Presseausendung

Kötschach-Mauthen, 8.8.2025

WIDERSTAND GEGEN PLÖCKENTUNNEL FORMIERT SICH

Stellungnahme der Bürgerinitiativen im Oberen Gailtal, im Oberen Drautal und in Osttirol zum Treffen der Plöckentunnel-Befürworter mit Cristina Amirante, Infrastrukturlandesrätin der Region Friaul-Julisch Venetien, am 30.07.2025 in Udine

Bürgerinitiativen im Oberen Gailtal (Pro Gailtal), im Oberen Drautal und in Osttirol sowie die Alpenvereinssektion Obergail-Lesachtal halten den veröffentlichten Berichten der Tunnel-Lobby die schwerwiegenden Nachteile und den Widerstand der Opposition im Regionalrat Friaul-Julisch-Venetians und auf österreichischer Seite entgegen. Wir verwehren uns gegen die von der Plöckenpass-Lobby kolportierte Behauptung, dass sich „alle einig“ seien und den Tunnel befürworten.

Ein Treffen am 30. Juli 2025 in Udine, an dem Vertreter der Wirtschaftskammer Pordenone-Udine, der Industriellenvereinigung von Udine und der Comunità di Montagna della Carnia teilnahmen sowie ein Treffen der Pro-Tunnel-Lobby zwei Tage vorher am Plöckenpass diente offenbar dazu, Druck auf die ebenfalls anwesende Landesrätin für Regionales und Infrastruktur Cristina Amirante auszuüben. Sie hat sich nun, entgegen ihrer bisherigen Haltung, vorzeitig auf die Variante eines Scheiteltunnels unter dem Plöckenpass festgelegt. Die über das Treffen veröffentlichten Berichte weisen falsche Behauptungen, wie uneingeschränkte Zustimmung auf beiden Seiten des Passes, und unhaltbare Versprechungen auf.

Politische Kritik am Tunnelprojekt in Italien

Die überraschende Entscheidung von Landesrätin Cristina Amirante, sich für den Bau eines 4,1 Kilometer langen Scheiteltunnels am Plöckenpass auszusprechen, hat in Friaul parteiübergreifend für erhebliche Irritationen und Kritik gesorgt. Die neue Linie der Regionalregierung wurde ohne Konsultation und Einbeziehung der mit der Bewertung der möglichen Varianten beauftragten Techniker- und Expertengruppe vorgestellt.

Regionalpolitiker von drei Parteien (Partito Democratico, Patto per l'Autonomia Civica FVG, Movimento 5 Stelle) fordern eine Rückkehr zu einem transparenten Entscheidungsprozess, der technische Fakten, ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Kärnten in den Mittelpunkt stellt.

Auch auf österreichischer Seite ist die Tunnellösung nicht konsensfähig. Kolportierte Berichte, wonach sich alle Bürgermeister des Gailtales darüber einig seien, sind schlichtweg falsch.

Eine sichere schnell realisierbare Straßenverbindung

Der Bau eines Tunnels würde mindestens zehn Jahre in Anspruch nehmen und bringt Schwerverkehr und unzählige Folgeinvestitionen wie z.B. Umfahrungen und Erhaltungskosten mit sich. Da die bestehende Straße aufgrund drohender weiterer Felsstürze gefährlich ist, kann man nicht noch zehn Jahre auf eine Alternative warten. Eine neue Passstraße hingegen kann schnell gebaut werden.

Sie ist auch wintersicher, da sie wie jede andere Straße im Winter geräumt werden muss, wobei diese Kosten verschwindend gering sind im Vergleich zu jenen der Tunnelerhaltung. Bei extrem starkem Schneefall wäre weder die alternative Passstraße noch der Scheiteltunnel mit Ein- bzw. Ausfahrt der auf Höhe des Heldenfriedhofes (Schaukraftwerk) befahrbar.

Die Tunnel-Lobby macht Druck

Seit den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts gibt es in der Region Friaul-Julisch Venetien Bestrebungen, eine Straßen-Schnellverbindung ("Direttissima") zwischen dem Hafen Triest und München zu schaffen und Italien zum europäischen Logistikzentrum des Mittelmeerraums zu machen. Daher die Forderung der italienischen Industrie und des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr (Matteo Salvini) nach neuen alpenquerenden Verbindungen wie der Plöckenroute und nach Aufhebung von Transitbeschränkungen auf den Alpenpässen. Ein Plöckentunnel würde entgegen den Beschwichtigungen der Lobbyisten ein Vielfaches an Transitverkehr auf dieser Strecke mit sich bringen, die die kürzeste zwischen dem Hafen Triest und Deutschland wäre.

