

## Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung

als Artikel 2 der Magnetschwebebahnverordnung vom 23. September 1997

(BGBl. I, S. 2329/2338)

### § 2

#### Immissionsgrenzwerte

Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. 1 S. 880) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und auf Grund des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. 1 S. 3486), der durch § 14 Abs. 18 des Gesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. 1 S. 1019) geändert worden ist, und des § 10 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. 1 S. 1019) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, auf Grund des § 10 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 3 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie und auf Grund des § 4 Abs. 5 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung:

### § 1

#### Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen der Magnetschwebebahnen.

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. ein Verkehrsweg der Magnetschwebebahnen um eine oder mehrere durchgehende Fahrbahnen baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg der Magnetschwebebahnen ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, Wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg der Magnetschwebebahnen ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche von Magnetschwebebahnen ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen der Magnetschwebebahnen sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel dieser Verkehrsgeräusche einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4.	in Gewerbegebieten 69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

### § 3

#### Berechnung des Beurteilungspegels

Der Beurteilungspegel ist nach der Anlage zu berechnen. Die dort unter Nummer 2.1 genannten Angaben hat der Betreiber der Magnetschwebebahn beizubringen.

Berechnung des Beurteilungspegels

1. Abkürzungen, Maßeinheiten, Begriffe Tabelle 1: Erläuterung der Abkürzungen und Symbole

Zeichen/ Begriff	Einheit	Bedeutung	Verwendet in Gleichung
$\alpha_A$	m	Abstand letzte Hindernisoberkante - Immissionsort	(11),(12)
$\alpha_Q$	m	Abstand Emissionsort - erste Hindernisoberkante	(11),(12)
ae	-	Index für aerodynamischen Geräuschanteil	
D	dB	Pegeldifferenz ( $D = \Delta L$ )	
$D_{BM}$	dB	-"-durch Boden- und Meteorologiedämpfung	(5), (8),(10)
$D_e$	dB	-"-durch Abschirmung	(10)
$D_{Fb}$	dB	-"-durch unterschiedliche Fahrwegarten	(1.1)
$D_{Fz}$	dB	-"-durch unterschiedliche Fahrzeugarten	(1.1), (1.2)
$D_{Korr}$	dB	Summe der Pegeldifferenzen gemäß Abschnitt 4	(5)
$D_L$	dB	Pegeldifferenz durch Luftabsorption	(5), (7)
$D_l$	dB	-"-durch unterschiedliche Fahrzeuglängen	(1.1), (1.2), (2.1), (2.2)
$D_{R,2}$	dB	-"-durch Mehrfachreflexion	(13)
$D_s$	dB	-"-durch Abstand	(5), (6)
$D_v$	dB	-"-durch unterschiedliche Geschwindigkeit	(1.1), (1.2), (3.1), (3.2)
EO	-	Emissionsort	
e	m	Abstand zwischen erster und letzter Hindernisoberkante	(11)
F	$m^2$	Fläche gemäß Bild 2	
h	m	Mittlere Gebäudehöhe	(13)
$h_m$	m	Mittlere Höhe der Verbindungslinie Emissionsort - Immissionsort über Gelände	(8)
IO	-	Immissionsort	
$K_w$	dB	Witterungskorrektur	(10), (12)
k	-	Laufindex für Teilstücke	
$L_A$	dB	A-bewerteter Schalldruckpegel	
LE (=L <sub>mE</sub> )	dB	Emissionspegel	(1.1), (1.2), (5)
$L_r$	dB	Beurteilungspegel	(9.1), (9.2)
$L_{r,k}$	dB	Teilbeurteilungspegel bei einer Vorbeifahrt pro Stunde	(5), (9.1), (9.2)
l	m	Fahrzeuglänge	(2.1),(2.2)
$l_k$	m	Teilstücklänge	(4), (5)
MbB0	-	Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung	
me	-	Index für mechanischen Geräuschanteil	
N	-	Index für Nacht	
n	-	Laufindex für Vorbeifahrten	
S	dB	Korrektur zur Berücksichtigung der Besonderheiten von Bahnen	(5)
$S_k$	m	Abstand des Immissionsorts vom Emissionsort des Teilstücks k	(4), (6), (7) (8), (11), (12)
$S_{O,k}$	m	Horizontale Projektion von $s_k$ gemäß Bild 2	
T	-	Index für Tag	
v	km/h	Fahrgeschwindigkeit	(3.1), (3.2)
w	m	Mittlerer Abstand zwischen den Häuserzeilen bzw. Stützmauern	(13)
z	m	Schirmwert	(10), (11), (12)

