

国土交通政策研究 第89号

PRILIT Research Report No.89

**ドイツ・エルベ川における橋の建設と世界遺産
タイトルの抹消についての調査
～世界遺産の保持、環境保全、住民投票と
建設事業に関する一連の動き～**

Study on the bridge construction over the Elbe River
in Germany and deletion of the Dresden Elbe Valley
from the UNESCO's World Heritage List

2010年1月

国土交通省 国土交通政策研究所
研究調整官 七澤利明

Jan. 2010

Policy Research Institute for Land,
Infra- structure, Transport and
Tourism, MLIT

Senior Research Coordinator

Toshiaki Nanazawa

はじめに

2009年6月25日、ユネスコ世界遺産委員会は、ドイツ東部の都市ドレスデンにおいて現在建設が行われているヴァルドシュロス橋 (Waldschlösschen Brücke) が景観を破壊するとの理由から、同市の文化遺産エルベ渓谷を世界遺産リストから抹消すると決定した。

橋の建設により世界遺産登録が抹消されるというニュースは大きな衝撃であった。一方、橋の建設を担う機関がユネスコ等とどのような調整を行い、どのような考え方により建設遂行を判断したのかについては、技術的な情報も含めて十分に知られていない。当研究所では、ヴァルドシュロス橋の建設を実施しているドレスデン市にヒアリングを行うとともに、橋の建設を巡る一連の動きについて地元新聞等より情報を収集したため、ここにその調査結果を報告する。

現在日本においても白神山地など3つの自然遺産、石見銀山遺跡とその文化的景観など11の文化遺産が世界遺産として登録されているが、開発行為と自然・文化的資産保護の調和を考える上でも、大いに参考になると思われる。

なお、ドイツでの現地調査にあたっては、在ドイツ大使館麓裕樹一等書記官に関連する情報の提供や調整等でご尽力いただいた。ここに感謝申し上げます。

2010年1月

国土交通省国土交通政策研究所 研究調整官 七澤利明

要 旨

1. 調査の概要（第1章）

文化財や景観、自然環境の保護を考慮する中で開発事業を実施した事例として、ヴァルドシュロス橋建設事業の経緯等を調査し、建設に至った判断や理由について把握することを本調査の目的とする。

調査は、ドレスデン市や地元住民へのインタビュー、地元紙等の報道資料の収集及び整理により行っている。

2. ドイツ・ドレスデンの世界遺産及び橋の概要（第2章）

世界遺産“ドレスデン・エルベ渓谷”の概要、当地域で建設されているヴァルドシュロス橋建設事業の概要を示す。ヴァルドシュロス橋については、建設の目的、橋の構造等について調査した結果を整理している。特に、世界遺産委員会から要求されたトンネル案が実現されなかった理由として、以下をあげている。

- ①事業費が橋よりも大幅に高くなること
- ②掘削量が多く、自然に手を加える度合いが橋よりも大きいこと
- ③洪水時の避難路として使えないこと
- ④自転車、歩行者が利用できないこと
- ⑤川沿いの幹線道路への接続が困難となること

3. 橋の建設をめぐる一連の動き（第3章）

事業手続き、環境保護団体による訴訟や活動、世界遺産登録抹消に係る経緯等、橋の建設をめぐる一連の動きについて調査した結果を整理している。橋の建設賛成派・反対派双方で様々な動きがあったものの、住民投票及び裁判の結果から、結果的に世界遺産のタイトルを失いながらも建設を遂行している。

4. 世界遺産からの登録抹消後の状況（第4章）

世界遺産リストからの登録抹消後の状況として、橋の建設工事の状況や予定、登録抹消がドレスデンにもたらした影響と再申請に向けた動きや、ドイツ国内他地域への影響について調査した結果を示す。登録抹消はドイツ国内の他の世界遺産区域での開発に影響を及ぼしている。また、世界遺産からの登録抹消に対する市民の反応は様々であり、ドレスデン市は再申請を調整しているものの、市民が合意できる案は容易にはまとまらなるとみられている。

キーワード:ドイツ、ドレスデン、橋、開発行爲、世界遺産、環境保全、住民投票

Study on the bridge construction over the Elbe River in Germany and deletion of the Dresden Elbe Valley from the UNESCO's World Heritage List

Summary

1. Outline of the study

The purpose of the study is to grasp the reason to determine construction of the Waldschlösschen Bridge by researching into its history as an example of implementing development under needs of cultural and environmental preservation.

The research was carried out by interviews for the construction manager in the Dresden municipality and citizens and collection of related information from media such as local newspapers.

2. Outline of the World Heritage in Dresden, Germany and the Waldschlösschen Bridge

The outlines of the World Heritage “Dresden Elbe Valley” and the Waldschlösschen Bridge constructed in the World Heritage site were shown. In terms of the Waldschlösschen Bridge, its purpose, structural design and so on were described. Especially, the reasons why tunnel structure, which the UNESCO World Heritage Committee had requested to construct instead of bridge structure, did not adopt are shown below.

- 1) The construction cost of the tunnel is much more expensive than the bridge;
- 2) Its excavation volume is large and more modifying natural environment than the bridge;
- 3) It is unable to use during floods;
- 4) Bicycles and pedestrians cannot pass through the tunnel; and
- 5) It is difficult to access major roads along the Elbe river banks.

3. Activities related to the bridge construction

Activities related to the bridge construction such as project procedure, trials and other actions by environmental protection bodies and history concerning delisting from the UNESCO World Heritage List were described. They implemented construction, resulting in the loss of the World Heritage title, in accordance with the results of referendum and trials among various activities by both pro-construction and anti-construction groups.

4. Situation after delisting from the World Heritage List

Progress of the bridge construction, the aftermath of delisting to Dresden and

other areas in Germany and actions for re-application were shown as situations after delisting from the World Heritage List. The delisting affects projects in other World Heritage sites in Germany. Opinions of citizens on the delisting are various and it seems that a proposal for re-application with which citizens agree would not be finalized easily though the Dresden municipality manages to make it up.

Keywords: Germany, Dresden, bridge, developing projects, World Heritage, environmental preservation, referendum

ドイツ・エルベ川における橋の建設と世界遺産タイトルの抹消についての調査 ～世界遺産の保持、環境保全、住民投票と建設事業に関する一連の動き～

目次

1章 調査の概要	
1.1 調査の目的	1
1.2 調査の内容	2
2章 ドイツ・ドレスデンの世界遺産及び橋の概要	
2.1 世界遺産“ドレスデン・エルベ渓谷”の概要	3
2.2 ヴァルドシュロス橋の概要	6
2.2.1 建設の目的	6
2.2.2 橋梁案及びトンネル案の検討	16
2.2.3 橋の構造	18
3章 橋の建設をめぐる一連の動き	
3.1 概要	25
3.2 事業手続き	27
3.3 環境保護（訴訟）に関する動き	30
3.4 世界遺産に関する動き	37
4章 世界遺産からの登録抹消後の状況	
4.1 工事の状況	42
4.2 登録抹消による影響と再申請の動向	48
5章 おわりに	50

参考文献

参考資料

- 参ー1 ヴァルドシュロス橋事業に関する質問
- 参ー2 ヴァルドシュロス橋事業に関する質問への回答
- 参ー3 交通施設ヴァルドシュロス橋の年表
- 参ー4 ドレスデン市 2015 年予測交通量

1章 調査の概要

第1章 調査の概要

1.1 調査の目的

2009年6月25日、ユネスコ（UNESCO；国際連合教育科学文化機関）の第33回世界遺産委員会は、ドイツの“ドレスデン・エルベ渓谷”について、世界遺産リストからの登録を抹消すると決定した。登録抹消は2007年オマーンのアラビアオリックス保護区について2例目、先進国では初めてのケースである。

エルベ渓谷が有する文化的景観の中心に建設されている4車線の橋、ヴァルドシュロス橋（Waldschlösschen Brücke）が景観を破壊するとの理由からである。

橋の建設により世界遺産からの登録が抹消されるという事実は大きな衝撃であるが、橋の建設を担う機関がユネスコ等とどのような調整を行い、どのような考え方により建設遂行を判断したのかについては、技術的な情報も含めて十分に知られていない。同橋をめぐる希少な生物の生態系に影響を与えるとの理由から、環境保護団体による建設反対の活動が行われたとの情報も伝えられている。

ここでは、文化財や景観、自然環境の保護を考慮する中で開発事業を実施した事例として、ドレスデン・エルベ渓谷世界遺産の概要、ヴァルドシュロス橋の計画概要、橋梁建設事業の経緯、世界遺産の登録抹消に至るまでの経緯、環境保護団体による訴訟などに関する経緯等を調査し、建設に至った判断や理由等について把握することを目的とする。

1.2 調査の内容

2章では、世界遺産“ドレスデン・エルベ渓谷”の概要、当地域で建設されているヴァルドシュロス橋建設事業の概要を示す。ヴァルドシュロス橋については、建設の目的、橋の構造について調査するとともに、世界遺産委員会から要求されたトンネル案がなぜ実現できなかったかについて調べている。

3章では、事業手続き、環境保護団体による訴訟や活動、世界遺産登録抹消に係る経緯等、橋の建設をめぐる一連の動きについて調査した結果を示す。

4章では、世界遺産リストからの登録抹消後の状況として、橋の建設工事の状況や予定、登録抹消がドレスデンにもたらした影響と再申請に向けた動きや、ドイツ国内他地域への影響について調査した結果を示す。

調査は、橋の建設を行っているドレスデン市建設部長へのヒアリング、ドレスデンの地元住民へのインタビュー、ザクセン州の地元紙その他ドイツ国内の新聞記事、ユネスコなどウェブサイトを示される情報の収集等により行っている。

2章 ドイツ・ドレスデンの世界遺産及び橋の 概要

第2章 ドイツ・ドレスデンの世界遺産及び橋の概要

2.1 世界遺産“ドレスデン・エルベ渓谷”の概要

ドレスデンはドイツ東部、チェコ共和国との国境から約 30km に位置する都市である。国際河川エルベ川が南東から北西に向かって流れ、川沿いに市街地が形成されている（図 2-1）。人口は約 52 万人、面積は 328km²とドイツ国内で 4 番目に大きな面積の都市である。チェコ共和国及びポーランド共和国と国境を接するザクセン州の州都となっている。

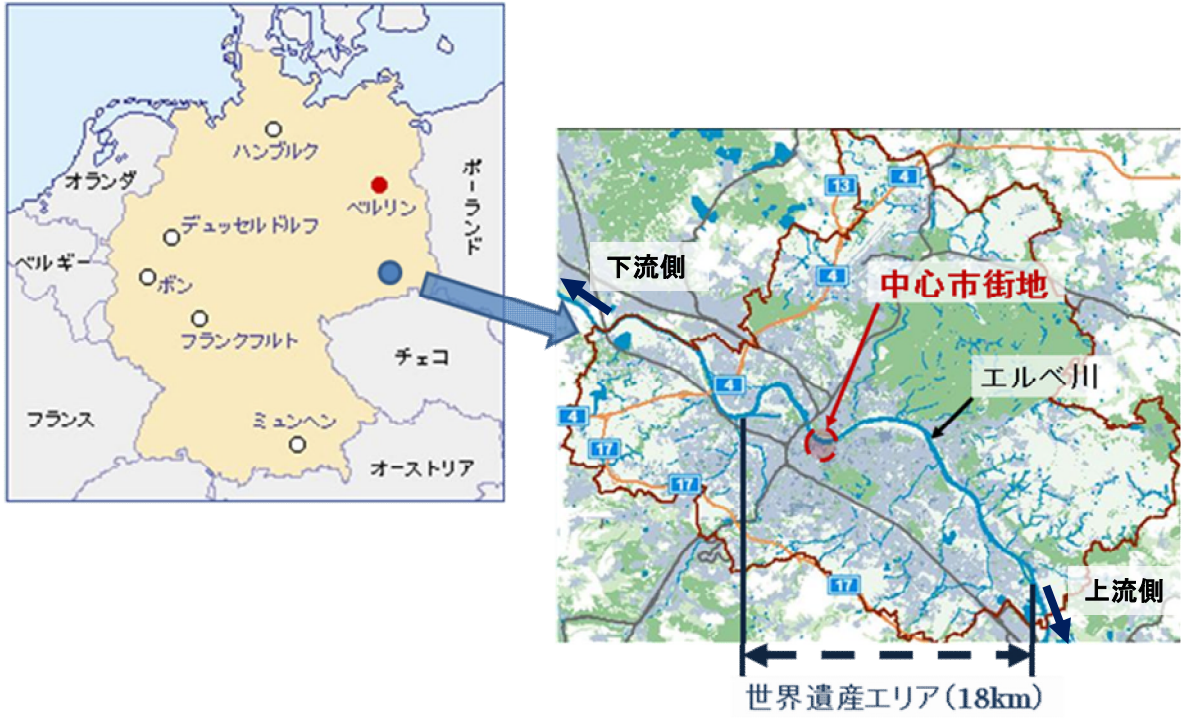
ドレスデンは 15 世紀よりザクセン公（後に王）の居住地として栄えた。18 世紀にはポーランド・リトアニアの国王も兼ねたフリードリッヒ・アウグスト 1 世（図 2-2）の下でヨーロッパの政治、文化及び経済の中心地として栄え、18-19 世紀にはバロック様式の歴史的建造物等が数多く建立された。著名な建造物の一つであるゼンパーオペラハウスでは、ワーグナーの「さまよえるオランダ人」などが初演されている。現在エルベ川に架かる橋梁の多くも、19 世紀後半から 20 世紀初めに建設されている。

第二次世界大戦中には空爆により中心市街地及び近郊地帯が壊滅した。歴史的建造物は、戦後の東独時代及び東西ドイツ統一後に復旧が行われている。

ザクセン州は古くからドイツ国内で有数の産業拠点であり、ドレスデンでは先端産業等が数多く集積している。半導体産業については旧東独時代に既に研究開発・製造拠点であったが、東西ドイツ統一後に関連企業の立地が進み、現在では欧州有数の産業集積地となっている。また、近年では関連技術分野である太陽光発電関連の企業も集積している。2001 年にはガラス張りで有名なフォルクスワーゲンの工場が完成するなど他の産業も振興しており、2000 年～2008 年におけるザクセン州の GDP は、全国平均を上回りドイツ国内で 2 番目に高い伸びとなっている¹。

ドレスデン・エルベ渓谷は、上流側の南東にあるピルニッツ宮殿から下流側の北西にあるユービガウ城までエルベ川沿いに約 18km にわたって広がる貴重な文化的景観として、2004 年 7 月に世界遺産に登録された。18-19 世紀のバロック様式の建造物を中心に、16-20 世紀までの数多くの記念物、庭園等が存在している（図 2-3）。郊外の古い村落では現在も川沿いの段丘でブドウ栽培が行われている。また、世界で最も早い時期に建設された鋼製橋梁の一つであるロシュヴィッツァー橋（別名“青い奇跡”橋、1893 年完成、図 2-4）、世界初のロープウェイ（1901 年完成）、旅客用蒸気船など産業革命時の歴史的資産が現在も使用されている。

¹ 2000 年の GDP を 100 とした場合、2008 年の GDP はドイツ国内平均で 120.8 であるが、ザクセン州では 125.7 とザールラント州（126.1）に次いで高い伸びとなっている（連邦・州統計室 HP <http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/>より）。



(左図；外務省 HP <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/germany/index.html> より作成)

(右図；ドレスデン市HP <http://stadtplan.dresden.de/>より作成)

図 2-1 ドレスデン市の位置等



図 2-2 フリードリッヒ・アウグスト 1 世像



図 2-3 都市中心部、エルベ川沿いの風景



図 2-4 ロシュヴィツァー橋

2.2 ヴァルドシュロス橋の概要

2.2.1 建設の目的

ヴァルドシュロス橋は、ドレスデン市の中心から東に約 3km の地点に計画された橋である。図 2-5 の左側は 1872 年、右側は 1937 年のドレスデン市交通計画図である。左図にあるように、19 世紀にはすでに外側環状道路の計画区間の一部として位置づけられていた。

その後市街地が拡大し、現在はヴァルドシュロス橋建設地点の北側（エルベ川右岸側）が工業地域、南側（同左岸側）が人口密度の高い住宅地となっている（図 2-6、図 2-7）。中心市街地の東側、ロシュヴィッツァー橋までの 5～6km の区間はエルベ川を渡ることでできない橋の空白地帯となっている（図 2-8）。

