

gesehen werden. Legislative Maßnahmen scheitern aber auch daran, daß es Vergleichbares im repressiven Bereich (vgl. § 121 OWiG) bereits gibt und das rechtliche Instrumentarium des Rechts der Gefahrenabwehr – hier sei nochmals an die Hundehalterverordnung erinnert⁷⁵ – ausreicht. Sofern in einer solchen Rechtsquelle auch ein „Waffenschein für Hunde“ enthalten sein sollte, stellt sich die Frage nach der Vereinbarkeit mit den Grundrechten. Es unterliegt m. E. wesentlichen Bedenken, ob ein derartiger Erlaubnisvorbehalt noch mit dem Grundrecht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit (Art. 2 Abs. 1 GG) vereinbar wäre. Das BVerfG hat in seiner Entscheidung

zum Taubenfütterungsverbot⁷⁶ zwar apodiktisch festgestellt, daß letztlich nicht jedwede Form der Artikulation von Tierliebe erfassungsrechtlichen Schutz genießt. Ein Verbot, bestimmte Hunderassen überhaupt nicht (mehr) halten zu dürfen, oder einen Erlaubnisvorbehalt einführen zu wollen, läßt sich aus diesem Beschluß nicht ableiten. Wünschenswert wäre allerdings eine enge Zusammenarbeit von Ordnungsrechtlern, Kynologen und Tiereschützern. Hierbei könnten die Ungewißheiten über die tierschutzrechtliche Unbedenklichkeit mancher Maßnahme ausgeräumt werden. Vielleicht ist dieser Beitrag ein Schritt in diese Richtung.

75 Vgl. Anm. 27.

76 Vgl. Anm. 13 m. weit. Nachw.

Bericht

Planung und Sondernutzung von Straßen

– Forschungsseminar des Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung Speyer und des Arbeitsausschusses „Straßenrecht“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen –

Von Dr. Bernhard Stüer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Münster*

Die Forschungsseminare des Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung Speyer und des Arbeitsausschusses „Straßenrecht“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen haben sich als Expertengespräche auf hohem Niveau seit Jahren einen festen Platz im Konzert der wichtigen Stimmen zum Straßenrecht erobert. Auch die Herbsttagung 1988, die am 24. und 25. 10. 1988 in den Räumen der Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer stattfand, widmete sich mit dem Generalthema „Planung und Sondernutzung von Straßen“ zentralen, für Wissenschaft und Praxis gleichermaßen bedeutsamen Fragestellungen des Straßenrechts. Der Geschäftsführende Direktor des Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung bei der Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer, Prof. Dr. Willi Blümel, konnte als wissenschaftlicher Leiter des Seminars wiederum einen ausgewählten Kreis von Straßenrechtlern aus allen Bereichen von Wissenschaft, Ministerial- und nachgeordneten Straßenbauverwaltungen, aus Rechtsprechung und Anwaltschaft begrüßen. Mit Ltd. Ministerialrat a. D. Prof. Dr. Hans Carl Fickert (Ratingen), der seinen Vortrag der „Straßenplanung durch Bebauungsplan“ widmete, sowie mit Vorsitzendem Richter am BayVGH Peter Kissner (München), der das Thema „Rechtsprobleme der Sondernutzung“ behandelte, konnten zwei Refe-

renten gewonnen werden, die aus ihrer jeweiligen Tätigkeit in der Ministerialverwaltung und in der Gerichtsbarkeit über langjährige Erfahrungen im Bereich des Straßenrechts verfügen.

Die Planung von Straßen kann ihre Grundlage entweder in einem straßenrechtlichen Fachplanungsverfahren oder in einem Bebauungsplanverfahren finden. Mit diesem Formendualismus ist zugleich die Frage nach den Zielrichtungen, Gemeinsamkeiten und Unterschieden beider Planungsinstrumente gestellt. Das Thema „Reichweite und Grenzen der Straßenplanung durch Bebauungsplan“, das Fickert aus der Sicht eines erfahrenen Straßenplaners behandelte, hat daher für die Entscheidung über die Formenwahl der Straßenplanung erhebliches Gewicht. Während das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren vorhabenorientiert ist und mit Konzentrationswirkung eine umfassende Bewältigung der mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Probleme leisten kann, ist der Bebauungsplan hinsichtlich seiner Festsetzungsmöglichkeiten auf die städtebauliche Ordnung insgesamt gerichtet und damit breiter angelegt. Wegen der fehlenden Konzentrationswirkung und den weniger differenzierten Festsetzungsmöglichkeiten kann der Bebauungsplan eine umfassende Bewältigung der mit einer Straßenplanung verbundenen Konflikte jedoch nicht in gleicher Weise wie ein straßenrechtlicher Planfeststellungsbeschluß erreichen. Für Gemeindestraßen im gemeindlichen Innenbereich ist nach wie vor das Bebauungsplanverfahren das zweckmäßige Regelungsinstrumentarium. Auch für Gemeindestraßen im Außenbereich (Gemeindeverbindungsstraßen) überwiegt noch immer die Festsetzung der Verkehrsflächen mittels Bebauungsplan. Die

