

Laura Matelda Puppini 22. Mai 2026

Verkehrssituation am Plöckenpass.

Also mal ehrlich: Will die Politik nun endlich mit der Planung der alternativen Passstraße beginnen, der einzigen realisierbaren Lösung?

Dieser Artikel befasst sich erneut mit der Frage, wie die Verkehrsanbindung des Plöcken-Passes endgültig wiederhergestellt werden kann – ein Thema, das auch Gegenstand eines Treffens in Udine war, das am 18. Mai 2026 vom „Patto per l'Autonomia“ und „Civica“ organisiert wurde und an dem auch die Regionalräte Massimo Moretuzzo, Serena Pellegrino von der AVS und Massimo Mentil von der PD, und wie der Verkehr ohne Umweltschäden ermöglicht werden kann, nach dem gewaltigen Erdbeben am Pal Piccolo in der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember 2023 – ein Problem, auf das die Wissenschaft bereits eine Antwort gefunden hat, aber es gibt diejenigen, die nicht hören wollen ...

Ich beginne den x-ten Beitrag zu dieser endlosen Geschichte darüber, wie die Befahrbarkeit des Plöcken-Passes für Kraftfahrzeuge endgültig wiederhergestellt werden kann – ein Thema, bei dem Wissenschaft, Gewissen und gesunder Menschenverstand offenbar im Widerspruch zu bestimmten Interessen stehen (Confindustria, die von Stefano Mazzolini vertretenen Kreise und wer weiß, wer noch) –, um einige, wie man sagen könnte, historische und aktuelle Aspekte dieses Problems zu klären, während wir hoffen, dass die Region – ja, nein, vielleicht doch für die Lösung entscheidet, die bereits am 30. Januar 2024 bei dem Treffen im Sitz des Ingenieurverbands der Provinz Udine und der Universität Udine vorgeschlagen wurde: eine alternative Trasse vorzuschlagen und den Tunnel aus verschiedenen Gründen zu verwerfen: Instabilität der Berghänge, Probleme für die reichhaltigen Trinkwasserressourcen in diesem Gebiet, insbesondere für die „Fontanone“ von Timau, die durch einen Tunnelbau beeinträchtigt werden könnte; Verlauf der transalpinen Ölpipeline; astronomische Kosten des Bauvorhabens ohne konkreten Nutzen und möglicherweise weitere Gründe. (1).

Und bereits am 9. Dezember 2023 veröffentlichte die Facebook-Gruppe „Salviamo i sentieri Cai 227 e 228“ die Aufzeichnung des Beitrags des Geologen Dario Tosoni in der Sendung „Ore 12“ auf Udinese TV vom Vortag, in dem der bekannte Experte über den Erdbeben am Pal Piccolo sprach. Obwohl er betonte, dass ihm noch wenige Daten zur Verfügung stünden, erläuterte er damals anhand von Bildern die orografischen und hydrogeologischen Merkmale des betreffenden Gebiets und hob hervor, wie wichtig es sei, die komplexe Situation gründlich zu untersuchen, bevor man irgendwelche Maßnahmen plane, die sich sicherlich nicht auf herkömmliche Steinschlagschutznetze oder Barrieren gegen Erdbeben stützen könnten. Er wies darauf hin, dass der Boden in diesem Gebiet nachgiebig und reich an Grundwasser sei (2), während der von der ANAS entsandte Geologe Andrea Mocchiutti anhand der von einer Drohne gemachten Aufnahmen eine erste Einschätzung des Geschehens abgab. Ergebnis: Es handelt sich um den größten Erdbeben, der sich in der Region ereignet hat. „Es hat sich eine Fläche von 50 x 50 Metern mit einer Dicke von 10 Metern gelöst, ein geschätztes Volumen von rund 40.000 Kubikmetern, wodurch sich der Hang faktisch verändert hat.“ Felsbrocken und Geröll haben mehrere Hektar erfasst, von der zwölften bis zur dritten, einige sind in den Bach But gefallen, Hunderte von Metern flussabwärts. Neue Abbrüche sind möglich, auch schon in Kürze. „Es gibt offene Risse, Dutzende Kubikmeter können sich lösen.“ (3).

