

# **FAKTEN CHECK**

Ortsumfahrung  
Grenzach-Wyhlen  
B34 - NEU

Anpassungen und  
Verbesserungen im  
Rahmen der  
Planfeststellung

Eine Dokumentation von Günther Holl  
Grenzach-Wyhlen, Januar 2017  
Version 1.0

**Impressum:**

Günther Holl  
Kirchstrasse 72  
D-79639 Grenzach-Wyhlen

[guenther.holl@gmx.de](mailto:guenther.holl@gmx.de)

- 1. Einleitung**
- 2. Denkblockaden und -verbote**
- 3. Veränderte Rahmenbedingungen**
- 4. Unabdingbare Forderungen**
- 5. Fazit und Schlussfolgerungen**

## **Ein Wort vorweg...**

Im Dokument „FAKTENCHECK“ vom März 2016 habe ich Daten, Argumente und Hintergründe zusammengefasst, um die Sinnhaftigkeit des Gesamtprojekts besser beurteilen zu können.

Nachdem aber in der Zwischenzeit bei mehreren Veranstaltungen mit Vertretern aus Verwaltung, der Bürgerschaft und Planern von letztgenannten klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass NICHTS, aber auch gar nichts mehr geändert wird, ist die Enttäuschung groß, dass alle Mühen scheinbar umsonst waren.

Aber sind sie es wirklich? Es muss einfach allen Akteuren klar sein, dass ein schlecht geplantes Projekt auch nach dessen Realisierung nicht besser wird und die Mängel im wahrsten Sinne des Wortes für die Dauer von 50 bis 100 Jahren betonierte werden. Unsere Urenkel werden sich noch ärgern über ihre Altvorderen und deren Fehlentscheidungen im Jahr 2017.

Die Finanzierung steht und die Gelder sind zugeteilt. Es besteht also nicht mehr die Gefahr, dass wegen Verzögerungen das Gesamtprojekt im Ranking des BMVI zurückgestuft würde.

Mit den Anpassungen hätte man synchron mit den Detailplanungen beginnen können – man hat aber wieder unnötig viel untätige Zeit verstreichen lassen, sodass es immer knapper wird und ich werde den Verdacht nicht los, dass dies alles bewusst so geschehen ist.

## 1. Einleitung

Die in Punkt 3 dargestellten Rahmenbedingungen, die sich seit der Planfeststellung teilweise massiv geändert haben, hätten eigentlich von den Planern aufgegriffen und berücksichtigt werden sollen, was aber nicht oder nicht wahrnehmbar erfolgte. An dieser Stelle ist vor allem auf die seit langem blockierende Wirkung hinzuweisen, welche sich aus der Verknüpfung von erheblichen Änderungen der Planung mit einer Rückstufung im Ranking des Bundes ergibt. Diese Verknüpfung widerspricht fundamental den Erfordernissen der Planung: diese hätte gemäß den sich ändernden Bedingungen/Anforderungen allein schon von den Planern zeitnah angepasst werden müssen. Diese haben aber die Blockade noch verschärft, indem sie den Spielraum für die erforderliche Detailplanung auch nach dem Planfeststellungsbeschluss rigoros eingeschränkt haben.

Im Laufe des Jahres 2016 wurden im Sinne einer „Bürgerbeteiligung“ verschiedene Workshops zum Thema durchgeführt. Dabei standen die Planer und Repräsentanten aus dem Regierungspräsidium Rede und Antwort. Es wurde von Seiten der Bürgerschaft klar und deutlich herausgestellt, dass man mit der vorliegenden Planung (älter als 30 Jahre!) nicht zufrieden ist und Verbesserungen fordert, um den heutigen Anforderungen an die Mobilität gerechter zu werden.

Von Seiten der Planer wurde wiederholt bemerkt, dass Veränderungen zwar grundsätzlich möglich sind, ABER dies zu Kostensteigerungen und Zeitverlusten führen wird, was aber von der politischen Gemeinde nicht mitgetragen wird. Somit dreht sich die Spirale endlos weiter, die engagierten Bürgerinnen und Bürger sind frustriert in ihrem Kampf gegen die Windmühlen. Es scheint so, als nähme man einfach alles in Kauf, auch eine schlechte Lösung - nur um der Ruhe willen. Das Bürgerengagement ruhe in Frieden....

## 2. Denk-Blockaden und -verbote

Im vorliegenden Planungsfall handelt es sich bekanntlich um eine Bundesstraße und wie der Name schon sagt, ist sie damit im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr (und Infrastruktur). Die B34-neu ist also dessen „Kind“ und die Kosten für die Planung, den Geländeerwerb und letztlich die Baukosten gehen zu Lasten des Bundes. Doch auch die „Bundes-Töpfe“ werden mit Geld aus Steuereinnahmen gefüllt; es ist also gewissermaßen irrelevant, ob eine Infrastrukturmaßnahme der öffentlichen Hand vom „Bund“, vom „Land“, vom „Kreis“ oder letztlich von der Kommune bezahlt wird – Steuergeld ist Steuergeld. Das Ganze kann man noch eine Stufe höherschrauben und die EU einbeziehen, aber z.B. auch die GVFG-Mittel stammen aus Steuergeld-Töpfen. Dieses „Töpfe-Denken“ ist ein wesentlicher Hemmfaktor der Effizienz öffentlicher Infrastrukturprojekte.