Nachfolgend werden alle Gleichungen als Zahlenwertgleichungen geschrieben, in denen für die verwendeten Größensymbole nur Zahlenwerte in den Einheiten der Tabelle 1 eingesetzt werden dürfen.

DIN-Normblätter und Richtlinien VDI, auf die in dieser Verordnung verwiesen wird, sind beim Beuth Verlag GmbH, Berlin und Köln, zu beziehen und beim Deutschen Patentamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

**1.1** Der Beurteilungspegel  $L_r$  ist die Größe zur Kennzeichnung der Schallimmission. Er wird berechnet aus den Emissionspegeln, den Pegeldifferenzen für den jeweiligen Ausbreitungsweg und der Korrektur zur Berücksichtigung der Besonderheiten von Bahnen. Beurteilungspegel werden für den Tag (6 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) angegeben.

**1.2** Der Mittelungspegel  $L_{A,m}$  nach DIN 45 641, Ausgabe Juni 1990, dient zur Kennzeichnung von Geräuschen mit zeitlich veränderlichen Schalldruckpegeln. In seine Höhe gehen Stärke und Dauer jedes Schallereignisses während der Zeit ein, über die gemittelt wird.

In dieser Anlage wird nur mit Mittelungspegeln gerechnet. Der Zusatz "Mittelungs-" bzw. der Index "m" wird deshalb im folgenden fortgelassen.

**1.3** Durch die Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981, wird die Frequenzabhängigkeit der Empfindlichkeit des Gehörs näherungsweise berücksichtigt. Schalldruckpegel mit dieser Frequenzbewertung werden A-bewertete Schalldruckpegel oder auch A-Schalldruckpegel  $L_A$  genannt.

In dieser Anlage wird nur mit A-bewerteten Schalldruckpegeln gerechnet und deshalb im folgenden der Zusatz "A-bewertet" bzw. der Index "A" fortgelassen.

**1.4** Schallemissionen im Sinne dieser Verordnung sind die von einem Fahrzeug ausgehenden Geräusche. Die Schallemission wird durch den Emissionspegel beschrieben.

**1.5** Der Emissionspegel  $L_E$  in Dezibel (A) [dB(A)] ist in dieser Anlage der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse eines mindestens 5 m hoch aufgeständerten Richtungsfahrwegs, in einem Höhenbereich von  $\pm 3,5$  m zur Fahrwegoberkante und in mindestens 3,5 m Höhe über dem Erdboden bei freier Schallausbreitung. Er dient als Ausgangsgröße für die Berechnung des Beurteilungspegels.

**1.6** Schallimmissionen im Sinne dieser Verordnung sind die einwirkenden Geräusche. Die Schallimmission wird in dieser Anlage durch den Beurteilungspegel beschrieben.

**1.7** Immissionsort ist der Punkt, für den der Beurteilungspegel berechnet wird.

## **2. Berechnung der Emissionspegel**

### **2.1 Ausgangsdaten**

Zur Berechnung sind Angaben erforderlich über

- a) Fahrzeugarten,
- b) Fahrzeuglängen,
- d) Geschwindigkeiten,
- d) Fahrwegarten und
- e) Anzahl der Vorbeifahrten.

Anhaltswerte für Geschwindigkeiten und Fahrzeuglängen enthält Tabelle 2.

