

Plöckenpass – eine unendliche Geschichte zu Ende bringen

Francesco Alessandrini

29. Mai 2026

Dieser Text wurde auf der Pressekonferenz vorgestellt, die am 18. Mai dieses Jahres in Udine stattfand. Der Autor, ein Straßenbauingenieur, fasst die Gründe und Vorteile zusammen, warum – nicht zuletzt aufgrund der anhaltenden Ablehnung eines Tunnels durch Kärnten – sofort eine Entscheidung für eine neue Straßenführung auf der orografisch rechten Seite getroffen werden kann.

In meiner Eigenschaft als Straßenplaner und regelmäßiger Besucher unserer Berge wurde ich 2019 von Ing. Giovanni Puntel, einem leidenschaftlichen Befürworter, in einer Zeit, in der noch niemand an einen Erdbeben dachte und lange vor dem Erdbeben von 2023, beauftragt, eine Lösung auszuarbeiten und vorzuschlagen, die die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der derzeitigen Zufahrtsstraße zum Pass beseitigen könnte.

In Anbetracht der Tatsache, dass jeder Eingriff in das Gebiet, insbesondere eine Bergstraße, Auswirkungen auf die Umwelt hat, stellte sich zunächst die unvermeidliche Frage, ob es angebracht sei, die „Null-Option“ zu wählen, also nichts zu tun, oder stattdessen etwas zu unternehmen, um die damals und auch heute noch bestehende Situation zu verbessern.

Die Antwort lautete, dass es notwendig sei, etwas zu unternehmen, vor allem um eine sichere und kontinuierliche Verbindung zwischen den grenzüberschreitenden Gemeinden zu gewährleisten, was als das Element von grundlegender Bedeutung in der vorliegenden Frage und als Hauptmotivation für Ing. Puntel seit seiner Kindheit angesehen wurde.

Ing. Puntel hat sich zwar stets für die Tunnelvariante eingesetzt, ein zukunftsorientiertes Projekt, das die Integration und auch die wirtschaftliche Entwicklung der Region fördern sollte; angesichts der Schwierigkeiten und Enttäuschungen, die man in den letzten 50 Jahren in dieser Hinsicht erlebt hat, hielt er jedoch die Straßenvariante, von der ich noch sprechen werde, für die leichter umsetzbare Lösung. Die Straße hatte den großen Vorteil, dass sie viel weniger kostete als der Tunnel und dass man sich, abgesehen von Höflichkeitsgesten, nicht mit der österreichischen Regierung auseinandersetzen musste.

Im Rahmen des „etwas tun“ gab es viele mögliche Lösungen, alle mit ihren Vor- und Nachteilen. Derzeit erscheinen mir die noch im Spiel befindlichen Lösungen – die von uns vorgeschlagene Außenstraße und der Scheiteltunnel – beide als tragfähig, und meine Hoffnung ist, dass sieben Jahre nach unserem Vorschlag und viele, viele Jahre nach Beginn des Versuchs, die Frage zu lösen, endgültig eine Entscheidung getroffen und diese mit der Entschlossenheit und Überzeugung vorangetrieben wird, die eine solche Initiative erfordert.

Dies ist in erster Linie die erste eindringliche Bitte an unsere Regionalverwaltung. Anerkennung gebührt dem Engagement von Landesrätin Amirante und der Tatsache, dass die Region die Lösung des Tunnels mit einer gewissen Entschlossenheit vorantreibt, zumindest scheint es so.

Auszug aus dem Lageplan der Steinschlagschutzanlagen entlang der Trasse der vorgeschlagenen Lösung, beschränkt auf die Maßnahmen auf dem bestehenden Straßenabschnitt zwischen der zweiten und dritten Kehre; rot sind die Steinschlagschutznetze, blau der Steinschlagschutzstollen dargestellt.

