

**V-24** Vision Zero: Ja zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr!

Antragsteller\*in: Matthias Oomen (Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf KV)  
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

## Antragstext

- 1 Seit den 1970er Jahren ist die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland deutlich
- 2 gesunken.
- 3 Dies ist vor allen Dingen auf technische Maßnahmen zurückzuführen, die zum Zeitpunkt
- 4 ihrer
- 5 Einführung durchaus unbeliebt und umstritten waren:
- 6 Als wirksamstes Mittel gegen insgesamt 21.332 Verkehrstote in BRD, DDR und West-
- 7 Berlin pro
- 8 Jahr griffen die jeweiligen Gesetzgeberinnen zu Maßnahmen, wie etwa verpflichtende
- 9 Sicherheitsgurte und Kopfstützen, und setzten diese in einem Klima des Widerwillens
- 10 auch
- 11 durch verstärkte Kontrollen hart durch.
- 12 In den weiteren Jahrzehnten kamen weitere technische Innovationen, wie etwa
- 13 verbessertes
- 14 Sicherheitsglas, Antiblockiersysteme, Stabilitätsprogramme, Assistenzsysteme, Airbag
- 15 oder
- 16 verbesserte Deformationszonen, hinzu und trugen ihren Beitrag zur Senkung der
- 17 Verkehrstoten
- 18 bei. Die Politik unterstützte diese herstellerseitigen Bestrebungen durch die
- 19 konsequente
- 20 Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an lokalisierten Unfallschwerpunkten,
- 21 ohne
- 22 jedoch diese Sachfrage befriedigend grundsätzlich zu lösen. Darüber hinaus wurde die
- 23 Qualifikation von Fahrzeugführer\*innen durch fortlaufende Verbesserung der in
- 24 Fahrschulen
- 25 vermittelten fahrtheoretischen und fahrpraktischen Inhalte erhöht.
- 26 Mit all diesen Maßnahmen waren und sind viele Ingenieurleistungen, Investitionen,
- 27 Schulungen, Verhaltensänderungen und Kontrollen verbunden. Daran werden wir
- 28 GRÜNE auch in
- 29 Zukunft festhalten, denn die Anzahl der Verkehrsoffer ist nach wie vor zu hoch.
- 30 **Höhere Anforderungen:**
- 31 **Die Anzahl der Verletzten im Straßenverkehr steigt wieder deutlich an**
- 32 Zwar sank in den letzten Jahrzehnten die Anzahl der Verkehrstoten im Vergleich zu den
- 33 1970er
- 34 Jahren deutlich und umfasste im Jahr 2017 noch 3.177 Personen, die Anzahl der
- 35 Verletzten
- 36 nimmt aber in diesem Jahrzehnt eine sehr unerfreuliche Entwicklung. Im Jahr 2010
- 37 wurden
- 38 62.620 Personen im Straßenverkehr schwer verletzt, im Jahr 2017 waren es 66.495
- 39 Personen. Im
- 40 Jahr 2010 wurden 308.550 Personen im Straßenverkehr leicht verletzt, im Jahr 2017
- 41 waren es
- 42 320.068 Personen. Insgesamt wurden im Jahr 2017 390.154 Personen durch

## Verkehrsunfälle

27 verletzt, ohne an den Verletzungsfolgen zu sterben.

28 Zunehmende Verkehrsdichte, gestiegene Motorleistungen und demographische  
Herausforderungen

29 machen politisches Handeln somit auch in Zukunft notwendig. Denn hinter allen  
Verkehrsoffern

30 in diesen abstrakten, anonymen Zahlen stecken Eltern, Partner\*innen, Kinder und  
Freunde, die

31 zurecht politisches Handeln einfordern. Dies gilt vor allen Dingen dann, wenn man  
bedenkt,

32 dass ein großer Teil der Geschädigten passiv und nicht schuldhaft zu Verkehrsoffern  
wurde,

33 sie also ohne eigene Verfehlung sterben oder ein Leben lang gezeichnet sind.