Und sicherlich wurden die geotechnischen Gutachten bei dem Treffen Ende Januar in Udine gebührend berücksichtigt, als eine alternative Trasse vorgeschlagen wurde. Doch dann begann jemand – von dem ich allerdings nicht gelesen habe, dass er über geologische Daten verfügte, der aber vermutlich zur Kategorie der „Ich will, ich will, ich will unbedingt“ gehörte – sich dieser logischen Lösung in den Weg zu stellen, und der erste Name, der genannt wurde, war der des Ratsmitglieds und Vizepräsidenten des Regionalrats Stefano Mazzolini, der „auf eigene Faust“ sogar nach Deutschland und Österreich reiste, um Sponsoren und Zustimmung für den Tunnel zu suchen – hoffentlich in dem Wissen, wovon er sprach, und damit das Problem der Befahrbarkeit des Passes von der wissenschaftlichen Ebene auf die rein politische Ebene verlagerte. Nun gibt es zwei Arten, Wirtschaft und politische Vertretung zu verstehen: zum einen den Ansatz, objektiv und mit möglichst großem Sachverstand die Interessen der vertretenen Bürger zu vertreten, wobei auch die Meinungen der Minderheit berücksichtigt werden, sofern diese fundiert und begründet sind und ohnehin Gegenstand der Diskussion sein sollten; und zum anderen den Ansatz, dass man, sobald man an die Macht gekommen ist, den zu vertretenden Partikularinteressen – etwa von Unternehmen und privaten Gesellschaften oder deren Verbänden – mehr Gewicht beimisst, in der Annahme, dass das, was diese wollen, mit dem Wohl der Bevölkerung übereinstimmt, wobei Wissenschaft, Umwelt und alles andere zum Teufel geschickt werden und alles auf einen kindischen Kampf zwischen den Kreuzrittern und den Feinden der Kreuzritter, den bösen Ungläubigen, reduziert wird, was bedeutet, dass die Lösung für ein komplexes Problem im Jahr 2026 aus einem Machtverhältnis resultiert, bei dem es keineswegs sicher ist, dass der Bessere gewinnt. Lesen Sie die lokale Presse, und Sie werden sehen, dass es so ist. Aber wenn ich mich irre, korrigieren Sie mich.

In diesem Krieg, der kaum geführt wird, weil der Mächtigere, der das Geld der Bürger verwaltet und die Kontrolle über eine meist schweigende Mehrheit hat, alles tun kann – auch wenn die demokratische Methode dabei auf der Strecke bleibt –, verliert man sich, zumindest wenn man der Presse folgt, weiterhin in endlosen Seifenoperen, deren Lösung bereits feststeht und von Experten bewertet wurde. So auch beim Plöcken, dessen Durchfahrt nach dem Erdbeben im Dezember 2023 bereits klar ist: Die Techniker haben ihre Position festgelegt.

So verhält es sich auch mit dem Plöcken: Für die Befahrbarkeit dieses Passes ist die Haltung der Techniker nach dem Erdbeben im Dezember 2023 bereits klar, doch wird aufgrund von Stefano Mazzolini, einem Hotelier aus der Gegend um Tarvisio, von dem man nicht weiß, wen er vertritt, falls er überhaupt jemanden vertritt, sowie von der Confindustria und anderen Machthabern, die nur an ihre Partikularinteressen denken, ohne sich überhaupt sicher zu sein, dass sie diese verwirklichen können, die keine repräsentative Rolle innehaben und oft nicht einmal eigenes Geld investieren, aber ihre Wünsche und Forderungen lautstark verkünden.

Ich schreibe dies jedoch, ohne jemanden beleidigen zu wollen, und falls ich mich irre, korrigiert mich bitte. Und vielleicht gibt es auch diejenigen, die davon träumen, dass der gesamte Schwerverkehr durch einen gigantischen Tunnel am Plöcken geleitet werden könnte – was angesichts des Widerstands vor allem des Berges unmöglich zu realisieren ist, der bereits gezeigt hat, wozu er fähig ist, indem er etwa 50.000 Kubikmeter Gestein auf die Straße und ins Tal geschleudert hat, und die damit einhergehende Zerstörung des Territoriums und der auch vom Menschen geprägten Umwelt, verbunden mit exorbitanten öffentlichen Ausgaben in diesem historischen Moment, nur um 10 oder 15 Minuten gegenüber der bereits realisierten Autobahn zu gewinnen. Und wenn man sich damals bei der Autobahn, die Friaul-Julisch Venetien mit Österreich

verbinden sollte, für die Trasse durch Canal del Ferro und das Val Canale entschieden hat, dann sicher nicht aus Vorurteilen.

Diese Überlegungen sowie die Einschätzungen erfahrener Geologen, auch nach dem gewaltigen Erdbeben im Dezember 2023, führten dazu, dass man sich für die Suche nach einer alternativen Verkehrsverbindung entschied; zu dieser Lösung gelangte man bei dem Treffen in Udine am 30. Januar 2024 im Polo dei Rizzi, die vom Ingenieurverband der Provinz Udine und der Universität Udine organisiert wurde, um den Pass insbesondere für Pendler so schnell wie möglich wieder zu öffnen. Der Bau eines Tunnels hätte nicht nur Auswirkungen auf ein zunehmend fragiles hydrogeologisches System gehabt und enorme Kosten verursacht, sondern auch die Gefahr mit sich gebracht, ernsthafte Probleme für den „Fontanone di Timau“ zu verursachen, die wichtigste Karstquelle Friauls, deren Wasser zudem talabwärts von der Firma Secab mit ihren Wasserkraftwerken aufgefangen wird, von denen ein ganzes Tal abhängt. (4).