Doch jenseits dieser Denke ist letztlich jeder Politiker, sei es der zuständige Bundes- oder Landtagsabgeordnete, sind aber auch die gewählten Gemeinderätinnen und -räte der betroffenen Kommune geradezu verpflichtet, Steuergelder – aus welchem Topf auch immer – so sorgfältig und überlegt so zu investieren, dass keine Luxuspro-

## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu

---

jekte, keine unnötigen Bauwerke, also der beste Nutzen für die Bürgerschaft im Verhältnis zu den gegebenen Kosten entsteht.

Ergänzend zur notwendigen und fundamentalen Anforderung einer sparsamen Verwendung unserer Steuern muss man auch auf den sparsamen Umgang mit unseren kommunalen Flächen hinweisen. Diese stellen besonders für unseren Ort eine ziemlich knappe Ressource dar, worauf vor allem unsere kommunalen Verantwortlichen achten müssen, aber natürlich auch die Planer. Die bisherige Planung verschwendet teilweise nicht nur erheblich Steuergeld, sondern entwertet auch unnötig Flächen, welche unsere Gemeinde für verschiedene Zwecke vital benötigt.

In der Geschichte dieses Projekts gab es wiederholt Situationen, dass die Verbesserungsvorschläge aus der Bürgerschaft ignoriert und zurückgewiesen wurden, um den Planungsprozess, insbesondere den Planfeststellungsprozess nicht zu „gefährden“. Zu diesen Zeitpunkten wäre es allemal wesentlich einfacher und effizienter möglich gewesen, die analysierten und bekannten Mängel zu beheben und die Gesamtplanung den Anforderungen der Zeit anzupassen. Leider hat man dies auf verschiedenen politischen Ebenen erfolgreich verhindert. Handkehrum wirft man heute den Kritikern vor, sie hätten sich nicht rechtzeitig zu Wort gemeldet – ein Affront gegen das Bürger-Engagement.

Zu den Denkverboten gehören im Wesentlichen alle Verbesserungsvorschläge, die eine Veränderung des Trassenverlaufs zur Folge hätten – diesen Warnruf haben die Planer, aber auch Politiker auf verschiedenen Ebenen und verschiedener Parteien allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern bei jeder Gelegenheit „verkündet“. Im Umkehrschluss enthält das Projekt aber auch Planungsrelikte aus grauer Vorzeit wie z.B. die Prämisse der „Beschleunigung“ des motorisierten Individualverkehrs durch überdimensionierte Bauwerke, T-Einmündungen (mit kritischen Linksabbieger-Situationen) anstelle Kreisverkehren, fehlende Berücksichtigung des Langsamverkehrs in jeder Hinsicht und fehlende Berücksichtigung dessen, was die betroffene Kommune links und rechts der projektierten Straße jeweils plant – dies sind die Denkblockaden der Planer!

Es ist „5 vor 12“, aber meines Erachtens aber immer noch rechtzeitig, um zum wiederholten Male Verbesserungen einzufordern. Eine Straße „lebt“ 100 und mehr Jahre; eine Mängelbehebung nach Fertigstellung ist immer teurer als ein möglicher Zeitverlust durch Planungsverbesserungen VOR dem Baubeginn.

Kosten und Nutzen einer Maßnahme sollten sich in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Der Nutzen ist nach wie vor fraglich (siehe Verkehrsanteile des Binnen-, Ziel-/Quell- und Transitverkehrs) und die Kosten liegen nur, aufgeteilt in die beiden Planungsabschnitte „Grenzach“ und „Wyhlen“ vor – zusammen etwa 35 Mio. Euro auf der Berechnungsbasis 2015.

*Nachfolgend noch einmal zur Erinnerung die bereits im Dokument „Fakten-Check“ (Version 1.1, März 2016) aufgeführten veränderten Rahmenbedingungen:*

### 3. Veränderte Rahmenbedingungen

Es wäre wichtig, den seit der „Betonierung der Planung“ eingetretenen Veränderungen Rechnung zu tragen. Im Einzelnen wären dies:

#### a) CH-Zollamt Grenzacher Horn:

- Nachdem der Export- und Transitgüterverkehr zu derartigen chaotischen Verkehrsverhältnissen auf der B34 in Richtung Schweiz geführt hatte, dass der morgendliche LKW-Stau bis in den Ortsteil Grenzach reichte und den übrigen Verkehr erheblich behinderte, hat die Eidgenössische Zollverwaltung beschlossen, das Zollamt in ein „Regionalzollamt ohne Güterverkehr“ herabzustufen. Seither ist die B34 eine Sackgasse für LKW-Transit- oder –Export-Verkehr, mit wenigen Ausnahmen. (z.B. Firmen „Tozzo“, „Werner“ und „Schmidt“)
- Das primäre Verkehrsaufkommen besteht aus PKW-Verkehr und zwar in den Hauptverkehrszeiten „Grenzgänger“, in den übrigen Tageszeiten vorwiegend „Einkaufstouristen“ aus der Schweiz mit dem Ziel Ortsmitte Grenzach.
- **Die Aufhebung der Zollabfertigung für LKW wurde in den B34-Umfahrungsplänen nicht berücksichtigt!**

#### b) Tangente A98 -> A861 -> CH-A2/A3:

- Die in 2006 eröffnete Tangente zwischen der A98 (von Weil am Rhein nach „nirgendwo“) und der schweizerischen A2/A3 ist in Bezug auf die LKW-Abfertigung inzwischen bereits zu klein und der PKW- und LKW-Verkehr behindern sich gegenseitig.
- Der größte Teil des Grenzgängerverkehrs mit Start und Ziel östlich von Grenzach-Wyhlen benutzt diesen Grenzübergang, sodass der Transitverkehr auf der B34 unbedeutend ist.
- **Die A98/A861-Infrastruktur ist in den B34-Umfahrungsplänen nicht berücksichtigt!**

