

Dokumentation

Auftaktveranstaltung

zur Öffentlichkeitsbeteiligung für die Lärmaktionsplanung
in München

Thema: Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmminderungsplan

Datum: 02. Mai 2023

Zeit: 18:00 bis 21:00 Uhr

Ort: Theatersaal im Anton-Fingerle-Bildungszentrum, Schlierseestraße 47, 81539 München

Inhalt

1 Allgemeine Informationen und Rahmenbedingungen zur Auftaktveranstaltung 2

Eckdaten zur Auftaktveranstaltung	2
Einladung und Bekanntmachung	2
Ziele und Ergebnisse der Veranstaltung	2
Teilnehmende	3

2 Ablauf 4

1 Begrüßung	4
2 Inhaltlicher Einstieg	6
3 Offener Infomarkt	11

1 Allgemeine Informationen und Rahmenbedingungen zur Auftaktveranstaltung

In diesem Kapitel sind die wichtigsten Eckdaten und Rahmenbedingungen für die Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung in München aufgeführt.

Eckdaten zur Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung fand am 02. Mai 2023 von 18 bis 21 Uhr statt.

Veranstaltungsort war der Theatersaal im Anton-Fingerle-Bildungszentrum.

Die Veranstaltung stellte einen Teil des Beteiligungsprozesses zur Lärmaktionsplanung Münchens in 2023 dar. Anlass war die Veröffentlichung der neuen Lärmkarten für 2022 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) und der Start der inzwischen vierten Runde der Lärmaktionsplanung für München.

Die Moderation erfolgte durch die Zebralog GmbH. Initiator und Veranstalter war das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) der Landeshauptstadt München.

Einladung und Bekanntmachung

Es handelte sich um eine halböffentliche Veranstaltung. Dazu wurde eine Liste von einzuladenden Personen und Organisationen vom RKU erstellt. Eine öffentliche Bekanntmachung der Veranstaltung wurde nicht durchgeführt. Für die Teilnahme war es erforderlich, sich vorab anzumelden. Der Einladungsversand erfolgte über das RKU.

Ziele und Ergebnisse der Veranstaltung

Folgende Ziele verfolgte die Veranstaltung:

- Offizieller Auftakt zum Beteiligungsprozess zur Lärmaktionsplanung in München in 2023
- Informieren über den Stand der Lärminderungsplanung
- Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Start des Online-Dialogs sowie Aufruf zum Mitmachen
- Einladung zum Sammeln erster Hinweise und Anregungen analog zu den Fragestellungen und Methoden im Online-Dialog
- Aktivierung der Teilnehmenden für den weiteren Prozess, um zum Beispiel als Multiplikator*innen für die Öffentlichkeitsarbeit zu fungieren und
- Anlass für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Folgende Ergebnisse sollten auf der Veranstaltung erreicht werden:

- Teilnehmende sind über den aktuellen Stand sowie den Beteiligungsprozess der Lärmaktionsplanung in München informiert
- Teilnehmende haben alle nötigen Informationen zum Online-Dialog, um diesen als Multiplikator*innen weiterzutragen

- Der Online-Dialog wurde auf der Veranstaltung offiziell eröffnet, das Abgeben von Beiträgen war möglich
- Erste Rückmeldungen und Beiträge von Teilnehmenden zu den Fragestellungen aus dem Online-Dialog wurden entweder direkt über einen auf der Veranstaltung bereitgestellten Laptop im Online-Dialog selbst oder auf den zusätzlich ausgestellten Pinnwänden und der Tischkarte abgegeben.

Teilnehmende

Auf der Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung in München am 2. Mai 2023 waren 22 Teilnehmende vor Ort.

Zur Zielgruppe gehörten (u.a.):

- Interessensvertreter*innen aus der Stadt- und Bezirkspolitik
 - Mitglieder des Stadtrats
 - Mitglieder der Bezirksausschüsse
- Interessensvertreter*innen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft, Bürger*inneninitiativen und Verbände
 - ADAC/ADFC/VCD
 - BUND
 - GWG/Gewofag
 - etc.
- Behörden und
- Pressevertreter*innen (per Rathausumschau).

