

Verwaltungsgericht Köln
Appellhofplatz
50667 Köln

Fax: 0221 2066 457

Antrag im einstweiligen Rechtsschutz

gegen

das Land NRW, vertreten durch das PP Bonn, Königswinterer Straße 500, 53227
Bonn

- Antragsgegner -

Namens und beauftragt wird beantragt,

die aufschiebende Wirkung der noch zu erhebenden Klage gegen die Verfügung vom 27.10.2020 insoweit wiederherzustellen, als durch diese die angemeldete Route ab Friedrich-Herzebruch-Straße, Karlrobert-Kreiten – Straße, Am Botanischen Garten, Reuterstraße, Auffahrt BAB 565, Abfahrt Tannenbusch Nord, Auffahrt Tannenbusch Nord, Abfahrt auf Reuterstraße, Jagdweg, Sternenburgstraße untersagt wird.

Begründung:

Die Verfügung ist rechts- und verfassungswidrig.

Der Antragsteller begehrt die Nutzung eines Teilstücks der Autobahn A 565 für die am 08.11.2020 stattfindende Fahrraddemonstration. Die Nutzung der Autobahn A 565 wurde mit der angegriffenen Verfügung untersagt.

I.

Der Antragsteller und seine Mitstreiter - Parents for Future, Fridays for Future, Verkehrsforum Bonner Bürgerinitiativen, Radentscheid Bonn, ADFC Bonn, die Bürgerinitiative Moratorium A565, Extinction Rebellion Bonn, die Klimawache Bonn und der Verkehrs-Club Deutschland (VCD) – sehen die Notwendigkeit, Wissen um die Klimakrise zu verbreiten und zu bewirken, sehen die Notwendigkeit, dass es nicht bei schön klingenden Lippenbekenntnissen verbleibt, sondern tatsächlich effektive und rechtzeitige Maßnahmen unternommen werden. Dass diese Maßnahmen nicht nur irgendwann erfolgen dürfen, sondern es um akut notwendiges Handeln geht, ist offenkundig. Es bedarf einer google Eingabe „news“ „Klimawandel“, um knapp 8 Mio. Suchergebnisse zu erlangen, die nicht von irgendwann eintreffenden Folgen handeln, sondern davon, dass der Mont-Saint-Michel akut in Gefahr ist, davon, dass die nationalen Wissenschaftsakademien einen radikalen Wandel in der EU Klimapolitik als unabdingbar ansehen, davon, dass die Ausdehnung des Meereises in der Arktis im Oktober 2020 einen neuen historischen Tiefstand für diesen Monat erreicht hat. Effektive und rechtzeitige Maßnahmen sind möglich und umsetzbar. Sie sind möglich und umsetzbar auch im Umfeld des eigenen Wohnens und Arbeitens, sie sind umsetzbar in der Stadt Bonn. Zur Tätigkeit des Antragstellers und seiner Mitstreiter gehört daher auch, sich mit den konkreten Planungen des Landes NRW, auch betreffend Bonn auseinanderzusetzen.

Eine dieser Planungen betrifft den 6-spurigen Ausbau auf 6,1 km der A 565 zwischen AS Bonn/Hardtberg und dem AK Bonn/Nord, und damit den sogenannten Tausendfüßler.

Auf dem Autobahnteilstück im Bonner Norden soll die Brücke „Tausendfüßler“ abgerissen werden und die jetzige Brücke/Autobahn mit vier Fahrstreifen durch einen Neubau mit sechs Fahrstreifen plus Standstreifen ersetzt werden; die Kosten sollen sich auf ca. 300 Mio. € belaufen.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der Bezirksregierung Köln wurden die Planunterlagen bis einschließlich Freitag, 9.10. zur Einsicht veröffentlicht. Einwendungen können daher noch bis einschließlich 09.11.2020 vorgebracht werden.

Dies veranlasste den Antragsteller und seine Mitstreiter, für den 08.11.2020, also für den Tag vor dem Ende der Einwendungsfrist, eine Demonstration anzumelden, um öffentlich u.a. zu verdeutlichen:

Ein Ausbau des Tausendfüßlers wird mehr motorisierten Individualverkehr (MIV) als bisher anziehen, und stellt damit einen großen verkehrs- und umweltpolitischen Fehler dar. Dies vor dem Hintergrund, dass die Reuterstraße, auf die die A 565 an der Ausfahrt Poppelsdorf führt, dadurch mit neuem Verkehr belastet werden würde, die aber im Zuge der Klagen der Deutschen Umwelthilfe der Dreh- und Angelpunkt in Bonn hinsichtlich erhöhter Stickoxid-Werte war und nur durch einen Vergleich (Tempo 30 km/h) von einem Fahrverbot verschont blieb.