## Im 2.1.33

Tabelle 2: Geschwindigkeiten und Längen der Fahrzeuge der Magnetschwebebahn

Zeile	Fahrzeugart	Geschwindigkeit [km/h]	Fahrzeuglänge [m]
1	TR 07/1	500	150 <sup>1)</sup>
2	TR 07/21	500	150 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Dies entspricht der Länge eines Fahrzeugs mit 6 Sektionen.

## 2.2 Ausgangsgleichungen

Die Emission der Magnetschwebebahn wird durch einen mechanischen Geräuschanteil (Index "me") und einen aerodynamischen Geräuschanteil (Index "ae") beschrieben.

Der Emissionspegel des mechanischen Geräuschanteils wird für eine Vorbeifahrt je Stunde wie folgt berechnet:

$$L_{E,me} = 40 + D_{Fz,me} + D_{I,me} + D_{v,me} + D_{fb} \quad (1.1)$$

Der Emissionspegel des aerodynamischen Geräuschanteils wird für eine Vorbeifahrt je Stunde wie folgt berechnet:

$$L_{E,ae} = 24 + D_{Fz,ae} + D_{I,ae} + D_{v,ae} \quad (1.2)$$

Darin sind  $D_{Fz}$ ,  $D_I$ ,  $D_v$ , und  $D_{fb}$  die Pegeldifferenzen nach Abschnitt 2.3 bis 2.6.

## 2.3 Einfluß der Fahrzeugart

Durch  $D_{Fz}$  wird in den Gleichungen (1.1) und (1.2) der Einfluß der Fahrzeugart berücksichtigt. Die Werte sind Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Korrektur  $D_{Fz}$ , in dB(A) zur Berücksichtigung der Fahrzeugart

Zeile	Fahrzeugart	$D_{Fz,me}^{2)}$	$D_{Fz,ae}^{2)}$
1	TR 07/1	0	0
2	TR 07/2	- 1	- 2,5

<sup>2)</sup> Für Fahrzeugarten, bei denen dauerhaft eine andere Geräuschemission nachgewiesen ist, sind entsprechende Korrekturwerte zu verwenden.

## 2.4 Einfluß der Fahrzeuglänge Durch $D_I$ , wird in den Gleichungen (1.1) und (1.2) der Einfluß der Fahrzeuglänge $l$ berücksichtigt:

$$D_{I,me} = 10 \cdot \lg \frac{l}{100} \quad (2.1)$$

$$D_{I,ae} = 10 \cdot \lg \frac{0,6 \cdot l + 40}{100} \quad (2.2)$$

## 2.5 Einfluß der Geschwindigkeit.

Durch  $D_v$  wird in den Gleichungen (1.1) und (1.2) der Einfluß der Geschwindigkeit  $v$  berücksichtigt:

$$D_{v,me} = 20 \cdot \lg \frac{v}{100} \quad (3.1)$$

$$D_{v,ae} = 60 \cdot \lg \frac{v}{100} \quad (3.2)$$

Dabei ist  $v$  die betrieblich festgelegte Streckengeschwindigkeit. Sind Geschwindigkeiten  $v < 170$  km/h vorgesehen, ist mit  $v = 170$  km/h zu rechnen.

## 2.6 Einfluß der Fahrwegart

Durch  $D_{fb}$  wird in Gleichung (1.1) der Einfluß der Fahrwegart berücksichtigt. Die Werte sind Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Korrektur  $D_{Fb}$  in dB(A) zur Berücksichtigung der Fahrwegart

Zeile	Fahrwegart	$D_{Fb}^{3)}$
1	Betonfahrweg	0
2	Stahlfahrweg (kiesbefüllt)	+3
3	Weiche	+3

<sup>3)</sup> Für Fahrwegarten, bei denen dauerhaft eine andere Geräuschemission nachgewiesen ist, sind entsprechende Korrekturwerte zu verwenden.