Teilgenommen an der Veranstaltung haben folgende Interessensvertreter*innen und weitere Personen:

Autobahn GmbH (4 Personen)
 Gesundheitsreferat der Landeshauptstadt München (1 Person)
 Gesundheitsladen München e.V. (3 Personen)
 SWM – Stadtwerke München (1 Person)
 Verkehrsclub für Deutschland (VCD) KV München (1 Person)
 Kreisverwaltungsreferat (1 Person)
 Mobilitätsreferat (1 Person)
 Baureferat, Tiefbau (2 Personen)

Teilnehmende Mitglieder von Bezirksausschüssen (BA):

BA 1 – Altstadt-Lehel (1 Person)
 BA 2 – Ludwigsvorstadt (1 Person)
 BA 11 – Milbertshofen-Am Hart (1 Person)
 BA 12 – Schwabing-Freimann (2 Personen)
 BA 13 – Bogenhausen (2 Personen)
 BA 15 – Trudering-Riem (1 Person)

Moderation und Referent*innen:

Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) (5 Personen)
 LK Argus – Part of Ramboll (2 Personen)
 Umweltbundesamt (1 Person)
 Zebralog GmbH (4 Personen)

2 Ablauf

Im Folgenden sind der Ablauf der Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung München in einer groben Übersicht dargestellt sowie im Anschluss die jeweiligen Inhalte kurz skizziert.

1 Begrüßung

2 Inhaltlicher Einstieg

Vortrag [REDACTED] (Umweltbundesamt)

Vortrag [REDACTED] (RKU)

Vortrag [REDACTED] (LK Argus – Part of Ramboll)

Vortrag [REDACTED] (LK Argus – Part of Ramboll)

3 Offener Infomarkt

1 Begrüßung

Die Anwesenden wurden durch die Moderation begrüßt.

Die 2. Bürgermeisterin Fr. Habenschaden sowie die Referentin des Referats für Klima- und Umweltschutz Fr. Kugler begrüßten jeweils durch eine Videobotschaft.

Digital wurde im Anschluss ein Stimmungsbild der Teilnehmenden abgefragt (per Mentimeter). Die Ergebnisse dieser Abfrage sind im Folgenden präsentiert.

Mit welchem Hintergrund sind sie heute hier?

Mentimeter

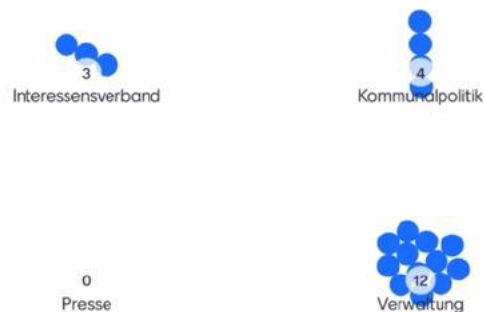


Abbildung 1: Mentimeter-Abfrage zum Hintergrund der Teilnehmenden

Was bedeutet Lärmschutz für Sie?

13 Answers

Mentimeter



Abbildung 2: Mentimeter-Abfrage zur Bedeutung von Lärmschutz

Wie oft fühlen Sie sich persönlich durch Lärm in München belästigt?

Mentimeter

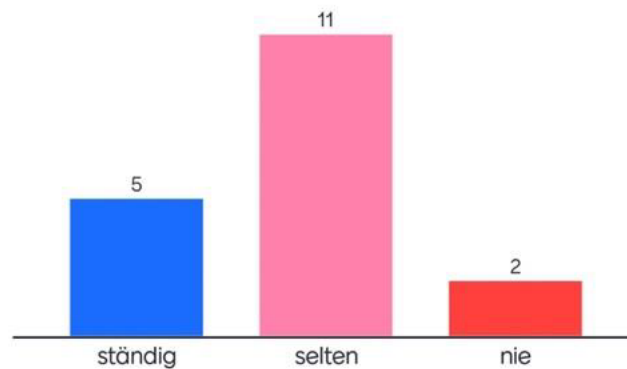


Abbildung 3: Mentimeter-Abfrage zur persönlichen Lärmbelastung in München

2 Inhaltlicher Einstieg

Nach der Begrüßung folgte ein inhaltlicher Einstieg in das Thema der Lärmaktionsplanung in München. Auf den folgenden Fotos sind einige Impressionen zu diesem Programmpunkt wiedergegeben. Im Anschluss sind Ausführungen zu den einzelnen Vorträgen zusammengefasst.