Ein Radschnellweg wird auf dem neu geplanten Ausbau der A 565 – trotz Pflicht, dass bei einem Autobahn-Brückenbau auch ein Radweg miteingeplant werden muss - nicht geplant, sondern die gesetzliche Vorgabe (2019 Bundesfernstraßengesetz) konsequent mit Hinweis auf bereits vorangegangene Planungen ignoriert. Ein Radschnellweg auf bzw. direkt neben den bisherigen Spuren der Autobahn hätte jedoch herausragende Vorteile: Es handelt sich beim Tausendfüßler vor allem um eine Pendlerstrecke, weniger um eine typische Transitstrecke. Daher ist es sinnvoll und notwendig, Alternativen für Pendler zu schaffen. Ein Radschnellweg ermöglicht ein Pendeln mit dem Fahrrad und könnte von der anderen Rheinseite viel schneller erfolgen, als wenn – wie aktuell – nach Querung des Rheins auf einem Radweg entlang der Autobahn weiter im Stadtverkehr gefahren werden müsste.

Zudem wird kritisiert, dass Straßen.NRW die Bürger nur unzureichend informiert hat, u.a. weil gegen § 25 (3) VwVerfG verstoßen wurde. Der betroffenen Bevölkerung wurde zwar Gelegenheit gegeben, im Vorfeld der Antragstellung des Vorhabenträgers Fragen zu stellen, Anregungen, Einwendungen sowie Alternativen aufzuzeigen. Ein Ergebnis aus dieser Beteiligung der Öffentlichkeit

wurde jedoch vor Antragstellung des Vorhabenträgers nicht dargelegt, bzw. der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben. Auch ein Antrag auf ein anschauliches 3-D-Modell – zur besseren Vorstellung, was dieser 6-spurige Ausbau bedeutet – wurde von Straßen.NRW abgelehnt.

Dieser Inhalt der Demonstration veranlasste also einerseits zur Wahl des Datums – einen Tag vor dem Ende der Einspruchsfrist – andererseits zur Wahl des Orts:

Nicht irgendwo soll eine Fahrraddemonstration stattfinden, sondern – auch – genau an dem Ort der genau zuwider notwendiger Klimapolitik ausgebaut werden soll. Denn es wird mit dem Ausbau der A 565 gerade im Sinne des individuellen Verkehrs und auf Basis von Hochrechnungen der Zunahme dessen (vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW/A565-G10-NW.html>) geplant, und gerade nicht im Sinne eines der Klimakrise adäquaten Umdenkens. Der Ausbau beruht gerade auf der Annahme, dass dieser notwendig ist, weil der Individualverkehr zunehmen wird, weil dieser weiterhin erfolgen wird. Zugleich lockt der Ausbau weiteren Autoverkehr an und führt dementsprechend zu einer Verschärfung der Verkehrssituation. Der Ausbau ist damit gerade Ausdruck dessen, dass alles weitergehen könnte wie bisher, dass weiterhin ein exorbitanter motorisierter Individualverkehr, unter dem Bonn als "Stau-Hauptstadt in NRW" (https://ga.de/bonn/stadt-bonn/raus-aus-dem-auto_aid-44066125) in besonderer Weise leidet, stattfinden könnte, anstatt dass, entsprechend der wissenschaftlichen Erkenntnisse, eine Neuplanung und ein Umdenken erfolgt.

Die Demonstration mit Fahrrädern soll daher auch genau an dem Ort stattfinden, an dem gerade kein Radschnellweg gebaut wird, sondern dieser bis dato einer solchen Nutzung verweigert wird. Die Demonstration soll diesen neuralgischen Punkt betreffen:

den ersten Bauabschnitt des geplanten Ausbaus des Tausendfüßlers hinter dem Autobahnkreuz Nord bis zur Abfahrt Reuterstraße.

- Anlage A1 -

Der Antragsteller und seine Mitstreiter haben nicht vor, „einfach so“ auf der Autobahn zu fahren. Es geht unmittelbar um diese Autobahn und deren Ausbau.

Insofern haben die Antragsteller, in sorgfältiger und mehrfach gegenüber dem Antragsgegner dargelegter Abwägung, ein Stück der Autobahn gewählt, das zum einen den ersten Bauabschnitt darstellt, und damit den Teil darstellt, an dem darüber entschieden wird, welchen klima- und verkehrspolitischen Weg die Stadt Bonn einschlagen wird, das damit einen Teil darstellt, der von hoher Symbolkraft und gleichzeitig von herausragender Bedeutung für die weitere Verkehrsplanung der Stadt ist. Sie haben den Teil gewählt, der ein rein städtisches Autobahnstück betrifft, und damit in besonderem Maße wichtig für die Stadt und ihren CO2 Ausstoß ist, haben aber gleichzeitig darauf verzichtet, ein Stück Autobahn als Ort ihrer Demonstration zu wählen, das einen Knotenpunkt mit anderen Autobahnen darstellt, indem bewusst gerade ein Teil angemeldet wurde, der deutlich *hinter* dem Autobahnkreuz zur A555 beginnt und *vor* der Abfahrt Lengsdorf (hier besteht der Anschluss vom Süden kommend auf die B56) endet.

Der Antragsteller hat zudem – dies nach der streitgegenständlichen Verfügung – die Demonstration in die Nachmittagsstunden (ab 15 Uhr) verlegt, um etwaige womöglich erfolgende Verkehrsspitzen nicht zu tangieren.