#### c) Mögliche negative Entwicklungen nach der Fertigstellung der Umfahrung:

- Die vorgängig beschriebenen Fakten belegen eindeutig, dass der reine Transitverkehr eine – bisher jedenfalls - untergeordnete Rolle spielt. Nach der Fertigstellung der Umfahrung und in Verbindung mit der nunmehr gut ausgebauten Grenzach-Strasse in Basel besteht allerdings die Befürchtung und die Gefahr, dass die Ortsumfahrung als Entlastungsstrecke für die zeitweise sehr stark belasteten CH-Autobahnen A2/A3 (z.B. allmorgendlicher Rückstau Richtung Basel teilweise bereits ab Rheinfeldens-Ost bis Dreieck Hagnau) sowohl von Grenzgängern als auch von normalerweise innerschweizerischen Verkehren genutzt und somit wesentlich mehr Transit-Verkehr induziert wird, als jemals berechnet wurde. Eine solche Entwicklung will hier niemand!

## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu

---

- Eine weitere Gefahr besteht darin, dass nach Fertigstellung der Umfahrung das CH-Zollamt wieder für den Güterverkehr geöffnet werden könnte, weil dann beidseits der Landesgrenze die Straßeninfrastruktur bestens ausgebaut wäre. Dies hätte zur Folge, dass der auf der A861 überbordende LKW-Verkehr die Umfahrung Grenzach-Wyhlen als Bypass nutzt. Dann haben wir in Richtung Zoll wieder dieselben prekären Verkehrsverhältnisse, wie damals vor der Schließung des Zollamts. Auch diese Entwicklung will keiner!

**○ Die allgemeine Verkehrsentwicklung in der gesamten Agglomeration wurde in den B34-Umfahrungsplänen nicht berücksichtigt!**

### **d) Parkraumbewirtschaftung Basel -> Einschränkungen für die IV-Pendler:**

- **Restriktive Verknappung der Langzeitparkplätze:** Seit dem Jahr 2013 werden in der Agglomeration Basel praktisch sämtliche, bisher zeitlich unbegrenzt nutzbare Parkplätze („Weiße Zone“) in zeitlich begrenzte umgewandelt („Blaue Zone“) umgewandelt, wobei diese entweder mittels Parkscheibe bis zu 89 Minuten oder mit „Besucherparkkarte“ für einen halben oder ganzen Tag benutzt werden können.
- **Langzeitparken nur gegen Bezahlung:**  
Mit der Verknappung und Kostenpflicht von Langzeitparkplätzen wird somit auch der Umstieg zum ÖPNV gefördert, was letztlich eine Reduktion der IV-Pendlerströme (aus Grenzach-Wyhlen nach CH) und eine Entlastung der Ortsdurchfahrten erwartet wird. Eine negative Entwicklung wird aber auch deutlich: Viele ÖV-Pendler müssen zunächst an die Buslinie gelangen – meist mit dem PKW. Dabei ist festzustellen, dass jeweils in der Nähe von Haltestellen (und Richtung Westen zunehmend) alle verfügbaren, zeitlich unbegrenzten Parkplätze entlang der B34 zugeparkt sind. Eine wirkliche Entlastung des innerörtlichen Verkehrs findet daher nicht statt. Durch eine zeitliche Begrenzung oder eine Gebührenpflicht dieser Parkplätze würde hingegen eine Verkehrsreduktion zu erwarten sein.

### **e) Generelle Verbesserungen des ÖV-Systems im Dreiland**

- Mit neuen Linien, sowohl Bus als auch Tram und Bahn, wird die Agglomeration Basel immer besser und nutzerfreundlicher erschlossen. Erklärtes Ziel ist es ja, die Pendlerströme vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten und je besser dieser ausgebaut ist, umso attraktiver wird das Liniennetz und der öffentliche Verkehr als Ganzes. Zusammen mit dem geplanten „Herzstück-Basel“ im Zeithorizont 2030 ist ein Quantensprung im System des gesamten ÖPNV zu erwarten. Aus vielerlei Gründen und insbesondere im Hinblick auf den ÖPNV-Ausbau ist der Bau neuer Straßen kontraproduktiv, haben diese doch bekanntermaßen eine Lebensdauer von 90 und mehr Jahren.
- In naher Zukunft ist geplant, die Hochrheinbahnstrecke zu elektrifizieren. Auch diese Maßnahme wird einen positiven Impact auf die Pendlerströme haben, weil die Attraktivität des ÖPNV-Systems steigt.

- **Die Entwicklung der ÖPNV-Angebote in der Agglomeration und die Parkraum-Verknappung wurden in den B34-Umfahrungsplänen nicht berücksichtigt!**

### 4. Unabdingbare Forderungen

Damit nebst dem Nutzen für die Bürgerschaft auch die Kostensituation im Fokus bleibt ist es wichtig, die Baukosten der einzelnen Bauwerke und Straßenabschnitte zu kennen. So kann erreicht werden, dass zusätzliche Maßnahmen mit zusätzlichen Kosten durch Einsparungen an anderer Stelle kompensiert bzw. finanziert werden können. In diesem Sinne stellen wir hier die Anforderungen vor.

