

## **Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik**

Moderne Verkehrspolitik umfasst alle Arten von Verkehrsträgern: Straßen, Schienenwege, Wasserwege und Luftverkehr. Nur eine moderne, leistungsstarke und effiziente Verkehrsinfrastruktur ist in der Lage, Mobilität heute und in Zukunft zu gewährleisten. Die Sicherung der Mobilität als Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges Deutschlands ist unser zentrales verkehrspolitisches Ziel. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sorgt für Freiheit und Flexibilität des Einzelnen, stärkt die wachstumsorientierte Wirtschaft und schafft bzw. sichert Arbeitsplätze.

Wir verfolgen das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Das heißt: Verkehr soll umwelt- und klimafreundlich, sozial verantwortlich und gleichzeitig wirtschaftlich effizient gestaltet werden.

Deutschland verfügt über eines der modernsten und dichtesten Verkehrsnetze der Welt. Diesen Standortvorteil müssen wir sichern, in dem wir uns in den nächsten Jahren wesentlich um Qualitätserhalt und Verbesserung der bestehenden Verkehrswege kümmern. Deshalb ist es richtig, im Jahr 2009 die Rekordsumme von über 12 Milliarden Euro in die **Verkehrsinfrastruktur** zu investieren.

Mit den Mehreinnahmen aus der LKW-Maut und dem Maßnahmenpaket für Wachstum und Beschäftigung stehen allein in diesem Jahr im Verkehrsbereich 2 Milliarden Euro mehr zur Verfügung. Mit diesen Mitteln werden wir im Bau befindliche Verkehrsprojekte beschleunigen und mit baureifen neuen Projekten früher beginnen.

Der Güterverkehr wird in den kommenden Jahren stark anwachsen. Der **Masterplan Güterverkehr und Logistik** ist ein Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik und die Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Mit dem Masterplan werden die Weichen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre gestellt. Es wird Vorsorge getroffen, dass Verkehr und Mobilität auch in Zukunft zu einer hohen Lebensqualität und wirtschaftlichem Wohlstand beitragen, und nicht zu einer Belastung für Mensch und Umwelt werden.

Der Masterplan bearbeitet fünf Themen-Schwerpunkte: Die effizientere Nutzung der vorhandenen Verkehrswege, die Vermeidung unnötiger Verkehre, die Erhöhung der Lebensqualität durch Klima-, Umwelt- und Lärmschutz, die besseren Arbeitsbedin-

gungen und gute Ausbildung für die Beschäftigten im Güterverkehr und den Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Dabei müssen die einzelnen Verkehrsträger künftig noch effizienter eingesetzt und verknüpft werden. Diese Herausforderungen werden aber nur zu bewältigen sein, wenn die Infrastruktur in Deutschland weiter ausgebaut wird. Um die Straßen, Schienen und Wasserwege für die kommenden Jahrzehnte fit zu machen, besteht ein zusätzlicher Investitionsbedarf von rund 1 Milliarde Euro jährlich. Die Mehreinnahmen aus der LKW-Maut setzen wir ein, um diese Finanzierungslücke zu schließen.

Mit der Einführung der **LKW-Maut** haben wir in der letzten Legislaturperiode eine Erfolgsgeschichte gestartet. Das Mautsystem hat unsere Erwartungen voll erfüllt. Es arbeitet seit seiner Inbetriebnahme am 1. Januar 2005 reibungslos und ohne technische Probleme. Die Mittel werden vor allem für Investitionen in den Straßenbau ausgegeben, aber auch für Schienen und Wasserwege. Die Einführung der Maut hat auch dazu beigetragen, dass die Auslastung der LKWs zugenommen hat. Außerdem konnte der Schienengüterverkehr deutliche Zuwächse verzeichnen. Die Maut tut also auch der Umwelt gut. Da sich erfreulicherweise die Umweltbelastung von LKWs bei den neueren Modellen weiter reduziert hat, haben wir mit dem **Zweiten Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes** Änderungen bei der Mauthöhe beschlossen. Ein wichtiges Element ist hier die steuerliche Besserstellung geringbelastender LKWs und die höhere Belastung von stark umweltbelastenden Fahrzeugen.

Im November 2007 haben wir eine Änderung des **Regionalisierungsgesetzes** vorgenommen. Den Ländern steht gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes eine finanzielle Unterstützung zu. Im Gesetz wird festgelegt, dass die Länder dieses Jahr 6,7 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel erhalten. Von 2009 an wird der Betrag jährlich um 1,5 Prozent gesteigert. Bis zur Überprüfung der Höhe der Mittel im Jahr 2014 wird der Bund insgesamt knapp 49 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel an die Länder zahlen. Nach 2015 ist eine erneute Festsetzung der Höhe der Mittel festgelegt. Vorgesehen ist außerdem, dass die Länder den Bund jährlich über die Verwendung der Mittel informieren müssen.

