

1 *Das vorliegende Positionspapier beschränkt sich auf die Infrastruktur im Verkehrsbereich. Positionen zu anderen*
2 *Infrastrukturbereichen (insbesondere digitale Infrastruktur, Bildung und Energie) werden vom Bündnis „Zukunft*
3 *der Industrie“ schrittweise erarbeitet, da es auch dort teils große Bedarfe gibt, die die Wettbewerbsfähigkeit der*
4 *deutschen Industrie und ihrer Unternehmen einschränken und damit Arbeitsplätze gefährden.*

5

6 **Wir brauchen eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

7

8 Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet die Grundlage für die wirtschaftliche und
9 gesellschaftliche Entwicklung in Deutschland. Sie ermöglicht Mobilität für Bürgerinnen und
10 Bürger, gewährleistet einen effizienten Warenverkehr für die deutsche Wirtschaft und ist eine
11 Grundvoraussetzung für private Investitionen. Denn die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit
12 unserer Wirtschaft und vieler Industriearbeitsplätze hängen unter anderem davon ab, ob es
13 gelingt, auch morgen die gewandelten Mobilitäts- und Transportbedürfnisse mit einer guten
14 Verkehrsinfrastruktur zu befriedigen. Hierfür müssen Herausforderungen auf allen föderalen
15 Ebenen und für alle Verkehrsträger angegangen werden.

16 In den letzten Jahrzehnten wurde nicht ausreichend in den Erhalt und den Ausbau der Ver-
17 kehrsinfrastruktur investiert. Die Folge: marode Straßen und Brücken, marode Schleusen
18 und Störungen im Bahnverkehr. Der Investitionsstau beeinträchtigt bereits heute zahlreiche
19 Industrieunternehmen und Arbeitnehmer, zum Beispiel durch längere Transportwege oder
20 Fahrzeiten. Eine Umfrage unter Industrieunternehmen ergab, dass Infrastrukturmaßnahmen
21 zu den drei wichtigsten Faktoren für die Verbesserung ihrer Investitionsbedingungen zählen.¹
22 Deutschland ist im „Global Competitiveness Index“ des Weltwirtschaftsforums in der Katego-
23 rie „Verkehrsinfrastruktur insgesamt“ von Platz 3 in 2006 auf Platz 11 in 2015 abgerutscht.²

24 Der hohe Investitionsstau in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, dass sich
25 der Standortfaktor Infrastruktur in Deutschland zum Hemmnis für unternehmerische Investiti-
26 onen in Bauten und Ausrüstungen entwickelt. Die „Bodewig II-Kommission“ beziffert den
27 Nachholbedarf allein durch unterlassene Erhaltungsmaßnahmen auf insgesamt 45 Mrd. Eu-
28 ro. Andere Studien kommen auf weitaus höhere Summen: Allein für die Verkehrsinfrastruktur
29 auf kommunaler Ebene beziffert das Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau
30 (KfW) den Investitionsstau auf 36 Mrd. Euro.

31 Es geht aber nicht nur um den Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen.
32 Die Bündnispartner teilen angesichts von E-Mobilität und Digitalisierung im Verkehrsbereich
33 ein erweitertes Verständnis von Verkehrsinfrastruktur, das auch die digitale Infrastruktur und
34 die Versorgungsstruktur für alternative Antriebe umfasst. Auch hier gibt es erheblichen Inves-
35 titionsbedarf, um die Verkehrsinfrastruktur zu modernisieren und die Leistungsfähigkeit zu
36 erhöhen.

37 Für die Versorgungsinfrastruktur verlangt die EU, dass die Mitgliedsstaaten bis November
38 2016 einen nationalen Strategierahmen erstellen. Für die Elektromobilität gibt es in Deutsch-
39 land derzeit rund 5.700 öffentliche Ladepunkte, davon etwa 150 Schnellladepunkte. Die Na-
40 tionale Plattform Elektromobilität sieht für 2020 einen Bedarf von 70.000 Ladepunkten und
41 7.100 Schnellladesäulen. Daher ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung bis 2020 300

¹ Bundesverband der Deutschen Industrie/PricewaterhouseCoopers AG: Investieren in Deutschland – Die Sicht des Investors, S. 10.