Die Straße verlief nicht immer so, wie sie heute ist; sie wurde 1933 aufgrund von Kriegsproblemen gebaut, und die Trassen variierten im Laufe der Zeit.

Die heutige Straße von Timau zum Plöcken wurde 1929, zur Zeit des Faschismus, geplant und 1933 fertiggestellt. Militärische Erfordernisse zwangen damals jedoch zu einer Trassenführung, die für einen möglichen Feind weniger sichtbar war, weshalb die Straße dicht am Pal Piccolo entlanggeführt wurde, wodurch laut Diego Carpenedo „eine sehr schöne Straße am falschen Ort“ entstand. (5).

Es gibt Stimmen, die der Ansicht sind, dass es die Etrusker waren, die als Erste eine Straße bauten, die den Pass für Menschen und Handel erschloss, wobei sie dem von den Karnen vorgezeichneten Verlauf folgten, wie die Inschrift von Würmlach belegt. Später, in der Römerzeit, gab es eine Straße, vielleicht eine Konsularstraße, vielleicht eine Kaiserstraße, die durch drei Inschriften belegt ist, die als echt und nicht als Fälschungen gelten und zwischen Timau und Plöcken gefunden wurden: die erste in der Ortschaft „Mercato Vecchio“, die zweite und dritte unweit des Passes. Die Lage dieser beiden letzten Inschriften und „sichere Spuren einer alten Straße rechts vom Bach des Plöcken“ ließen den Schluss zu, dass der ursprüngliche Verlauf diesem Hang folgte. (6). Im Laufe der Jahrhunderte wurde die Straße dann mehrfach restauriert und umgestaltet sowie mit Verteidigungsanlagen versehen, die jeden Feind am Vorrücken hindern sollten. (7).

Allerdings werden – ebenfalls in dem von Michele Gortani herausgegebenen Führer von Marinelli – zwei verschiedene Routen erwähnt: die alte und die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Bandes (1924–25) bestehende, die sich ab Mercatovecchio völlig voneinander unterscheiden würden: Die ursprüngliche Route hätte die etwas weiter vorne auftauende Schlucht über eine Holzbrücke überquert und den Pass nach Val di Collina und zur Schialutta erreicht, während die 1924 bestehende Route folgendermassen verlief: Kaum Timau passiert, überquerte sie die But über eine Holzbrücke, führte am Heiligtum des Cristo vorbei und verlief dann etwas mehr als einen Kilometer entlang des Flussbettes, um anschließend auf das linke Ufer zu wechseln und, an einer Ruine aus kolossalen Steinblöcken hinaufsteigend, um die äußerste linke Seite der Creta di Timau herumzuführen. Sie stieg dann auf halber Höhe an und erreichte bei einer Lichtung den Ort „Mercatovecchio“. Hinter dieser Ebene führte sie weiter bergauf auf halber Höhe und erreichte schließlich den Gipfel des Passes. (8). Die Lage zweier der gefundenen Inschriften ließ jedoch auch vermuten, dass es von Anfang an unterschiedliche Wege gab, die zum Pass führten, darunter auch für Wagen: „Der erste verlief vollständig auf der rechten Seite des Val Grande und

erreichte von dieser Seite das Val di Collina und Collinetta, während über Mercatovecchio ein Viehweg verlief, der 373 mit dem heutigen Verlauf für Wagen freigegeben wurde“. (9)

In dem von Micheel Gortani herausgegebenen Reiseführer von Marinelli findet sich jedoch auch ein Hinweis auf die neue Straße, die der Staat bauen wollte und auch baute, wobei in erster Linie Verteidigungsaspekte berücksichtigt wurden. Tatsächlich ist von einer „modernen Trasse“ die Rede, die Timau mit dem Pass verbinden sollte und die genau der heutigen entspricht. (10).

Der bereits in den 1950er Jahren geplante Tunnel wurde nicht realisiert, und stattdessen entschied man sich für die Autobahn A23.

Der bereits in den 1950er Jahren geplante Tunnel wurde aus verschiedenen Gründen nicht realisiert, die alle ernsthaft zu berücksichtigen waren, wie die extrem hohen Kosten, das Problem des Lkw-Verkehrs und ein umfassendes Abkommen mit Österreich, das massive Eingriffe in das interne Straßennetz bis zum Pass erfordert hätte. Den Sozialisten und Sozialdemokraten in Kärnten lag das Projekt jedoch in den 1960er und frühen 1970er Jahren sehr am Herzen; sie sahen darin, sehr idealistisch und ohne Abwägung aller relevanten Faktoren, einen Motor des Fortschritts.

