

Bürgerinitiative Lebensraum Oberes Drautal

Herrn Landeshauptmann  
Mag. Dr. Peter Kaiser  
Arnulfplatz 1  
9021 Klagenfurt am Wörthersee

**Betreff: Appell für Sanierung einer Plöckenpassstraße statt Plöckentunnel wegen drohender LKW-Transitlawine durch Oberkärnten und Osttirol**

im Zusammenhang Ihres für 10. Jänner 2023 angekündigten Treffens mit FVG-Regionspräsident Massimiliano Fedriga und Regionalrats-Vizepräsident Stefano Mazzolini zur Wiederherstellung der durch einen Felssturz am 01.12.2023 gesperrten Plöckenpassstraße S.S. 52bis

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann!

Unsere o. a. Initiative, unterstützt durch Initiativen aus dem ebenfalls von einem Plöckentunnel-Transit gefährdeten Osttirol, dem Verein "Osttirol Natur", der Initiative "gegenverkehr Lienz / Osttirol" und der "Initiative Stop Transit – Osttirol“, spricht sich **für die Wiederherstellung einer dem Tourismus *und vor allem der regionalen Wirtschaft* dienenden Plöckenpassstraße aus, entweder durch Sanierung der bestehenden Passstraße, oder – wenn dies aus geologischen Gründen nicht möglich sein sollte - für eine alternative Trassierung der Passstraße, die den felssturz- und lawinengefährdeten Bereich der bestehenden Passstraße vermeidet.**

Es gibt ein solches alternatives Passstraßen-Projekt aus den Dreißiger-Jahren, ein Projekt des ehemaligen Leiters des Tiefbauamts Tolmezzo, Ing. Bonicelli, das aber in den damaligen militärischen Spannungen von den italienischen Militärbehörden u.a. mit der Begründung blockiert wurde, dass diese Trasse zu sehr den Positionen auf der anderen Seite der Grenze ausgesetzt sei. Außerdem verlangten sie die Schaffung von Minenkammern, um die in den Fels gehauenen Serpentine gegebenenfalls zu zerstören.

Im Buch: "La strada di Monte Croce Carnico" des ehemaligen Landesrates/Assessors Dr. Diego Carpenedo, letztes Kapitel veröffentlicht im Blog <https://www.austria-vicina.it/errore-che-fece-fallire-il-progetto-del-tunnel-di-monte-croce-carnico/> 2019.

“„,perché troppo «esposto alla vista da posizione di oltre confine».. In più pretesero la creazione di camere da mina, per distruggere, ove necessario, la serie di tornanti scavati nella roccia. ...”

**Die ehemalige Präsidentin der Region Friaul-Julisch-Venetien Deborah Serracchiani erinnerte - laut Bericht in der Zeitung Il Friuli vom 29.Dez.2023 - in einer Sitzung der italienischen Abgeordnetenkammer daran, dass "die Staatsstraße 52bis Gegenstand einer**

**Vereinbarung war, die 2016 zwischen der ANAS s.p.a., dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr, der Region Friaul-Julisch Venetien und dem Land Kärnten geschlossen wurde, und in der 63 Millionen Euro für die Arbeiten an dieser Straße vorgesehen waren" und wies darauf hin, dass "diese Arbeiten anscheinend nicht durchgeführt wurden".**

<https://www.ilfriuli.it/cronaca/frana-passo-monte-croce-carnico-camera/>).

Vielleicht hätten die Folgen dieses Felssturzes auf die Straße vermieden werden können, wenn die damals vereinbarten Maßnahmen umgesetzt worden wären. Der Felssturz erscheint aber wieder einmal für die italienische Seite ein Vorwand zu sein, um einen Plöckentunnel als strategisches Projekt für den LKW-Transit zu fordern, das vor allem eine Direttissima zwischen den Häfen Monfalcone und Triest und Deutschland und darüber hinaus eine Verbindung zum Baltisch-Adriatischen LKW-Korridor eröffnen soll.

