



6000.420

Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrum Appenzell Ausserrhoden; Auswertung der Vernehmlassung

A. Teilnehmende

- Gemeinden
 - Gemeinde Rehetobel
 - Gemeinde Reute
 - Gemeinde Schwellbrunn
 - Gemeinde Speicher
 - Gemeinde Stein
 - Gemeinde Teufen
 - Gemeinde Trogen
 - Gemeinde Wald
 - Gemeindepräsidienkonferenz (GPK; ausgearbeitet durch die Präsidien der Gemeinden Teufen, Waldstatt, Speicher, Herisau und Walzenhausen)
- Politische Parteien des Kantons Appenzell Ausserrhoden
 - Die Mitte Appenzell Ausserrhoden (Die Mitte)
 - Evangelische Volkspartei AR (EVP)
 - FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP)
 - GLP Appenzellerland (GLP)
 - Parteiunabhängige (PU)
 - Sozialdemokratische Partei Kanton Appenzell Ausserrhoden (SP)
 - SVP Appenzell Ausserrhoden (SVP)
- Verbände und Organisationen
 - Appenzell Ausserrhoder Wanderwege (VAW)
 - Appenzellerland über dem Bodensee (AüB)
 - Appenzellerland Sport
 - Autogewerbeverband (AGVS)
 - Bauernverband AR (BVAR)



- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Sektion Ostschweiz / FL (ASTAG)
- Touring Club Schweiz, Sektion Appenzell Ausserrhoden (TCS)
- Weitere
 - Stefan Fuchs (SFU)
 - André Gabus (AGA)
 - Rebecca Keller (RKE)
 - loepi@bluewin.ch

B. Verzicht auf Stellungnahme

- Gemeinden
 - Gemeinde Hundwil
 - Gemeinde Walzenhausen
- Politische Parteien
- Verbände und Organisationen
 - Verband für Seniorenfragen St. Gallen-Appenzell



C. Umfassende Übernahme von Stellungnahmen

- Stellungnahme der GPK: Gemeinden Rehetobel, Reute, Speicher und Trogen (mit weiteren Bemerkungen und Anträgen)

D. Auswertung der Vernehmlassungsantworten

1. Allgemeine Anträge und Bemerkungen

Antrag / Bemerkungen	Bemerkungen Regierungsrat
Geplantes Vorhaben als Ganzes	
Gemeinde Teufen Unterstützt das geplante Vorhaben. Sieht in der Erneuerung und Erweiterung der Gefängnisse, der zentralen Ansiedelung des Strassenverkehrsamts sowie der ReVepo wichtige Schritte zur Verbesserung der Infrastruktur und der öffentlichen Sicherheit.	<i>Kenntnisnahme.</i>
Gemeinde Stein Begrüsst grundsätzlich die Bemühungen zur Modernisierung und Zentralisierung der Strafanstalt Gmünden, des Strassenverkehrsamts und der ReVepo. Die Massnahmen sind wichtig, um den Anforderungen der heutigen Zeit gerecht zu werden und die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten.	<i>Kenntnisnahme.</i>
GPK Aus gesamtkantonomer Optik steht dem Vorhaben, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und der Nutzung von Synergien, nichts entgegen. Das Vorhaben kann entsprechend unterstützt werden. Der Standort ist für die Erhaltung des Bestandes der Strafanstalt gegeben und für die Zusammenfassung der genannten kantonalen Aufgaben sowohl von den örtlichen Gegebenheiten und von der Erschliessung / Erreichbarkeit her, gut geeignet.	<i>Kenntnisnahme.</i>



<p>Gemeinde Wald Die sorgfältige Arbeit wird verdankt und die Möglichkeit zur Stellungnahme sehr begrüsst.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
<p>FDP Für die FDP ist der Handlungsbedarf unverkennbar. Zentrale Einheiten der kantonalen Sicherheitsorganisation müssen in Räumlichkeiten untergebracht werden, die den aktuellen Standards entsprechen und auch zukünftigen Bedürfnissen Rechnung tragen. So ist es nicht akzeptabel, dass die Zellengrösse der Strafanstalt Gmünden nicht den Bundes- und Menschenrechtsvorgaben genügt, dass das Strassenverkehrsamt an acht verschiedenen Standorten verteilt ist, die zum Beispiel den aktuellen Standards wie der Barrierefreiheit nicht mehr genügen und die Regional- und Verkehrspolizei (ReVepo) getrennt von Strafvollzug und Strassenverkehrsamt untergebracht ist. Generell unterstützt die FDP das geplante Bauvorhaben. Ausserdem bewertet die FDP das Vorgehen, ein Projekt dieser Grössenordnung in die Vernehmlassung zu geben als sehr positiv.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
<p>GLP Die GLP steht hinter dem Projekt, fordert jedoch eine konsequente und für die Öffentlichkeit transparente Dokumentation bezüglich regionaler Einbettung der Dienstleistungen, der Kosten und Kostenentwicklung gegenüber den Wettbewerbsbedingungen sowie der Umsetzung der notwendigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen im betroffenen Gebiet durch den Kanton.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i> <i>Die Beantwortung der Fragen erfolgt bei den nachstehenden Punkten.</i></p>
<p>SP Die SP kritisiert die Praxis, Meinungen zu Vernehmlassungen in Form eines Antwortformulars abzuholen. Eine differenzierte Beantwortung wird damit stark eingeschränkt. Das Antwortformular besteht aus lediglich fünf Fragen, die nur mit ja oder nein beantwortet werden können. Die Fragen sind unsorgfältig formuliert. Sie beziehen sich wahlweise auf mehrere Teilgebiete oder auf den Bericht oder das Projekt. Drei davon sind Doppelfragen. Aufgrund dieser Verengung sieht die SP sich ge-</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



<p>zwungen, die Fragen mit nein zu beantworten und für eine differenzierte Stellungnahme ausführliche Bemerkungen zu verfassen.</p> <p>Im Bericht fehlen Aussensichten auf das Projekt. Es werden keine Evaluationen alternativer Standorte für das Projekt oder Teilen davon vorgestellt. Es fehlen Alternativen insbesondere im Bereich der Standortwahl für das Strassenverkehrsamt und die Regional- und Verkehrspolizei. Der Bericht stellt insbesondere beim Projekt des Strassenverkehrsamtes keine Möglichkeiten einer interkantonalen Zusammenarbeit dar. Dadurch wirkt der Bericht eher wie eine Verkaufsbroschüre für eine einzige, alternativlose Idee, denn als Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit Optionen. Vor diesem Hintergrund hätten sich die SP eine Trennung in der Betrachtung der Projekte Gefängnisse auf der einen Seite und der Projekte Strassenverkehrsamt und Regional- und Verkehrspolizei auf der anderen Seite gewünscht. So ist zum Beispiel die historische Herleitung des Standorts für die Gefängnisse nachvollziehbar, nicht aber für den Standort des Strassenverkehrsamtes und der Regional- und Verkehrspolizei. Schliesslich irritiert die im Bericht erwähnte Genehmigung des Richtplans auf kommunaler Ebene noch bevor der Bund entschieden hat.</p>	<p><i>Der Standortentscheid Gmünden wurde im Rahmen einer umfassenden Standortevaluation geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass innerhalb der Bauzonen im Kanton AR keine geeignete Parzelle für die geplante Nutzung zur Verfügung steht. Daher wurden Flächen angrenzend an bestehende Bauzonen geprüft. Zwei Standorte erfüllten die grundsätzlichen Anforderungen. Der Standort «Gmünden» erwies sich im Vergleich insgesamt als besser geeignet, da er eine bessere Balance zwischen Erreichbarkeit, Umweltschutz und Siedlungsverträglichkeit bietet. Im Gebiet «Gmünden» ist mit der Strafanstalt bereits eine öffentliche Nutzung vorhanden. Dadurch können auch Synergien sichergestellt werden. Vgl. dazu Bericht, Ziff. C.1.</i></p> <p><i>Die Frage des Standorts wird primär im Rahmen des kantonalen Richtplans geklärt. Auf kommunaler Ebene geht es nicht um die Standortfrage, sondern um die Anforderungen der Gemeinde Teufen. Die Gemeinde Teufen definiert im Gemeinderichtplan die Notwendigkeit einer ökologischen Aufwertung sowie die Berücksichtigung eines Standortes für Fahrende im Rahmen des Vorhabens. Der Richtplaneintrag der Gemeinde Teufen ist legitim und zeigt unter gewissen Rahmenbedingungen die Zustimmung zum Vorhaben. Die Anpassung des kantonalen Richtplans wurde mit den geforderten Ergänzungen im Dezember 2024 dem Bund zur Genehmigung unterbreitet. Ein Entscheid wird im ersten Quartal 2025 erwartet. Vgl. dazu Bericht, Ziff. C.2.</i></p>
<p>SVP Die SVP bedankt sich für die sicherlich aufwendige Projektarbeit und steht dem Geschäft grundsätzlich positiv gegenüber.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
<p>PU Die PU teilt die Auffassung, dass das Neubauprojekt notwendig und auch mit Blick auf die finanziellen Auswirkungen verantwortbar ist. Es macht Sinn, Synergien zu nutzen und die Verkehrspolizei und Motorfahrzeugkontrolle zusammenzuführen. Der</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



<p>zweifach verwendete Begriff «Multikrise» erscheint der PU teilweise als etwas gar pessimistisch und unglücklich gewählt.</p>	
<p>BVAR Der BVAR bedankt sich für die aufwendige Projektarbeit und steht dem Geschäft grundsätzlich positiv gegenüber.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
<p>TCS Der TCS stellt sich unter der Bedingung, dass keine Gebührenerhöhungen für die betroffenen Fahrzeughalter resultieren und unter Vorbehalt der Sinnhaftigkeit einer eigenen LKW-Prüfstelle hinter das vorgestellte Vorprojekt. Der TCS begrüsst den neuen Standort der ReVepo und enthält sich bezüglich der Gefängnisse. Gesamthaft sieht der TCS den Nutzen eines gemeinsamen Standortes der drei Institutionen in Gmünden. Der TCS unterstützt die formulierten qualitativen Projektziele des Strassenverkehrszentrums weitgehend, hingegen ist der TCS mit der Beurteilung des geschilderten «Kundennutzens» nicht durchwegs einverstanden. In den Berechnungen vermisst der TCS Annäherungswerte in CHF zu den Synergiepotentialen. Ebenso vermisst wird eine breitere Zahlenbasis zu den generierten Fahrten (PW und LKW) bezüglich Standort, Preis-/Kostenanalysen für die Prüfstellentätigkeit und Schätzwerte für den Verkauf der frei werdenden Liegenschaften. In der Kreditvorlage sollen Fragen zur künftigen Prüftätigkeit beantwortet werden wie: Anforderungen an Prüfungen von Elektrofahrzeugen, Abgreifen von Informationen bei Elektrofahrzeugen über die Digitalisierung etc.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Synergiepotentiale ergeben sich für den Bau, aber auch den Betrieb der betroffenen Ämter. Im Bericht, Ziff. C.4 werden die erwarteten Synergien detailliert abgehandelt und soweit möglich auch in Zahlen ausgedrückt.</i></p> <p><i>Eine breite Zahlenbasis zu den generierten Fahrten findet sich nachstehend im Anhang 3.</i></p> <p><i>Mit der aktuellen Rechnungslegung decken die Gebührenerträge aus den Fahrzeug- und Führerprüfungen (rund Fr. 1,2 Mio. jährlich) die Personal- und Raumaufwände der Abteilung Technik und Prüfungen. Bei dieser Preis-/Kosten-Analyse der Prüftätigkeit ist jedoch zu beachten, dass eine klare Abgrenzung innerhalb des STVA herausfordernd ist. So ist die Aufteilung der jährlichen Fixkosten der IT schwierig, da die Prozesse rund um Fahrzeug- und Führerprüfungen integrale Bestandteile der Fachapplikation CARI sind.</i></p>



Eigene LKW-Prüfstelle in Gmünden notwendig?

Dem TCS scheint eine eigene Prüfstelle für LKWs für Appenzell Ausserrhoden (inkl. Nutzung AI) überdimensioniert. Die sehr tiefe Kilometerleistung der LKW lässt auf sehr tiefe Anzahl an LKW-Prüfungen pro Tag schliessen. Der TCS wünscht dazu genauere Zahlen sowie eine Investitions- und Kostenseparierung für diese Prüftätigkeit. Für diesen Prüfbereich regt der TCS eine interkantonale Kooperation an.

Ausserdem übernehmen die Mitarbeitenden der Abteilung Administration Aufgaben für die Prüftätigkeit, namentlich Disposition, Debitorenbuchhaltung und Auskunftswesen.

Zum Thema Verkauf der Liegenschaften: Eine interne Schätzung der Grundstücksschätzungsbehörde aus dem Jahr 2021 hat für die Liegenschaften Landsgemeindeplatz 5/5a in einen Wert von Fr. 3,43 Mio. ergeben.

Die Prüfbahn für schwere Fahrzeuge wird neben LKWs auch für andere schwere Fahrzeuge genutzt (Busse, Lieferwagen, Wohnmobile, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anhänger). Das erwartete tägliche Prüfvolumen beträgt 6 Fahrzeuge. Vollausslastung sind durchschnittlich 8 Fahrzeuge pro Tag, was einer Auslastung von 75 % entspricht.

