

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Polizeipräsidium Freiburg	16.01.2026	<p>Im Rahmen der Prüfung und Durchsicht der vorgelegten Unterlagen zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Eggingen / Lkrs Waldshut musste festgestellt werden, dass die im Ist-Zustand verwendeten Berechnungsgrundlagen der Firma RAPP nicht korrekt sind.</p> <p>Konkret wird in den schalltechnischen Berechnungen (S.32) davon ausgegangen, dass für den Schwerverkehr (Lkw) auf Bundesstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h maßgeblich ist. Diese Annahme entspricht jedoch nicht der geltenden Rechtslage.</p> <p>Nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t außerhalb geschlossener Ortschaften 60 km/h, sofern keine abweichende verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wurde. Eine solche abweichende Regelung ist den vorgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen.</p> <p>Da die Geschwindigkeit des Verkehrs – insbesondere des Schwerverkehrs – einen wesentlichen Einflussfaktor auf die Schallimmissionen darstellt, führen fehlerhafte Annahmen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwangsläufig zu unzutreffenden Lärmberechnungen. Die im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten Emissionswerte sind daher fachlich nicht belastbar.</p> <p>Gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm müssen Lärmaktionspläne auf realistischen, aktuellen und rechtlich zutreffenden Grundlagen beruhen. Dies ist vorliegend nicht gegeben. Aufgrund der dargestellten</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen. <p>Die RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) legt für die Lärmberechnung spezifische Geschwindigkeiten für Lkw fest, die von den StVO-Höchstgeschwindigkeiten abweichen können. Für Lkw > 3,5 t werden i.d.R. 80 km/h auf Autobahnen/Kraftfahrstraßen und 60 km/h auf Landstraßen angenommen, wobei Simulationen zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Anwohner:innen oft auf 80/90 km/h angepasst werden können.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>fehlerhaften Tatsachengrundlage kann zu dem vorgelegten Lärmaktionsplan derzeit keine inhaltliche Stellungnahme abgegeben werden.</p> <p>Es wird daher gebeten, zeitnah einen überarbeiteten und korrigierten Lärmaktionsplan vorzulegen, der die tatsächlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Schwerverkehrs gemäß StVO berücksichtigt, damit eine sachgerechte Prüfung und Stellungnahme erfolgen kann.</p>	
I.2		20.01.2026	<p>Wir stimmen grundsätzlich der mehrfach geäußerten Auffassung zu, dass nach der RLS-19 für den Außerortsbereich eine Berechnung mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h für die Fahrzeuggruppen LKW 1 und LKW 2 zulässig und grundsätzlich korrekt ist, auch wenn die straßenverkehrsrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO regelmäßig bei 60 km/h liegt. Die RLS-19 eröffnet insoweit die Möglichkeit, mit hypothetischen Geschwindigkeiten zu rechnen.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
I.3			<p>Nicht nachvollziehbar erscheint uns jedoch die konkrete Plansituation auf Seite 33 des Gutachtens. Dort wird ebenfalls von einer Geschwindigkeit von 80 km/h im Außerortsbereich ausgegangen, obwohl an diesem Abschnitt bereits eine geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahme besteht. Konkret betrifft dies den Knotenpunkt der Landesstraße mit der Bundesstraße, an dem bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung wirksam ist. Nach unserem Rechtsverständnis ist in solchen Fällen gemäß RLS-19 nicht zwingend auf hypothetische Werte abzustellen, sondern es besteht vielmehr die Möglichkeit – und aus unserer Sicht auch die fachliche Plausibilität –, die tatsächlich angeordnete und gültige Geschwindigkeit zugrunde zu legen. Die Annahme hypothetischer Geschwindigkeiten stellt nach unserem Verständnis eine Kann-Bestimmung dar und ist</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Kreuzungsbereich der B 314 mit der L 158 greift eine Lärminderung erst unterhalb der jetzigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. In diesem Bereich wurde mit der IST-Geschwindigkeit von 80 km/h ganztags gerechnet. Tabelle 8 auf Seite 33 stellt die Lärmpegeldifferenzen Bestand zu Plansituation gegenüber.</p> <p>Die Lärminderungswirkung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h ganztags wird nicht in Frage gestellt – vielmehr sind in dem betroffenen Streckenabschnitt, trotz Tempo 80, weiterhin fünf Hauptwohngebäude (40 Einwohner:innen) mit Lärmpegeln ≥ 57 dB(A) nachts</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.4			<p>nicht zwingend anzuwenden, wenn bereits wirksame Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen.</p> <p>Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass im Bestand im vorderen Bereich des Gutachtens mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h gerechnet wird, obwohl dort faktisch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h besteht. Im weiteren Verlauf der Plansituation wird für die LKW-Geschwindigkeit hingegen auf 60 km/h reduziert, wodurch rechnerisch eine Verbesserung der Lärmwerte von etwa 3,1 bzw. 3,2 dB erzielt wird. Genau diese unterschiedliche Herangehensweise war der Hintergrund unseres ursprünglichen Schreibens.</p> <p>Vor diesem Hintergrund halten wir es weiterhin für prüfenswert, ob in diesem Streckenabschnitt mit bereits bestehenden geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen nicht konsequent die tatsächlich geltenden StVO-Beschränkungen auch für die Lärmberechnung anzusetzen sind.</p>	<p>sowie drei Gebäude (20 Einwohner:innen) mit Lärmpegeln ≥ 67 dB(A) tags betroffen.</p> <p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Wertung unter I.1</p>