3. Berechnung des Beurteilungspegels

Zur Berechnung des Beurteilungspegels  $L_r$  wird jeder Richtungsfahrweg in Teilstücke  $k$  der Längen  $l_k$  zerlegt. Über die Längen jedes Teilstücks müssen die Emissionspegel konstant und die einzelnen Einflußgrößen nach Abschnitt 4 annähernd gleich sein. Die Teilstücklänge ist gemäß Gleichung (4) zu wählen:

$$0,01 \cdot s_k \geq l_k \leq 0,1 \cdot s_k \tag{4}$$

Darin ist  $s_k$  der Abstand des Immissionsorts vom Emissionsort des Teilstücks  $k$ . Der Emissionsort liegt in der Mitte des jeweiligen Teilstücks und in einer Höhe, die sich aus Tabelle 5 ergibt.

Tabelle 5: Höhe des Emissionsorts

Zeile	Fahrzeugart	mechanische Quellen	aerodynamische Quellen
1	TR 07/1	Oberkante Fahrweg	Oberkante Fahrweg
2	TR 07/2	Oberkante Fahrweg	Oberkante Fahrweg

Als Höhe des Immissionsorts ist in unbebautem Gelände 3,5 m über Gelände und für Gebäude 0,2 m über den Oberkanten der Fenster des betrachteten Geschosses anzusetzen. Ist die Geschosshöhe nicht bekannt, wird mit folgenden Werten gerechnet (siehe auch Bild 1):

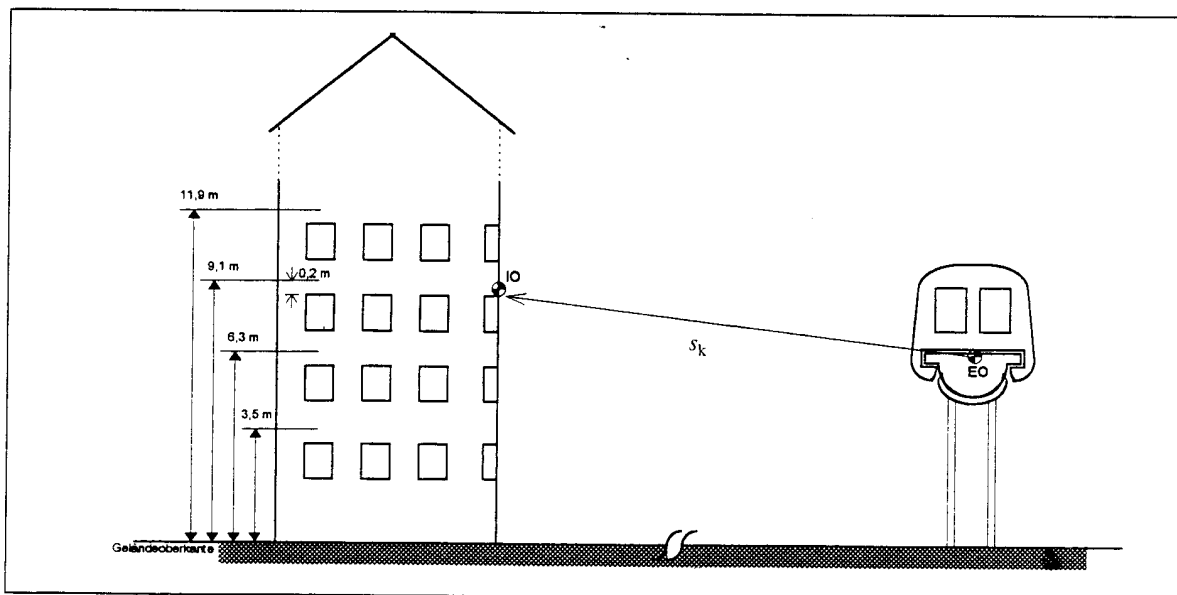


Bild 1: Darstellung der Geschosshöhe von Häusern

- a) 3,5 m über Gelände für das Erdgeschoß,
- b) 2,8 m zusätzlich für jedes weitere Geschos.