² World Economic Forum, Global Competitiveness Reports 2006 bis 2015, Rubrik: Quality of overall infrastructure

42 Mio. Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen will. Ein entsprechen-
43 des Programm muss jetzt möglichst zügig umgesetzt werden.

44 Die digitale Infrastruktur – zu der das Bündnis zu einem späteren Zeitpunkt eine umfassende
45 Positionsbestimmung vorlegt – muss für Anwendungen im Verkehrsbereich besonderen An-
46 forderungen genügen, die hier nur skizziert werden. So ist zu beachten, dass hier auch aus-
47 reichende Übertragungsgeschwindigkeiten bis hin zur Einführung des Mobilfunkstandards
48 5G erforderlich sind und Kriterien wie Latenzzeiten oder Flächenabdeckung von entschei-
49 dender Bedeutung sind. Darüber hinaus gilt es, die bestehende Verkehrsinfrastruktur auch fit
50 zu machen z. B. für eine Kommunikation direkt mit den Fahrzeugen.

51 Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode bereits mit verschiedenen Maßnahmen
52 reagiert und zusätzliche Haushaltsmittel für den Erhalt und Ausbau primär der Bundesver-
53 kehrswege zur Verfügung gestellt. So steigt die Investitionslinie Verkehr durch den von Bun-
54 desverkehrsminister Alexander Dobrindt initiierten Investitionshochlauf bis 2018 auf über 13
55 Mrd. Euro an. Gleichzeitig hat der Bund zusätzliche 3,5 Mrd. Euro Mehrausgaben für ein
56 Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ vorgesehen, mit dem Kommunen
57 in den kommenden Jahren in die Lage versetzt werden sollen, mehr zu investieren. Schließ-
58 lich hat die Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen beschlossen, die die allgemeinen Fi-
59 nanzierungsspielräume der Kommunen bis 2020 um 18 Mrd. Euro erhöhen.

60 **Es muss das Ziel sein, dass Deutschlands Verkehrsinfrastruktur 2030 wieder unter**
61 **den „Top Drei“ des „Global Competitiveness Index“ ist. Das Bündnis „Zukunft der**
62 **Industrie“ sieht in den Maßnahmen der Bundesregierung einen ersten wichtigen**
63 **Schritt zu einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.**

64 **Es sind aber weitere Anstrengungen erforderlich. Das Bündnis sieht drei konkrete**
65 **Handlungsfelder.**

66

67 **1. Eine bedarfsgerechte Aufstockung der Finanzmittel**

68 Um den Investitionsstau abzubauen und gleichzeitig in Zukunft die Verkehrsinfrastruktur er-
69 halten bzw. ausbauen zu können, müssen die Finanzmittel weiter aufgestockt und auf einem
70 bedarfsgerechten Niveau verstetigt werden. Auf jährliche Haushaltsansätze umgerechnet
71 schätzt das Bündnis den zusätzlichen Bedarf auf rund 5 Mrd. Euro pro Jahr. Dabei sind alle
72 Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserwege, Luft) und alle föderalen Ebenen berücksich-
73 tigt:

- 74 • Bundesebene: Der Bundesverkehrswegeplan weist bis 2030 einen Gesamtinvestiti-
75 onsbedarf in Höhe von 227 Mrd. Euro aus. Dies entspricht einem jährlichen Investiti-
76 onsbedarf von 15 Mrd. Euro. Demnach muss die Investitionslinie Verkehr gegenüber
77 den bisherigen Planungen zunächst um weitere 2 Mrd. Euro, langfristig um rund 1
78 Mrd. Euro aufgestockt werden.
- 79 • Landesebene: Aus dem Abschlussbericht der „Bodewig-II-Kommission“ ergibt sich,
80 dass für die nachholende Sanierung bis 2030 ein jährlicher Mehrbedarf von rund 0,3
81 Mrd. besteht. Hinzu kommt ein jährlicher Mehrbedarf von 0,6 Mrd. Euro für den lau-
82 fenden Betrieb.
- 83 • Kommunale Ebene: Auf Grundlage des KfW-Kommunalpanels ergibt sich, dass bis
84 2030 jährlich mindestens zusätzlich 2,4 Mrd. Euro notwendig sind.