Glaubhaftmachung:

Email des Antragstellers an den Antragsgegner vom 29.10.2020 – Anlage A2

Hinsichtlich des weiteren Sachverhalts wird auf die streitgegenständliche Verfügung samt Anlagen verwiesen. Es bedarf lediglich zweier Korrekturen:

Soweit auf S. 6 dargelegt wird, der Antragsteller habe von einem U-Turn *am* Autobahnkreuz gesprochen, ist dies falsch. Er sprach von einem U-Turn *vor* dem Autobahnkreuz Nord in Höhe der Autobahn-Abfahrt Tannenbusch (sh. auch E-Mail vom 20.10.2020).

Soweit zudem auf S. 7 letzter Absatz der Antragsteller derart wiedergegeben wird, als ginge er davon aus, die geplante Versammlung würde den Verkehr ebenso beeinträchtigen wie vorangegangene Sperrungen, ist dies unrichtig. Er verwies lediglich auf die Vergleichbarkeit der notwendigen und der am 11.10.2020 erfolgten Sperrung.

Glaubhaftmachung:

Eidesstattliche Versicherung des Antragstellers – Anlage A3

II.

Das Verbot, die Demonstration wie zuletzt angemeldet durchzuführen, verletzt den Antragsteller in seinem Recht aus Art. 8 Abs. 1 GG.

Art. 8 Abs. 1 GG ist nicht irgendein Grundrecht. Es ist das Grundrecht, dass das BVerfG zurecht als "ein Stück ursprünglich - ungebändigter unmittelbarer Demokratie" bezeichnet hat, „das geeignet ist, den politischen Betrieb vor Erstarren in geschäftiger Routine zu bewahren" ((BVerfGE 69, 351 ff. - Brokdorf).

„Das Recht des Bürgers, durch Ausübung der Versammlungsfreiheit aktiv am politischen Meinungsbildungsprozeß und Willensbildungsprozeß teilzunehmen, gehört zu den unentbehrlichen Funktionselementen eines demokratischen Gemeinwesens. Diese grundlegende Bedeutung des Freiheitsrechts ist vom Gesetzgeber beim Erlaß grundrechtsbeschränkender Vorschriften sowie bei deren Auslegung und Anwendung durch Behörden und Gerichte zu beachten.“ (ebenda). Der Staat muss „die in Art. 8 GG verkörperte verfassungsrechtliche Grundentscheidung“ (ebenda) beachten und „darf die Ausübung der Versammlungsfreiheit nur zum Schutz gleichwertiger anderer Rechtsgüter unter strikter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit begrenzen.“ (ebenda).

Art. 8 Abs. 1 GG schützt nicht nur die Freiheit, mit anderen Personen zum Zwecke einer gemeinschaftlichen, auf die Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung gerichteten Erörterung oder Kundgebung örtlich zusammen zu kommen (BVerfG, B.v. 24.10.2001 - 1 BvR 1190/90 u. a. - juris Rn. 39 ff.), sondern insbesondere auch das *Selbstbestimmungsrecht über die Durchführung der Versammlung als Aufzug, die Auswahl des Ortes und die Bestimmung der sonstigen Modalitäten der Versammlung* (BVerfG, B.v. 20.12.2012 - 1 BvR 2794/10 - juris Rn. 16 m. w. N.).

„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. ... Demgegenüber verbürgt die Versammlungsfreiheit die Durchführung von Versammlungen dort, wo ein allgemeiner öffentlicher Verkehr eröffnet ist.“

(Urteil vom 22. Februar 2011 - 1 BvR 699/06 – Fraport)

Hierbei handelt es nicht, darf es sich nicht um leere Worthülsen handeln, sondern um die Richtschnur behördlichen Handelns, um die Leitlinie einer Behörde, die – im Einklang mit diesen Grundentscheidungen – bemüht sein muss, Art. 8 Abs. 1 GG in besonderer Weise zu schützen und die Freiheit der Versammlung zu garantieren.

Kein abstraktes Berufen auf andere Grundrechte kann die Versammlungsfreiheit einschränken. Keine abstrakte Gefahr für Art. 2 Abs. 1 GG oder Art. 14 Abs. 1 GG kann einen Eingriff in Art. 8 Abs. 1 GG rechtfertigen. Wenn es keine konkret begründbare, unmittelbare Gefahr für ein ebenso zu schützendes Rechtsgut wie die Versammlungsfreiheit gibt, ist ein Eingriff nicht gerechtfertigt, auch wenn man diesen gerne hätte.

Diese Grundsätze betreffend Art. 8 Abs. 1 GG finden ihr Ende auch nicht auf der Auffahrt zu einer Autobahn. Es kann und darf keine öffentlichen Bereiche geben, die per se „versammlungsfrei“ und damit grundrechtsfrei sind.

Insbesondere ist es nicht Aufgabe des Antragsgegners, des Staats, darüber zu befinden, ob andere Orte aus Sicht des Staates das Erreichen des Ziels der Grundrechtsträger „besser erfüllen“ (S. 16 des streitgegenständlichen Bescheids). Derartige Argumentationen erinnern eher an einen Obrigkeitsstaat, sind einem Rechtsstaat aber fremd.

