

Bürgerinitiative Pro Gailtal
Mauthen 19
9640 Kötschach-Mauthen

Herrn Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Peter Hanke
Radetzkystraße 2
Postfach 201
1000 Wien

Betrifft: Ein Tunnel am Plöckenpass würde als Büchse der Pandora eine neue alpenquerende Transitroute für den LKW-Verkehr öffnen

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Wir möchten Sie von einer Situation im Oberkärntner Raum in Kenntnis setzen, wo jahrelange erfolgreiche Bemühungen um nachhaltiges Wirtschaften und Umweltschutz (Slow Food/Slow Food Travel, Natura 2000, Bergsteigerdorf u.a.) durch ein Tunnelprojekt bedroht sind.

Die Unterzeichneten verstehen sich als Befürworter dieses wertvollen Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraums, den wir zum Wohle der Bevölkerung erhalten wollen.

Wir bitten Sie, sich die nachfolgend beschriebene Situation und die Dringlichkeit unseres Anliegens zu vergegenwärtigen, zumal die endgültige Entscheidung heuer noch getroffen werden soll.

Sie haben sicher seit Ihrem Amtsantritt aus verschiedenen Quellen (z.B. im Rahmen des Besuchs des Kärntner Landeshauptmannes Dr. Peter Kaiser und von Landeshauptmann-Stellvertreter Mag. Martin Gruber bei Ihnen) erfahren, dass am 1. Dezember 2023 die Plöckenstraße auf italienischer Seite durch einen Felssturz vom Kleinen Pal blockiert wurde. Erst am 25. Jänner 2025 wurde diese Verkehrsverbindung zwischen Oberkärnten und der Region Carnia wieder geöffnet.

Seit 2017 wären für den Sicherheitsausbau der bestehenden Passstraße einschließlich der Sicherung der Felswände auf italienischer Seite 63 Millionen Euro ausfinanziert gewesen. Das Projekt wurde aber von der nachfolgenden Mitte-Rechts-Regionalregierung (ab 2018) nie umgesetzt.

Zwei Beschlüsse im Regionalrat Ende Juli 2020 und Ende April 2021 erklären die Untätigkeit: Diese sahen vor, statt dem von der Vorgängerregierung geplanten Sicherheitsausbau einen Tunnel unter dem Plöckenpass und leistungsfähige Zubringerstraßen aus dem Bereich Pordenone (Schnellstraße Cimpello-Sequals-Gemona) zu realisieren.

Als Zubringer zu einem Plöckentunnel käme laut regionalen Verkehrsplänen und Machbarkeitsstudien auch eine nach Friaul weitergeführte Alemagna-Autobahn A27 aus der Region Veneto infrage.

Die nordadriatischen NAPA-Häfen, darunter vor allem auch Triest, wollen Seetransporte aus Asien, die bisher in den nordatlantischen Häfen Rotterdam, Hamburg und Bremen entladen wurden, an sich ziehen und die Container auf dem Landweg nach Mittel- Nord- und Nordosteuropa weiter transportieren lassen („Neue Seidenstraße“).

Nur die transithemmenden Spitzkehren der bestehenden Passstraße haben bisher verhindert, dass sie zu einer LKW-Transitroute von den nordostadriatischen Hafenstädten nach Deutschland und darüber hinaus geworden ist. Jede Tunnel-Variante, auch ein Scheiteltunnel (in 1000 Metern Seehöhe) würde dieses Hindernis ausschalten.

Ein weiteres wichtiges Argument ist die Warnung von Geologen, wie z.B. Maurizio Ponton, ex-Dozent an der Universität Triest und Gewässer-Experte bei Legambiente FVG, dass durch Tunnelbohrungen in diesem Gebiet der Wasserkörper im "Fontanone di Timau" und damit die Trinkwasserversorgung im But-Tal von Timau bis Tolmezzo hinunter gefährdet sei.

