

Projekthistorie

Das Projekt

Geplant ist eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Rhein zwischen Remagen und Erpel, die als Hängebrückenlösung in der Achse der historischen Brücke von Remagen ausgeführt werden soll.

Weitere Details: www.bruecke-remagen-erpel.de



Visualisierung (BORAPA, 2022)

Projektbeteiligte

Mit dem Ziel der Realisierung des Projektes bildete sich 2023 eine regionale Projektgruppe aus:

- Stadt Remagen, Ortsgemeinde Erpel, Verbandsgemeinde Unkel
- Landkreise Ahrweiler und Neuwied, Rhein-Sieg-Kreis

Zielsetzung

Mit der Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Rhein werden die nachfolgenden Ziele angestrebt:

- Förderung von klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität
- Rheinübergreifende Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs und der überregionalen Pendlerradrouen beidseits des Rheins im Sinne einer „Region der kurzen Wege“
- Schaffung einer neuen 24/7-Verbindung zur Überwindung der räumlichen Grenze des Rheins unabhängig vom Wasserstand
- Sanierung der historischen Brückenköpfe
- Nachhaltige Stärkung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger
- Steigerung der touristischen Attraktivität der gesamten Region zwischen Siebengebirge und Ahrtal
- Stärkung des kulturellen und wirtschaftlichen Austauschs

- Verkürzung von Rettungswegen bei Einsätzen im Not- bzw. Katastrophenfall
- Schaffung eines modernen Symbols für überregionale Verbindung und Gemeinschaft in Anlehnung an die historische Bedeutung der Brücke für den Frieden

Bisheriger Projektweg

Online-Befragung (2020)

- Über 3.500 Teilnehmende mit fast 20.000 Rückmeldungen
 - Über 90 Prozent der Befragten befürworten das Projekt und sehen einen positiven Nutzen für die Kommunen und die Region
 - Sie erwarten starke positive Auswirkungen auf Tourismus, Gastronomie, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Wohnortattraktivität und den Erhalt der Denkmäler
 - Die Mehrheit der Befragten freut sich über die verbindende Wirkung über die Rheinseiten hinweg, würde die Brücke konkret nutzen und sieht in ihr einen wichtigen Beitrag zu klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität
- **Brücke ist vor Ort gewollt und hat sehr großen Rückhalt in der Bevölkerung**

Analysen zu den planerischen und städtebaulichen Randbedingungen (2021)

- Beitrag zur umweltfreundlichen, sozial und wirtschaftlich verträglichen Gestaltung der Mobilität
 - Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität der Bürger u.a. aufgrund der Schaffung neuer Verbindungen und der Überwindung von Grenzen
 - Bündelung von Stärken sowie Chancen im Bereich der touristischen und kulturellen Zusammenarbeit
- **Brücke erschließt vielfältige Vorteile in den Bereichen Mobilität, Tourismus und Kultur und bringt die Region voran**

Ingenieurtechnische Machbarkeitsstudie (2022)

- Identifikation der Grundsatzlösung:
 - Hängebrücke mit hinter den historischen Brückenköpfen positionierten Einzelpylonen
 - Geh- und Fahrbahn in der Achse der historischen Brücke und auf den alten Brückenwiederlagern gelagert
 - 325 m lang und 6m breit mit getrennten Rad und Fußweg
 - Baukosten (ohne Planungskosten etc.) ca. 22 Mio. Euro
- **Brücke ist ingenieurtechnisch machbar**

Die bisherigen Studien und Analysen zeigen, dass die Brücke von der Bevölkerung vor Ort gewollt und auch ingenieurtechnisch machbar ist. Sie zeige zudem vielfältige Vorteile durch die Verbindung der beiden Rheinseiten und leiste einen großen Beitrag zu klima-freundlicher und nachhaltiger Mobilität.