Die Länder können **Fahrzeugzulassungen** in Zukunft vereinfachen. Wir ermöglichen die Erprobung neuer Verfahrensweisen in der Fahrzeugzulassung im Rahmen von Pilotprojekten, die von den zuständigen Landesbehörden zur Anwendung von E-Government durchgeführt werden.

Wir haben den Engpass von Fahrern bei den Freiwilligen Feuerwehren, den Rettungsdiensten und den technischen Hilfsdiensten sowie dem Katastrophenschutz beseitigt und damit deren Einsatzfähigkeit deutlich verbessert. Künftig können auch Mitglieder der eingangs benannten Organisationen, die ihren Pkw-Führerschein nach dem 1. Januar 1999 erworben haben und somit nur Kfz bis zu 3,5 Tonnen fahren dürfen, mit einer vereinfachten Fahrprüfung schwere Einsatzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen fahren. Für Fahrzeuge mit bis zu 4,75 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht reicht nun sogar ein feuerwehrinternes Verfahren. Dafür ist eine spezielle Fahrberechtigung zum Führen von solchen Einsatzfahrzeugen auf Grundlage einer spezifischen Ausbildung und Prüfung in die **Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)** aufgenommen worden. Ausbildung und Prüfung ist nun Sache der jeweiligen Organisation. Die Inhalte legen die Länder fest. Nach Schätzung des Feuerwehrverbandes sind bundesweit mindestens 16.000 Fahrzeuge betroffen, für die in der Regel fünf oder mehr Fahrer benötigt werden, um eine Einsatzfähigkeit rund um die Uhr zu gewährleisten.

Die überdurchschnittlich hohe Beteiligung von Führerscheinneulingen an schweren Alkohol-Verkehrsunfällen muss reduziert werden. Daher wurde das **Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger** eingeführt. Betroffen von dem Alkoholverbot sind alle Fahranfänger, die sich noch in der zweijährigen Probezeit befinden. Junge Erwachsene bis zum Alter von 21 Jahren unterliegen generell der neuen Regelung. Verstöße gegen das Alkoholverbot werden mit einem Bußgeld von in der Regel 125 Euro, zwei Punkten im Verkehrszentralregister und einer Verpflichtung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar geahndet. Außerdem verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre.

Wir haben vor dem Hintergrund der Verordnungen der Europäischen Union zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes (**Single European Sky**) die dafür notwendigen Gesetze im Mai 2009 beschlossen:

Wir schreiben im **Gesetz zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften** fest, dass auch in Zukunft die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die bestimmende Flugsicherungsorganisation in Deutschland bleiben wird – und das als zu hundert Prozent bundeseigene Institution. Eine Privatisierung ist damit ausgeschlossen.

Inhalt des **Gesetzes zur Errichtung eines Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung** ist, dass jegliche Tätigkeiten im Bereich Flugsicherung in Deutschland zukünftig unter der Aufsicht einer eigenständigen Behörde stehen. Dies soll das neu zu errichtende Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übernehmen.

Um die nötigen Voraussetzungen zu schaffen, ist ein **Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 87d)** notwendig. Damit sichern wir ab, dass die Vorgaben der Europäischen Union zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums mit unserer Verfassung vereinbar sind.

Wir haben ein Gesetz zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine **Feste Fehmarnbeltquerung** im Juni 2009 beschlossen. Kernstück des Vertrages ist der Bau einer festen Querung (Brücke oder Tunnel) für den Schienen- und Straßenverkehr über den 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt. Der Vertrag regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Feste Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark. Dänemark wird die Feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und trägt die Kosten. Für den Ausbau und die Finanzierung der auf deutschem Hoheitsgebiet liegenden Hinterlandanbindungen ist die Bundesrepublik Deutschland verantwortlich; für die Hinterlandanbindungen auf dänischem Hoheitsgebiet das Königreich Dänemark.

Die Große Koalition hat im Herbst 2006 einen Riesenschritt zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben in Deutschland gemacht. Das **Gesetz zur Beschleunigung der Infrastrukturplanung** verkürzt die Planungszeit für Infrastrukturprojekte um bis zu zwei Jahre. Unter Berücksichtigung des Umweltschutzes wurde zusätzlich eine Vereinfachung der Planungsverfahren von Infrastrukturvorhaben erreicht.