Abbildung 4: Impressionen zum Programmpunkt "Inhaltlicher Einstieg" während der Auftaktveranstaltung am 2. Mai 2023 © Zebralog GmbH

Vortrag [REDACTED] (Umweltbundesamt)

Einführung zur Lärmaktionsplanung

Präsentation

Herr [REDACTED] gab in seiner Präsentation einen grundlegenden Einblick in die Lärmaktionsplanung. Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt eine Lärmkartierung vor, auf

die die Lärmaktionsplanung folgt. Die Umgebungsrichtlinie behandle Lärminderung (emissions- und immissionsseitig, Lärmvorsorge sowie Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Lärmaktionspläne müssten gemäß § 47d BImSchG von zuständigen Behörden erstellt werden und sollten Lärmprobleme und Lärmauswirkungen regulieren. Ziel sei es auch, "ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen", wobei die Öffentlichkeit miteinbezogen wird. Lärmaktionspläne müssten einige Mindestanforderungen erfüllen, wie z.B. eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung und finanzielle Informationen (z.B. Kosten-Nutzen-Analyse).

Die Öffentlichkeit habe die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Prüfung der Pläne mitzuwirken. Dazu gehöre eine frühzeitige Unterrichtung, eine nachvollziehbare inhaltliche Auseinandersetzung und eine öffentliche Bekanntmachung. Die Ergebnisse der Mitwirkung seien dabei bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen (siehe § 47d Abs. 3 BImSchG). Lärmkarten beinhalten gemäß § 4 der 34. BImSchV neben einer graphischen Darstellung der Lärmsituation unter anderem Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen. Dabei werden geschätzte Werte der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und stärkerer Schlafstörungen angegeben.

Herr [REDACTED] ging abschließend noch auf das Vertragsverletzungsverfahren ein, in dem Deutschland von der EU-Kommission aufgefordert wird, Lärmkarten und Aktionsplänen des Umweltlärms vorzulegen, da viele Aktionspläne für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Flughäfen nicht termingerecht fertiggestellt wurden.

Rückfragen der Teilnehmenden:

Dem Vortrag anschließend erfolgte die Rückfrage, welche Möglichkeiten zur Rückmeldung und Mitwirkung man der Bevölkerung anbietet. [REDACTED] verwies daraufhin auf den Online-Dialog. Hier könnten Bürger*innen ihre Anliegen online einreichen und kommentieren.

Eine teilnehmende Person brachte die Frage ein, inwieweit das Verkehrsministerium bzw. die Regierung verbindlich bei der Prüfung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen einzubinden sei. Als Antwort hierauf wurde mitgeteilt, dass eine Einbindung der genannten Stellen im Falle von Straßen mit einer übergeordneten Verkehrsbedeutung (z.B. Mittlerer Ring) erforderlich sei. Ferner sei die Kommune bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen an gewisse Regeln gebunden. So müsse beispielsweise für eine Anordnung von Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes ein bestimmter Lärmpegel überschritten werden. Ergänzend wurde angemerkt, dass kein Rechtsanspruch auf eine bestimmte Maßnahme besteht, sondern vielmehr auf die Prüfung, die dann ggf. entsprechende Maßnahmen nach sich zieht.

Vortrag [REDACTED] (RKU)

Vorstellung der neuen Lärmkarten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt

Präsentation

[REDACTED] stellte anknüpfend an seinen Vorredner in seinem Vortrag die neuen Lärmkarten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vor. Der Inhalt seines Vortrags

beinhaltete den Stand der Lärmkartierung 2022, das Berechnungsmodell, die Lärmkarten und die Betroffenzahlen.

Die Lärmkartierung wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführt und umfasst für das Stadtgebiet diejenigen Straßen, die in der Verkehrsmengenkarte des Mobilitätsreferats erfasst wurden, sowie alle Tram- und oberirdischen U-Bahn-Strecken. Die Lärmkarten stellen die Lärmbelastung flächenhaft dar. Grundlage für die Lärmkartierung ist ein Modell, in welches neben den Lärmquellen auch der Gebäudebestand und die Topographie einfließen.

Im Jahr 2022 wurde eine neue Lärmkarte erstellt. Im Vergleich zur Lärmkartierung im Jahr 2017 gab es einige Änderungen insbesondere die neue Berechnungsvorschrift BUB (Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) anstelle der VBUS/VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen/Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen) und die neue Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenzahlen BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) anstelle der VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm).

