

10. Punkt

Beschluss des Nationalrates vom 25. März 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das IVS-Gesetz geändert wird (410 d.B. und 437 d.B. sowie 11791/BR d.B.)

Präsident Markus Stotter, BA: Wir gelangen nun zum zehnten Punkt der Tagesordnung.

Berichterstatterin ist Frau Bundesrätin Bernadette Kerschler, und ich bitte um den Bericht.

Berichterstatterin Mag. Bernadette Kerschler: Vielen Dank, Herr Präsident. – Ich lege Ihnen den Bericht des Verkehrsausschusses über den Beschluss des Nationalrates vom 25. März 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das IVS-Gesetz geändert wird, vor.

Dieser Bericht wurde Ihnen in schriftlicher Form bereits zugestellt, das heißt, ich komme daher gleich zur Antragstellung:

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Präsident Markus Stotter, BA: Herzlichen Dank.

Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet ist Bundesrat Daniel Schmid, und ich erteile dieses.

RN/111

19.13

Bundesrat Daniel Schmid (SPÖ, Tirol): Sehr geehrter Herr Präsident!
Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Als Anwohner der Fernpassroute an der B 189 erlebe ich unmittelbar, was es heißt, mit Verkehrsbelastung zu leben. Gerade in den vom Verkehr belasteten Gemeinden erlebt man immer wieder, was Ausweichverkehr bedeutet. Ich erinnere mich - - Ich erinnere mich - - Ich erinnere mich - - (*Heiterkeit des Redners*) - Ist ja wurscht. (*Allgemeine Heiterkeit.*) Also ich erinnere mich noch sehr gut (*allgemeiner Beifall*) an die Totalsperre im Bereich zwischen der Gemeinde Nassereith und der Gemeinde Obsteig, wo ich wohnhaft bin.

Was ist damals passiert? – Aufgrund dieser Totalsperre wurde der Verkehr von Navigationsgeräten über den Weiler Aschland und schließlich direkt in die Gemeinde Obsteig geleitet. Kolleginnen und Kollegen, wer diese Strecke kennt, der weiß: Diese Straße ist dafür absolut nicht geeignet. Das ist eine Gemeindestraße. Das ist eine niederrangige Verkehrsstraße, teilweise so eng, dass nicht einmal zwei Fahrzeuge nebeneinander vorbeikommen.

Für die Bevölkerung vor Ort war das eine enorme Belastung. Die Anwohnerinnen und Anwohner waren faktisch ausgesperrt, die Bewegungsfreiheit war massiv eingeschränkt – und natürlich: Wenn sie ausgesperrt waren, waren sie natürlich auch eingesperrt. (*Heiterkeit bei SPÖ, ÖVP und Grünen.*) An diesem Beispiel erkennt man, weshalb diese Novelle gerade für Tirol von besonderer Bedeutung ist: weil es um den Schutz der

Menschen in unseren vom Verkehr so geplagten Gemeinden geht. Natürlich geht diese Novelle über diesen einen Punkt hinaus – die Gesetzesänderung ist ja umfangreicher –, aber gerade am Tiroler Beispiel wird ihr praktischer Wert sichtbar.

Eines muss man auch ganz klar sagen: Es geht nicht um einen Stau, es geht nicht um den Zeitverlust, es geht um die Sicherheit. Ich möchte noch einmal ein Beispiel aus Tirol anführen, Gemeinde Ellbögen. Dort hat sich gezeigt, was es bedeutet, wenn Straßen völlig verstopft sind: Bei einem Unfall war ein Rettungseinsatz am Boden nicht mehr möglich, es musste der Hubschrauber angefordert werden.

Beim Ausweichverkehr reden wir nicht über Einzelfälle, wir sprechen von mehr als 1,1 Millionen zurückgewiesene Fahrzeuge in etwas mehr als einem Jahr. Im Tiroler Außerfern haben wir davon 175 000. Wenn der Ausweichverkehr Ortsgebiete blockiert, dann ist das nicht nur ein Verkehrsproblem, es ist ein Sicherheitsproblem.

Navigationsgeräte und Smartphone-Apps sind heute vielfach die Mitverursacher dieses Ausweichverkehrs. Sie lotsen die ortsunkundigen Lenkerinnen und Lenker von den Hauptverkehrsrouten weg auf ungeeignete Gemeindestraßen in die Ortschaften. Genau deshalb ist diese Novelle für uns so wichtig: Was der Gesetzgeber untersagt, darf im Navigationsgerät nicht als Alternative aufscheinen.