Das Gesetz hat das überwiegend auf die neuen Länder beschränkte Sonderplanungsrecht nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz abgelöst. Dieses lief Ende 2006 aus.

Kernelemente des Gesetzes sind u. a. die frühzeitige und effiziente Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (wie Umweltschutzorganisationen) sowie die Erweiterung der Möglichkeiten zum Verzicht auf Erörterungstermine im Anhörungsverfahren. Ferner ist eine Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz beim Bundesverwaltungsgericht für explizit aufgelistete Verkehrsinfrastrukturvorhaben vorgegeben. Durch diese Neuregelung ist im Energiebereich die Netzanbindung von Windrädern auf See, den sog. Offshore-Windparks, langfristig sicher gestellt worden. Damit kann auch die Vorgabe, bis 2020 den Anteil Erneuerbarer Energien am Stromverbrauch auf mindestens 30 Prozent zu steigern, besser erreicht werden.

Die Stärkung der Innenstädte und benachteiligter Stadtquartiere sind Schwerpunkte sozialdemokratischer integrierter Stadtentwicklung. Unsere Ziele der **Städtebauförderung** sind die Stärkung von Innenstädten und Ortszentren in ihrer städtebaulichen Funktion auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes voran zu treiben. Auch wollen wir durch städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände beitragen.

Daher ist Stadtentwicklung für uns nicht nur Baupolitik: Zukunftsfähige Stadtpolitik muss auch auf die Sorge der Menschen um soziale Sicherheit eingehen, den Arbeitsplatz und die Bildung der Kinder berücksichtigen und Zuwanderer integrieren.

Um einer sozialen und räumlichen Polarisierung in den Städten vorzubeugen und entgegen zu wirken, haben Bund und Länder unter Rot-Grüner-Bundesregierung 1999 gemeinsam das bundesweite Programm "Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - **Soziale Stadt**" auf den Weg gebracht. Wir haben dieses Programm in der großen Koalition weiter erfolgreich fortgeführt.

Bei dem Stadterneuerungsprogramm geht es in den Förderquartieren der Sozialen Stadt nicht nur um die Sanierung und Herrichtung von Gebäuden, sondern auch um mehr Grün und Spielplätze im Wohnumfeld, bessere Infrastrukturen, Freizeittreffs für Kinder und Jugendliche. Neben diesen baulichen Investitionen geht es aber auch um zusätzliche sozial-integrative Maßnahmen, auch zur Bildung und Beschäftigungsför-

derung, um die Wohn- und Lebensbedingungen der Quartiersbewohner insgesamt zu verbessern.

Wir haben uns dafür eingesetzt, dass die Bundesregierung für das Programm "Soziale Stadt" in den Programmjahren 1999 bis 2008 rund 760 Millionen Euro Finanzhilfen zur Verfügung gestellt hat; der Bund finanziert damit ein Drittel des Gesamtprogramms. Mit den ergänzenden Mitteln von Ländern und Gemeinden standen insgesamt über 2,2 Milliarden Euro für die Umsetzung des Programms bereit. Damit konnten rund 520 Quartiere in fast 330 Städten und Gemeinden gefördert werden. 2009 werden weitere 105 Millionen Euro Bundesmittel für das Programm bereitgestellt.

Auch in den Bereichen Gesundheitsförderung, Prävention und Sportförderung muss eine stärkere Ausrichtung auf soziale Brennpunkte erreicht werden, denn dort häufen sich Gesundheitsprobleme – vor allem bei Kindern.

Das Programm „Soziale Stadt“ ist ein sehr lebendiges Programm, das von der Beteiligung der Menschen im Stadtteil lebt und sie fördert. Es wirkt der sozialen Spaltung unserer Städte entgegen und ist deshalb aus sozialdemokratischer Sicht unverzichtbarer Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik.

Das **Wohngeld** ist ein unverzichtbarer und integraler Bestandteil einer grundsätzlich marktwirtschaftlich ausgerichteten Wohnraum- und Mietenpolitik. Damit einkommensschwächere Haushalte die Wohnkosten für angemessenen und familiengerechten Wohnraum tragen können, stieg zum 1. Januar 2009 das Wohngeld von durchschnittlich 92 Euro monatlich auf 142 Euro. Profitiert haben rund 800.000 Haushalte, darunter etwa 300.000 Rentnerhaushalte. Um insbesondere einkommensschwache Menschen von steigenden Energiekosten zu entlasten, gab es rückwirkend zum 1. Oktober 2008 beispielsweise für einen Ein-Personen-Haushalt eine Heizkostenpauschale von 100 Euro, ein Zwei-Personen-Haushalt bekam 130 Euro.