So bekundete Enzo Moro im Juni 1968 sein Interesse an verschiedenen regionalen Problemen, darunter der Tunnel unter dem Plöcken (11), doch bereits im September desselben Jahres war im Zusammenhang mit dem Tunnel von einem bürokratischen Verfahren die Rede, das bereits in den Fesseln der Bürokratie stecken geblieben war. (12). In der Zwischenzeit beschlossen der Staat und die Region angesichts des gestiegenen Güterverkehrs auf der Straße und zur Förderung des europäischen Fernverkehrs, die Autobahn A23 Palmanova – Tarvis zu bauen, die eine günstigere Trasse vorsah; die Bauarbeiten begannen 1966 und wurden 1986 abgeschlossen. (13).

1975 finanzierten Österreich und Italien eine Studie für einen Basistunnel, und 1985 wurde nach Finanzmitteln für dessen Realisierung gesucht. So wurde 1986 die private Plöckentunnel Aktiengesellschaft gegründet, die jedoch später aufgelöst wurde. In den Jahren 1988–1989 fanden diesbezügliche Verhandlungen zwischen Italien und Österreich statt, um eine endgültige Einigung über den Basistunnel zu erzielen. Doch auf österreichischer Seite kam es zunehmend zu Protesten und Widerstand wegen der Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens, das das Gebiet zu bewältigen hätte. Schließlich wurde in Kärnten ein Volksentscheid abgehalten, der – soweit ich mich erinnere, da ich keine Quellen gefunden habe – mit einem Nein zum Tunnel endete. (14).

Nach 1976 beschlossen Österreich und Italien angesichts der beiden verheerenden Erdbeben, sich für einen Basistunnel zu entscheiden, doch 1990 schlug Österreich erneut drei mögliche Lösungen für den Karnischen Kreuzpass vor: Ausbau der Straße mit Wintertauglichkeit; Mitteltunnel mit einer Fahrzeiterparnis von 10 Minuten; Basistunnel mit einer Fahrzeiterparnis von 20 Minuten; 1992 kehrte man zur Hypothese des Ausbaus der bestehenden Straße zurück, die schließlich 2010 bei einem Treffen in Mauthen (15) und, zwischen den einzelnen Sitzungen und Protesten, nach sorgfältiger Abwägung der Kosten und der Probleme des Schwerverkehrs, gelangte man schließlich im Jahr 2016 dazu, das Ingenieurbüro CCE Ziviltechniker CmbH aus Klagenfurt zu beauftragen, die Frage der Verbesserung der Verkehrsanbindung am Karnischen Kreuzpass unter Berücksichtigung der drei alten Optionen zu untersuchen.

Das Ingenieurbüro erstellte seinen Bericht, den es 2019 veröffentlichte, und hob dabei

verschiedene kritische Punkte hervor, auch wirtschaftlicher Art, angesichts enormer Kosten bei nur wenigen Minuten Zeitgewinn; zudem hätte der Bau eines Basistunnels einen reduzierten Platz für die Fahrbahn mit sich gebracht, während erst 2018 auf österreichischer Seite das Vorhandensein der Ölpipeline entdeckt wurde. (16).

Darüber hinaus führte das Ingenieurbüro CCE Ziviltechniker GmbH aus Klagenfurt im Sommer und Herbst 2018 Verkehrserhebungen durch, die von Tolmezzo zum Karniker Kreuzpass und von dort weiter nach Osttirol führten, um den Zustand der Straßeninfrastruktur zu bewerten. Was den Abschnitt von Tolmezzo bis zur Staatsgrenze betrifft, so zeigte die Analyse der Trasse die geringe Breite der Fahrbahn sowie die Veralterung und Nichtkonformität der Lawinentunnel, der Erdstützbauwerke und der Steinschlagschutzbarrieren mit den aktuellen Standards auf. (17).

Zudem wies das Unternehmen, das die Studie erstellt hatte, darauf hin, dass zwar mit erheblichen Kosten für die Instandsetzung der Straßenführung am Plöcken zu rechnen sei, insbesondere für den Bau eines Tunnels, aber niemand sicher sei, ob sich der Aufwand lohnen würde, auch weil die EU bereits damals auf nachhaltigere Verkehrsmittel als den Straßenverkehr umstellte und den Schienenverkehr bevorzugte. Zudem musste die gesamte Streckenführung überdacht werden, um zu verhindern, dass die kleinen Ortschaften – wie es regelmäßig geschah – von riesigen Lastwagen verstopft wurden. (18).

Auf italienischer Seite war bereits 2017, also lange vor dem Sturm „Vaia“ und Fedrigas Amtsantritt als Präsident, bekannt, dass die SS 52 bis eine gefährdete Straße war, sodass Radio Studio Nord News einen Artikel vom 28. September 2017 mit dem Titel „SS 52 Bis Carnica, hier ist der 63-Millionen-Euro-Plan zu ihrer Sanierung“ veröffentlichte. (19).