Bereits Ende Juli 2020 verpflichtete der LEGA-dominierte Regionalrat in einem Mehrheitsbeschluss die Regionalregierung, den Plöckentunnel und Zubringer-Bauwerke (autobahnmäßiger Ausbau der Strecke Cimpello-Sequals-Gemona, Tunnel unter dem Monte Rest etc.) zu bauen, wenn die finanziellen Mittel dafür bereitstünden. Diese Mittel scheinen inzwischen aus dem PNrr (Piano Nazionale di ripresa e resilienza) bereitzustehen: Dossier di Documentazione, Tavolo per la III ripartenza del Friuli Venezia Giulia>> istituito ai sensi della mozione n. 203 ....

<https://www.consiglio.regione.fvg.it/cms/export/sites/consiglio/hp/informazioni/allegati/0658-Dossier-Tavolo-CR-PNRR-26-4-2021-Gruppi-consiliari.pdf>

...und diesbezügliche vom Regionalrat einstimmig angenommene Entschließung Nr. 86 Nr. 220 vom 27.04. 2021: daraus folgende wortwörtliche Zitate (mittels online-Übersetzung, Original: [https://www.consiglio.regione.fvg.it/cms/export/sites/consiglio/attivita/deliberazioni/deliberazioni\\_allegati/all egatiXII/Deliberazione-n.-86-del-27-aprile-2021.pdf](https://www.consiglio.regione.fvg.it/cms/export/sites/consiglio/attivita/deliberazioni/deliberazioni_allegati/all egatiXII/Deliberazione-n.-86-del-27-aprile-2021.pdf)

*„...Ebenso werden Arbeiten wie die Fertigstellung der Umgehungsstraße von Udine und der **Bau des Tunnels Monte Croce Carnico (=Plöckentunnel) als weitere Verbindung mit dem Baltisch-Adriatischen Korridor als strategisch wichtig erachtet.**“*

*„2. Verwirklichung der Tunnel Monte Rest und Monte Croce Carnico und Verbesserung des damit verbundenen Straßennetzes, um eine **sichere Verbindung zwischen dem venezianischen Piemont und Pordenone, Carnia und Österreich** zu ermöglichen;“*

*„M3C1/C2 - Realisierung des Tunnels Monte Croce Carnico als weitere Verbindung zum **adriatisch-baltischen Korridor**“*

**Die nordadriatischen Häfen, insbesondere Triest/Monfalcone etc., wollen sich nach der Verdoppelung der Kapazität des Suez-Kanals als Konkurrenz zu den nordatlantischen Häfen profilieren (z.B. Ausbau der Mole VIII in Triest für Anlandung auch der größten aus Asien kommenden Container-Schiffe), wofür sie nach entsprechenden alpenquerenden Straßen- und Eisenbahnverbindungen Ausschau halten, um die Waren ins übrige Europa weiterzutransportieren.**

Dazu äußerte sich der italienische Europaparlamentarier Sergio Berlato im „Il giornale di Udine“ am 9. Juni 2020:

**„... Triest ist ein bevorzugter Umschlagplatz für Waren, die aus China kommen und über den Suezkanal nach Mitteleuropa gehen. Durch die Wahl des Hafens von Triest können Schiffe, die aus Asien kommen, im Vergleich zu den nordeuropäischen Häfen bis zu 2.200 Seemeilen bzw. vier Seetage einsparen...“**

<https://www.ilgiornalediudine.com/economia/il-deputato-italiano-al-parlamento-europeo-sergio-berlato-in-europa-udine-merita-di-essere-capitale-delleuroregione-adriatico-baltica/>

**Die neuerlich angezettelte Plöckentunnel-Diskussion in Italien ist also in erster Linie Ausdruck von strategischen Überlegungen: Italien will sich als europäisches Logistikzentrum des Mittelmeerraumes positionieren, de facto auf dem Rücken der Bewohner und der Umwelt in den durchquerten Alpentälern.**

**In einem regionalen Verkehrsplan der Region Veneto wird ein Plöckentunnel sogar als Verlängerung der Alemagna-Autobahn nach Mitteleuropa in Betracht gezogen!**

(Weiterbau von Lorenzago/Cadore mittels eines Tunnels unter dem Mauria-Pass nach Tolmezzo, wo die Plöckenroute beginnt. Dieser Weiterbau wurde vom ital. Verkehrsminister Salvini im April 2023 am Mauriapass wieder angesprochen).