Die gewünschte interkantonale Kooperation ist im Bereich Fahrzeug- und Führerprüfungen geplant und zugesichert durch den Kanton Appenzell Innerrhoden. Das Prüfvolumen durch das STVA AI beträgt zusätzlich ca. 20 Tage Vollausslastung. Mit dem Kanton St. Gallen wurde die in der Vergangenheit praktizierte Kooperation für Fahrzeugprüfungen in Oberbüren und Buriet durch das STVA St. Gallen gekündigt aufgrund Eigenbedarfs. Im Rahmen des Projekts SGARAITG sind im Bereich der Strassenverkehrsämter 8 potenzielle Kooperationsvorhaben priorisiert worden und in Prüfung. Die Vorhaben betreffen administrative Aufgaben und die Durchführung von Theorieprüfungen. Kooperation für Fahrzeugprüfungen sind nicht geplant.

Das Strassenverkehrsamt übernimmt in seinem hoheitlichen Tätigkeitgebiet nicht nur Aufgaben, die ökonomisch lukrativ sind. Andere Faktoren wie Planungssicherheit, ein vollständiges Angebot für die Kundschaft sicherzustellen, und eine breite Expertise mit dem eigenen Personal beizubehalten entsprechen dem politischen Willen. Die Zentralisierung bringt zudem auch ökologische Vorteile.



Kundennutzen

Aus Sicht des TCS hatte die bisherige Dezentralisierung bei der Prüfung der Fahrzeuge für die Kunden Vorteile. Die Zunahme an gefahrenen Kilometern von rund 15 % ist eine Schlechterstellung der Bürger. Nur für eine Minderheit der Bürger ist die Zusammenlegung von Administration und Prüfung am gleichen Ort ein Vorteil.

Bestätigung der TCS Prüfstelle St. Gallen- Winkeln

Bereits heute werden 8 % aller PW-Prüfungen von Appenzell Ausserrhoden beim TCS in Winkeln durchgeführt. Der TCS geht davon aus, dass die Fahrzeughalter auch zukünftig diese Wahl haben werden. Der TCS bittet um informelle Bestätigung.

Keine Gebührenerhöhungen

Die Zahlen im Bericht auf S. 22 zeigen, dass bei einer Vollkostenrechnung die Kosten für den Kanton und das STVA steigen. Der TCS fordert, dass angesichts der im Bericht erwähnten Optimierungen und Synergien – und Ertragsüberschuss von TCHF 502 – keine Gebührenerhöhungen aus dem Projekt entstehen dürfen.

VAW

Da die gestellten Fragen die Vereinsinteressen des VAW nicht direkt tangieren, stehen wir diesen neutral gegenüber. Der VAW möchte sich aber bezüglich seinen Kerninteressen, nämlich der Wanderwegführung bereits jetzt äussern, damit eine

Die Vorteile für die Kundschaft nur anhand der Fahrstrecke zu bewerten, blendet entscheidende Faktoren aus. Durch eine zentrale Prüfstelle ist die Flexibilität, kurzfristige Termine anzubieten zu können, viel höher. Für komplexe Fälle sind die Fachpersonen immer vor Ort und Fälle können in kurzer Frist geklärt werden. In Notfällen kann Reservepersonal schneller einspringen. Das umfassende Angebot des STVA (z. B. nach einem Prüfungstermin die Zulassung am gleichen Ort abzuschliessen) ist aus Kundensicht ebenfalls vorteilhaft. Im Gegensatz zur Aussage des TCS wird die Anfahrtstrecke für die PKW-Fahrzeugprüfung für 65 % der Bürger kürzer. 13 % haben eine geringfügig längeren der Anfahrtstrecke (1–10 km länger). Für 22 % der Fahrzeughalter wird der Anfahrtsweg über 10 km länger.

An der Delegationsvereinbarung zwischen dem TCS AR und dem STVA AR sind aufgrund des Neubauprojekts keine Änderung geplant. Die Zusammenarbeit mit der TCS-Prüfstelle in Winkeln hängt aber auch davon ab, ob der Kanton St. Gallen auch weiterhin die Aus- und Weiterbildung sowie die Qualitätssicherung des Prüfzentrums Winkeln verantworten wird. Sollte der Kanton St. Gallen diese Aufgaben in Zukunft nicht mehr übernehmen, würde die Delegation durch das STVA AR vor grossen Herausforderungen stehen.

Ein Gebührenanstieg ist nicht notwendig, da das Projekt und die Finanzierbarkeit mit den heutigen Gebühren und auf Basis der bekannten und gesicherten Arbeitsmenge und den planbaren Aufwänden seitens Personals, IT und dem neuen Gebäude kalkuliert wurde. Somit besteht kein Risiko, dass die Bürger höhere Aufwände mittels höherer Gebühren decken müssen.

Kenntnisnahme.



gute Planung und der Einbezug dieser Interessen im weiteren Projekt erfolgen kann.	
<p>AGVS</p> <p>Für den AGVS ist die zentrale Lösung eines Verkehrs- und Sicherheitszentrums mit vielen Vorteilen verbunden. Auch die geografische Lage macht aus unserer Sicht Sinn. Die Finanzierung ist aufgrund unserer Beurteilung durchdacht und zweckmässig. Der AGVS befürwortet das vorgeschlagene Projekt.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



2. Anträge und Bemerkungen zu den einzelnen Fragen des Formulars

Vernehmlassungs-Entwurf	Antrag / Bemerkungen	Bemerkungen Regierungsrat
A. Gefängnisse Gmünden		
Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf bei den Gefängnissen?	Formularfeld Ja: GPK, Gemeinde Schwellbrunn, Gemeinde Trogen, Gemeinde Rehetobel, Gemeinde Wald, die Mitte, EVP, GLP, SVP, PU, AüB	
	Formularfeld Nein: SP	
	GPK Der Handlungsbedarf ist unbestritten und seit längerem bekannt.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Gemeinde Schwellbrunn Der Handlungsbedarf wird als begründet erachtet.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Gemeinde Wald Sieht die Sachlage als dringlich an. Appenzell Ausserrhoden leistet mit den Gefängnissen Gmünden einen wichtigen Beitrag ans OSK. Die erarbeitete Expertise erscheint wichtig und dringlich. Eine gänzliche Zentralisierung des Strafvollzugs ist nicht zielführend. Die Anpassungen an die Bundesvorschriften und Menschenrechtskonventionen sind dringlich und zeitnah zu realisieren.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Die Mitte Es ist wichtig, dass die beanstandeten Missstände behoben und die Verhältnisse verbessert werden. Der Kanton soll sich innerhalb des Konkordats mit einer guten Infrastruktur für den Vollzug positionieren.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	EVP Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, der Fortbestand der Gefängnisse Gmünden unbestritten. Alle übrigen Optionen sind auf längere Frist	<i>Kenntnisnahme.</i>



	<p>teurer. Frage: Kann das Angebot einer steigenden oder sinkenden Nachfrage angepasst werden? Kann bei grösserem Bedarf die Anlage erweitert werden? Ein Planungshorizont von 30 Jahren wird angeregt.</p>	<p><i>Das Projekt wurde so geplant, dass innerhalb des Neubaus auf die verschiedenen Haft- und Vollzugsarten reagiert werden kann (Trennungsgebot). Aktuell ist die Platzzahl gegeben. Möglichkeiten für eine Erweiterung des Gefängnisses bei steigendem Platzbedürfnis wären vorhanden. Das Entwicklungspotential bei den Gefängnissen ist aufgrund der Anordnung eines zentralen neuen inneren Kerns gegeben, d.h. Ersatz- oder Erweiterungsbauten können problemlos angebaut werden. Falls hierfür erneute Baubeiträge des Bundes nötig wären, wäre das Einverständnis des Ostschweizer Strafvollzugskonkordats nötig. Ein Planungshorizont von 30 Jahren wäre allerdings wegen der ungewissen Entwicklung der verschiedenen Einflussfaktoren zu langfristig.</i></p>
	<p>FDP Die Gefängnisse Gmünden stellen keine Insellösung dar. Sie sind im Rahmen der kantonalen Konkordanz in die Bedürfnisse der Ostschweizer Kantone integriert. Der Verzicht auf die Gefängnisse würde sowohl finanzielle (Ausgleichszahlungen) als auch gravierende logistische Probleme (U-Haft) mit sich bringen. Ausserdem ist es nach Auffassung der FDP richtig, dass der Kanton durch Bereitstellung von Gefängnisplätzen auch ausserkantonal Verantwortung übernimmt. Innerhalb der FDP ist es daher unstrittig, an den Gefängnissen Gmünden festzuhalten. Die Modernisierung und eine Flexibilisierung der Zellenstruktur (Anpassung an eine gestiegene Anzahl weiblicher Straftäterinnen) ist unumgänglich. Der vorgeschlagene Ausbaustandard und die geplante beinahe unveränderte Grösse werden von der FDP als angemessen bewertet.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



	<p>GLP Die Analyse ist insgesamt sorgfältig und informativ. Vermisst wird eine konkretere Darstellung der regionalen Einbettung in die Gefängnisplanung mit den Nachbarkantonen (Informationen zu Zahlen und Ausbauplänen an Gefängnisplätzen in der Region in Form einer Tabelle oder einer Karte).</p> <p>Zudem soll aufgezeigt werden, welche Optionen mit dem Neubau bestehen, um auf den erwarteten zunehmenden Bedarf an Haftplätzen zu reagieren.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Die Gefängnisplanung ist im Anstaltsplanungsbericht umfassend abgebildet. Die Planung von neuen Gefängnissen wird in den Strafvollzugskonkordaten mit gemeinsamer Zahlenbasis sorgfältig geprüft. Seit einigen Jahren wird die Anstaltsplanung sogar nicht mehr nur in den einzelnen Konkordaten, sondern durch die Konkordate gemeinsam vorgenommen.</i></p> <p><i>Vgl. oben bei EVP</i></p>
	<p>SP Der Bedarf an Plätzen innerhalb des Konkordats im Strafvollzug wird nachvollziehbar dargestellt. Sanierung und Neubau sind unbestritten. Es fehlen jedoch detaillierte Angaben zur Entwicklung der Angebote in den Konkordatskantonen. Die SP bemängelt, dass sich die Kommission für die Verhinderung von Folter (NKVF) offenbar nicht zum Projekt geäußert hat.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Vgl. oben GLP</i></p> <p><i>Der Einbezug der NKVF ist bei Neubauten nicht üblich. Hingegen hat das zuständige Bundesamt für Justiz die Einhaltung der Vorgaben im ordentlichen Verfahren überprüft.</i></p>
	<p>SVP Der Handlungsbedarf sowie die Wichtigkeit zur Sanierung der Gefängnisse Gmünden ist aus Sicht der SVP unbestritten. Die SVP wünscht Ausführungen dazu, wie der Regierungsrat inskünftig mit dem Globalkredit umzugehen gedenkt, und was genau mit den Rückstellungen (Fonds) von Gmünden passiert.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Die Vor- und Nachteile des Globalkredits werden – unabhängig vom Projekt SSZAR – regelmässig evaluiert. Die Rückstellungen werden gemäss den Vorgaben des Globalkredits verwendet.</i></p>
	<p>PU Die PU begrüsst, dass die Zellengrößen endlich den bundes- und menschenrechtlichen Vorgaben entsprechend ausgebaut werden. Die PU erachtet es positiv, dass die vertieften Bedarfs- und Planungsabklärungen</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>

	<p>rungen im Strafvollzug aus den Konkordatsgebieten in das Neubauprojekt einfließen. Diese zeigen, dass der Bedarf an Gefängnis- und Vollzugsplätzen klar ausgewiesen ist. Die PU unterstützen die Bestrebungen, die Anstaltsplanung im Strafvollzug über die Konkordate hinaus weiterzuführen.</p>	
	<p>BVAR Der Handlungsbedarf und die Wichtigkeit zur Sanierung der Strafanstalt Gmünden ist aus Sicht des BVAR nachvollziehbar.</p>	<i>Kenntnisnahme.</i>
	<p>AüB Aus Sicht des AüB gehört der Betrieb eines Gefängnisses zu den staatlichen Aufgaben. Die baulichen Massnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und Normen (bundes- und menschenrechtliche Vorgaben) sind ein wichtiger Schritt, um auch in Zukunft innerhalb des Konkordats einen Auftrag erfüllen zu können und die Verantwortung auch gegenüber den Gefangenen wahrzunehmen. Die interkantonale Zusammenarbeit in diesem Bereich ist wichtig und richtig.</p>	<i>Kenntnisnahme.</i>
B. Strassenverkehrsamt		
Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf beim Strassenverkehrsamt?	<p>Formularfeld Ja: GPK, Gemeinde Schwellbrunn, Gemeinde Trogen, Gemeinde Rehetobel, Gemeinde Wald, die Mitte, EVP, GLP, SVP, PU, ASTAG, TCS, AüB</p>	
	<p>Formularfeld Nein: SP, TCS</p>	
	<p>GPK Das Anliegen und der Handlungsbedarf sind nachvollziehbar und aus Effizienzgründen auch plausibel.</p>	<i>Kenntnisnahme.</i>
	<p>Gemeinde Schwellbrunn Die Finanzierung ist plausibel.</p>	<i>Kenntnisnahme.</i>



