

„Sicherheitsausbau“ der B317 Friesacher Straße

Günter Emberger
Institut für Transportwissenschaft
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

TU-Wien
Kontakt: Guenter.Emberger@tuwien.ac.at

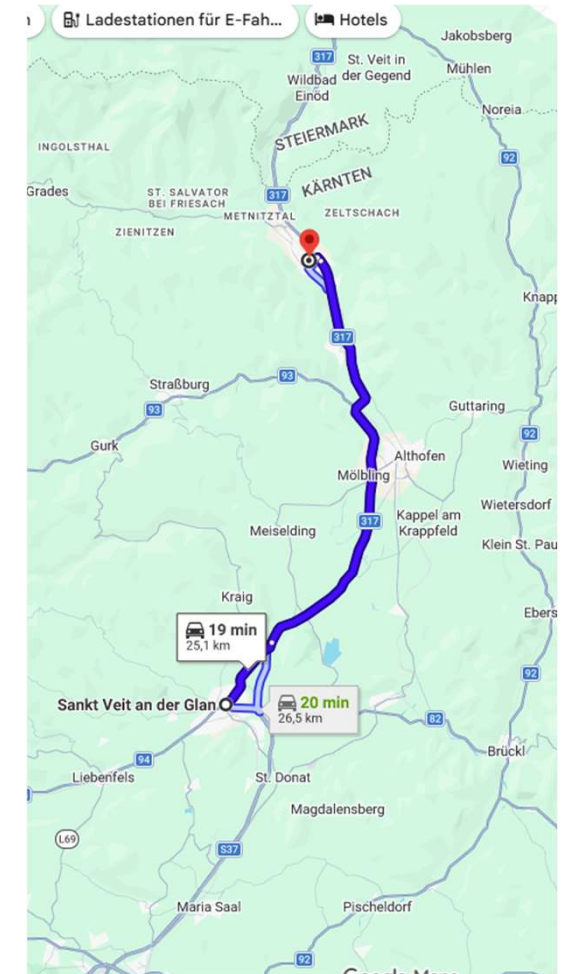
Die Friesacher Straße (B317) ist eine zentrale Verkehrsachse, die Kärnten und die Steiermark verbindet.

Sie entstand 1999 durch die Umbenennung von Teilstücken der B83 und B96 und wurde 2002 vom Bund an die Bundesländer übertragen [4].

Der Abschnitt zwischen St. Veit Nord und der steirischen Landesgrenze gilt als extrem unfallträchtig.

Die vier relativ schmalen Fahrstreifen ohne bauliche Mitteltrennung verleiten zu gefährlichen Überholmanövern, die oft in Frontalzusammenstößen enden [6].

Zwischen 2015 und 2020 ereigneten sich fast 300 Unfälle mit Personenschäden, bei denen 17 Menschen starben [5].



Zeitleiste B317



Jahr / Zeitraum	Ereignis
1999	Entstehung der B317 durch Umbenennung [4]
2019	ASFINAG sagt Wiederaufnahme der Planungen zu [6]
Nov. 2021	Planungsstopp durch Verkehrsministerin Leonore Gewessler [5]
Feb. 2022	Kärnten legt Rechtsgutachten vor, das den Stopp als rechtswidrig einstuft [7]
Okt. 2025	Wiederaufnahme der Planungen unter Minister Peter Hanke [8]
Apr. 2026	Arbeitsübereinkommen zwischen Bund und Land Kärnten [1]
2027/2028	Start erster vorbereitender Maßnahmen und Zwischensanierungen [1]
2032	Geplanter Baustart für den ersten großen Abschnitt im Bereich Friesach [1]
2039	Geplante Gesamtfertigstellung des Projekts [1]

