



An die Mitglieder  
des Kantonsrates

**Damian Rüger**  
Leiter a.i. Parlamentsdienst  
Tel. +41 71 353 62 58  
Damian.Rueger@ar.ch

Herisau, 25. September 2025

**6000.420**

**Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrum Appenzell Ausserrhoden; Neubauprojekt**

## **2. Bericht und Antrag der Kommission Inneres und Sicherheit vom 20. September 2025**

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident  
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen  
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

### **A. Ausgangslage**

Mit seinem Bericht vom 4. März 2025 beantragt der Regierungsrat, den Objektkredit für den Neubau eines Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums Appenzell Ausserrhoden (SSZAR) zu genehmigen. Das Bauprojekt sieht auf dem Areal Gmünden, Gemeindegebiet Teufen, einen kombinierten Neu- und Umbau der Gefängnisse, den Neubau des Strassenverkehrsamts mit moderner Prüfhalle sowie die Integration der Verkehrsgruppe (Regional- und Verkehrspolizei) vor.

Die Notwendigkeit dieses Vorhabens ergibt sich aus der unzureichenden räumlichen Situation an den heutigen Standorten, den hohen Kosten und Unsicherheiten privater Mietverhältnisse sowie der Tatsache, dass die kantonale Topografie dezentrale Strukturen zunehmend ineffizient macht. Ein zentraler, multifunktionaler Neu- und Umbau eines Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums in Gmünden soll Synergien schaffen, den Betrieb professionalisieren und die langfristige Versorgung des Kantons mit den notwendigen Kapazitäten im Bereich Verkehr, Sicherheit und Justizvollzug sichern.

Das Geschäft wurde zur Vorberatung an die Kommission Inneres und Sicherheit (KIS) überwiesen. In einem ersten Schritt hat die KIS die Kommission Finanzen (KF) zum Mitbericht eingeladen. Die beiden Kommissionen pflegten, um dem grossen Geschäft gerecht zu werden, einen intensiveren Austausch als üblicherweise. Die KIS hat sich in mehreren Sitzungen mit dem Geschäft befasst, gemeinsam mit der KF einen Fragenkatalog an das Departement Inneres und Sicherheit (DIS) und das Departement Finanzen (DF) gerichtet, die Antworten zur Kenntnis genommen, ausgewertet und zusammen mit der KF die finanzielle Tragbarkeit geprüft. Die beiden Kommissionen haben sich dazu entschieden, einen gemeinsamen Bericht und Antrag zu verabschieden



und nicht einen Hauptbericht und einen separaten Finanzbericht. Der vorliegende Bericht gibt folglich die geschlossene Meinung beider Kommissionen wieder. Abschnitt E "Finanzielle Beurteilung" dieses Berichts wurde von der KF verfasst und ist folglich der entsprechende Mitbericht. Die finanzpolitischen Aspekte wurden durch die KF geprüft.

### **Kommission, Zusammensetzung, Herangehensweise**

Die KIS und die KF sind sich der hohen Tragweite und der grossen Relevanz des Neu- und Umbauprojekts bewusst. In insgesamt sechs Sitzungen wurde das Projekt einerseits exklusiv kommissionsintern und andererseits kommissionsübergreifend besprochen.

Für die Kommissionssitzungen standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. März 2025
  - Beilage 1.1 Auswertung Vernehmlassung; 1. Lesung
  - Beilage 1.2 Baupläne und Projektbilder; 1. Lesung
  - Verkehrsbericht des Verkehrsplaners vom 9. September 2025

Zudem standen folgende Personen der KIS und der KF für Auskünfte und Präsentationen zur Verfügung:

- 15. Mai 2022: Katrin Alder (Regierungsrätin), Hansueli Reutegger (Regierungsrat), Andreas Vetsch (Leiter Strassenverkehrsamt/Projektleiter)
- 11. Juni 2025: Katrin Alder, Raphaela Rüttsche
- 11. August 2025: Hansueli Reutegger
- 20. August 2025: Katrin Alder
- 10. September 2025: Katrin Alder, Hansueli Reutegger, Andreas Vetsch, Urs Schindler (Direktor Gefängnis Gmünden), Christian Pfenninger (Leiter Justizvollzug), Benjamin Rebsamen (Stabschef Kapo) und Tom Frey (Leiter Rechtsdienst Kantonskanzlei)