Die **Bauwirtschaft** ist einer der wichtigsten Motoren unserer Wirtschaft. Eine Investition von 1 Milliarde Euro sichert und schafft 20.000 bis 25.000 Arbeitsplätze und generiert private Investitionen in rund achtfacher Höhe. Deshalb ist es richtig, die energetische Gebäudesanierung weiter zu forcieren und die Städtebauförderung voranzutreiben. Die Förderprogramme im Bereich Bau- und Stadtentwicklung werden in den kommenden drei Jahren um jeweils 1 Milliarde Euro erhöht.

Das **CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm** ist gleich dreifach erfolgreich: Es schafft Arbeitsplätze, verbessert die Wohnqualität und schützt die Umwelt. Kein Wunder, dass die Nachfrage bei Eigentümern, Vermietern und Kommunen ungebrochen hoch ist. Durch das Förderprogramm können Zinssätze verbilligt und Tilgungszuschüsse gezahlt werden. Darüber hinaus bekommen Eigentümer von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie von Wohnungen seit 2007 direkte Zuschüsse. Mit der energetischen Gebäudesanierung könnten die Deutschen bis zum Jahre 2020 insgesamt mindestens 50 Milliarden Euro Heizkosten sparen. Das kann bis zu 500 Euro im Jahr pro Haushalt ausmachen. So zahlen sich auch größere Investitionen, beispielsweise in eine moderne Heizungsanlage, neue Fenster oder umfassende Dämmmaßnahmen schon in wenigen Jahren aus. Wir hatten bisher das Gebäudesanierungsprogramm für 2009 um 580 Millionen Euro auf 1,48 Milliarden Euro angehoben. Aus diesen Mitteln wird auch ein neues Programm zur energetischen Sanierung von Großwohnsiedlungen mit einem jährlichen Fördervolumen von 100 Millionen Euro aufgelegt.

Neben der Straffung der bestehenden Programme für energetische Sanierung und Neubau wurden zum 1. April zwei neue Programme gestartet. Das Programm "**Altersgerecht Umbauen**" zielt auf die Bewältigung des demografischen Wandels. Mit Krediten zu besonders günstigen Zinsen können die Wohnungen barrierefrei umgebaut werden. Mit dem zweiten neuen Programm "**Investitionsoffensive Infrastruktur**" helfen wir finanzschwachen Kommunen, den Eigenanteil zu finanzieren, der für die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude aufgebracht werden muss.

Eine bedeutende Maßnahme des im Februar 2009 beschlossenen **zweiten Konjunkturpakets** ist das Programm "**Zukunftsinvestitionen der Kommunen und Länder**". Insgesamt stehen für dieses Programm 10 Milliarden Euro zur Verfügung. Schwerpunkte sind Investitionen in Bildungseinrichtungen – hier stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren und die Energieeffizienz steigern, einschließlich des Einsatzes Erneuerbarer Energien. Gefördert werden unter anderem energetische Sanierungen der rund 48.000 Kindergärten und 40.000 Schulen sowie von Hochschulen und Einrichtungen der Weiterbildung.

Im Sommer 2008 haben wir die **Novelle der Energieeinsparverordnung (EnEV)** verabschiedet. Zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebereich werden ab

2009 die energetischen Anforderungen an Gebäude um durchschnittlich 30 Prozent verschärft. In einem zweiten Schritt (angestrebt 2012) sollen die Effizienzanforderungen nochmals bis zur gleichen Größenordnung angehoben werden. Weiterhin werden Nachtstromspeicherheizungen, die älter als 30 Jahre alt sind, in größeren Gebäuden langfristig und stufenweise unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots außer Betrieb genommen. Zudem werden Maßnahmen zum Vollzug der Verordnung gestärkt und einheitliche Bußgeldvorschriften eingeführt.

Eine weitere Maßnahme zur Energieeinsparung ist die bereits im Juni 2007 beschlossene Energieeinsparverordnung (EnEV). In der EnEV ist die **Einführung von Energieausweisen für den Gebäudebestand** geregelt. Seit Anfang 2008 wird der Ausweis schrittweise eingeführt. Mieter und Käufer erhalten damit einen klaren Überblick über die zu erwartenden Heiz- und Warmwasserkosten. Der Energieausweis soll mehr Transparenz in den Immobilienmarkt bringen. Mieter und Käufer können künftig auf einen Blick einen Eindruck bekommen, welche Nebenkosten auf sie zukommen. Die Energieeffizienz wird damit zu einem wichtigen Entscheidungskriterium.