Halbwahrheiten über die Finanzierung eines Tunnels

Es wird der Anschein erweckt, die Finanzierung eines Scheiteltunnels sei gesichert. Die von Tunnelbefürwortern ins Spiel gebrachte Übernahme von 85 % der Baukosten durch die EU bzw. durch die Europäische Investitionsbank (EIB) ist eine theoretische Maximal-Quote. Geldmittel der EIB sind keine Geschenke oder Zuschüsse, sondern Kredite. Wenn der Tunnel aus Mitteln der EIB finanziert wird, muss das Geld **vollständig und inklusive Zinsen zurückgezahlt** werden. Auch die Erhaltungskosten für einen Tunnel würden nicht von der EU gefördert.

Kettenreaktion mit Kostenlawine und Bruch der Alpenkonvention

Der durch den Tunnel induzierte Mehrverkehr hätte schwerwiegende Auswirkungen auf der österreichischen Strecke bis Kufstein und würde immense Folgekosten verursachen (z.B. für Ortsumfahrungen, Ausbauten), wofür es keine EU-Mitfinanzierung gibt. Damit kämen nicht nur das Land Kärnten, sondern auch Tirol, Salzburg und der Bund unter Zugzwang.

Weiters könnte der Scheiteltunnel einen Verstoß gegen Art. 11 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention (Begrenzung neuer Verkehrswege) darstellen und das Ende des Bergsteigerdorfs Mauthen bedeuten.

Gefährdung der Trinkwasserversorgung im But-Tal südlich des Passes

Maurizio Ponton, ehemaliger Dozent für Geologie der Universität Triest, bester Kenner der Geologie im zerklüfteten Karnischen Kamm und beauftragter Geologe für die Evaluierung möglicher Folgen eines Tunnels, warnte schon im Februar 2024 vor Tunnelbohrungen in diesem Gebiet, da der Wasserkörper, von dem die Trinkwasserversorgung im But-Tal abhängt, durch die Tunnelbohrung gefährdet werden könnte.

Bürgerinitiative Pro Gailtal

Viele Betriebe und Initiativen haben sich jahrzehntelang für nachhaltiges Wirtschaften und umweltschonenden Tourismus eingesetzt und zahlreiche Projekte erfolgreich umgesetzt, wie Bergsteigerdorf Mauthen, die weltweit erste Slow Food Travel-Region u.a., die die Region zu einem wertvollen Lebens- und Wirtschaftsraum machen. Diese nachhaltige Art des Wirtschaftens, die nahezu intakte Natur, frische Luft, sauberes Wasser und zukunftsfähige Tourismuskonzepte sind unser Kapital, das es für nachkommende Generationen überregional zu erhalten gilt.

Daher ein eindeutiges Nein zu einer Tunnel-Variante!

Wir fordern

- eine sichere Straßenverbindung ohne 10-jährige Bauzeit und ohne unüberschaubares finanzielles Risiko für unsere Gemeinden und das Land Kärnten.
- eine korrekte und transparente Form der Politik, in der beauftragte ExpertInnen angehört und Entscheidungen auf der Grundlage von Konsens und wissenschaftlichen Erkenntnissen und Bewertungen getroffen werden.
- in weiterer Folge die Einbeziehung von Gemeinden, Vereinen und Initiativen in den Entscheidungsprozess sowie ehrliche Kommunikation, die auch Gegenstimmen zu Wort kommen lässt.

Bürgerinitiativen und Vereine, die diese Presseaussendung unterstützen:

Bürgerinitiative Pro Gailtal

Österreichischer Alpenverein - Sektion Obergailtal-Lesachtal

Legambiente Carnia

Bündnis Alpenkonvention Kärnten

Initiative Stop Transit-Osttirol

Osttirol Natur

Plattform Pro Pustertal

Bürgerinitiative Lebensraum Oberes Drautal

Heimatspflegeverband Pustertal

Kontakt für Rückfragen:

Bürgerinitiative PRO GAILTAL, E-Mail: progailtal@gmail.com