	<p>Die Mitte Es wird begrüsst, dass die verschiedenen Standorte des Strassenverkehrsamts zusammengelegt und damit Platz für die Justiz in Trogen geschaffen werden. Unter dem ökologischen Aspekt (Anfahrtsweg) wäre zu prüfen, ob gegebenenfalls gewisse Kontrollaufgaben an zertifizierte Dritte in den Regionen delegiert werden könnten.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Mit dem Reparaturbestätigungs- und Nachkontrollverfahren sind heute schon Prüftätigkeiten von den 27 zugelassenen Garagenbetrieben möglich und werden häufig genutzt. Des Weiteren können AR-Fahrzeuge bei ausserkantonalen STVA und dem TCS SG/Al geprüft werden.</i></p>
	<p>EVP Unbestritten, dass der aktuelle Flickenteppich weder effizient noch zukunftsgerichtet ist. Zusammenlegung ist längst fällig, echte Kosteneinsparungen werden erwartet. Aufgrund der grossen Zahl von Fahrzeugen ist eine Zusammenarbeit in der Ostschweiz kaum möglich. Frage: Wie entwickelt sich der zukünftige Bedarf (betr. Fahrzeugbestand, Elektromobilität, alternative Antriebssysteme)? -> bitte Einschätzungen und Optionen dazu</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Aus heutiger Sicht wird im ruralen Appenzell Ausserrhoden der zukünftige Fahrzeugbestand nicht rückläufig entwickeln, sondern analog dem Bevölkerungswachstum moderat zunimmt. Das Aufkommen von Elektromobilität hat wenig Einfluss auf Prüfumfang, da ausser dem Antriebsstrang die mechanischen Komponenten wie Aufhängung, Bremsen, Reifen, Beleuchtung usw. im gleichen Mass geprüft werden müssen wie bei herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen. Ab 2024 ist für neue Fahrzeuge die Ausrüstung mit Fahrerassistenzsystemen (FAS) Pflicht. Dadurch müssen sie in bei Fahrzeugprüfungen ebenfalls geprüft werden. Neue Technologien und Funktionalitäten der Fahrzeuge ersetzen andere Posten des Prüfumfanges. Zusammenfassend ist bei ähnlicher Nachfrage nach Prüfungen mit einer gesteigerter Prüfkomplexität auszugehen. Für Prüfungen von Assistenz- und Automatisierungssystemen ist die Notwendigkeit eines heute nicht vorhandenen Aussengeländes für Tests im Fahrbetrieb absehbar. Des Weiteren muss für die Durchführung der Prüfungen der neuen Fahrzeuggenerationen mit Investitionen in neue Prüfgerätschaften gerechnet werden. Diese Investitionen nur einmal für den zentralen Standort tätigen zu müssen,</i></p>



		<i>ist ein wichtiger Vorteil des Projekts.</i>
	<p>FDP</p> <p>Die Zusammenlegung der acht Standorte ermöglicht einen Effizienzgewinn, da z. B. Prüfgeräte nur noch an einem Standort vorgehalten werden müssen und parallel gearbeitet werden kann. Eine Quantifizierung des Effizienzgewinns wäre wünschenswert.</p> <p>Die Kosteneinsparung durch die Aufgabe der bisher teilweise angemieteten Standorte wird gutgeheissen.</p> <p>Der Aufwand bzw. die gefahrene Strecke, um zum Prüfzentrum zu gelangen, erhöht sich bedingt durch die Zentralisierung leicht. Nach Ansicht der FDP wird dies aber auch dadurch kompensiert, dass Prüfverfahren der Fahrzeuge zukünftig auf dem eigenen Gelände und nicht mehr im öffentlichen Raum durchgeführt werden können.</p> <p>Die Theorieprüfungen zur Erlangung des Führerausweise bleiben dezentral. Dies ist zu begrüssen.</p> <p>Gmünden als Standort für die Prüfung des Schwerverkehrs ist nicht ideal. Die meisten Betriebe und Werkstätten für schwere Nutzfahrzeuge sind überregional tätig und entlang der Nationalstrasse A1 ausgerichtet. Die FDP regt deshalb an, in der Zusammenarbeit mit den Kantonen AI, SG und TG einen Standort für ein Prüfzentrum zu suchen, der eine bessere Erreichbarkeit ermöglicht.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Eine Quantifizierung sämtlicher Synergien ist nicht möglich. Im Bericht, Ziff. C.4 werden die erwarteten Synergien aber nochmals detailliert abgehandelt und soweit möglich auch in Zahlen ausgedrückt.</i></p> <p><i>Die erwähnten Nutzfahrzeugwerkstätten gehen in der Regel zur Prüfstelle in der Nähe zur Werkstatt. Zur Prüfstelle des STVA AR kommen insbesondere die Fuhrhalter selbst. In diesem Fall zählt für die Bewertung der Erreichbarkeit der Anfahrtsweg vom Betrieb des Fahrzeughalters. Die Fahrstrecken sind mit dem zentralen Neubau in Summe 51 % (rund 5'300 km) kürzer als bisher.</i></p>
	<p>GLP</p> <p>Die GLP wünscht, dass sämtliche Büros hindernisfrei zugänglich sind. Um pragmatische und möglichst kostengünstige Lösungen zu finden, sind in die Planung idealerweise Personen einzubeziehen, die bezüglich Mobilität eingeschränkt sind.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Öffentlich zugängliche Bauten müssen grundsätzlich barrierefrei geplant und gebaut werden, was in den Projekten berücksichtigt ist.</i></p>



	<p>SP</p> <p>Der Handlungsbedarf beim Strassenverkehrsamt kann nur teilweise nachvollzogen werden. Die Platzverhältnisse in Trogen sind sicher mangelhaft. Der Bericht stellt allerdings ganz klar fest, dass viele Dienstleistungen vermehrt digital abgewickelt werden können. Generell erachtet die SP die Verlagerung nach Gmünden, weitab vom ÖV als sehr schlecht. Einerseits als Arbeitsort für die Mitarbeitenden. Andererseits für Dienstleistungen, die eine physische Anwesenheit bedingen. Sie sind kundenunfreundlich. Gerade die dezentralen MFK sind sehr viel näher an der Bevölkerung.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Für fast alle Dienstleistungen, für welche physische Anwesenheit notwendig ist, muss die Kundschaft mit dem Fahrzeug anreisen (Fahrzeugprüfungen, praktische Führerprüfungen). Da spielt die ÖV-Erschliessung eine untergeordnete Rolle. Theorieprüfungen könnten weiterhin an besser ÖV-erschlossenen Standorten angeboten werden. Trotz ÖV-Güteklasse B im Zentrum Trogen kommt die Mehrheit der Schalterkundschaft selten mit dem ÖV zum STVA. Ein Grossteil der Mitarbeitenden des STVA arbeiten nach einem Dienstplan oder müssen ihre Arbeitszeit an die Schalteröffnungszeiten anpassen. Sowohl Dienstplan wie auch Öffnungszeiten können an ÖV-Takt angepasst werden, damit die Mitarbeitenden im Regelfall gut mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit gelangen können. Im Gegensatz zum heutigen dezentralen Betrieb entfallen Transferfahrten der Mitarbeitenden zwischen den Standorten. Sie werden zur Aufgabenerfüllung nicht mehr auf ihr privates Fahrzeug angewiesen sein, was indirekt die Nutzung von ÖV begünstigt.</i></p> <p><i>Gmünden wird mit dem öffentlichen Verkehr durch die Buslinie 180 St. Gallen – Stein – Herisau erschlossen. Im Rahmen des ÖV-Konzeptes 2024-2029 sind auf der Buslinie 180 St. Gallen – Stein – Herisau verschiedenen Massnahmen geplant.</i></p> <p><i>- Ab Dezember 2024: Während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend verkehren zusätzliche Kurse zwischen Herisau und Lustmühle mit Anschlüssen an die Appenzeller Bahnen. Dies ermöglicht halbstündliche Verbindungen.</i></p>
--	--	--



	<p>Dazu kommt, dass bereits jetzt ausserkantonale Angebote genutzt werden. Vor diesem Hintergrund vermisst die SP eine ernsthafte Prüfung einer institutionalisierten Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen. Dies ist auf Regierungsebene nachzuholen oder sofern schon erfolgt zu dokumentieren.</p>	<p><i>dungen am Morgen in Richtung St. Gallen und am Abend aus Richtung St. Gallen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>- Neukonzeption Busnetz Raum Hinterland/Herisau ab 2027: Das Konzept ist derzeit in Erarbeitung und sieht für die Buslinie 180 verschiedene Varianten für Angebotsverbesserungen vor.</i><i>- Bei der Entwicklung des nächsten öV-Konzeptes 2030–2035 müssen die Auswirkungen des geplanten Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums auf die Verkehrsnachfrage und das Potenzial vertieft betrachtet und die Zielangebote entsprechend definiert werden.</i> <p><i>Seitens Kanton Appenzell Innerrhoden ist Absichtserklärung für Zusammenarbeit am Standort Gmünden vorliegend. Vom Kanton St. Gallen liegt die negative Anfrage zur Zusammenarbeit aus dem Jahr 2019 vor. Eine Zusammenarbeit mit dem Kanton St. Gallen im Bereich der Fahrzeugprüfungen ist deshalb nicht vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die strategische Zusammenarbeit der Kantone SG, AR, AI und TG hingewiesen, die verschiedene Massnahmen beinhaltet. Im Rahmen des Projekts SGARAITG sind im Bereich der Strassenverkehrsämter 8 potenzielle Kooperationsvorhaben priorisiert worden und in Prüfung. Die Vorhaben betreffen administrative Aufgaben und die Durchführung von Theorieprüfungen. Kooperation für Fahrzeugprüfungen sind nicht geplant.</i></p>
	<p>SVP Aus Sicht der SVP besteht beim Strassenverkehrsamt Handlungsbedarf. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die Kosten vertretbar sind im Verhältnis zum Optimierungspotenzial. Die Effizienzsteigerung müsste</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Aufgrund der heutigen Situation des STVA muss man die Optimierungspflicht anstelle von Optimierungspotential in den</i></p>



	<p>aus Sicht der SVP klarer ausgewiesen und nach dem Umbau auch entsprechend umgesetzt werden und dies nicht nur mit der vordergründigen Fluktuationssystematik allfälliger Pensionierungen. Die SVP erwartet einen klaren nachweisbaren Stellenabbau, dies unter Berücksichtigung einer Aufholphase von maximal 2 Jahren nach dem Umbau. Die SVP wünscht genauere Angaben zum Verkauf der Liegenschaften in Trogen.</p> <p>Angesichts der sehr hohen Investitionen wünscht die SVP, dass eine Schätzung des Verkaufserlös in Trogen aufgezeigt wird sowie eine allfällige Prognose, wie erfolgversprechend ein Verkauf wirklich ist.</p>	<p><i>Vordergrund stellen. Themen wie Kundensicherheit, Behindertenzugänglichkeit, zeitgemässe Kundeninfrastruktur, vermeiden von Probefahrt auf öffentlichen Strassen und die Sicherstellung einer zukunftsfähigen Infrastruktur sind Probleme die rasch gelöst werden müssen und können, wie auch zufriedene Mitarbeitende, nicht monetarisiert werden.</i></p> <p><i>Es ist geplant, bei Personenwagen und leichten Sachtransportanhängern die Prüfungszeiten von periodischen Kontrollen von 30 auf 20 min zu reduzieren. Solche Prüfungen machen mehr als 70 % aller Prüfungstermine aus. Die Effizienz steigt damit um rund 25 %. Von den aktuell 7 Verkehrsexperten erreichen zwei im 2033 das Pensionsalter. Eine vollständige Wiederbesetzung ist nicht notwendig. Damit ist ein Stellenabbau im Umfang eines 100 % Pensums im Jahr 2033 realistisch und eingeplant.</i></p> <p><i>Siehe Antwort beim TCS.</i></p>
	<p>BVAR Der BVAR erkennt, dass mit einem zentralen Neubau des Strassenverkehrsamtes die erhöhten Anforderungen an die Prüfung erfüllt werden können und parallel dazu auch die Effizienz gesteigert werden kann. Die Kontrollen der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge fanden bis anhin dezentral in den Gemeinden statt. Dieses Vorgehen hat sich aus Sicht des BVAR sehr bewährt und soll weiterhin lokal möglich sein.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Die dezentralen Kontrollen der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge hat sich bewährt und soll weiterhin in dieser Form durchgeführt werden.</i></p>



	<p>ASTAG Aus Sicht des ASTAG ist eine zentralisierte, moderne Infrastruktur mit ausreichender Kapazität sinnvoll.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>TCS a) Aktuelle Situation: - Die Zahl «30'000 Dienstleistungen mit Kundenkontakt» ist nicht aussagekräftig. Bitte diese Zahl aufteilen nach den relevantesten Dienstleistungen (Anzahl MFK Prüfungen Private, Anzahl MFK Prüfungen gewerblich, Anzahl Theorieprüfungen etc.)</p> <p>- Die Administration und die physische Fahrzeugprüfung müssen sich nicht zwingend am selben Standort befinden. Der TCS AR bietet eine Fahrzeugprüfung in Winkeln an. Dies funktioniert offensichtlich problemlos.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Übersicht über die wichtigsten Dienstleistungen [Anzahl/Jahr]:</i> <i>Schalterkundschaft: 18'000</i> <i>Führerprüfungen praktisch: 1'000</i> <i>Führerprüfungen theoretisch: 1'200</i> <i>Fahrzeugprüfungen PKW: 8'000</i> <i>Fahrzeugprüfungen Motorrad: 1'300</i> <i>Fahrzeugprüfungen restliche Fahrzeugarten: 3'500:</i></p> <p><i>Die Unterscheidung der Fahrzeugprüfungen auf Private und Gewerbe ist leider nicht möglich. Oft kommt eine Garage im Auftrag eines Privatkunden mit dem Kundenfahrzeug auf dessen Termin.</i></p> <p><i>Ein gemeinsamer Standort muss nicht zwingend sein, aber es ist ein schweizweit bewährter Standard und auch der Idealfall. Die Prüftätigkeit des TCS-AR deckt nur das "Standardgeschäft" für PKW, Motorräder und Lieferwagen und Kleinbusse ab. Im STVA sind für viele Prüfungen Vorabklärungen durch verschiedene Fachbereiche notwendig (z. B. Import, technische Änderung, Einzelabnahme, 1.IV, Karosierte Fahrgestelle, usw.). Der TCS bietet diese speziellen Angebote mit erhöhtem administrativem Aufwand nicht an.</i></p>