Tirol hat ja mittlerweile rund 40 Fahrverbote für den Ausweichverkehr auf dem niederrangigen Straßennetz aufgebaut, um Gemeinden, Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen vor diesem Ausweichverkehr zu schützen. Ich möchte mich

ausdrücklich bei der Tiroler Landesregierung bedanken, allen voran bei Herrn Verkehrslandesrat René Zumtobel, der dieses Thema früh aufgegriffen und mit Nachdruck vertreten hat. Ebenso gilt mein Dank der Bundesregierung und insbesondere unserem Bundesminister Peter Hanke, unter dessen Verantwortung dieses Gesetz auf den Weg gebracht wurde.

Wir nehmen die Verkehrsproblematik in Tirol ernst und arbeiten kontinuierlich an konkreten Lösungen. Diese Novelle wird nicht alle Verkehrsprobleme lösen, aber sie ist ein richtiger Schritt, ein notwendiger Schritt – und für Tirol und seine Bevölkerung ein wichtiger Schritt. Deshalb werde ich dieser Novelle mit Überzeugung zustimmen. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W] und des Bundesrates Kober [FPÖ/Stmk.]*)

19.19

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Karl Weber, und ich erteile dieses.

RN/112

19.19

Bundesrat Mag. Karl Weber, MSc (ÖVP, Niederösterreich): Geschätzter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen im Bundesrat! Falls noch jemand im Livestream dabei ist: auch an diejenigen herzlich willkommen! Manchmal sind es genau jene Gesetzesvorhaben, die auf den ersten Blick unspektakulär scheinen, die in Wahrheit große Auswirkungen haben. Kollege Schmid hat gerade gesagt, was das für Tirol bedeutet. Worum geht es? – Es geht darum, den Verkehr endlich intelligenter zu machen. Es geht

darum, die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent zu nutzen und es geht darum, die Menschen in unserem Land zu entlasten.

Ein zentraler Punkt dieser Novelle ist die verpflichtende Einbindung von Verkehrsdaten in Navigationssysteme, damit wir keinen Stau – sei es in Tirol, sei es in Salzburg, sei es auf der Südosttangente – verursachen beziehungsweise nicht den Stau umfahren und der Verkehr dann in die kleinen Gemeinden – durch Ortskerne, vorbei an Schulen, vorbei an Kindergärten und direkt durch Wohngebiete – umgeleitet wird. Genau da setzt dieses neue Gesetz an. Damit wird sichergestellt, dass solche Maßnahmen nicht mehr umgangen werden können, dass Regeln wirken und dass Ausweichverkehr nicht länger durch unsere Dörfer rollt. So wird eine zusätzliche Belastung für die ortsansässige Bevölkerung verhindert. Unsere Ortsstraßen sind keine Durchreisehighways.

Wie Kollege Schmid schon mit dem Beispiel Ellbögen angeführt hat: Gerade in Notfällen und Notsituationen ist es wichtig, dass die Zu- und Abfahrtsstraßen für die Einsatzorganisationen frei sind. Wenn gutes Wetter ist, kann der Hubschrauber kommen. Was machen wir, wenn kein gutes Wetter – weil zum Beispiel Nebel vorhanden ist – ist, bei einem Notfall? Da ist es umso wichtiger, das geregelt zu haben.

Darüber hinaus wird auch eine Grundlage für die Mobilität der Zukunft geschaffen, denn intelligente Verkehrssysteme sind mehr als nur die Einbindung der Navigationsdaten. Sie ermöglichen ein vernetztes Zusammenspiel von Infrastruktur, Fahrzeugen und Informationen. Das betrifft auch den öffentlichen Verkehr: Echtzeitdaten über Auslastungen, bessere Planbarkeit und effizientere Angebote machen Bahn und Bus noch attraktiver. Auch das ist ein wichtiger

Beitrag, nicht nur zur Entlastung unserer Straßen, sondern auch für den Klimaschutz.

Wir denken weiter. Projekte wie eine intelligente Südosttangente oder der Ausbau der S 1 zeigen, wohin die Reise gehen kann, nämlich zu einem Verkehrssystem, das digital gesteuert, effizient organisiert und vor allem an den Menschen orientiert ist. Es ist vielleicht kein Gesetz mit einem großen Paukenschlag, aber es ist ein kluger, durchdachter und notwendiger Schritt; ein Schritt zu mehr Effizienz, ein Schritt zu mehr Sicherheit und vor allem ein Schritt zu mehr Lebensqualität für die Menschen in unserem Land. Genau deshalb verdient dieser Gesetzentwurf Ihre Zustimmung. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].)*

19.22

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Günter Pröllner. Ich erteile dieses.