Aufgrund der geänderten Bewertungsmethoden wurden im Vergleich zur Lärmkarte aus dem Jahr 2017 höhere Betroffenzahlen ermittelt (rechnerische Erhöhung von ca. 254.000 auf ca. 549.000 bei Straßen und von ca. 41.000 auf ca. 67.000 bei städtischen Schienenwegen). In der Realität haben sich die Betroffenzahlen in München in den vergangenen 5 Jahren jedoch nicht wesentlich verändert. Der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Bewertungsmethoden BUB und BEB führt dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden können.

Rückfragen:

Es wurde die Frage gestellt, ob Straßenkreuzungen oder Trambahnhaltestellen in die Berechnungen einbezogen wurden, da diese nicht anhand höherer Lärmpegel in den entsprechenden Bereichen erkennbar seien. Herr [REDACTED] erläuterte, dass die Bereiche mit in die Berechnungen aufgenommen wurden. Die Berechnungsvorschriften sehen für diese Bereiche entsprechende Maßgaben (z.B. Berücksichtigung einer Mindestgeschwindigkeit) vor.

Es wurde weiterhin gefragt, ob die Stadt Lärmkarten von der Bahn AG erhält. Die Zuständigkeitsregelung sei in diesem Fall so, dass das RKU nicht für Eisenbahnstrecken des Bundes zuständig ist. In diesem Fall erstelle das Eisenbahn-Bundesamt separate Lärmkarten und einen eigenen Lärmaktionsplan.

Eine teilnehmende Person erkundigte sich nach dem Umgang der Stadt mit zusätzlichen Lärmquellen wie Sportstätten etc. Es wurde erklärt, dass im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Regelungen zum Lärmschutz, u.a. im Hinblick auf die maximal zulässige

Lärmstärke, getroffen werden. In diesem Zusammenhang ggf. erforderliche Lärmminde-
rungsmaßnahmen seien nicht Teil des Lärmaktionsplans.

Es wurde außerdem gefragt, wie die Stadt mit Gewerbe- und Kulturlärm umgehe, es habe
nämlich den Anschein, dass der Fokus nur auf dem Verkehrslärm liege. Die Frage war, wie
die Lärmemissionen diesbezüglich beurteilt würden und was das für Auswirkungen habe.
Herr Kemmather erläuterte, dass die Lärmaktionsplanung nur die Lärmauswirkungen von
Straßen- und Schienenverkehr sowie bestimmten genehmigungsbedürftigen Industrieanla-
gen behandle. In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass die Technische An-
leitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zwischen genehmigungsbedürftigen Anlagen und
nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen unterscheide. Nicht genehmigungsbedürftige An-
lagen seien generell nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Diese müssen dennoch die
einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm einhalten. Weitere Regelungen finden
sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz.

In einer weiteren Frage wurde die Verwendung von Berechnungsmodellen anstatt der
Durchführung von Messungen thematisiert. Darauf wurde erklärt, dass die Berechnungs-
vorschriften auf Messungen beruhen. Diese Messungen geben einen durchschnittlichen
Lärmpegel für ein definiertes Szenario wieder. Die hieraus abgeleiteten Emissionspegel lie-
gen in aller Regel auf der sicheren Seite. Berechnungen im Allgemeinen ermöglichen eine
bessere Vergleichbarkeit, da Messergebnisse witterungsabhängig sind und weiteren Stör-
faktoren unterliegen. Messungen würden nur punktuelle Zustände wiedergeben. Unter-
schiedliche Straßenbeläge oder lichtzeichengeregelte Kreuzungen wären in den Berech-
nungen entsprechend berücksichtigt (z.B. durch Zuschläge). So sei eine EU-weite Vergleich-
barkeit gewährleistet.

Es kam die Frage auf, wie temporäre Parameter wie Flohmärkte, Konzerte, Stadion etc. in
Berechnungen berücksichtigt würden. Hierzu wurde mitgeteilt, dass diese Emittenten nicht
Gegenstand der Lärmkartierung sind.