Für jede Vorbeifahrt  $n$  und jedes Teilstück  $k$  sind die Teilbeurteilungspegel getrennt für die mechanischen ( $L_{r,n,k,me}$ ), und die aerodynamischen Geräuschanteile ( $L_{r,n,k,ae}$ ) wie folgt zu ermitteln:

$$L_{r,k} = L_{E,k} + 18 + 10 \cdot \lg l_k + D_{s,k} + D_{L,k} + D_{BM,k} + D_{Korr,k} + S \tag{5}$$

### Im 2.1.33

Dabei ist der Index n fortgelassen. Es sind:

a)  $L_{E,k}$  der Emissionspegel nach Gleichung (1.1) bzw. (1.2),

b)  $l_k$  die Teilstücklänge,

c)  $D_{s,k} = 10 \cdot \lg \frac{1}{2p s_k^2}$  die Pegeldifferenz durch Abstand, (6)

d)  $D_{L,k} = -\frac{s_k}{200}$  die Pegeldifferenz durch Luftabsorption, (7)

e)  $D_{BM,k} = \frac{h_{m,k}}{s_k} \left( 34 + \frac{600}{s_k} \right) - 4,8 \leq 0$  die Pegeldifferenz durch Boden- und Meteorologiedämpfung, (8)

f)  $h_{m,k}$  die mittlere Höhe der Verbindungslinie Emissionsort-Immissionsort über Gelände(siehe Bild 2),

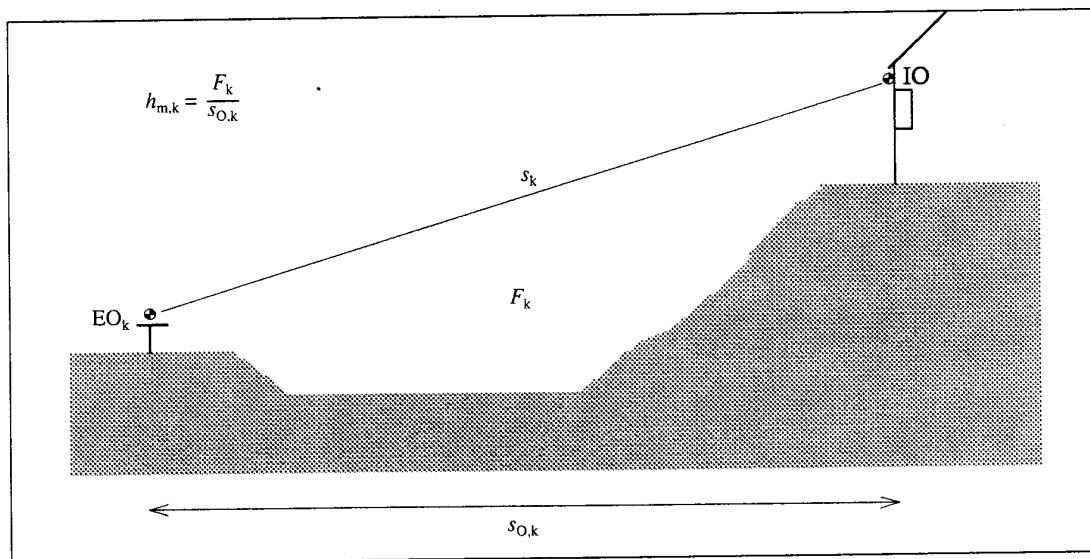


Bild 2: Berechnung der mittleren Höhe  $h_{m,k}$  über Gelände  
(Schnitt in der senkrechten Ebene durch Emissionsort und Immissionsort)

g)  $D_{Korr,k}$  die Summe der nach Abschnitt 4 anzusetzenden Pegeldifferenzen,

h)  $S = -5$  die Korrektur zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrsgeräusch gegenüber dem Straßenverkehrsgeräusch entsprechend der für die Schienenwege geltenden Regelung (§ 3 16. BImSchV) bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