In dem Artikel hieß es: „Ein umfassender und bereits finanzierter Sanierungsplan in Höhe von über 63 Millionen Euro, der es ermöglichen wird, das Berggebiet durch gemeinsam mit der Region abgestimmte Maßnahmen zur Sicherung der Staatsstraße SS52bis aufzuwerten. Diese seit langem erwarteten Bauarbeiten werden sich auch positiv auf die lokale Wirtschaft auswirken.“ Dies erklärte die Präsidentin der Region Friaul-Julisch Venetien, Debora Serracchiani, bei der Vorstellung der Machbarkeitsstudie zur Sanierung der SS52bis und des Plöcken-Passes, an der auch der Präsident von Anas, Gianni Vittorio Armani, und die Regionalrätin für Infrastruktur und Raumordnung, Mariagrazia Santoro, teilnahmen. An dem Treffen, das im Ratssaal des Rathauses von Tolmezzo stattfand, nahmen die Bürgermeister der von der Straßenverbindung betroffenen Gemeinden (Tolmezzo, Arta Terme, Zuglio, Treppo Carnico, Paularo, Paluzza, Sutrio, Cercivento und Ravascletto) teil. „Es handelt sich“, erklärte Serracchiani, „um eine Reihe von Maßnahmen, die die Straßenverbindung sowohl für den lokalen als auch für den touristischen Verkehr sicherer, flüssiger und zugänglicher machen werden. Es wird sich nicht um ein einziges Bauabschnitt handeln, sondern um separate Bauabschnitte, die somit ein schnelleres Vorgehen ermöglichen, wobei einige Arbeiten bereits baureif sind.“ (20).

Doch dann wechselte die Regionalregierung, und der Sturm, der später den Namen „Vaia“ erhielt, tobte gerade zu Beginn ihrer Amtszeit. Und die neue Regionalregierung von Friaul-Julisch Venetien, die meiner Meinung nach voll und ganz damit beschäftigt war, den Bürgern Rechte zu entziehen, das Gesundheitswesen zu privatisieren und alles nach ihren eigenen Vorstellungen umzugestalten, vergaß ganz einfach die Straße zum Plöckenpass. Außerdem wurde aus österreichischer Quelle bekannt, dass sich der Abgeordnete Mazzolini bereits wenige Monate nach seiner Wahl für den Tunnel eingesetzt hatte, aber vielleicht, weil die Serracchiani-Regierung

vorgeschlagen hatte, die bestehende Straße zu sanieren, fast so, als hätte Karnien keine anderen Probleme, mit dem Ergebnis, dass niemand weder vor noch nach Vaia etwas unternommen hatte. (21).

So setzte der Pal Piccolo in der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember 2023 ein endgültiges Zeichen, indem er abrutschte und fünf Kehren sowie einen Tunnel (22) wegfegte und alle in die Realität zurückholte. „Große Felsbrocken, vermischt mit Schlamm, Bäumen und Geröll, haben sich [...] aufgrund der Regenfälle vom Berg gelöst und sind auf die Straße gestürzt, die unter dem Gewicht des Erdbebens nachgab.“ (23).

Unglaublich war jedoch, was der Architekt Riccardo Riccardi am nächsten Tag erklärte, als man sah und erfuhr, was geschehen war – glücklicherweise ohne Opfer. Er sagte, nachdem sich der gewaltige Erdbeben in der Nacht vom Freitag, dem 1., auf den Samstag, den 2. Dezember 2023, ereignet hatte, dass er am folgenden Montag, also am 4. Dezember, die Straße nach Österreich wieder öffnen lassen würde (24), und zeigte damit, dass er völlig realitätsfern war.

Und obwohl klar ist, dass es so weitergeht, wird immer noch mit sinnlosen Streitigkeiten fortgefahren ... Zur Unterstützung eines Tunnels, der nicht realisiert werden kann.

Unmittelbar nach den Feiertagen, genauer gesagt am 30. Januar 2024, fand das Treffen im Polo dei Rizzi statt, organisiert vom Ingenieurverband der Provinz Udine und der Universität Udine, mit dem Ziel, den Pass so schnell wie möglich zu öffnen, insbesondere für die Pendler, auf die ich bereits hingewiesen habe. Dabei wurde jeglicher Tunnel verworfen und eine sicherere Alternativroute vorgeschlagen, um zum Pass, zur Grenze und somit nach Mauthen, dem ehemaligen Zollort, zu gelangen.