Interdisziplinäre Machbarkeitsstudie (2024/2025)

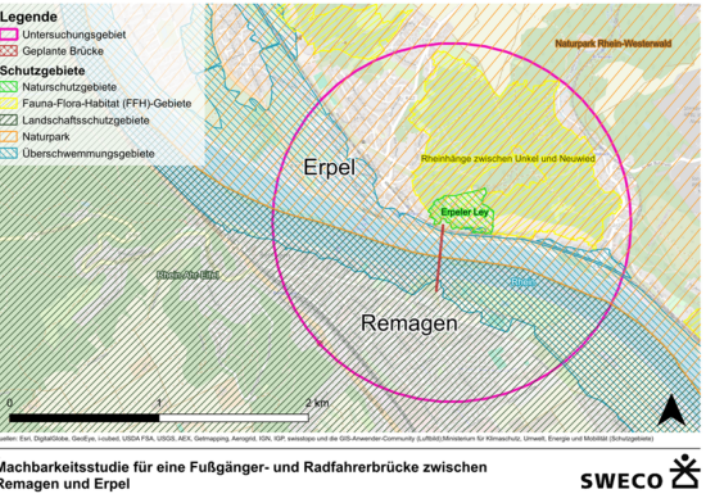
Im Rahmen eines durch LEADER geförderten Projektes wurden folgende Themenschwerpunkte untersucht:

- **Natur- und Artenschutz:**
FFH-Prognose; Faunistische Planungsraumanalyse (FPA); Abschätzung umweltfachlicher Planungsfaktoren und sonstiger Umweltleistungen
- **Verkehrswirtschaftliche Analyse:**
Bestandsanalyse Rad- und Fußwegenetz; Abschätzung Fuß- und Radverkehrsaufkommen; Ermittlung des Nutzens und des Nutzen-Kosten-Verhältnisses
- **Regionalökonomische Wirkungsanalyse:**
Beschäftigungs- und Einkommenseffekte; Bildung und Ausbildung; Attraktivität als Wohnort; Touristische Anziehungskraft

Die Ergebnisse dieser interdisziplinären Machbarkeitsstudie werden auf den folgenden Plakaten zusammengefasst.

Natur- und Artenschutz

Worum geht es?
Um frühzeitig potenzielle Auswirkungen der Planung auf die Umwelt zu berücksichtigen und mögliche betroffene Artengruppen zu erkennen, wurde ein Gutachten für das angrenzende Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet sowie eine Faunistische Planungsraumanalyse (FPA) erstellt.



Flora-Fauna-Habitat-Prognose

FFH-Gebiete sind nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geschützte Lebensräume für Tiere, Pflanzen und besondere Lebensraumtypen in der Europäischen Union. Diese Gebiete werden nach strengen Kriterien ausgewiesen, um schützenswerte Arten und Lebensräume zu erhalten und zu renaturieren. Ziel einer FFH-Prognose (Vorprüfung) ist es, Wirkungen eines Bauvorhabens und mögliche Betroffenheiten für die Schutzziele zu ermitteln.

Direkt an die neu geplante Fußgänger- und Radfahrerbrücke schließt ein Teil des FFH-Gebiets „Rheinhänge zwischen Unkel und Neuwied“ (DE 5510-302) an. Das FFH-Gebiet, das sich in Teilabschnitten über mehrere Kilometer erstreckt, weist im kleinräumigen Untersuchungs-bereich Lebensräume für die FFH-Arten Großes Mausohr, Spanische Flagge und Hirschkäfer auf. Allerdings sind keine wertvollen Habitate dieser Arten oder FFH-Lebensräume durch das Vorhaben betroffen. Für den ebenfalls im FFH-Gebiet vorkommenden Frauenschuh, eine geschützte Pflanzenart, liegen im Bereich der geplanten Brücke keine geeigneten Standorte vor.