85 Ein großer Teil des zusätzlichen Mittelbedarfs besteht auf der kommunalen Ebene. Daher
86 muss die Investitionsoffensive Verkehrsinfrastruktur auch Nachfolgeregelungen für die 2019
87 auslaufenden Entflechtungsmittel und eine Mittelaufstockung von derzeit 1,3 Mrd. auf knapp
88 2 Mrd. Euro umfassen. Das verschafft Kommunen Planungssicherheit für Infrastrukturprojek-
89 te mit langen Vorlaufzeiten. Ferner ist zu prüfen, ob die Kommunen durch die Übernahme
90 weiterer Sozialausgaben durch den Bund oder durch Aufstockung der Investitionszuweisun-
91 gen der Länder an die Kommunen unterstützt werden können.

92 **Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ engagiert sich dafür, dass trotz aller Anstren-**
93 **gungen zur Haushaltskonsolidierung und trotz weiterer politischer Herausforderungen**
94 **eine aktive Investitionspolitik auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur weit oben auf**
95 **der politischen Agenda platziert wird. Konkret schlägt das Bündnis vor, die öffentli-**
96 **chen Verkehrsinfrastrukturausgaben rasch um 5 Mrd. Euro pro Jahr anzuheben. Der**
97 **Zeitpunkt hierfür ist günstig, denn angesichts der guten wirtschaftlichen Entwicklung**
98 **verzeichnen die öffentlichen Haushalte derzeit umfangreiche Steuermehreinnahmen.**

99 Darüber hinaus sind aus Sicht des Bündnisses bestehende Haushaltslinien konsequent auf
100 die Förderung von Innovationen und Investitionen hin auszurichten.

101 Die Möglichkeiten einer Kreditfinanzierung der Infrastrukturstrukturmaßnahmen wurden in
102 der AG nicht diskutiert. Diese Diskussion muss in übergeordneten Gremien des Bündnisses
103 geführt werden.

104 Mittelfristig sind höhere Budgetansätze für öffentliche Investitionen erforderlich. Dies setzt
105 finanzpolitische Anpassungen voraus. Dafür ist eine breite Debatte über Haushaltsstruktur-
106 politik notwendig. Zu den Instrumenten könnte eine stärkere Selbstbindung der öffentlichen
107 Hand bezüglich öffentlicher Investitionen, zumindest auf dem Niveau der Abschreibungen,
108 gehören.

109 Ob und in welchem Umfang eine stärkere Nutzerfinanzierung als aktuell von der Bundesre-
110 gierung beschlossen anzustreben ist, wird zwischen den Bündnispartnern weiter diskutiert.

111

112 **2. Effiziente Mittelverwendung und qualitativ hochwertige Umsetzung**

113 Öffentliche Bauprojekte haben in den vergangenen Monaten immer wieder für Schlagzeilen
114 gesorgt. Terminpläne konnten nicht eingehalten werden und wiederholte Planungsänderun-
115 gen während der Bauphase haben zu Mehrkosten geführt. Vor diesem Hintergrund ist es
116 notwendig, die Realisierung von öffentlichen Infrastrukturprojekten auf den Prüfstand zu stel-
117 len und Maßnahmen für eine bessere Projektumsetzung einzuleiten.

118 Es braucht nicht nur eine bessere Finanzausstattung auf allen Ebenen. Es ist unstrittig, dass
119 dies mit einem effizienten Mitteleinsatz „Hand in Hand“ gehen muss. Hierzu zählen ausrei-
120 chende Planungs- und Genehmigungskapazitäten auf öffentlicher Seite, eine Verkürzung der
121 Planungs- und Genehmigungsverfahren, etwa über eine Reform des Planungs- und Geneh-
122 migungsrechts, sowie eine höhere Kosten- und Terminalsicherheit bei öffentlichen Infrastruk-
123 turmaßnahmen.