Die Beurteilungspegel an einem Immissionsort für den Tag und die Nacht ergeben sich durch energetische Addition der Teilbeurteilungspegel der mechanischen und aerodynamischen Geräuschanteile für alle Teilstücke k und Vorbeifahrten n:

$$L_{r,T} = 10 \cdot \lg \sum_{n,k} \left( 10^{0,1 \cdot L_{r,n,k,me}} + 10^{0,1 \cdot L_{r,n,k,ae}} \right) - 12 \quad (9,1)$$

$$L_{r,N} = 10 \cdot \lg \sum_{n,k} \left( 10^{0,1 \cdot L_{r,n,k,me}} + 10^{0,1 \cdot L_{r,n,k,ae}} \right) - 9 \quad (9,2)$$

Die Gesamtbeurteilungspegel ( $L_{r,T}$  und  $L_{r,N}$ ) sind auf ganze dB aufzurunden. Im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung ist erst die Differenz der beiden Beurteilungspegel aufzurunden.

## 4. Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg

### 4.1 Allgemeines

Die Summe der nach den Abschnitten 4.2 und 4.4 berechneten Werte von  $D_e$  und  $D_{R,2}$  ist als  $D_{Korr,k}$  in Gleichung (5) einzusetzen. Abschirmungen und Reflexionen durch Magnetbahnfahrwege werden nicht berücksichtigt.

4.2 Abschirmungen

Die Pegeldifferenz  $D_{e,k}$  durch Abschirmung ist für jedes Teilstück  $k$  nach Gleichung (10) zu berechnen:

$$D_{e,k} - (10 \cdot \lg(3 + 60 \cdot z_k \cdot K_{w,k})) + D_{BM,k} \leq 0 \tag{10}$$

mit  $z_k > -0,033$

Darin sind:

- a)  $D_{BM,k}$  die Pegelminderung durch Boden- und Meteorologiedämpfung nach Gleichung (8);
- b)  $z_k = a_{Q,k} + a_{A,k} + e_k - s_k$  der Schirmwert, d.h. der Umweg über das Hindernis (siehe Bild 3) mit (11)

c)  $a_{Q,k}$  Abstand Emissionsort - erste Hindernisoberkante

d)  $a_{A,k}$  Abstand letzte, Hindernisoberkante - Immissionsort,

e)  $e_k$  Abstand zwischen erster und letzter Hindernisoberkante (siehe Bild 3),

f)  $s_k$  Abstand Emissionsort - Immissionsort;

g)  $K_{w,k} = e^{-\frac{1}{2000} \sqrt{\frac{a_{Q,k} \cdot a_{A,k} \cdot s_k}{2 \cdot z_k}}}$  die Witterungskorrektur. (12)

Für  $z_k \leq 0$  ist  $K_{w,k} = 1$  zu setzen.

