

Abschrift

Senatsverwaltung für
Inneres, Digitalisierung und Sport



EINGANG

16. DEZ. 2022

Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Sport,
Klosterstr. 47, 10179

Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin
10781 Berlin

- durch beBPO -



Geschäftszeichen (bitte angeben)

Frau Roberts

Tel. +49 30 90223

@seninnds.berlin.de

elektronische Zugangsöffnung
gemäß § 3a Absatz 1 VwVfG

Klosterstraße 47, 10179 Berlin

7. Dezember 2022

Vorlage zur Entscheidung gemäß § 17 Abs. 9 AbstG, § 14 Nr. 7, 1. Alt, § 55 VerfGHG über die Zulässigkeit des Antrages auf Einleitung eines Volksbegehrens der Trägerin Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V., Weidenweg 37, 10249 Berlin („Initiative Berlin autofrei“), vertreten durch die Vertrauenspersonen

hier: Erwiderung auf den Schriftsatz der Trägerin vom 1. September 2022

Die Trägerin hat am 1. September 2022 in ihrem Schriftsatz die Feststellung beantragt, dass der Antrag auf Einleitung des Volksbegehrens über den Gesetzentwurf der Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ vom 4. August 2021 zulässig sei.

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung:

1. Zu II.1. des Schriftsatzes der Trägerin (Gesetzgebungskompetenz des Landes Berlin)

Zu dem Vortrag der Trägerin ist zunächst zu bemerken, dass die grundsätzliche und in der Rechtsprechung fortentwickelte Abgrenzung von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht nicht in Abrede gestellt wird, ebensowenig wie die grundsätzliche und auf Landeskompetenz zurückgeführte Befugnis der Verwaltung, im Wege eines aufwändigen und Rechtsschutzinteressen wahrenen Verwaltungsverfahrens einzelne Straßen nach umfassender Abwägung und Berücksichtigung sämtlicher Interessen isoliert (teil)einzuziehen. Der Gesetzentwurf eines „Berliner Gesetzes für gemeinwohlorientierte Straßennutzung (GemStrG Bln-E)“ bewegt sich aber nicht mehr in diesem so abgesteckten Rahmen.