Es wurde auch gefragt, warum bei Straßenlärm höhere Grenzwerte gelten würden als bei
Lärm auf kulturellen Veranstaltungen. Herr [REDACTED] erwiderte, dass bei bestehenden
Straßen keine verbindlichen Grenzwerte existierten und nur eine freiwillige Lärmsanierung
durch den Baulastträger erfolgen könne. Neue Straßen müssten inzwischen so gebaut wer-
den, dass die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nicht überschritten
werden. Durch Gerichtsurteile hätten sich auch im Hinblick auf bestehende Straßen stren-
gere Anforderungen (z.B. niedrigere Eingriffsschwelle für die Prüfung der Anordnung von
verkehrsrechtlichen Maßnahmen) ergeben, diese seien allerdings noch nicht gesetzlich ver-
ankert. Für gewerbliche Nutzungen, Veranstaltungen u.ä. gelten hingegen verbindliche Vor-
gaben. Die Lärmaktionsplanung schließe jedoch nur bestimmte genehmigungsbedürftige
Anlagen, sog. IED-Anlagen, nicht jedoch kulturelle Veranstaltungen mit ein.

Vortrag Alexander Reimann (LK Argus – Part of Ramboll)*Maßnahmenplanung in der Lärmaktionsplanung*Präsentation

Der Vortrag von [REDACTED] befasste sich mit der Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung, insbesondere im Zusammenhang mit motorisiertem Kraftfahrzeugverkehr und Straßenbahnverkehr. LK Argus – Part of Ramboll ist als Gutachterbüro für das Referat für Klima- und Umweltschutz federführend für die Prüfung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung verantwortlich.

Im Bereich des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs werden verschiedene Handlungsfelder zur Lärminderung identifiziert. Dazu gehören die Vermeidung von Lärmemissionen durch Ansätze wie die Förderung der "Stadt der kurzen Wege" und die Stärkung des Umweltverbundes. Des Weiteren werden Möglichkeiten zur Verlagerung des Verkehrs oder Routenkonzepte betrachtet. Die Verminderung von Lärmimmissionen könne durch Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen und Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden. Zudem spielen aktiver und passiver Schallschutz eine Rolle bei der Verminderung von Lärm.

Im Straßenverkehr bestimmen laut Vortrag verschiedene Parameter für das Potenzial zur Lärminderung, wie die Verkehrsmenge, der Anteil von Lastkraftwagen, der Straßenbelag, die Geschwindigkeit, der Verkehrsfluss und die Abstände zwischen den Verkehrsweg und Wohngebäuden.

Die Bearbeitungsschritte zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen umfassen eine Bestandsanalyse, die Planung konkreter Maßnahmen und die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs. Parallel dazu erfolgt eine Prüfung und ggf. Ausweisung von ruhigen Gebieten.

Rückfragen:

Zu diesem Vortrag gab es keine Rückfragen.

Vortrag [REDACTED] (LK Argus – Part of Ramboll)

Tempo 30 als Lärminderungsmaßnahme auf innerstädtischen Straßen

Präsentation

[REDACTED] hielt seinen Vortrag über die Einführung von Tempo 30 als Maßnahme zur Lärminderung auf innerstädtischen Straßen. Dabei bezog er sich auch auf das UBA-Forschungsvorhaben "Aktiv mobil", das sich mit den Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h befasste.

Das Ziel bestand darin, die Auswirkungen dieser Regelgeschwindigkeit zu klären. Die Untersuchungen wurden in drei Städten durchgeführt und umfassten Simulationen zu Verkehr, Luftqualität und Lärm. Die Ergebnisse zeigten, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus fachlicher Sicht als sinnvoll eingeschätzt wird. Neben vielen anderen positiven Auswirkungen konnte die Lärmbetroffenheit deutlich um 25 bis 50 Prozent gesenkt werden.

[REDACTED] betonte außerdem die Bedeutung der "Verkehrsfunktion" einer Straße, die von der Kapazität für den Kfz-Verkehr abhängt. Insbesondere lichtzeichengeregelte

Kreuzungen seien dabei kapazitätsbestimmend. Faktoren wie die Dauer der Grünphase und die Sättigungsverkehrsstärke beeinflussen die Leistungsfähigkeit einer Straße, die in den meisten Fällen weitgehend unverändert bleibt.

Das Fazit lautete, dass geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten meist auch ohne Radarkontrollen wirken. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und senken die Lärmbetroffenheit. Sie werden von den Anwohnenden begrüßt und nach einer Eingewöhnungsphase von den meisten Verkehrsteilnehmern eingehalten. Um die Akzeptanz zu gewährleisten, seien eine gute planerische Vorbereitung erforderlich, wie beispielsweise Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr, die Koordinierung der Ampelschaltung und die Vermeidung von Schleichverkehren. Praktische Erfahrungen und eine gute Kommunikation seien ebenfalls von großer Bedeutung.