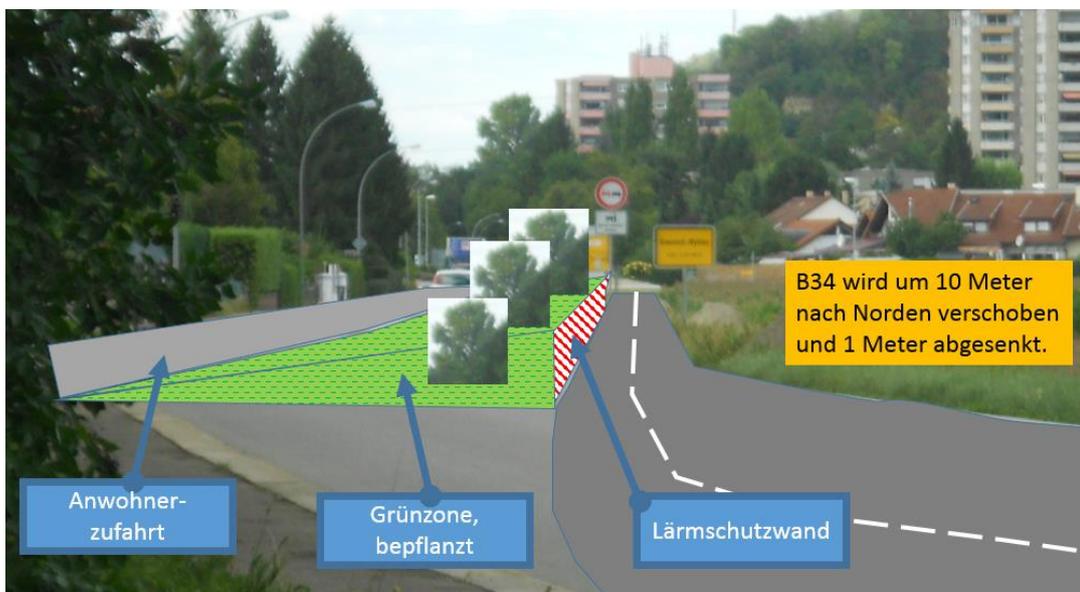
Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen im Abschnitt „Grenzach“ durch die Baumaßnahmen der Kesslergrubensanierung, ist von offizieller Seite vorgesehen, mit dem Abschnitt „Wyhlen“ zu beginnen. Zum besseren Verständnis teilen wir die Abschnitte wie folgt ein:

- a) Wyhlen-2: ab Recyclinghof bis „Am Wasserkraftwerk“
- b) Wyhlen-1: ab „Am Wasserkraftwerk“ bis „Gmeiniweg“
- c) Grenzach-2: ab „Gmeiniweg“ bis „Salzländeweg“
- d) Grenzach-1: ab „Salzländeweg“ bis „Hörnle“

### 4.1 Abschnitt „Wyhlen-2“

Der sehr sensible Abschnitt entlang des Naturschutzgebiets „Altrhein“ sollte zurückgestellt oder ganz gestrichen werden. Alternativ kann der Verkehr weiterhin über die bestehende B34 und ab dem Kreisel über die Straße „Am Wasserkraftwerk“ bis zur Einmündung in die B34neu geleitet werden. Für diesen Fall sind entlang der Siedlung Entlastungsmaßnahmen erforderlich. So z.B.:

Die B34 wird entlang der Bebauung um ca. 10 Meter nach Norden verschoben und gleichzeitig etwa 1 Meter abgesenkt und am Südrand mit einer 2 Meter hohen Lärmschutzwand versehen. Mit einer keilförmigen und begrünten Anschüttung bis zur Wandoberkante wird die Lärmschutzwand kaschiert. Auf einem verbleibenden Fahrstreifen entsteht eine Anwohnerzufahrt.



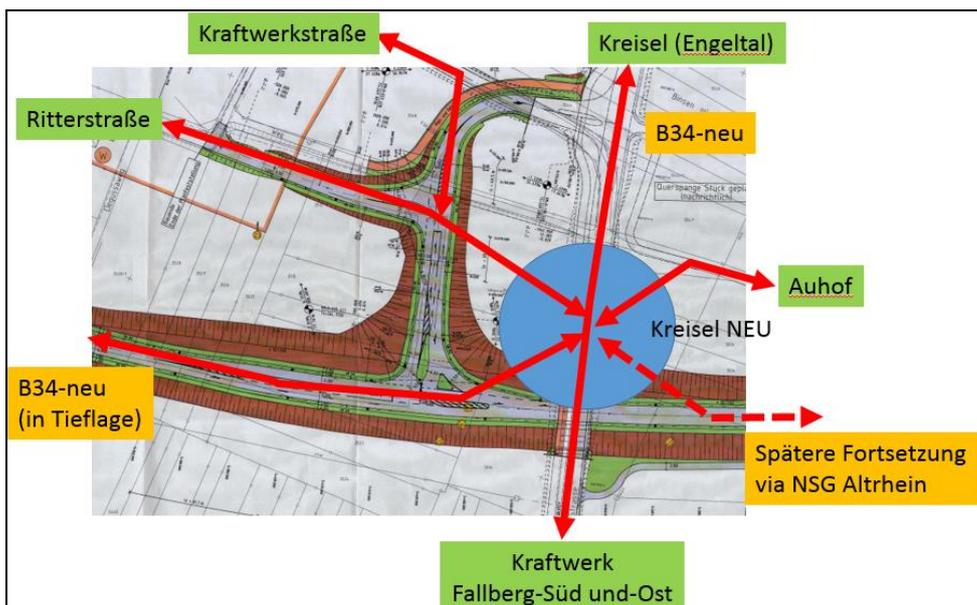
## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu

### 4.2 Abschnitt „Wyhlen-1+2“

Der Knoten „Am Wasserkraftwerk / B34neu“ muss dringend re-dimensioniert werden! Dadurch werden enorme Gelder freigesetzt, die an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden können – wir kommen noch darauf zurück.