RN/113

19.22

Bundesrat Günter Pröllner (FPÖ, Oberösterreich): Herzlichen Dank, Herr Präsident! Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte es kurz halten. Wie gesagt befasst sich der vorliegende Gesetzentwurf – wie bereits meine Vorredner erwähnt haben – mit der Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme in Österreich. Es ist wieder eine EU-Richtlinie, die ja schon letztes Jahr, am 21. Dezember 2025, in nationales Recht umgesetzt hätte werden soll. Heute ist es so weit.

Intelligente Verkehrssysteme werden ja als Lösung für sichere und effiziente Mobilität angepriesen und wurden auch von meinen Vorrednern so besprochen. Wo es etwas Positives gibt, gibt es aber wie immer auch etwas Negatives. Es ist immer die Frage mit dem Datenschutz und mit der Überwachung. Gerade in diesem Bereich werden ja große Datensammlungen nötig sein, daher ist auch – wie immer – ein gewisses Missbrauchspotenzial vorhanden. Die Sorge von vielen Österreichern – oder zumindest von einigen – ist auch immer wieder die Überwachung des öffentlichen Raums und der Bewegung der Bürger mit Kameras und Sensoren. Sie ist auch berechtigt.

Durch das vernetzte System – das ja notwendig ist, damit man das System überhaupt aufbauen kann – ist es auch anfällig für Cyberangriffe und für Manipulationen. Daher kann es, wenn so etwas passiert, auch zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen.

Der Vorteil beziehungsweise positiv zu erwähnen ist, dass Österreich auf bestehende Systeme zurückgreifen kann und daher geringe Zusatzkosten erwartet werden können. Das sehe ich auch als positiv. Auch die technische Zuverlässigkeit muss gewährleistet sein, um Systemausfälle zu verhindern. Wie immer, wenn man so ein System aufbaut, ist es auch mit Bürokratie verbunden. Also auch da: Datenverordnung, Qualitätssicherung und vieles, vieles mehr, und die Daten müssen auch unentgeltlich bereitgestellt werden.

Trotz großer Bedenken von vielen Österreichern – und auch von uns – werden wir diesem Gesetzentwurf zustimmen, weil es eine Verbesserung für viele Verkehrsteilnehmer, für viele Bürger von Gemeinden, wie Kollege Schmid aus

Tirol schon angesprochen hat, ist. Daher stimmen wir diesem Gesetzentwurf zu.
(*Beifall bei der FPÖ sowie des Bundesrates Stark [ÖVP/NÖ].*)

19.24

Präsident Markus Stotter, BA: Für eine Stellungnahme zu Wort gemeldet hat sich Bundesminister Peter Hanke. Ich erteile das Wort.

RN/114

19.25

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Auch hier ein Dank für die Debatte. Ich freue mich auch, dass, glaube ich, ein gemeinsamer Schulterschluss möglich ist. Es geht um ein modernes System, ein sicheres System, es geht um Digitalisierung. Es geht um all die Dinge der Zukunft, die uns doch so wichtig sind. Mit diesem scheinbar unscheinbaren Gesetz passiert ein großer Schritt im Land. Ich durfte in den letzten Monaten auch viele Gespräche, insbesondere mit Tirolern und Salzburgern, die in diesem Bereich ja große Probleme haben, führen. Mit der Möglichkeit, Navigationsdienste mit diesen Informationen zu versorgen, sollte insbesondere das Thema Ausweichverkehr der Vergangenheit angehören.

Ich freue mich also darüber, dass es da einen Schulterschluss gibt, und würde mich freuen, diesen auch jetzt in einer Zustimmung wiederzufinden. – Ich danke Ihnen. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*)

19.26

Präsident Markus Stotter, BA: Weitere Wortmeldungen liegen dazu nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Das ist nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

RN/115

Abstimmung

Präsident Markus Stotter, BA: Wir gelangen zur Abstimmung. – Bitte nehmen Sie Ihre Plätze ein.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, zustimmen, um ein Handzeichen. – Das ist die **Stimmeinheitlichkeit**. Der Antrag ist somit **angenommen**.