34 Daher wollen wir GRÜNE auch weiterhin die formellen und technischen Anforderungen  
an

35 Fahrzeuge bzw. Fahrzeugführer\*innen steigern. Weil wir das Ziel haben, auch in Zukunft  
die

36 Anzahl der Verkehrsoffern zu reduzieren. Denn wir GRÜNE stehen für Mobilität, die von

37 Kindheit an bis in das hohe Alter Sicherheit bietet. Deshalb vertrauen wir auf die drei

38 bewährten Säulen: gute Qualifikation, modernste Technik, faire Verkehrsregeln. Hierbei

39 setzen wir auf folgende Einzelmaßnahmen:

### 40 - Anforderungen an Fahrzeugführer\*innen des Führerscheinsrechts -

41  
42 (Sämtliche nachfolgende Formulierungen zu "Anforderungen an Fahrzeugführer\*innen  
des

43 Führerscheinsrechts" beziehen sich auf die Führerscheinklassen A1, A2, A, AM, B1, B17,  
B96,

44 BE oder äquivalent. Darüber hinaus bestehende oder weiter gehende Anforderungen  
für

45 Fahrzeugführer\*innen der Führerscheinklassen C1, C1E, C3, CE, D1, D1E, D, DE, L und T  
oder

46 äquivalent sowie/oder Anforderungen an Berufskraftfahrer\*innen oder Anforderungen  
des

47 Arbeitsrechtes bleiben davon unberührt und sollen bestehen bleiben, sofern das

48 Anforderungsniveau schon heute weitgehender ist. Fahrzeuge, die zum jetzigen Stand  
eine

49 Prüfbescheinigung oder weder Fahrerlaubnis noch Prüfbescheinigung erfordern, sind

50 grundsätzlich ausgenommen.)

### 51 **Gesundheitsprüfungen:**

#### 52 **Regelmäßige Sehtests und Gesundheitsprüfungen schaffen Klarheit!**

53 Für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist die Fahrtüchtigkeit das A und O!  
Deshalb

54 wollen wir GRÜNE zukünftig Gewissheit über die gesundheitliche Eignung der Personen,  
die

55 sich motorisiert auf den Straßen bewegen. Regelmäßige Sehtests und ärztliche

56 Gesundheitsprüfungen sind für uns hier ein geeignetes Mittel, um jede\*r

57 Verkehrsteilnehmer\*in über die eigene Fahrtüchtigkeit Gewissheit zu geben und im Falle  
eines

58 Falles die Öffentlichkeit durch (vorläufigen) Führerscheinentzug zu schützen. Alle zwei  
59 Jahre werden wir hier zukünftig Anforderungen stellen. Da Altersdiskriminierung für uns  
60 grundsätzlich nicht in Frage kommt und ohnehin auch junge Menschen vor  
(schleichenden)  
61 Verschlechterungen der Fahrtüchtigkeit nicht gefeit sind, werden wir allen  
62 Fahrzeugführer\*innen unabhängig ihres Alters diese Anforderungen stellen.

63 Wir wollen dabei kurze Wege beibehalten. So sollen die Sehtests auch zukünftig bei  
64 Optiker\*innen erfolgen können und die Gesundheitsnachweise pragmatisch und unter  
Kenntnis  
65 möglicher Krankheitsverläufe durch Hausärzte erfolgen.

66 **Sachkundenachweis:**  
67 **Neue Verkehrsregeln müssen alle kennen!**

68     ⋮    “Als ich den Führerschein gemacht habe, gab es das noch nicht!”

69 Viele von uns kennen diesen Ausspruch und er fasst ein Grundproblem des  
Führerscheinwesens  
70 gut zusammen: Die lebenslange bedingungslose Erteilung der Fahrerlaubnis. Aber der  
71 Straßenverkehr ist, auch hinsichtlich der Verkehrsregeln, heute ein anderer als 1978,  
1998  
72 oder 2018! Damit sich alle nach den gleichen Regeln bewegen können, ist es  
notwendig, dass  
73 auch alle die gleichen Regeln kennen. Wir halten es sowohl für notwendig als auch für  
74 zumutbar, dass Fahrzeugführer\*innen sich über neue Verkehrsregeln und Verordnungen  
75 informieren und diese neuerliche Sachkenntnis auch nachweisen. Wir werden zukünftig  
76 bestehende Fahrerlaubnisse und neu erteilte Fahrerlaubnisse zeitlich begrenzen. Alle 5  
Jahre  
77 werden wir uns der Kenntnis über neue Verkehrsregeln und Verordnungen von  
motorisierten  
78 Fahrzeugführer\*innen vergewissern.