Planfall

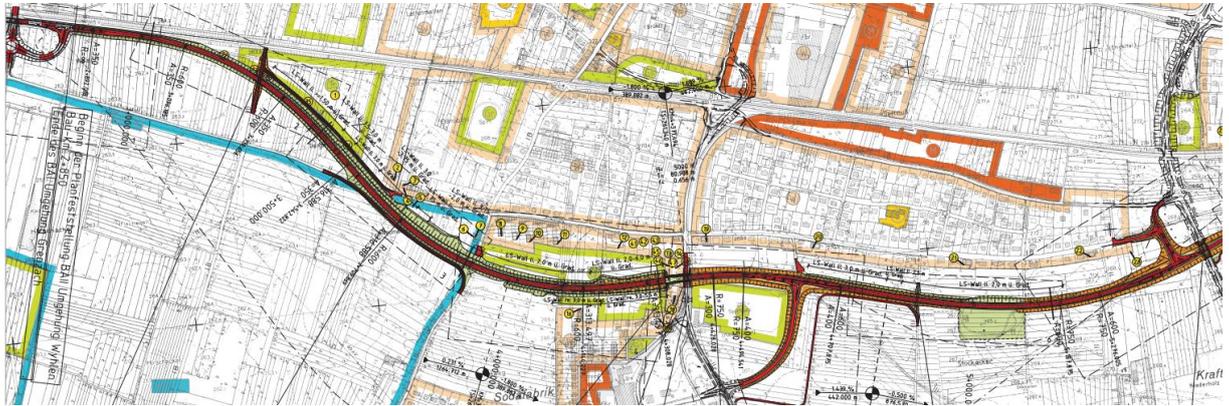


Geänderte Führung

Durch den Verzicht auf ausladende Trassenführungen, Erdbewegungen und Brücken (mit Folgekosten) werden Gelder freigesetzt, die z.B. zur Kompensation der Mehrkosten aufgrund der verlängerten Tieflagenstrecke verwendet werden können.

### 4.3 Abschnitt „Wyhlen-1“

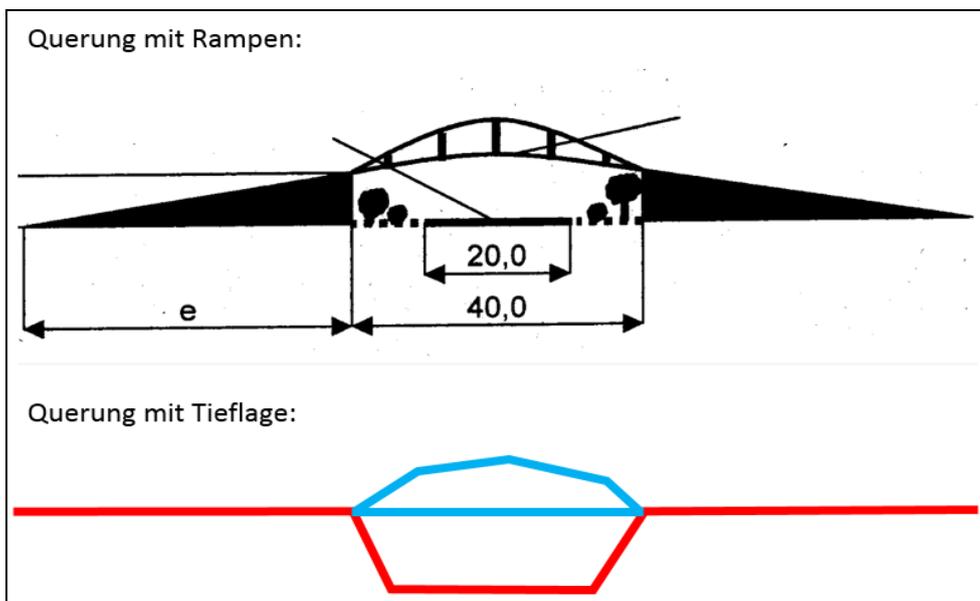
Ab diesem Anschluss soll die Trasse auf der gesamten Strecke bis zum Gemeinweg in Tieflage ausgeführt werden.



(Auszug aus Plan BPI vom Oktober 1993 – Planbasis: Flächennutzungsplan von 19??)

Damit sind für geplante und zukünftige Querungen keine Einschränkungen vorhanden und sämtliche Querungen können relativ kostengünstig ausgeführt werden. Hier schematisch die Varianten:

Bleibt die zu überquerende Straße auf dem bestehenden Geländenniveau, müssen für jedes Querungsbauwerk links und rechts Rampen erstellt werden, welche aufgrund der erforderlichen Durchfahrtshöhe und der Steigungshöchstgrenzen eine erhebliche Längenentwicklung aufweisen.



