

## **Kurzkommentar von Initiative Stop Transit - Osttirol zu Ingo Ortner's "Argumenten":**

Tunnel-Lobbyist Ingo Ortner streitet wiederum die Transitabsichten mit der Schaffung eines Plöckenscheiteltunnels ab, obwohl der Haupt-Tunnel-Lobbyist auf italienischer Seite, Regionalratsvizepräsident Stefano Mazzolini (Partei LEGA/Gruppo Fedriga) laut Medienberichten schon 2019 davon gesprochen hat, dass man mit einem Tunnel unter dem Plöckenpass einen Teil von Brenner-Verkehr auf die Plöckenroute ableiten könnte. Kurze Zeit nach dem Felssturz im Dezember 2023 plädierte Mazzolini für einen Tunnel, der für LKW reserviert sein könnte, sowie zusätzlich für eine Pässestraße für den Tourismus. Bei etlichen Wirtschaftstreffen in Friaul-Julisch-Venetien, nicht zuletzt am 11.05.2026 an einem von der Handelskammer Udine und Mazzolini mitorganisierten Treffen, wurde betont, dass ein Tunnel nicht nur den Berggebieten des Friaul dienen solle, sondern der ganzen Region Friaul-Julisch Venetien. Der Vizepräsident der Handelskammer Udine, Nicola Cescutti, erklärte kurz nach dem Felssturz im Jänner 2024, dass mit einem Scheiteltunnel doppelt so viele Fahrzeuge durchgeschleust werden könnten als auf der bestehenden Pässestraße. Alessandro Tollon von der Handelskammer Udine erklärte bei der Anhörung in der Kommission IV des Regionalrats am 23.04. 2026 in Triest, dass der Plöckentunnel eine strategische Infrastruktur sei, dass er nicht nur Karnien dienen solle, sondern eine wichtige Verbindung für die ganze Region und für seine Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Kontext darstelle. Sogar auf Ingo Ortner's Website [ploeckenpass.at](http://ploeckenpass.at) wird Regionalratsvizepräsident Mazzolini mit der Aussage zitiert: „Auch auf europäischer Ebene zeigen sich wichtige politische Signale zugunsten von Infrastrukturen, die die Verbindungen entlang der kontinentalen Korridore stärken. Im Rahmen der Debatte über das CEF-Programm wird der europäische Mehrwert solcher Projekte – insbesondere im Zusammenhang mit dem TEN-T-Netz – deutlich hervorgehoben. Das unterstreicht zusätzlich die strategische Bedeutung des Tunnels am Plöckenpass“, so Mazzolini. Ein Vertreter eines weiteren am Treffen am 11.05.2026 teilnehmenden Wirtschaftsverbandes erklärte zudem, dass der Tunnel auch den Häfen Triest und Monfalcone dienen solle. In Triest wird derzeit die Mole VIII so ausgebaut, dass auch die größten Containerschiffe mit über 20000 Standard-Containern TEU dort anlanden können. Für den Weitertransport solcher Container-Mengen in Richtung Mitteleuropa reichen weder die Kapazitäten der Pontebbana-Eisenbahn noch die ohnehin schon manchmal überlastete Kanaltal-Autobahn A23 aus. Der Präsident der Region Friaul-Julisch-Venetien Massimiliano Fedriga wird nicht müde, Triest als Zielhafen für den neuen Seekorridor Indien-Mittelosten-Europa, kurz IMEC, zu propagieren.

Mit dem auf 4,1 Kilometer verlängerten Scheiteltunnel würden alle transithemmenden Spitzkehren der bestehenden Pässestraße ausgeschaltet. Obwohl dort ein LKW-Verbot besteht, haben schon in der Vergangenheit immer wieder internationale Frächter versucht, diese Pässestraße zu benutzen, und deren Lastzüge sind dann in den engen Tunnels steckengeblieben. Auch der Gailberg ist kein Transithindernis wie der Ausweichverkehr von der Autobahn bei Arnoldstein über das Gailtal und weiter ins Drautal zeigt. Selbst der von Kötschach-Mauthen nach Oberdrauburg und retour verkehrende mittelgroße Linienbus hat Schwierigkeiten, mit LKWs mit Anhänger am Gailberg Schritt zu halten, wie der Autor dieses Kommentars selbst feststellen konnte. Das vorgebrachte Argument, mit einem Transitverbot für Schwerverkehr die LKW-Transitgefahr ausschließen zu können, zieht nicht, denn solche Beschränkungen können jederzeit wieder aufgehoben werden. Allfällige Tonnage-Limits mit Ausnahmen für den regionalen Quell- und Zielverkehr können aufgrund der Niederlassungsfreiheit und dem Prinzip des freien Warenverkehrs in der EU leicht umgangen werden (z.B. durch Scheinniederlassungen,-

scheinzustellungen im begünstigten Gebiet).