Zu Recht hat daher das OVG Magdeburg in seiner Entscheidung vom 27.07.1993 - 2 M 24/93 ausgeführt:

„Allerdings ist dem Antragsteller zuzugestehen, dass die Benutzung der Bundesautobahn für Demonstrationzwecke nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Insoweit lassen sich nicht generell „Verkehrsbelange“ entgegenhalten.

Auszugehen ist nämlich von dem für die demokratische Verfassung hohen Rang des Rechts auf Demonstration (Art. 8 Abs. 1 GG). Das Bundesverfassungsgericht hat die Meinungsfreiheit und die Versammlungsfreiheit (als Recht auf kollektive Meinungskundgabe) als für die freiheitlich-demokratische Staatsordnung konstituierend und als Teil des Willensbildungsprozesses im demokratischen Gemeinwesen bezeichnet (BVerfG, Beschluss vom 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 eingeeengt; die Grundlagen der Prognose müssten ausgewiesen werden (BVerfG, a. a. O.). „Verkehrsbelange“ haben hiernach auch nicht dann ohne Weiteres den Vorrang, wenn der Aufzug von Radfahrern ausgerichtet wird, denen die Benutzung der ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehaltenen Autobahn gemeinhin untersagt ist ...“

Einen verfassungsgerichtlichen Grundsatz auf „Leichtigkeit des Verkehrs“ gibt es nicht. Dies unterstellt, würde bedeuten, dass jegliche Versammlung, jegliche Demonstration, die auf öffentlichen Straßen gerade stattfinden soll, die auf öffentlichen Straßen gerade stattfinden muss, denen die Nutzung des öffentlichen Raums inhärent ist, die den „Normalbetrieb“ gerade durch- und unterbrechen müssen, um ihre – verfassungsrechtlich geschützte – Funktion zu erfüllen, von vornherein in – verfassungsrechtlich gerade nicht vorgesehene – Schranken verwiesen würde.

„Jeder Aufzug beeinträchtigt nämlich notwendigerweise den Straßenverkehr. Denn die dabei im Rahmen des zulässigen Gemeingebrauchs stattfindende Benutzung der öffentlichen Verkehrsfläche verdrängt zwangsläufig zeitweise den

auf dieser sonst stattfindenden normalen Fahr- und Fußgängerverkehr (vgl. Ott, VersammlG, 4. Aufl., § 15 Rdnr. 9). Gleichzeitig mit der bei einem Aufzug in geschlossener Formation auftretenden größeren Anzahl von Verkehrsteilnehmern kann der normale Fahr- und Fußgängerverkehr nämlich nicht mehr stattfinden. Eine solche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs gehört aber zum Wesen der grundgesetzlich zugelassenen Versammlungsform des Aufzuges. Durch Art. 8 I GG wird der Staat daher verpflichtet, für Aufzüge die öffentlichen Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen und gegebenenfalls sogar den Verkehr umzuleiten oder abzusperren (vgl. Ott, Einf. Rdnr. 20).“

(VGH München, Urteil vom 11-01-1984 - 21 B 83 A 2250)

Das OVG NRW geht, u.a. in seinem Beschluss vom 30. Januar 2017 - 15 A 296/16 - also fehl, wenn es die grundsätzliche Auffassung statiert, dass das Interesse des Veranstalters und der Versammlungsteilnehmer an der ungehinderten Nutzung einer Bundesfernstraße je nach Lage der Dinge im Einzelfall hinter die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zurückzutreten hätte und dies für Bundesautobahnen in herausgehobener Weise gelte, weil sie gemäß § 1 Abs. 3 FStrG nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind.

Dies würde nämlich – zu Ende gedacht - zu der verfassungswidrigen Auffassung führen, dass Autobahnen *per se* für die Wahrnehmung der Versammlungsfreiheit tabu wären. Denn „je nach Lage der Dinge im Einzelfall“ wird es *immer* den abstrakt formulierbaren Belang nach Leichtigkeit des Verkehrs geben, zumal auf Autobahnen.

Der VGH Kassel, NJW 2009, 312, hat daher Recht, wenn er ausführt:

„Andererseits hat die Versammlungsbehörde zu berücksichtigen, dass mit jedweder auch nur kurzfristigen Inanspruchnahme der Autobahn für eine Versammlung notwendigerweise umfangreichere Sicherungsmaßnahmen und nicht unerhebliche Verkehrsbehinderungen verbunden sind. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass Verkehrsbehinderungen und Staubildungen auf Autobahnen zu den üblichen, mit polizeilichen und straßenverkehrsrechtlichen Mitteln

grundsätzlich zu beherrschenden Erscheinungen gehören. Anders als bei diesen im Regelfall nicht oder nicht exakt vorhersehbaren Verkehrsstörungen kann durch Versammlungen eintretenden Behinderungen überdies im Rahmen eines Sicherheitskonzepts vorausschauend durch Umleitungen, frühzeitige Warnhinweise, Meldungen im Verkehrsfunk und andere geeignete Maßnahmen begegnet werden (vgl. OVG Magdeburg, Beschl. v. 27. 7. 1993 – 2 M 24/93, BeckRS 2008, 32331). Die Behörde kann deshalb die Nutzung der Autobahn durch die Versammlung grundsätzlich nicht allein unter Hinweis auf diese zwangsläufig eintretenden Folgen untersagen, weil anderenfalls über § 15 I VersG letztlich ein absolutes Verbot der Nutzung der Autobahnen für Versammlungszwecke statuiert würde, für das aus den oben dargelegten Gründen eine rechtliche Grundlage fehlt.“