Rückfragen:

Zu diesem Vortrag wurde die Frage gestellt, ob es die Möglichkeit gäbe, Unfallvermeidung als Begründung für die Einführung von Tempo 30 anzuführen. Daraufhin antwortete Herr [REDACTED], dass gemäß Rechtsprechung eine fachliche Einschätzung einer Gefahrenlage ausreiche. Dies sei aber nicht explizit gesetzlich geregelt.

3 Offener Infomarkt

Die betreuten Infostände boten im Anschluss an den inhaltlichen Einstieg Austausch- und Diskussionsmöglichkeiten. Neben Infotafeln zu den Vorträgen hatten die Teilnehmenden außerdem die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Lärmaktionsplanung direkt auf ausliegenden Karten des Stadtgebietes Münchens einzuzeichnen. Es wurde dabei konkret nach lärmbelasteten Orten in München gefragt. Die Beiträge der Teilnehmenden können Abbildung 3 entnommen werden; diese wurden in den Online-Dialog eingepflegt. Außerdem gab es eine Pinnwand, auf welcher stadtweite Maßnahmen zur Lärminderung von den Teilnehmenden angegeben werden konnten. Hier gab es keine Rückmeldungen durch Teilnehmende.

Gleichzeitig bestand für die Besucher*innen die Möglichkeit, direkt an einem zur Verfügung gestellten PC Rückmeldungen im Online-Dialog zur Lärmaktionsplanung Münchens einzutragen. Der Online-Dialog, welcher den Schwerpunkt der öffentlichen Beteiligung zur Lärmaktionsplanung in München darstellt, wurde ebenfalls am 2. Mai 2023 gestartet und war bis zum 31. Mai 2023 unter muenchen-leiser.de abrufbar.



Abbildung 2: Impressionen der Veranstaltung vom 2. Mai 2023 © Zebralog GmbH

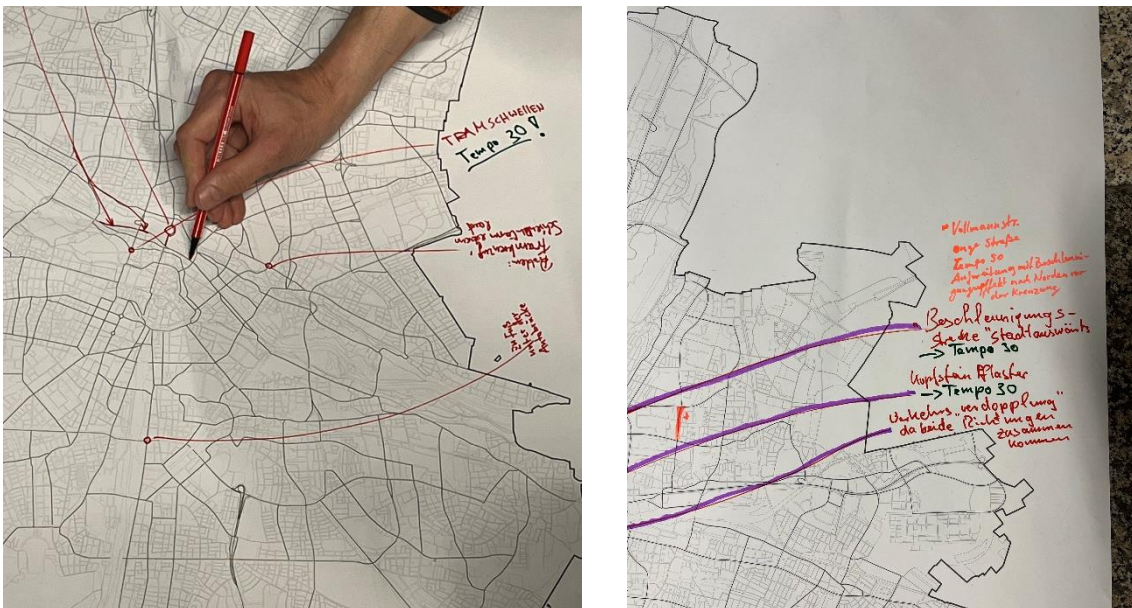


Abbildung 3: Beiträge auf der Stadtkarte Münchens als Beteiligungsmöglichkeit für Teilnehmende der Auftaktveranstaltung am 2. Mai 2023 © Zebralog GmbH