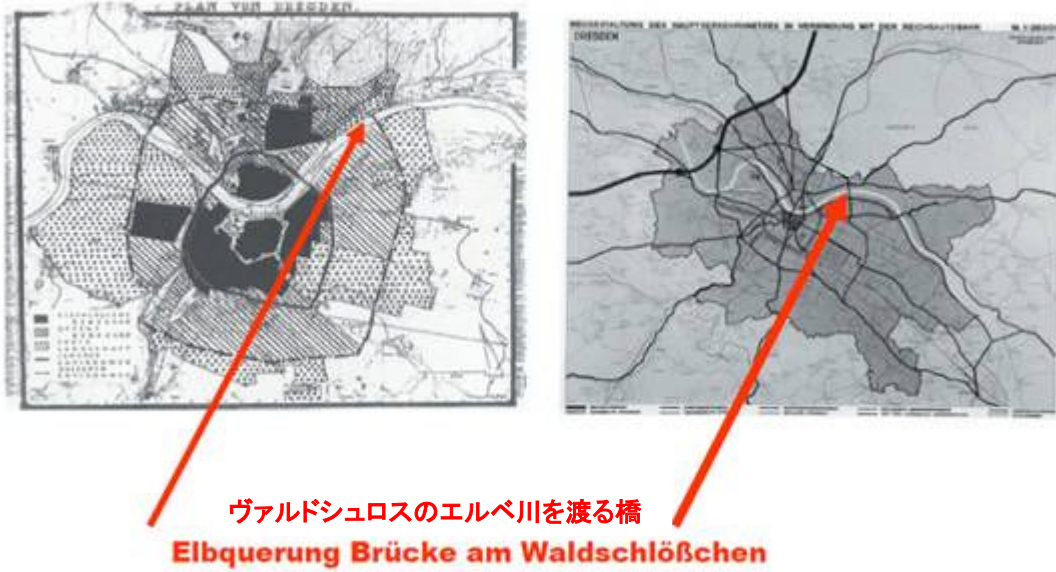
市の現在の自動車登録台数は約 24 万台であり、近年はエルベ川にかかる既設橋の渋滞が著しい状況となっている。1996～98 年に行われたヴァルドシュロス橋の設計企画競争に関する報告書（Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse）に示される 1995 年交通量を図 2-9 に示す。エルベ川を渡る断面では、カローラ橋（4 車線）が最も多く 52,500 台/日、続いてアルベルト橋の 45,500 台/日、マリエン橋の 36,500 台/日となっている。同報告書にはエルベ川に架かる既設橋の概要が示されているが（表 2-1、図 2-10）、マリエン橋（1852 年完成）、アルベルト橋（1875 年）、ロシュヴィッツァー橋（1893 年）、アウグストゥス橋（1910 年）など多くは高齢化している。現地では既設橋梁に対する目視調査を行ったところ、アウグストゥス橋では下面のひび割れ・遊離石灰の析出や内部の滞水痕が、ロシュヴィッツァー橋では部分的な腐食や補修痕などがみられた（図 2-11～図 2-14）。今後こうした高齢の既設橋に劣化損傷に起因する障害が発生し、通行機能が制限されることも予想される。

エルベ川は大雨や雪解け水によりたびたび氾濫を起こしており、こうした洪水などの災害時に緊急避難・輸送路として機能するエルベ川横断路線の確保も大きな課題となっている。2002 年 8 月には、大雨によりエルベ川が氾濫して市街地一帯が浸水した。この災害によりザクセン州内で死者が 21 名、建物の損壊が約 25 千件、道路の破壊または重度の損傷が約 740km、橋梁の破壊または重度の損傷が 466 橋など甚大な被害が生じた。ドレスデン市によれば、この災害の際に物資の供給等に支障が生じたとのことである（図 2-15）。

こうした状況の中、ヴァルドシュロス橋は、既設橋の渋滞を緩和するとともに、交通空白地帯をカバーして兩岸の市街の住宅地と工業地域を繋ぐ機能を果たす目的で、建設が計画された。ヴァルドシュロス橋完成後の 2015 年には 1995 年時点に比べてエルベ川断面での交通量は大幅に増加するものの、例えばヴァルドシュロス橋建設地点に最も近いアルベルト橋では交通量が 37,000 台/日に減少すると予測されている（図 2-16）。また、老朽化した既設橋の代替路としての役割や、災害時の避難及び輸送手段としての利用への期待から、早期の供用が求められている。

1872 年交通計画図
Verkehrsplan 1872

1937 年交通計画図
Verkehrsplan 1937



(ドレスデン市提供資料より作成)

図 2-5 ドレスデン市交通計画図



(ドレスデン市提供)

図 2-6 ヴァルドシュロス橋建設地点と周辺の状況 (その 1)
(写真手前が橋南側の住宅地、写真中央奥が建設現場)



(ドレスデン市提供)

図 2-7 ヴァルドシュロス橋建設地点と周辺の状況 (その2)
(橋の北側)



(ドレスデン市 HP <http://stadtplan.dresden.de/>より作成)

図 2-8 ドレスデン市街とヴァルドシュロス橋建設地点

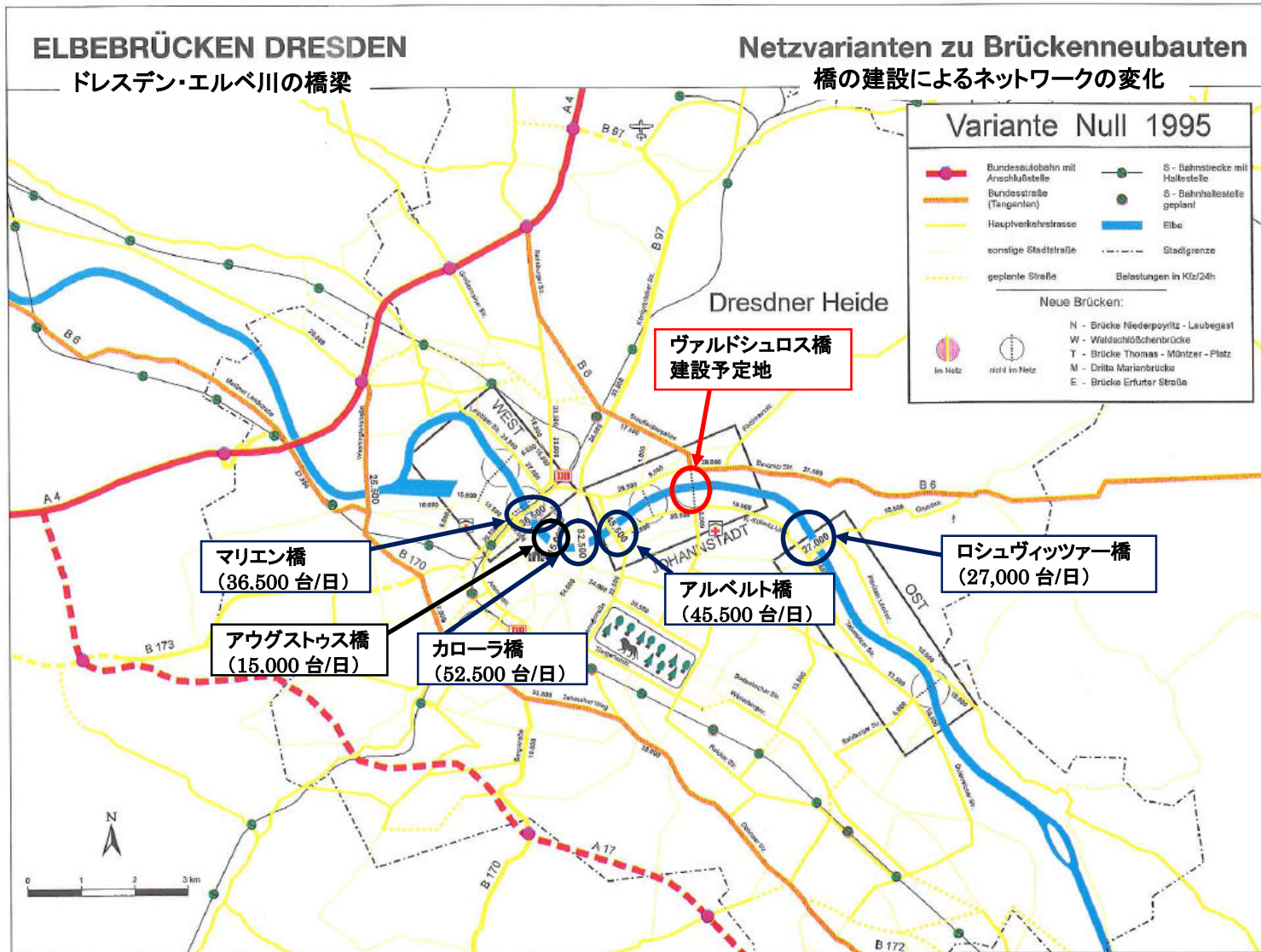


図 2-9 ドレスデン市 1995 年交通量²

表 2-1 ドレスデン・エルベ川に架かる既設橋²

	橋名	建設年	工法*	最大スパン	注記
Nr.	Bezeichnung	Bauj.	Bauweise	Größe Spannweite	Anmerkung
1.1	Alte Elbebrücke	1222	Steingewölbe	21,0 m	1907 abgebrochen Baujahr mutmaßlich
マリエン橋	Marienbrücke	1852	Steingewölbe	28,3 m	1907 年解体 建設年は推定
アルベルト橋	Albertbrücke	1875	Steingewölbe	31,0 m	
6	Niederwartha	1876 -91	Stahlfachwerk	62,0 m	nach 1945 nur Eisenbahn- brücke aus dem Jahre 1891
ロシュヴィツァー橋	Loschwitzer Brücke	1893	Stahlfachwerk	146,0 m	1891-1945 年に 鉄道橋を建設
5.1	Alte Carolabrücke	1895	Stahlbogen mit Stahlfachwerk	61,0 m	1945 zerstört 1945 年破壊
7	Eisenbahn- Marienbrücke	1901	Stahlbogen mit Stahlfachwerk	66,5 m	
アウグストゥス橋	Neue Augustus- brücke	1910	Stahlbeton- gewölbe	39,3 m	Ersatz für 1.1 1.1 の代替
8	Kaditzer Brücke	1930	Blechträger	115,0 m	
9.1	Alte Autobahn- brücke von Kaditz nach Kemnitz	1936	Stahlfachwerk	130,0 m	
カローラ橋(新)	Neue Carolabrücke	1971	Spannbeton- balken	120,0 m	Ersatz für 5.1 5.1 の代替
9.2	Neue Autobahn- brücke von Kaditz nach Kemnitz	1998	Vollwandbalken in Verbund- bauweise	130,0 m	Ersatz für 9.1 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 9.1 の代替 ドイツ統一交通施設 プロジェクト

※ Steingewölbe; 石積みアーチ
 Stahlfachwerk; 鋼トラス
 Stahlbogen mit Stahlfachwerk; 鋼トラスアーチ
 Stahlbetongewölbe; 鉄筋コンクリートアーチ
 Blechträger 鋼桁
 Spannbetonbalken プレストレストコンクリート桁
 Vollwandbalken in Verbundbauweise 合成箱桁

² Landeshauptstadt Dresden, Realisierungswettbewerb - Neue Elbebrücke am Waldschlößchen -
 Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse, April 1998 より作成

州都ドレスデンのエルベ川橋梁

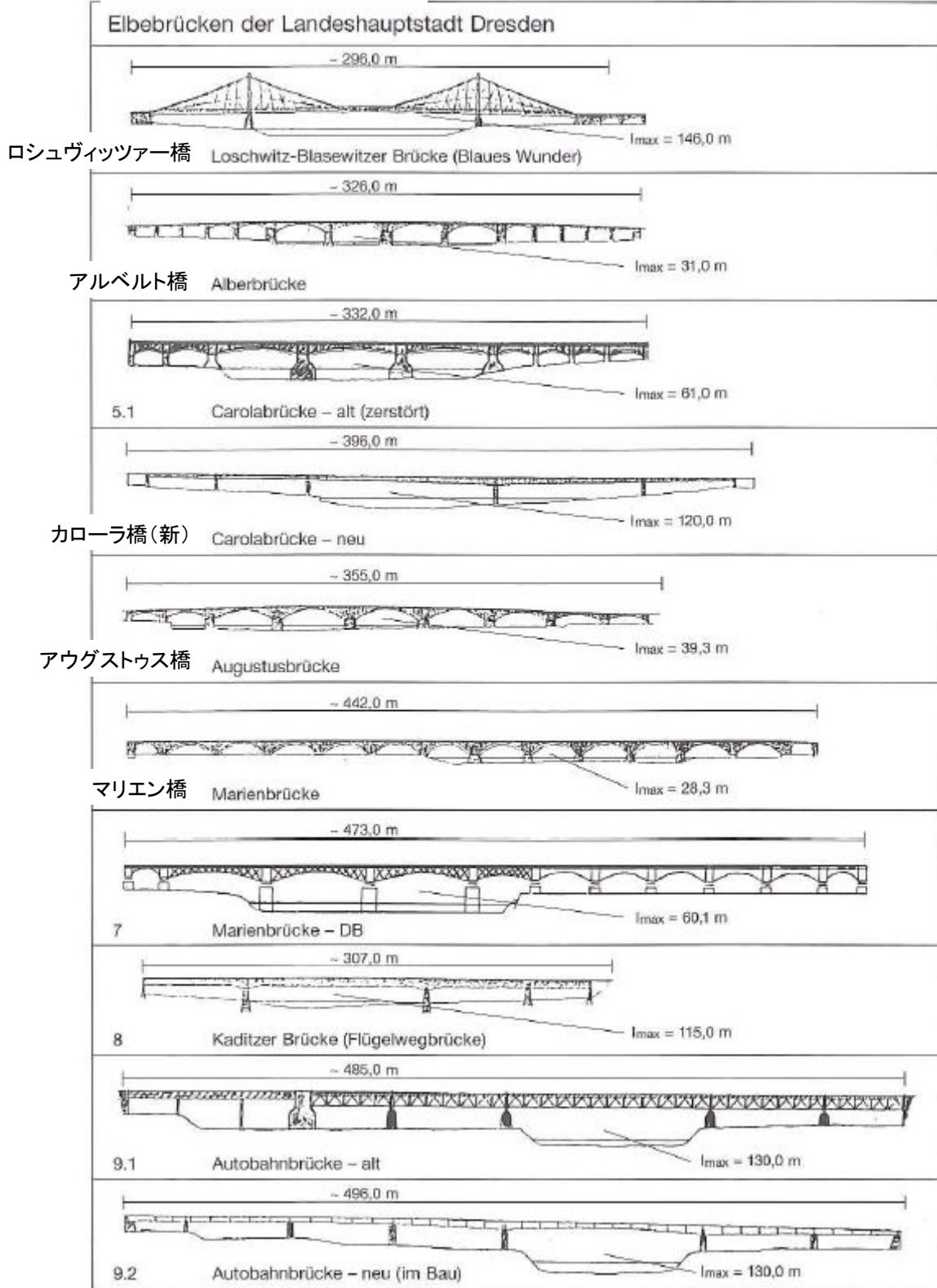


図 2-10 ドレスデン・エルベ川に架かる既設橋²



(2009年10月撮影)

図 2-11 アウグストゥス橋 (1910年完成)



(2009年10月撮影)

図 2-12 アウグストゥス橋側面及び下面の状況



(2009年10月撮影)

図 2-13 ロシュヴィツァー橋 (1893年完成)



(2009年10月撮影)

図 2-14 ロシュヴィツァー橋下面の状況 (補修痕あり)

Flash Floods August 2002 – Eastern Ore Mountains



Weesenstein



Glashütte



Freital



Dresden -Löbtauer Straße



Dresden – Central Station

Elbe Flood - August 2002



17. August 2002



(ザクセン州提供)

図 2-15 2002 年 8 月の大雨及びエルベ川氾濫による被害

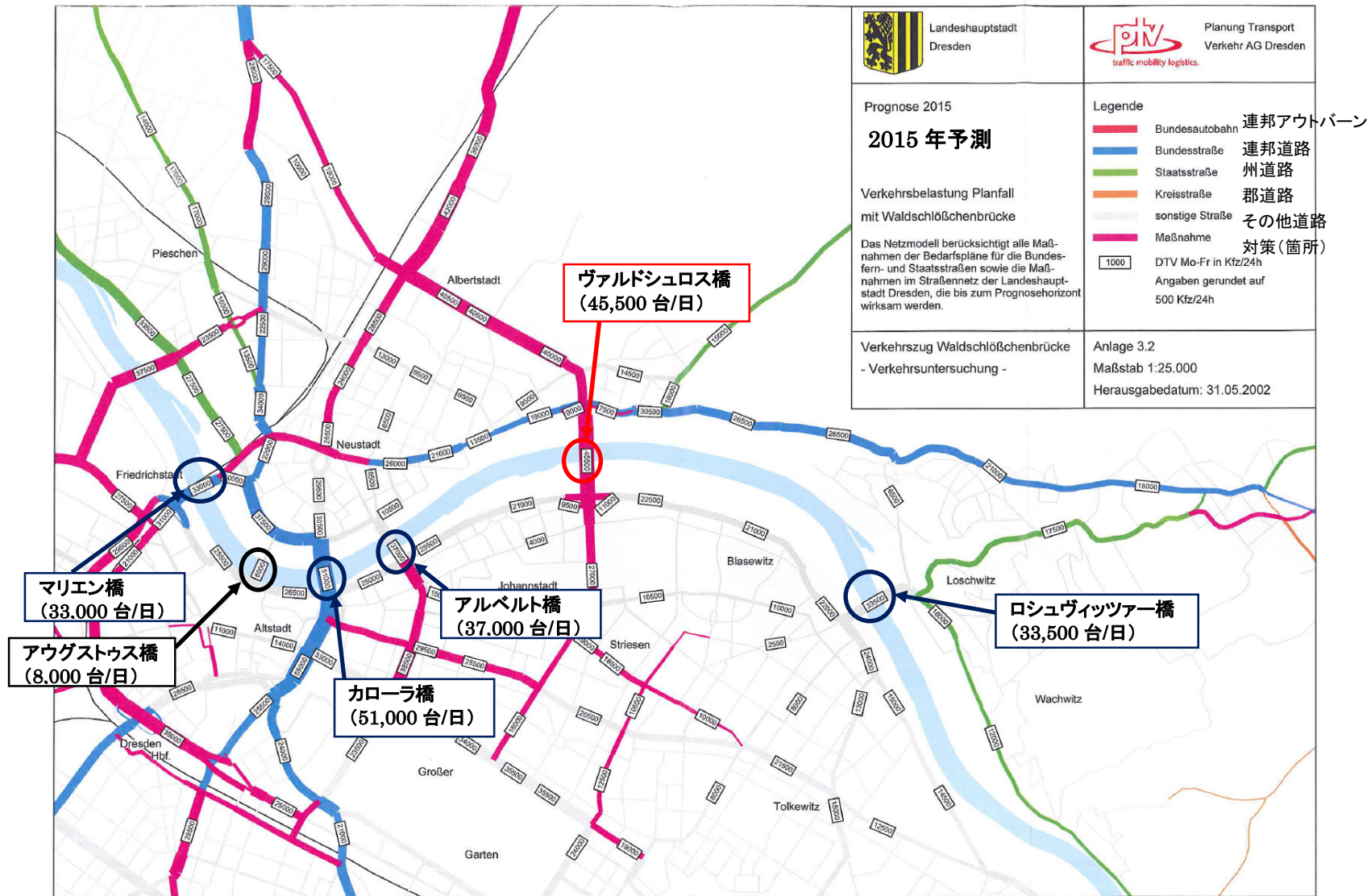


図 2-16 ドレスデン市 2015 年予測交通量

(ドレスデン市提供資料より作成)