Erforderlich ist daher, wie auch auf anderen öffentlichen Straßen und Plätzen, dass eine Untersagung, ein Verbot, und damit das schärfste Mittel staatlichen Eingriffs, erst und nur dann erfolgen darf, wenn dies zum Schutz gleichwertiger Rechtsgüter unerlässlich ist.

Dies ist es im vorliegenden Fall nicht.

Im Einzelnen:

Soweit der Antragsgegner behauptet, Stauenden bürden ein hohes Unfallrisiko, so mag das abstrakt stimmen. Der Antragsteller kann aufgrund der aus 2012 – 2014 (also Zahlen von vor sechs Jahren) aufgeführten Unfälle an Stauenden mangels Daten, die in der Hoheit des Antragsgegners liegen, weder nachvollziehen, ob diese Unfallzahl primär aus dem Stauende resultierte, noch, was tatsächlich ein Bild vermittelte, wie viele Unfälle bei angekündigten, geplanten, also nicht „wildem Staus“ erfolgten (zu Recht verwies das OVG Magdeburg, aaO, darauf, dass der vom Verwaltungsgericht Braunschweig in dessen Verfahren zur Hauptsache gehörte Sachverständige Dr. Schl. (VG Braunschweig, Urt. v 28.1.1992 - 5 A 5019/91 -, Abdruck, S. 10) die Gefahren einer kurzfristigen Autobahnsperrung anlässlich einer Demonstration für nicht signifikant angesehen

und einen „gezielten Stau“ sogar für beherrschbarer gehalten hat als einen „wilden“).

Allein die genannte Zahl untermauert also nicht, dass eine unmittelbare, konkrete Gefahr für Leib und Leben besteht, zumal, wenn die Sperrung angezeigt wird und entsprechende polizeiliche Sicherungsmaßnahmen erfolgen. Eine aussagekräftige Zahl, dass bei geplanten, angekündigten und mit den möglichen Sicherungen versehener Sperrung eine konkrete Gefahr droht, bleibt der Antragsgegner schuldig.

Im Übrigen mag sich vergegenwärtigt werden, dass alleine im Jahr 2018 36.131 km Stau auf der A1 in NRW festgestellt wurden, 264.000 Staus wurden in NRW im Jahr 2018 insgesamt gemessen. Etwa 154.000 Stunden steckten Autofahrer im Stau fest. Zusammengerechnet ergaben alle Staus in NRW eine Länge von knapp 486.000 Kilometern. Wenn man nur die rund 36.000 km Stau auf der A1 nimmt, lag die Gefahr eines Unfalls laut den Zahlen des Antragsgegners pro Jahr (also rund 700) bei knapp 2 %. Eine unmittelbare, konkrete Gefahr ist dies nicht – zumal, wie bereits ausgeführt – es sich wohl hierbei um ungeplante Staus handeln dürfte.

Es ist zudem zu berücksichtigen: Die Zahlen, die hier genannt werden, differenzieren nicht zwischen Autobahnen ohne und Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Bei dem angemeldeten Abschnitt handelt es sich um einen solchen, auf dem die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist. Damit ist bereits grundsätzlich die Gefahr von Auffahrunfällen wesentlich geringer, als dies bei echten Schnellstrecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung oder mit einer höheren zugelassenen Geschwindigkeit der Fall wäre.

Soweit der Antragsgegner anführt, er wolle „zur Verdeutlichung eines nicht vorhersehbaren Staus auf einer Autobahn“ ein konkretes Beispiel anführen, ist zunächst festzustellen, dass der durch eine Demonstration und damit planbare und regelbare Stau gerade nicht „nicht vorhersehbar“ sein wird, sondern durch entsprechende Maßnahmen – Meldungen im Vorfeld, Warnschilder ect. - so vorhersehbar wie nur möglich gemacht werden kann. Mit einer spontanen, und für

den Staat nicht bekannten Aktion, wie der geschilderten, hat der hiesige Sachverhalt also nichts zu tun.

Dass Erkenntnisse dazu vorlägen, dass bei (durchaus erfolgten) angemeldeten und durchgeführten Demonstrationen auf Autobahnen mit den entsprechend erfolgten Sicherungen Unfälle erfolgten, ist nicht bekannt.

Eine unmittelbare Gefahr ist folglich nicht begründet.