79 Wir werden dabei darauf achten, dass der Erwartungshorizont des  
Sachkundenachweises klar  
80 formuliert ist und der Sachkundenachweis niederschwellig erbracht werden kann. Für  
evtl.  
81 notwendige Schulungsfälle haben wir in Deutschland einen funktionierenden  
Wettbewerb der  
82 Fahrschulen, so dass dieser auch überschaubare Kosten sicherstellen wird. Falls  
dennoch  
83 erforderlich, werden wir die Höchstkosten des Sachkundenachweises in einer  
gesetzlichen  
84 Kostenordnung klarstellen.

85 **Erste-Hilfe-Kurse:**  
86 **Auf die Regelmäßigkeit kommt es an!**

87 Eine Fahrerlaubnis wird in Deutschland nur nach bestandem Erste-Hilfe-Kurs erteilt.  
Dies  
88 hat seinen guten Grund, denn im Falle eines Unfalles entscheidet die Erste-Hilfe-  
Leistung  
89 eindeutig und nachgewiesen in einem erheblichen Maße über die Unfallfolgen mit.

Bislang sind  
90 nach erteilter Fahrerlaubnis keine weiteren Erste-Hilfe-Kurse verpflichtend. Dies ist  
gleich  
91 doppelt falsch, denn der Wissensstand über geeignete Maßnahmen zur Ersten-Hilfe-  
Anwendung  
92 lässt im Laufe der Zeit bei fehlender Wiederholung zunehmend nach und es ist  
keineswegs so,  
93 dass nur gut geschulte Fahranfänger\*innen zur Ersten Hilfe verpflichtet sind. Jede\*r von  
uns  
94 ist zur Leistung der Ersten Hilfe verpflichtet und deshalb werden wir hier zukünftig alle  
95 drei Jahre Auffrischkurse von motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen einfordern.  
Wir  
96 orientieren uns dabei an den bestehenden zeitlichen Vorgaben für den Umgang mit  
vergleichbar  
97 gefährlichen Maschinen in Industrie und Gewerbe. Die Pflicht zur Ersten-Hilfe-Leistung  
ist  
98 für uns so unmissverständlich, dass wir die Verlängerung der Fahrerlaubnis damit  
verbinden  
99 werden. Personengruppen, die von Berufswegen mit der Ersten Hilfe vertraut sind oder  
die auf  
100 anderen Wegen - beispielsweise durch innerbetriebliche Erste-Hilfe-Kurse - Sachkunde  
101 nachweisen können, werden wir von dieser Maßnahme ausnehmen.

## 102 - Technische Maßnahmen für Neufahrzeuge -

### 103 **Fahrtenschreiber:**

#### 104 **Wissen, was passiert ist!**

105 Verkehrsunfälle passieren. Auch zukünftig. Aber wir wollen die Ursachen für  
Verkehrsunfälle  
106 im Falle eines Falles sowohl forensisch, als auch wissenschaftlich auswerten können.  
Nur so  
107 können wir Unfälle zukünftig mit der besten Wirkung vermeiden. Deshalb werden wir  
zukünftig  
108 in Deutschland ausschließlich Fahrzeuge zulassen, die über einen digitalen  
Fahrtenschreiber  
109 in einer vor Manipulationen geschützten Black Box verfügen. Davon erhoffen wir uns  
sowohl  
110 einen wichtigen Beitrag zur Unfallprävention und zur technischen Fortentwicklung von  
111 Infrastruktur und Fahrzeugen als auch für eine verbesserte Notfallrettung.  
112 Datenschutz spielt für uns GRÜNE seit jeher eine wichtige Rolle. Deshalb werden wir  
hier  
113 eine angemessene Güterabwägung sicherstellen und den Datenzugriff von staatlichen  
Organen  
114 und der Versicherungswirtschaft so klar regeln, dass ein Zugriff wegen Lappalien  
115 ausgeschlossen werden kann.