2.2.2 橋梁案及びトンネル案の検討

橋の建設計画は、旧東独時代の1970年代末から進められてきた。1988年には東ドイツ交通省が1990年以降の橋の建設を決定し、翌1989年には企画競争により4車線の主塔を有する斜張橋が選定された(図2-17)。ただし、1990年の東西ドイツ統一により、この計画が実現されることはなかった。

東西ドイツ統一後、ドレスデン市により計画が見直されることとなった。1992年から94年にかけて市は橋梁案のみならず、トンネル案の可能性についても調査を行った。しかし、以下の理由によりトンネル案は却下され、橋梁形式を採用することとなった。

- ①事業費が橋よりも大幅に高くなること
- ②掘削量が多く、自然に手を加える度合いが橋よりも大きいこと
- ③洪水時の避難路として使えないこと
- ④自転車、歩行者が利用できないこと
- ⑤川沿いの幹線道路への接続が困難となること

前後の接続部も含めた橋の建設にかかる総費用は160百万ユーロであり、トンネル建設の場合には30百万ユーロほど高くなると地元紙ザクセン新聞(Sächsische Zeitung)は報じている³。

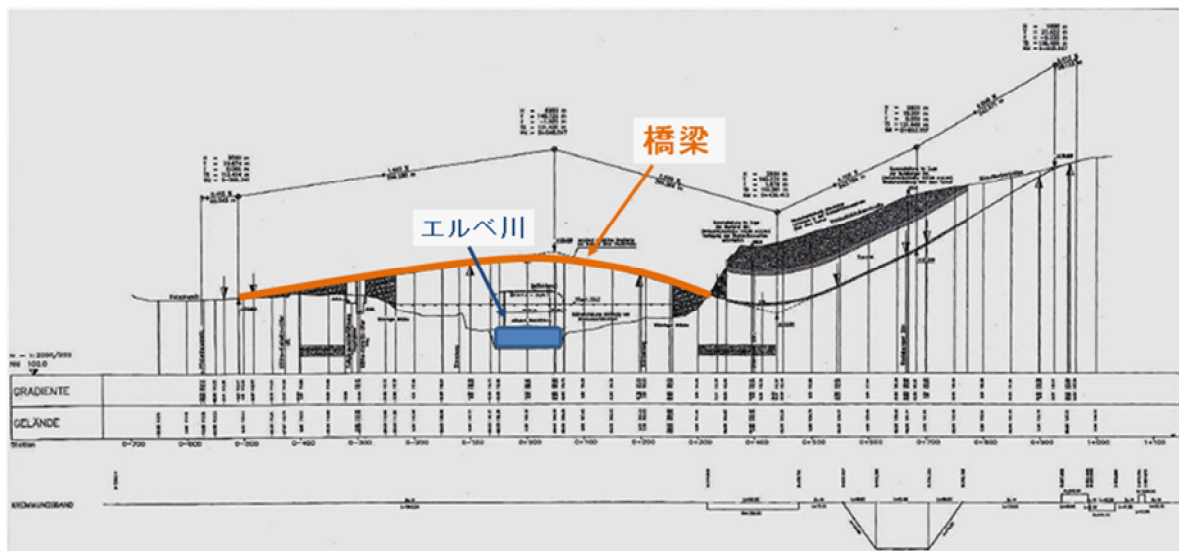
図2-18のヴァルドシュロス橋縦断図を見ればわかるように、特に橋の北側(図の右側)は丘陵地でエルベ川から遠ざかるにつれ土地も高くなっている。このため、トンネル案とした場合には橋梁案に比べて著しく延長が長くなる。川沿いの幹線道路への接続も困難となり、ランプ形式により接続しようとする場合には大規模な周辺の用地買収及び工事が必要となると考えられる。

³ 橋の建設総費用については2007年11月15日付の記事で、トンネル建設の場合の費用については翌16日付の記事で州政府ドレスデン行政管区広報担当のコメントとして報じられている。



(ドレスデン市提供)

図 2-17 旧東独時代に選定された橋梁形式（斜張橋）



(ドレスデン市 “Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen –
Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse“より作成)

図 2-18 ヴァルドシュロス橋縦断面図

2.2.3 橋の構造

ドレスデン市は、橋の構造形式を決めるために 1996 年から国際企画競争を実施した。フランス、スペインなど海外からも含めて 29 名が企画競争に参加して提案を行った。上路式アーチや桁形式など比較的目立たない構造形式も提案されたものの、より目立つ外観を有する中路式鋼製アーチ構造が選ばれた（図 2-19～図 2-21）。側径間部はV字型の橋脚を有する桁構造となっており、全長は 635m、4 車線の車道の外側に自転車道及び歩行者道を有している（図 2-22～図 2-24）。橋のデザインについて、ヴァルドシュロス橋のパンフレット（Waldschlößchenbrücke 1997-2008）では、中心市街地に架かる歴史あるアーチ橋とのデザインの相似を意識しつつ、それを現代風とし、かつ、エルベ川渡河部を強調するデザインであるとしている。

なお、企画競争時には車道を 2 車線とし、中央に路面電車を走行させる計画であったが（図 2-25）、交通量調査の結果を踏まえ、1999 年に路面電車の案は廃止されている。ただし、同橋を通るバス路線が公共交通手段として予定されている。

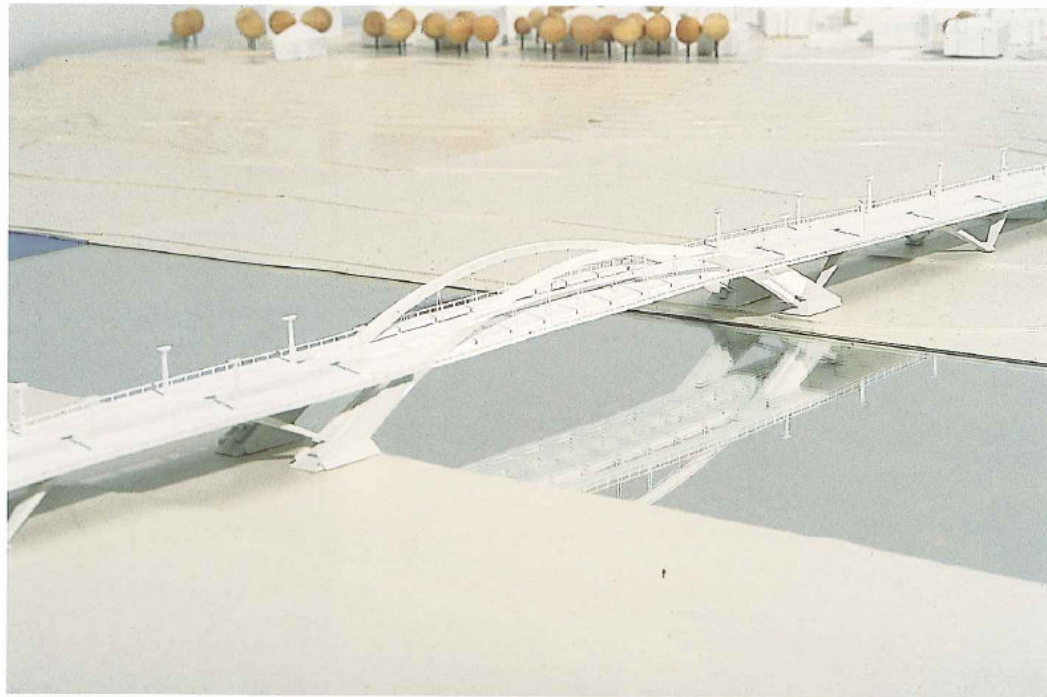
2008 年には付近に生息する希少種への配慮から詳細構造の見直しを行い、照明柱の設置を取りやめるとともに、アーチリブや橋脚などの幅を狭める、アーチ橋台を小さくするなどしている（図 2-26、図 2-27）。

1. Preis

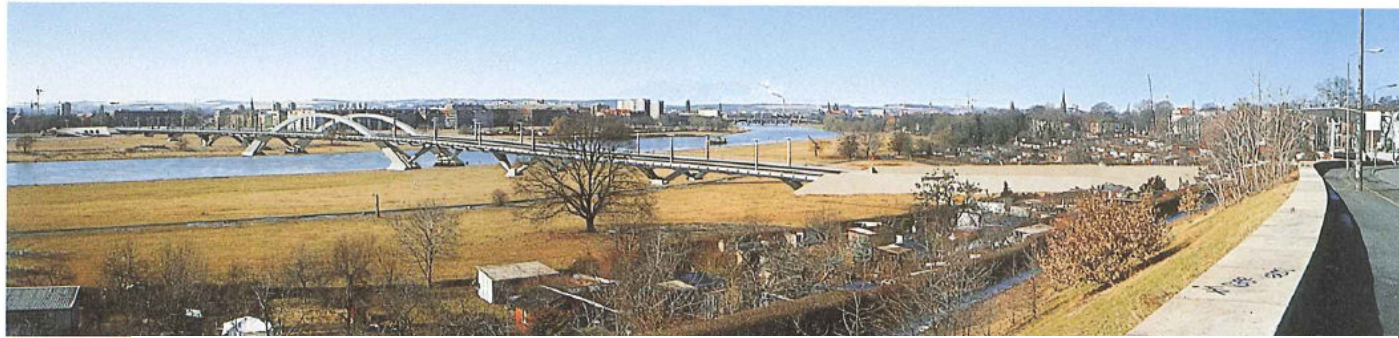
Arbeit **1073** (Kennzahl: 234756)

Verfasser:

- Eisenloffel/Sattler Ingenieure, Berlin
Karen Eisenloffel, Achim Sattler
- Kolb/Ripke Architekten, Berlin
Thomas Kolb, Henry Ripke
- Daniel Sprenger,
Landschaftsarchitekt, Berlin
- Henning Jesse,
Büro für CAD-Ausbildung, Berlin



2

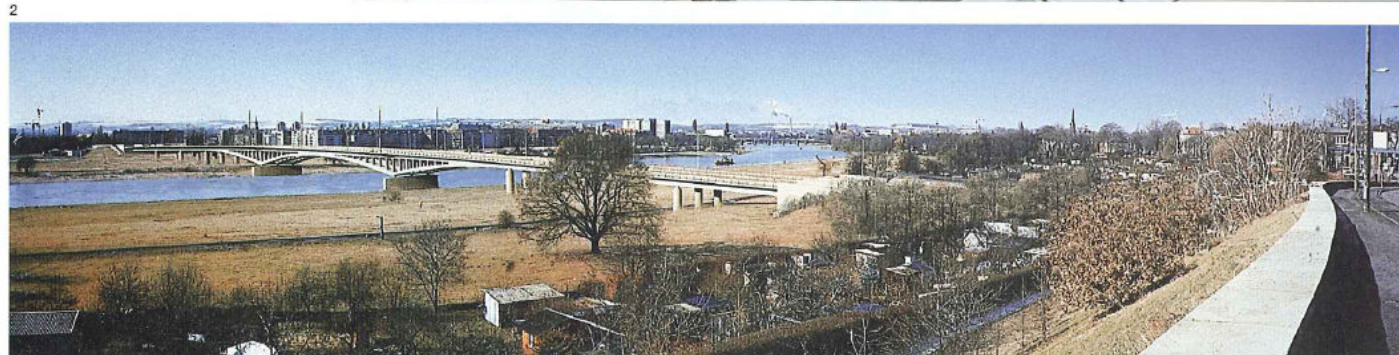
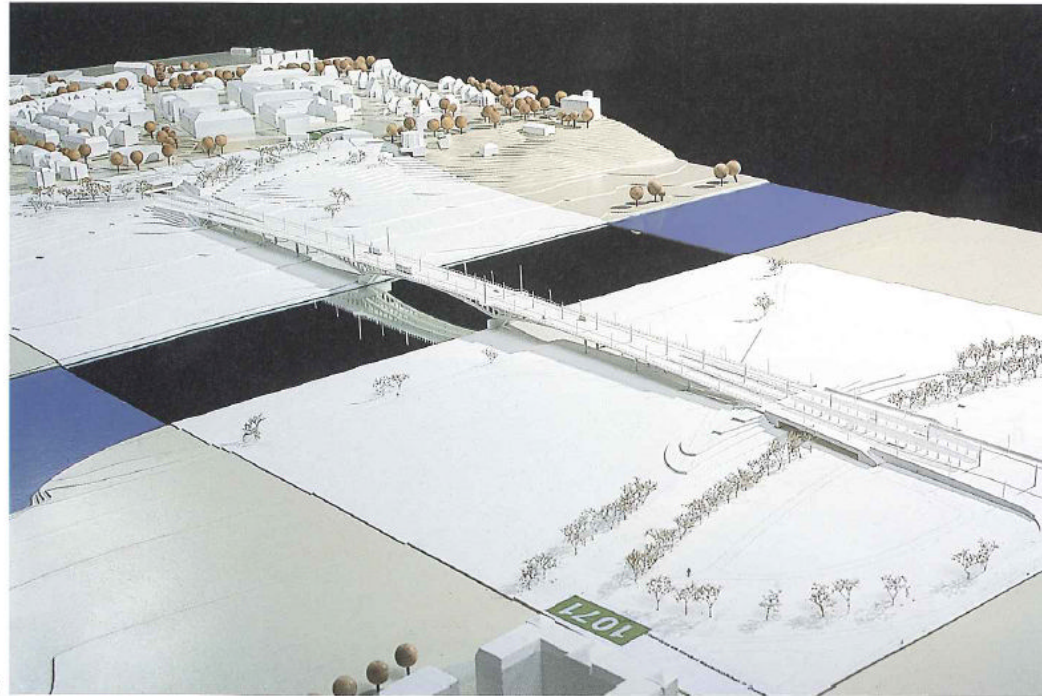


(Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse)

図 2-19 企画競争での提案例（採用）

4. Preis

Arbeit 1071 (Kennzahl: 368791)
Verfasser:
■ Ingenieurbüro Grassl GmbH,
München
Gerhard Grassl
■ Otto Schultz-Brauns, Architekt,
München
■ Armin Reinhart, Architekt, München
■ Prof. Rainer Schmidt,
Landschaftsarchitekt München



(Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse)