II	Landratsamt Waldshut	21.01.2026	<p>Die Nahverkehrsabteilung des Landreises Waldshut anerkennt das Ziel des Lärmschutzes uneingeschränkt an. Gleichzeitig führen die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen zu einem erheblichen Zielkonflikt mit den erklärten Zielen der Landesregierung (ÖPNV-Strategie 2030), den öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Rückgrat der Verkehrswende zu stärken und die Fahrgastzahlen zu verdoppeln. Eine Verlangsamung des Busverkehrs untergräbt dessen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit. Sie führt zu signifikant längeren Fahr- und Umlaufzeiten, gefährdet die Anschluss-Sicherheit und erhöht die Betriebskosten durch den potenziellen Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal. Diese Mittel fehlen dann für notwendige Angebotsverbesserungen.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird vorab darauf hingewiesen, dass es keinesfalls Ziel der kommunalen Lärmaktionsplanung der Gemeinde Eggingen ist, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Es wird grundsätzlich bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Für den Linienbus Nr. 7338, welcher den Stre-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Wir bitten Sie daher eindringlich, bei der finalen Ausgestaltung der Maßnahmen die Belange des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen und fordern konkret:</p> <p>Verhältnismäßigkeit: Die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf das absolut notwendige Maß zu beschränken (z. B. nur in reinen Wohngebieten, nur zur Nachtzeit).</p> <p>Kompensatorische Maßnahmen: Parallel zur Verlangsamung an anderer Stelle für eine Beschleunigung des ÖPNV zu sorgen. Der Leitfaden zur Busbeschleunigung des Landes Baden-Württemberg empfiehlt hierfür explizit die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie den Rückbau von Busbuchten zu Haltestellenkaps. Wir weisen darauf hin, dass diese Beschleunigungsmaßnahmen nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ausdrücklich mit bis zu 75 % der Kosten förderfähig sind.</p> <p>Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.</p>	<p>ckenabschnitt B 314 befährt, würde sich eine Fahrzeitverlängerung von maximal 9 Sekunden ergeben; dies liegt weit unterhalb der Unbedenklichkeitsschwelle von 30 Sekunden.</p>
III	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	18.02.2026	Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee hat zu den vorliegenden Unterlagen keine Anmerkung.	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
IV.1	Regierungspräsidium Freiburg	27.02.2026	<p>1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans vom 22. Oktober 2025 sieht verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Waldshut als staatliche Behörde. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts und von Verkehrsverboten benötigt das Landratsamt</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Waldshut die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 S.1, S. 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) (also ab 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht) reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte (also ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann. Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden.</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-19 maßgebend. Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten, empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>Lärmaktionsplanes. Der im Bericht zur Offenlage vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 314 auf 70 km/h könnten wir dem Grunde nach zustimmen. An den äußeren Enden der Strecke bestehen jedoch keine Lärmbetroffenheiten von Anwohnenden.</p> <p>Entsprechend den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 274 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit) kann das Zeichen außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu 100 m vor der Gefahrenstelle aufgestellt werden. Das wäre im Norden frühestens ab dem Bereich zwischen den beiden Sportplätzen und im Süden erst nach der Einmündung der Waldshuter Straße der Fall. Eine Einbeziehung der Einmündung in die Geschwindigkeitsbeschränkung müsste aus verkehrlichen Gründen erfolgen.</p> <p>2 Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt</p> <p>Anhand der Zustandserfassung werden die Maßnahmen zur Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend festgelegt. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden. Im derzeitigen Erhaltungsmanagement, das bis zum Jahr 2028 gilt, ist für die B 314 keine Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) vorgesehen.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
IV.4			<p>3 Maßnahme Erweiterung aktiver Lärmschutz</p> <p>Eine nachträgliche Erweiterung oder Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der B 314 ist eine Lärmschutzmaßnahme im Sinne der Lärmsanierung. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			<p>Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt und inzwischen auf folgende Werte abgesenkt wurden (siehe Tabelle: Auslösewerte Lärmsanierung). Im konkreten Einzelfall bedarf es einer eingehenden fachrechtlichen Prüfung auch unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers, die im Rahmen der zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt werden kann.</p> <p>4 Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>An Bundesfern- und Landesstraßen können an lärmbelasteten Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel passive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. Voraussetzung ist hier ebenfalls die Überschreitung der Auslösewerte (vgl. Tabelle 1) an den betroffenen Gebäudefassaden. Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor dem genannten Datum aufgestellt wurde.</p>	<p>Die Gemeindeverwaltung Eggingen wird außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Regierungspräsidium hierzu Kontakt aufnehmen.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Wertung unter Nr. IV.4</p>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren

	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
Seitens der Bürgerschaft sind während der Offenlage keine Stellungnahmen bei der Gemeindeverwaltung Eggingen eingegangen.				