## **B. Erwägungen**

### **Allgemeine Würdigung und Bedarf der Anpassungen**

Sowohl die KIS als auch die KF würdigen den Bericht des Regierungsrates als fundiert, nachvollziehbar und informativ. Bereits in der ersten Beratung war eine Mehrheit der beiden Kommissionen überzeugt, dass ein Neubau die sachlich richtige und zukunftsfähige Lösung darstellt. Der gut strukturierte regierungsrätliche Bericht half dabei, weitere Klarheit und Übersicht über das komplexe Neu- und Umbauprojekt zu erhalten. Gemeinsam haben die Kommissionen einen umfangreichen Fragenkatalog an die Regierung, respektive an die Projektleitung SSZAR, formuliert.

Die Antworten auf die gestellten Fragen haben wesentlich dazu beigetragen, offene Punkte zu klären und Unklarheiten zu minimieren. Die KIS hat sich vertieft mit der Frage auseinandergesetzt, ob die bestehenden Strukturen den heutigen und künftigen Bedürfnissen genügen oder ob ein Neubau zwingend erforderlich ist. Die ausführlichen Antworten des Regierungsrates auf die Fragen aus den Kommissionen, die Stellungnahme der KF zur finanziellen Beurteilung sowie die regen Kommissionsdiskussionen bilden die Grundlage dieses Berichts.

### Gefängnisse Gmünden

Die Kommission nimmt die hohe Auslastung der Gefängnisse Gmünden (Strafanstalt [Vollzug] und kantonales Gefängnis [Untersuchungs-/Ausschaffungshaft]) und die wiederholt grosse Nachfrage nach Plätzen, insbesondere im Frauen- und Spezialvollzug, zur Kenntnis. In diesem Bereich nimmt Appenzell Ausserrhoden innerhalb



des Ostschweizer Strafvollzugskonkordats eine führende Rolle ein. Die von der Regierung vorgelegten Zahlen zu Überbelegung und steigender Nachfrage wurden als plausibel eingestuft und unterstreichen den Handlungsbedarf. Die Auslastung der Gefängnisse Gmünden, insbesondere im Strafvollzug, ist in eine interkantonale Planung eingliedert. Appenzell Ausserrhoden ist Teil des Ostschweizer Strafvollzugskonkordats. Das macht auch das Neu- und Umbauprojekt zu einem wesentlichen Puzzleteil einer Gesamtstrategie.

Zur Diskussion stand auch die Frage, ob der Kanton auf ausserkantonale Lösungen zurückgreifen könnte. Eine ebensolche ausserkantonale Lösung würde den Kanton in unerwünschte Abhängigkeiten führen. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile erachtet die Kommissionsmehrheit ausserkantonale Lösungen als ungeeignet. Insbesondere in der Untersuchungs- und Sicherheitshaft sind nahegelegene Plätze unabdingbar und ressourcenschonend. Weiter hätte der Verzicht auf eine eigene Strafanstalt zur Konsequenz, dass solche Leistungen, sofern denn ausserkantonale Plätze überhaupt verfügbar wären, bei diesen Kantonen teuer eingekauft werden müssten und gleichzeitig auch Einnahmen aus Zuweisungskantonen entfallen würden. Der Verzicht würde somit auch aus finanzpolitischer Sicht den gesamthaften Justizvollzug beachtlich verteuern.

Entsprechend kann festgehalten werden, dass der Bedarf an genügend und zeitgerechten Gefängnisplätzen eindeutig gegeben ist. Die heutige Gefängnisinfrastruktur ist veraltet, punktuell musste auf Container-Lösungen zurückgegriffen werden, und entspricht nur noch teilweise den heutigen Sicherheitsstandards sowie gesetzlichen Vorgaben. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wurde in der Vergangenheit von der nationalen Kommission zur Verhütung von Folter schon mehrfach bezüglich der Zellengrössen gerügt. Aus gesamtpolitischer Sicht ist es unabdingbar, diese Beanstandungen zu beheben.