124 Das bestehende System der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen muss
125 einerseits auf mehr Effizienz reformiert und andererseits wegen wachsendem Investitionsbe-
126 darf weiterentwickelt werden. Das Bündnis Zukunft der Industrie begrüßt, dass die Politik auf
127 Landes- und Bundesebene Handlungsbedarf erkannt hat. Es fordert angesichts des dringen-

128 den Handlungsbedarfs alle Beteiligten auf, zügig in einem breiten Konsens Lösungen zu
129 entwickeln und umzusetzen.

130 Dabei sind folgende Kriterien zielführend: Bau, Instandhaltung und Betrieb sollten aus einer
131 Hand erfolgen. Zudem sind Ineffizienzen zu überwinden, die aus der aktuellen Form der
132 Trennung von operativer Verantwortung und Finanzierungsverantwortung resultieren. Dies
133 könnte zum Beispiel durch Gründung einer Gesellschaft des Bundes geschehen, wobei vor-
134 handene Auftrags- und Straßenbauverwaltungen einbezogen und Bau-, Instandhaltungs-
135 und Betriebskompetenzen vor Ort erhalten bleiben sollen. Eine Privatisierung oder Teilpriva-
136 tisierung einer solchen Gesellschaft lehnt das Bündnis ab. Dies muss grundgesetzlich veran-
137 kert werden.

138 Gleichzeitig ist ein Finanzierungskreislauf zu etablieren, in dem die beschlossenen Nutzer-
139 gebühren und Haushaltsmittel zweckgebunden für den Erhalt, Aus- und Neubau sowie für
140 den Betrieb der Bundesfernstraßen eingesetzt werden.

141 Ein wichtiges Element ist, dem Akzeptanzproblem von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch
142 mehr Transparenz und mehr Bürgerbeteiligung zu begegnen. Die Bevölkerung ist von Be-
143 ginn an und kontinuierlich über die Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten zu
144 informieren. Dies setzt auch eine höhere Transparenz über die tatsächlichen Kosten voraus.
145 Gleichzeitig sollten neue Verfahren der Bürgerbeteiligung erprobt werden, da eine Beteili-
146 gung im Rahmen traditioneller Planfeststellungsverfahren oft nicht ausreicht bzw. erst zu
147 spät erfolgt. Die Instrumente hierfür sind teilweise bereits vorhanden – seien es Vorerörte-
148 rungstermine, Planungsdialoge oder Mediationsverfahren. Nach Abschluss der Beteiligungs-
149 verfahren und einer Entscheidung der demokratisch legitimierten Gremien können die Pro-
150 jekte dann zügiger umgesetzt werden.

151

152 **2.1. Reform der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**

153 Die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat ein umfangreiches Aktionsprogramm
154 vorgelegt, in dem praktikable Wege aufgezeigt werden, wie öffentliche Großprojekte künftig
155 termintreuer und kostensicherer umgesetzt werden könnten.

156 **Das „Bündnis Zukunft der Industrie“ begrüßt, dass ein „stärkeres Miteinander“ und**
157 **die „Einbeziehung aller Projektbeteiligten auf Augenhöhe“ von Beginn eines Projekts**
158 **an im Vordergrund stehen. Es hält die folgenden Handlungsempfehlungen der Re-**
159 **formkommission für richtungsweisend:**

- 160 • Stärkung der Bauherrenkompetenz,
- 161 • bessere Abstimmung von Planen und Bauen,
- 162 • Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes,
- 163 • stärkere Nutzung zusammengefasster Vergaben,
- 164 • die Erprobung von Modellen der Partnerschaftlichen Projektzusammenarbeit,
- 165 • Einführung interner und externer Konfliktlösungsmechanismen, wie zum Beispiel der
166 Adjudikation auf Verlangen einer Seite,
- 167 • verbindliche Einführung eines systematischen Risikomanagements sowie
- 168 • die Digitalisierung und Verzahnung einzelner Projektphasen über Building-Information-
169 Modelling.