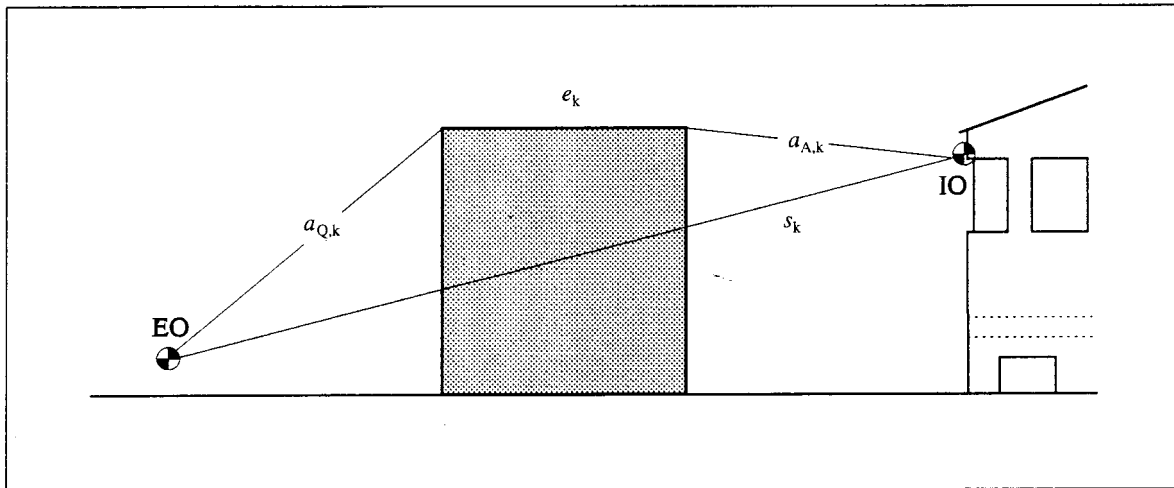


Bild 3: Größen zur Berechnung des Schirmwerts eines Hindernisses  
(Schnitt in der senkrechten Ebene durch Emissionsort und Immissionsort)

Liegt nur eine Kante des Hindernisses oberhalb der Verbindungslinie Emissionsort - Immissionsort, so ist in Gleichung (11)  $e_k = 0$  zu setzen. Geht die Verbindungslinie durch das Hindernis hindurch, so wird das Vorzeichen von  $z$  positiv. Andernfalls ist es negativ zu wählen. Schirmwerte  $z_k > -0,033$  können noch eine Pegeldifferenz durch das Hindernis ergeben.

Sofern zum Fahrweg parallele Hindernisse fahrwegseitig nicht hochabsorbierend sind, werden Mehrfachreflexionen zwischen Fahrzeug und Hindernis analog Gleichung (13) berücksichtigt.

4.3 Gehölz

Durch Gehölz kann abhängig von seiner Art und Ausdehnung und von der Jahreszeit eine Pegelminderung auftreten. Sie wird hier nicht berücksichtigt.

4.4 Reflexionen

Durch Reflexionen an einer Häuserzeile oder einer nicht hochabsorbierenden senkrechten Fläche neben einem Fahrweg kann der Beurteilungspegel erhöht werden. Das wird dadurch berücksichtigt, daß man für Immissionsorte, die der reflektierenden Fläche gegenüberliegen, die erste Spiegelschallquelle und einen Reflexionsverlust von 1 dB annimmt.

Wenn ein Fahrweg zwischen parallelen Stützmauern oder weitgehend geschlossenen Häuserzeilen verläuft, sind

### Im 2.1.33

die Beurteilungspegel in diesem Bereich zusätzlich zur ersten Reflexion um den Wert  $D_{R,2,k}$  zu erhöhen:

$$D_{R,2,k} = 4 \frac{h}{w} \leq 3,2 \quad (13)$$

Darin sind:

$h$  die mittlere Gebäudehöhe,

$w$  der mittlere Abstand zwischen den Häuserzeilen bzw. Stützmauern.

## 5. Bahnhöfe und Abstellanlagen

### 5.1 Bahnhöfe

Bahnhöfe werden durch die Längen der Bahnsteige begrenzt. Die Emissionspegel von durchfahrenden Zügen werden nach Abschnitt 2 wie für die freie Strecke berechnet. Für haltende Züge wird die Schallemission wie für Züge, die mit 170 km/h durchfahren, angesetzt.

In die Immissionsberechnung sind weitere Lärmquellen (z. B. Lautsprecher) und Abschirmungen durch Bahnsteigkanten nicht einzubeziehen. Pegelminderungen durch Einhausungen werden gemäß den Richtlinien VDI 2571, Ausgabe August 1976, und VDI 3760, Ausgabe Februar 1996, berücksichtigt.

### 5.2 Abstellanlagen

Im konkreten Planungsfall sind die Schallquellen festzustellen und durch ihre maßgeblichen Schalleistungspegel zu beschreiben. Die Berechnung der Geräuschimmission erfolgt nach den Richtlinien VDI 2714, Ausgabe Januar 1988, VDI 2720 Bl. 1, Ausgabe März 1997, VDI 2571, Ausgabe August 1976, und VDI 3760, Ausgabe Februar 1996.

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

### **Hinweis der ZSV:**

*Diese Fassung ist am 01. Oktober 1997 in Kraft getreten.*