Aber vielleicht begann Stefano Mazzolini, wie damals auch Tiroler Quellen berichteten, sofort seine verzweifelte Suche jenseits der Grenze bei der Rechten und der extremen Rechten nach Befürwortern des Tunnels, ohne auch nur den Hauch einer geomorphologischen Analyse, und schob damit das Problem des Infrastrukturprojekts zur Sicherung des Passverkehrs, das vor jeglichem Handeln – vom technischen bis zum politischen Bereich – auf multidisziplinärer Ebene wissenschaftlich bewertet werden müsste, (25) das nur vorsieht, dass die Kreuzritter den Ungläubigen den Krieg erklären, mit verschiedenen Schachzügen, um die eigene Armee zu vergrößern. Sagt mir doch mal, ihr da! O tempora o mores!

Schließlich erklärte Landesrätin Amirante, nachdem sie die derzeitige Strecke mühsam und unter ständigen Unterbrechungen wieder in Betrieb genommen hatte, anstatt zumindest sofort eine alternative Route in Betracht zu ziehen, dass „der 4,1 Kilometer lange Tunnel die Lösung ist, die den Bedürfnissen der Region am besten entspricht: Er gewährleistet Sicherheit, eine durchgehende Verbindung auch im Winter und schützt den touristischen und ökologischen Charakter des Passes. Es ist die nachhaltigste und modernste Wahl, die von Institutionen und Wirtschaftsverbänden gemeinsam getragen wird. (...). „Wir haben die Option eines 8,5 Kilometer langen Basistunnels ausgeschlossen, da dieser zu kostspielig und im Verhältnis zum Ziel unverhältnismäßig ist. Die Option, über die größter Konsens herrscht, ist der Scheiteltunnel, der aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht nachhaltig ist.“ (26).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Lösung, die zuvor nicht einmal in Betracht gezogen worden war, weil sie nicht einmal die Hälfte der Probleme löst – einschließlich des

Gefälles und schon gar nicht der geologischen Probleme –, sozusagen aus dem Hut eines Zauberers gezogen wurde, mit Kosten von einer halben Milliarde Euro, und als Lösung erschien, um die Umwelt nicht allzu sehr zu beeinträchtigen und die Kreuzzug führenden Rechten zufrieden zu stellen.

Ein kurzer Tunnel in großer Höhe hätte jedoch nur den Durchgang von PKWs und Grenzpendlern ermöglicht und wirft eine endlose Reihe geologischer und betrieblicher Probleme auf; zudem stellt er nicht einmal die politischen Befürworter des Basistunnels zufrieden, die um jeden Preis den Durchgang für LKWs wollen – und wenn dann alles abrutscht und die SECAB ohne Strom dasteht, der Brunnen und halb Karnien ohne Trinkwasser – na ja, das Geld hat ja der Staat oder die Region bereitgestellt, die an diesem Punkt nur erneut versuchen könnten, die Trümmer mit weiteren Ausgaben zu beseitigen, während die karnischen Dörfer der Umgebung aufgrund des Schwerverkehrs zugrunde gehen würden.

Und so kommt es, dass die Tunnelbefürworter nach einer Phase der „Ruhe des Kriegers“ wieder loslegen, ohne etwas in der Hand zu haben außer ihrem eisernen Willen, und die Seiten des Messaggero Veneto mit ihren Gedanken füllen, fast so, als könnten ein paar politische Treffen der Entscheidungsträger und ein paar Erklärungen gegenüber der Presse das Problem lösen, ohne auf den Kern der Sache einzugehen.

Und nach dem Hin und Her von Mazzolini und dem Zögern von Cristina Amirante, die einen Abschluss in Bauingenieurwesen hat und daher eigentlich etwas davon verstehen müsste, berief der oben erwähnte Vizepräsident des Rates, ein Mitglied der Lega, am 28. Juli 2025 berief der oben erwähnte Vizepräsident des Regionalrats, ein Mitglied der Lega, auf Initiative der Handelskammer Pordenone-Udine einen Arbeitskreis ein, der Institutionen, Unternehmen und Vertreter der Region zusammenbringt, „um den Bau des 4,1 km langen Tunnels unter dem Plöckenpass zu beschleunigen“. (27)

Und die Presse berichtete, dass zwischen Gianni Da Pozzo und Cristina Amirante eine Einigung über den Bau des Tunnels erzielt worden sei, ohne auch nur den Machbarkeitsbericht abzuwarten. (28). Die Beteiligten legten also folgenden Zeitplan fest: bis 2026 Erstellung des technisch-wirtschaftlichen Machbarkeitsentwurfs, bis 2028 Baubeginn. (29). Hier ist ein Beispiel dafür, wie man beschließt, ein Projekt dieser Größenordnung durchzuführen, denke ich mir, während ich diese Zeilen auf www.udinetoday.it lese, ohne jegliche Daten, in der Annahme, dass der politische Wille jede geomorphologische, geologische und umweltbezogene Analyse außer Kraft setzen kann! Aus dem zitierten Artikel geht jedoch hervor, dass offenbar keine österreichischen Vertreter bei dem Treffen anwesend waren, aber vielleicht gelten diese als „Fremde“. Kurz gesagt, eine rein interne Angelegenheit, die offenbar von vier Akteuren beschlossen wurde, die wirtschaftliche Interessen außerhalb jeglicher Regionalratssitzung vertreten.