Von Seiten der Tunnel-Lobby werden die 20 Millionen Euro hochgelobt, die zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit nach dem Felssturz aufgewendet wurden. Die Frage nach den 63 Millionen Euro, die laut ANAS 2017 für den Sicherheitsausbau der Plöckenpassstraße einschließlich der Sicherung der Felswände, von denen 2023 der Felssturz abging, ausfinanziert waren, bis 2023 aber nicht ausgegeben wurden, blieb bisher von Tunnelbefürworterseite unbeantwortet. Wer weiß, ob die Auswirkungen des Felssturzes vom 1. Dez. Dezember 2023 nicht kleiner ausgefallen oder überhaupt ausgeblieben wären, wenn der bereits 2016 mit Kärnten vereinbarte Sicherheitsausbau rechtzeitig durchgeführt worden wäre. Dass dieser unterblieben ist, kann nur mit dem Regierungswechsel in der Region 2018, mit den Beschlüssen des nunmehr LEGA-dominierten Regionalrats von 2020 und 2021 erklärt werden, den Plöckentunnel und Zubringer zu diesem zu bauen bzw. auszubauen (Schnellstraße/Autobahn Cimpello bei Pordenone-Sequals-Gemona). Der Plöckentunnel wurde sogar in Machbarkeitsstudien (2004/2005) und in regionalen Verkehrsplänen des Veneto als Alternative für einen Ausgang in den Norden für eine weitergebaute Alemagna in Erwägung gezogen, falls ein Weiterbau direkt nach Osttirol mit einem Tunnel unter dem Monte Cavallino/Kinigat nichts würde.

Um trotz der Absage der Finanzierung eines Tunnels durch die Europäische Investitionsbank an EU-Fördergelder heranzukommen (z.B. an den CEF-Fonds) behauptet die Tunnel-Lobby die angebliche strategische Bedeutung eines Plöckentunnels. Strategisch bedeutet, dass dessen Bedeutung über die Rolle einer reinen Tälerverbindung hinausgeht und von europäischem überregionalem Interesse sein muss.

Dass die Bundesländer Kärnten, Tirol und der Bund die weitaus meisten Folgekosten eines Plöckenscheiteltunnels durch den ausgelösten Mehrverkehr, insbesondere auch LKW-Verkehr, zu tragen hätten, ganz abgesehen von den negativen Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung in den betroffenen Tälern, und dass laut Warnungen des emeritierten Geologen Maurizio Ponton von der Universität Triest der für die Wasserversorgung des But-Tales auf der italienischen Seite des Plöckenpasses wichtige Wasserkörper Fontanone di Timau massiv beeinträchtigt werden könnte, wird von den Tunnel-Lobbyisten bestritten bzw. heruntergespielt, ebenso die ökologischen Gefahren durch einen Tunnelbau (hohe Treibhausgas-Emissionen durch massiven Zementeinsatz und durch den induzierten Mehrverkehr, Deponierung des Tunnelausbruchs etc.). Die kolportierten 500 Millionen Euro Baukosten ähneln angesichts der äußerst schwierigen Geologie des zerklüfteten Karnischen Kamms einem Kaffee-Sud-Lesen. Würde man einen einmal angefangenen Tunnelbau stoppen, wenn sich während des Baus herausstellt, dass die anfänglich genannten Kosten wesentlich überschritten würden? Wohl nicht, wie die Erfahrung zeigt! Und wer würde damit wieder zur Kasse gebeten werden: die Steuerzahler in den ohnehin hoch verschuldeten Regionen diesseits und jenseits der Grenze.

Der international-anerkannte Verkehrs- und Tunnelexperte Universitätsprofessor Dr. Hermann Knoflacher sagte schon vor Jahren: "Das Entstehen einer LKW-Transitrouten durch einen Plöckentunnel kann nur verhindert werden, wenn der Tunnel nicht höher als zwei Meter gebaut wird".