

# Wolfram Sedlak

Rechtsanwalt Umweltrecht

RA Wolfram Sedlak, Escher Str. 18-20, 53501 Grafschaft

Stadtverwaltung Engen  
Bauverwaltung  
z.Hd. Frau Heike Bezikofer  
Marktplatz 2  
78234 Engen

Rechtsanwaltsbüro  
Wolfram Sedlak  
Schloß Vettelhoven  
Escher Str. 18-20  
53501 Grafschaft  
Tel.: 02641/ 8903156  
Fax: 0221/ 8903157  
SteuerNr.: 215/5160/1269  
Email: [wolfram-sedlak-  
rechtsanwaltsbuero@gmx.de](mailto:wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de)  
Internet: wolfram-sedlak-  
rechtsanwaltsbuero.de

22. Oktober 2019  
Az: 7/19

## Stellungnahme der BI Bargaen zu dem LAP Engen (Planentwurf v. 24.7.2019)

Sehr geehrte Frau Bezikofer,

anliegend unsere Stellungnahme zu dem Planentwurf des LAP Engen vom 24.7.19:

Wir befürworten die im LAP vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere in Bargaen. Tempo 30 ganztägig und ein Lkw-Durchfahrtsverbot ganztägig sind effiziente Maßnahmen, um die Lärm- und Abgasimmissionen an der L225 in der Ortsdurchfahrt Bargaen auf ein zumutbares Maß zu senken.

Durch die Reduzierung auf Tempo 30 wird eine Lärminderung von – 2,55 dB(A) erreicht, durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot – 3,49 dB(A), (vgl. LAP, S. 40), **im Zusammenwirken 3 - 4 dB(A)**, (vgl. LAP, S. 54).

**I. Über 65 dB(A) tags** sind 27 Personen betroffen (vgl. LAP, S. 25). Epidemiologische Untersuchungen wie die Caerphilly/Speedwell - Verkehrslärmstudie (durchgeführt vom BGA im Auftrag des UBA) und die Berliner Verkehrslärmstudie (durchgeführt vom BGA) belegen, dass Anwohner, die einem Mittelungspegel von **mehr als 65 dB(A) tags** ausgesetzt sind, einem um **10 - 20 % erhöhten Herzinfarktisiko** unterliegen.

In einer neuen Meta-Analyse hat Babisch für den Bereich zwischen **52 und 77 dB(A) für jede Erhöhung des Straßenverkehrslärmpegels um 10 dB eine Steigerung des Risikos für Herz-Kreislauferkrankungen um 8%** nachweisen können und dabei **keine signifikante Heterogenität zwischen den individuellen Studienergebnissen** gefunden (s. „Discussion“, zweiter Absatz);

er nimmt auch Bezug auf eine weitere, aktuelle große Meta-Analyse<sup>1</sup>, die für den Bereich zwischen 47 und 77 dB(A) pro 10 dB Lärmsteigerung eine Risiko-Erhöhung für Hochdruckerkrankungen von 7 % ergeben hatte, was sich weitgehend mit den Ergebnissen der vorgenannten Studie Babischs deckt.

**B e w e i s :** Babisch W., Updated exposure-response relationship between road traffic noise and coronary heart diseases: A meta-analysis. Noise Health 2014;16:1-9.  
W.Babisch und H. Ising, Zur Rolle der Umweltepidemiologie in der Lärmwirkungsforschung, Verkehrslärm als Risikofaktor für Herzinfarkt, Bundesgesundheitsblatt 3, 92, S.130 ff und dieselben, Epidemiologische Studien zum Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und Herzinfarkt, Bundesgesundheitsblatt 1, 92, S. 3 ff; Ising, Gesundheitsrisiken durch Lärm, Bundesgesundheitsministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 1998, S.35ff. Dr. W. Babisch und Prof. H. Ising vom BGA, Corrensplatz 1, 14195 Berlin werden insbesondere als Gutachter empfohlen.

Legt man die o.g. Schwelle von 52 dB(A) für die Erhöhung des Herzinfarkttrisikos zu Grunde, sind **129 Personen** in der OD Barga diesem erhöhten Risiko ausgesetzt (vgl. LAP, S. 25). Gleiches gilt für die Risikoerhöhung von Hochdruckerkrankungen.