Verläuft hingegen die zu überquerende Straße in Tieflage (Geländeeinschnitt), wird für jede Querung lediglich ein Brückenbauwerk benötigt, wobei die Zufahrten in der Regel unverändert bleiben können. Beispiele:

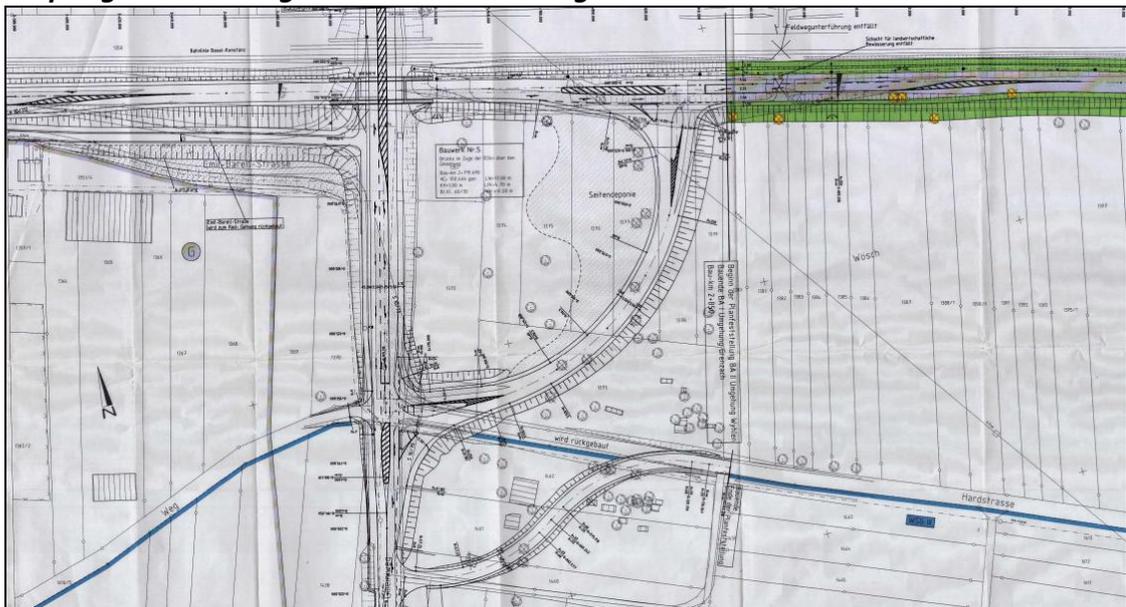
## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu



Im Abschnitt „Solvay“ ist eine partielle Tieflage bereits planerisch vorgesehen. Der Tieflagenabschnitt „Am Wasserkraftwerk“ ist hinfällig, wenn dieser Einmündungsbe- reich – wie oben beschrieben – re-dimensioniert würde. Eine Fortsetzung der Tieflage in Richtung Westen bis zum Anschluss „Gmeiniweg“ macht Sinn, da damit auch die heute vorhandenen Querungen „Rheinstrasse“ und „Südstrasse“ bestehen bleiben können – mit den mehrfach diskutierten und allseits bekannten Vorteilen für den in- nerörtlichen Verkehr.

Der Anschlussknoten „Gmeiniweg“ muss ebenfalls dringend re-dimensioniert wer- den. Der ursprünglichen Planung – noch ohne Kreisverkehr – folgte eine überarbeite- te Version, zwar mit Kreisel, aber nach wie vor „monumentalen“ Bauwerken.