170 Um einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz in der öffentlichen Infrastrukturbeschaffung sicher-
171 stellen zu können, sollten zudem Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbindlich eingeführt
172 werden. Aktuell besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei der Durchführung von Wirtschaft-
173 lichkeitsuntersuchungen. So hat der Bundesrechnungshof im April 2013 festgestellt, dass
174 „für nahezu 85 % der von Bundesministerien und nachgeordneten Behörden gemeldeten
175 finanzwirksamen Maßnahmen [...] keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorlagen. Soweit
176 solche durchgeführt wurden, herrschten vielfältige methodische und organisatorische Defizite
177 vor.“

178 Nur mit verbindlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kann gewährleistet werden, dass
179 die im Einzelfall wirtschaftlichste Beschaffungsvariante identifiziert und umgesetzt wird. Hier-
180 für muss die öffentliche Hand auf eine Projekt- und Modellvielfalt zurückgreifen können, zu
181 denen neben der konventionellen Variante u. a. auch Funktionsbauverträge, Design&Build-
182 Modelle und Öffentlich-Private Partnerschaften gehören

183 **Da für die Durchführungen adäquater Wirtschaftlichkeitsvergleiche insbesondere auf**
184 **kommunaler Ebene Know-how und Kapazitäten fehlen, begrüßt das Bündnis „Zukunft**
185 **der Industrie“, den Ansatz des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, eine**
186 **kommunale Infrastrukturgesellschaft zu gründen, die öffentlichen Auftraggebern bei**
187 **der Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturprojekten zur Seite steht.**

188

189 **2.2. Bauherren- und Planungskompetenz stärken!**

190 Die öffentliche Hand sieht sich einem permanenten Engpass an Planungskapazitäten ge-
191 genüber, durch den wichtige Maßnahmen nicht zeitnah umgesetzt werden können. Im Be-
192 reich der Bundesfernstraßen besteht aktuell die Gefahr, dass die Bundesländer die ihnen
193 zugewiesenen Mittel nicht einsetzen können. Grund hierfür ist der zu geringe „Vorrat“ an
194 baureifen Projekten. Hier rächt sich, dass einige Bundesländer ihren Personalbestand in den
195 Auftragsverwaltungen in den vergangenen Jahren stark ausgedünnt haben.

196 So verbleibt nach Abzug der Baufreigaben im Rahmen des von Bundesverkehrsminister
197 Dobrindt auferlegten 2,7-Mrd.Euro-Investitionsprogramms 2015 ein Volumen an baureifen
198 Projekte in Höhe von nur rund 1 Mrd. Euro. Die Projekte verteilen sich dabei auf die Länder
199 Bayern (56%), Hessen (27%), Thüringen (10%), Sachsen-Anhalt (4%) und Baden-
200 Württemberg (2%). Die übrigen sieben Bundesländer verfügen anscheinend über keine wei-
201 teren baureifen Projekte.

202 Für die deutsche Industrie wäre es ein herber Fehlschlag, wenn Investitionsmittel aus Man-
203 gel an baureifen Projekten an den Bundesfinanzminister zurückgegeben werden müssten.

204 **Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert die Länder auf, alle Möglichkeiten zu nut-**
205 **zen, um die drohenden Engpässe im Planungsbereich auch kurzfristig zu beseitigen.**
206 **Dazu sind die personellen Kapazitäten aufzustocken. Darüber hinaus können Beschaf-**
207 **ungsformen stärker genutzt werden, bei denen Teile der Planung auch auf die bau-**
208 **ausführende Wirtschaft übertragen werden, etwa im Rahmen von Design-and-Build-**
209 **Verträgen.**

210

211 **2.3. An den wirtschaftlichsten Anbieter vergeben, nicht an den billigsten!**

212 Bei der öffentlichen Auftragsvergabe ist es noch gängige Praxis der Vergabestellen, den Zu-
213 schlag auf das preislich günstigste Angebot und nicht auf das wirtschaftlichste Angebot zu

214 erteilen. Das allein preislich günstigste Angebot kann jedoch nicht zwangsläufig eine langfris-
215 tige mangelfreie Gebrauchsfähigkeit des Bauwerks sicherstellen und verursacht dann hohe
216 Folgekosten. Zudem hemmt der reine Preiswettbewerb Innovationen bzw. Investitionen in
217 der Bauwirtschaft und vernichtet Stammarbeitsplätze.