Die Autoren bringen es auf den Punkt (Abstract, letzter Satz)<sup>2</sup>: **„Road traffic noise is a significant risk factor for cardiovascular diseases“**. Diese Aussage ist eindeutig: Es gibt keine vernünftig begründbaren Zweifel mehr an der Evidenz der Ergebnisse, und die Folgen können eindeutig quantifiziert werden (Conclusion): **„The exposure-response relationship can be used for a quantitative environmental burden of disease assessment ...“**

Es wurde eine vermehrte Ausschüttung von **Adrenalin, Noradrenalin** und **Cortisol** nachgewiesen. „Diese Hormone haben vielfältige und komplexe Wirkungen und beeinflussen z.B. das Herz-Kreislauf-System, den Stoffwechsel und die Blutfette. So wirkt Adrenalin vor allem auf das Herz, während Noradrenalin vor allem den peripheren Gefäßwiderstand steigert und so den arteriellen Blutdruck erhöht. Cortisol hat in der Leber substanzaufbauende (anabole) Wirkung, in anderen Organen substanzabbauende (katabole) Wirkung. Die Folgen langfristiger Cortisolwerte oberhalb des Normwertes sind u.a. **Cholesterinerhöhungen, Arteriosklerose** und **Beeinträchtigung des Immunsystems**.“ (Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen, August 1999, Teilziffer 397 ff (412)).

Weiterhin wurden in zahlreichen Arbeiten Änderungen von **Stoffwechselreaktionen** untersucht. Diese berichten von Veränderungen der Werte für Glukose, Enzymen, Zunahme der Permeabilität der Zellmembran und Magnesium-Abnahme im Blut, können aber bis jetzt noch kein gesichertes wissenschaftliches Bild über lärmbedingte Stoffwechselreaktionen nachweisen (Sachverständigenrat für Umweltfragen 1999, a.a.O., Tz. 413).

Die WHO setzt den kritischen Belästigungsbereich auf 50 - 55 dB(A), den gesundheitsgefährdenden Bereich von 61 - 65 dB(A) tags an.<sup>3</sup>

Diese schwerwiegenden gesundheitlichen Gründe rechtfertigen die im LAP angeordneten Maßnahmen.

---

<sup>1</sup> van Kempen E, Babisch W. The quantitative relationship between road traffic noise and hypertension: A meta-analysis. J Hypertens 2012;30:1075-86.

<sup>2</sup> Babisch W., Updated exposure-response relationship between road traffic noise and coronary heart diseases: A meta-analysis. Noise Health 2014;16:1-9.

<sup>3</sup> WHO (Europe)/IRC (EU), (Hrsg.), Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Kopenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2011. Die Studie enthält eine Referenzmethodik zur allgemeinen Bewertung der Auswirkungen von Umgebungslärm auf die einschlägigen Gesundheitsendpunkte, nicht nur die Belästigung.

**II. Die Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG)** hat gemäß Art.1 Abs. 1 Satz 1 das Ziel: „Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch den Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ D.h., sie bietet die Möglichkeit, weit unterhalb von gesundheitsgefährdenden Auswirkungen tätig zu werden.

Der Bundesgesetzgeber hat insofern **keine Grenzwerte vorgegeben**. Lediglich zur Lärmkartierung hat er die 34. BImSchV vorgelegt. **Die Kommune ist berechtigt, eigene Maßstäbe zu setzen.**<sup>4</sup>

### **III. Kooperationserlaß Baden-Württemberg v. 29.10.2018**

Dieser paßt den alten Erlaß an die aktuelle Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 17.17.18 – Az: 10 S 2449/17 an und benennt explizit Lärmbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts als im gesundheitskritischen Bereich liegend, (VGH Baden-Württemberg a.a.O., Rn. 36) sowie LAP, a.a.O., S 5 unten: „Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) LDEN und 55 dB(A) LNight bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. **Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.**“

Diese Vorgaben binden die Verwaltungen in ihrer Ermessensausübung.

Die vorliegend festgestellten Pegel im Bereich der L225 OD Barga liegen mit maximal **68 dB(A) LDEN und 59 dB(A) LNight um 3 dB(A) tags höher und 4 dB(A) nachts über diesen kritischen Schwellenwerten.**

Das sind ganz wesentliche Überschreitungen. Pegelerhöhungen von 3 dB(A) entsprechen dabei in etwa einer Verdoppelung der Verkehre.

Nach dem Kooperationserlaß besteht daher sogar eine Verpflichtung seitens der Kommune, nach Möglichkeit, diese gesundheitskritischen Immissionspegel zu unterschreiten neben den oben erwähnten Freiheiten, eigene Maßstäbe zur Unterschreitung der Richtwerte zu setzen. Auch wenn der Kooperationserlaß keine eigenständige Rechtsgrundlage darstellt (vgl. RPF v. 9.9.19, S. 2), ist er als verwaltungsinterne Richtlinie zu verstehen, die bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu berücksichtigen ist.