### 116 **Notruf-Assistenzsysteme:**

#### 117 **Wissen, was zu tun ist!**

118 Wir wollen, dass Verkehrsoptern möglichst schnell professionell geholfen werden kann.  
119 Deshalb werden wir Notruf-Assistenzsysteme in allen Neufahrzeugen verbindlich  
einführen.

120 Bereits heute verfügen einige Fahrzeugmodelle über diese Innovation und sie hat  
bereits  
121 wertvolle Beiträge zur Rettung von Leib und Leben geleistet. Dieses technische  
Hilfesystem  
122 kann erkennen, ob ein Unfall passiert ist, und die Rettungsleitstelle automatisch über  
den  
123 Unfall informieren. Dies ist in verschiedenen Szenarien, bspw. bei Ohnmacht oder  
Schock der  
124 Insassen, ein wichtiger Beitrag zur Beschleunigung der Unfallrettung. Wir werden dabei  
125 Fahrtschreiber und Notruf-Assistenzsysteme rechtlich so aufeinander abstimmen,  
dass bspw.  
126 eine automatische Übertragung des Grades des Unfalles sowies dessen Verlauf an die  
127 Rettungsleitstelle eine mögliche effektive Unfallrettung sicherstellen wird.

128 **Bauartbedingter Unfallschutz:**  
129 **Höchstmaß für mehr Sicherheit!**

130 Viele Verkehrsoffer sind als Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Straßenverkehr  
131 unterwegs. Sie verfügen über wenige bis keine Schutzmaßnahmen zur Reduzierung von  
132 Unfallfolgen und sind demnach besonders auf andere Faktoren angewiesen. Ein  
wichtiger Faktor  
133 ist hierbei die Bauweise von Kraftfahrzeugen. Je nachdem, wie ein Kraftfahrzeug  
konstruiert  
134 ist, unterscheiden sich die Unfallfolgen für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen  
135 erheblich. So hat bspw. eine stark erhöhte oder besonders starre Fahrzeugkonstruktion  
im  
136 Falle einer Kollision erhebliche negative Auswirkungen für andere  
Verkehrsteilnehmer\*innen,  
137 insbesondere Kleinkinder. Wir wollen jedoch, dass zukünftig eine verstärkte  
Orientierung an  
138 den Sicherheitsbedürfnissen von anderen Verkehrsteilnehmer\*innen erfolgt und sich  
dies auch  
139 im Zulassungsrecht wiederfindet. Neufahrzeuge, die in staatlichen Kollisionsversuchen  
stark  
140 negative Abweichungen der Sicherheit für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen  
aufweisen,  
141 werden wir zukünftig nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zulassen. Von diesem  
142 Grundsatz werden wir abweichen, wenn die Fahrzeughalter\*innen einer Berufs- oder  
143 Tätigkeitsgruppe angehören, die einen tatsächlichen Bedarf an den  
Konstruktionsveränderungen  
144 nachweisen kann. Hierbei werden wir jedoch eine räumliche Beschränkung der  
Zulassung, bspw.  
145 grundsätzlich in Innenstädten oder außerhalb eines definierten Radius des  
Geschäftsgebietes,  
146 vornehmen.

147 Es gibt einen Unterschied zwischen tatsächlichen Notwendigkeiten und gefühlten  
148 Notwendigkeiten. Wir orientieren uns an den tatsächlichen Notwendigkeiten und stellen  
149 darüber hinaus die objektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen über das  
subjektive  
150 Sicherheitsgefühl einzelner Fahrzeugführer\*innen.