Es gilt insbesondere bei den Gefängnissen hervorzuheben, dass vorliegendes Projekt auch punktuelle Erweiterungen zu einem späteren Zeitpunkt zulässt. Das ausgearbeitete Konzept ist multifunktional einsetzbar und kann nach Bedarf, bspw. bei einem grösseren Bedarf von Plätzen für weibliche Inhaftierte, angepasst werden.

Abschliessend überprüfte die KIS den Umstand, ob die früheren Planungsannahmen noch den heutigen Bedürfnissen entsprechen. Dies wurde gegenüber der Kommission bestätigt. Weiter wurde festgestellt, dass der heutige Gefängnisdirektor, welcher bei der Planung noch nicht im Amt war, vorbehaltlos hinter diesem Projekt steht. Letzterer betonte, dass mit dem vorliegenden Projekt auf alle "Strömungen" reagiert werden kann. Das Projekt ist multifunktional und das Trennungsgebot zwischen weiblichen/männlichen oder jugendlichen/erwachsenen Insassen kann eingehalten werden.

### Strassenverkehrsamt (STVA)

Die KIS nimmt zur Kenntnis, dass die Fahrzeugzahlen im Kanton seit Jahrzehnten kontinuierlich steigen, während die Infrastruktur des Strassenverkehrsamts unverändert geblieben ist. Die heutigen Mietlösungen erweisen sich nach Ansicht der Kommission als weder kundenfreundlich noch wirtschaftlich nachhaltig. Das STVA hat regen Kundenkontakt und stellt eine Visitenkarte der kantonalen Verwaltung dar. Die derzeitige Situation wird diesem Anspruch und dieser Exponierung nicht gerecht. Die heutige Ausgangslage ist sehr suboptimal, nicht effizient und auch nicht kundenfreundlich. Noch viel bestechender als das Argument der Visitenkarte ist das gesamtheitliche Projektdesign. Der Neubau ermöglicht Prozesse, Infrastruktur und Technologie von Grund auf so zu gestalten, dass sie optimal aufeinander abgestimmt sind, losgelöst von bestehenden Strukturen, Gebäuden oder Abläufen.

Die Vorteile lassen sich so zusammenfassen: Optimiertes Prozessdesign:

- Dienstleistungsabläufe können von Anfang an so geplant werden, dass sie reibungslos ineinandergreifen – ohne Kompromisse durch alte Gebäude oder veraltete Anlagen.
- Effizienzsteigerung: Räumliche Anordnung, Materialflüsse von Kontrollinstrumenten, IT-Infrastruktur und Logistikwege lassen sich so gestalten, dass Verschwendung (Zeit, Wege, Ressourcen) minimiert wird.



- Flexibilität für die Zukunft: Neubauten ermöglichen modulare Strukturen, die einfacher an neue Anforderungen, Technologien oder Marktbedingungen angepasst werden können.
- Mitarbeiterfreundliche Arbeitsumgebung: Moderne Architektur, ergonomische Arbeitsplätze und kurze Wege tragen zur Motivation und Produktivität der Mitarbeitenden bei.
- Nachhaltigkeit: Energieeffizienz, moderne Haustechnik und nachhaltige Bauweise lassen sich ohne Einschränkungen integrieren.

Summarisch zusammengefasst lässt sich festhalten: Bauen an dieser Örtlichkeit in Gmünden bietet die Chance, ein massgeschneidertes Gesamtsystem aus Gebäude, Prozessen und Technologie zu schaffen – mit dem Ziel, gute Abläufe und effiziente Dienstleistungen sicherzustellen. Darin inkludiert ist auch der Umgang, respektive Aufenthalt der Besucher, welche ihr Fahrzeug zur Prüfung bringen. Neu bleiben diese in einem Wartebereich und verkehren nicht einfach so im Gebäude. Ohne Investition drohen mittelfristig höhere Betriebskosten.