Factsheet B317 Sicherheitsausbau



Kategorie	Details
Strecke	St. Veit Nord bis Friesach Nord (Kärnten) [1]
Länge	ca. 24 bis 27 Kilometer [1] [2]
Ausbaustandard	Vierspurig mit baulicher Mitteltrennung (Betonleitwand) [1]
Ausnahmen	Bereich Zwischenwässern bleibt zweispurig (nur Sanierung) [3]
Baukosten	ca. 400 Millionen Euro (ca. 16,6 Mio. € pro km) [1]
Flächenverbrauch	Reduziert von 30 Hektar auf ca. 10 Hektar [1]
Baustart	2027/2028 (Vorarbeiten), 2032 (Hauptbaulos Friesach) [1]
Fertigstellung	2039 (geplant) [1]
Zuständigkeit	Wechsel vom Bund (ASFINAG) zum Land Kärnten [1]
UVP-Pflicht	Keine Gesamt-UVP (Etappenbau); Feststellungsverfahren für Wasserschutzgebiet Zwischenwässern [3]

1. **Section Control** mit Temporeduktion auf 80 km/h

2. **Schwedische 2+1-Modell** - Fahrstreifen werden abwechselnd 2:1 aufgeteilt

(im Rahmen der "Vision Zero" hat [Schweden seit dem Jahr 2000 über 1.000 Kilometer bestehender Landstraßen ohne Verbreiterung in 2+1-Straßen umgebaut](#). Dabei wird auf der bestehenden Fahrbahn eine physische Mitteltrennung (Betonleitschiene oder Stahlseilbarriere) errichtet

Kosten-Nutzen Vergleich

Kriterium	Geplanter Straßenausbau	Section Control + Tempolimit	Schwedisches Modell (2+1)
Investitionskosten	~ 400 Mio Euro	weniger als 4 Mio Euro	~ 10 bis 15.Mio Euro (Schätzung)
Physischer Schutz	Ja (bauliche Mitteltrennung)	nein	Ja (Betonleitschiene auf Bestand)
Bodenversiegelung	massiv (~ 10 Hektar)	nein (Nutzung der Bestandsstrecke)	nein (Nutzung der Bestandsstrecke)
Umsetzungsdauer	Mehrere Jahre (Planung, UVP, Bau)	sofort	wenige Monate (Aufstellung)
Klimawirkung	Negativ (Betonierung, induzierter Verkehr)	Positiv (kein induzierter Verkehr, Emissionsreduktion durch Tempodämpfung)	Positiv (kein induzierter Verkehr, Emissionsreduktion durch Tempodämpfung)

Reaktionen auf offenen Brief



- Angeschrieben haben wir Bundesminister, Rechnungshof, Land Kärnten, Kärntner LRH, Asfinag, Kärntner Umweltanwaltschaft.
- Rückmeldungen bescheiden (Bundesminister, ASFINAG – gehen nicht auf Argumente oder Fragen ein), nur Kärntner Umweltanwaltschaft bestätigt unsere Vorschläge
- In ihrer amtlichen Stellungnahme vom 1. Juni 2026 stellt sich die Kärntner Umweltanwaltschaft klar hinter die wissenschaftliche Expertise: *"Im konkreten Fall der B317 Friesacher Straße ist aus Sicht des Kärntner Naturschutzbeirates/Umweltanwalts einer abwechselnden 2:1 Teilung der Richtungsfahrbahnen der Vorzug gegenüber dem derzeit geplanten Ausbau der Bestandsstrecke zu geben. (...) Dabei ist unter besonderen Umständen auch eine Messstreckenüberwachung (Section Control) als geeignetes Mittel zur Zielerreichung anzusehen."*

- Die zentrale Frage lautet nicht, **ob die Verkehrssicherheit auf diesem Streckenabschnitt verbessert werden muss**, sondern mit **welchen Maßnahmen** dies unter **Berücksichtigung von Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit, Klima- und Bodenschutz** sowie langfristiger **Systemwirkungen** erreicht werden kann.
- Ein 400-Millionen-Euro-Ausbau der B317 widerspricht den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit, wenn mit **Section Control** und dem schwedischen **2+1-Modell** (Betonleitschiene auf Bestand) eine bewiesenermaßen hochwirksame, klimaschonende und um ein Vielfaches günstigere Alternative (einstelliger Prozentbereich) zur Verfügung steht, die **denselben physischen Schutz vor Frontalunfällen** bietet.
- Darüber hinaus entspricht die **Finanzierung** der Alternative teilweise dem **Verursacherprinzip**, da Strafzahlungen aus Geschwindigkeitsübertretungen zur Finanzierung von Betrieb und Erhaltung beitragen können.
- Insgesamt ergibt sich durch die Implementation der Alternativen eine mehrfache **Win-win-Situation** für **Verkehrssicherheit, Natur- und Bodenschutz, Anrainern** sowie für die **öffentlichen Haushalte** von Bund und Ländern.