Vielmehr schafft der Gesetzentwurf ein gänzlich neuartiges Regelungsregime, in Abkehr von Verfahren, auf denen die herkömmliche straßen- und straßenverkehrsrechtliche Abgrenzung beruht. Bereits das mit dem Gesetzentwurf geschaffene Regime einer „verkehrlichen Sondernutzung“, das parallel zur gleichwohl fortbestehenden straßenrechtlichen Sondernutzung bestehen soll, entfernt sich erheblich vom bundesrechtlich durch § 7 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vorgeprägten (dazu nur BVerwGE 56, 63 <65>, aber jüngst auch VG Berlin, Beschluss vom 01.08.2022 – VG 1 L 193/22, Rn. 15: „Insoweit ist der in § 7 FStrG sowie landesstraßenrechtlich geregelte Inhalt des Gemeingebrauchs bundesverkehrsrechtlich mitbestimmt. Demnach ist auch das Parken von Kraftfahrzeugen, das § 12 Abs. 2 StVO als verkehrsüblichen und gemeinverträglichen Vorgang des ruhenden Verkehrs geregelt hat, hinsichtlich seiner Zulässigkeit ausschließlich nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu beurteilen.“) Verständnis von Gemeingebrauch und Sondernutzung, nach dem Sondernutzung – anders als im GemStrG Bln-E ausgestaltet – etwas Verkehrsfremdes ist. Es entfernt sich aber auch von dem darauf beruhenden Verständnis ausschließbarer Benutzungszwecke oder -kreise oder den „bundesrechtlich vorgegebenen Schranken [...], die sich aus dem Wesen der Daseinsvorsorge“ ergeben (dazu nur BVerwGE, 82, 266). Auch die von der Trägerin wohl aus diesem Grund unerwähnt gebliebene zweite Stellungnahme des von der SenUMVK beauftragten Gutachters (s. S. 4 und 5 der ergänzenden Stellungnahme vom 29. Oktober 2021/Blatt 217 und 218 der dem VerfGH am 7. Juli 2022 überreichten Akte zum Vorgang „Beteiligung der Senatsverwaltungen und int. Abt.“ (3.4)) konstatiert, dass diese Abgrenzungsfragen „nicht leicht zu beantworten“ und „nicht trivial“ seien und dass „sich die straßenrechtliche Teileinziehung eher wie ein Vehikel erweist, mit dem man mit dem Mittel des Straßenrechts die straßenverkehrsrechtlich aus Kompetenzgründen verwehrte Lösung herbeiführt“ sowie, dass es, abhängig von Abwägungen und Gewichtungen bei der Verhältnismäßigkeit, letztlich durchaus vorstellbar sei, sich auch bei einer im Ausgangspunkt straßenrechtlichen Lösung „aus dem Kompetenzbereich des Landes“ zu entfernen. Wie auf S. 17 der Zulässigkeitsprüfung ausgeführt (Anlage V8 des Vorlageschriftsatzes vom 31. Mai 2022, „Prüfvermerk der SenInnDS vom 4. Mai 2022“), bietet der GemStrG Bln-E zudem zahlreiche Überschneidungen mit bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (zu nennen sind hier u.a. § 50 StVO zur autofreien Insel Helgoland, § 42 Abs. 4a StVO, § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO, § 45 StVO oder die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Straßenverkehrsrecht, s. §§ 2 Abs. 1, 49 Abs. 1 Nr. 11 StVO, § 24 StVG), weshalb die Frage durchaus berechtigt ist, ob mit dem GemStrG Bln-E kompetenzrechtlich letztlich auch relevante (straßenverkehrsrechtliche) Überlappungen „im Gewand der Widmung“ (dazu BVerfG,

Beschluss des Zweiten Senats vom 07. Dezember 2021 - 2 BvL 2/15) getroffen bzw. bundesrechtlich vorgegebene Maßgaben zu Gemeingebrauch und Sondernutzung ausgehöhlt werden.

2. Zu II.2.a) des Schriftsatzes der Trägerin („Kein Verstoß gegen die allgemeine Handlungsfreiheit gem. Art. 2 Abs. 1 GG“)

Die Trägerin trägt vor, dass bereits der Schutzbereich des Art. 2 Abs. 1 GG nicht eröffnet sei. Diese Rechtsauffassung lässt Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts unberücksichtigt: in BVerfGE 17, 306 <312> betont das BVerfG, dass „die allgemeine Handlungsfreiheit des privaten Kraftfahrzeugbesitzers“ „in Art. 2 Abs. 1 GG gewährleistet ist“ und stellt zugleich klar, dass sich das „Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG“ auf „Eigentümer und andere Verfügungsberechtigte von Personenkraftwagen“ erstreckt (s. auch BVerfG, Beschluss vom 20. 6. 2002 - 1 BvR 2062/96: „Art. 2 Abs. 1 GG gewährleistet die allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne (vgl. BVerfGE 6, 32 <36> = NJW, 1957, 297; BVerfGE 97, 332 <340> = NJW 1998, 2128; st. Rspr.). Von dieser Handlungsfreiheit ist auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr erfasst.“). Dass die Rechtsprechung naturgemäß nicht in jeder Fallkonstellation eine grundrechtsrelevante Position anerkennt (s. dazu der Verweis der Trägerin auf S. 19 der Stellungnahme auf die – im Übrigen Art. 14 GG und nicht Art. 2 Abs. 1 GG betreffende – Entscheidung BVerfG, 1 BvR 198/08), vermag an der grundsätzlichen Eignung des Art. 2 Abs. 1 GG, auch in Bezug auf die Verbote des GemStrG Bln-E seine freiheitsschützende Funktion zu entfalten, nichts zu ändern. Dabei kann es, anders als von der Trägerin auf S. 21 ihrer Stellungnahme behauptet, nicht darauf ankommen, ob, der – vom BVerwG in BVerwGE 161, 201-224, Rn. 41 im Ergebnis bejahte – „erhebliche Eingriff“ in die allgemeine Handlungsfreiheit auf ein „zonales Dieselfahrverbot“ oder eine wie vom GemStrG Bln-E vorgesehene großflächige Sperrung des innerstädtischen Straßennetzes für Kfz zurückzuführen ist. Ferner sind auch auf Ebene der Rechtssetzung betroffene grundrechtswesentliche Interessen in einen möglichst schonenden Ausgleich zu bringen (vgl. nur BVerfGE 71, 66, 77). Dies gilt umso mehr, wenn im Wege der Rechtssetzung ein bewährtes und aus bundesrechtlichen Vorgaben abgeleitetes Verfahren (hier: Teileinziehung nach § 4 Straßengesetz Bln) ersetzt werden soll, das primär darauf angelegt ist, Rechtsschutzmöglichkeiten der Betroffenen im Verwaltungsrechtswege offen zu halten und sämtliche berührte Interessen in einen schonenden Ausgleich zu bringen, und zwar u.a. durch die vorherige Anhörung der Straßenverkehrsbehörde und die vorherige Bekanntmachung der Absicht der Teileinziehung im Amtsblatt zur Gewährung ausreichender Gelegenheit für Einwendungen. Der GemStrG