Obwohl bereits die oben erwähnte und 2019 fertiggestellte Plöckenstudie der Kärntner Landesregierung ergab, dass der Sicherheitsausbau der bestehenden Plöcken-Passstraße die günstigste langfristige Lösung im Vergleich zu Tunnelvarianten ist, werden nach dem Felssturz am 1. Dez. 2023 von einer gemischten Kärntner/italienischen Arbeitsgruppe wieder drei Ausbauvarianten untersucht: Die Tunnel-Varianten Basistunnel (über 8 km lang) und Scheiteltunnel (4 km lang) sowie eine auf italienischer Seite alternativ trassierte Passstraße.

Bei einer Tagung der Architektenkammer Udine Ende Jänner 2024 und in der Kommission 4 des Regionalrats unter Beiziehung von Experten/Geologen hat sich die Variante einer alternativen Passstraße als wirtschaftlichste und am schnellsten zu realisierende Variante herausgestellt.

Dennoch beharren die Tunnel-Befürworter, wie einzelne Vertreter des Regionalrats und Wirtschaftsverbände aus Friaul-Julisch Venetien sowie einige Wirtschaftstreibende auf österreichischer Seite auf einer Tunnel-Variante.

Da von Anfang an klar war, dass weder Kärnten noch Friaul-Julisch Venetien die Kosten einer Tunnel-Variante stemmen könnten, wurde von den Tunnel-Befürwortern auf eine Mitfinanzierung durch Rom und Wien sowie durch die EU gedrängt.

Ein in Friaul wohnhaftes ehemaliges Mitglied des Direktoriums der Europäischen Investitionsbank (BEI) behauptete in mehreren Leserbriefen in regionalen Medien, dass bis zu 85 Prozent der Tunnelbaukosten durch EU-Förderungen bzw. durch die BEI finanziert werden könnten.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass mit solchen Aussagen, deren Realitätsgehalt in Bezug auf die Tunnel-Varianten schwer überprüfbar ist, die Entscheidung beeinflusst werden soll, nämlich im Sinne einer Tunnel-Variante.

Beide Tunnel-Varianten und damit die Schaffung einer neuen LKW-Transitroute bringen nicht nur negative Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung im Oberen Gailtal, dem Drautal, in Osttirol, im Pinzgau und in den östlichen Tiroler Bezirken St. Johann, Kitzbühel und Kufstein mit sich.

Entscheidend ist auch, dass der Tunnel-bedingte Mehrverkehr eine ganze Reihe von Folgeinvestitionen erzwingt: Zufahrt zum Nordportal auf Kärntner Seite, Umfahrung Kötschach-Mauthen, Ausbau bzw. Untertunnelung des Gailberg-Passes, Ausbau der Drautalstraße B100 in Richtung Spittal zur A10 und/oder in Richtung Osttirol, Großumfahrung für Lienz und Kitzbühel, Einbindung in die Unterinntal-Autobahn bei Kufstein etc. Alle diese Folgeinvestitionen müssten allein von den Bundesländern Kärnten, Salzburg und Tirol sowie vom Bund getragen werden.

Bei einem Scheiteltunnel in 1000 Metern Seehöhe lägen 60 % auf österreichischem Staatsgebiet und damit wären auch 60 % der Tunnelkosten und vor allem auch der noch viel teureren Erhaltungskosten von Österreich zu tragen, wobei letztere nicht von der EU gefördert werden.

Somit wäre allein schon aus budgetären Gründen eine Zustimmung zu einer Tunnelvariante unter dem Plöckenpass unverantwortlich.

Warnendes Beispiel ist der Grenztunnel im Tiroler Außerfern, nach dessen Eröffnung im Jahr 1999 der Güterschwerverkehr auf der Fernpass-Bundesstraße B179 stark anstieg. Nach dem Heranbauen der deutschen Autobahn A7 an diesen Grenztunnel verschlimmerte sich die Schwerverkehrsbelastung ein weiteres Mal. Als Folge davon sieht sich die Tiroler Landesregierung nun gezwungen, diesem Mehrverkehr mit einer Investition in Höhe von 600 Millionen Euro zu begegnen: mittels Bau einer zweiten Röhre im Lermooser Tunnel und eines Scheiteltunnels unter dem Fernpass.