Fragen an die Verantwortlichen



- Wurden Alternativen wie Section Control, Tempolimit und 2+1 und deren Kombination systematisch geprüft?
- Welche vergleichenden Nutzen-Kosten-Analysen liegen zwischen Ausbau und Alternativen vor?
- Welche Sicherheitswirkungen werden jeweils erwartet?
- Wie werden/wurden Klima-, Boden- und langfristige Erhaltungseffekte in die Bewertung einbezogen?

Gerade bei Projekten dieser Größenordnung ist ein nachvollziehbarer und evidenzbasierter Mitteleinsatz im Sinne von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit von zentraler Bedeutung. Gemäß § 2 Bundeshaushaltsgesetz 2013 (BHG 2013) sind öffentliche Mittel nach den Prinzipien der Wirkungsorientierung sowie der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit einzusetzen.

**Ach ja – ein Gratisparkplatz im öffentlichen
Raum ist kein Menschenrecht !!!**

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at

- [1] MeinBezirk.at (22.04.2026): Bund zahlt, Land baut 400 Millionen für B317-Sicherheitsausbau bis 2039. https://www.meinbezirk.at/st-veit/c-politik/400-millionen-fuer-b317-sicherheitsausbaubis-2039_a8601506
- [2] WKO Kärnten: B317-Ausbau: Durchbruch für den Wirtschaftsstandort. <https://www.wko.at/ktn/news/b317-ausbau-durchbruch-fuer-den-wirtschaftsstandort>
- [3] ORF Kärnten (21.04.2026): B317 wird ab 2032 ausgebaut und verbreitert. <https://kaernten.orf.at/stories/3351009/>
- [4] Wikipedia: Friesacher Straße. https://de.wikipedia.org/wiki/Friesacher_Stra%C3%9Fe
- [5] Land Kärnten Pressemitteilung (04.02.2022): Gutachten bestätigt: Planungsstopp der B317 ist rechtlich nicht haltbar! <https://www.ktn.gv.at/Service/News?nid=33968>
- [6] OpenPetition: Sicherheitsausbau B317 — Die Verkehrsministerin muss handeln. <https://www.openpetition.eu/at/petition/online/sicherheitsausbau-b317-die-verkehrsministerinmuss-handeln>
- [7] Parlament Österreich: Anfrage 9707/J (XXVII. GP) betreffend B317-Planungsstopp ist rechtswidrig. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/J/9707/imfname_1412161.pdf
- [8] ORF Kärnten (14.10.2025): Neue Prüfung für Sicherheitsausbau. <https://kaernten.orf.at/stories/3325830/>
- [9] ASFINAG Blog (19.09.2023): 20 Jahre Section Control: Warum sie das Erfolgsrezept für mehr Verkehrssicherheit ist. <https://blog.asfinag.at/auf-der-autobahn/section-control/>
- [10] Kuratorium für Verkehrssicherheit (20.09.2023): 20 Jahre Section Control: Mehr Verkehrssicherheit, weniger Unfälle. <https://www.kfv.at/20-jahre-section-controlverkehrssicherheit/>
- [11] Parlament Österreich: Anfragebeantwortung 167/AB (XXIII. GP). https://www.parlament.gv.at/dokument/XXIII/AB/167/fname_072804.pdf
- [12] Parlament Österreich: Anfrage 602/J (XXII. GP). https://www.parlament.gv.at/dokument/XXII/J/602/fname_005647.pdf