Bln-E legt hingegen einseitig und freiheitseinschränkend das bislang ausgewogen auf einzelne Straßen bezogen ermittelte „öffentliche Wohl der Allgemeinheit“ nach subjektivem Empfinden und großflächig fest. Gleichzeitig zitiert die Trägerin in ihrer Stellungnahme selbst einen sehr entscheidenden Punkt, nämlich, dass aus den Freiheitsrechten ableitbar ist, „dass die Gemeinwesen verpflichtet sind, ein öffentlich-rechtliches Straßennetz mit öffentlich-rechtlichen Benutzungsrechten des Bürgers in angemessenem Umfang zur Verfügung zu stellen“ (vgl. Stellungnahme der Trägerin auf S. 20 m.w.N.). Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Rechtsnatur des Art. 2 Abs. 1 GG eines Teilhaberechts, denn Freiheitsrechte wären ohne die tatsächliche Voraussetzung, sie in Anspruch nehmen zu können, wertlos (vgl. BVerfGE 33, 303, 331); dem Staat obliegt es insoweit, grundrechtliche Freiheiten zu sichern (vgl. aaO zur „komplementären Forderung nach grundrechtlicher Verbürgung der Teilhabe“). Die hier gefährdete, staatlicherseits zu sichernde Bereitstellung eines im Umfang (mindestens) angemessenen öffentlich-rechtlichen Straßennetz ist zugleich auch notwendige Voraussetzung für die Verwirklichung weiterer Grundrechte. Der soziale Rechtsstaat nimmt eine Garantenstellung für die Umsetzung des grundrechtlichen Wertsystems in der Verfassungswirklichkeit ein (vgl. BVerwGE 27, 360). Wird den Bürgerinnen und Bürgern durch den Gesetzgeber eine bisher bestehende Nutzung einer öffentlich-rechtlichen Sache weitestgehend unmöglich gemacht und damit zugleich eine alltägliche, wesentliche Mobilitäts- und Freiheitsentfaltungsmöglichkeit genommen, darf zumindest erwartet werden, dass angemessener Ersatz und insbesondere eine angemessene Alternative zur privaten Kfz-Nutzung geschaffen wird, um die Verwirklichung der Grundrechte und zwar nicht nur beschränkt auf Art. 2 Abs. 1 GG, zu gewährleisten. Aus diesem Grund kann es nicht überzeugen, wenn die Trägerin (auf S. 34 des Schriftsatzes) die Auffassung vertritt, dass eine Verkehrsprognose entbehrlich sei und sich schlicht darauf beruft, dass ein Entwickeln von „Lösungen und Vorschlägen im weiteren politischen Wettbewerb“ (S. 35 des Schriftsatzes) ausreichend sei und die weitere Umsetzung ohnehin ausschließlich der Exekutive obläge (S. 36 des Schriftsatzes). Dies ist unzureichend.