### **Ursprüngliche Planung Anschluss Gmeiniweg aus dem Jahr 1993**



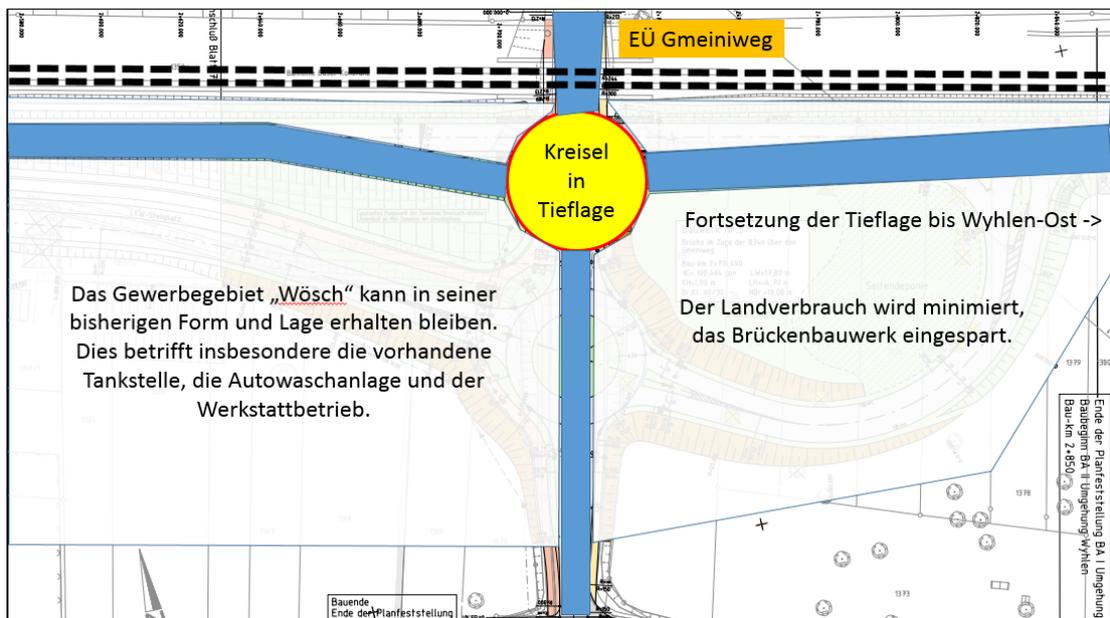


## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu

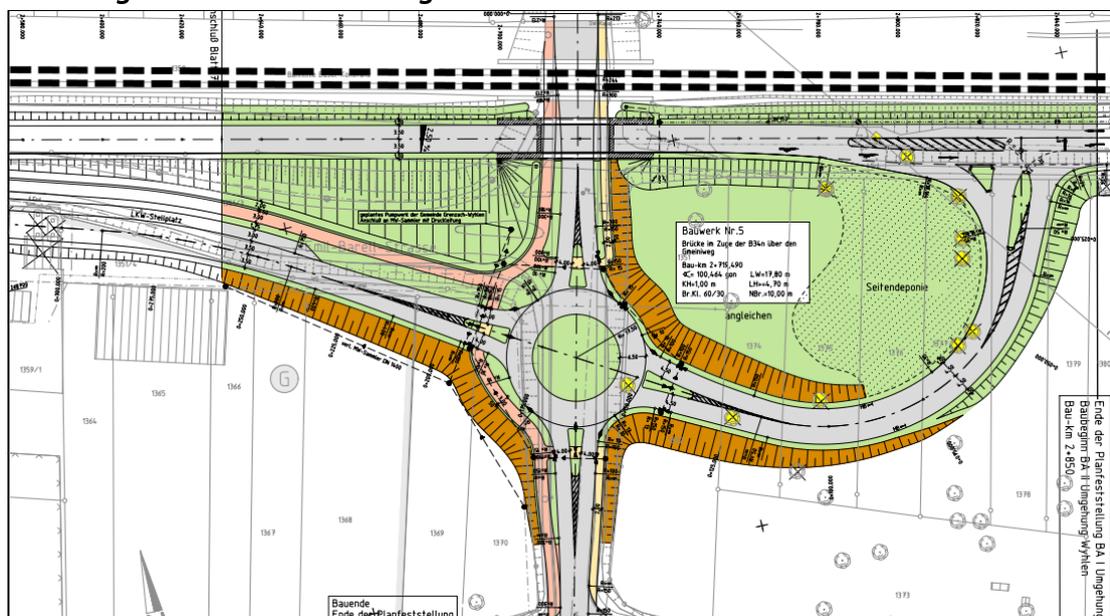
Die Vorteile einer re-dimensionierten Lösung liegen klar auf der Hand:

- Die Zufahrten zum Gewerbegebiet „Wösch“ und zur „Waschanlage/Reifenservice“ können bestehen bleiben.
- Der Landverbrauch wird erheblich reduziert
- Durch die nicht mehr notwendige Brücke werden die Baukosten erheblich reduziert. Die eingesparten Kosten können zur Finanzierung des Mehraufwands für die verlängerte Tieflege und ggf. weiteren Querungsbauwerken verwendet werden.

### Re-dimensionierte Version



### Zum Vergleich: aktuelle Planung



## FAKTEN-CHECK/2: Ortsumfahrung B34-neu

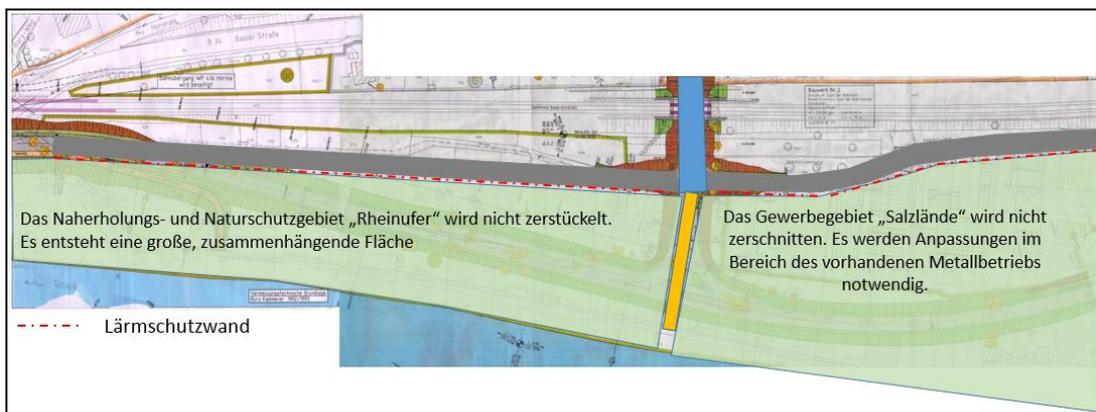
Im weiteren Verlauf zwischen „Gmeiniweg“ und „Salzlände“ ist die Trassenführung, da sie ja den bestehenden Trassen der Emil-Barell- und der Köchlinstrasse folgt, relativ unproblematisch.

Schwierig hingegen ist der Abschnitt „Salzlände“ bis „Hörnle“, da am westlichsten Ende bereits mit den Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme begonnen wurde.