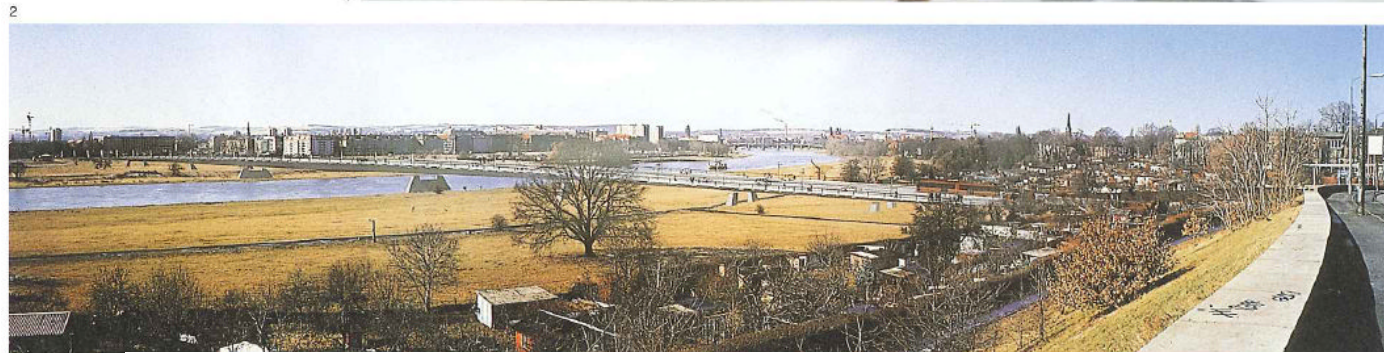
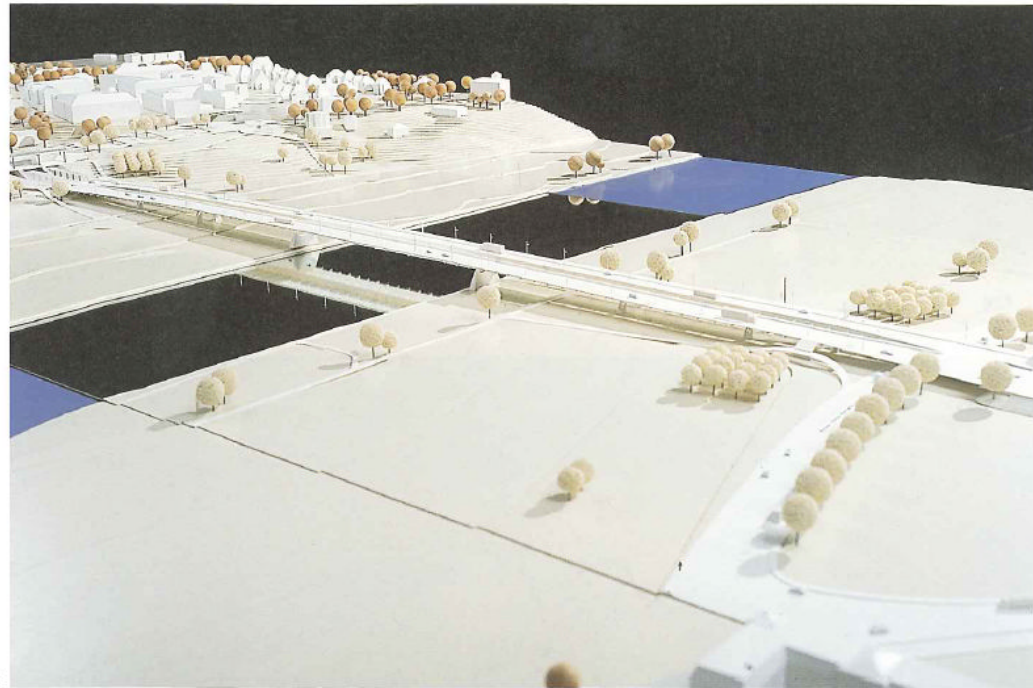
図 2-20 企画競争での提案例（不採用）

5. Preis

Arbeit 1083 (Kennzahl: 285051)

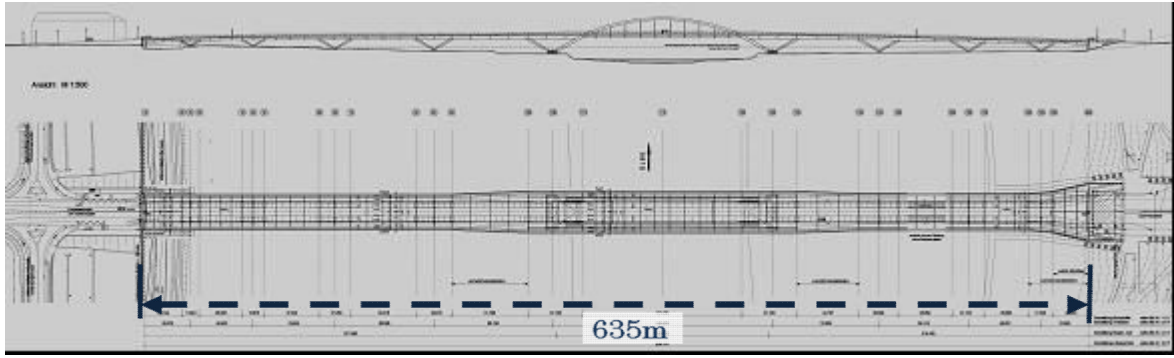
Verfasser:

- Pahl + Weber-Pahl, Architekten,
Darmstadt
Prof. Burkhard Pahl,
Monika Weber-Pahl
- König und Heunisch,
Beratende Ingenieure, Leipzig
Dr. T. Zichner



(Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse)

図 2-21 企画競争での提案例（不採用）



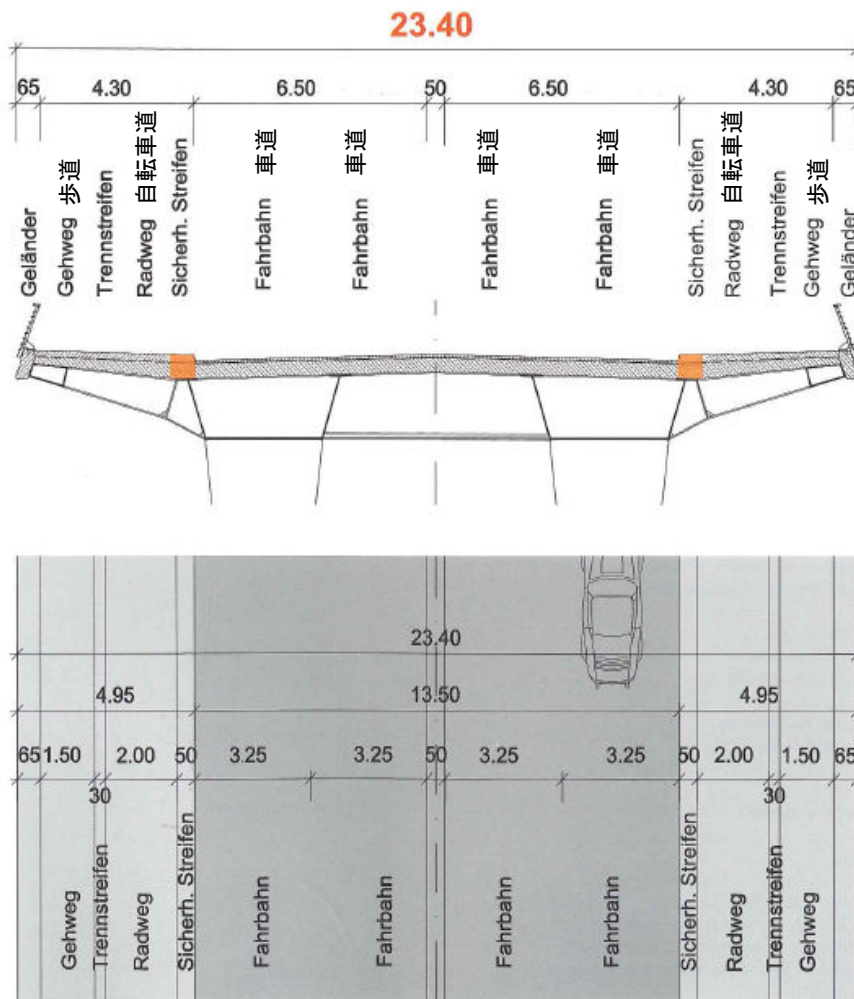
(ドレスデン市提供資料より作成)

図 2-22 ヴァルドシュロス橋設計図



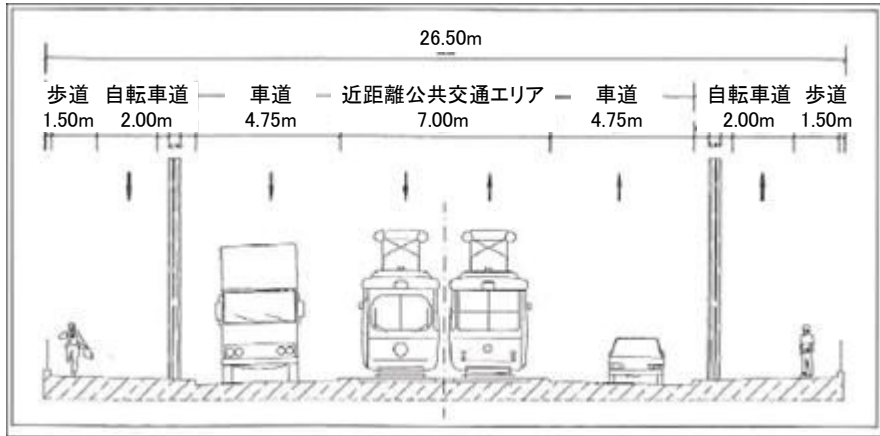
(ドレスデン市提供)

図 2-23 ヴァルドシュロス橋フォトモンタージュ



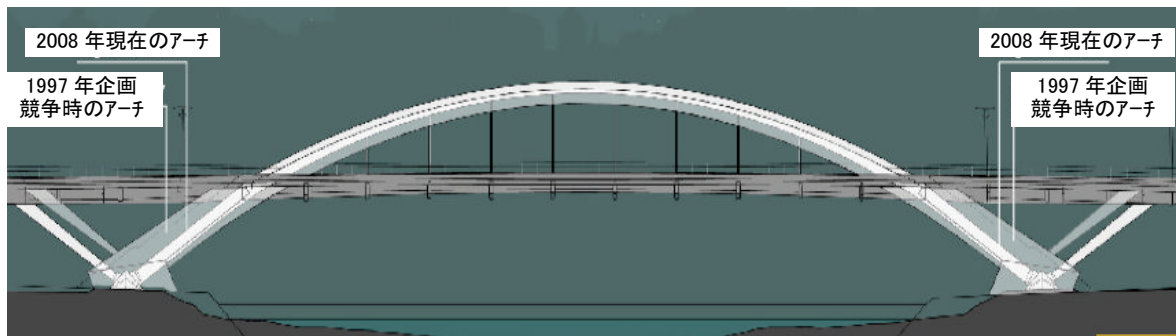
(Waldschlößchenbrücke 1997-2008 より作成)

図 2-24 ヴァルドシュロス橋の車線構成



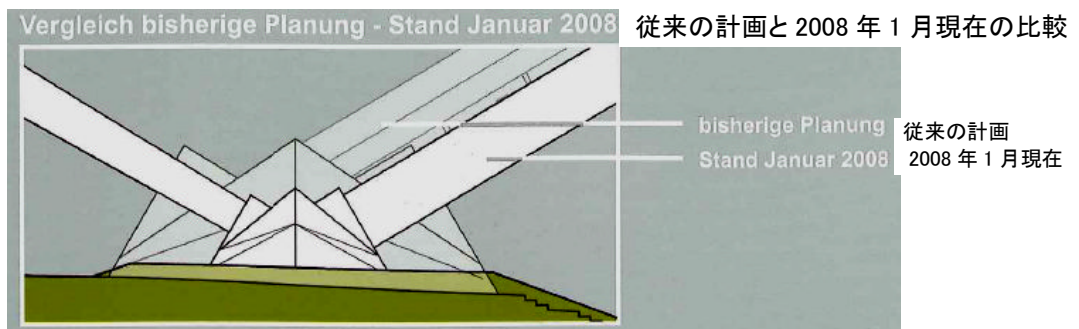
(Realisierungswettbewerb – Neue Elbebrücke am Waldschlößchen
– Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse より作成)

図 2-25 企画競争時点での断面図 (路面電車あり)



(ドレスデン市提供)

図 2-26 アーチ部 当初の構造 (1997年、図中半透明) と
見直し後の構造 (2008年、図中白色)



(Waldschlößchenbrücke 1997-2008 より作成)

図 2-27 アーチ橋台部 当初の構造 (1997年、図中薄い部分) と
見直し後の構造 (2008年、図中白色部分)

3章 橋の建設をめぐる一連の動き

第3章 橋の建設をめぐる一連の動き

3.1 概要

ヴァルドシュロス橋の建設に関しては、ユネスコがエルベ渓谷の景観保護を理由とした橋の建設反対を表明する以前から、環境保護団体による建設差止め訴訟や建設の是非に関する住民投票など、さまざまな立場の人々や団体の活動が行われていた。これら一連の動きについて表 3-1 にまとめている。3.2 以降にそれら経緯の詳細を示す。

表 3-1 ヴァルドシュロス橋建設に関する年表

(ドレスデン市提供資料より作成)

年月	事業手続き	環境保護(訴訟)に関する動き	世界遺産に関する動き
1872	市交通計画図に路線が提示		
1926-35	建設予定地・工法調査		
1988	旧東独交通省が橋の建設を決定		
1989	斜張橋形式が企画競争により選定		
1990	(東西ドイツ統一)		
1990-94	計画見直し調査; 橋梁案・トンネル案の検討		
1994	市議会が橋の建設を決定		
1996-98	現在の形式(アーチ橋)が企画競争により選定		
2002.11	市議会による計画決定、予算化決定		
2002.12			エルベ渓谷の世界遺産への登録申請を市議会で決議
2003.1			州政府がユネスコに世界遺産登録を申請
2004.2	州行政管区による計画確定決定		
2004.4		環境保護団体による建設差止め訴訟(希少種キクガシラコウモリの保護)	
2004.6	(市議会選挙; 左派系が過半数確保)		
2004.7			ユネスコがエルベ渓谷を世界遺産に登録
2004.9		市議会が予算配分見直し、入札作業停止を決定	
2004.12		市議会が橋建設の住民投票に関する住民請求の認可	
2005.2		住民投票; 住民の67.9%が橋の建設に賛成	
2005.3		市議会が橋梁建設計画の再開決定	
2005.11			ユネスコが橋建設への批判表明
2005.11-6.3	橋梁建設工事の主要工区の入札		
2006.7			ユネスコがエルベ渓谷をレッドリスト(危機にさらされた世界遺産)に登録
2006.8			市議会決議; 市長は工事委託を停止、工事延期及び対策を講じてユネスコと合意すること
2006.8			市長が市議会決議に異議申立て
2006.8			州行政管区の決定通知; 法監督部局が市長の異議申立てを認可処分
2006.8			市が行政裁判所に申立て; 州行政管区決定通知への異議及び建設一時差止めの復活
2007.6			行政裁判所の決定; 建設一時差止め復活申請は棄却
2007.6			ユネスコがトンネルによる解決を推奨
2007.6-7	主要工区受注者への委託		
2007.8		行政裁判所の決定; 2004.4の訴訟による建設一時差止め	
2007.8		州行政管区; 建設一時差止めに関する抗告	
2007.11		上級行政裁判所の決定; キクガシラコウモリの保護条件付きで建設一時差止め申請を棄却	
2007.11	ヴァルドシュロス橋の工事着手		
2008.3			ユネスコの声明; どんなデザインでも橋の建設は認めない、唯一の代案はトンネルである
2008.4			市議会決議; 「トンネルによる世界遺産の維持」の住民請求認可
2008.9			州法監督部局の通知; トンネルに関する住民請求は形式上も内容も法に反する
2008.10		行政裁判所の判決; 環境保護団体の訴訟本案手続の棄却	
2009.6			ユネスコがエルベ渓谷の世界遺産からの登録を抹消

3.2 事業手続き

前章でも示したように、1990年の東西ドイツ統一後、ドレスデン市により旧東独時代の計画の見直しが行われ、1994年に橋を建設することが市議会で決定された。1996年からは交通量調査とともに構造形式を決めるための国際企画競争が行われ、1998年に選定された構造により事業手続きを進めることが市議会で決定された。2002年8月のエルベ川洪水被害のあと縦断勾配等が見直され、同年11月に計画決定及び予算化が市議会で決議された。

市による計画決定後、ザクセン州政府ドレスデン行政管区によりヴァルドシュロス橋の計画確定手続きが行われた。計画確定手続きは、ドイツ国内で道路事業等の事業化段階に行われる。州政府の計画確定部局が実施主体であり、対象は州の道路法で定められ各州で異なるものの、一般に連邦道路や州道のほか今回のような重要な市町村道等も対象としている。手続きでは、聴聞手続きにより住民からの意見を受け付け対応するほか、対象事業の適切性や周辺地域への影響等について、例えば環境基準を満足しているかなど、関連する州の法令（環境保全、水利権、文化財保護に関する法令等）への適合性等から評価する。計画確定決定後には計画確定に対する訴訟を起こすことが認められており、その訴訟は行政裁判所の管轄となる¹。

ヴァルドシュロス橋及び接続道路の建設計画に関しては、2004年2月に計画確定決定が行われた。あとは州政府の予算補助決定を受け（同年10月に補助決定が通知）、工事発注を行い建設を開始する状況であった。

ところが、2004年6月に市議会選挙が行われ左派系の政党連合（左翼党・民主社会党、同盟90・緑の党、SPD；社会民主党ほか）が多数派となった後、市議会の橋の建設に対する姿勢に変化が生じた（表3-2）。選挙直前の4月に環境保護団体が橋の建設を差止めるための訴訟を起こしていたこともあり、市議会は同年9月に予算配分や入札手続きの停止を決議した。

これに対して、建設推進派の政党グループ（CDU；キリスト教民主同盟、FDP；自由民主党）が橋の建設の是非を問う住民投票を計画した。ザクセン州憲法（*Verfassung des Freistaates Sachsen*）では、第3条に議会のほか住民が直接法を定める権利を有するとされており、そのやり方として住民請願や住民投票のやり方が定められている。例えば第72条第4項では、住民投票は「はい」か「いいえ」で行い、過半数で決定されるとしている。また、投票後3年間は投票結果が法律と同じ効力を有するとされ、投票結果が厳格に適用される制度となっている。方法等の詳細については住民請願・請求・投票法（*Gesetz über Volksantrag, Volksbegehren und Volksentscheid, VVVG*）に規定されている。