Besonders im Bereich der Testfahrten erfüllt die jetzige Situation die Ansprüche der Kunden- und Gemeindefreundlichkeit nicht. So müssen für gewisse Prüfungen Testfahrten auf öffentlichen Strassen durchgeführt werden. So etwa in Bühler und Grub. Dieser Zustand ist aus Sicht der Kommission möglichst rasch wegen der Unfallgefahr zu beseitigen. Bei Umsetzung des Neubauprojekts wäre diese Problematik zufriedenstellend gelöst. Während der Grossteil der Personenwagen und Motorfahräder auf dem Gelände des neuen STVA in Gmünden getestet werden könnte, müssten lediglich sehr schwere Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen getestet werden. Dies würde auf der Strasse Richtung Teufen, der Umfahrungsstrasse bis hin zum Haslen-Kreisel und wieder zurück erledigt werden können. Für diese Testfahrten werden folglich künftig bewohnte Gebiete gemieden. Nebst den verbesserten Testmöglichkeiten bietet das Neubauprojekt gerade im Bereich der digitalen Transformation enormes Potential. Das Prozessdesign kann so angelegt werden, dass die Abläufe digitalisiert und optimiert werden können, was zur Effizienz beisteuert. Es kann dabei an die Erfahrungen einer modernen Prüfanlage bspw. in Boudevilliers NE, Sion VS oder auch neueren Anlagen aus dem näheren topographischen Umfeld angelehnt werden. Auch sind die heutigen Prozesse so zu gestalten, dass bspw. für ein Fahrzeugwechsel man nicht zwingend vor Ort in Gmünden vorsprechen muss, sondern dies digital erledigen kann.

Insgesamt zeigt sich, dass auch beim STVA grosser Handlungsbedarf besteht. Mit dem vorliegenden Projekt und dem Vorteil, dass das Prozessdesign mit dem Neubau optimal neu ausgelegt werden kann, wird eine sehr gute Option umgesetzt. Die KIS fordert, dass im Rahmen der digitalen Transformation die digitalen Prozesse, insbesondere bei ortsunabhängigen Diensten, auch mit dem Neubau weiter umgesetzt werden.

### Regional- und Verkehrspolizei; Verkehrsgruppe

Die Kommission diskutierte eingehend, ob eine Beibehaltung der dezentralen Strukturen möglich wäre. Auch in diesem Punkt überwiegt die Einschätzung, dass eine Zusammenführung am Standort Gmünden Synergien schafft und die Organisation erheblich erleichtert. Dazu gehören auch die Kompetenzen ausgebildeter Polizeikräfte als grosser Vorteil für die Gefängnisse Gmünden.

Weiter können Abklärungen zwischen Spezialisten der Verkehrsgruppe und den Fahrzeugexperten des Strassenverkehrsamtes (z.B. bei Unfällen, Manipulationen oder technischen Fragen) direkt und ohne Zeitverlust erfolgen. Die vorhandene Infrastruktur, insbesondere die Prüftechnik und Hebebühnen, können effizient genutzt werden. Fachwissen zu Recht, Sicherheit und Technik ist im selben Haus verfügbar – das erleichtert die Beurteilung komplexer Fälle und darf als wesentlicher Vorteil hervorgestrichen werden.

Kritischere Stimmen verweisen auf mögliche Mehrbelastungen beim Verkehr in den Gemeinden Stein und Teufen. Der KIS erscheint es richtig, dass diese Fragen im Rahmen der Nutzungsplanung resp. des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen sind, ohne den Grundsatzentscheid für eine Zentralisierung infrage zu stellen.



Mit einer Verschiebung der Verkehrsgruppe und des Strassenverkehrsamtes von Trogen nach Gmünden werden in Trogen Büroräumlichkeiten frei. Es ist innerhalb der KIS kein Geheimnis, dass insbesondere die Gerichte in nächster Zukunft auf Raumerweiterungen angewiesen sind.

### Politische und gesellschaftliche Erwägungen

Die KIS ist sich einig, dass Sicherheit und funktionierende Verwaltungsstrukturen elementar sind für die Bevölkerung. Zugleich wird hervorgehoben, die Regierung müsse in ihrer Kommunikation deutlich machen, der Entscheidung beruhe nicht nur auf politischem Willen, sondern auch auf sachlichen Überlegungen. Die Kommission ist überzeugt, dass der Objektkredit für den geplanten Neubau nachvollziehbar und sachlich begründet ist und darin auch wirtschaftliche Vorteile eingeschlossen sind.