151 **- Ordnungsmaßnahmen für mehr Verkehrssicherheit -**

152 **Kreuzung und Einmündungen:**

153 **Freier Blick für und auf Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen!**

154 Kreuzungen und Einmündungen gehören zu den gefährlichsten Orten im  
Straßenverkehr. Logisch,  
155 hier kreuzen und überschneiden sich die Wege. Fußgänger\*innen auf Gehwegen und  
156 Fahrradfahrer\*innen auf kombinierten Fuß- und Radwegen sind hier auf besondere  
Sicherheit  
157 angewiesen. Zum einen, weil sie mitunter schnell zu übersehen sind, und zum anderen,  
weil  
158 für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen die Unfallfolgen häufig besonders schwer  
sind.  
159 Damit Kreuzungen und Einmündungen sicher sind, muss der Blick in diesen Bereichen  
160 vollständig frei sein. Haltende oder parkende Autos werden hier schnell zur gefährlichen  
  
161 Falle.

162 Wir GRÜNE betrachten den derzeitigen Schutzraum von 5 Metern ab dem Scheitelpunkt  
der  
163 Kreuzung für nicht ausreichend genug, um Klarheit und den notwendigen Schutz zu  
164 gewährleisten. Zum jetzigen Zeitpunkt kann dieser Schutzraum nur durch bürokratische  
und  
165 teure bauliche Maßnahmen erweitert werden. Fahrzeugumsetzungen, die eigentlich  
dringend  
166 notwendig wären, um Sicherheit bspw. für Schulwege zu garantieren, fallen heute  
schwer und  
167 sind mit hohen bürokratischen Hürden verbunden. Wir werden daher diese Regelung  
reformieren  
168 und Schutzräume in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen mit einem  
zusätzlichen  
169 Vorschriftenzeichen deutlicher kennzeichnen. Damit werden wir nicht wie jetzt mit  
einem  
170 pauschalen, ggf. ungenügenden Sicherheitsbereich arbeiten, sondern den Kommunen  
ein  
171 Instrument in die Hand geben, um Kreuzungen und Einmündungen mit reduziertem  
baulichen  
172 Aufwand und damit unbürokratischer und preiswerter sicherer zu gestalten.  
  
173 Dieses Vorschriftenzeichen wird sich von den bekannten Richtzeichen für Halte- oder  
174 Parkverbot optisch deutlich unterscheiden, Verstöße gegen das Vorschriftenzeichen  
werden wir  
175 im Bußgeldkatalog sehr empfindlich gegenüber von Verstößen gegen die bekannten  
Richtzeichen  
176 abheben, die Gefährdung wird eindeutiger benannt. Damit geben wir den Kommunen  
auch mehr  
177 Möglichkeiten in die Hand, um gefährdende Fahrzeuge schneller umsetzen zu können  
und  
178 trotzdem die Verhältnismäßigkeit zu wahren.

179 **Bußgelder:**

180 **Für alle gleich ist nicht immer gerecht und wirkungsvoll!**

181 Bußgelder nehmen im Straßenverkehr die wichtige Funktion ein. Die Belehrung über  
182 Fehlverhalten und damit verbundene Gefahren soll mit einem gewissen persönlichen  
Ärgernis  
183 versehen werden und damit einen Lerneffekt sicherstellen. Dies ist zwingend  
notwendig, um  
184 von Verfehlungen ausgehende Gefahren zukünftig zu vermeiden und den Verkehr damit  
  
185 langfristig sicherer zu gestalten. Das Ärgernis durch das Bußgeld ist allerdings  
maßgeblich  
186 davon abhängig, ob die Höhe des Bußgeldes auch wirklich ärgert! Der heutige  
Bußgeldkatalog  
187 sieht für alle Einkommensschichten ein gleichbleibendes Bußgeld vor. Damit ist der  
Grad des  
188 Lerneffektes für höhere Einkommensgruppen deutlich geringer als für niedrigere  
189 Einkommensgruppen. Ein Rabatt für Gutverdiener\*innen ist an dieser Stelle aber nicht  
190 angebracht, denn von ihrem Fehlverhalten geht die gleiche Gefahr aus, wie durch das  
191 Fehlverhalten von Geringverdiener\*innen. Wir GRÜNE wollen zukünftig sicherstellen,  
dass der  
192 wichtige Lerneffekt bei allen Einkommensgruppen in gleichem Maße sichergestellt  
werden kann.  
193 Deshalb werden wir, auch um alle Verkehrsteilnehmer\*innen vor den möglichen  
Gefahren zu  
194 bewahren, Bußgeldhöhen zukünftig automatisiert an Einkommensgruppen anpassen.  
Hierbei werden  
195 wir einen automatisierten Datenabgleich mit den Finanzämtern vornehmen. Für den  
Fall, dass  
196 das beim Finanzamt geltend gemachte Einkommen deutlich vom jeweiligen  
Fahrzeugwert abweicht,  
197 werden wir im Ausnahmefall auch den Fahrzeugwert als Bemessungsgrundlage  
zulassen.

