

Arbeitsgruppe PRO CARNICUM: Warum Europa den Plöckentunnel nicht braucht

Am 7. September 2025 haben sich am Plöckenpass VertreterInnen zivilgesellschaftlicher Organisationen und Initiativen aus Friaul, Kärnten und Tirol zur grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe PRO CARNICUM zusammengeschlossen. Sie halten die Forderung nach einem Plöckentunnel nicht nur für ökologisch höchst riskant, sondern auch verkehrspolitisch überflüssig. Ein Tunnel bringt Schwerverkehr, gefährdet die Wasserversorgung auf italienischer Seite und widerspricht der Europäischen Verkehrsstrategie.

Die grenzüberschreitende Arbeitsgruppe PRO CARNICUM, bestehend aus den Bürgerinitiativen Pro Gailtal, Comitato Alto But, Stop Transit-Osttirol, Gegenverkehr Lienz und der Sektion Obergailtal-Lesachtal des Österreichischen Alpenvereins, setzt sich für den Schutz des alpinen Lebensraums und für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein, lehnt einen Plöckentunnel entschieden ab und widerspricht einigen von Tunnelbefürwortern kolportierten Behauptungen über das Projekt.

Plöckentunnel verkehrspolitisch verzichtbar

„Dass wir eine **sichere Straßenverbindung** über den Plöckenpass brauchen, steht außer Frage. Aber es deutet alles darauf hin, dass der so vehement geforderte Scheiteltunnel auch und vor allem dem Transitverkehr dienen soll“, so Sepp Lederer, Obmann der Sektion Obergailtal/Lesachtal.

Bereits Beschlüsse der Regionalregierung Friaul-Julisch Venetien 2020 und 2021 sehen vor, einen Tunnel unter dem Plöckenpass und leistungsfähige Zubringerstraßen als Teilstücke einer neuen alpenquerenden Transitroute zu bauen, um die Häfen der Adria als **Drehscheibe für den europäischen Transitverkehr** zu positionieren.

Die Arbeitsgruppe PRO CARNICUM ist überzeugt, dass sich **die Schiene für den Warentransport weit besser** eignet als eine neue Transitroute durch bislang unberührte Täler, die **untragbare Belastungen für die sensible Alpenregionen** von Friaul über Oberkärnten bis Kitzbühel und Kufstein bringen, **enorme Kosten samt nicht überschaubaren Folgekosten** verursachen würde und zudem im Widerspruch zu den Zielen der Europäischen Verkehrsstrategie steht.

Mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz verfügt Europa bereits jetzt über leistungsfähige Straßen- und vor allem Schienenkorridore, die ohnehin laufend weiter ausgebaut werden, wie die Tauernachse und die multimodale Süd-Nord-Achse (Triest-Udine-Villach/Fürnitz-Salzburg-München-Hamburg).

Die EU verfolgt im Rahmen des „Green Deal“ ausdrücklich das Ziel, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Arbeitsgruppe sieht daher keinen Bedarf für weitere Straßenprojekte. **Einseitiger Druck aus Italien** widerspricht dem Prinzip der Subsidiarität und der regionalen Mitbestimmung.

Inakzeptable Risiken

Besonders kritisch ist die **Gefährdung der wasserführenden Schichten im Buttal**, die durch Eingriffe ins geologische Gleichgewicht beeinträchtigt würden. Der **Geologe Maurizio Ponton**, Ex-Dozent an der Universität Triest und Gewässer-Experte bei Legambiente FVG betont: „Großflächige Tunnelbohrungen würden **gravierende Folgen für den Wasserkörper** im Bereich des „Fontanone di Timau“ nach sich ziehen und nicht nur die **Trinkwasserversorgung** im Buttal von Timau bis Tolmezzo gefährden, sondern auch die **Energieversorgung**, da das lokale Wasserkraftwerk auf diese Quelle angewiesen ist.“ Eine solche Infrastrukturgefährdung ist schlicht nicht verantwortbar und widerspricht auch der **EU-Wasserrichtlinie**.

Unseriöse Kommunikation – Tunnel für Anrainer und Touristen oder für Transit?

Absichtlich für Verwirrung sorgt die Doppelstrategie in der Kommunikation der Tunnelbefürworter, mit dem Ziel, die öffentliche Debatte zu beeinflussen und politischen Druck aufzubauen:

Einerseits wird behauptet, der Tunnel sei **nicht für Schwerverkehr gedacht**, andererseits wird er von der Regionalregierung Friaul-Julisch Venetiens als **strategische Wirtschaftsverbinding** dargestellt – was klar auf Transitverkehr abzielt.

Offensichtlich wird das Projekt damit **passend für die EU-Förderlogik „zurechtgebogen“**, andererseits sollen **die Bürger beruhigt und die Kritiker delegitimiert** werden.

Weiters werden fragwürdige Argumente kolportiert:

- Es wird eine allgemeine Zustimmung zum Tunnelprojekt suggeriert, obwohl die **Ergebnisse der bilateralen Expertenkommission noch nicht vorliegen**, die die Grundlagen für eine fundierte Entscheidung auf politischer Ebene liefern soll. Folglich haben sich die Kärntner Landesregierung und Bürgermeister betroffener Gemeinden noch nicht dazu geäußert, und die Bevölkerung hatte mangels haltbarer **FAKTEN** noch keine Gelegenheit, sich eine Meinung zu bilden.
- Weiters wird der Anschein erweckt, die Finanzierung sei „so gut wie gesichert“, obwohl **EU-Mittel keineswegs garantiert** sind. Sollte tatsächlich eine Finanzierung durch die **Europäische Investitionsbank** möglich sein, so würde es sich nicht um „geschenkte“ Subventionen handeln, sondern um **rückzahlbare Kredite**, die die Landesbudgets auf Generationen hinaus belasten.

Fazit:

Der Plöckentunnel ist kein europäisches Infrastrukturbedürfnis, sondern ein überregionales Lobbyprojekt. Neue Transitachsen durch unberührte Alpenregionen sind nicht zu rechtfertigen. Die Risiken für Umwelt, Trinkwasser, Energieversorgung und Lebensqualität überwiegen bei Weitem den behaupteten Nutzen. Der Tunnel ist keine brauchbare Antwort auf die Notwendigkeit einer sicheren Straßenverbindung über den Plöckenpass.

Arbeitsgemeinschaft PRO CARNICUM:

[Bürgerinitiative Pro Gailtal](#)

[Österreichischer Alpenverein - Sektion Obergailtal-Lesachtal](#)

[Comitato Alto But](#)

[Initiative Stop Transit-Osttirol](#)

[Gegenverkehr Lienz](#)

Bürgerinitiativen und Vereine, die diese Mitteilung unterstützen:

[Bündnis Alpenkonvention Kärnten](#)

[Osttirol Natur](#)

[Plattform Pro Pustertal](#)

[Bürgerinitiative Lebensraum Oberes Drautal](#)

[Heimatpflegeverband Pustertal](#)

Kontakt für Rückfragen:

Arbeitsgemeinschaft PRO CARNICUM

Dr. Elisabeth Kubin

pro.carnicum@mailbox.org

Tel. +39 353 4466651