Arten des FFH-Gebietes	
FFH-Lebensraumtypen	FFH-Anhang II-Arten
3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranuncion fluitantis</i> und des <i>Callitriche-Batrachion</i> 4030 Trockene europäische Heiden 6110 Lückige basophile oder Kalk-Pionierrasen (<i>Alyssa-Sedion albi</i>) * 6210 Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (<i>Festuco-Brometalia</i>), (besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen*) 6430 Feuchte Hochstaudenfluren (planare u. montane bis alpine Stufe) 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (<i>Alopecurus pratensis</i>, <i>Sanguisorba officinalis</i>) 8150 Kieselhaltige Schutthalden der Berglagen Mitteleuropas 8220 Silikatkfelsen mit Felspaltenvegetation 8230 Silikatkfelsen mit ihrer Pioniervegetation (<i>Sedo-Scleranthion</i>, <i>Sedo albi-Veronica dillenii</i>) 9110 Hainsimsen-Buchenwald (<i>Luzulo-Fagetum</i>) 9130 Waldmeister-Buchenwald (<i>Asperulo-Fagetum</i>) 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (<i>Gallio-Carpinetum</i>) 9180* Schlucht- und Hangmischwälder (<i>Tilio-Acerion</i>) * 91E0 Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno padion</i>, <i>Alnion incanae</i>, <i>Salicion albae</i>)*	- Großes Mausohr (<i>Myotis myotis</i>) - Spanische Flagge (<i>Euplagia (Callimorpha) quadripunctaria</i>) - Hirschkäfer (<i>Lucanus cervus</i>) - Frauenschuh (<i>Cypripedium calceolus</i>)

*prioritärer Lebensraumtyp

Nach jetzigem Planungsstand kommt es zu keinen Eingriffen, die das FFH-Gebiet und seine Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigen.

Faunistische Planungsraumanalyse

Bei Eingriffen in Lebensräume ist es notwendig die vorkommenden und möglicherweise durch das Bauvorhaben beeinträchtigten Arten zu kennen. Für diese werden dann in späteren Planstadien spezielle (Schutz-)maßnahmen konzipiert. Ziel einer FPA ist, Inhalte, Methoden, Umfänge, und Untersuchungs-bereiche der vorab durchzuführenden faunistischen Kartierungen festzulegen. Die Ergebnisse stellen die Grundlage für weitere Fachbeiträge und Gutachten im nachfolgenden Verfahren dar.

Das geplante Vorhaben liegt direkt am Rhein als großes Fließgewässer und auf Erpeler Seite angrenzend an eine Basaltfelsformation. Diese sind neben den städtischen Bereichen von Remagen und Erpel die prägendsten Strukturen. Gehölzbereiche bieten sich als potenzielles Habitat für die Haselmaus an. Es sind verschiedene Fledermausarten mit Quartieren (in Spalten, Nischen und Baumhöhlen) und Jagdrevieren zu erwarten. Auch für Vögel gibt es ein gutes Angebot an Brut- und Rastplätzen (Gebüsche, Bäume, Gebäude).

Der Rhein stellt für Wasservögel Nahrungsquelle und Ruhegewässer dar. Für Reptilien gibt es zahlreiche geeignete Habitatstrukturen. Hierzu zählen die besonnten Hänge des FFH-Gebiets, die Bahntrasse sowie die Bereiche der alten Brückenpfeiler in Remagen und Erpel. Vorkommen verschiedener Schmetterlingsarten wie die Spanische Flagge sind bekannt, es wird jedoch nicht von einer Beeinträchtigung ausgegangen. Die Fischfauna des Rheins wird ebenfalls nicht beeinträchtigt. Gleiches gilt für Amphibien und Libellen, für die im Untersuchungsgebiet Fortpflanzungsgewässer fehlen, weswegen diese Artengruppen nicht erfasst werden. Für xylobionte (in Holz lebende) Käferarten wie Eremit und Hirschkäfer stehen im Planungsraum geeignete Bäume zur Verfügung. Es wird derzeit nicht von einer Beeinträchtigung ausgegangen, sollten jedoch Eingriffe in potenzielle Brutbäume der Arten (z.B. durch Baustelleneinrichtungsflächen) notwendig sein, müssen diese vorab näher untersucht werden.