**In Tolmezzo wurde bereits ein großes Logistikzentrum im Carnia Industrial-Park** errichtet, in das sich bereits eines der größten italienischen Logistikunternehmen (Ceccarelli) eingenistet hat.

**Die Folge wäre eine starke Zunahme des LKW-Ausweichverkehrs über das Obere Drautal und Osttirol!**

Das Obere Drautal und Osttirol sind in West-Ost-Richtung nicht nur durch den zunehmenden LKW-Ausweichverkehr aufgrund der sanierungsbedürftigen Brenner-Autobahn und Tauern-Autobahn bedroht (z.B. jüngste Verdreifachung des Personals eines der größten LKW-Frächters Italiens – Fercam – in Spittal an der Drau) sondern in Nord-Südrichtung auch durch den mit Olympiade/Cortina/2026-Sonderförderungsmitteln vorangetriebenen großräumigen Ausbau der bestehenden Alemagna-Staatsstraße S.S. 51.

**Der Vor- und Nachlauf zum Rail-Cargo-Austria-Terminal in Fürnitz und zum geplanten Logistikzentrum im Ortsteil Federaun aus Richtung Westen wird im Drau- und Pustertal – entgegen den politischen Versprechungen der Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene - weiterhin auf der Straße abgewickelt werden.**

Die Eröffnung einer neuen Nord-Südtransitachse durch einen Plöckentunnel würde die Verkehrssituation im Oberen Drautal und in Osttirol, insbesondere auch die Stadt Lienz, noch weiter verschärfen! Es würde zu Dauerstaus führen, was sicher nicht im Sinne der Funktionsfähigkeit der lokalen Wirtschaft, der Einsatzfähigkeit von Hilfsorganisationen und schon gar nicht im Sinne der Umwelt- und Lebensqualität der Bevölkerung in den durchquerten Tälern wäre.

Belegt ist auch, dass sich invasive Tier- und Pflanzenarten entlang von Transitrouten schneller ausbreiten als im übrigen Land.

<https://www.welt.de/wissenschaft/article145770454/Tigermuecke-nutzt-Autobahn-um-sich-zu-verbreiten.html>

**Die Eröffnung einer neuen alpenquerenden Transitroute a` la Plöckentunnel widerspräche nicht nur Österreichs völkerrechtlichen Verpflichtungen aus der Alpenkonvention (Verkehrsprotokoll etc.) sondern auch der Verpflichtung, eine Politik zu betreiben, die Maßnahmen zu Erreichung der von der EU vorgegebenen Klimaziele konsequent vorantreibt. Das wären Maßnahmen, wie sie u.a. in den Mobilitätsmasterplänen Österreichs und Kärntens festgehalten sind.**

**Wir ersuchen Sie daher dringend, dem Ansinnen diesseits und jenseits der Grenze nach einem Plöckentunnel eine Absage zu erteilen und stattdessen den wintersicheren Ausbau der Passstraße auf österreichischer Seite für den Tourismus- und Regionalverkehr fertigzustellen und den Vertretern Italiens die Sanierung der bestehenden Straße oder – falls aus geologischen Gründen nicht möglich – eine andere, nicht von Felsstürzen und Lawinen bedrohten Trasse für eine Passstraße a` la Projekt Ing. Bonicelli nahezu legen.**

Da u.a. zu befürchten ist, dass ein von der Region FVG beauftragtes geologisches Gutachten sehr „tunnelfreundlich“ ausfallen könnte, wäre dieses einer genauen Prüfung durch österreichische Fachexperten zu unterziehen.

Mit freundlichen Grüßen  
i.A. Obmann Michael Dünhofen

Berg im Drautal, Greifenburg am 07. Jänner 2024

**Dieses Schreiben wird vollinhaltlich unterstützt von:**

- **Verein Osttirol Natur**
- **Initiative Stop Transit – Osttirol**
- **Initiative „gegenverkehr Lienz / Osttirol“**