### **IV. Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO innerhalb eines Lärmaktionsplanes**

1.) Dazu müssen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO innerhalb des LAP geprüft und als erfüllt angesehen werden.

Gefestigte Rechtsprechung seit 1986 (BVerwGE 74, 234).

Gesetzeswortlaut:

*(1) Die **Straßenverkehrsbehörden können** die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie .....*

*Nr. 3: zum Schutz der **Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen***

2.) „können“ = ins Ermessen der Behörde gestellt

<sup>4</sup> So auch Rechtsgutachten Prof. Dr. Jörg Berkemann „Zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (vgl. § 47d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechtes“, Hamburg/Berlin 2015, Seiten 45, 48f, 72, 77 u. 112



Diese Werte überschreiten um **3 dB(A) tags und 5 dB(A) nachts** die Orientierungswerten der 16. BImSchV für Dorfgebiete.

Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg, (a.a.O. Urteilsgründe S. 20f) liegt ab 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts die nach § 45 Abs.9 StVO erforderliche, besondere Gefahrenlage vor, die nicht mehr als ortsüblich angesehen werden kann (vgl. Bayer. VGH - Beschluß vom 10.3.2015 - Az: 11 ZB 14.1910, juris Rz 8 sowie Beschluss vom 27.2.2015 - Az: 11 ZB 14.309, juris Rz 18 m.w.Nw. und Hess. VGH – Urteil v. 19.2.14 – Az: 2 A 1465/13, Leitsatz 6. sowie juris Rz. 17ff).

4.) Es hat nun die nach § 45 Abs. 1, S. 2 Nr.3 StVO erforderliche **Ermessensprüfung** stattzufinden. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde hat lediglich einer Tempo 30-Anordnung nachts zugestimmt (vgl. Landkreis Konstanz v. 10.9.19, S.2). Sowohl tags wird Tempo 30 abgelehnt als auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot insgesamt.

a) Die Abwägungen im LAP haben tagsüber einen **Zeitverlust von 26 Sekunden** für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ergeben (vgl. LAP, S. 48). Das ist eine zu vernachlässigende Zeitspanne und wird nicht zu Verkehrsverlagerungen führen, die wegen der zusätzlichen Streckenlänge zu mehr Zeitverlust führen werden. Nach dem Kooperationserlaß (vgl. a.a.O., S. 17) sind Fahrzeitverlängerungen von nicht mehr als 30 Sekunden in der Regel als nicht ausschlaggebend anzusehen.

Auch wird die Verkehrsfunktion einer Landesstraße hierdurch nicht beeinträchtigt. Sie behält weiterhin ihre überörtliche Verbindungsfunktion. Die Verkehre können ohne Staubbildung weiter abgewickelt werden. Andere Beeinträchtigungen sind nicht ersichtlich. Somit ist die Abwägung der beteiligten Interessen im LAP ermessensfehlerfrei vorgenommen worden und die Anordnung von Tempo 30 ganzzeitig von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

b) Hinsichtlich des **Lkw-Durchfahrtsverbotes** wurden im LAP, a.a.O., S. 52f für die nächstgelegenen Alternativroute eine Umweg von 4 km und nur ca. 5 Minuten längere Fahrtzeit ermittelt, ohne dass hierbei eine andere Ortsdurchfahrt belastet wird. Auch diese Beeinträchtigungen sind zumutbar.

Das BVerwG hat in einer grundlegenden Entscheidung vom 15.12.2011 entschieden, dass je nach Immissionslage sogar finanzielle Belastungen des Transportgewerbes durch Lkw-Durchfahrtsverbote sowie zusätzliche Autobahnmautausgaben in Höhe von ca. 705.000 EUR hinzunehmen sind, um die Gesundheit der Anwohner zu schützen (**BVerwG - Urteil v. 15.12.2011 – Az: 3 C 40/10**). Die Summe der Mautausgaben müsse in Relation zu den erzielten Umsätzen und Gewinnen der Transportunternehmen gesetzt werden. Auch bereits in Gebäude eingebaute Schallschutzeinrichtungen seien kein Hinderungsgrund, da nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV die Berechnung an außerhalb der Gebäude liegenden Meßpunkten maßgeblich ist. Auch die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) oder die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) der Kläger werde nicht verletzt, weil die Einschränkungen durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls, wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärmes, gerechtfertigt und daher verhältnismäßig seien.