Im Übrigen wird auf die bereits ausführlich dargelegten Erwägungen zur Unverhältnismäßigkeit des GemStrG Bln-E in Hinblick auf Art. 2 Abs. 1 GG verwiesen (s. S. 5-10 der Anlage V8 des Vorlageschriftsatzes vom 31. Mai 2022, „Prüfvermerk der SenInnDS vom 4. Mai 2022“).

3. Zu II.3. des Schriftsatzes der Trägerin („Kein Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4, Art. 20 Abs. 2 GG“)

Eine vertiefte Einlassung ist entbehrlich, da die wesentlichen Bedenken im Zusammenhang mit Art. 19 Abs. 1 GG (Verbot von Einzelfallgesetzen), Art. 19 Abs. 4 GG (effektiver Rechtsschutz) und Art. 20 Abs. 2 GG (Gewaltenteilung) bereits dargelegt wurden (s. S. 20/21 der Anlage V8 des Vorlageschriftsatzes vom 31. Mai 2022, „Prüfvermerk der SenInnDS vom 4. Mai 2022“). Ergänzend wird lediglich der auf S. 66 und 67 des Schriftsatzes der Trägerin skizzierten Behauptung widersprochen, in verfahrensökonomischer Hinsicht sei eine rein verfassungsgerichtliche Überprüfung sogar vorteilhaft gegenüber den gegenwärtig in Teileinziehungsverfahren bestehenden, vielseitigen Einwendungs- und Rechtsschutzmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger. Aktuell hat jedermann im Ankündigungsverfahren einer Teileinziehung (im Wege der Allgemeinverfügung) das Recht auf Einwendungen. Darüber hinaus stehen z.B. Anliegern mit Rücksicht auf ihre Rechtsposition Widerspruch und Anfechtungsklage gegen eine Einziehungsverfügung zu. In diesem Zusammenhang sind auch die nach hiesiger Auffassung durch den GemStrG-E aufgeworfene Bedenken in Bezug auf die Gewaltenteilung zu verstehen: Erwägungen bzgl. der Wesentlichkeitstheorie bzw. des Parlamentsvorbehalts (vgl. BVerfGE 49, 89 <126>), aber auch bzgl. der Reichweite gesetzgeberischen Ermessens stehen hier nämlich dem gewichtigen Umstand gegenüber, dass eine örtlich zuständige Fachverwaltung wegen ihrer Sachnähe und Fachkunde das Vorliegen der Voraussetzungen für die Teileinziehung einer einzelnen Straße in der Regel besser bewerten kann als der Gesetzgeber. Das Prinzip der Gewaltenteilung zielt gerade darauf ab, dass Entscheidungen möglichst richtig, also auch durch das Organ getroffen werden, welches nach Organisation, Zusammensetzung, Funktion und Verfahrensweise über die besten Voraussetzungen dafür verfügt (BVerfGE 95, 1 <15>). Dies ist bei der Teileinziehung nach hiesiger Einschätzung die ortsnähere Verwaltungsebene, zumal diese im Teileinziehungsverfahren Verhältnismäßigkeitserwägungen anstellt und (grundrechtlich geschützte) Interessen Betroffener unmittelbar einbezieht und angemessen berücksichtigt. Gesetzgeber können eine solche Entscheidung zwar an sich ziehen, wenn gute Gründe dafür bestehen (BVerfGE 95, 1 <17>). Solche Gründe sind vorliegend aber nicht ersichtlich oder überzeugend durch die Trägerin dargelegt.