* Anmerkung der Schriftleitung: Der Verfasser berichtete bereits mehrfach über die Forschungsseminare „Straßenrecht“ in Speyer, vgl. DÖV 1986, S. 65; DÖV 1987, S. 104; DÖV 1988, S. 507; vgl. auch DÖV 1986, S. 646 zum Verwaltungsrichtertag, und DÖV 1988, S. 237 zum Baugesetzbuch.

Straßengesetze der Länder ermöglichen hier allerdings auch ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren, etwa für isolierte Straßenplanungen oder bei erforderlich werdenden Ausgleichs- oder Lärmschutzmaßnahmen.

Für Straßen des überörtlichen Verkehrs haben die Gemeinden grundsätzlich ein echtes Wahlrecht, soweit sie Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen sind. Der Bebauungsplan bietet dabei den Vorteil, daß gleichzeitig die für die bebauten Umwelt erforderlichen städtebaulichen Festsetzungen erfolgen können. Unabhängig von der Straßenbaulast kann das Wahlrecht für die Ortsdurchfahrten ausgeübt werden, bei denen die Gemeinden durch sog. UA-Vereinbarungen die Unterhaltung der Ortsdurchfahrten übernommen haben. Das Wahlrecht der Gemeinden ist aber dadurch beschränkt, daß der Bebauungsplan der Bewältigung städtebaulicher Probleme dient und im Vergleich zum straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschuß weniger differenzierende Festsetzungsmöglichkeiten bereithält (§ 9 Nr. 11 und 24 BauGB). Eine Mischung beider Planungsinstrumentarien ist dabei ebensowenig möglich wie der Wechsel der Handlungsform innerhalb eines Verfahrens. Bei notwendigen Ergänzungen oder Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans ist nach den Straßengesetzen ein nachgeschaltetes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Begrenzte Regelungsmöglichkeiten des Bebauungsplans zeigte *Fickert* auch hinsichtlich der straßenbautechnischen oder sonstigen Einzelheiten einer verkehrlichen Anlage wie Damm- oder Einschnittslagen, wasserbautechnische Einrichtungen oder Lärmschutzanlagen auf. Da Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind (§ 8 Abs. 2 BauGB), ist die Darstellung der Straßentrasse im Flächennutzungsplan – anders als im Fachplanungsverfahren, bei dem die Möglichkeit der gesetzlichen Veränderungssperre nach § 9 Abs. 3 FStrG besteht – im Regelfall zwingende Voraussetzung für die Ausweisung der Verkehrsfläche im Bebauungsplan. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit planübergreifenden Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen würde einen Bebauungsplan überfordern. Auch bestehen hinsichtlich der Allgemeinverbindlichkeitserklärung des Plans, der Konzentrationswirkung, der Problembewältigungskapazitäten und der Rechtsschutzmöglichkeiten erhebliche Unterschiede zwischen beiden Planungsformen, die *Fickert* an Beispielen verdeutlichte.

In der von *Blümel* geleiteten *Diskussion* stand erwartungsgemäß die Frage nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden beider Handlungsformen im Vordergrund. Beabsichtige die Gemeinde, eine planfestgestellte Straße durch Bebauungsplan zu ändern, so müsse zunächst der Planfeststellungsbeschuß aufgehoben oder geändert werden. Auch könne die innere Aufteilung der Verkehrsflächen im Bebauungsplan nicht den Konkretisierungsgrad eines Planfeststellungsbeschlusses erreichen. Stehe – wie etwa bei innerörtlichen Gemeindestraßen – ein Planfeststellungsverfahren nicht zur Verfügung, so müsse hinsichtlich der Schallschutzaufgaben und der Entschädigung bei Überschreiten der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle eine weitgehende Harmonisierung beider Planungsinstrumente angestrebt werden, wie die anwesenden Mitglieder des 4. Senates des BVerwG betonten. Die Gemeinde müsse auch im Bebau-