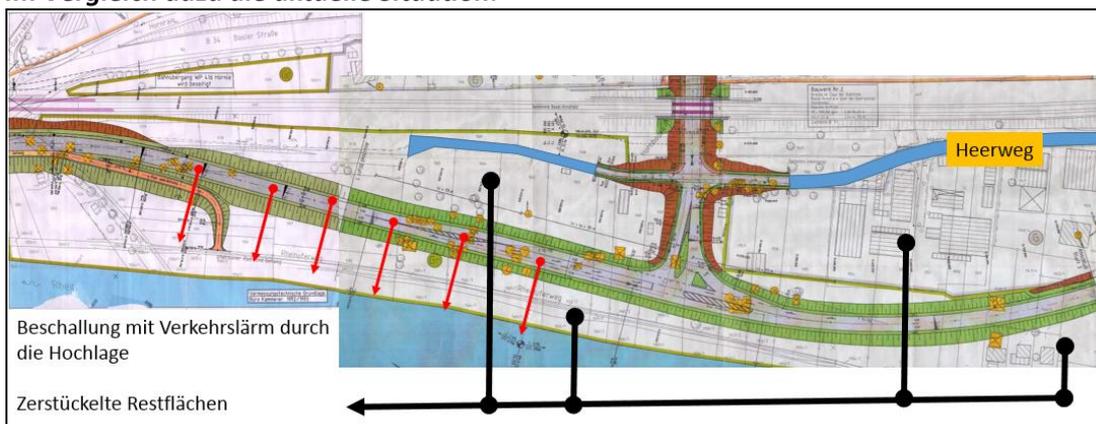
Zwischen dem Abzweig „Grenzach-West“ und der „Salzlände“ besteht aber eine Zwangspause von 4 Jahren bis zum Jahr 2021, weil erst dann das Bauvorhaben der Sanierung der Kesslergrube, Perimeter 1+3, abgeschlossen sein wird. Für die Trasse wird der Grund und Boden des Perimeter 3 benötigt.

Fest steht jedoch, dass für den westlichen Abschnitt zu keiner Zeit alternative Lösungen angedacht oder vorgestellt wurden, geschweige denn die Bürgerschaft mit einbezogen wurde! Ausführungsalternativen, welche im Rahmen des Agenda-Prozesses in den Jahren 2001 bis 2004 erarbeitet worden sind, wurden schubladiert. Es wundert daher nicht, dass auch und insbesondere auf diesem Abschnitt immer wieder Kritik an der planfestgestellten Trasse geäußert wird.

Die nachfolgend dargestellte Alternative beruht auf einer Verschiebung der Trasse auf die Achse des Heerweges. Unbrauchbare Restflächen werden größtenteils vermieden, die Naherholungs- und Gewerbebebietsflächen bleiben zusammenhängend erhalten. Eine Werkhalle des Metallbetriebs muss neu erstellt werden – das bisher zum Abriss vorgesehene Einfamilienhaus hingegen bleibt erhalten.



### Im Vergleich dazu die aktuelle Situation:



### 5. Analyse und Fazit

(Auszug aus Dokument „Fakten-Check“ vom März 2016)

#### 5.1 Objektive Nachteile:

- Wegfall von ca. 50% der bisherigen wichtigen Nord-Süd-Verbindung zu unseren Naherholungsgebieten (Rhein, Schwimmbad, Ruderclub, Fußballverein, Tennis, Bogenschützen, Hundesportverein und andere) mit der Konsequenz weiter Umwege, die zu einer zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Belastung führen und für den Langsam-Verkehr unzumutbar sind und außerdem gefährlich, weil sich entlang der B34-neu keine Fahrradwege als Ausweichstrecke befinden. Die angebliche Umgehungsstraße wird damit zu einer Zerschneidungsstrasse und läuft komplett konträr zu den Empfehlungen der ETH Entwicklungsstudie, die Entwicklungsmöglichkeiten zum Rhein hin empfiehlt.
- Immense zusätzliche Flächenversiegelung in einem schon extrem dicht besiedelten und bebauten Raum.
- Große Gefahr, dass sich die Straße zu einem Bypass für die chronisch verstopfte Basler Autobahn entwickelt, somit alle theoretischen Vorteile zunichtegemacht werden und die Situation schlimmer wird als sie jetzt schon ist.
- Geplante Lärmschutzwand innerhalb Grenzach steht falsch, da sie den Bahnlärm in den Ort reflektiert, sie sollte nördlich der Bahn stehen, um auch den Bahnlärm aufzunehmen.
- Die Umgehungsstraße führt zu einer nur geringen bis mäßigen Teil-Entlastung der bisherigen Strecke, aber gleichzeitig zu einer neuen Belastung an anderer Stelle.
- Geschwindigkeitsvorteile für die Einwohner Grenzach-Wyhens (Ziel-/Quell- und Binnenverkehr), für die Ein- und Auspendler und auch für den grenzüberschreitenden Einkaufs- und Freizeitverkehr bewegen sich im Bereich von wenigen Minuten (wenn man die B34-neu nutzt) und sind nur auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) bezogen; sie sind deshalb vernachlässigbar.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird negativ, da nur für maximal 50% des Verkehrs (ca. 6'000 Fahrzeuge in 24 Stunden) eine Umfahrung gebaut wird, welche mit Preisen von heute bereits 40 Millionen Euro kosten wird. Zusammen mit den notwendigen Optimierungen ist mit Gesamtkosten von mindestens 60 Millionen Euro zu rechnen.
- Notwendig wären u.a.:
  - Tieferlegung in weiten Teilen Wyhens zum Lärmschutz,
  - Erhalt aller bisherigen Querungsmöglichkeiten zumindest für den Langsamverkehr durch neue Brücken oder Unterführungen.
  - Mehr Abstand zum Naherholungsgebiet Salzlände mit Zugang.
  - Zusätzliche Kreiseln damit gar nicht erst neue Unfallschwerpunkte entstehen.

*Ein Straßen-Neubau dieses Ausmaßes hat einen sehr langfristigen Charakter und eine entsprechend lange Nutzungsdauer (genauso wie die Entwicklung von Siedlungsgebieten). Eine Fehlplanung lässt sich kaum korrigieren oder gar zurücknehmen, sodass auch unsere Enkel und Urenkel von einer schlechten Lösung betroffen sind.*