ヴァルドシュロス橋の建設については2004年12月に住民請求が認可され、翌2005年

¹計画確定手続きの詳細については、例えば、山田他「最近のドイツにおける社会資本整備に関する行政手続の動向について」（PRI Review 第24号）、室田「ドイツの計画確定手続きの運用実態と事業家段階での異議と決定に関する制度の課題 ―ベルリン州道路事業を例として―」（日本都市計画学会都市計画論文集 No.40-3、2005年10月）を参照。

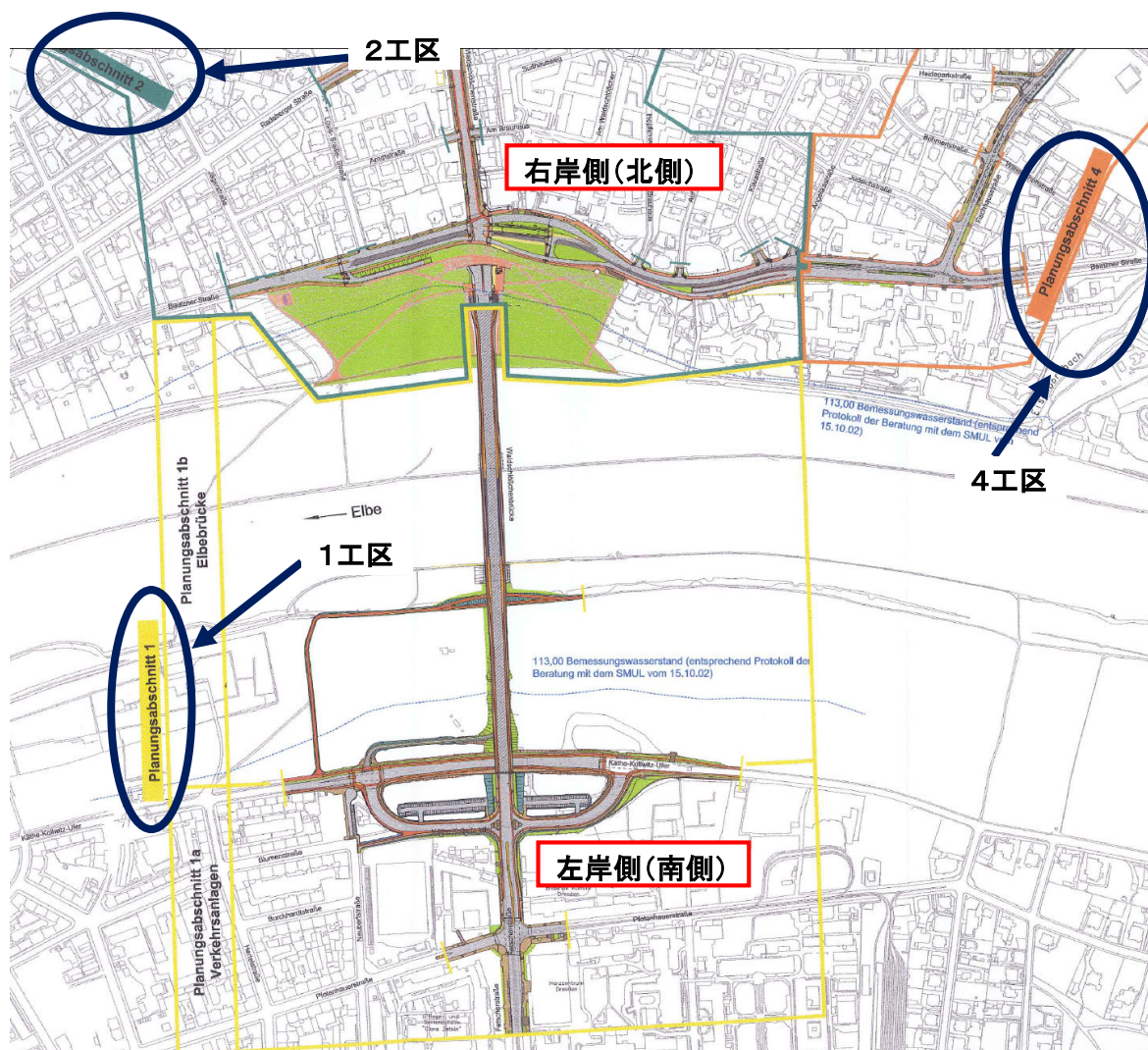
2月に住民投票が実施された。全有権者 398,274 人の 50.8%が投票し、投票者の 67.9%、137,152 人が橋の建設に賛成するという結果となった。この結果を受け、2005年3月に市議会が建設計画の再開を決定した。同年11月に1工区（橋梁本体及びエルベ川左岸の幹線道路への接続部）、翌2006年1月に2工区（エルベ川右岸のトンネル・幹線道路への接続部）、3月に4工区（エルベ川右岸、2工区東側の接続部）主要工事の入札が行われた（図3-1）。

その後、3.4に示す行政訴訟が生じたため手続きが一時中断したが、2007年6月に行政裁判所が建設一時差止め申請を棄却したことを受け、同月に2工区主要工事、翌7月に1工区主要工事受注者への委託が決定され、建設工事に着手することとなった。

表 3-2 ドレスデン市議会の構成（2004 年選挙後、全 70 議席）

政党	議席数
キリスト教民主同盟（CDU）	21
左翼党・民主社会党（Linksfraktion, PDS）	10
同盟 90・緑の党（Alliance 90/The Greens）	9
社会民主党（SPD）	7
左派党（DIE LINKE）	7
自由民主党（FDP）	6
市民会派	6
無所属	4

※黄色は、多数派を構成する政党・会派



（ドレスデン市提供資料より作成）

図 3-1 ヴァルドシュロス橋及び関連工区の工事平面図

3.3 環境保護（訴訟）に関する動き

2004年4月に Grüne Liga 等3つの環境保護団体が、計画確定決定を行ったザクセン州政府に対して橋の建設を差止めるための訴訟を起こした。希少種キクガシラコウモリ（Lesser horseshoe bat; *Rhinolophus hipposideros*）の生態系に影響を及ぼすという理由である。キクガシラコウモリは、ヨーロッパを中心に生息する体長約4cm、体重が10gにも満たない小さなコウモリである（図3-2、図3-3）。風雨の当たりにくい谷地、森林の端部、牧草地や湿地に生息しており、開発などによる生息地の喪失が生息数の減少に繋がっている。ただし、近年は生息数の増加がみられるという報告がある²。IUCN（国際自然保護連合）レッドリストの掲載種であるが、当初「危急（Vulnerable, VU）」と分類されていたものの、2006年からの分類は「軽度の懸念（Least Concern, LC）」と危険度のランクが下がっている³。

この訴訟により、2007年8月9日にザクセン州のドレスデン行政裁判所は、コウモリを保護する方法を定めるまで橋の建設を止めるよう決定した。決定に対し州政府は翌8月10日、ザクセン州上級行政裁判所に抗告を申し立てた。同年11月12日に上級行政裁判所は、キクガシラコウモリの保護条件付きで建設一時差止め申請を棄却した。裁判所の主文では「ここでの橋の建設そのものは、優先的に保護されているキクガシラコウモリに危害をあたえるものではないと理解する」という理由が付されている。2008年10月には行政裁判所が訴訟本案手続きを棄却するという判決を下した。翌年3月に判決理由を公表しているが、理由書ではトンネル案に対して以下の3つの問題点が示されている^{4,5}。

問題1：トンネル建設はエルベ河岸の森林を危機にさらす

問題2：建設は魚類の生存を危うくする恐れがある

問題3：トンネルは橋よりも費用が高い

決定を受けドレスデン市は詳細構造の見直しを行い、照明柱の設置とりやめ、部材のスリム化等を行っている（図2-26）。また、裁判所に提出された鑑定書においてコウモリが60km/hで走る車を避けることはできないと示されたことから、コウモリが活動する夜間には橋上の走行速度が30km/h以下に制限される。

2007年11月15日付のザクセン新聞では、建設賛成派、反対派双方のコメントが掲載されている（表3-3）。首長、議員等については党派により賛否が明確に分かれており、また、現場付近の住民についてはいずれも賛成のコメントとなっている。

² Bat Conservation Trust 2001; Warren & Witter 2002

³ 「軽度の懸念（LC）」はIUCNのカテゴリーの中で、データ不足や未評価を除いて最も絶滅の危険度の低い分類である。一方、「危急（VU）」は7段階中5番目の危険度の分類となっている。

⁴ ザクセン新聞（Sächsische Zeitung）2009年3月22日付記事より

⁵ 環境保護団体による訴訟は、ユネスコが橋の建設を非難する前に提訴されたものであり、景観の保護ではなくキクガシラコウモリの保護が争点となっている。

上級行政裁判所の決定後、2007年11月19日にヴァルドシュロス橋の建設工事が開始された。工事開始に際しては建設に反対する市民が市の中心部に集まりデモを行っている（図3-4）。

また、環境保護団体は建設現場で抗議活動を行い、現場で伐採を予定していた木の上へのテント設置、クレーンへのぶら下がりなど工事の妨害を行ったため、市は警察に要請して対応を行った（図3-5、図3-6）。木の伐採がコウモリの生息に影響するためこのような抵抗活動を行ったのだが、伐採された木は既に空洞化が進んでおり、自然に倒れる恐れもあったという（図3-7）。

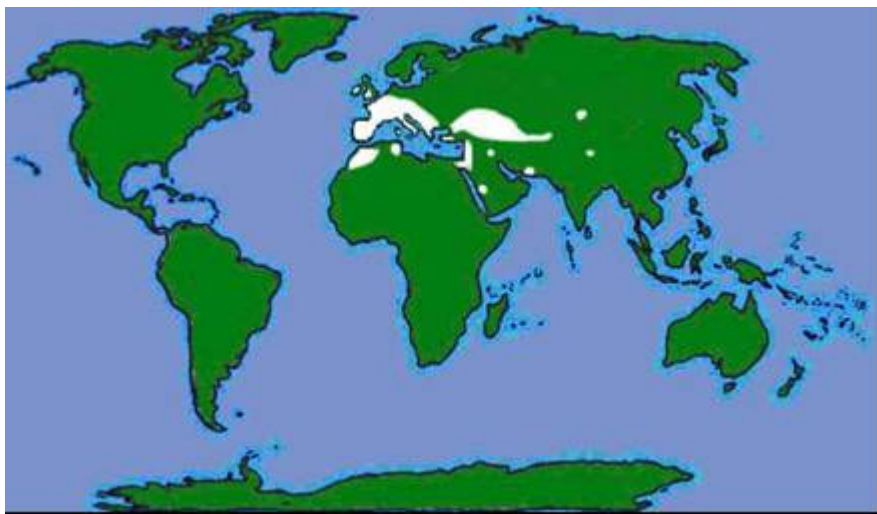
市によれば、過激な反対運動を行った環境保護団体のメンバーの多くは、スイスや南ドイツなど域外から来た活動家とのことである。我々が建設現場付近で行ったインタビューでも、付近の住民が環境保護団体による抗議行動は大変迷惑であったとコメントしている。

なお、ある環境保護団体では、橋が中心市街地のすぐそばに建設されるように見える合成写真をホームページに掲載しているが（図3-8）、市によれば実際の建設地点よりもかなり市街地に近い地点に橋が合成されているとのことである（図3-9）。



(ブリストル大学 HP <http://www.bio.bris.ac.uk/research/bats/britishbats/batpages/lesserhorseshoe.htm>)

図 3-2 キクガシラコウモリ (Lesser horseshoe bat)



(ブリストル大学 HP <http://www.bio.bris.ac.uk/research/bats/britishbats/batpages/lesserhorseshoe.htm>)

図 3-3 キクガシラコウモリ (Lesser horseshoe bat) の生息域分布 (図中白色)

表 3-3 11 月 12 日の建設一時差止め棄却後の建設賛成派、反対派のコメント

(2007 年 11 月 15 日ザクセン新聞 (Sächsische Zeitung) より作成)

賛成派	反対派
<p>Georg Milbradt 州首相[キリスト教民主同盟]: 上級裁判所の決定が(賛成・反対)両派が歩み寄るようになるきっかけになる効果を奏することを望む。また、反対派にも賛成派にも同様に、今後平和を呼び戻すことを訴えたい。</p>	<p>Wolfgang Tiefensee 連邦運輸大臣[社会民主党]: これでようやく Milbradt 首相の「設計に構造上の見直しを行う」という説明にどれだけの意味があったのか、また、彼がどれぐらい橋のデザインについて妥協できるかを明らかにすることができる。</p>
<p>Gudrun Roth Pfortenhauer 通り住民: Johannstadt(橋南側の地区)の住民はこの橋によって大きなメリットを受ける。現状では、もし、エルベの橋のうち一つでも通行禁止などということになったら大騒ぎになる。走行速度の制限に関して言えば、夜時速 30 キロなら問題ないでしょう。</p>	<p>Eva Jaehnigen ドレスデン市長候補(当時)[緑の党]: 在職ドレスデン市長は、即刻ユネスコと連絡をとり、世界遺産タイトルを抹消されないためには何をしなければいけないかについて、合意に達しなくてはならない。裁判所がタイトルの維持に対しての理解を示さなかったことを残念に思う。</p>
<p>Herbert Fessenmayr 市建設局長[キリスト教民主同盟]: 市は 2 週間後にヴァルトシュロス橋の建設を開始したい。我々はドイツにおいて、これを禁止するような裁判決定はもはや見つけられない。もちろん走行速度制限に関する条件は市として満たす。</p>	<p>Klaus Suehl ドレスデン市長候補(当時)[左派党]: 橋がこの形でこの場所に建設されることを大変残念に思う。ドレスデン市はこれによって世界遺産のタイトル抹消のリスクにさらされることになる。市は文化遺産により国際的評価を得ている。私はこのタイトルが維持できるような解決案を希望する。</p>
<p>Helma Orosz 州社会大臣、ドレスデン市長候補(現在の市長)[キリスト教民主同盟]: 今日はとても喜ばしい日である。裁判所の決定は、全ての事実を長期にわたり包括的に吟味した結果だ。私の見解では、ここではあらゆる必要な事実が考慮されていた。これにより、住民の意思を実行に移すことが出来ることを喜ばしいことと思う。</p>	<p>Wolfgang Thils 連邦議会副議長[社会民主党]: 本案手続の先回りすることにより妥協の可能性を阻止してしまうことに注意しなければならない。橋の建設はエルベの風景を破壊することに変わりはない。文化の国ドイツのドレスデンの名誉を損なうことになる。</p>
<p>Jan Muecke 連邦議会議員[自由民主党]: 実際にはいないコウモリの茶番劇は終わった。これにより住民投票が尊重される。ドレスデンにとって素晴らしい日である。これが、緑のアルマダ(緑の党の喩え)と SPD、PDS 及び市民会派の党员による同盟の最後の努力であった。</p>	<p>Peter Lames ドレスデン市長候補(当時)[社会民主党]: 我々は首相の言葉を信じなければならない。見直しの準備があるというのが、ドレスデン市民への口約束だけでないということを確認せねばならない。ドレスデンの世界遺産を維持するためには、計画は変更されなければならない。</p>
<p>Clemens Mach ヴァルトシュロス通り住民: 良かった、これでやっと橋ができる。これで、Johannstadt に行くのに時間がかからなくなる。もちろん長期に渡ってここは建設工事現場にはなるが、私は裏側の家に住んでいるので、建設工事の音はそうひどくないことを願っている。</p>	

2000 Dresdner demonstrieren gegen den Brückenbau



Hoffen auf den Tunnel: Rund 2000 Demonstranten haben sich gestern Abend auf dem Neumarkt für den Erhalt des Weiterbettels stark gemacht. Dabei forderten sie die Verwaltung auf, eine Tunnelvariante zu prüfen. Heute soll der Bau der umstrittenen Waldschlößchenbrücke beginnen. Fotos: Steffen Füssel (2)

(2007年11月19日ザクセン新聞 (Sächsische Zeitung))

図 3-4 市の中心部で行われた橋の工事開始に反対する市民のデモ



(ドレスデン市提供)

図 3-5 クレーン作業を妨害する活動家



(ドレスデン市提供)

図 3-6 伐採予定の木の上に設置されたテント



(ドレスデン市提供)

図 3-7 伐採された木（内部が空洞化）



(ドレスデン市提供)

図 3-8 HP に示された橋と中心市街地の合成写真



(ドレスデン市提供)

図 3-9 図 3-8 に示された地点の実際の状況
(架橋地点はここよりも上流側となる)

3.4 世界遺産に関する動き

2002年12月にドレスデン市議会はドレスデン・エルベ渓谷計画のユネスコ世界遺産への登録申請を決議し、翌2003年1月にザクセン州政府がユネスコへの登録申請を行った。申請の際、ヴァルドシュロス橋の建設計画は申請書の内容に含まれていた。市によれば、ドイツ人、フィンランド人の2名からなるユネスコからの調査委員が現地を視察した際に、発展する文化都市の風景には建設等による変化は不可避だという理由から、橋は特別美しいとはいえないが建設してもよからう、と橋の建設に理解を示していたという。

ところが、世界遺産委員会での審議に用いる申請内容の概要版資料において、橋の建設位置に関する記述に翻訳ミスが生じていた。イコモス（ICOMOS；国際記念物遺跡会議）が委員会での審議用に、申請関連の書類をとりまとめて翻訳した概要版を作成しているが、架橋地点が中心市街地の川上3km地点（世界遺産の申請範囲内）から川下5km地点（同申請範囲外）と誤訳された⁶（図3-10）。委員会では橋が指定区域外に建設されると認識していたとのことである。（以上、ドレスデン市へのヒアリングによる。）