4. Zu III.1. des Schriftsatzes der Trägerin („Rechtswidrig unbestimmte Kostenschätzung der Senatsverwaltung“)

Hierzu ist festzustellen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) keine Verfahrensbeteiligte ist und ihr bereits deshalb – anders als

von der Trägerin gefordert – nichts „aufgegeben“ werden kann. Darüber hinaus ist die Kostenschätzung nicht Gegenstand des Vorlageverfahrens.

5. Zu III.2. des Schriftsatzes der Trägerin („Klarstellung zur Fristenregelung in § 17 Abs. 3 AbstG erforderlich“)

Auf S. 69 und 70 ihrer Stellungnahme moniert die Trägerin die zweimalige Verlängerung der Prüffrist durch SenInnDS.

Grundsätzlich ist hierzu vorab Folgendes anzumerken: Während die Fristverlängerungsmöglichkeiten für den Fall einer Änderung des Antrags durch die Trägerin (§ 17 Abs. 3 AbstG) und für den Fall einer Nachbesserungsmöglichkeit der Trägerin aufgrund festgestellter Zulässigkeitsmängel (§ 17 Abs. 4 AbstG) nebeneinanderstehen, geht die Gesetzesbegründung (Gesetzesbegründung in Drs. 18/2723, S. 23, „Zu Buchstabe c“) davon aus, dass die Prüffrist um bis zu zwei Monate „auf insgesamt bis zu sieben Monate“ verlängert werden kann (§ 17 Abs. 3 AbstG) bzw. der „Prüfzeitraum von insgesamt höchstens sieben Monaten nicht überschritten wird“ (§ 17 Abs. 4 AbstG; s. „aaO, „Zu Buchstabe d“). Mit dieser Regelung hat der Gesetzgeber zwar gesetzliche Fristen für die Zulässigkeitsprüfung vorgegeben, dabei aber nicht alle praktischen Konstellationen ausdrücklich berücksichtigt. Die Begründung lässt erkennen, dass dem Gesetzgeber bei seiner Regelung eine Höchstfrist von sieben Monaten vor Augen gestanden hat. Allerdings hat er trotz der Berücksichtigung des Umstandes, dass „das Gesetz nicht auf etwas Unmögliches gerichtet werden kann“ (d.h. fristgerechter Abschluss der Prüfung bei spätem Änderungsbegehren der Trägerin; dazu aaO, „Zu Buchstabe c“), die Verlängerungstatbestände nur jeweils isoliert betrachtet, und sich zu dem kumulativen Auftreten von Gründen für eine Fristverlängerung nicht verhalten. So fehlen ausdrückliche Regelungen für Fälle, in denen die Trägerin (zeitversetzt) mehrere Änderungsverlangen vorlegt oder die Trägerin ein Änderungsverlangen einreicht und das Prüfungsergebnis zu Zulässigkeitsmängeln führt, die nach bereits erfolgter Änderung noch eine Nachbesserung erfordern (vorliegender Fall).

Die von § 17 AbstG vorgesehenen Möglichkeiten zur Verlängerung der Prüffrist für die Zulässigkeitsprüfung müssen daher mehrfach bzw. nebeneinander zur Anwendung kommen können. Der Wortlaut von § 17 AbstG enthält insoweit keine Begrenzung (auch die Formulierungen in der Begründung „insgesamt [...] sieben Monate“ beziehen sich lediglich auf die Summe der regulären Prüffrist von fünf Monaten und dem jeweiligen Verlängerungszeitraum von (bis zu) zwei Monaten). Die Verlängerungsmöglichkeit um bis zu zwei Monate nach § 17 Abs. 4 Satz 2 AbstG gilt im Rahmen der Gelegenheit zur

Nachbesserung nach § 17 Abs. 3 Satz 3 AbstG „entsprechend“ (d.h., maximal zwei Monate; es wird aber nicht zum Ausdruck gebracht, dass die wegen Antragsänderung erfolgte Fristverlängerung anzurechnen wäre). Der Gesetzgeber ist zudem selbst davon ausgegangen, dass bei der Zulässigkeitsprüfung „nichts Unmögliches“ verlangt werden kann und hat deshalb die Verlängerungsmöglichkeit ausdrücklich geschaffen. Soweit wegen eines Änderungsantrages bereits eine Fristverlängerung erforderlich geworden ist, können dadurch nicht weitere Prüfungen bei weiteren Änderungen oder eine erforderliche Gelegenheit zur Nachbesserung entfallen (müssen).