### Standortwahl

Die KIS nimmt zur Kenntnis, dass ein unabhängiges Planungsbüro verschiedene Standorte evaluiert hat. Die Kommission teilt die Einschätzung des Regierungsrates, wonach Gmünden insbesondere aufgrund der bestehenden Gefängnisinfrastruktur der geeignetste Standort für das Neubauprojekt ist, zumal die hier bestehenden Bauten, soweit möglich und sinnvoll, integriert resp. weitergenutzt werden können. Auf die Frage nach Alternativen hielt das DIS fest, dass es „keine langfristig tragfähigen Lösungen ohne Neubau“ gebe.

Einzelne Mitglieder äussern Bedenken hinsichtlich des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in Stein und Teufen. Das Fazit aus dem Fachbericht über die Verkehrserzeugung durch das Ingenieurbüro Bieli, St. Gallen, vom 9. September 2025 besagt: «Mit einem Zusatzverkehr von maximal 8 Fahrzeugen pro Stunde je Richtung im umliegenden Netz während der massgebenden Abendspitzenstunde ist keine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität zu erwarten. Die abgeschätzten Mehrbelastungen der Hauptverkehrsstrasse durch Stein (zusätzlich 8-10 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde im Querschnitt), der Hauptverkehrsstrasse nach Teufen (zusätzlich 16 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde im Querschnitt) sowie der Regionalverbindungsstrasse nach Appenzell (zusätzlich 2 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde im Querschnitt) sind im Verhältnis zur Funktion und zum Verkehr auf diesen Strassen gering. Ausserdem können gegenüber dem erzeugten Verkehr durch den Neubau Strassenverkehrsamt am Standort SSZAR Gmünden sämtliche Fahrten im gesamten Kanton in Abzug gebracht werden, welche durch die heutige dezentrale Struktur erzeugt werden. Folgende Entlastungen entfallen dabei nur schon auf die Fahrzeugprüfungen an den heutigen vier im Kanton Appenzell Ausserrhoden liegenden Standorten: - Bühler: ca. - 14'500 Fahrten pro Jahr - Grub: ca. - 7'000 Fahrten pro Jahr - Heiden: ca. - 1'500 Fahrten pro Jahr - Stein: ca. - 1'000 Fahrten pro Jahr allein aufgrund des Mehrverkehrs durch das Strassenverkehrsamt in Gmünden scheinen keine zusätzlichen Massnahmen im übergeordneten Strassenverkehrsnetz notwendig. Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr sowie für den motorisierten Verkehr, welche heute bereits notwendig erscheinen behalten ihre Notwendigkeit. Der Einmündungsbereich der Strasse Gmünden in die Steinerstrasse sowie der Ausbau (Breite) der Zufahrtsstrasse Gmünden und auch die bestehende Situation mit der Bushaltestelle im Sichtbereich sind jedoch anzupassen.»

Dieser Bericht erfasste grundsätzlich nur die Situation um das STVA. Bei den Gefängnissen dürften sich die Verkehrsflüsse im Rahmen der bestehenden Frequenzen bewegen und jene der Verkehrsgruppe werden als marginal eingeschätzt. Wie bereits oben rubriziert, muss diesem Aspekt in der Detailplanung sicher Beachtung geschenkt werden.

### Baukonzept

Das Bauprojekt beinhaltet einen modularen Projektaufbau, der eine flexible Nutzung ermöglicht. Die KIS legt Wert darauf, dass die Planungen Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und ökologische Ausgleichsflächen berücksichtigen. Die KIS erkennt im Baukonzept eine tragfähige Grundlage, welche die heutigen Defizite behebt und den langfristigen Bedarf abdeckt. Erweiterungen sind in allen drei Teilbereichen (Gefängnisse, STVA und Verkehrsgruppe) möglich und können späteren veränderten Verhältnissen angepasst werden.



### Variantenvergleich

In den Kommissionsdebatten wurden diverse Alternativmöglichkeiten diskutiert:

- Weiterführung heutiger Mietlösungen: Diese Variante wird als unsicher und langfristig teurer bewertet. Sie behebt keine der strukturellen Mängel. Nebst ohnehin erforderlichen Sanierungsmassnahmen können auch die wiederkehrenden Mietbelastungen nicht reduziert werden.
- Einkauf ausserkantonaler Haftplätze: Diese Lösung schafft Abhängigkeiten und verursacht zusätzliche Transport- und Koordinationskosten. Für die Untersuchungshaft ist sie nicht praxistauglich.
- Neubau am Standort Gmünden: Diese Variante beseitigt die bestehenden Defizite, reduziert Abhängigkeiten und ermöglicht Synergien.