Soweit der Antragsgegner darlegt, dass das Verkehrsaufkommen auf dem angemeldeten Teilstück der A 565 besonders, und auch sonntags sehr hoch ist, folgt daraus noch keine unmittelbare Gefahr. Alleine hohe Zahlen von Verkehr vermögen nicht eine verfassungsgemäße Grundlage dafür darzustellen, dass deswegen die Versammlungsfreiheit zurückzutreten hätte. Die in der Literatur vertretene Ansicht - auch die Belange der in ihrer Fortbewegung gehinderten Verkehrsteilnehmer sind durch Art. 2 I GG grundgesetzlich geschützt und erhalten ihr Gewicht durch ihre Summierung (Schwerdtfeger, S. 46 ff.), zitiert durch OVG Lüneburg, Urteil vom 18.05.1994 - 13 L 1978/92 – ist aus grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Erwägungen heraus nicht haltbar: Eine Summierung in der Quantität von ggf. auch geringen Grundrechtseinschränkungen ersetzt keine Abwägung in der Sache, ersetzt in der Qualität keinen Grundrechtseingriff. Der geringe Eingriff beim einzelnen Grundrechtsträger wird nicht dadurch zu einem gravierenden, weil ggf. noch viele andere betroffen sind. Jede Abwägung, jede Verhältnismäßigkeitsprüfung würde hierdurch ad absurdum geführt.

Im Übrigen geht der Antragsgegner von Zahlen aus, um ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu untermauern, die nicht nachgeprüft werden können, weil sie nicht vorgelegt wurden. Dies möge erfolgen.

Zum anderen kennt der Antragsteller andere Zahlen.

Außerdem betreffen die genannten Zahlen nicht den in Rede stehenden Abschnitt.

Der Antragsgegner geht von im Jahre 2015 2240 KfZ/Stunde festgestellten KfZ an Sonntagen von AK Bonn Nord bis Bonn Auerberg aus.

Der angemeldete Streckenabschnitt ist aber erst *hinter* diesem Abschnitt, nämlich ab Bonn Tannenbusch. Diese Zahlen sind damit nicht tauglich. Denn viele Menschen aus dem Umland nutzen von Norden kommend das Autobahnkreuz Nord, um entweder über den Verteilerkreis in die Innenstadt zu gelangen oder von dort über die A555 weiter Richtung Köln zu fahren. Alle diese Fahrzeuge fahren nicht weiter Richtung Reuterstraße.

Bei der Wahl der Strecke war für den Antragsteller, wie es im Kooperationsgespräch ausdrücklich hervorgehoben worden ist, von entscheidender Bedeutung, dass dieser Verkehr weiterhin möglich ist, so dass auch Autos, die von Köln über die A555 kommend nach Süden fahren wollen, oder die von der rechten Rheinseite kommend nach Köln über die A555 fahren wollen, dies weiter können, ohne die Autobahn zu verlassen.

Angesichts dessen, dass im November erneut ein „Lockdown light“ erfolgt, hat unbedingt ein erheblicher prozentualer Abschlag der Zahlen aus dem Jahr 2015 zu erfolgen. Beim ersten Lockdown im April 2020 war der Verkehr an den relevanten Dauerzählstellen rund um Bonn im Vergleich zum April 2019 um durchschnittlich 50% (!) verringert. Selbst bei einem Abschlag von nur 30-40% sind Rückstaus auf der Autobahn auch in Erinnerung der leeren Straßen und Autobahnen beim ersten Lockdown – zumal an einem Sonntag – in hohem Maße unwahrscheinlich. Ob davon abgesehen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs überhaupt beeinträchtigt werden würden, ist fraglich und müsste gesondert nachgewiesen werden.

Da bei der Demonstration auch das Vorgehen von Straßen.NRW im Planungsverfahren kritisiert wird, sollte das Gericht in Erwägung ziehen, ob die Angaben von Straßen.NRW möglicherweise auch darauf ausgerichtet sein könnten, das Demonstrationsziel möglichst nicht zu erreichen, um die öffentliche Kritik an Straßen.NRW zu begrenzen. Wenn am Verbot, sich auf dem benannten Autobahn-Abschnitt zu demonstrieren, festgehalten würde, könnte das Ziel nicht erreicht werden. Die zu erwartende mediale Resonanz ist eng mit dem Demonstrationsort verbunden.

Vor allem aber: Die vom Antragsgegner gewählten Zählstellen sind keine, die direkt auf der Strecke liegen. Die auf der konkreten Strecke liegenden Zählungen zeigen, wie auf den Karten zu den Daten 2015 zu erkennen ist, niedrigere Zahlen als die im Bescheid angeführten im Streckenabschnitt südlich bzw. nördlich von dem für die Demonstration vorgesehenen Autobahnabschnitt (s. <https://www.nwsib-online.nrw.de/application.jsp>). Das dürfte eben gerade daran liegen, dass erstens viele in Lengsdorf von Süden kommend die Autobahn verlassen und über die B56 oder die Reuterstraße in die Stadt hineinfahren, und zweitens viele von Norden kommend beim AK Nord die A565 verlassen – entweder Richtung Köln über die A555 oder Richtung Innenstadt über den Verteilerkreis (Richtung Innenstadt ggffs. auch schon früher über die Abfahrt Auerberg).