	<p>- Appenzell Ausserrhoden ist geographisch sehr «weit». Die dezentralen Prüfstellen haben aus Privat-Kundensicht auch Vorteile und werden von den Bürgern sehr geschätzt. Mit dem neuen Zentrum erhöhen sich Anfahrtswege insbesondere für das Vorderland substantiell!</p> <p>b) Auswirkungen auf die Kundschaft: Der TCS wünscht mehr Kennzahlen aufgeteilt nach Anzahl Prüfungen für Privatkunden und Garagenbetriebe. Der TCS geht davon aus, dass die Mehrheit der Prüfungen Privatpersonen betrifft.</p> <p>c) Auswirkungen auf Fahrzeugprüfungen: - Die Aussage, dass Kundinnen und Kunden mit PW von der Änderung der Anfahrtsstrecke weniger betroffen sind, ist nicht korrekt. Im Gegenteil: Die Gesamtanzahl km für Privatpersonen erhöht sich absolut substantiell. Nur weil ein Fahrzeug (LKW) häufiger zur Kontrolle antreten muss als ein PW, beeinflusst dies die ausgewiesenen km-Zahlen nicht. - 288'040 PW km stehen neu 4'947 LKW km pro Jahr gegenüber. Es stellt sich die Frage, ob eine LKW-Prüfung im Kanton AR eine so hohe Wichtigkeit haben muss und wirklich in Gmünden stattzufinden hat. Macht es wirklich Sinn eine eigene LKW-Prüfung (mit wahrscheinlich anders ausgebildeten Spezialisten, spezieller Infrastruktur für hohes Gewicht und lange Fahrzeuge) zu betreiben? Wäre ein Kooperationsansatz mit anderen Kantonen nicht sinnvoller?</p> <p>e) Ausserkantonale Prüfungen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit - Der TCS geht davon aus, dass eine Zusammenarbeit mit dem TCS Service Center Winkeln weiterhin vorgesehen ist.</p>	<p><i>Im Vergleich zu anderen Kantonen ist AR kleinräumig. Im Gegensatz zur Aussage des TCS wird die Anfahrtsstrecke für die PKW-Fahrzeugprüfung für 65 % der Bürger kürzer. 13 % haben eine geringfügig längeren der Anfahrtsstrecke (1–10 km länger). Für 22 % der Fahrzeughalter wird der Anfahrtsweg über 10 km länger. Vgl. Bericht, Ziff. A.3.c.</i></p> <p><i>Es sind keine statistischen Auswertungen verfügbar zur Aufteilung zwischen Privatkunden und Garagenbetrieben. Näherungsweise beläuft sich die Kundenverteilung auf 60 % Privatpersonen und 40 % Garagenbetriebe.</i></p> <p><i>Die Anfahrtsstrecke für die PKW-Fahrzeugprüfung wird für 65 % der Bürger kürzer. 13 % haben eine geringfügig längeren der Anfahrtsstrecke (1–10 km länger). Für 22 % der Fahrzeughalter wird der Anfahrtsweg über 10km länger. Die erwartete Auslastung der LKW-Prüfbahn (vgl. oben Antwort zu TCS, S. 7) rechtfertigt eine eigene Infrastruktur. Standortunabhängig werden die LKW-Prüfungen von Ausserrhoder Fahrzeugen von Experten des STVA AR durchgeführt. Das ist heute in Wil SG schon so. Die Idee einer Kooperation ist mit Appenzell Innerrhoden schon vereinbart. Des Weiteren wird die Prüfinfrastruktur für schwere Fahrzeuge auch von der Verkehrspolizei genutzt werden (Waage, Schwerverkehrskontrolle).</i></p> <p><i>Es gibt keine Pläne, die Delegation für Prüftätigkeit beim TCS Winkeln aufzuheben, aber es gibt keine Garantie der Weiterführung, da das STVA AR in der Delegationsfrage Abhängig davon ist, ob der Kanton St. Gallen seine Delegati-</i></p>
--	---	---



	<p>- Wurde die Zusammenarbeit für LKW Prüfungen am Standort Wil seitens Kanton SG auch aufgekündigt oder wäre eine weitere Zusammenarbeit an diesem Standort denkbar?</p> <p>- Kann ein eigener LKW Prüfstandort überhaupt kostendeckend betrieben werden?</p> <p>- Was kostet eine LKW Prüfung heute im Kanton SG und welche Kosten fallen neu am eigenen Standort an?</p>	<p><i>onsvereinbarung mit dem TCS SG/Al aufrechterhält. Die Aus- und Weiterbildung der TCS-Experten wie auch die Qualitätskontrolle der TCS-Prüftätigkeit obliegt zu 100 % dem STVA SG. Das STVA AR und der TCS AR sind Nutzniesser dieser bestehenden Arbeitsgemeinschaft.</i></p> <p><i>Der Standort Wil ist im Besitz der Firma LARAG. Es gibt keine Zusammenarbeit bzw. Abhängigkeit vom Strassenverkehrsamt St. Gallen.</i></p> <p><i>Das STVA ist bestrebt, seinen gesetzlichen Auftrag umfassend zu leisten und nicht einzelne Aufgaben einzig aufgrund von kommerziellen Überlegungen auszulagern. Die finanziellen Auswirkungen eines Verzichts auf die schwere Prüfbahn im SSZAR kann nicht pauschal beantwortet werden, da es vielschichtige Zusammenhänge betrifft, wie z. B. bauliche Auswirkungen auf das Untergeschoss, Zufahrten, Nutzflächen, Betriebseinrichtungen usw. und auch die ökologischen Nachteile (Fahrten nach Wil) nicht finanziell gewichtet werden können.</i></p> <p><i>Das STVA St. Gallen führt keine Fahrzeugprüfungen im Auftrag des STVA AR durch. Eine beim STVA AR terminierte Prüfung wird unabhängig vom Standort immer von AR-Experten durchgeführt und die verrechnete Gebühr ist bestimmt durch den Ausserrhoder Gebührentarif (761.32). Eine «Standard» periodische Fahrzeugprüfung eines Lastwagens kostet Fr. 150.00. Es ist auch mit dem neuen Standort keine Anpassung der Prüfungsgebühren geplant.</i></p>
--	---	--



	<p>f) Fazit</p> <p>- Worauf bezieht sich die Aussage, dass die heutigen Einrichtungen des STVA nicht gesetzeskonform sind? Im Bericht geht einzig hervor, dass die Administration nicht gesetzeskonform (behindertengerecht) eingerichtet ist. Was müsste investiert werden um dies zu realisieren?</p> <p>- Dezentral ist nicht zwingend verzettelt. Es hat für den Bürger durchaus einen Nutzen, wenn in unserem Kanton dezentrale Prüfungen möglich sind.</p> <p>Generell:</p> <p>- Es fehlen grundsätzliche Angaben zu Prüfungsbedarf der Zukunft, wie viele Bahnen, wie eingerichtet etc. werden. Was passiert, wenn die Mehrzahl der Autos elektrisch betrieben wird? Wie verändert dies den Prüfungsbedarf?</p> <p>- Es ist ein reines Bauprojekt ohne inhaltliche Informationen (Prüfungsdauer, Prüfungsarten Anzahl, Kostenwahrheit etc.). Für eine Kreditvorlage müssten hier auch operative Kennzahlen dargelegt werden.</p> <p>- Wie kann der Kanton sicherstellen, dass die Gebühren für den Bürger nicht steigen?</p>	<p><i>Die gesetzlich geforderten Prüfstandards (vgl. z. B. die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS; SR 741.41)) sind nicht an allen Standorten einzuhalten. Da die Standorte privaten Eigentümern gehören und der Kanton nur eingemietet ist, können Investitionen nicht ohne Weiteres durchgeführt werden. An gewissen Standorten ist das Einrichten eines behindertengerechten Zugangs zudem gar nicht möglich.</i></p> <p><i>Die heutige Dezentralität der Prüfstellen hat für die Minderheit der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter (35 %) den Vorteil, dass die Anfahrt vom Wohnort zur nächsten Prüfstation kürzer ist als beim geplanten zentralen Standort in Gmünd. Für administrative Dienstleistungen ist heute schon eine Fahrt an die zentrale Administration nach Trogen notwendig.</i></p> <p><i>Das Projekt sieht nicht eine klassische Anordnung der Prüfbahnen vor. In der Prüfhalle für leichte Fahrzeuge sind 6 unabhängig nutzbare Prüfplätze sowie zwei Motorradprüfplätze geplant. Die LKW-Prüfbahn ist für die Durchführung einer Prüfung pro Zeiteinheit ausgelegt. Bezüglich Einfluss Weiterentwicklung Fahrzeugtechnik > siehe EVP.</i></p> <p><i>Übersicht über aktuelle Prüfarten, -volumen und -gebühren siehe Anhang 1.</i></p> <p><i>Vgl. Antwort TCS.</i></p>
--	---	--

	<p>- Wunsch: Trennung von STVA Investitionen in Admin (Nummernausgabe, Theorieprüfung, Ausweise etc.) und reiner Fzg. Prüftätigkeit</p> <p>- Annäherungsrechnung für die Devestition / Mieteinnahmen von nicht mehr genutzten eigenen Gebäuden</p>	<p><i>Eine Trennung dieser Investitionen ist nicht zielführend, da alles gesetzlich vorgesehene Aufgaben sind.</i></p>
	<p>AüB</p> <p>Das AüB regt an, dass die angedachten externen aber auch internen Kostensenkungen kontrolliert und dokumentiert werden. Zu überprüfen ist ebenfalls, ob sich durch die Zentralisierung die Zahlen der ausserkantonalen Prüfungen verändert und dadurch auch die Einnahmen des STVA.</p> <p>Die Gemeindepräsidien des AüB bedauern, dass im Vorderland wieder eine angebotene Dienstleistung des Kantons verloren geht.</p> <p>Frage: Wie wirkt sich die Zentralisierung des Prüfungsortes auf langsamere Fahrzeuge (historische Fahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, 30er Jeepli, behindertengerechte Fahrzeuge, Mobilitätsfahrzeuge, elektrische Rollstühle usw. - insbesondere auch aus dem AüB - aus?</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Siehe Antwort SVP.</i></p> <p><i>Ob mehr Kunden mit dem zentralen Neubau eine Prüfung ausserkantonale durchführen, ist schwer vorherzusagen. Ebenso kann schwer abgeschätzt werden, wie viele Kundenschaft aufgrund der Nähe zur Stadt St. Gallen beim STVA die Prüfungen durchführen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese beiden Effekte neutralisieren.</i></p> <p><i>Für die Standortgemeinden im Vorderland geht mit dem Wegzug der Prüfungsstelle kein direkter volkswirtschaftlicher Nutzen verloren. Als Nachteil bleibt der längere Anfahrtsweg zum neuen Standort. (vgl. Anhang 3).</i></p> <p><i>Historische Fahrzeuge haben längere Prüfintervalle (i. d. R. 6 Jahre) wodurch die längere Anfahrtsstrecke weniger ins Gewicht fällt. Andere langsame Fahrzeuge wie jene der Bau- oder Landwirtschaft werden wie bisher wo immer möglich dezentral geprüft. Es wird in jeder Gemeinde jährlich an zentraler Örtlichkeit die Prüfung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen angeboten. Elektrische Rollstühle gelten als Motorfahrrad und müssen nicht zur periodischen Nachkontrolle.</i></p>



C. Regional- und Verkehrs- polizei		
Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf bei der Regional- und Verkehrspolizei?	Formularfeld Ja: GPK, Gemeinde Schwellbrunn, Gemeinde Trogen, Gemeinde Rehetobel, Gemeinde Wald, die Mitte, EVP, GLP, SVP, PU, TCS, AÜB	
	Formularfeld Nein: SP	
	Gemeinde Schwellbrunn Die Nutzung von Synergien wird befürwortet.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Die Mitte Dass die Verkehrsgruppe der Polizei in der Mitte des Kantons angesiedelt werden soll, erscheint sinnvoll.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	EVP Die EVP unterstützt die Zusammenlegung der Regional- und Verkehrspolizei in Gmünden.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	FDP Für die ReVepo garantiert Gmünden als Standort durch seine zentrale Lage kurze Interventionszeiten. Diese Entscheidung ist für die FDP nachvollziehbar. Das geplante 2. Untergeschoss wird dazu dienen, Fahrzeuge sicherzustellen. Dass dies in Zukunft an einem zentralen Ort geschehen kann, ist zu begrüssen und hilft Kosten zu sparen. Die Zentralisierung der ReVepo an einem Standort verschlankt die Administration; auch hier können laufende Kosten gespart werden.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	SP Der Standort von Polizeiposten in den Dörfern trägt zum Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung bei. Selbst dann, wenn man weiss, dass nicht permanent Personal vor Ort ist. Mit dem Wegzug ausserhalb des Zent-	<i>Kenntnisnahme.</i> <i>Der Verlust des Sicherheitsgefühls aufgrund eines leeren Polizeipostens oder einer Infotafel wird überbewertet. Trogen</i>