このため、ユネスコは建設が実施される段階になり、ドレスデン市が橋を建設すれば世界遺産タイトルを抹消すると伝えてきた。1 工区主要工事の入札公告が公示された後の2005年11月に、ユネスコは初めてヴァルドシュロス橋の建設に対する批判を表明した。市では橋を別のデザインにすればユネスコが受け入れる可能性があると考え様々な代案を挙げたが、ユネスコ側は「橋をこの場所に建設するのであれば、どんなデザインであってもタイトルは抹消する」と却下したとのことである。なお、世界遺産の登録範囲である中心市街地には1970年供用の現代的なPC箱げた橋（カローラ橋）が既に架けられており（図3-11）、どのようなデザインも却下という意見は整合性を欠くという主張もある。

2006年7月のユネスコ世界遺産委員会において、エルベ渓谷はレッドリスト（危機にさらされた世界遺産）に登録された。この事態を受け8月11日に市議会は「市長が新規の住民投票にかかる準備をすること、工事委託を停止すること及び工事を停止し対策を講じてユネスコと合意すること」を決議した。翌日、市長は市議会決議に対する異議申立てを州政府に対して行い、14日にザクセン州法監督部局がこれを認める処分を下した。州法監督部局は、2005年に実施された住民投票の効力の観点から異議申立てに対する判断を行ったものとみられる。

これに対して市議会は、「住民投票を重視し、かつ世界遺産を維持すること」などいくつかの決議を行った後、8月25日に州政府ドレスデン行政管区の決定に対する異議申立て及び建設一時差止め復活の申立てをドレスデン行政裁判所に対して行った。行政裁判所は同月30日に建設一時差止め復活を決定したものの、翌日ドレスデン行政管区が上級行政裁判所に抗告した。上級行政裁判所は11月に「異議申立手続きの枠内で調停を行うべき」という判断を示したため再び行政裁判所での扱いとなり、翌2007年6月に行政裁判所が

⁶ ICOMOS, UNESCO World Heritage Convention World Heritage Committee - Evaluations of Cultural Properties, 2004

建設一時差止め復活申請は棄却するとの決定を下した。なお、同年3月に上級行政裁判所は「工事委託により橋建設の住民決定が実行されねばならない」という見解を示している。

2007年6月に世界遺産委員会は、ドレスデンの世界遺産がレッドリストに残るという決定を行うとともに、橋の代わりにトンネルを建設するよう推奨した。建設工事開始後の2008年2月には、ユネスコ及びイコモスの専門調査員により現地調査が行われた。トンネルの方が景観への影響が少ないとの調査結果から、同年3月にユネスコは世界遺産タイトルを維持するためには橋の代わりにトンネルを建設すべきと声明している。

この事態を受け、同年4月に市議会が「ヴァルドシュロスのエルベトンネルにより世界遺産を維持」という住民請求を採択したが、ザクセン州法監督部局が同住民請求は形式上も内容も憲法に反すると判定し、住民投票の実施や橋の建設停止には至らなかった。

2009年6月にスペインのセビリアで開催された世界遺産委員会において、タイトル抹消の決定に先立ち、2008年6月より現職にある Helma Orosz ドレスデン市長が世界遺産タイトル維持のために委員への要望を行った。25日付のザクセン新聞（Sächsische Zeitung）に市長の発言内容が掲載されているが、住民投票により橋の建設が決定されたこと、トンネル案は動植物に深刻な影響を及ぼすため代案にならないと裁判所の判決理由が示されたことから、橋の建設を停止しトンネルを建設することは法的に不可能であり、この点を配慮してほしいと主張している。また、橋の建設現場は世界遺産区域の一部にすぎないとも示唆している。

結局、6月25日に世界遺産委員会はドレスデン・エルベ渓谷の世界遺産タイトル抹消を決定した。声明の中で委員会は、範囲を限定すれば新たな申請は可能であるとし、ヴァルドシュロス橋建設位置を除いた形での再申請を容認している。

この結果に対してドイツ国内では様々な関係者がコメントを行った。6月26日付の全国紙ディ・ヴェルト（Die Welt）は、メルケル連邦政府首相のコメントとして、希望があれば連邦政府が合意に達するための調整を行う用意があると伝えている。また、ノイマン連邦文化大臣は遺憾に思うと同時に平静を保つよう助言したと伝えている。一方、同日付のザクセン新聞は、ティーフェンゼー連邦交通大臣が「世界遺産都市にかかる問題は連邦政府の責務である。州政府はこの責務を自分の力だけでは全うできない。こうなった以上は今後、連邦政府が世界遺産都市への補助に当てる150百万ユーロのうち1ユーロ足りともドレスデンには向けられない。」とコメントしたことを伝えている。

メルケル首相及びノイマン大臣はキリスト教民主同盟（CDU）、一方ティーフェンゼー大臣は社会民主党（SPD）であり、建設賛成の右派系と反対の左派系という、地方政府におけるそれぞれの党の主張に沿ったコメントとなっている。また、ディ・ヴェルトが右派系大臣のみ、ザクセン新聞が左派系大臣のみと、新聞により掲載するコメントが偏っている。記事タイトルもディ・ヴェルトが「エルベ渓谷タイトルを失う（Elbtal verliert Titel）」としている一方、ザクセン新聞は「処罰も必要（Strafe muss sein）」と橋の建設を批判する論調であり、新聞により傾向が異なっている。ザクセン新聞では記事の中でヴァルドシュロス橋の位置を合成写真で示しているが、実際の建設位置よりも中心市街地に近い位置

に橋がはめ込まれている（図 3-12）。

なお、現地調査の際にヴァルドシュロス橋の建設地点から中心市街地を確認したが、図 3-13 に示すように肉眼ではかろうじて確認できるほどで遠く離れており、記事で示された写真等から受ける距離感とはずいぶん異なる印象であった。

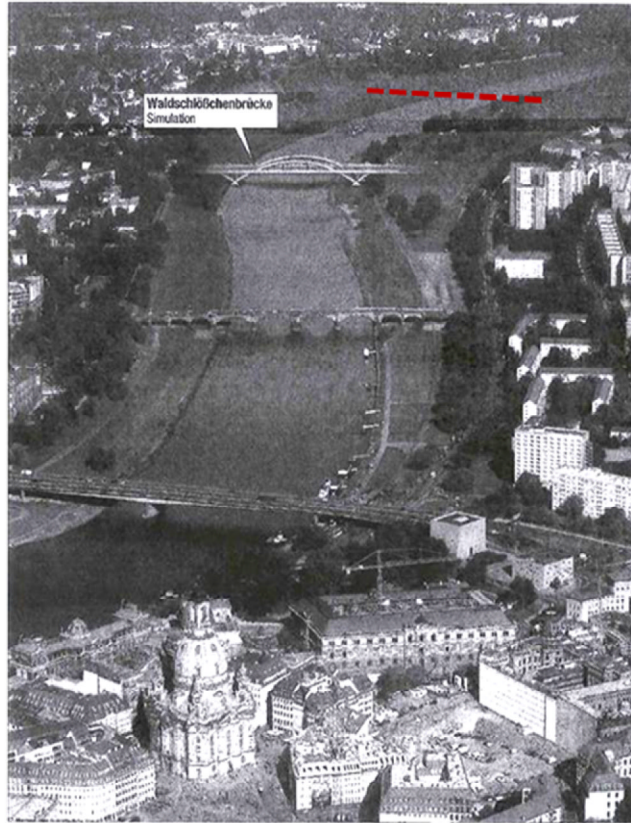


(ドレスデン市提供)

図 3-10 中心市街地（写真手前）とヴァルドシュロス橋建設位置（赤線）
（写真奥がエルベ川の上流側、手前が下流側）



図 3-11 中心市街地にある PC 箱げた橋（カローラ橋、1970 年完成）



(2009年6月26日ザクセン新聞 (Sächsische Zeitung) に赤点線を追加)

図 3-12 新聞に掲載された架橋位置と実際の位置 (赤点線)



図 3-13 橋の建設地点から見た中心市街地 (赤点線内)

4章 世界遺産からの登録抹消後の状況

第4章 世界遺産からの登録抹消後の状況

4.1 工事の状況

現在、ヴァルドシュロス橋は2011年半ばの完成を目指し工事が進められている。

2009年10月現在、橋の建設地点では基礎、アーチ橋台等の下部構造やトンネルを含めた周辺道路への接続路の建設が進められている（図4-1～図4-5）。また、上部構造については工場で制作された鋼部材が建設地点の下流に位置する仮設現場で組み立てられ、溶接作業が行われている（図4-6、図4-7）。この後、組み立てられた上部構造を架設位置に移動させ、アーチ橋台等の下部構造に据え付ける工程となっている（図4-8、図4-9）。



(ドレスデン市提供)

図 4-1 橋の建設地点の全景 (写真手前が南側、奥が北側)



(2009年10月撮影)

図 4-2 下部構造の建設状況 (南側)



(2009年10月撮影)

図 4-3 アーチ橋台（北側）



(2009年10月撮影)

図 4-4 側径間とトンネルの接合部（北側）



(2009年10月撮影)

図 4-5 北側アクセス道路の建設状況



(ドレスデン市提供)

図 4-6 上部工部材の搬送



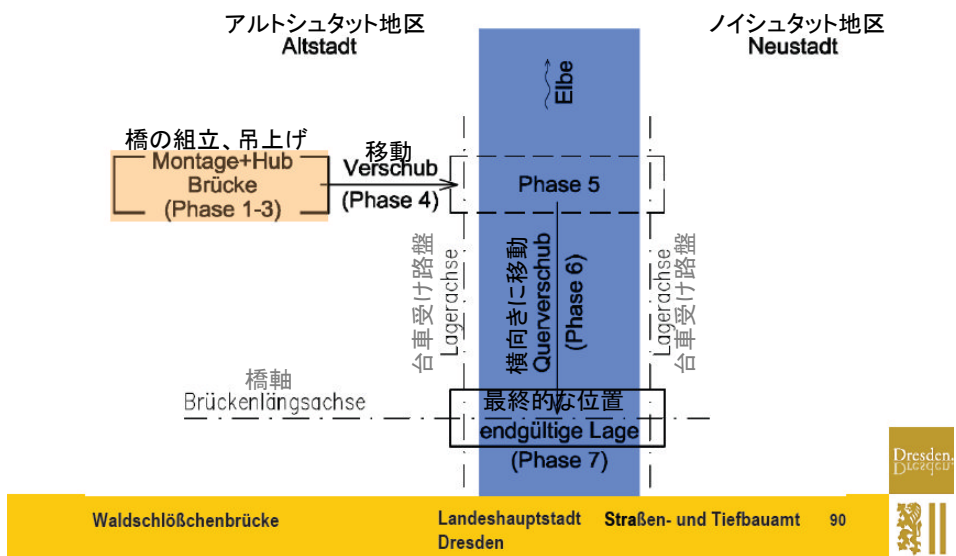
(ドレスデン市提供)

図 4-7 上部工部材の組み立て状況

ヴァルドシュロス橋の架設

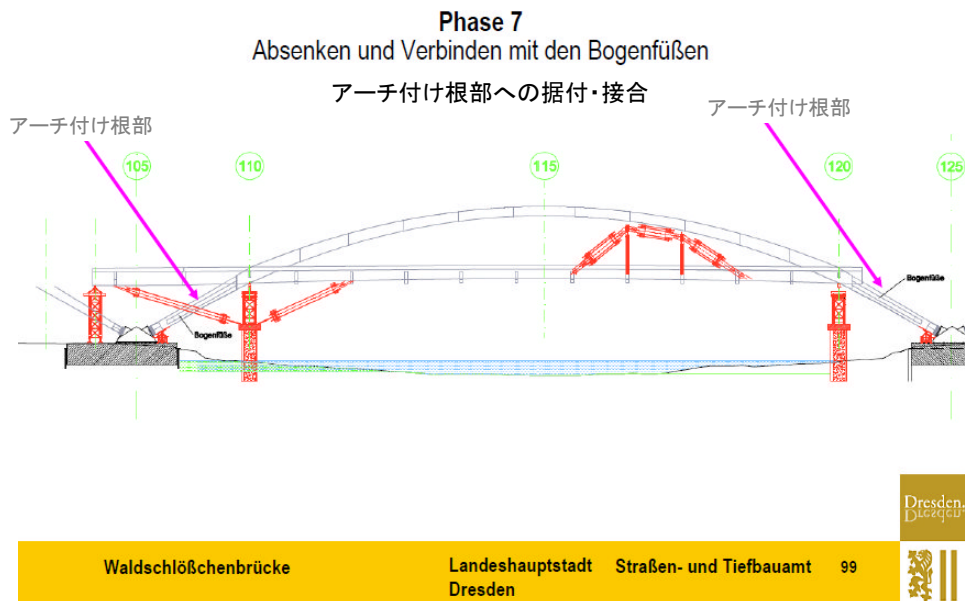
Montage der Waldschlößchenbrücke

Montageschema des Stromfelds 河川区域での架設図



(ドレスデン市提供)

図 4-8 架設工程～上部工の組立 (Phase1-3)、移動 (Phase4-6)、据付 (Phase7)



(ドレスデン市提供)

図 4-9 最終架設図 (上部工の据付)

4.2 登録抹消による影響と再申請の動向

ドイツの日報フランクフルター・アルゲマイネ (FAZ) は 2009 年 6 月 27 日付の記事で、世界遺産からの登録抹消がドレスデンの観光に与える影響は大きくないとしている。「ドレスデン市は既に観光地として知名度が高いため、今回の登録抹消により観光客が大幅に減少することはないはずだ。」という市広報部のコメントを紹介している。海外からの観光客への影響はあるものの、1 年間 3.3 百万泊の 8%に過ぎないとしている。

一方、市の財政的にはタイトル抹消の影響を受けることとなる。ドイツ連邦政府は世界遺産に対する自治体への補助を行っているが、タイトル剥奪によりドレスデン市は補助要件を満たせなくなるため、申請していた 6 百万ユーロの補助を受けられず、予定していた城及び教会の修繕工事实施が困難になるであろうとみられている。

登録抹消はドイツ国内にも大きな波紋を広げている。ラインラント・ファルツ州ライン川沿いの世界遺産登録区域では、大規模な橋の建設が計画されているものの、ドレスデンでのタイトル抹消を受けて今後の動向が不透明となっている¹。また、今回の世界遺産委員会で新たに登録された北海沿岸の干潟 (Wattenmeer der Nordsee) に関して、ハインリッヒ・ザンダー (Heinrich Sander) ニーダーザクセン州環境大臣 (自由民主党) は、次のように経済面を優先するとの見解を示している²。「重要なことは、タイトルが地域の経済効率を妨げるようなことにならないことだ。我々はユネスコに対し、例えば原油やガスの開発など、開発の権利は我々に任せってもらうことを明確に伝えてある。それによるリストからの抹消は恐れていない。」

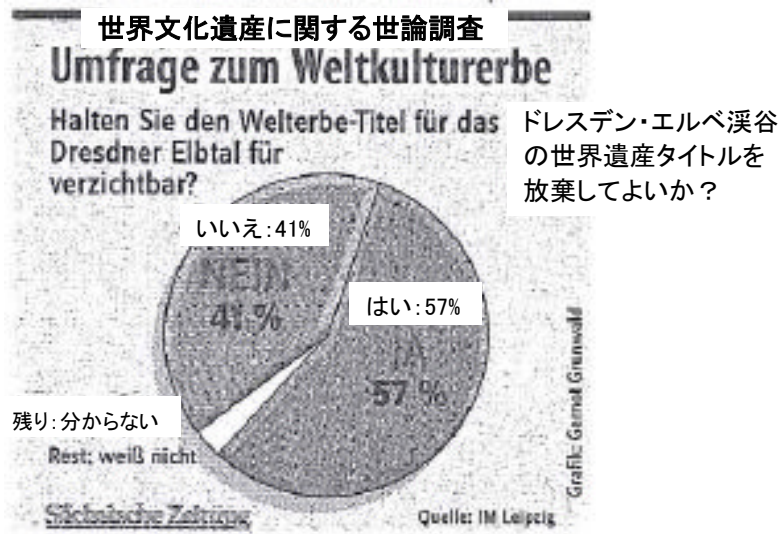
世界遺産からの登録抹消に関する市民の反応は様々であると、ヒアリングにおいてドレスデン市の担当はコメントしている。橋の建設によって世界遺産タイトルを抹消されたことに対し怒りを感じている市民もいる一方、仕方がない、あるいはこれで良かったとドレスデン市の宿命を受け入れる市民も少なくないとのことである。ザクセン新聞 (Sächsische Zeitung) は登録抹消前の 6 月 19 日と抹消後の同 27 日に、世界遺産タイトルを放棄してよいかを問う市民約 500 人への電話アンケートを実施している。抹消前には 57%の市民がタイトルを放棄してよいと回答する一方、抹消後には 64%が新たなタイトルの申請を望む、と趨勢が変わる結果となった (図 4-10)。抹消後のアンケートのうち 18~29 歳の若者層では 74%と、年齢層別で新たな申請を望む割合が最も高くなっている。