ungsplan etwa durch Festsetzungsmöglichkeiten, entsprechende Begründungen oder vielleicht sogar durch Selbstverpflichtungen den notwendigen Interessenausgleich im Sinne einer Konfliktbewältigung leisten können. Eine instrumentelle Rochade zwischen Bebauungsplan und Planfeststellung könne nur gelingen, wenn beide Handlungsmöglichkeiten einander angeglichen würden. Unterschiede beständen allerdings hinsichtlich der Bindungswirkung, der Konzentrationswirkung und der Rechtsschutzmöglichkeiten. Defizite in der Bauleitplanung würden sich bei gravierenden Beeinträchtigungen des Bürgers wohl nur durch Unterlassungs- oder Leistungsklagen beheben lassen.

Vorsitzender Richter am BayVGH *Kissner* (München) widmete sich in seinem Referat den Rechtsproblemen der Sondernutzung, die etwa bei der Nutzung von Fußgängerzonen zu politischen Werbezwecken oder durch Straßenkünstler in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses getreten sind. Die Sondernutzung ist dabei vom zivilrechtlichen Sondergebrauch, vom Straßenverkehrsrecht und vom (einfachen) Anliegergebrauch abzugrenzen. Das Abstellen eines zugelassenen und betriebsbereiten Fahrzeugs im Straßenraum gehört nach Auffassung von *Kissner* grundsätzlich zum Gemeingebrauch und bildet mit der Teilnahme am Straßenverkehr einen einheitlichen Vorgang. Das langfristige Abstellen eines Fahrzeugs ausschließlich zu Werbezwecken kann demgegenüber mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts verhindert werden. Der Referent empfahl, dabei nicht mehr als unvermeidbar auf subjektive Faktoren abzustellen, sondern in erster Linie den objektiven Gehalt der Verkehrsteilnahme zu berücksichtigen.

Der Anliegergebrauch als eine durch die besondere Lage, die örtlichen Verhältnisse und das spezielle Angewiesensein des Grundstücks gesteigerte Form des Gemeingebrauchs ist durch die Nutzungsrechte anderer begrenzt. Politische Werbung durch Plakataktionen oder Informationsstände stellt bereits eine Sondernutzung dar, bei deren Zulassung eine Abwägung der betroffenen Interessen stattzufinden hat. *Kissner* sah hier einen Unterschied zwischen der Vorwahl- und Wahlkampfzeit, in der eine solche politische Werbung eher und in einem größeren Umfang zulässig sei als in den übrigen Zeiten. Rathausparteien könnten sich dabei nicht auf das Parteienprivileg in Art. 21 GG, wohl aber auf den Gleichbehandlungsgrundsatz berufen. Tarifaufeinandersetzungen von Gewerkschaften könnten dabei nicht mit politischen Wahlen verglichen werden.

Der gewerblichen Betätigung im Straßenraum will *Kissner* enge Grenzen setzen. Insbesondere sei es wichtig, durch eine Begrenzung der Sondernutzungsgenehmigungen einer totalen Kommerzialisierung des Straßenraums insbesondere der Innenstädte entgegenzuwirken. Auch Verkaufsangebote an privater Fläche wie etwa aus Türnischen in den Straßenraum hinein will der Referent daher als Sondernutzung behandelt wissen. Bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen sind aufgrund einer Einzelfallprüfung die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG mit der besonderen Ausprägung des Anliegergebrauchs, die Meinungs- und Informationsfreiheit in Art. 5 GG sowie die Versammlungsfreiheit in Art. 8 GG zu beachten. Auch die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßen-

raums für Straßenkunst wie Musikdarbietungen oder Straßenmalereien geht nach Auffassung von *Kissner* über den Gemeingebrauch hinaus und stellt daher eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar. Bei der Abgrenzung müsse auf objektive Kriterien abgestellt werden. Eine Wertung nach Ermessen oder eine grundrechtsadäquate Erweiterung sei demgegenüber nicht sinnvoll.