Demgegenüber sind die geringen Breiten der Straßen (5,50 m) und der Gehwege sowie die mehrfachen Kurvenradien in der Ortsdurchfahrt als besondere Gefahrenmomente zu gewichten. Die im LAP abgebildeten Fotos dokumentieren dies.

c) Hinzukommen die bei den Lkw-Fahrten und einer so dichten Randbebauung typischen Spitzenpegel.

Nach dem Urteil des BVerwG v. 12.4.2000 – Az: 11 A 18.98 ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Innenraum (=Wohnung) am Ohr einer schlafenden Person mit einem **Dauerschallpegel zwi-**

**schen 30 – 35 dB(A) und Pegelspitzen von 40 dB(A)** zu bemessen. Dies ist inzwischen als gefestigte Rechtsprechung anzusehen. Daher sind hier auch die Innenraummaximalpegel zu ermitteln und in die Abwägung mit einzubeziehen.

Insbesondere, weil bei einer Straßenbreite von 5,50 m kein Lkw-Begegnungsverkehr möglich ist, sondern abgebremst und wieder angefahren werden muß sowie in den Kurvenbereichen der Straße ebenfalls Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge stattfinden, ist von erhöhten Immissionsbelastungen der Anwohner auszugehen. Tieffrequente und impulshaltige Druckluft- und Motorengeräusche der Schwer-Lkw's sind hierbei als besonders lästig einzubeziehen.

Gerade diese Spitzenpegel können erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen nach sich ziehen. Sie sind durch Messungen in den Wohnungen zu ermitteln. Bei den ermittelten Dauerschallpegeln von 58 – 59 dB(A) nachts und einer Dämmwirkung der Fenster von minimal 25 dB(A) (Einfachfenster mit Isolierglas) würden sich überschlägig Dauerschallpegel von 33 – 34 dB(A) ergeben. Die Spitzenpegel dürften weit über 65 dB(A) ausfallen.

Dann aber läge unstreitig nach gefestigter Rechtsprechung eine gesundheitsgefährdende Wohnsituation vor, die das Ermessen zu einer Handlungspflicht verdichtet entsprechend den Regelungen ab Lärmpegeln von 60 dB(A) nachts, die ebenfalls als gesundheitsgefährdend angesehen werden (vgl. Kooperationserlaß, a.a.O., S. 15 + 18; VGH Baden-Württemberg, U.v. 4.11.2014 – Az: 10 S 1663/11 juris Rz 41). Ich zitiere das BVerwG – Urteil v. 21.3.96, Az: 4 C 9/95 juris Rz 36:

„Dem Staat obliegt darüber hinaus im Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine grundrechtliche Schutzpflicht (vgl. BVerfGE 39, 1 <41>; 46, 160 <164>; 49, 89 <142>; 56, 54 <73 f.>; 88, 203 <251>). .....Vielmehr gebietet die grundrechtliche Schutzpflicht dem Staat, sich durch geeignete Maßnahmen schützend vor den einzelnen zu stellen, wenn für diesen die Gefahr einer Schädigung der körperlichen Unversehrtheit besteht. .... Dabei kann sich der Staat nicht ohne weiteres mit vorhandenen Erkenntnisdefiziten "entschuldigen". Dies ist bereits dann nicht zulässig, wenn die Risiken einer Gesundheitsbeeinträchtigung bereits als solche bekannt sind. Die Gesundheitsschädlichkeit muß nicht erst bewiesen werden, um eine Regelungspflicht des Staates auszulösen. Auch Gesundheitsgefährdungen - werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen - verpflichten zum Handeln. Auch hier mögen vielfache Erkenntnisdefizite bestehen. Der Staat muß ihnen - etwa bei der Festsetzung von Grenzwerten - durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen.“

Sowie BVerfG - Urteil zum Rauchverbot v. 30.7.2008, Az: 1 BvR 3262/07, 1 BvR 402/08, juris Rz: 119ff:

„Dies gilt zunächst für den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung, dem **in der Werteordnung des Grundgesetzes ein hohes Gewicht zukommt** (vgl. BVerfGE 110, 141 <163>). Aus Art. 2 Abs. 2 GG kann daher eine Schutzpflicht des Staates folgen, die eine Risikovorsorge gegen Gesundheitsgefährdungen umfasst (vgl. BVerfGE 56, 54 <78>). Angesichts der Zahl der Todesfälle, die sich nach wissenschaftlichen Erkenntnissen auf Erkrankungen durch Passivrauchen zurückführen lassen, ist zudem auch der Schutz des menschlichen Lebens betroffen. Die Verfassung begründet auch insoweit eine Schutzpflicht des Staates, die es ihm gebietet, sich schützend und fördernd vor das Leben jedes Einzelnen zu stellen (vgl. BVerfGE 39, 1 <42>; 46, 160 <164>; 115, 118 <152>). Die Annahme einer beträchtlichen Gefährdung dieser Rechtsgüter begegnet keinen verfassungsrechtlichen Bedenken, weil sich die Landesgesetzgeber insoweit der in der Wissenschaft vorherrschenden Einschätzung anschließen können, wonach Tabakrauch auch bereits in geringsten Mengen wegen der enthaltenen genotoxischen Kanzerogene gesundheitsgefährdend sei (vgl. oben B. I. 1. b bb <2> <a>).