198 Wir GRÜNE werden damit Bußgelder sowohl sozial gerechter, als auch im Endeffekt  
199 wirkungsvoller gestalten und damit den sicherheitsrelevanten Lerneffekt erhöhen.

### 200 **Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen:** 201 **Regelungen vereinfachen!**

202 Die Folgen eines Unfalls hängen maßgeblich davon ab, welche Kräfte beim Unfall  
wirken. Ein  
203 maßgeblicher Faktor für Kräfte ist die Geschwindigkeit. In den meisten europäischen  
Staaten  
204 gelten, insbesondere auf Autobahnen, deutlich strengere Vorschriften für die zulässige  
205 Höchstgeschwindigkeit. Die Folgen sind spürbar: Unter Berücksichtigung von  
korrektiven  
206 Methoden zur Bewertung des Zustandes der Infrastruktur, der Verkehrsdichte und des  
207 Ausbildungsstandes der Fahrzeugführer\*innen weisen die Staaten mit  
Höchstgeschwindigkeit  
208 immer eine niedrigere Rate an Toten und Verletzten je Autobahnpersonenkilometer auf,  
als  
209 dies in Deutschland der Fall ist. Wir GRÜNE stehen für eine Kultur der angepassten  
210 Geschwindigkeit. Wir wollen zukünftig die Frage der zugelassenen  
Höchstgeschwindigkeit auf  
211 Autobahnen verstärkt unter Sicherheitsaspekte stellen und vor allen Dingen

- 212 Fahrzeugführer\*innen jederzeit Sicherheit darüber bieten, welche  
Höchstgeschwindigkeit  
213 gerade gilt. Der derzeitige, mitunter schnell wechselnde Flickenteppich aus  
214 Autobahnabschnitten mit oder ohne Höchstgeschwindigkeit steht dieser Sicherheit für  
215 Verkehrsteilnehmer\*innen eindeutig im Wege und erhöht auch die Gefahren auf  
Autobahnen  
216 erheblich. Der existierende Schilderwald ist unübersichtlich und stellt ein  
eigenständiges  
217 Sicherheitsrisiko dar.
- 218 Wir werden daher die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen grundsätzlich regeln und  
uns mit  
219 maximal 120 km/h an den positiven Erfahrungswerten und der gelebten Praxis unserer  
220 europäischen Nachbarn orientieren.
- 221 Wir GRÜNE fühlen uns 3.177 Verkehrstoten und 390.0154 teils schwer verletzten  
Personen im  
222 Straßenverkehr verpflichtet. Wir sind der Gesellschaft gegenüber verantwortlich,  
bestehende  
223 Defizite zu beseitigen und erkannte Gefahren abzuwenden. Dies tun wir durch gute  
224 Qualifikation, modernster Technik und faire Verkehrsregeln.

## **weitere Antragsteller\*innen**

Andreas Spranger (KV Leipzig); André Stephan (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg); Lars Gindele (KV Potsdam); Anja Grabs (KV Oder-Spree); Rebecca Kubiak (KV Recklinghausen); Florian Winkler (KV Uckermark); Dominic Hallau (KV Bielefeld); Ralf Henze (KV Odenwald-Kraichgau); Nidal El Jarad (KV Ostprignitz-Ruppin); Claas Gieselmann (KV Nürnberg-Stadt); Fritz Lothar Winkelhoch (KV Oberberg); Gollaleh Ahmadi (KV Berlin-Spandau); Mathias Hasselmann (Barnim KV); Pascal Striebel (Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg KV); Dietmar Detert (KV Leipzig); Peter Alexander (KV Konstanz); Marie Heidenreich (KV Rostock); Karsten Finke (KV Bochum); John Liebau (Wittenberg KV); sowie 3 weitere Antragsteller\*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.