Von Tunnel-Befürwortern aus Politik und Wirtschaftsverbänden aus Friaul-Julisch Venetien wird die Plöckenroute ungeniert einerseits als Alternative zur Autobahn A23 über Tarvis, andererseits zur Brenner-Autobahn angepriesen.

Die negativen Auswirkungen auf Anrainer und Umwelt in den betroffenen Alpentälern, vom But-Tal in Friaul über das Drautal in Kärnten und Osttirol bis nach Kufstein, werden von den Tunnelbefürwortern schlichtweg ignoriert, mit keinem Wort erwähnt.

Die Basis für zukunftssträchtigen, nachhaltigen Tourismus in den durchquerten Alpentälern würde durch eine neue Transitroute für den Schwerverkehr zunichte gemacht.

Unsere Region steht derzeit schon im Visier überregionalen Schwerverkehrs: Ausweichverkehr von der Brenner- und der Tauern-Autobahn, überdimensionierter Ausbau der Alemagna-Staatstraße SS 51 und der Pustertaler Straße SS 49, vorangetrieben durch Sonderfinanzierungen für die Winterolympiade in Mailand-Cortina 2026, LKW-Maut-Ausweichverkehr auf der B100 usw. (siehe dazu auch die Verkehrsgrafik „Transitkreuz“ im Anhang). Ein Plöckentunnel würde die kritische Situation noch weiter verschärfen.

Wir ersuchen Sie und die Bundesregierung insgesamt eindringlich, von einer allfälligen Unterstützung eines solchen Tunnelprojekts unter dem Plöckenpass Abstand zu nehmen!

Mit freundlichen Grüßen und der Bitte um eine Stellungnahme

Bürgerinitiative Pro Gailtal

Das Anliegen dieses Briefes wird von folgenden Vereinen, Initiativen, Umweltorganisationen und Einzelpersonen unterstützt:

Bürgerinitiative Pro Gailtal

Initiative Stop Transit-Osttirol

Legambiente FVG APS

Bündnis Alpenkonvention Kärnten

Osttirol Natur

Plattform Pro Pustertal

Bürgerinitiative Lebensraum Oberes Drautal

Heimatpflegeverband Pustertal

Österreichischer Alpenverein - Sektion Obergailtal-Lesachtal

Für allfällige Rückfragen: Bürgerinitiative Pro Gailtal, 9640 Mauthen 19;

E-Mail: progailtal@gmail.com

Im Anschluss: Transitkreuz-Transitgefahr-Graphik - S. 5

Transitkreuz - Transitgefahr

Kärnten – Osttirol – Südtirol – Belluno

Regionen im Visier eines grenzenlosen alpenquerenden, menschen-, umwelt- natur- und klimaschädlichen LKW-Transitverkehrs:

• in der
Provinz
Belluno:
**Cadore/
Cortina**



d'Ampezzo/Comelico superiore

- in Südtirol: das **Südtiroler Pustertal S.S.49**
- in Osttirol: das **Osttiroler Pustertal B100, Felbertauern**
- in Kärnten: das **Obere Drautal B100, das Gailtal B111, Klagenfurt-Friesach S37**

LKW-Transitverkehr, der sich eigentlich nur auf Autobahnen, also dem höherrangigen Straßennetz bewegen sollte bzw. bestmöglich auf das Schienennetz der Eisenbahnen verlagert werden sollte.

Überdimensionierte Straßenbauprojekte, die im Jahre 2024 schon längst durch klimaschonende, zukunftsfähige Projekte moderner Mobilitätsforschung und Maßnahmen nach neuesten verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen ersetzt werden müssten.

Alpenkonvention muss beachtet, EU-Klimaziele müssen erreicht werden!
Verkehrswende jetzt!