	<p>rums ist eine Verminderung dieses Sicherheitsgefühls zu befürchten. Zudem sind die Dienstleistungen der Polizei innerhalb eines Dorfes viel einfacher zu erreichen.</p> <p>Grundsätzlich sieht die SP keine Vorteile von der Nähe der Polizei zu den Gefängnissen weitab von der Bevölkerung.</p>	<p><i>wird für die Bevölkerung bereits jetzt durch den Regionalpolizei-posten Teufen bedient. Bei Notfällen wird bereits heute via 117 die nächste verfügbare Patrouille aufgeboten. Hingegen werden durch den Wegzug aus Trogen Lärmim-missionen im Dorfkern wegfallen.</i></p> <p><i>Die Nähe der Verkehrspolizei zum Strassenverkehrsamt und den Gefängnissen bietet verschiedene Vorteile (vgl. Bericht, Ziff. C.4).</i></p>
	<p>SVP Bei der ReVepo ist der Bedarf aus Sicht der SVP klar und auch notwendig. Das Projekt ergibt Sinn und die Investitionen sind verhältnis-mässig.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>TCS Unter der Prämisse, dass ein Neubau erstellt werden soll, sind die Argumente aus Sicht des TCS nachvollziehbar.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>AüB Die Verlegung der Regional- und Verkehrspolizei hat im täglichen Ver-kehr für das Appenzellerland über dem Bodensee wahrscheinlich am meisten Auswirkungen. Die Sicherheit und die Präsenz inkl. Prävention auf Vorderländer Strassen darf nicht verschlechtert werden. Offene Fragen sieht das AüB insbesondere bei den Tatbestandaufnahmen bei Verkehrsunfällen. Die Fahrzeitverlängerung von 15 Minuten gegenüber dem Standort Trogen soll mit geeigneten Massnahmen abgedeckt werden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Die Region Vorderland wird bereits jetzt durch den Regional-polizeiposten Heiden betreut. Diese Organisation wird auch mit der Standortveränderung nach Gmünden aufrechterhal-ten.</i></p> <p><i>Bei Einsätzen für Tatbestandaufnahmen wird unabhängig von der Art des Vorfalls via 117 die nächste verfügbare Pat-rouille aufgeboten.</i></p>



D. Standortwahl		
Kann die Standortwahl nachvollzogen werden?	Formularfeld Ja: GPK, Gemeinde Schwellbrunn, Gemeinde Trogen, Gemeinde Rehetobel, Gemeinde Wald, die Mitte, EVP, GLP, SVP, PU, ASTAG, TCS, AüB	
	Formularfeld Nein: SP, AüB	
	GPK Der Standort ist verfügbar und von der Lage und Erschliessung her geeignet.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Gemeinde Schwellbrunn Der Standort ist bereits vorhanden und damit auch verfügbar.	<i>Kenntnisnahme.</i>
	Gemeinde Wald Anerkennt den Gewinn einer gemeinsamen Infrastruktur, will jedoch als Vorderländer Gemeinde auch den Wegfall eines weiteren kantonalen Angebots in der Region anmerken. In diesem Zusammenhang wird auch der Verkauf der kantonalen Liegenschaft am Dorfplatz in Trogen als kritisch gesehen. Hier ist das Gespräch mit der Region wichtig.	<i>Kenntnisnahme.</i> <i>Der Einbezug der regionalen und kommunalen Stellen wird frühzeitig erfolgen, sobald ein Verkauf der Liegenschaft in Trogen konkret bevorsteht.</i>
	Die Mitte Die Standortwahl erscheint sinnvoll, dies auch in Anbetracht der zentralen Lage im Kanton und der guten örtlichen Situation (Anwohner etc.). Gleichzeitig erscheint es jedoch wichtig, dass die Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Arbeitsplätze, Insassen) nicht vernachlässigt wird.	<i>Kenntnisnahme.</i> <i>Betreffend ÖV-Anbindung vgl. Antwort zur FDP, nachstehend.</i>
	EVP Es gibt aus Sicht der EVP kaum Argumente, welche die Standortwahl beeinträchtigen. Vernünftige Fläche für die geplanten Vorhaben sind in unserem Kanton schlicht nicht mehr vorhanden oder sollten für andere Zwecke verwendet werden.	<i>Kenntnisnahme.</i>



	<p>FDP</p> <p>Die Auswahl des Standortes ist nach Auffassung der FDP nachvollziehbar und richtig. Grund und Boden gehören bereits dem Kanton und die Lage im Kanton könnte zentraler nicht sein. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gegeben, hat aber Ausbaupotential. Mit einem zeitgemässen Mobilitätskonzept soll aufgezeigt werden, dass sowohl Mitarbeitende wie auch dienstleistungsbeanspruchende Personen die neue Einrichtung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichen können. Neben der besseren Erreichbarkeit könnten so die Verkehrswege (und insb. die angrenzenden Siedlungen) entlastet werden und allenfalls auch Infrastrukturinvestitionen vor Ort (Tiefgaragenplätze) reduziert werden.</p> <p>Die Änderung des Zonenplans wird als unproblematisch betrachtet. Trotzdem bittet die FDP um eine genaue Prüfung, um spätere Verzögerungen durch Einsprachen zu vermeiden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Wegen Schicht und Pikettdienst der Mitarbeitenden der Re-Vepo und STAG ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze mit ÖV nicht für alle Mitarbeitenden gegeben. Es ist davon auszugehen, dass die ÖV-Anbindung in Gmünden noch verbessert wird. Eine ÖV-Vergünstigung für alle Mitarbeitenden des Kantons hat der Kantonsrat bereits beschlossen.</i></p> <p><i>Das Nutzungsplanverfahren ist gestützt auf Art. 14 BauG durchzuführen. Verzögerungen und Einsprachen sollen durch eine transparente Kommunikation und Einbezug der Bevölkerung und Direktbetroffenen verhindert werden. Vgl. dazu auch Bericht, C.2.</i></p>
	<p>GLP</p> <p>Die GLP wünscht konkretere Informationen zum Ausmass der zu kompensierenden Fruchtfolgeflächen sowie Massnahmen zur Förderung der Biodiversität bei der Aussenraumgestaltung.</p>	<p><i>Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung der Fruchtfolgeflächen (FFF) bewusst. Das Projekt nimmt auf dieses Thema grösstmögliche Rücksicht. Sämtliche wegfallende FFF wird kompensiert werden und anschliessend sogar mehr FFF vorhanden sein als heute. Zum Thema FFF und Biodiversität vgl. Bericht, C.2.b</i></p>
	<p>SP</p> <p>Die Standortwahl für die Gefängnisse ist historisch nachvollziehbar begründet. Der Standort des Strassenverkehrsamtes und der Polizei lehnt die SP aus folgenden Gründen ab.</p> <p>1. Ein Verwaltungszentrum auf die grüne Wiese zu verlegen widerspricht allen raumplanerischen Grundsätzen. Es muss landwirtschaft-</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



	<p>lich genutztes Land eingezont und überbaut werden, obwohl wir im Kanton sehr viel Leerbestand haben. Die Ökologie des Ortes wird bei den Betrachtungen nicht berücksichtigt und die Landschaft mit weiten Asphaltflächen versiegelt.</p> <p>Zudem wird vom Versprechen, dass ein Teil der kantonalen Verwaltung in Trogen verbleibt, ein Stück weit abgewichen. Die Raumansprüche sind in der bestehenden Bauzone zu erfüllen, zumindest für die Verwaltung. (s. Ziff. 5)</p> <p>2. Sowohl für den motorisierten Individual-Verkehr als auch für den Öffentlichen Verkehr liegt die geplante Anlage sehr ungünstig. Im Bericht fehlen Aussagen zu den Auswirkungen der Verkehrsentwicklung des motorisierten Individualverkehrs bei einem Neubau und Betriebsaufnahme am Standort Gmünden. Hier fehlt der SP eine Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen.</p> <p>3. Mit einer vertieften Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen wären ökologischere und effizientere Lösungen mit besserer Verkehrsanbindung denkbar. Die SP fordert Abklärungen oder, sollten solche stattgefunden haben, deren Darlegung.</p> <p>4. Es ist zu vermuten, dass der Standort Gmünden für das STVA in der Bewertung gut abschneidet, weil das einzuzonende Land schon dem Kanton gehört und damit gratis ist. Der sorgsame Umgang mit den Kantonsfinanzen ist wohl löblich, verhindert aber möglicherweise die für die Gesellschaft beste Lösung. Wie von jedem Privaten bei Planungen gefordert, dürfen in der Interessenabwägung die finanziellen Aspekte nicht den Ausschlag geben. Die SP fordert, dass die Bewertung der</p>	<p><i>In der ausführlichen, durch ein Raumplanungsbüro durchgeführten Standortevaluation konnte kein besser geeignetes Areal identifiziert werden. Vgl. dazu auch Bericht, Ziff. C.1.</i></p> <p><i>Es wird auch weiterhin kantonale Ämter in Trogen geben. Zudem verbleiben auch die Gerichte in Trogen.</i></p> <p><i>Die Verkehrssituation wurde im Rahmen der Standortevaluation geprüft und ist in den Standortentscheid eingeflossen. Im Übrigen werden die Auswirkungen und notwendigen Anpassungen der Infrastruktur im Rahmen eines Verkehrsgutachtens analysiert werden. Dieses wird Teil der angelaufenen Nutzungsplanung sein.</i></p> <p><i>Für die interkantonale Zusammenarbeit mit Appenzell Innerrhoden besteht eine Absichtserklärung. In diesem Zusammenhang wird auch auf die strategische Zusammenarbeit der Kantone SG, AR, AI und TG hingewiesen, die verschiedene Massnahmen beinhaltet (vgl. Antwort zu SP, S. 16).</i></p> <p><i>In der ausführlichen, durch ein Raumplanungsbüro durchgeführten Standortevaluation konnte innerhalb der Bauzone kein geeignetes Land identifiziert werden. Aufgrund dessen ist eine Einzonung notwendig.</i></p> <p><i>Das Eigentum einer Parzelle war eines von 10 Kriterien der Evaluation, welche alle mit gleicher Gewichtung berücksichtigt wurden. Ob sich ein Standort in kantonalen Besitz befin-</i></p>
--	--	--



	<p>untersuchten Standorte für das STVA (inkl. heutiger Standort) in der ersten Phase unabhängig von finanziellen Aspekten durchgeführt und offengelegt wird.</p> <p>5. Es ist nicht einzusehen, warum eine ganze Verwaltungseinheit, ein ganzes Amt aus einem Dorfzentrum an die Peripherie ohne Infrastruktur verlagert werden soll. Auch in St. Gallen befindet sich die Verwaltung des Strassenverkehrsamt in der Stadtmitte und nicht bei den Prüfstandorten. Wohl bringt die Auslagerung organisatorische Vorteile, aber zu grosse gesamtgesellschaftliche Nachteile. Die SP fordert, dass Prüfstandorte und Verwaltung in der Betrachtung getrennt und je separat räumliche Lösungen zu suchen.</p>	<p><i>det, war damit nicht ausschlaggebendes Kriterium. Insgesamt wurde das Areal Gmünden am besten bewertet, da die Auswirkungen auf Raum und Umwelt gegenüber der Alternativen geringer ausfallen und Synergieeffekte mit der bestehenden Nutzung besteht. Vgl. dazu auch Bericht, C.1.</i></p> <p><i>Ein Strassenverkehrsamt in Siedlungsnähe birgt Konfliktpotential aufgrund der Verkehrsfrequenzen und Immissionen vom Prüfwesen.</i></p> <p><i>Die Auftrennung von Administration und Prüfstandort gibt es nur in den Kantonen SG, BS, BL und AR. Und im keinen dieser Kantone ist das betroffene Strassenverkehrsamt oder die Kundschaft von der Auftrennung überzeugt. In allen genannten Kantonen bestehen Bestrebungen, Administration und Prüfwesen zusammenzulegen. Die Erfahrung mit dem Projekt zur Erstellung eines provisorischen Prüfplatz für Führerprüfungen im Bächli Teufen haben gezeigt, dass ein Strassenverkehrsamt in Siedlungsnähe zu realisieren kaum möglich ist. Neue Verkehrsströme und Immissionen im Siedlungsraum treffen heute auf breiten Widerstand. Man nimmt die weitere, weil auch nur sporadisch notwendige Anfahrt zu einem Standort in der Peripherie viel eher in Kauf.</i></p>
	<p>PU Mangels eines anderen geeigneten Standorts befürwortet die PU die Wahl des Standorts Gmünden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>BVAR Die Realisierung der Projekte verschlingt Kulturland. Der BVAR weist darauf hin, dass im Gebiet Gmünden vergleichsweise hochwertiges Kulturland vorhanden ist und bis anhin durch die Landwirtschaft intensiv genutzt wird. Für die Umsetzung der Projekte fordert der BVAR</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>