Potenziell vom Vorhaben betroffen sind die Arten / Artengruppen Säugetiere (Fledermäuse, Haselmaus), Vögel und Reptilien

Zu erwartende Tierarten im Untersuchungsgebiet

Mauereidechse (*Podarcis muralis*)

Spanische Flagge (*Euplagia quadripunctaria*)

Kormoran (*Phalacrocorax carbo*)

Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)

Hirschkäfer (*Lucanus cervus*)

Turmfalke (*Falco tinnunculus*)

Die Untersuchungen zeigen, dass die geplante Brücke keine erheblichen Beeinträchtigungen für das angrenzende FFH-Gebiet verursacht. Potenziell im Planungsraum vorkommende Arten werden im Rahmen von Kartierungen berücksichtigt und bei Eingriffen sind gezielte Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Verkehrswirtschaftliche Analyse

Worum geht es?

In der Verkehrswirtschaftlichen Analyse werden die bestehenden Rad- und Fußwegenetze im Umfeld des Brückenstandorts betrachtet, das mögliche Fuß- und Radverkehrsaufkommen abgeschätzt, der verkehrswirtschaftliche Nutzen ermittelt und das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet. Liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1, ist ein Vorhaben wirtschaftlich.

Bestehende Querungsmöglichkeiten

Der Standort der geplanten Brücke hat eine verknüpfende Wirkung auf die bestehenden links- und rechtsrheinischen Radrouten (Pendler-Radrouten, Rheinradwege und weitere). Außerdem könnte die geplante Brücke 24/7 ohne Wartezeiten, saisonal unabhängig sowie unabhängig vom Wasserstand des Rheins genutzt werden.



Einzugsgebiete

Der Untersuchungsraum ist abhängig von der Wahl des Verkehrsmittels um den geplanten Brückenstandort definiert:

- **Fußverkehr:** 1,5 km Radius
- **Radverkehr:** 20 km Radius
- **Intermodale Wegekettten:** 50 km Radius

Abschätzung Fuß- und Radverkehrsaufkommen

Das potenzielle Verkehrsaufkommen über die geplante Brücke wird für Berufs- und Alltagsverkehr von Fuß- und Radverkehr sowie intermodalen Wegekettten abgeschätzt. Intermodale Wegekettten sind Wege, bei denen ein Teil zu Fuß oder mit dem Rad über die Brücke und der übrige Teil mit dem ÖPNV zurückgelegt wird.

Zugrunde gelegt sind Daten zu Pendlerverflechtungen aus dem Pendleratlas und die täglichen Wegehäufigkeiten für den regional-statistischen Raumtyp aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017).

Berücksichtigt werden zum einen berufliche Pendelwege, für die eine Rheinquerung auf Höhe der geplanten Brücke routentechnisch sinnvoll ist. Das Einzugsgebiet für potenziell auf Radverkehr oder intermodale Wege verlagerten Pendelverkehr wird unter Berücksichtigung folgender Aspekte abgegrenzt:

Einzugsgebiet Radverkehr	Einzugsgebiet Intermodale Wegekettten
- zurücklegbare Pedelec-Entfernungen bis zu 20 km - Berücksichtigung vorhandener Radinfrastrukturen - Gemeinden mit überwiegend flacher Topografie	- Intermodale Wegekettten bis zu 50 km - Gemeinden mit Bahnhof der Linien, die auch in Remagen, Unkel oder Erpel halten.

Zum anderen werden Alltagswege betrachtet, deren potenzielle Verlagerung über die Brücke anhand von MiD-Daten grob abgeschätzt werden. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens ergibt rechnerisch insgesamt 2.380 Wege pro Tag zu Fuß oder mit dem Rad über die geplante Brücke. Mittel- bis langfristig werden sich die regional-ökonomischen Effekte positiv auf das Verkehrsaufkommen über die geplante Brücke und damit auf ihren Nutzen auswirken.

Was erhoffen sich Bürgerinnen und Bürger von der geplanten Brücke?