Was unsere Lösung aus dem Jahr 2019 betrifft, eine Straße, die vollständig auf der orografisch rechten Seite des Rio Collinetta verläuft – eine Lösung, die später in die von der Region im Jahr 2024 in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie übernommen wurde –, so sei angemerkt, dass sie als Lösung konzipiert wurde, die die verschiedenen bestehenden Anforderungen optimieren sollte: ein Kompromiss zwischen der vorrangigen Forderung nach einer Verbindung zwischen den grenzüberschreitenden Gemeinden, den Umwelanforderungen, den Anforderungen des touristischen und gewerblichen Verkehrs, den wirtschaftlichen Anforderungen, den baulichen Anforderungen – sowohl hinsichtlich der baulichen Schwierigkeiten als auch des Zeitplans – und nicht zuletzt den Anforderungen an die Instandhaltung. Unsere Lösung hatte den Vorteil, dass sie relativ kostengünstig war (in unseren Berechnungen von 2024 beliefen sich die Gesamtkosten auf 112 Mio. €), verglichen mit den etwa dreifachen Kosten der Tunnelvariante, und sie hatte den weiteren großen Vorteil, dass die touristische und radtouristische Nutzbarkeit der italienischen Seite des Passes erhalten blieb, was mit der Tunnelvariante nicht realisierbar gewesen wäre.

Wir halten dies nach wie vor für eine sehr sinnvolle Lösung, und deshalb möchte ich sie Ihnen heute erneut zur Kenntnis bringen – zumindest zur vollständigen Information für Sie und Ihre Leser sowie für den unglücklichen Fall, dass die Tunnelvariante auch dieses Mal im Sande verläuft.

Ich möchte hinzufügen, dass die Straße gemäß der Planungslösung der Machbarkeitsstudie, die auf spezifischen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung und der ANAS basiert, eine Fahrbahnbreite von 9,5 m und eine auf 8 % begrenzte Steigung aufwies.

Steinschlagschutzanlagen

Auszug aus der Lage der Steinschlagschutzanlagen entlang der Trasse der vorgeschlagenen Lösung, mit den Maßnahmen auf dem Straßenabschnitt zwischen der Abzweigung von der dritten Kehre (schwarze Linie rechts) und dem Eingang des natürlichen Tunnels (gelber Abschnitt nach dem blauen Steinschlagschutzstollen oben links).

Da die Straße, die vom Pass nach Österreich hinunterführt, eine Breite von etwa 6 m hat und ich die Vorstellung, dass sie in Zukunft verbreitert werden könnte, für völlig unrealistisch halte, frage ich mich, ob es nicht sinnvoll wäre, auch auf der italienischen Seite eine Straße mit denselben Abmessungen zu bauen, wobei auch maximale Steigungen von bis zu 10,5 % zulässig wären. Diese Entscheidung würde insbesondere eine erhebliche Vereinfachung der Trassenführung ermöglichen.

Die Änderung, die ich Ihnen vorschlage, wäre – in Abweichung von den geltenden Vorschriften – von großer Bedeutung: In den Bergen bedeutet eine Verringerung der Fahrbahnbreite um zwei oder drei Meter eine drastische Verringerung der Umweltbelastung, der Kosten und der baulichen Schwierigkeiten, die in einer bergigen Umgebung ohnehin schon hoch sind. Eine solche Änderung würde daher die Lösung einer offenen Straße noch attraktiver machen.

Abschließend möchte ich kurz auf die jüngste Meldung zum Bau einer Forststraße

eingehen, deren Trasse sich mehr oder weniger mit der von uns vorgeschlagenen Straße deckt: Diese Lösung ist zu begrüßen, sofern sie im Eilverfahren umgesetzt wird. Diese Straße könnte eine Notumgehung darstellen – und ich betone: nur eine Notumgehung –, falls die derzeitige Straße erneut durch Naturereignisse unterbrochen werden sollte. Ich halte diese Forststraße für eine „Minimallösung“, über die es keinerlei Verhandlungen geben darf. Wäre ich an der Stelle der Regionalverwaltung, würde ich vermeiden, bei einer Wiederholung eines Ereignisses wie dem Erdbeben von 2023 mit der damit verbundenen Sperrung des internationalen Verkehrs unvorbereitet zu sein.

Diese Forststraße könnte zudem eine vorläufige Umsetzung der endgültigen Straße auf der orografisch rechten Seite des Rio Collinetta darstellen, indem sie für diese zu einer Art Baustraße wird und es ermöglicht, alle Schwierigkeiten, die bei der Realisierung der von uns vorgeschlagenen Straße auftreten, im Detail zu untersuchen, von der ich mir weiterhin erhoffe, dass sie die endgültige Lösung für den Zugang zum Plöckenpass werden kann.

Francesco Alessandrini