	<p>einen haushälterischen Umgang mit dem Kulturland. Zudem muss der Verlust von FFF gleichwertig in der Region kompensiert werden. Der aktuellen Pächterfamilie ist das Landwirtschaftsland im Gebiet Gmünden sehr vertraut. Damit auch in Zukunft eine rationelle und effiziente Bewirtschaftung möglich ist, müssen daher die Wünsche des Bewirtschafters in das Projekt miteinbezogen werden, insbesondere, was die Ausgestaltung des bestehenden Stalles, der geplanten Bäume sowie der Bewirtschaftungswege auf dem Areal betrifft.</p>	<p><i>Der Regierungsrat nimmt das Thema der FFF ernst (vgl. Antwort GLP, S. 26 und Bericht, Ziff. C.2.b.).</i></p> <p><i>Die Pächterfamilie wurde und wird auch weiterhin in die Projektarbeiten einbezogen werden.</i></p>
	<p>TCS Die Standortwahl erachten der TCS unter dem Vorbehalt der aufgeführten Fragestellungen und dem folgenden Kapitel E) als sinnvoll.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>AüB Die Standortwahl für die Strafvollzugsanstalt ist nachvollziehbar und die Erreichbarkeit ist grundsätzlich gut. Ob es noch weitere Standorte - auch im Vorderland - insbesondere für die STVA und die ReVepo gegeben hätte, liegt in der Verantwortung des Regierungsrates. Das AüB möchte allgemein anmerken, dass eine Zusammenlegung von Standorten nicht immer nur Zulasten des Vorderlandes gehen darf. Geeignete Massnahmen sind zu treffen, um dies auch kommunikativ gegenüber der Bevölkerung des AüB zum Ausdruck zu bringen und den Zusammenhalt des Kantons nicht zu verschlechtern.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>Vereinzelte Stimmen (inkl. direkte Anwohner) Stefan Fuchs, Niederteufen: Auf dem ganzen Areal Gmünden hat es sehr viel Platz. Ich finde es befremdend, dass man für das Projekt bestehende Bauten, bewohnte Häuser, abreißen muss. Dem Kanton entgehen so mindestens CHF 25'000.00 im Jahr. Das sind eine Viertelmillion in 10 Jahren. Wieso man den Neubau Strassenverkehrsamt nicht auf die andere Seite der Strasse legen kann, ist unverständlich.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Mit dem Wettbewerbsverfahren wurde eine übergeordnet optimale Lösung gesucht und gefunden. Die betroffenen Anwohner werden zu gegebener Zeit detaillierter informiert.</i></p>



	<p>Rebecca Keller, Niederteufen: Prinzipiell verstehe ich die Standortwahl... Jedoch kann ich nicht verstehen, warum das Haus Gmünden 1187 abgerissen werden muss. Es wäre auch ein Bau neben diesem Haus möglich, so könnte das Haus stehen bleiben und die Mieter ihr Zuhause behalten.</p> <p>André Gabus, dipl. Bauing ETH, Niederteufen: Ein Strassenverkehrsamt mit seinem Zusatzverkehr gehört in eine Industriezone und nicht in eine fast unberührte Landwirtschaftszone. Da werden 2ha Kulturland versiegelt, das man mit einigen zusätzlichen Bäumen nicht aufwerten kann. Das Areal in Gmünden ist, auch dank der Strafanstalt, ein Gebiet von grosser Bedeutung für die Biodiversität. (*3 Bericht ARNAL vom 24. März 2020) Selbst die Verfasser des prämierten Projekts, aus dem fernen Biel, finden in Ihrer Beurteilung, dass dieses Areal unbedingt aufgewertet werden müsse, indem der südliche Teil mit Baumgruppen abgetrennt wird. (*4 Siegerprojekt der Architekten Sollberger Bögli) Nachdem schon der Kanton mit der Deponie eine grosse Wunde in dieses Gebiet geschlagen hat, ist nun auch die Gemeinde Teufen bereit, ohne Zusatzforderungen, weiteres Kulturland zu zerstören (*1 und *2), ob wohl sie sich – und auch der Kanton AR (*5) - ein Konzept zur Förderung der Biodiversität gegeben hat. In der Schweiz gilt, dass Ausgleichsflächen für die Zerstörung von Waldflächen geschaffen werden müssen. Das Gleiche muss auch für Kulturland gelten. (*6- Landschaftsschutz geht alle an, ALS, Prof Hugo Bachmann - Hans Weiss). Vor zwei Jahren habe ich eine Projektidee einer Arche Noah geschaffen. (*7 - Biotop-Verbund Rotbachtal) Dieses Biotop kann ein Gegengewicht zur Landschaftszerstörung in diesem Gebiet darstellen. Die Vorstellung des Projekts bei Andreas Scholl, vom Umweltamt AR, erfolgte zeitlich leider noch zu früh. Ich bitte Sie bei den Verhandlungen im Kantonsrat an unsere Umwelt zu denken und den Schaden, den wir ihr anrichten möglichst klein zu halten. Das</p>	<p><i>Zum Thema Standortevaluation und Biodiversität vgl. Bericht, Ziff. C.1 und C.2.</i></p> <p><i>Zum Thema FFF vgl. oben Antwort GLP und Bericht, Ziff. C.2.b.</i></p> <p><i>Die Sicherstellung der ökologischen Aufwertung ist Sache der Nutzungsplanung (Überbauungsplan). Sowohl der Kanton als auch die Gemeinde Teufen beabsichtigen, im Rahmen des Projekts eine sachgerechte ökologische Aufwertung umzusetzen. Die eigentümerverbindliche Umsetzung erfolgt</i></p>
--	--	--



	<p>verbleibende Areal in Gmünden kann mit einem Biotop entsprechend gut aufgewertet werden. Wir sind das für die kommenden Generationen schuldig. Diese haben leider keine Lobby die ihre Interessen vertreten könnte. Aber selbst die Irokesen am Ontariosee kannten eine Regel: Jeder Entscheid musste für die 7-te Generation einen Vorteil bringen. Diese Indianerstämme haben bereits 150 Jahre in die Zukunft geblickt. Wie verhalten wir uns den zukünftigen Generationen gegenüber? Das STVA gehört nicht nach Gmünden sondern in eine Industriezone.</p>	<p><i>der sachgerechten Massnahmen erfolgt bereits im Rahmen der Nutzungsplanung.</i></p>
E. Finanzielle Auswirkungen und Finanzierung		
Ist die Darlegung der finanziellen Auswirkungen verständlich und nachvollziehbar?	<p>Formularfeld Ja: GPK, Gemeinde Schwellbrunn, Gemeinde Trogen, Gemeinde Rehetobel, Gemeinde Wald, die Mitte, EVP, GLP, SVP, PU, ASTAG, AüB</p>	
	<p>Formularfeld Nein: SP, TCS</p>	
	<p>GPK, Gemeinde Schwellbrunn Das Anliegen und der Handlungsbedarf sind nachvollziehbar und aus Effizienzgründen auch plausibel.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>Die Mitte Es bedarf sicherlich einer frühzeitigen und breiten Kommunikation, um die Bevölkerung von der Wichtigkeit und vom Nutzen des Zentrums zu überzeugen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>EVP Die aufgezeigten Kosten und Auswirkungen sind nachvollziehbar. Die Kosten von gut 50 Mio. sind für AR zwar hohe Aufwendungen. Vermisst wird eine komplette Vollkostenrechnung, welche auch die Effizienzgewinne und Weiterentwicklungsoptionen in einer Gesamtberechnung berücksichtigt. Die EVP geht aber davon aus, dass sich die Aufwendungen schlussendlich rechnen werden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Das Ergebnis des Globalkredites mit Leistungsauftrag entspricht einer Kosten- und Leistungsrechnung. Den wesentlichen Kosten, wie Personal- und Sachaufwand inkl. Mietkosten stehen entsprechende Einnahmen gegenüber. Somit</i></p>



		<p>kann der Globalkredit einer Vollkostenrechnung gleichgestellt werden.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass vor allem im Bereich des Strassenverkehrsamtes durch die Zusammenführung der verschiedenen Standorte Effizienzgewinne resultieren werden (vgl. Bericht, Ziff. B.2.b). Bei den verschiedenen Varianten im Bereich der Gefängnisse (Neubau Strafanstalt, Betrieb nur kantonales Gefängnis, kein Gefängnis) ist der Neubau mit den entsprechenden Einnahmen die kostengünstigste Variante (vgl. Bericht, Ziff. B.1.c).</p>
	<p>FDP</p> <p>Das vorliegende Projekt umfasst Investitionen in Höhe von CHF 51.5 Mio, was einer Investition pro Einwohner von fast CHF 1'000 entspricht. Einige Exceltabellen weisen Fehler auf. Die FDP bittet, die Zahlenbasis noch einmal genau zu prüfen und Einigkeit betreffend Abschreibungsdauer für Projekte dieser Art und Grössenordnung zu erlangen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Zahlenbasis wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Berichts nochmals geprüft und ergänzt. (vgl. Bericht, Ziff. B.1)</p> <p>Eine Einheitlichkeit betreffend Abschreibungen für solche Projekte wird angestrebt. Für den vorliegenden Neubau entspricht eine Abschreibungsdauer von 33 Jahren (3 % pro Jahr) der durchschnittlich Nutzungsdauer. Es wird vorliegend also nicht mehr mit 40 Jahren gerechnet wie in der Vernehmlassung, sondern mit 33 Jahren (vgl. Bericht, Ziff. C.5.c).</p> <p>Vgl. Bericht, Ziff. C.4 (Liste mit monetären/ nicht monetären Potentialen im Kapitel Synergien & Effizienz).</p>



	<p>Die FDP vermisst eine Analyse der eingesparten Kosten durch die Synergien und Effizienzsteigerungen bedingt durch die Zusammenlegung der drei Organisationseinheiten (Gefängnis, STVA, ReVepo). Diese Analyse würde helfen, das Projekt finanziell transparenter zu gestalten.</p> <p>Die FDP teilt die Auffassung, dass das Projekt durch den Kanton finanziell tragbar ist.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>GLP</p> <p>Die Kosten für Neubau und Sanierung erscheinen sehr hoch. Wie stark wirkt sich die Anforderung, die Sanierung und den Neubau bei laufendem Betrieb umsetzen zu müssen auf die Kosten aus? Wurden Optionen für ein Bauen bei (teilweise) geschlossenem Betrieb der Gefängnisse geprüft?</p> <p>Die GLP wünscht eine Begründung, warum die Kosten gegenüber den Wettbewerbsbedingungen deutlich überschritten werden (um fast + 40 %).</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Die Sanierung und der Neubau wirken sich aufgrund der gewählten Reihenfolge (zuerst Bau der neuen Gefängniszellen, dann erst Abbruch der alten Zellen) nicht negativ auf den laufenden Betrieb aus.</i></p> <p><i>Die Kosten (Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 25 %) im Wettbewerbsprogramm basierten auf Machbarkeitsstudien aus dem Jahre 2019, Baupreisindex Oktober 2019 = 100,1 (Basis Oktober 2020 = 100,0). Nicht enthalten waren die Kosten für die Erschliessung, die Tiefgarage und Abschreibungen der bestehenden Liegenschaften oder Devestitionen von Gebäuden. Diese Kosten sind nun zusätzlich eingeflossen.</i></p> <p><i>Die in der Vernehmlassung erwähnten Kosten basieren auf einer Kostenschätzung (Genauigkeit +/-15 %), Baupreisindex Oktober 2022 = 113,2 (Basis Oktober 2020 = 100,0). Somit ist die Bauteuerung in dieser Zeit um rund 15 % gestiegen. Ein Kostenvergleich mit ähnlichen Projekten ist kaum möglich, denn Gefängnisse haben immer sehr spezifische Anforderungen und Lösungsansätze.</i></p>



	<p>Für eine bessere Beurteilung wünscht die GLP eine Auflistung der Kosten nach BKP 1-9 und/oder die Angabe von Kubaturpreisen (Baukosten/m³ Bauvolumen) bei den vorgesehenen Neubauten. Zudem würde eine Information zur Handhabe des Architektenhonorars geschätzt.</p> <p>Die Finanzierbarkeit erscheint vor allem im Bereich der Gefängnisse als grosse Herausforderung. Da 90 % der Plätze der Strafanstalt Gmünden von anderen Kantonen genutzt werden, stellt sich der GLP die Frage, ob sich diese Kantone in geeigneter Form nicht auch an den Investitionen betätigen sollten. Die Kostgeldtarife scheinen die Investitionskosten nur ungenügend abzudecken.</p> <p>Die für die Finanzierbarkeit angenommenen Zinskosten auf Darlehen von 1.5 % über die nächsten 49 Jahren erachtet die GLP auch für einen öffentlichen Schuldner sehr tief. Auf welcher Basis wurden diese 1.5 % Zinskosten bestimmt?</p> <p>Randbemerkung: Der GLP stellt sich die Frage, warum der Regierungsrat im Rahmen von HRM2 nur eine Nutzungsdauer von 25 Jahren für Gebäude/Hochbauten definiert hat. Diese Vorgabe untergräbt die Zielsetzung eines ressourcenschonenden, nachhaltigen Bauens.</p>	<p><i>Die Planer-Honorare bewegen sich im Rahmen von Vergleichsbauten und werden nicht einzeln publiziert.</i></p> <p><i>Die Höhe der Kostgeldtarife wird im ganzen Konkordat einheitlich festgelegt. Ein Beitrag an Investitionen eines anderen Kantons ist nicht vorgesehen. Das System ist sorgfältig austariert und hat sich bewährt.</i></p> <p><i>Aufgrund des aktuellen Zinsumfeldes wird für die Kostenberechnung von einer günstigen Zinssituation ausgegangen. Für die aktualisierte Kalkulation wurde gleichwohl der Zinssatz um 0,5 % auf 2,0 % erhöht. Im Gegensatz zur Vernehmlassungsvorlage werden jedoch infolge Amortisation nur 50 % der Investitionskosten für die wiederkehrenden Kapitalkosten berücksichtigt. Der gewählte Zinssatz wird während des Projekts laufend überprüft und wenn angezeigt in der Kostenplanung angepasst werden.</i></p> <p><i>Die Abschreibungsdauer wird angepasst, vgl. nachstehend bei PU.</i></p>
--	---	--