In Fußgängerzonen bereitet die Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung deshalb besondere Schwierigkeiten, weil an die Attraktivität des Kernbereichs und seine Nutzung durch Gewerbe, Kunst, Kommunikation sowie politische Werbung besondere Anforderungen gestellt werden. Die Grenze einer multifunktionalen Nutzung von Fußgängerzonen ist dort erreicht, wo der Widmungszweck, straßenrechtliche Vorschriften oder Gemeinwohlgründe dem entgegenstehen. In räumlicher Hinsicht muß bei den oft engen Fußgängerzonen die Flüchtigkeit der Nutzung im Vordergrund stehen. „Sperri-ge“ oder langandauernde Nutzungen indizieren deren Unverträglichkeit. Eine weitere Grenze wird durch die Benutzungsrechte anderer gebildet. Politische Aktivitäten können daher rechtswidrig sein, wenn sie andere Nutzungsmöglichkeiten ausschließen. Je größer die Belästigung, je mehr Platz benötigt wird und je umfangreicher die Nutzung ist, desto eher ist eine Sondernutzung anzunehmen. Bei der Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung können die gemeindlichen Satzungen wichtige Verteilungs- und Ausgleichsfunktionen wahrnehmen, indem sie den Widmungszweck präzisieren, die Nutzungsmöglichkeiten unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes begrenzen und das Verteilungsverfahren unter Berücksichtigung individueller Zweckmäßigkeitsgesichtspunkte regeln.

Im Rahmen der Ermessensausübung kann eine Sondernutzung auch dann untersagt werden, wenn sie andere schon vorhandene Nutzungen unzumutbar beeinträchtigt. Es stellt sich allerdings dabei die Frage, inwieweit auch außerhalb des Straßen- und Wegerechts liegende Gesichtspunkte in die Ermessensentscheidung eingestellt werden können. *Kissner* setzte sich hier im Grundsatz dafür ein, den Umfang der Ermessensausübung auf straßen- und wegerechtliche Belange zu begrenzen, während die Beurteilung anderer etwa straf- oder ordnungsrechtlicher Tatbestände – abgesehen von Evidenzfällen – bei der Fachkompetenz der dafür zuständigen Behörden verbleiben müßten.

In der anschließenden *Diskussion* wurde dem einerseits entgegengehalten, daß auch bei der straßenrechtlichen Beurteilung nach dem Grundsatz der Einheit der Verwaltung eine umfassende Prüfung erforderlich sei und nicht eine Sondernutzung erteilt werden könne, wenn – vielleicht sogar durch dieselbe Behörde – die Nutzung aus anderen Gründen abgelehnt werden müsse. Andererseits wurde gefordert, das Straßenrecht – abgesehen von den Fällen der Evidenz – am Grundsatz des „Reinheitsgebotes“ (Prof. Dr. *Udo Steiner*) zu orientieren. Auch könne über das Sondernutzungsrecht kein allgemeiner wettbewerbsrechtlicher Konkurrenzschutz geleistet werden, wenn es nicht zu extremen und unzumutbaren Beeinträchtigungen komme. So müßten auch der Pelzverkäufer und der Tierschützer oder der Juwelier und die Fischbratbude in gebührendem Abstand unter Beachtung des

Gebotes der Rücksichtnahme durchaus miteinander leben können. Die Fußgängerzonen dienen dabei – so wurde geäußert – nicht nur der Kommunikation, sondern gleichwertig auch kommerziellen Interessen. Auch wurde auf Merkblätter von Städten und Gemeinden mit allgemeinen Richtlinien für die Nutzung von Fußgängerzonen durch Gewerbetreibende oder Straßenkünstler sowie auf Lizenzverfahren für die Erteilung von Sondernutzungen sowie auf eine stillschweigende Duldung solcher Sondernutzungen durch Ordnungs- und Polizeibehörden verwiesen. Zustimmung fand die These des Referenten, daß eine Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondernutzung nur im Einzelfall unter Berücksichtigung etwa der Intensität, Dauer und Gemeinverträglichkeit der Nutzung möglich sei.