世界遺産の再登録申請に向けた動きについては、範囲を限定した再申請は可能という世界遺産委員会の意向を受け、市は現在ヴァルドシュロス橋を含まない形での再申請を調整している。しかし、市街地のみとするか、橋の位置を除いた 2 つの地域に分けて申請するかなど、申請範囲でもめることが予想され、市民が合意できる案は容易にはまとまらないとみられている。ドレスデン市長も、拙速に再登録の申請を行うことについては否定的な見方をしている。

¹ 2009 年 6 月 26 日付ザクセン新聞 (Sächsische Zeitung) より

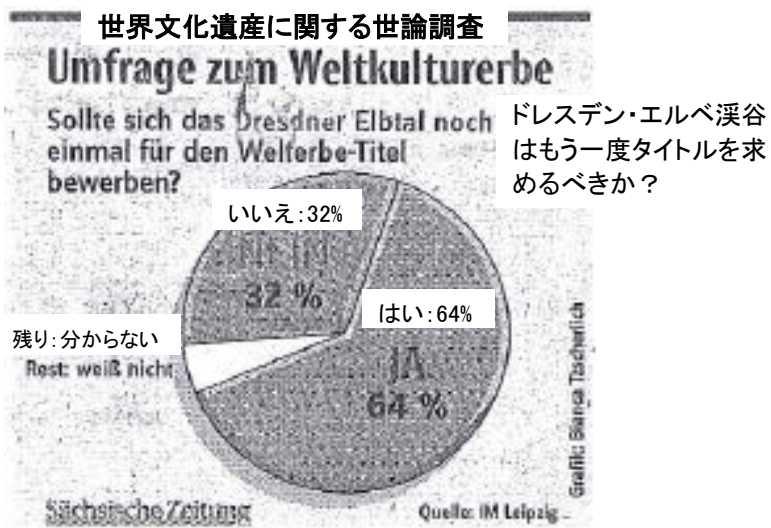
² 2009 年 6 月 27 日付 FAZ より

【6月19日調査（抹消前）】



(2009年6月20日付記事より)

【6月27日調査（抹消後）】



(2009年6月29日付記事より)

図 4-10 ザクセン新聞（Sächsische Zeitung）による市民への電話アンケート結果

5章 おわりに

第5章 おわりに

成長する都市やインフラの不足を問題として抱える地域の開発行為と、環境や景観との保全との調和は洋の東西を問わず大きな課題である。特に世界遺産など世界的にも貴重な資源を有する地域では、様々な意向や利害関係も絡まり解決策を導き出すのは難しい。

今回調査したドレスデン・エルベ渓谷における橋の新設に関しては、賛成派・反対派双方で様々な動きがあったものの、住民投票及び裁判の結果から、結果的に世界遺産のタイトルを失いながらも建設を遂行した。この背景には、現に渡河部の交通渋滞が発生していることや老朽橋の代替路の必要性をドレスデンに居住する市民の多くが認識しており、早急に渡河手段を完成させる必要があったことがあげられる。また、2002年におきたエルベ川氾濫による被害の記憶が新しいことも、新たな橋の建設を後押ししたものと思われる。

日本においても、こうした状況下において事業を検討していく際の参考として、今回の事例から得られるものは少なくない。4章で紹介したように、ドイツ国内他地域でも世界遺産登録区域内での開発について問題を抱えているようであり、今後もドレスデンにおける再登録申請の動きとともに、こうした他地域の動向に注意していくことも重要である。

なお、今回の調査ではユネスコへのヒアリング等はできなかつたため、ユネスコと地元との調整について、一方からの見解のみを示していることに留意願いたい。

参考文献

参考文献

- Landeshauptstadt Dresden(1998) “Realisierungswettbewerb - Neue Elbebrücke am Waldschlößchen - Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse”
- Dresden(2008) “Waldschlößchenbrücke 1997-2008”
- Freistaates Sachsen(1992) “Verfassung des Freistaates Sachsen”
- Freistaates Sachsen(1993) “Gesetz über Volksantrag, Volksbegehren und Volksentscheid (VVVG)”
- 山田哲也、吉田純土、橋本亮(2007) 「最近のドイツにおける社会資本整備に関する行政手続の動向について」, PRI Review 第 24 号
- 室田昌子(2005) 「ドイツの計画確定手続きの運用実態と事業家段階での異議と決定に関する制度の課題 -ベルリン州道路事業を例として-」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.40-3
- UNESCO World Heritage Committee(2004) “Decisions Adopted at the 28th Session of the World Heritage Committee (Suzhou, 2004)”, WHC-04/28COM/INF.14A
- ICOMOS(2004) “UNESCO World Heritage Convention World Heritage Committee - Evaluations of Cultural Properties”, WHC-04/28.COM/26

參考資料

July 31, 2009

国土交通省国土交通政策研究所

Waldschloesschen bridge 事業に関する質問 (案)

1. Waldschloesschen bridge は、渋滞への対応を目的として建設が判断されたとのことですが、近年における渋滞の状況について教えてください。また、将来交通量に対する費用便益分析など、事業決定に際しての具体的な評価基準があれば教えてください。
2. 橋の建設の目的として、例えば、架橋付近の市街化の進展、公共交通システムの導入、災害時の対応など、渋滞への対応以外のものがあれば教えてください。
3. トンネル案も含めた渡河の方法や橋の構造について、様々な案が検討されたと聞いておりますが、現在の構造に決めた理由について教えてください。
4. 2006 年にユネスコからトンネルへの変更について提案があったとのことですが、3. の経緯をふまえた上での提案だったのでしょうか？ユネスコからの要求や、最終的に登録が抹消された理由について教えてください。
5. この事業の計画、実施や、ユネスコとのやりとりにおける州政府や連邦政府の役割について教えてください。例えば、州政府の補助などは受けているのでしょうか？また、2007 年 8 月の裁判所からの差し止め命令に対して、ザクセン州が控訴していますが、どのような立場で、市ではなく州政府が控訴したのでしょうか？
6. 1997 年に構造を決めるに当たり市民の意見を聞き、また、2005 年に橋の建設の是非を問う住民投票を行ったと聞いておりますが、事業手続き上の位置づけについて教えてください。このような住民とのやりとりは、他のインフラ整備事業でも行われているのでしょうか？
7. 世界遺産登録抹消の影響について教えてください。また、世界遺産への再登録に関する調整の有無など、現在の状況について教えてください。

参-2 ヴァルトシュロス橋事業に関する質問への回答 (ドレスデン市作成)

[和訳]

1. 費用便益分析は公共交通網計画の評価基準としては利用するが、道路交通施設計画の評価基準としては適用されない。

現存のエルベ橋の絶え間ない交通量の増加により、追加的なエルベ川渡河の手段が必要なことが明らかになった。州都の交通計画に、それに関する決定事項が記載されている。そこには、エルベ川に建設されるべき橋の順番についても記載されている。交道路線、この場合のヴァルトシュロス橋、の具体的な必要性は将来交通量の計算により立証されている。

1995~1996年には橋に関するワークショップの枠組みの中で、4つの別の立地についての調査と、トンネル案の交通計画上及び技術上の実現可能性に関する検討を行った。

市議会は1996年8月15日にエルベ川の橋をヴァルトシュロスの立地に建設することを決議し、それと同時に設計企画競争の懸賞公告を行うことを決定した。

エルベ川の橋の交通量の状況については資料を参考のこと。

2. 橋梁建設の目的を正当化するような追加的な新事業は特になかった。しかしながら、近年の都市開発（市街地北部の工業地区、南東部の住宅地区）によって、（橋梁建設の）必要性が高まった。（建設）計画の初期には、公共交通網としての路面電車の必要性についても調査した。しかし、（将来的にも）経済的に成り立つものではなく有効でないとの結果となったため、（公共）交通手段としてはバスが考慮されている。

ヴァルトシュロス橋の建設によってドレスデン市内の交通が効率のよい道路に向うことにより、市街地及びその外側にある新市街地の渋滞を緩和し、区域間の移動や市外から市内へのアクセスも改善して、ドレスデン市の交通渋滞を解消することが期待されている。

新たなエルベ川の橋がヴァルトシュロスの位置に建設されることとなったもう一つの観点として、比較的近い将来にエルベ川ロシュヴィツァー橋（青い奇跡）の代替手段が必要になるという状況がある。交通状況によっては、ヴァルトシュロス橋はそのような意味でも（負担を）軽減する効果がある。

3. トンネルによる解決案は、計画手続きの比較的初期に却下された。その理由は、歩行者、自転車利用者及び公共交通の交通手段の観点からもメリットがなく、あったとし

でも建設費用が非常に高くなってしまふからである。また、トンネルによる解決案は、幾何学上、地質学上の観点からも適したものではない。自然及び景観への影響は橋梁建設の場合とは比較にならないほど大きい。また、トンネルの維持管理費は、橋のそれをはるかに上回る。

4. ザクセン州が2003年1月にユネスコに世界遺産申請を行った時点及び2004年7月2日の（世界遺産）タイトル授与時点では、（ヴァルトシュロス橋の）代案による解決策は要求されていなかった。2005年11月4日に初めてユネスコによる批判的な意見が述べられた。この時点で既に、交通施設ヴァルトシュロス橋の建設認可を意味する計画確定決定がなされていた。2006年6月にユネスコは州都ドレスデン市を危機にさらされている世界遺産、いわゆるレッドリストに登録するとともに、代案による解決策を示すよう求めた。この時点で計画を変更するということは、新たな計画手続きを始めることであり、その後どんな結果が出るか不明であった。そこで州都ドレスデン市は、既存の橋梁計画を計画確定の範囲内で修正してユネスコに提示した。

5. 州都はその管轄地域においてその計画権を有する。そのため、連邦政府及びザクセン州政府には、交通施設ヴァルトシュロス橋の計画について直接的な影響力はない。

しかしながら、州都は建設を確実にするために、連邦及びザクセン州の財政支援保証に頼らざるを得ない。それゆえ、適用される支援プログラムに関する規則を遵守しなくてはならない。

ドレスデン行政管区の計画確定が告訴されていたので、ザクセン州の一組織としてのドレスデン行政管区のみが行政裁判所の決定に対する異議申立てができた。

6. 2005年2月27日の住民投票では、選挙権のあるドレスデンの住民の大多数が橋の建設に賛成した。構造形式はその時点では議論されなかった。（構造形式は）1996年8月15日に懸賞公告された企画競争の枠組みの中で決定された。

住民投票は、一般的な建設事業における手続きではない。どちらかといえば、住民の中での同事業に関する議論の結果として行われたものだ。

7. 世界遺産登録抹消が建設に及ぼす影響は全くない。登録抹消以前と同様、住民の中では意見が分かれている。現時点では、再登録または新規申請に関する方針はまだ定まっていない。州都の市長は、差し迫った期限に縛られた中での新たな申請はしたくないと表明している。

[原文]

Fragenkatalog des Japanischen Botschafters zur WSB

Zu 1. Eine Kosten-/Nutzen-Analyse als Planungsinstrument kommt für Straßenverkehrsanlagen nicht zur Anwendung, diese wird nur bei Anlagen des ÖPNV zugrunde gelegt.

Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Elbequerung hat sich durch die ständige Zunahme des Verkehrs über die vorhandenen Elbebrücken ergeben. Eine entsprechende Festlegung findet sich im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt, wo auch die Reihenfolge neu zu errichtender Elbebrücken aufgeführt ist. Die konkrete Notwendigkeit einer Verkehrsverbindung, so auch der Waldschlößchenbrücke wird anhand von Verkehrsprognoseberechnungen nachgewiesen.

1995/1996 wurden im Rahmen eines Brückenworkshops Untersuchungen für 4 weitere Brückenstandorte und die Erarbeitung einer Elbtunnelvariante verkehrsplane- risch und deren technische Machbarkeit untersucht.

Der Stadtratsbeschluss für den Bau einer Elbebrücke am Standort Waldschlößchen wurde am 15.08.1996 gefasst und damit gleichzeitig die Auslobung eines Realisierungswettbewerbes beschlossen.

Entwicklung der Verkehrsbelegung der Elbebrücken, s. Anlage.

Zu 2. Zusätzliche neue Bauprojekte, die die Brücke begründen würden, waren nicht der Anlass für deren Planung. Allerdings hat sich die Notwendigkeit durch bauliche Entwicklungen der Vergangenheit (Industrielle Gebiete im Norden der Stadt und Wohngebiete im Südosten) zunehmend verstärkt. Für den ÖPNV wurde im Anfangsstadium der Planung auch die Notwendigkeit einer Straßenbahnverbindung untersucht. Diese hat sich jedoch (auch für die Zukunft) nicht als wirtschaftlich erforderlich und sinnvoll ergeben, so dass für den Verkehrszug eine Buslinie berücksichtigt wird.

Mit dem Neubau der Waldschlößchenbrücke wird die planerisch gewünschte Entflechtung von Verkehrsströmen im innerstädtischen Bereich von Dresden sowie die Bündelung von Verkehrsströmen auf leistungsfähigen Trassen, die beabsichtigte Entlastung der Inneren wie der Äußeren Neustadt und die Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander und von den Quellen außerhalb des Stadtgebietes erzielt.

Ein Aspekt, weshalb die neue Elbebrücke am Standort Waldschlößchen realisiert wird, war auch der Zustand der Loschwitz-Blasewitzer Elbebrücke (Blaues Wunder), der in relativ naher Zukunft einer Ersatzlösung erforderlich macht. Für bestimmte Verkehrsrelationen kann die Waldschlößchenbrücke entlastend wirken.

Zu 3. Tunnellösungen waren während des Planungsprozesses relativ zeitig verworfen worden, da bestimmte Verkehrsarten wie Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV nicht oder nur mit sehr hohen baulichen Aufwendungen hätten berücksichtigt werden können. Außerdem sprechen die topologischen und geologischen Verhältnisse gegen eine Tunnellösung. Die Eingriffe in die Natur und den Landschaftsraum wären zudem ungleich größer gewesen als dies gegenwärtig beim Brückenbau der Fall ist. Hinzu kommen die für einen Tunnelbetrieb wesentlich höheren Betriebskosten als für eine Brücke.

Zu 4. Zum Zeitpunkt der Antragstellung durch den Freistaat Sachsen für den Welterbetitel bei der UNESCO im Januar 2003 und bei der Verleihung des Titels am 02.07.2004 wurden keine alternativen Lösungen gefordert. Am 04.11.2005 gab es eine erste kritische Stellungnahme der UNESCO. Zu diesem Zeitpunkt lag der Planfeststellungsbeschluss, der das Baurecht für den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke darstellte, vor. Im Juni 2006 setzte die UNESCO die Landeshauptstadt Dresden auf die sogenannte Rote Liste der bedrohten Welt- erbestätten und forderte, alternative Lösungen vorzulegen. Eine Änderung der Planung hätte

einen neuen Planungsprozess in Gang gesetzt, dessen Ausgang ungewiss gewesen wäre. Durch die Landeshauptstadt Dresden wurden stattdessen die vorhandenen Brückenpläne im Rahmen der Planfeststellung modifiziert und der UNESCO vorgelegt.

Zu 5. Die Landeshauptstadt besitzt die Planungshoheit für ihr Territorium. Insofern haben die Bundesregierung und die Sächsische Landesregierung keinen unmittelbaren Einfluss auf die Planung des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke.

Die Landeshauptstadt ist für den Bau allerdings auf die Gewährung finanzieller Zuschüsse vom Bund und dem Freistaat Sachsen angewiesen. Insofern müssen die dafür geltenden Richtlinien je nach zugrunde zulegendem Förderprogramm eingehalten werden.

Der Widerspruch gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts konnte nur vom Regierungspräsidium Dresden als Organ des Freistaates Sachsen eingelegt werden, da die Planfeststellung des Regierungspräsidium beklagt worden war.

Zu 6. In einem Bürgerentscheid am 27.02.2005 haben sich die wahlberechtigten Einwohner von Dresden mehrheitlich für den Bau der Brücke ausgesprochen. Das Design stand dabei nicht zur Debatte. Dieses wurde im Rahmen eines am 15.08.1996 ausgelobten Realisierungswettbewerbes festgelegt.

Der Bürgerentscheid stellt nicht der Normalfall für Bauvorhaben dar. Er hat sich vielmehr aus Diskussionen in der Bürgerschaft um dieses Projekt ergeben.

Zu 7. Die Aberkennung des Weltbetitels hat auf den Bau keine Auswirkungen. Unter den Bürgern gibt es wie bereits vor der Aberkennung verschiedene Ansichten. Definierte Vorstellungen für eine Wiedererlangung/Neubeartragung gibt es derzeit noch nicht. Die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt hat erklärt, eine Neubeartragung nicht unter Zeitdruck vornehmen zu wollen.