Daher war es im vorliegenden Fall zulässig, die Prüfungsfrist nach dem Änderungsantrag der Trägerin nach § 17 Abs. 3 AbstG zu verlängern und im Rahmen der Übersendung des Nachbesserungsschreibens von der dafür vorgesehenen Verlängerungsmöglichkeit nach § 17 Abs. 4 AbstG Gebrauch zu machen.

Speziell zur ersten Verlängerung ist noch zu bemerken, dass diese nach Erhalt des erst unmittelbar vor Ablauf der regulären Prüffrist nach § 17 Abs. 2 AbstG durch die Trägerin am 6. Januar 2022 geänderten Gesetzentwurfs erforderlich wurde: am 05. August 2021 hat die Trägerin den Antrag auf Einleitung des Volksbegehrens „Volksentscheid Berlin autofrei“ bei SenInnDS eingereicht; die gesetzliche Fünf-Monats-Frist für die Übermittlung des Prüfergebnisses endete mithin zunächst am 05. Januar 2022 (unzutreffend insoweit S. 70 der Stellungnahme der Trägerin, wo als Fristende der 20. Januar 2022 vermerkt ist). Ferner trifft es nicht zu, dass die Trägerin von der Verlängerung der Prüffrist „nicht durch Mitteilung einer entsprechenden Entscheidung und Frist, sondern faktisch durch Zeitablauf“ erfahren habe (so behauptet auf S. 69 der Stellungnahme). Per Schreiben vom 20. Januar 2022 (s. Blatt 407 der dem VerfGH am 7. Juli 2022 überreichten Akte zum Vorgang „Beteiligung der Senatsverwaltungen und int. Abt.“ (3.4)) wurde der Trägerin vielmehr Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teile ich Ihnen, wie bereits angekündigt, mit, dass ich die Prüffrist nach § 17 Abs. 2 Abstimmungsgesetz angesichts der nicht nur redaktionellen Änderungen des Gesetzentwurfs gemäß § 17 Abs. 3 Satz 2 Abstimmungsgesetz verlängere. Die Dauer der Fristverlängerung in dem gesetzlich vorgegebenen Rahmen kann erst nach vertiefter Prüfung der von Ihnen vorgenommenen Änderungen bestimmt werden.“

Diese Mitteilung beruhte auf der ersten intern vorgenommenen Prüfung der Voraussetzungen des § 17 Abs. 3 Satz 2 AbstG, die ergeben hatte, dass die Änderung zwar grundsätzlich zulässig ist, da der Grundcharakter oder die Zielsetzung des Volksbegehrens nicht verändert