Soweit der Antragsgegner von Spitzenwerten in den Mittagsstunden ausgeht, sei hinzuzufügen:

Gerade weil Straßen.NRW von Spitzenwerten der Verkehrsbelastung in den Mittagsstunden schrieb und zusätzlichen Verkehr für die Mittagsstunden prognostizierte, wurde von Seiten des Antragstellers und seiner Mitstreiter beschlossen, die Versammlung auf den Nachmittag zu verschieben, sodass diese "Spitzenwerte in den Mittagsstunden" vermieden werden.

Dass die Herbstferien in Bayern enden mögen, mag sein. Dass diese jemals die A 565 tangiert hätten, mag nachgewiesen werden. Offenkundig und plausibel ist dies nicht. Dass diese zudem im Jahre 2020, in Zeiten der Corona-Pandemie, eine relevante Größe darstellen sollen, ist abwegig und kein Argument für eine konkrete Gefahr.

Dass der verkaufsoffene Sonntag, wie angeführt, tatsächlich stattfindet, dürfte angesichts dessen, dass lediglich vier verkaufsoffene Sonntage bis dato erlaubt wurden, eher zweifelhaft sein. Selbst wenn dem aber so wäre, ist dies – angesichts dessen, dass die Besucher dessen gerade in die Innenstadt wollen – keine Begründung für das Verbot des hier angemeldeten Streckenabschnitts.

Soweit die vom Antragsteller selbst angeführten Möglichkeiten der Ausweichstrecken zurückgewiesen werden, ist anzuführen:

Die Ausweichstrecken sind zunächst am tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu messen. Da dies – sh. das bereits Ausgeführte – deutlich geringer sein werden, als vom Antragsgegner behauptet, ist insofern auch die Argumentation des Antragsgegners hinfällig. Zudem:

Es bedarf keines „vollwertigen Ausgleichs“ (S. 12). Wie bereits dargelegt: Störungen sind hinzunehmen. Staubildungen sind keine konkrete, unmittelbare Gefahr für ein ebenso hohes Rechtsgut wie die Versammlungsfreiheit.

Wenn als Argument angeführt wird, dass eine Sperrung über ein gesamtes Wochenende mit paralleler Sperrung einer wichtigen Ausweichstrecke zu über die Kapazitätsgrenze hinausgehenden Belastungen führte, mag dies zutreffend sein. Der Antragsteller kann dies – mangels Zahlen und valider Daten – nicht beurteilen. Erneut mögen die tatsächlichen Zahlen vorgelegt werden.

In jedem Fall handelt es sich beim hiesigen Vorhaben nicht um eines, das wie bei der beispielhaft angeführten Sperrung vom 10.10.2020 bis 12.10.2020 von Freitag 22:00 Uhr bis Montag 04:00 handelt. Bei der Argumentation wird zudem völlig außer acht gelassen, dass vom 10.-12.10.2020 parallel zur Sperrung der A565 eine Sperrung der für den Ausweichverkehr wichtigen B56 am Endenicher Ei erfolgt. Die doppelte Sperrung war ein wichtiger Grund für die Verkehrsprobleme. Wie groß die Auswirkungen einer Sperrung der B56 am Endenicher Ei auf den Stadtverkehr sind, hat die mehrwöchige Sperrung der B56 am Endenicher Ei in den Sommerferien 2020 unter Beweis gestellt (https://ga.de/bonn/stadt-bonn/sperrung-endenicher-ei-in-bonn-staus-und-verkehrsbehinderungen-ringsum_aid-51996815). Überdies ist bezeichnend, dass es in dem vom Antragsgegner erwähnten Artikel auch heißt, was vom Antragsgegner nicht erwähnt wird: „Die Bonner Polizei registrierte aufgrund der Staus „kein erhöhtes Einsatzaufkommen“.“ (https://ga.de/bonn/stadt-bonn/endenicher-ei-und-a565-in-bonn-sperrungen-sorgen-fuer-verkehrsprobleme_aid-53970743) Zu Unfällen scheint es also – trotz eklatanter 35-stündiger (Doppel-)Sperrung – nicht gekommen zu sein. Zu Rückstaus auf Autobahnen, was bezüglich der hiesigen

Demonstration behauptet wird, scheint es, dem Artikel nach, ebenso wenig gekommen zu sein.