Im Mittelpunkt der traditionellen *aktuellen Stunde* standen mit den Entwürfen zum UVP-Gesetz und zu einem Dritten Rechtsbereinigungsgesetz vor allem laufende Gesetzgebungsverfahren, die auf das Straßenrecht einwirken, sowie Fragen der Anwendbarkeit der §§ 48–50 VwVfG, die kreuzungsrechtliche Problematik beim Zusammentreffen von Straße und Schiene (BVerwG, Urt. v. 18. 9. 1987 – 4 C 24.84 – BayVBl. 1988, S. 276 m. Anm. *Josef Kersten*, S. 278) und die Kostentragungspflicht für Mehraufwendungen bei der Erneuerung von Gehwegüberfahrten. Gegenüber den Gesetzentwürfen der Bundesregierung zur „Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. 6. 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten“ vom 12. 8. 1988 (Bundesrats-Drs. 335/88) und zur Änderung des Raumordnungsgesetzes vom 12. 8. 1988 (Bundesrats-Drs. 336/88) wurde zu bedenken gegeben, daß insbesondere die Aufteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung in das Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren (§§ 16 und 17 FStrG) in der Praxis zu Schwierigkeiten und Verfahrenskollisionen führen könne, die möglichst vermieden werden sollten. Auch wurde bezweifelt, ob die vorgesehenen Regelungen eine wirksame Umweltverträglichkeitsprüfung zu leisten in der Lage seien. Ministerialrat *Fritz Kastner* vom Bundesministerium für Verkehr berichtete über die im Entwurf eines Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 4. 11. 1988 (Bundesrats-Drs. 510/88) vorgesehenen Änderungen der gesetzlichen Regelungen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Kontrovers wurde die Frage der Kostentragung von Mehraufwendungen für eine Gehwegüberfahrt bei Erneuerung von Straßen behandelt. Der Auffassung des BVerwG (Urt. v. 28. 8. 1987 – 4 C 54 u. 55.83 – DVBl. 1987, S. 1271) wurde die Meinung entgegengehalten, daß der Anlieger bei der Erneuerung von Straßen einen Anspruch auf kostenfreie Wiederherstellung seiner Zufahrt habe und daher auch mit den durch eine intensive Grundstücksnutzung entstehenden Ausbaumehrkosten nicht belastet werden dürfe. Eingehend wurde die Frage erörtert, ob und in welchem Umfang neben den für das Planfeststellungsverfahren geltenden Vorschriften der §§ 75 bis 77 VwVfG auch die allgemeinen Widerrufs- und Rücknahmenvorschriften der §§ 48 bis 50 VwVfG angewendet werden können.

Die Planung von Straßen und deren Nutzung hat den Arbeitsausschuß „Straßenrecht“ bereits auf seiner ersten Sitzung im Jahre 1958 unter dem Thema „Grenzfragen des öffentlichen und bürgerlichen Rechts im Wegerecht,

und zwar insbesondere im Hinblick auf Straßenbaulast, Verkehrssicherungspflicht und Sondernutzung“ beschäftigt. So bot die Jubiläumsveranstaltung nach 30 Jahren Gelegenheit, im Rückblick an die Traditionen des Arbeitsausschusses anzuknüpfen, zugleich aber auch den Blick für die gewandelten Ansprüche etwa auf dem Gebiete des Umweltschutzes oder hinsichtlich der Funktionen unserer Innenstädte als Zentren für vielfältige Kom-

munikationsformen zu weiten. Die Mitglieder des Ausschusses haben sich dabei stets von dem Gedanken leiten lassen, zwischen Theorie und Praxis, aber auch zwischen Recht und Technik tragfähige Brücken zu schlagen. Die nächste Sitzung des Arbeitsausschusses Ende Oktober 1989 wird sich gewiß wiederum eines lebhaften Interesses der Straßenrechtler erfreuen.

Rechtsprechung

BBauG §§ 127, 131, 132 (Erschließungsbeitrag für Immissionsschutzanlage)

1. Durch einen Wall zum Schutz vor Straßenlärm (§ 127 Abs. 2 Nr. 5 BBauG) werden im Sinne des § 131 Abs. 1 BBauG die Grundstücke erschlossen, die durch die Anlage eine Schallpegelminderung von mindestens 3 dB (A) erfahren.

2. Geschoßflächen (Geschosse), für die ein Lärmschutzwall infolge seiner (geringen) Höhe keine Schallpegelminderung bewirkt, müssen bei der Verteilung des für diese Anlage entstandenen umlagefähigen Erschließungsaufwands unberücksichtigt bleiben (sog. vertikale Differenzierung).

3. Bewirkt ein Lärmschutzwall für die durch ihn erschlossenen Grundstücke etwa wegen ihrer Entfernung zur Anlage erheblich unterschiedliche Schallpegelminderungen, gebietet § 131 Abs. 3 BBauG, diesen Unterschieden bei der Aufwandsverteilung angemessen Rechnung zu tragen (sog. horizontale Differenzierung).