wurde, allerdings auch keine bloße redaktionelle Änderung vorlag: Die Gesetzesbegründung geht davon aus (s. Drs. 18/2723, S. 23), dass Änderungen redaktioneller Natur insbesondere dann gegeben sind, wenn sich der Inhalt des Volksbegehrens nicht verändert (z. B. Änderung der Gliederung eines Gesetzentwurfs, Korrektur von Schreib- oder Grammatikfehlern, Anpassungen der Begründung ohne Relevanz für die spätere Auslegung von vorgeschlagenen rechtlichen Regelungen). So lag es hier aber nicht, denn die mit Antrag vom 6. Januar 2022 vorgenommenen Änderungen gingen über solche Anpassungen erheblich hinaus. Sie hatten Auswirkungen auf die Beurteilung der Zulässigkeit und sind daher materieller Natur. Der gesamte Wortlaut des § 5 Abs. 3 (Anzeigeverfahren im Fall des § 13 GemStrG Bln-E) sowie des kompletten § 12 GemStrG Bln-E (Voraussetzungen für Privatfahrten) wurde geändert, ferner wurde über Artikel 2 (Änderung des Berliner Straßengesetzes) eine umfangreiche Änderung des § 11a Abs. 1 des Berliner Straßengesetzes eingefügt. Zudem wurden zahlreiche Stellen der Begründung teils erheblich abgeändert (inhaltliche Änderungen auf den S. 11, 27, 37, 44, 45 und 48 des geänderten Gesetzentwurfs, s. hierzu Anlage V3 des Vorlageschriftsatzes vom 31. Mai 2022, „Schreiben der Trägerin vom 4. Januar 2022“ sowie Blatt 354-404 des dem VerFGH am 7. Juli 2022 überreichten Auszugs aus der E-Akte zum Vorgang „Beteiligung der Senatsverwaltungen und int. Abt.“ (3.4)). Da § 17 Abs. 2 AbstG vorsieht, dass die Zulässigkeitsprüfung der SenInnDS „unter Mitwirkung weiterer betroffener Senatsverwaltungen“ erfolgt, wurde der geänderte Gesetzentwurf nach dieser ersten Prüfung der Voraussetzungen des § 17 Abs. 3 Satz 2 AbstG zudem zwecks erneuter Ressortbeteiligung mit der Gelegenheit zur Stellungnahme an die beteiligten Senatsverwaltungen sowie betroffenen internen Abteilungen versandt (s. Blatt 353 der dem VerFGH am 7. Juli 2022 überreichten Akte zum Vorgang „Beteiligung der Senatsverwaltungen und int. Abt.“ (3.4)). Nach Erhalt der Rückmeldungen wurde die Zulässigkeitsprüfung grundlegend überarbeitet und – unter erneuter Beteiligung der SenUMVK sowie der Senatsverwaltung für Justiz, Vielfalt und Antidiskriminierung – SenJustVA – (s. dazu Blatt 225-237 der dem VerFGH am 7. Juli 2022 überreichten Akte zum Vorgang „Aufforderung zur Nachbesserung“ (3.6)) – ein Nachbesserungsschreiben gefertigt, das der Trägerin noch innerhalb der am 6. März 2022 endenden maximalen Zweimonatsfrist am 4. März 2022 übermittelt wurde.

Die zweite Verlängerung der Prüffrist erfolgte gemäß § 17 Abs. 4 i.V.m. § 17 Abs. 3 Satz 2 AbstG aufgrund der erforderlichen Nachbesserung, zu der die Trägerin aufgefordert wurde. Die abschließende Prüfung der am 17. März 2022 eingegangenen Stellungnahme der Trägerin samt erneut geändertem Gesetzentwurf (Anlagen V5 und V6 des

Vorlageschriftsatzes vom 31. Mai 2022, „Schreiben der Trägerin vom 17. März 2022“ bzw. „Geänderter Gesetzentwurf vom 17. März 2022“) erfolgte – nach weiterer Beteiligung der SenUMVK und SenJustVA – zügig und innerhalb der Maximalfrist von zwei Monaten und unter gleichzeitiger Bearbeitung des von der Trägerin veranlassten und sehr umfangreichen Akteneinsichtersuchens (s. dazu die dem VerfGH am 7. Juli 2022 überreichte Akte zum Vorgang „Akteneinsichtsantrag Trägerin RA Dr. Schulte“ (3.7)).

Von einem wie von der Trägerin behaupteten erheblichen und grundlosen Unterlaufen der Prüffrist (so aber auf S. 70 der Stellungnahme der Trägerin) kann angesichts der Gesamtumstände – bereits im Ausgangspunkt sehr umfangreicher Gesetzentwurf, materielle Änderung durch Trägerin erst kurz vor Ende der regulären Prüffrist, mehrfach erforderliche Ressortbeteiligung, paralleles Akteneinsichtersuchen sowie Nachbesserungsbedarf und erneut geänderter Gesetzentwurf – keine Rede sein.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Oestmann