218 Als Bestandteil der „Investitionsoffensive Verkehrsinfrastruktur“ muss die Bundesregierung
219 daher dafür Sorge tragen, dass die Maßgabe, den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Ange-
220 bot zu vergeben und nicht auf das mit dem niedrigsten Preis, in der Praxis auch tatsächlich
221 Anwendung findet. Dies wurde auch im gerade reformierten Vergaberecht verankert: Danach
222 ist das wirtschaftlichste Angebot dasjenige mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis, und
223 bei der Ermittlung des Preis-Leistungs-Verhältnisses können Vergabestellen qualitative, um-
224 weltbezogene (wie zum Beispiel Energieeffizienz) oder soziale Aspekte berücksichtigen.

225 **Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ regt an, dass gemeinsame konkretisierende Kri-**
226 **terien für eine faire und wirtschaftliche Auftragsvergabe unter Preis- und Qualitätsas-**
227 **pekten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe u.a. mit den betroffenen Sozialpartnern,**
228 **Mitgliedern des Bündnis „Zukunft der Industrie“ und der Bundesregierung entwickelt**
229 **werden.**

230

231 **3. Für einen integrierten Ansatz bei der Verkehrsinfrastruktur!**

232 Mit der Verkehrspolitik von heute werden die ökonomischen und ökologischen Weichen für
233 morgen und übermorgen gestellt. Doch trotz einzelner, übergeordneter Leitbilder in der Ver-
234 kehrspolitik werden verkehrsträgerbezogene Ziele und die sich daraus ableitenden Maß-
235 nahmen vornehmlich isoliert betrachtet. Hierdurch entstehen vermeidbare Ineffizienzen., da
236 insbesondere Wechselwirkungen verkehrspolitischer Einzelmaßnahmen nicht genügend be-
237 rücksichtigt wurden.

238 **Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert, im Interesse von Investitionen und Ar-**
239 **beitsplätzen von morgen einen Gesamtansatz für die deutsche Verkehrspolitik, der**
240 **stärker Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einzelmaßnahmen und Verkehrs-**
241 **trägern berücksichtigt. Orientierung kann dabei das Vorgehen im „Aktionsplan Güter-**
242 **verkehr und Logistik“ der Bundesregierung leisten.**

243 Auf der Grundlage der prognostizierten Nachfrage nach Mobilität sollen Leitplanken und ver-
244 lässliche Rahmenbedingungen definiert werden. Es sollen die notwendigen Ressourcen mo-
245 bilisiert, die tarifpolitischen Vereinbarungen und Standards für die Beschäftigten der Mobili-
246 tätsbranche eingehalten und wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Gesichts-
247 punkte berücksichtigt werden.

248 **Für das Bündnis „Zukunft der Industrie“ hat die Umsetzung solcher Verkehrsinfra-**
249 **strukturmaßnahmen eine vorrangige Priorität, die für Industrieunternehmen und ihre**
250 **Beschäftigten eine strategische Bedeutung haben.**

251 [Redaktionelle Anmerkung: Die Sherpas müssen entscheiden, ob die folgende Ergänzung vorgenommen wird
252 und sich die Verbände verpflichten, solche Listen zu erstellen, die freilich keinen Anspruch auf Vollständigkeit
253 haben können.]

254 **Die Bündnismitglieder werden exemplarisch konkrete Maßnahmen bzw. Projekte auf-**
255 **listen, denen aus ihrer Sicht eine hohe Priorität zuzumessen ist.**