4. Die Merkmalsregelung einer Satzung, die Immissionsschutzanlagen für dann endgültig hergestellt erklärt, wenn sie in allen ihren Bestandteilen entsprechend dem Ausbauprogramm ausgeführt sind, genügt den Anforderungen des § 132 Nr. 4 BBauG.

BVerwG, Urt. v. 19. 8. 1988 – 8 C 51.87 – (VGH Bad.-Württ.; zu 4. nur Leitsatz)

Aus den Gründen: II. 1. Der VGH ist davon ausgegangen, eine selbständige öffentliche Immissionsschutzanlage (§ 127 Abs. 2 Nr. 5 BBauG) – hier – in Gestalt eines Lärmschutzwalls, d. h. eine Lärmschutzanlage, die nicht Bestandteil von Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 Nrn. 1 bis 4 BBauG ist, könne eine beitragspflichtige Erschließungsanlage sein. . . . Dem ist zuzustimmen.

Für die Abgrenzung der Grundstücke, denen die erstmalige Herstellung einer der in § 127 Abs. 2 BBauG genannten Erschließungsanlagen einen beitragsrechtlich relevanten Sondervorteil vermittelt, von den Grundstücken, für die dies nicht zutrifft, ist grundsätzlich maßgebend die bestimmungsgemäße Funktion der jeweiligen Anlage (vgl. Urt. v. 24. 9. 1987 – 8 C 75.86 – BVerwGE 78, 125 [128] = DÖV 1988, S. 173). Immissionsschutzanlagen sollen dem „Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelt-

einwirkungen“ (§ 127 Abs. 2 Nr. 5 BBauG) dienen, wobei es nach dem Gesetz ohne Belang ist, ob es sich im jeweiligen Einzelfall um ein – wie hier – beplantes oder unbeplantes Gebiet handelt. Dieser gesetzlichen Zweckbestimmung ist zu entnehmen, daß der durch Anlagen zum Schutz vor Straßenlärm vermittelte erschließungsbeitragsrechtlich relevante Sondervorteil gerade in dem durch eine solche Anlage bewirkten Schutz liegt, also in der Verminderung von Lärm, der die Ausnutzbarkeit der betroffenen Grundstücke negativ beeinflußt. Das rechtfertigt die Annahme, mit den Kosten für die erstmalige Herstellung eines Lärmschutzwalls seien die Grundstücke zu belasten, für die sich – im Unterschied zu anderen Grundstücken – der durch diese Anlage vermittelte Schutz merkbar auswirkt, d. h. durch einen Lärmschutzwall erschlossen im Sinne des § 131 Abs. 1 BBauG seien die Grundstücke, für die die Herstellung einer solchen Anlage zu einer merkbaren Schallpegelminderung führt. Als in diesem Sinne merkbar ist eine Schallpegelminderung anzusehen, die mindestens 3 dB (A) ausmacht. Denn eine Differenz von nur 2 dB (A) ist nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kaum wahrnehmbar (vgl. Urt. v. 22. 5. 1987 – 4 C 33 – 35.83 – BVerwGE 77, 285 [293]).

Für die Beantwortung der Frage, ob eine Lärmschutzanlage einem Grundstück einen zu dessen Erschlossenein führenden Sondervorteil in Form einer merkbaren Schallpegelminderung vermittelt, kommt es auf die Situation im Zeitpunkt ihrer endgültigen Herstellung an (§ 133 Abs. 2 BBauG). Diese zeitliche Festlegung kann dazu führen, daß sich der Kreis der letztlich erschlossenen Grundstücke nicht mit dem Bereich deckt, für den diese Auswirkung aufgrund von Messungen angenommen wurde und angenommen werden durfte. So ist z. B. denkbar, daß sich für von der Lärmquelle weiter entfernt gelegene Grundstücke mittlerweile der Schallpegel deshalb gemindert hat, weil zwischenzeitlich ein Gebäude errichtet wurde und daher der Lärmschutzwall insoweit eine merkbare Auswirkung nicht mehr hat. Soweit das zutrifft und im Ergebnis dazu führt, daß der umlagefähige Aufwand auf weniger Grundstücke als von der Gemeinde zunächst angenommen zu verteilen ist, ist das die Folge der auf den Zeitpunkt des § 133 Abs. 2 BBauG ausgerichteten und in diesem Sinne punktuellen Betrachtungsweise, auf die das Abgabenrecht ganz allgemein und insbesondere das Erschließungsbeitragsrecht angewiesen ist