Und der sofortigen Realisierung dieses Tunnels in großer Höhe, mit allem, was das mit sich bringen könnte, gaben auch die Confindustria von Udine ihre Zustimmung, mit der Begründung, er sei sofort für Sicherheit und Entwicklung notwendig, wobei sie sich hüteten, etwas anderes zu erklären, sowie Stefano Mazzolini, der sich hämisch freuen konnte, dass er als Erster daran geglaubt hatte. Natürlich kam auch ein „O.K.“ von Vertretern der Bergregionen, wie es scheint, die nicht näher identifiziert wurden. (30).

Das Treffen in Mauthen.

An diesem Punkt versammelten sich am 25. September 2025 in Mauthen 30 Personen, darunter Experten und Vertreter von Umweltverbänden, um anhand von Berichten zu unterstreichen, was bereits am 30. Januar 2024 in Udine dargelegt worden war: Der Tunnel ist nicht realisierbar, und es muss eine alternative Trasse gesucht werden, wobei auch ältere Verkehrswege zu berücksichtigen sind.

An dem Treffen nahmen auch der Geologe Hans Peter Schönlaub und der Hydrogeologe Maurizio Ponton (31) sowie Gerhard Unterweger, seit Jahrzehnten Experte für Verkehrsproblematik, die in ihren Beiträgen die Risiken und Gefahren eines möglichen Tunnels durch den Plöcken-Pass für die Trinkwasserversorgung Karniens dargelegt hatten, was im Widerspruch zur EU-Wasserrahmenrichtlinie steht, die eine Verschlechterung der bestehenden Wasserverhältnisse ausdrücklich verbietet.

Anschließend ergriff auch Ingenieur Robert Unglaub von der Allianz Alpenkonvention/Kärnten das Wort und skizzierte die Bestimmungen des Verkehrsprotokolls, die dem Bau des zur Diskussion stehenden Tunnels entgegenstehen. Im Mittelpunkt standen dabei die Gefahr neuer Transitachsen und der Erhalt von Naturräumen. (32). Aus der Mitteilung über die Ergebnisse des Treffens ging zudem hervor, dass eine bilaterale Expertenkommission die drei möglichen Varianten für eine sichere Straßenverbindung über den Karnischer Kreuzpass prüft.

Außerdem wurde klargestellt, dass der von Confcommercio und Confindustria befürwortete Tunnel nicht für Grenzgänger und Touristen gedacht sei, sondern dazu diene, den Schwerlastverkehr auf der Straße zu leiten, als ob die Autobahn A 23 nicht ausreichen würde, und es war auch zu lesen, dass der italienische Verkehrsminister Matteo Salvini einen großen Tunnel befürwortete, der eher auf einen Transitkorridor von Triest nach Deutschland setzt als auf den regionalen Nutzen für die Bevölkerung in den Tälern des Bût und des Gail.

Diese Hypothese wurde jedoch angesichts der Brüchigkeit des Gesteins als reine Science-Fiction betrachtet und würde einen massiven Anstieg des Schwerverkehrs durch Karnien verursachen, das dies nicht verkraften könnte und Tourismus sowie die natürliche Umwelt verlieren würde, verbunden mit einer starken Zunahme der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung auch in den Tälern von Gail und Drau bis nach Lienz, Orte, die vom Tourismus leben, und weiter bis nach Kitzbühel und Kufstein in Tirol, mit schwerwiegenden Folgen für die Lebensqualität und die bereits vorhandene regionale Infrastruktur, sowohl auf italienischer als auch auf österreichischer Seite. Doch diese Probleme waren bereits in der Arbeit des zitierten technischen Büros CCE Ziviltechniker GmbH aus Klagenfurt aufgezeigt worden. (33).

Dann die jüngste Wiederaufnahme des Slogans „Ich will den Tunnel, macht euch an die Arbeit“ der Confindustria und das von Patto per l'Autonomia und Civica organisierte Treffen in Udine, um die bereits aufgezeigten, üblichen Probleme zu erörtern, aufgrund derer der Tunnel nicht gebaut werden kann; dazu siehe sowohl die Pressemitteilung auf der Website der Region als auch verschiedene Artikel in der Presse. (34).

Und damit mache ich vorerst Schluss, in der Hoffnung, dass sich der gesunde Menschenverstand, die Wissenschaft und auch die österreichische Haltung gegen die Kreuzritter durchsetzen.