„Arztbesuche fallen leichter, da in Remagen ein größeres Facharztangebot ist.“

„Die Erpeler und Unkelser könnten auch abends die Gastronomie in Remagen nutzen und umgekehrt.“

„Erpel kann den Studenten in Remagen so Wohnungen anbieten, wir haben regelmäßig Nachfragen.“

„Bei Feierlichkeiten bin ich nicht auf die letzte Fahrt der Fähre angewiesen.“

Bevölkerungsbefragung (Hochschule Koblenz, 2020)

Ermittlung von Nutzen und Kosten

Grundlage für die Berechnung des Nutzens ist das ermittelte Verlagerungspotential in Fahrleistung oder Personen, je nach monetarisierbarer Nutzenkomponente.

Insgesamt beträgt der gesamte errechnete Nutzen der Brücke für den Fuß- und Radverkehr sowie für intermodale Wegekettten im Berufs- und Alltagsverkehr rund 1.92 Mio. Euro pro Jahr.

Verkehrsmittel	Nutzen (Berufsverkehr)	Nutzen (Alltagsverkehr)
Fußverkehr	9.418 € pro Jahr	615.100 € pro Jahr
Radverkehr	204.097 € pro Jahr	720.443 € pro Jahr
Intermodale Wegekettten	372.569 € pro Jahr	Keine Angabe
Nutzen (Gesamt)	586.084 € pro Jahr	1.335.543 € pro Jahr
1.921.627 € pro Jahr		

Die Gesamtkosten des Vorhabens (21,9 Mio. €) basieren auf der überschlägigen Kostenschätzung in der ingenieurtechnischen Machbarkeitsstudie (BORAPA, 2022) ergänzt um eine Planungskostenpauschale von 20%. Die angesetzten jährlichen Kosten berücksichtigen Annuitäten und Unterhaltungskosten.

Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,52 ist die geplante Fuß- und Radverkehrsbrücke unter Berücksichtigung aller Verlagerungspotentiale im Berufs- und Alltagsverkehr wirtschaftlich.

Verkehrsmittel	Wegezzweck	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Sensitivitätsanalyse			
			Nutzen +20% Kosten +20%	Nutzen +20% Kosten -20%	Nutzen -20% Kosten +20%	Nutzen -20% Kosten -20%
Fußverkehr	Berufsverkehr	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01
	Alltagsverkehr	0,49	0,49	0,73	0,33	0,49
Radverkehr	Berufsverkehr	0,16	0,16	0,24	0,11	0,16
	Alltagsverkehr	0,57	0,57	0,86	0,38	0,57
Intermodale Wegekettten	Berufsverkehr	0,30	0,30	0,44	0,20	0,30
	Alltagsverkehr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt	Berufsverkehr	0,46	0,46	0,69	0,31	0,46
	Alltagsverkehr	1,06	1,06	1,59	0,71	1,06
Gesamt	Berufs- und Alltagsverkehr	1,52	1,52	2,29	1,02	1,52

Das künftige Verkehrsaufkommen der Brücke lässt sich für den Berufsverkehr gut aus Pendlerdaten abschätzen, beim künftigen Verkehrsaufkommen im Bereich des Alltagsverkehrs handelt es sich um eine grobe Annäherung. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass die Brücke selbst bei 20 % geringerem Nutzen und 20 % höheren Kosten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,02 wirtschaftlich bleibt.

Die verkehrswirtschaftliche Analyse zeigt, dass die Brücke mit rund 2.380 täglichen Wegen und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,52 wirtschaftlich tragfähig ist. Sie verbessert die Alltags- und Pendlerverbindungen deutlich und trägt zur Reduzierung von Kfz-Fahrten sowie zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei.

Regionalökonomische Wirkungsanalyse

Worum geht es?

In der regionalökonomischen Wirkungsanalyse werden die erwartbaren, wirtschaftlichen Auswirkungen des Baus der Fußgänger- und Radfahrer-brücke Remagen-Erpel auf die Region untersucht. Grundlage sind die Online-Befragung aus 2020, Ergebnisse der Expertengespräche sowie einschlägige Literatur.

Abhängig von der Datenverfügbarkeit werden die Effekte quantitativ oder qualitativ beschrieben.