	<p>SP Die Fragestellung zielt ausschliesslich auf die Verständlichkeit und die Nachvollziehbarkeit im Bericht, nicht aber auf die finanziellen Auswirkungen an sich. Zur Beurteilung der finanziellen Auswirkungen fehlen Alternativen und Vergleiche mit ähnlichen Projekten.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i> <i>Ein Kostenvergleich mit ähnlichen Projekten ist kaum möglich, denn Gefängnisse haben immer sehr spezifische Anforderungen und Lösungsansätze.</i></p>
	<p>PU Frage: Auf welche Grundlagen stützen sich die Bundesbeiträge und an welche Voraussetzungen sind sie geknüpft?</p> <p>Die PU erachtet die Abschreibungsdauer von 40 Jahren als richtig. Die PU wünscht eine Erklärung, auf welcher gesetzlichen Grundlage mit dieser wirtschaftlichen Betrachtungsweise gerechnet und von den HRM2-Zahlen (25 Jahre) abgewichen werden kann.</p>	<p><i>Die Bundesbeiträge stützen sich auf das Bundesgesetz über die Leistungen des Bundes für den Straf- und Massnahmenvollzug (SR 341) Die Voraussetzungen sind dort in Art. 3 aufgeführt. Unter anderem gefordert ist die Zustimmung des Konkordats und die Einbettung in eine Anstaltsplanung. Beides ist für das Projekt SSZAR erfüllt.</i></p> <p><i>Gemäss der Empfehlung des schweizerischen Rechnungslegungsgremium für den öffentlichen Sektor, welches auch für das harmonisierte Rechnungslegungsmodell (HRM2) für die Kantone und Gemeinden zuständig, beträgt die Nutzungsdauer (=Abschreibungsdauer) für Gebäude und Hochbauten 25–50 Jahre. Für den vorliegenden Neubau entspricht eine Abschreibungsdauer von 33 Jahren (3 % pro Jahr) der durchschnittlich Nutzungsdauer. Es wird vorliegend also nicht mehr mit 40 Jahren gerechnet wie in der Vernehmlassung, sondern mit 33 Jahren (vgl. Bericht, Ziff. C.5.c).</i></p>
	<p>ASTAG Aus Sicht der ASTAG sollen für das Einlösen und für andere Dienstleistungen für schwere Nutzfahrzeuge keine zusätzlichen Gebühren oder Steuererhöhungen anfallen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Vgl. Antwort TCS bzgl. Gebühren. Ebenso sind keine Steuererhöhungen vorgesehen bzw. notwendig.</i></p>



	<p>TCS</p> <p>Es wird im ganzen Bericht immer wieder von Synergien und Einsparungen gesprochen, diese werden aber mit keinem Wort erläutert oder berechnet. Eine Investitionsrechnung in dieser Grössenordnung muss aber solche Effekte beinhalten, auch um im Falle der Realisierung vereinbarte Zielgrössen zu avisieren. Wie hoch sind diese Synergieeffekte und wie werden diese berechnet?</p> <p>a) Investitionen</p> <ul style="list-style-type: none">- Warum wird für Gefängnis / STVA/ ReVepo immer ausdrücklich "ohne 2. Untergeschoss" kalkuliert. Wer bezahlt das 2. Untergeschoss bzw. wofür wird es benötigt?- Investitionen für Prüfhalle, Maschinenpark/Einrichtung und Administration in einer Kreditvorlage bitte ansatzweise aufschlüsseln- Baupreisindex auf Stand Oktober 2022. Was würde mit den Zahlen passieren, wenn man einen aktuellen Baupreisindex unterlegen würde?	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Berechnung Synergien: vgl. Bericht, Ziff. C.4</i></p> <p><i>Das im Wettbewerbsprojekt dargestellte 2. Untergeschoss wurde aus Kostengründen eliminiert und die dort vorgesehenen technischen Räume ins 1. Untergeschoss verlegt.</i></p> <p><i>Betriebseinrichtungen STVA (Prüfhalle) ca. CHF 1'450'000.– (BKP 3) Ausstattung STVA (Büros, Admin) ca. 180'000.– (BKP 9).</i></p> <p><i>Stand Kostenschätzung: Baupreisindex Oktober 2022 = 113,2 (Basis Oktober 2020 = 100,0). Aktueller Stand Baupreisindex April 2024 = 115,2 (Basis Oktober 2020 = 100,0). Seit der Ausarbeitung der Kostenschätzung (Genauigkeit +/- 15 %, zusätzlich zur Bauteuerung) ist demnach eine Bauteuerung von ca. 1,8 % eingetreten. Im Gegenzug wurden die Investitionskosten aber nochmals um 4–5 % reduziert (vgl. Bericht, Ziff. C.5.b).</i></p>
--	--	---



	<p>b) Refinanzierbarkeit - wirtschaftliche Betrachtung generell</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Mieten für staatliche Leistungserbringer aufgrund eines m2 Preises zu berechnen ist fraglich. Die Mieten müssen als Ableitung der Investition und unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten des Unterhalts gerechnet werden. <p>STVA Berechnung:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wo ist der neue Mietzins nach Neubau in der Berechnung berücksichtigt? <p>Fazit:</p> <ul style="list-style-type: none">- Der Ergebniseffekt auf die Staatsrechnung ist auf den ersten Blick frappant. Aufgrund der statischen Berechnungsweise (was passiert mit den Liegenschaften in Trogen etc.) fehlt aber eine Art Gegenrechnung - zumindest ist dies für den Aussenstehenden nicht ersichtlich- Es werden keine Synergien einberechnet oder beziffert - dies macht das Projekt schlechter als es ist- Für eine ausgearbeitete Kreditvorlage ist zu erwarten, dass im gleichen Dokument zu den Investitionen / Ausgaben auch eine etwas detailliertere Einnahmenanalyse erfolgt, da der Bürger über Gebühren und Steuern insbesondere die STVA finanziert.	<p><i>Die Verrechnung nach Raumkostenpauschalen erfolgt analog den anderen kantonalen Einrichtungen.</i></p> <p><i>Der Mietzins ist in der entsprechenden Tabelle im Bericht aufgeführt.</i></p> <p><i>Zum Verkaufserlös vgl. die Antwort beim TCS. Der Verkaufspreis kann bis zum Verkauf noch variieren.</i></p> <p><i>Berechnung Synergien: vgl. Bericht, Ziff. C.4.</i></p> <p><i>Einnahmenanalyse: vgl. Bericht, Ziff. B.1.</i></p>
	<p>AüB</p> <p>Der Investitionsbedarf ist sehr hoch aber auch nachvollziehbar. Der Abschreibungszeitraum von 40 Jahren (gegenüber 25 Jahren bei HRM2) und die Amortisationsdauer von 49 Jahren sind sehr lang - aus Gemeindesicht eher zu lang. Die finanzpolitische Beurteilung dazu überlassen wir den weiteren Instanzen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
	<p>loepi@bluewin.ch</p> <p>Die Kosten wurden vor dem Ukrainekrieg berechnet. Erfahrungen haben gezeigt, dass sich die Kosten für Baumaterialien in der Zwischen-</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Vgl. Die Antwort beim TCS. Die Kosten werden im Fortgang des Projekts laufend überprüft.</i></p>



	zeit um bis zu 100 % erhöht haben. Ich befürworte eine Anpassung der Kosten. So würden sich die Kosten real abschätzen lassen.	
F. Weitere Bemerkungen		
	<p>Gemeinde Stein</p> <ul style="list-style-type: none">- Veränderung der Verkehrsflüsse: will wissen, ob und in welchem Ausmass sich der Verkehr durch Stein erhöhen wird (fordert Untersuchung)- Erwarteter Mehrverkehr: Das geplante Zentrum soll auch von Einwohnern von Appenzell Innerrhoden genutzt werden. Auch wegen weiterer Projekte («Zubringer Güterbahnhof» und der Arealentwicklung Schaukäserei wird eine signifikante Zunahme des Verkehrs auf der Achse Appenzell - Enggenhütten -Stein - Teufen erwartet. Dies soll in der Planung des neuen Zentrums berücksichtigt werden, um den zusätzlichen Verkehr sinnvoll zu lenken und zu bewältigen- Sicherheit des Langsamverkehrs: fordert Fuss- und Radweg für die Strecke Enggenhütten-Stein <p>Gemeinde Trogen</p> <p>Die historische Liegenschaft Landsgemeindeplatz 5 ist eines der Erbstücke aus vergangener Zeit, steht unter nationalem Denkmalschutz und ist im Besitz des Kantons. Dieses bedeutungsvolle Kulturerbe soll in den richtigen Händen bleiben. Trogen ist der Ansicht, dass der Kanton das Gebäude nicht veräussern darf. Die Liegenschaft soll weiterhin als Verwaltungsstandort des Kantons genutzt werden. Es gibt diverse Verwaltungseinheiten auf kantonaler, kommunaler und regionaler Stufe, die derzeit in privaten Liegenschaften eingemietet sind und die diesen Standort ebenfalls nutzen könnten.</p>	<p><i>Das genaue zu erwartende Verkehrsaufkommen wird Teil der Nutzungsplanung sein. Die bisher vorliegende Berechnung ergibt für den Durchgangsverkehr aufgrund von Fahrten von Ausserrhoder Fahrzeugen zum Strassenverkehrsamt durch das Dorf Stein einen Mehrverkehr von 2 % (vgl. Anhang 2).</i></p> <p><i>Die Mitnutzung der neuen Infrastruktur durch das Strassenverkehrsamt Appenzell Innerrhoden bedeutet ein zusätzliches jährliches Verkehrsaufkommen von ca. 160 Fahrzeugen der Kategorien, leichte und schweren Motorwagen, Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme. Dieses Anliegen wird im Rahmen der verschiedenen laufenden Projekte durch die zuständigen Stellen soweit möglich berücksichtigt.</i></p>



	<p>Im Falle eines Verkaufsentscheids fordert Trogen mindestens ein Verkaufsrecht für die Liegenschaft.</p> <p>Gemeinde Wald Hält die Kosten für enorm und rechnet bis zum Zeitpunkt des Baubeginns und Fertigstellung noch mit weiteren Kostensteigerungen. Würdigt die Prüfung der Kostenreduktion und sieht die Kombination von Sanierung und Neubau als gangbaren Weg. Lobt die gemeinsame Planung der Projekte und die so erhaltenen Synergien.</p> <p>Die Mitte Aus Sicht der Mitte ist ein besonderes Augenmerk auf das Raumprogramm zu legen. Die Entwicklung in der Strafverfolgung tendiert zu grösseren Veränderungen, weshalb genügend Reserve eingeplant werden sollte. Es stellt sich die Frage, ob allenfalls nicht sogar ein grösseres Justiz- und Sicherheitszentrum zu prüfen wäre. Dies unter Berücksichtigung der Kapazitäten im Zeughaus in Herisau sowie auf dem Gerichtsplatz in Trogen. Wir gehen davon aus, dass die geplanten Bauten mit ökologischer Bauweise und entsprechenden Anlagen ausgerüstet werden.</p> <p>EVP In den letzten Jahren zeigt sich in verschiedenen Kantonen die Tendenz, Sicherheitszentren zu erstellen (z. B. SH, ZH). Für die EVP stellt sich daher die Frage, ob eine generelle Zusammenlegung von Polizei, Staatsanwaltschaft und Gefängnissen auch eine sinnvolle Zukunftslösung für unseren Kanton wäre. Solche Überlegungen fehlen komplett, was die EVP bedauert. Die EVP regt daher an, solche Überlegungen im Rahmen der weiteren Projektentwicklung einzubeziehen.</p>	<p><i>Im Falle eines Verkaufs wird das Gespräch mit der Gemeinde Trogen frühzeitig gesucht.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Reserve: vgl. oben zu EVP.</i></p> <p><i>Justiz- und Sicherheitszentrum: Ein derartiges Grossprojekt würde den Finanzbedarf nochmals um ein Vielfaches erhöhen. Der Regierungsrat beabsichtigt, den Fokus auf das finanziell Machbare zu legen. Die heutige Situation mit Staatsanwaltschaft und Polizeikommando in Herisau bewährt sich weitgehend. Der Handlungsdruck beim Strassenverkehrsamt ist weitaus grösser.</i></p> <p><i>Vgl. oben Antwort bei Die Mitte.</i></p>
--	--	---



	<p>FDP Mit dem Neubau in Gmünden werden drei sicherheitsrelevante Anforderungen des Kantons zukunftsweisend gelöst. Die FDP unterstützt das Projekt, möchte aber darum bitten, bei der Kalkulation nachzuschärfen.</p> <p>GLP Das Neubauprojekt hat in ökologischer Hinsicht erhebliche Auswirkungen auf den betroffenen Landschaftsraum. Gemäss dem Bericht AR-NAL vom 24. März 2020 ist das Areal in Gmünden ein Gebiet mit Bedeutung für die Biodiversität. Gemäss Regierungsprogramm des Kantons AR sollen Flächen wertvoller Naturräume gefördert werden. Auch die Gemeinde Teufen hat ein neues Biodiversitätskonzept für gemeindeeigene Liegenschaften beschlossen. Die GLP hält fest, dass das vorliegende Projekt die Möglichkeit bietet, den Zielen von Kanton und Gemeinde Teufen in den Bereichen Biodiversitätsförderung näher zu kommen und beispielhaft für folgende Projekte des öffentlichen und privaten Bereichs zu sein. Der Bevölkerung kann veranschaulicht werden, wie verschiedenen Anforderungen, inklusive denen des Naturschutzes und der Nachhaltigkeit entsprochen werden kann. Deshalb sollten die baulichen Beeinträchtigungen des Grünlandes (z. B. durch Versiegelung) durch das Projekt ausgeglichen werden und das vorhandene siedlungs- und landschaftsökologische Aufwertungspotenzial voll ausgenutzt werden. Vernetzungselemente oder ökologische Inseln sollen geschaffen werden, sowie weitere erforderliche Massnahmen sollen umgesetzt werden (u.a. als ökologischer Ausgleich gemäss NHG). Eine siedlungs- und landschaftsökologische Aufwertung des ausgeräumten Landwirtschaftslandes würde auch landschaftlich einen Mehrwert schaffen und so den Vorgaben aus dem Richtplan Rechnung tragen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme. Wird im Rahmen der Nutzungsplanung berücksichtigt und eigentümerverbindlich gesichert.</i></p>
--	--	--