Zur Vorlage eines Energieausweises verpflichtet sind Eigentümer und Vermieter, die ein Gebäude oder eine Wohnung verkaufen oder vermieten wollen. Der Ausweis zeigt den Energieverbrauch des Gebäudes in drei aufeinander folgenden Jahren für die Beheizung und wahlweise auch für die Warmwasserbereitung, wobei Klima, Witterung und mögliche Leerstände rechnerisch berücksichtigt werden.

Zum 1. Januar 2009 ist mit Inkrafttreten des Forderungssicherungsgesetzes auch das **Bauforderungssicherungsgesetz** novelliert worden. Das Gesetz stellt seitdem sicher, dass für ein bestimmtes Bauwerk zur Verfügung gestelltes Baugeld auch zur Bezahlung derjenigen verwendet wird, die an der Wertschöpfungskette bei der Erstellung oder dem Umbau eines Bauwerks durch ihre Leistung beteiligt sind. Ziel des Forderungssicherungsgesetzes war es, durch eine erhebliche Erweiterung des Baugeldbegriffs insbesondere die Nachunternehmer vor Forderungsausfällen im Falle der Insolvenz ihres Auftraggebers zu schützen.

Die Ausweitung des Baugeldbegriffs stellt insbesondere Unternehmen, die eine Vielzahl von Bauwerken gleichzeitig betreuen, in der Praxis vor Umsetzungsprobleme,

die erheblichen bürokratischen Aufwand und darüberhinaus unvorhergesehene Liquiditätsprobleme verursachen. In einem ersten Schritt haben wir mit dem im Juni 2009 beschlossenen **Änderungsgesetz über die Sicherung von Bauforderungen** sichergestellt, dass Bauunternehmen selbst erbrachte Leistungen auch in voller Höhe aus dem Baugeld begleichen können. Weitergehende Regelungen waren mit der Union zunächst nicht möglich. Wir werden das Thema nach der Bundestagswahl wieder aufgreifen und behutsam das Gesetz im Sinne von Bauunternehmer, Subunternehmer und Bauherr weiterentwickeln.

Die im Oktober 2006 beschlossene Einrichtung einer **Bundesstiftung Baukultur** soll auf Bundesebene eine Kommunikationsplattform darstellen, um baukulturelle Leistungen zur Geltung zu bringen, das Bewusstsein für anspruchsvolle Planungs- und Baukultur zu stärken sowie die hohe Leistungsfähigkeit der Ingenieure und Architekten aus Deutschland auf dem internationalen Markt aufzeigen. Der regelmäßig von der Stiftung auszurichtende Konvent der Baukultur wird alle wesentlichen Bereiche des öffentlichen und privaten Planens und Bauens repräsentieren.

Der Bund wird die neue Stiftung mit einem Stiftungskapital in Höhe von 250.000 Euro unterstützen und die Anschubfinanzierung übernehmen, sodass die Stiftung zügig ihre Arbeit aufnehmen kann. Mit der Entscheidung über den Stiftungssitz in Potsdam wurde der letzte Baustein ins gesetzliche Fundament der künftigen Bundesstiftung Baukultur gefügt.

Anfang November 2006 hat der Deutsche Bundestag das **Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung von Städten** verabschiedet. Unter bestimmten Bedingungen ist ein beschleunigtes Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben in Innenstädten möglich. Es entfällt die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für solche Bauvorhaben, die brachliegende, innerstädtische Grundstücke wieder nutzbar machen. Damit begünstigt das beschleunigte Verfahren Projekte, die der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung und dem Umbau von Stadtquartieren dienen.

Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung von Wachstum und Beschäftigung, in dem auch der **§ 6b Einkommensteuergesetz für die Binnenschifffahrt** enthalten ist, ist eine Verbesserung der Standortbedingungen für die Binnenschifffahrt erreicht

worden. Binnenschiffer können ihre alten Schiffe verkaufen und den Erlös steuerfrei in neue Schiffe reinvestieren. Damit kann das Deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe seine Flotte, deren Durchschnittsalter 30 Jahre beträgt, einer Verjüngungskur unterziehen. Wir gehen davon aus, dass sich damit eine Neubau- und Modernisierungswelle in Gang setzt, die sich auf die Deutsche Werftindustrie und ihre mittelständischen Zulieferer auswirkt. Mit dem im Bundeshaushalt 2009 eingeführten und mit insgesamt 6 Millionen Euro dotierten Modernisierungsprogramm für die Tank- und die Trockengüterschiffsflotte auf Binnenwasserstraßen unterstützen wir das Modernisierungsziel zusätzlich.