Chronologie des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke

- 1926-1935 erste Baugrunduntersuchungen und bautechnische Voruntersuchungen
- 1960-1970 verkehrsplanerische Untersuchungen
- 1967 Aufnahme in den Generalverkehrsplan der Stadt Dresden
- 1976 erneute Aufnahme in den Generalverkehrsplan der Stadt Dresden
- 1978-1979 Planung einer 8-streifigen Brücke mit überdimensionalen Knotenpunkten
- 1984-1986 Untersuchungen zum Brückenstandort zu Lösungen mit 4- oder 6-streifiger Spannbetonbrücke und teilplanfreien Brückenköpfen
- 1988 Beschluss des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR zum Bau einer Brücke nach 1990
- 1988 Brückenwettbewerb
- 1989 4-streifige Schrägseilbrücke mit Pylon Wettbewerbssieger
- 1990 Planung von 1989 als überholt sowie nicht zeitgemäß aufgegeben
- 1992-1994 Untersuchungen von Tunneltrassen und Brückenlösungen
- 1994 Stadtratsbeschluss einer Elbebrücke am Standort Waldschlößchen im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden bestätigt
- 1995/1996 Untersuchungen für 4 weitere Brückenstandorte, Brückenworkshop, die Erarbeitung einer Elbtunnelvariante, verkehrsplanerische Voruntersuchung, Machbarkeitsstudie
- 15.08.1996 Stadtratsbeschluss für den Bau einer Elbebrücke am Standort Waldschlößchen, Auslobung eines Realisierungswettbewerbes
- 1996-1997 Verkehrsplanerische Untersuchungen
- 15.05.1997 Stadtratsbeschluss zum Brückenquerschnitt und die Ausbildung der rechts- und linkselbischen Brückenköpfe
- 12.02.1998 Stadtratsbeschluss zur Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses
- 06/1998-
09/1998 Vorplanungsunterlage
- 20.07.1999 Stadtratsbeschluss zum Wegfall der Stadtbahntrasse
- 01/2000 Einreichung der Planfeststellungsunterlagen Variante 3.1.

08/2000- 11/2000	nochmalige Abwägung
11/2000- 01/2001	erneute Vorplanung
01.03.01	Stadtratsbeschluss zur Variante 3.2 B1 als Grundlage der weiteren Planung
10/2001	Fertigstellung der Planfeststellungsunterlage für die beschlossene Variante 3.2 B1
09/2001- 12/2001	Vorplanungsunterlage für die Variante 3.3 nach erneuter Betrachtung unter veränderten Planungsgrundsätzen
04/2002	Vorlage der Vorplanungsunterlage zur Variante 3.3 beim Stadtrat zur Bestätigung als Grundlage der zu erarbeitenden Planfeststellungsunterlage
02.05.02	Stadtratsbeschluss zur Ablehnung der Variante 3.3 ab, Festhalten an der Variante 3.2 B1 mit neuen Maßgaben
09.10.02	weitere Planung der Variante 3.2 B1 mit plangleichem Wender und Anhebung der Gradienten infolge der Prüfung des Einflusses neuer Hochwassersituationen
07.11.02	Stadtratsbeschluss über Aufholprogramm der Planung, Planfeststellung, Realisierung und Finanzierung (entstandene Zeitverluste aufholen, neue Zeitverluste verhindern)
09.12.02	Stadtratsbeschluss über Antragstellung zur Aufnahme des Vorhabens „Dresdner Elbtal“ in die Liste der Welterbestätten der UNESCO aufzunehmen
Januar 2003	Die Sächsische Staatsregierung reicht den Antrag auf Aufnahme in die Welterbeliste bei der UNESCO in Paris ein.
18.02.03	Antrag der LH Dresden zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Verkehrszug WSB
10.04.03	Stadtratsbeschluss von Maßnahmen zur Verkürzung der Planungs- und Bauzeiten zum Verkehrszug Waldschlösschenbrücke
11.12.03	Stadtratsbeschluss zum Grunderwerb und Abriss der ehemaligen Gebäude der Staatssicherheit Bautzner Straße 110/112
25.02.04	Planfeststellungsbeschluss des RP Dresden zum Verkehrszug WSB
26.02.04	im Stadtratsbeschluss wird der Standort Pieschener Allee als Standort für das Volksfestgelände bestätigt
01.07.04	Stadtratsbeschluss über Bürgerentscheid (Antrag aufgrund fehlender Fragestellung obsolet)

- 02.07.04 Das UNESCO-Welterbekomitee erklärt das Dresdner Elbtal zum Weltkulturerbe.
- 15.07.04 FDP und CDU im Stadtrat von Dresden planen ein Bürgerbegehren für einen Bürgerentscheid zur Waldschlößchenbrücke
- 07.09.04 Stadtratsbeschluss zur Umverteilung der nicht vertraglich gebundenen Eigenmittel der LH DD auf die HH-Stelle 4640.985.0001-0004; Mittelprüfung durch Rechnungsprüfungsamt, Sperrung Verpflichtungsermächtigung Einstellung aller Arbeiten im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Planung und Ausschreibung der Bauleistungen
- 23.09.04 Widerspruch des OB zur Umverteilung abgelehnt und Beschluss vom 07.09.04 wird aktiviert, Planungsstopp
- 28.10.04 Zuwendungsbescheid -Inaussichtstellung- des RP Dresden über Zuwendungen des Freistaates Sachsen auf der Grundlage des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG)
- 07.12.04 Entscheidung zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens
- 27.02.05 Bürgerentscheid: von 398274 Wahlberechtigten nahmen 50,8 % teil, 137152 Bürger = 67,9 % stimmten für den Bau der Waldschlößchenbrücke
- 17.03.05 Stadtratsbeschluss zur Wiederaufnahme der Planungen am Verkehrszug WSB
- 07.04.05 Wiederaufnahme der mit Stadtratsbeschluss am 07.09.04 gestoppten Planungen (Ausführungsplanung und Erstellung Ausschreibung)
- Mai 2005 Abstimmung und Festlegung der Ecktermine für die Realisierung des Bauvorhabens Verkehrszug WSB → Ergebnis ist der bis jetzt gültige Terminablaufplan für die PA1, 2 und 4 mit Datum 30.05.2005
- 02.09.05 Absendung der Vergabebekanntmachung für die EG-weite Veröffentlichung für die Hauptbauleistungen (Los 1) im PA 1 (linkselbische Verkehrsanbindung und Brücke)
- 04.11.05 Kritische Stellungnahme der UNESCO zur Dresdner Waldschlößchenbrücke
- 10.11.05 Submission für das Los 1 im PA 1
- 22.12.05 Abweisung aller Klagen gegen den Bau des Verkehrszugs WSB durch das sächsische Oberverwaltungsgericht
- 12.01.06 Submission für das Los 1 im PA 2
- 08.02.06 Bieterinformation zur Zuschlagserteilung PA1, Los 1
- 02.03.06 Submission für das Los 1 im PA 4
- 11.07.06 Beschluss des Welterbekomitees, das Dresdner Elbtal auf die „Liste

des gefährdeten Erbes der Welt“, die so genannte „Rote Liste“ zu setzen

- 20.07.06 Stadtratsbeschluss Nr. A 0308- SR 35-06, OB wird beauftragt, neuen Bürgerentscheid vorzubereiten, Vergabe Bauleistungen auszusetzen und Konsens mit UNESCO zu erreichen
- 10.08.06 Stadtratsbeschluss Nr. V 1368-SR 36-06, OB wird beauftragt, neuen Bürgerentscheid vorzubereiten, Vergabe Bauleistungen auszusetzen und Konsens mit UNESCO zu erreichen, Rechtsmittel einzulegen und aufschiebende Wirkung zu erreichen
- 11.08.06 Widerspruch des OB gegen Nr. 3 des Stadtratsbeschlusses Nr. V 1368-SR 36-06
- 14.08.06 Bescheid des RP, Rechtsaufsichtliche Verfügung des RP auf den Widerspruch des OB vom 11.08.06
- 24.08.06 Stadtratsbeschluss V 1376- SR 37-06, OB wird beauftragt, Widerspruch gegen Bescheid des RP vom 14.08.06 einzulegen u. gerichtliches Verfahren einzuleiten
- 24.08.06 Stadtratsbeschluss V 1378- SR 37-06
- Antrag auf Planfeststellung rechtlich nicht vollziehbar;
OB beauftragt, diesen zurück zu ziehen
- dem Bürgerentscheid soll Rechnung getragen und gleichzeitig der Welterbetitel gesichert werden
- 24.08.06 Widerspruch der Landeshauptstadt Dresden gegen Bescheid des RP vom 14.08.06
- 25.08.06 Widerspruch der Landeshauptstadt Dresden gegen Stadtratsbeschlüsse vom 24.08.06
- 25.08.06 Anordnung des RP zur sofortigen Vollziehung des Bescheids des RP vom 14.08.06
- 25.08.06 Ersatzvornahme des RP, Vergabeentscheidungen für die 3 Hauptlose und die Lose ÖB der PA 1 und 2
Öffentliche Beleuchtung
- 25.08.06 Widerspruch der Landeshauptstadt Dresden gegen die Bescheide vom 14.08.06 und 25.08.06 und Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ebendieses Widerspruchs nach § 80 Abs. 5 VwGO an das Verwaltungsgericht Dresden
- 30.08.06 Beschluss des Verwaltungsgerichtes Dresden (12 k 1768/06) auf den Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO der LHS DD vom 25.08.2006 mit dem Tenor, dass die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wieder hergestellt wird.
- 31.08.06 Beschwerde des Freistaates Sachsen (RP) gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichtes Dresden beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht

- 05.09.06 Stadtratsbeschluss V 1402- SR 38-06, der OB wird beauftragt, Planfeststellungsantrag zurück zu ziehen und Bau WSB zu beenden
- 05.09.06 Stadtratsbeschluss V 1403- SR 38-06, der OB wird beauftragt, Vergabeverfahren aufzuheben, falls die Bieter der Bindefristverlängerung nicht zustimmen
- 06.09.06 Widerspruch des OB gegen die Stadtratsbeschlüsse vom 05.09.06
- 26.09.06 Bescheid des RP, dass die Stadtratsbeschlüsse vom 05.09.06 rechtswidrig sind, sie sind aufzuheben
- 08.11.06 Erörterungstermin des Sächsischen Oberverwaltungsgerichtes mit dem Tenor, dass im Rahmen des Beschwerdeverfahrens ein Mediationsverfahren durchzuführen ist
- 23.11.06 Stadtratsbeschluss A0362-SR42, Aufforderung zur konstruktiven Beteiligung am Mediationsverfahren
- 31.01.07 Schreiben des Rechtsbeistandes des Freistaates an das OVG, Forderung zur unverzüglichen Umsetzung des Bürgerentscheids
- 09.03.07 Beschluss des OVG, der besagt, dass der Bürgerentscheid zum Bau der Waldschlößchenbrücke durch Erteilung der Bauaufträge vollzogen werden muss.
- 22.03.07 Stadtratsbeschluss V1720-SR47-07, OB wird beauftragt, Anhörungsrüge und Verfassungsbeschwerde einzulegen
- 28.03.07 Widerspruch des OB zu Stadtratsbeschluss vom 22.03.07
- 02.04.07 Verfassungsbeschwerde der LH DD wegen UNESCO- Weltkulturerbe Dresdener Elbtal
- 02.04.07 Beschluss des OVG, An^{rüge}hörungsrüge der LH DD wird zurückgewiesen
- 12.04.07 Stadtratsbeschluss V1756-SR-48-07,OB wird beauftragt, Planfeststellungsantrag zurückzuziehen, Widerspruch einzulegen u. Klage zu erheben
- 16.04.07 Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums der Justiz an Sächsischen Verfassungsgerichtshof – Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung sei unbegründet
- 17.04.07 Widerspruch des OB zu Stadtratsbeschluss vom 12.04.07
- 18.04.07 Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage vom 15.04.04 gegen den Planfeststellungsbeschluss
- 18.04.07 Bescheid des RP, Stadtratsbeschlüsse V1402-SR38-06 und V1403-SR36-06 werden aufgehoben

- 27.04.07 Stadtratsbeschluss A0433-SR50-07, Bürgerentscheid soll umgesetzt und Welterbestatus erhalten werden; Aufträge für Planungen sind zu vergeben, die dem Welterbe und dem Bürgerentscheid gerecht werden
- 03.05.07 Sächsischer Verfassungsgerichtshof nimmt die Verfassungsbeschwerde und den Eilantrag der Landeshauptstadt gegen den Brückenbau nicht zur Entscheidung an
- 21.05.07 Beschluss des Ausschusses für Finanzen und Liegenschaften zur Absicherung der Perspektivenwerkstatt und der Mehrfachbeauftragung von Studien
- 29.05.07 Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes; Verfassungsbeschwerde wird nicht angenommen
- 30.05.07 Bescheid des Regierungspräsidiums; Beschluss des Stadtrates vom 12.04.07 ist rechtswidrig
- 12.06.07 Stadtratsbeschluss A0459- SR55-07 zur Vorlage der Studie des IB Schlaich Bergermann bei der UNESCO- Kommission
- 14.06.07 Bescheid des Regierungspräsidiums: Zuschlagserteilung PA 1 (Brücke u. linkselbische Verkehrsanlagen)
- 15.06.07 Widerspruch der Landeshauptstadt gegen den Bescheid des RP vom 14.06.07
- 19.06.07 Beschluss des Verwaltungsgerichts; Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung abgelehnt
- 25.06.07 Die UNESCO entscheidet in Christ Church, Neuseeland, dass Dresden auf der „Roten Liste“ verbleibt. Man empfiehlt die Tunnellösung.
- 26.06.07 Zuschlagserteilung für PA 2 (Tunnel und rechtselbische Verkehrsanlagen) durch die LH DD
- 16.07.07 Beschluss des OVG: es weist die Beschwerde der Landeshauptstadt gegen die rechtsaufsichtlich angeordnete Vergabeentscheidung ab
- 19.07.07 Zuschlagserteilung für PA 1 (Brücke und linkselbische Verkehrsanlagen) durch das Regierungspräsidium
- 09.08.07 Beschluss des Verwaltungsgerichts; Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klagen von drei Naturschutzverbänden vom 15.04.04 (daraufhin durfte kein Baubeginn erfolgen)
- 10.08.07 Regierungspräsidium Dresden legt Beschwerde gegen den Baustopp ein
- 06.09.07 Beschluss des OVG; dass der Antrag, bauvorbereitende Arbeiten durchführen zu dürfen, abgelehnt wurde

- 12.11.07 Beschluss des OVG, Anträge dreier Naturschutzverbände auf vorläufigen Baustopp abgelehnt; Auflagen zum Schutz der Kleinen Hufeisennase
- 19.11.07 Baubeginn des Baus des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke
- 28.01.08 Der Baudirektor der Frauenkirche, Dr. Burger, legt einen Vorschlag zur Verbesserung des Brückenentwurfes vor
- 05.03.08 Die UNESCO teilt mit, dass sie keine Brücke am Waldschlößchen, welcher Art auch immer, akzeptieren wird. Die einzige Alternative wäre ein Tunnel.
- 13.03.08 Stadtratsbeschluss A0580-SR64-08: Auftrag für Prüfung des Bürgerbegehrens Tunnel auf Zulässigkeit; Möglichkeiten der Modifizierung der WSB- Baufortführung sind darzustellen
- 22.04.08 Stadtratsbeschluss V2361-SR66-08: Feststellung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens „Welterbe erhalten durch Elbtunnel am Waldschlößchen“
- 22.04.08 Widerspruch des Oberbürgermeisters gegen den Stadtratsbeschluss V2361-SR66-08
- 30.04.08 Stadtratsbeschluss V2473-SR67-08: Feststellung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens „Welterbe erhalten durch Elbtunnel am Waldschlößchen“
- 30.04.08 Widerspruch des Oberbürgermeisters gegen den Stadtratsbeschluss V2473-SR67-08
- 20.05.08 Verwaltungsgericht lehnt Eilantrag für Bürgerbegehren „Welterbe erhalten durch Elbtunnel am Waldschlößchen“ ab
- 09.06.08 Planergänzungsbescheid des Regierungspräsidiums Dresden zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu festgelegten Zeiten und zur Schaffung von Leitstrukturen
- 05.06.08 Die UNESCO bekräftigt ihren Beschluss, bei Weiterbau der Brücke, Dresden von der Welterbeliste zu streichen
- 12.06.08 Bescheid des Regierungspräsidiums Dresden: Forderung nach Aufhebung des am 30.04.08 gefassten Stadtratsbeschlusses V2473-SR67-08
- 23.06.08 Widerspruch des Oberbürgermeisters gegen den Bescheid des Regierungspräsidiums
- 29.09.08 Widerspruchsbescheid der Landesdirektion besagt, dass Bürgerbegehren zu Waldschlößchentunnel formal und inhaltlich rechtswidrig ist
- 14.10.08 Ergänzungs- und Änderungsbeschluss der Landesdirektion Dresden mit Festlegung von Kohärenzmaßnahmen für den Naturschutz

- 30.10.08 Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden im Hauptsacheverfahren Grüne Liga u. a. gegen Freistaat Sachsen, Zurückweisung der Klage der Naturschutzverbände
- 11.12.08 Stadtratsbeschluss A 0698-SR 76-08, Stadtrat bekräftigt Bereitschaft zur Kompromissuche für Erhalt des Welterbetitels, OB wird beauftragt, Handlungsvorschläge für weiterbeverträgliche Elbquerung zu unterbreiten.
- 20.02.09 Beschluss des Verwaltungsgerichts Dresden: Klage der Grünen Liga u. a. gegen Freistaat Sachsen abgewiesen
- 30.04.09 Stadtratsbeschluss A 0749-SR81-09: Es ist ein Maßnahmenkonzept gegen Schleichverkehre durch den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke vorzulegen

参-4 ドレスデン市 2015 年予測交通量 (ドレスデン市提供)