### Synergien und Vorteile

Die Kommission hebt die Synergieeffekte hervor, die durch die gemeinsame Realisierung entstehen. Dazu gehören:

- Eine gemeinsame Nutzung von technischer Infrastruktur zwischen STVA und Verkehrsgruppe.
- Effizientere Arbeitsabläufe innerhalb des STVA, sowie eine bessere Koordination der Sicherheits- und Vollzugsaufgaben.
- Mit der neuen Prüfanlage steigert das STVA die Kapazität und Effizienz seiner Dienstleistungen. Die Kommission betont, dass sich Wartezeiten verkürzen, Abläufe effizienter werden und die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind. Damit verbessert sich die Dienstleistungsqualität für die Bevölkerung spürbar.
- Die Realisierung des Bauvorhabens ohne übermässige Einschränkung im Strafvollzug und insbesondere auf das kantonale Gefängnis (Untersuchungs- und Ausschaffungshaft).
- Die Ausrichtung auf verschiedene Vollzugsformen insbesondere die Ermöglichung und gute Einbettung des Strafvollzuges von Frauen wird als grosser Vorteil erachtet.
- Nahe Verstärkung für den Betreuungsdienst der Gefängnisse Gmünden durch die in Gmünden domizillierte Verkehrsgruppe der Kantonspolizei.
- Durch die gemeinsamen Bauten können geschützte und verdeckte Einbringungen von Inhaftierten erfolgen. Heute ist die Einbringung eines Inhaftierten von aussen einsehbar.
- Es bestehen am Standort auch nach der Realisierung Optionen für Weiterentwicklungen.

Diese Synergien bewertet die KIS als zentralen Vorteil des Projekts. Sie sind ein wesentliches Argument für die Zusammenführung am Standort Gmünden. Gleichzeitig können damit zeitgerechte Räumlichkeiten und Arbeitsplätze für die Mitarbeitenden und damit ein attraktives Arbeitsumfeld geschaffen werden. Zurzeit ist in allen drei betroffenen Verwaltungsbereichen sehr beengt und es gibt viele Büros, welche in einer Mehrfachbelegung sind.

### Zeitplan

Die Regierung stellt in Aussicht, dass die Umsetzung nach Genehmigung des Objektkredits im Rahmen eines Bauprojekts erfolgt. Die KIS nimmt dies zur Kenntnis. Gerade um Kostensteigerungen und organisatorische Unsicherheiten zu vermeiden, erscheint der KIS ein realistischer Zeitplan wichtig. Die Kommission legt Wert darauf, dass der Kantonsrat und die Öffentlichkeit regelmässig über den Projektfortschritt informiert werden.

### Rechtliche Klärung

Das SSZAR ist ein einheitliches Projekt. Es war im Wettbewerb als Gesamtprojekt mit einheitlichen Vorgaben ausgeschrieben, beruht auf einer architektonischen Gesamtplanung und lässt sich am vorgesehenen Standort nur auf der Grundlage eines raumplanerischen Gesamtkonzepts verwirklichen. Dabei steht ausser Frage, dass sich die Ausgaben für das Projekt gegenseitig bedingen. So sind etwa die geplante Erschliessung oder die Tiefgarage nur dann sinnvoll, wenn das SSZAR als Ganzes verwirklicht wird. Würde ein Teil des Vorhabens nicht bewilligt, wäre das ganze Projekt hinfällig und müsste eine neue Planung in Angriff genommen werden. Mit Blick auf die Einheit der Materie ist das Projekt folglich mit den Gesamtkosten dem Finanzreferendum zu



unterstellen. Eine Aufspaltung in mehrere Vorlagen wäre nicht haltbar. Eine solche Zerstückelung würde auch gegen Art. 8 Abs. 3 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; bGS 612.0) verstossen.