Und zum Schluss schreibe ich, dass es meiner Meinung nach angesichts dessen, was sich seit Februar 2024 abzeichnet, nun endlich „höchste Zeit“ wäre, eine Alternative zur derzeitigen Route über den Pass zu planen, DIE EINZIGE MÖGLICHE LÖSUNG, UND DASS DR. ING. AMIRANTE, STADTRÄTIN DER RECHTEN IM REGIONALRAT, DIE IDEE EINES SCHEITELTUNNELS AUFGIBT UND ANDERE DIE EINES TIEF- ODER MITTELTUNNELS, DIE NUR ZUKÜNFTIGE

SCHÄDEN MIT SICH BRINGEN WÜRDEN, UNTERSTÜTZT VON DER REGIERENDEN LEGA UND VON ORGANISATIONEN, DIE PARTIKULARINTERESSEN VERTRETEN, OHNE WISSENSCHAFTLICHE GRUNDLAGE, SONDERN, SO SCHEINT ES, NUR AUS VOREINGENOMMENHEIT.

Und wie gestern oder vor ein paar Tagen von Massimo Mentil, dem ehemaligen Bürgermeister von Paluzza und Regionalrat der PD, werden in Bezug auf die Lösungen zur Behebung des Problems der sicheren Befahrbarkeit des Plöckenpasses weiterhin zu viele Unwahrheiten verbreitet (WIE ICH HINZUFÜGE, WERDEN DIESE IN DER PRESSE UND DEN MASSEN MEDIEN VERÖFFENTLICHT).

TATSÄCHLICH – SO MENTIL – HAT DIE ZWEI JAHRE DAUERNDEN GEMEINSAMEN STUDIE DER BEIDEN REGIONEN FRIULI-VENEZIA GIULIA UND KÄRNTEN ERGEBEN, DASS DIE EINZIGE MACHBARE UND UMSETZBARE LÖSUNG DIE ALTERNATIVE PASSSTRASSE IST. WEITERHIN VON EINEM TUNNEL ZU SPRECHEN, IST ABSOLUT IRREFÜHREND (35) AUS DEN BEREITS VORHER GENANNTEN GRÜNDEN: ZUSAMMENFASSEND, WIE BEREITS SEIT FEBRUAR 2024 MIT EINIGEN ERGÄNZUNGEN DARGELEGT WURDE.

UND NACH DEM ANHÖREN DER AUFNAHME DER VON „PATTO PER L'AUTONOMIA“ UND „CIVICA“ ORGANISIERTEN VERANSTALTUNG ZUM THEMA „PLÖCKENPASS“, DIE AM 18. MAI 2026 IN UDINE STATTFAND, KANN ICH SAGEN, DASS DIE EXPERTENKOMMISSION DER REGION FRIULI-VENETIA GIULIA UND KÄRNTEN AM 13. NOVEMBER 2025 MITGETEILT HAT, DASS VON EINER PASSVARIANTE UND EINEM SCHEITELTUNNEL BEIDE OPTIONEN IN MANCHER HINSICHT DURCHFÜHRBAR SIND, DIE ERSTE DIE EINZIGE REALISIERBARE IST, DA FÜR DIE ZWEITE 531 MILLIONEN BENÖTIGT WÜRDEN, DIE OHNE MÖGLICHE EUROPÄISCHE FINANZIERUNG NICHT ZU BESCHAFFEN SIND, UND MINDESTENS 4 JAHRE FÜR DEN BAU BENÖTIGT WÜRDEN, MIT DEM RISIKO, MEINER MEINUNG NACH, DASS DIE KOSTEN STEIGEN UND SICH DER ZEITRAHMEN VERLÄNGERT. UND DER TUNNEL ALLEIN WÜRDEN NICHT ALLE PROBLEME LÖSEN. ZUDEM IST TIROL EINDEUTIG GEGEN DEN TUNNEL, ABER AUCH KÄRNTEN STEHT DEM PROJEKT NEGATIV GEGENÜBER.

UND WENN DIE LANDESREGIERUNG UND DIE ANAS WEITERHIN ZÖGERN UND DIE PASSVARIANTE NICHT PLANEN UND UMSETZEN, DANN BEFÜRCHTE ICH, DASS MAN SAGEN KANN, ES FEHLT DER POLITISCHE WILLE, DAS ÄUSSERST ERNSTE PROBLEM NACH BESTEM WISSEN UND GEWISSEN ZU LÖSEN, DAS MAN SICH SICHERLICH NICHT SO ANGEHEN KANN, ALS STÜND MAN ZWISCHEN ZWEI FANGGRUPPEN UND EINEM SPIEL, DAS DER STÄRKSTE AUF DEM FELD GEWINNT.

Ohne jemanden beleidigen zu wollen, habe ich diese lange Zusammenfassung verfasst, um meine Gedanken darzulegen und mein Recht auf Kritik auszuüben. Sollten mir Informationen fehlen oder sollte ich etwas falsch verstanden haben, teilen Sie mir dies bitte mit, damit ich es korrigieren kann.

Laura Matelda Puppini