Versammlungsfreiheit ein, da die Ordner*innen dann eine Funktion erfüllen müssen und nicht nach ihren Wünschen an der Versammlung teilnehmen können. Es können gerne Ordner*innen gestellt werden, aber üblich waren mal eine Ordner*in pro 50 Teilnehmenden, mit zusätzlichen Pandemie-Vorsorge-Maßnahmen sind auch ein*e pro 30 Personen noch stemmbar, aber jede zehnte Person ist einfach vollkommen übertrieben.