Stärkung der Attraktivität als Arbeitsstandort

Der Standortfaktor *Infrastruktur* spielt sowohl bei der Ansiedlung als auch beim Verbleib von Unternehmen in einer Region eine Rolle.

Die Standortfaktoren *Freizeitangebot*, *Immobilienmarkt*, *Fachkräfteangebot*, *Innenstadt- und Ortsentwicklung* sowie *Identifikation mit dem Standort* zeigen, dass die Attraktivität als Arbeitsstandort und die Attraktivität als Wohnstandort sich gegenseitig bedingen.

➤ Mit dem Brückenbau sind folgende Einflüsse auf die Attraktivität als Arbeitsstandort zu erwarten:

- **Zeitersparnis auf Pendelwegen**
Da der Rhein mit der Brücke flexibel unabhängig vom Fahrplan der Fähre oder dem Wasserstand des Rheins gequert werden kann, sind Reisezeitgewinne auf Pendelwegen zu erwarten.
- **Vereinfachte Fachkräftemobilität**
Mit diesem Effekt ist mittel- bis langfristig nach dem Brückenbau zu rechnen. Er hängt stark mit der gesamtwirtschaftlichen Lage des Arbeitsmarkts, der Ansiedlung oder Expansion von Unternehmen und der Attraktivität der Region als Wohnstandort zusammen.
- **Ansiedlung oder Expansion von Unternehmen**
Mit diesem Effekt ist mittel- bis langfristig nach dem Brückenbau zu rechnen.
- **Direkte und indirekte Beschäftigung**
Brückenplanung und -bau selbst erzeugen Beschäftigungseffekte auf der Baustelle sowie bei Zulieferern sowie für die jährliche Unterhaltung.

Stärkung der Attraktivität als Wohnort

Harte Standortfaktoren	Weiche Standortfaktoren
• Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstandort (Lohnniveau, Dual Career: Jobmöglichkeiten für Partnerinnen und Partner) • Immobilien- und Wohnungsmarkt • Verkehrsinfrastruktur/-anbindung, Mobilität (z.B. Flughäfen, Bahnhof, ÖPNV-Netz) • Soziale Infrastruktur (z.B. Kitaplätze) • Medizinische Versorgungsstruktur (z.B. Kliniken) • Dienstleistungsangebote und Einzelhandel • Breitband und Telekommunikation	• Regionale Verbundenheit und Heimat • Identität, Tradition und lokale Kultur • Soziale Netzwerke und Nahbeziehungen • Soziokulturelle Infrastruktur: Kultur-, Freizeit- und Erholungsangebote • Image der Region • Umwelt, Natur, Landschaft und Wohnumfeld • Mentalität, soziales / politisches Klima (Offenheit) • Bürgerschaftliche Strukturen und Engagementmöglichkeiten

(vgl. Schmidt, Feuerbach, & Kosinski, 2020)

Die geplante Brücke stellt eine Verbesserung des harten Standortfaktors *Verkehrsinfrastruktur/-anbindung, Mobilität* (z.B. Flughäfen, Bahnhof, ÖPNV-Netz) dar. Mit dem Brückenbau wird die trennende Wirkung des Rheins reduziert und die Erreichbarkeit der Ortskerne und der Bahnhöfe in Remagen und Erpel von der jeweils anderen Rheinseite aus verbessert.

➤ Mit dem Brückenbau sind folgende Einflüsse auf die Attraktivität als Wohnstandort zu erwarten:

- **Zugang zu größerer Vielfalt an Infrastruktur und Freizeit- und Erholungsangeboten**
- **Belebung der Ortskerne und Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität**
- **Zuzug von Fachkräften und Familien, gesteigerte Nachfrage nach Wohnraum**

Effekte auf Bildung und Ausbildung

Der regionalökonomische Effekt von Hochschulen lässt sich in drei ökonomisch relevante Kategorien strukturieren:

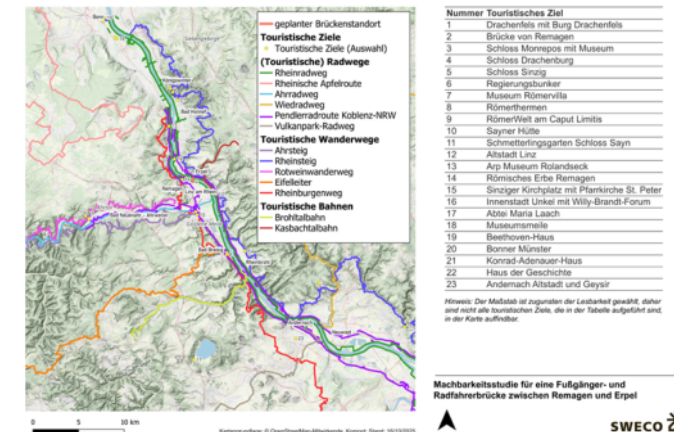
- **Nachfrageeffekt:** Die unmittelbaren Investitions- und Konsumausgaben der Hochschule und deren Beschäftigter sowie der Studierenden
- **Humankapitaleffekt:** Die humankapitalbildende Funktion durch Absolventen
- **Wissens- und Technologietransfer:** Regional wirksamer Wertschöpfungseffekt einer Hochschule (z.B. über Gründungen)
- **In Summe ergibt sich aus der Szenarienbetrachtung im Bereich der Hochschule ein rein ökonomischer Effekt der Brücke in Höhe von bis zu 1,2 Mio. Euro pro Jahr.**

Stärkung der touristischen Anziehungskraft

Sowohl lokale Tourismusexperten als auch befragte Bürgerinnen und Bürger gehen davon aus, dass eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke die touristische Anziehungskraft der beteiligten Kommunen und der gesamten Region steigern wird (Schmidt H., 2020).

Die Brücke vernetzt touristische Ziele, Rad- und Wanderwege auf beiden Rheinseiten, besitzt selbst touristische Anziehungskraft und eröffnet Potenziale für Gastronomie, Einzelhandel und Beherbergung.

Touristische Ziele und Wege



Die erwartete Zunahme der Touristen infolge der touristischen Anziehungskraft der geplanten Brücke wird in drei Szenarien betrachtet (+2% / +5% / +10%).

➤ Insgesamt ergibt sich damit ein regional-ökonomischer Effekt durch die gesteigerte touristische Anziehungskraft infolge der Fußgänger- und Radfahrerbrücke von bis zu 13,4 Mio. Euro pro Jahr sowie signifikante Beschäftigungseffekte für die Region.

Die regionalökonomische Wirkungsanalyse zeigt, dass die Brücke die Attraktivität der Region als Arbeits- und Wohnstandort erhöht, die Lebensqualität steigert und direkte sowie indirekte Beschäftigungseffekte schafft. Zudem fördert sie den Tourismus, erhöht die Einnahmen um mehrere Millionen Euro jährlich und generiert zusätzliche Arbeitsplätze in der Region.

Ausblick und Ziel



Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke an dieser historisch bedeutsamen Stelle ist ein Leuchtturm-Projekt mit Bedeutung weit über die Region hinaus und trägt dem Zeitgeist eines geänderten Mobilitätsverhaltens Rechnung.

Alle Untersuchungen und Machbarkeitsstudien zeigen deutlich, dass eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen den Brückenköpfen der ehemaligen „Brücke von Remagen“ realisierbar ist - und der Region vielfältige und auch messbare Vorteile bringt.

Es gibt viele Mitstreiter, Unterstützer, Menschen und Institutionen, die das Projekt realisieren möchten. Jetzt gilt es, die langfristige Trägerschaft des Brückenprojektes abzusichern. Erst dann können die Planungen weiter konkretisiert und die Finanzierung geklärt werden.

Eine Brücke bauen.

Über den Rhein.

Für die Region.

Für eine nachhaltige Zukunft.



Haben Sie Anmerkungen oder Anregungen, freuen wir uns über Ihre Nachricht unter bruecke@remagen.de