(2) Es ist Sache des Gesetzgebers, in Bezug auf den jeweiligen Lebensbereich darüber zu entscheiden, ob, mit welchem Schutzniveau und auf welche Weise Situationen entgegengewirkt werden soll, die nach seiner Einschätzung zu Schäden führen können (vgl. BVerfGE 110, 141 <159>; vgl. auch BVerfGE 111, 10 <38 f., 43>). Hierbei kommt ihm grundsätzlich ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu (vgl. BVerfGE 96, 56 <64>). Dies ermöglicht es dem Gesetzgeber, bei seiner Wahl für ein Schutzkonzept auch Interessen zu berücksichtigen, die gegenläufig zu dem von ihm verfolgten Gemeinwohlziel sind, und so eine Lösung durch Zuordnung und Abwägung kollidierender Rechtsgüter zu entwickeln. Soweit sich nicht in seltenen Ausnahme-

fällen der Verfassung eine konkrete Schutzpflicht entnehmen lässt, die zu einem bestimmten Tätigwerden zwingt, bleibt die Aufstellung und normative Umsetzung eines Schutzkonzepts dem Gesetzgeber als dem dafür zuständigen staatlichen Organ überlassen.

(3) Auf der Grundlage der ihm zuzubilligenden Spielräume wäre der Gesetzgeber nicht gehindert, dem Gesundheitsschutz gegenüber den damit beeinträchtigten Freiheitsrechten, insbesondere der Berufsfreiheit der Gastwirte und der Verhaltensfreiheit der Raucher, den Vorrang einzuräumen und ein striktes Rauchverbot in Gaststätten zu verhängen.

**(a) Da die Gesundheit und erst recht das menschliche Leben zu den besonders hohen Gütern zählen, darf ihr Schutz auch mit Mitteln angestrebt werden, die in das Grundrecht der Berufsfreiheit empfindlich eingreifen** (vgl. BVerfGE 17, 269 <276>; 85, 248 <261>; 107, 186 <196>).“

Diese Ausführungen des Bundesverfassungsgerichtes zum Rauchverbot lassen sich ohne Weiteres auf die wissenschaftlich belegten Gesundheitsgefährdungen durch Lärmimmissionen übertragen. Auch im vorliegenden Sachverhalt werden auf der Gegenseite Freiheitsrechte, insbes. Berufsfreiheit, Bewegungsfreiheit, Eigentumsschutz, etc. angeführt. Diese müssen gegenüber dem Grundrecht nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG als besonders hochrangiges Rechtsgut zurückstehen **und rechtfertigen erhebliche Eingriffe zu dessen Schutz**. Die Gemeinde fungiert hier als Gesetzgeber, indem sie durch den LAP eine Verordnung einführt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 25.7.2016 – Az: 10 S 1632/14, juris Rz. 25, Landmann/Rohmer UmweltR-Kommentar/Cancik, 85. EL Dezember 2017, BImSchG § 47d Rn. 27 a m.w.Nw.: *Repkewitz*, VBIBW 2006, 409 (416); „Rechtsnorm eigener Art“ bei: *Heitsch*, in: Kotulla, BImSchG, § 47 d Rdnr. 51).

Konkret heißt dies, dass die Aspekte der Leichtigkeit und Freiheit des Verkehrs gegenüber dem Grundrecht auf Gesundheit der Anwohner schwächer in einer Abwägung zu bewerten sind. Damit ist auch das ganztägige Lkw-Durchfahrtsverbot ermessensfehlerfrei abgewogen und im LAP festgesetzt worden.

Wolfram Sedlak  
(Rechtsanwalt)

Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak  
Schloß Vettelhoven  
Escher Str. 18-20  
53501 Grafschaft-Vettelhoven  
Tel.: 02641 / 890 31 56  
Fax: 02641 / 890 31 57  
Mail: [wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de](mailto:wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de)  
Internet: <http://www.wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de>