	<p>SVP Die SVP stellt die Frage, welche verkehrstechnischen Massnahmen getroffen werden im Hinblick auf das gesteigerte Verkehrsaufkommen in einer 80 km/h Zone und zusätzlich mit der Ein- und Ausfahrt unter anderem von Schwerverkehrsfahrzeugen.</p> <p>PU Die PU bittet um eine kurze Erklärung, wie die Prüfung landwirtschaftlicher Fahrzeuge erfolgt, wo die Prüfstellen sind und ggf. künftig vorgesehen sind.</p> <p>Betreffend der Theorieprüfungen stellt die PU die Frage, ob diese zukünftig statt in Trogen/Herisau in Gmünden stattfinden und wie kompatibel dies mit dem ÖV ist.</p> <p>Eines der Gebäude ist nur eingeschossig geplant. Andererseits wird die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen erweitert und FFF kompensiert. Hier bittet die PU um Klärung.</p> <p>Die PU stellt die Frage, welche Auswirkungen auf die Planung des STVA die Engpässe bei der Prüfkapazität haben. Wie wird damit umgegangen, wenn ausserkantonale Fahrzeuge in Gmünden geprüft werden?</p>	<p><i>Die verkehrstechnische Beurteilung mit den damit verbundenen baulichen Massnahmen und die Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h werden im Rahmen der Projektausarbeitung vorgenommen. Wie diese im Detail aussehen, kann bis dato noch nicht benannt werden.</i></p> <p><i>Die Prüfung landwirtschaftlicher Fahrzeuge erfolgt analog zu heute, vgl. Antwort BVAR.</i></p> <p><i>Je nach ÖV-Anbindung nach Realisierung des Neubaus ist die Durchführung von Theorieprüfungen in Herisau und Trogen oder weiteren dezentralen Standorten denkbar.</i></p> <p><i>Die Prüfhalle des Strassenverkehrsamts ist aufgrund der Anforderungen an die Hallenhöhe eingeschossig geplant.</i></p> <p><i>Die neue Infrastruktur und die damit verbundene Effizienzsteigerung bietet Kapazität für den Prüfbedarf von Ausserrhoder Fahrzeugen. In der Terminvergabe haben Ausserrhoder Fahrzeuge Priorität. Wenn es die Kapazität und die Prüfrückstände der Ausserrhoder Fahrzeuge zulassen, werden auch ausserkantonale Fahrzeuge geprüft. Dies auch im Sinne einer Dienstleistung am Ausserrhoder Garagengewerbe, welche ausserkantonale Kundenfahrzeuge beim STVA AR prüfen möchte.</i></p>
--	---	--



	<p>Die PU begrüsst die modulare Bauweise. Es stellt sich die Frage, ob ein Ausbau der Strafanstalt bei weiteren Krisen möglich wäre?</p> <p>TCS Das Formular ist sehr mühsam auszufüllen bzw. zu strukturieren. Beschränkte Möglichkeiten um innerhalb eines Kapitels zu strukturieren und mühsam zu navigieren. Bitte das nächste Mal nicht sperren oder schützen.</p> <p>VAW Die Wanderwegführung direkt entlang der Strafanstalt und der einsehbaren Aussenflächen ist sowohl für die Gefängnisleitung, die Gefangenen als auch für die Wandernden unangenehm. Dazu verläuft der Wanderweg auf der Zufahrt über eine längere asphaltierte Strecke, was den Qualitätszielen klar widerspricht. Mit der künftigen Nutzung wird die Befahrung der Zufahrt deutlich zunehmen (Polizei und Kundenverkehr zum Strassenverkehrsamt). Aus diesem Grunde muss für den Wanderweg nach Fuss- und Wanderweggesetz eine neue Linienführung gefunden werden. Im Rahmen des parallel laufenden Deponieprojektes wurde vereinbart, die definitive Linienführung des Wanderweges im Deponieperimeter für die Endgestaltung erst dann zu definieren, wenn die Planungen des Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums soweit fortgeschritten sind, dass eine gesamthafte Planung möglich ist. Aufgrund der Mutterkuhhaltung zwischen Kloster Wonnenstein und der Strafanstalt ist eine Linienführung zu wählen, bei der der Wanderweg nach Möglichkeit ausgezäunt werden kann.</p>	<p><i>Vgl. oben bei EVP.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme.</i> <i>Die Anregungen des VAW werden im jeweiligen Zeitpunkt im Verlaufe des Projekts berücksichtigt.</i></p>
--	---	--

	<p>Für die künftige Wegführung stehen für den VAW folgende Rahmenbedingungen im Fokus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Klare, gut lesbare und attraktive Wegführung - Wanderwege wo möglich auf unbefestigte Oberflächen ohne motorisierten Verkehr verschieben (Wiesen- und Kieswege) - Abstand zur Strafanstalt <p>Aus Sicht des VAW sollte ein Perimeter zwischen dem Kloster Wonenstein und der Steinerstrasse betrachtet werden. Auch entlang und über die Steinerstrasse bestehen Qualitäts- und Sicherheitsdefizite auf dem Wanderweg. Der VAW steht gerne für Besprechungen in den künftigen Planungsschritten zur Verfügung. Ein früher Einbezug dieser Anliegen sorgt sicherlich dafür, eine allseits gute Wegführung zu finden.</p> <p>AüB</p> <p>Aussagen zu den Ausbaumöglichkeiten und die weitere Entwicklung aller Teilbereiche sind zu treffen. Insbesondere auch, ob die Gebäude bei Bedarf aufgestockt werden können. Als Standortortförderungsorganisation für das Appenzeller Vorderland inkl. Obereggen liegt es im Interesse des AüB, dass der Zusammenhalt zwischen den Regionen gut bleibt. Ein erneuter Dienstleistungsabbau zu Lasten des Vorderlandes sieht das AüB kritisch und bedauert dies.</p> <p>Appenzellerland Sport</p> <p>Appenzellerland Sport geht davon aus, dass die Sportanlagen der Gefängnisse nicht durchgehend durch die in Gmünden inhaftierten Personen und das Personal genutzt werden. Deshalb regt Appenzellerland Sport an, dass die Zugänge zu den Anlagen so geplant werden, dass sie auch durch Aussenstehend genutzt bzw. gemietet werden können. Appenzellerland Sport mit derzeit rund 250 Athletinnen und</p>	<p><i>Auf dieses Angebot wird zu gegebener Zeit gerne zurückgekommen.</i></p> <p><i>Erweiterung Gebäude bei Bedarf: Siehe Antwort bei EVP.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme.</i></p>
--	---	--



	<p>Athleten in der Sportschule und im Sportleistungszentrum ist laufend auf der Suche nach zusätzlichen Trainingsinfrastrukturen und würde es sehr begrüßen, wenn die Sportanlagen in Gmünden auch durch Aus-senstehende (Appenzellerland Sport, Vereine, etc.) mitgenutzt werden könnten. Appenzellerland Sport ist zudem auch gerne bereit, seine Fachkompetenz für Dienstleistungen im Sport generell und im Sportun-terricht im Besonderen anzubieten.</p> <p>Mieterin des Hauses Gmünden1187</p> <p>Rebecca Keller: Ich als Mieterin des Hauses Gmünden 1187 kann nicht verstehen warum ausgerechnet unser Haus abgerissen werden muss. Es gibt genügend «Land» um den Neubau neben unserem Haus zu planen. Gibt es denn keine Möglichkeit dass das Haus weiterhin beste-hen kann?</p>	<p><i>Die Mieter wurden bereits bei der Vermietung des Gebäudes darauf hingewiesen, dass es sich um eine Zwischennutzung handelt.</i></p> <p><i>Aufgrund eines ressourcenschonenden Umgangs mit Bau-land (u.a. auch FFF) werden die Bauten kompakt um die bestehende Gefängnisanlage erstellt. Siehe auch Antwort EVP.</i></p>
--	--	--



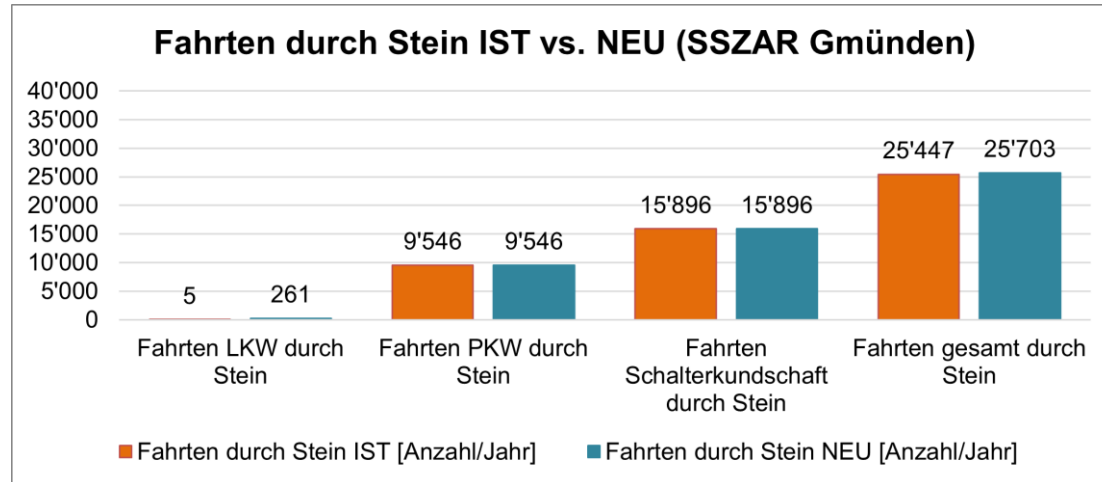
Anhang 1:

Beschreibung	Anzahl ca.	Gebühr CHF
Fahrzeugprüfung Anhänger	1'200	61.00
Fahrzeugprüfung Anhänger über 3.5t	200	90 - 120.00
Fahrzeugprüfung landwirtschaftliches Fahrzeug	700	60 - 120.00
Fahrzeugprüfung leichte Motorwagen (Wohnmobile o.ä.)	220	90.00
Fahrzeugprüfung leichte Motorwagen 1. IV	10	180.00
Fahrzeugprüfung Motorrad / Kleinmotorrad	1'700	50.00
Fahrzeugprüfung nach Polizeirapport	25	60.00
Fahrzeugprüfung PKW und Lieferwagen inkl. 1. IV	9'850	60.00
Fahrzeugprüfung schwere Motorwagen	280	60 - 240.00
Fahrzeugprüfung schwere Motorwagen 1. IV	40	120 - 300.00
Fahrzeugprüfung technische Änderung	280	15 - 300.00
Felgenprüfung	100	30 - 60.00
Prüfung der Anhängelast	320	30.00
Veteranenprüfung	190	29.53
Zusatzaufwand Nachkontrolle/Nachprüfung	1'200	nach Aufwand

:



Anhang 2





Anhang 3

Basierend auf dem Fahrzeugbestand der Gemeinde und der durchschnittlichen Prüfperiodizität fallen durch periodische Fahrzeugprüfungen die folgenden jährlichen Anfahrten zu einer Prüfstelle an:

Fahrzeugstandort	Jährliche Fahrten LKW [Anzahl]	Jährliche Fahrten PKW [Anzahl]
Niederteufen	4	478
Stein	2	303
Teufen	13	863
Hundwil	5	151
Bühler	3	394
Waldstatt	1	374
Speicher	7	817
Gais	6	598
Trogen	12	333
Herisau	103	3'009
Urnäsch	7	504
Schwellbrunn	9	302
Schönengrund	3	130
Wald	0	220
Rehetobel	6	333
Grub	0	190
Heiden	17	948
Wolfhalden	2	423
Reute	2	158
Lutzenberg	1	215
Walzenhausen	7	496

Folgende Tabelle zeigt die jährlichen Gesamtfahrstrecken der LKWs und PKWs der Gemeinden (Hin- und Zurückweg zur periodischen Fahrzeugprüfung) für den Standort Gmünden sowie der heutigen Standorte:

Fahrzeugstandort	Jährliche Fahrten nach Gmünden LKW [km]	Jährliche Fahrten nach Heiden LKW [km]	Jährliche Fahrten nach Wil LKW [km]	Jährliche Fahrten nach Gmünden PKW [km]	Jährliche Fahrten nach Bühler PKW [km]	Jährliche Fahrten nach Grub PKW [km]
Niederteufen	8		273	957	6'696	
Stein	10		179	1'212	5'452	
Teufen	93		979	6'043	6'043	
Hundwil	55		337	1'659	3'619	
Bühler	46		264	5'515	788	
Waldstatt	14		53	6'365	11'608	
Speicher	126	179		13'888		17'156
Gais	121		498	12'560	4'187	
Trogen	260	260		6'991		8'323
Herisau	2'273		5'785	66'197	108'322	
Urnäsch	165		502	12'588	19'637	
Schwellbrunn	245		600	8'160	12'089	
Schönengrund	96		198	3'780	5'605	
Wald	0	0		6'824		3'302
Rehetobel	191	64		10'996		4'665
Grub	0	0		7'224		380
Heiden	712	35		38'865		4'740
Wolfhalden	74	8		19'035		3'807
Reute	121	30		7'718		2'520
Lutzenberg	44	10		11'413		3'661
Walzenhausen	370	99		27'767		8'925
		684	9'668		184'045	57'478
Total Fahrstrecke	5'026		10'352	275'756	241'524	