Ob andere Straßen vorhanden sind, die an sich geeignet sind, den Verkehr umzuleiten, ist nicht Sache des Antragstellers. Auffällig ist, dass die am 11.10.2020 zentrale Umleitungsstrecke über die A555 diesmal nur eingeschränkt genutzt werden soll, weil ohne Erklärung angenommen wird, dass bis zur Anschlussstelle Auerberg die Autobahn verkehrsfrei zu halten sei – genau diesen Abschnitt zwischen Autobahnkreuz Nord und Auerberg wollte der Antragsteller, wie er in Vorgesprächen deutlich gemacht hat, eben gerade nicht verkehrsfrei halten, sondern für den Verkehr offen halten, obwohl eine Fahrt dort die Vorzüge des Radschnellwegs noch deutlicher hätte vor Augen führen können. Es sollte damit die auch bei der Sperrung vom 10.-12.-10.2020 übliche Ausweichstrecke für den Nord-Süd-Verkehr über die A555 offen gehalten werden (s. <https://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/meldung/update-a565-b56-vollsperrung-des-endenicher-ei-am-kommenden-wochenende.html>). Ohne Begründung wird das Sperrgebiet im Vergleich zum 11.10.2020 unverhältnismäßig ausgeweitet – gar bis zum Autobahn-Kreuz Nordost, Keinesfalls aber droht – auch angesichts der konkreten Umstände in diesem Fall – ein „stundenlanger völliger Zusammenbruch des Fahrverkehrs in einer besonders verkehrsreichen Gegend, der auch durch rechtzeitige Umleitungen durch die Polizei für die Zeit der Versammlung nicht verhindert werden kann“ (VGH München, NJW 1984, 2116 (2117)).

Der Antragsteller ist zudem, wie bislang ebenso, weiterhin bereit, über entsprechende Alternativen zu verhandeln, die das ggf. bestehende Umleitungsproblem des Antragsgegners, sofern es denn bestehen sollte, lösen könnte: Die Fahrt über den Probsthof oder die Querung der B56 könnten ggbfs. entfallen, nicht aber die für das Erreichen des Demonstrationsziels zentrale Fahrt über den benannten Abschnitt der A565.

Soweit weiterhin dargelegt wird, dass die Autobahn zwischen der Reuterstraße und der Anschlussstelle Bonn-Auerberg für die Versammlung verkehrsfrei zu halten ist, wird erneut darauf hingewiesen, dass alleine eine Sperrung oder

Verkehrsfreiheit keine Begründung für eine notwendige Beschränkung der Versammlungsfreiheit darstellt.

Im Übrigen:

Sperrungen sind, wie bereits deutlich gemacht worden ist, lediglich von der Reuterstraße bis zur Anschlussstelle Tannenbusch-Nord vorzunehmen, zudem ist die Auffahrt auf die A 565 am Autobahnkreuz Nord Richtung Süden durch Sperrungen zu verhindern. Die Anschlussstelle Auerberg wird dadurch in keiner Weise beeinträchtigt, auch nicht die Ausfahrt am Autobahnkreuz Richtung Innenstadt oder auf die A555. Ebenso ist nicht ab Hardtberg, sondern erst ab Lengsdorf die Autobahn von Süden zu sperren, wobei die Abfahrt Richtung Reuterstraße weiter genutzt werden kann. Warum eine umfangreichere Sperrung erforderlich sein soll, wird nicht benannt.

Da diese Sperrung aber nicht erforderlich ist, ist im Übrigen auch der Ausweichverkehr über die Kennedybrücke ein bloß fiktives Problem.

Von der Reuterstraße aus könnten Autos, die Richtung Norden wollen, frühzeitig auf den Bonner Talweg umgeleitet werden und auch schon auf der Willy-Brandt-Allee zum weiter geradeaus Fahren Richtung Verteilerkreis aufgefordert werden, wenn sie die A555 oder die A565 Richtung Norden ihr Ziel ist, so dass die behaupteten Probleme vermieden werden können.

Soweit auf eine ca. sechsstündige Sperrung rekurriert wird, kann dies in keiner Weise nachvollzogen werden. Beim ersten Kooperationsgespräch gab EPHK Lieneke an, "dass die Vollsperrung 3 Stunden dauern würde" (vgl. Protokoll vom 12.10.2020). Dabei wurde von einer Zahl von ca. 1000 Fahrrad-Demonstranten ausgegangen. Aufgrund der Corona bedingt verringerten Zahl an Radfahrer (200 statt 1.000) ist mit einer wesentlich geringeren Verweildauer zu rechnen.

Der Antragsgegner kann außer bloßen Möglichkeiten ohne konkrete Tatsachenbasis keine konkrete, unmittelbare Gefahr für ein ebenso gewichtiges Rechtsgut wie die Versammlungsfreiheit anführen. Ein Verbot – ein derart gravierender Eingriff – ist damit nicht gerechtfertigt.

III.

Soweit dieser Schriftsatz Angaben zu tatsächlichen Sachverhalten enthält, die in den Wahrnehmungsbereich des Antragstellers fallen, werden diese Sachverhalte dadurch glaubhaft gemacht, dass hiermit anwaltlich versichert wird, dass der Antragsteller diese der Unterzeichnenden so geschildert und ihr gegenüber versichert hat, dass seine Angaben richtig sind.

IV.

Da geplant ist, gegen einen etwaigen ablehnenden Beschluss Rechtsmittel, ggf. auch zum BVerfG, einzulegen, wird um möglichst schnelle Übersendung des gerichtlichen Beschlusses gebeten. Es wird allerdings auch um die Möglichkeit einer Stellungnahme gebeten, sollten weitere, über den streitgegenständlichen Bescheid hinausgehende tatsächliche Ausführungen des Antragsgegners erfolgen.

Akteneinsicht in etwaige Verwaltungsvorgänge wird bereits jetzt beantragt.