### **C. Auswirkungen**

Der geplante Neu- und Umbau ermöglicht es dem Kanton, seine Eigenständigkeit im Straf- und Massnahmenvollzug langfristig zu sichern. Damit bleibt die Verantwortung für diesen sensiblen Bereich in den eigenen Händen und kann nach kantonalen Vorgaben gestaltet werden. Gleichzeitig führt das Vorhaben zu einer deutlichen Stärkung der regionalen Sicherheitsinfrastruktur. Durch moderne Standards sowie die bauliche Anordnung entsteht eine Einrichtung, die nicht nur den heutigen Anforderungen entspricht, sondern auch zukünftigen Entwicklungen Rechnung trägt.

Darüber hinaus leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Standortentwicklung. Der Neubau entfaltet Wirkung über die Kantonsgrenzen hinaus und verschafft dem Kanton im Verbund mit den Nachbarkantonen eine stärkere Ausstrahlung. Kooperationen bleiben auch weiterhin möglich, sie erfolgen jedoch auf einer stabilen und eigenständigen Grundlage, was die Verlässlichkeit und Planbarkeit der Zusammenarbeit verbessert.

Neben diesen Vorteilen dürfen die finanziellen und organisatorischen Folgen nicht ausgeblendet werden. Der Neubau erfordert hohe Investitionskosten, die den Kanton über mehrere Jahre belasten werden. Ebenso verändert sich der Personalaufwand, da sowohl für den Betrieb als auch für die Betreuung der zusätzlichen Kapazitäten ein erhöhter Bedarf entsteht.

#### **Personell und organisatorisch**

Das SSZAR ermöglicht die Bündelung von bisher getrennten Aufgabenfeldern. Dadurch entstehen organisatorische Synergien in Verwaltung, Betrieb und Infrastruktur. Für die Mitarbeitenden bedeutet dies moderne Arbeitsbedingungen und eine klar strukturierte Betriebsorganisation. Mit dem Neubau werden die heute auf mehrere Standorte verteilten Aufgaben zusammengeführt. Dies erleichtert die Koordination zwischen Strassenverkehrsamt, Regional- und Verkehrspolizei sowie Justizvollzug.

### **D. Empfehlung der KIS**

#### **Gesamteinschätzung**

Die KIS hält fest, dass die bestehende Infrastruktur von Gefängnissen, Strassenverkehrsamt und Verkehrsgruppe der Kantonspolizei den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt. Weder eine Sanierung noch die Weiterführung bestehender Mietlösungen bieten eine tragfähige Perspektive für die kommenden Jahre. Ein Rückgriff auf ausserkantonale Plätze oder Dienstleistungen würde den Kanton in eine Abhängigkeit führen und langfristig mit zusätzlichen Kosten belasten, sodass auch dies keine zu befürwortende Alternativen bietet.

Die Kommission anerkennt, dass mit dem vorgesehenen Projekt am Standort Gmünden bedeutende Synergieeffekte erzielt werden können, die Sicherheit gestärkt wird und eine nachhaltige Verbesserung der Dienstleistungsqualität erfolgt. Sie anerkennt den erheblichen Investitionsbedarf, teilt jedoch die Einschätzung der KF, wonach die Finanzierung im Gesamtkontext als vertretbar erscheint und keine tragfähigen Alternativen bestehen.



Im Rahmen ihrer Beratungen setzte sich die KIS eingehend mit den möglichen Risiken des Projekts auseinander. Nach umfassender Würdigung gelangt die Kommission zur Einschätzung, die identifizierten Risiken können mit sorgfältiger Planung und klarer Steuerung wirksam bewältigt werden. Die Vorteile des Projekts überreffen nach Auffassung der KIS die Risiken deutlich.

In der Gesamtsicht erkennt die KIS im Projekt eine kohärente und zukunftsgerichtete Lösung für drei zentrale Institutionen der kantonalen Verwaltung und Sicherheitsarchitektur. Sie nimmt offene Fragen, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsaufkommen, Kostenentwicklung und Kommunikationsstrategie, zur Kenntnis. Die Kommission gelangt klar zum Schluss, der mit dem Neubau verbundene Mehrwert überwiege die verbleibenden Unsicherheiten. Aus Sicht der KIS stellt das Projekt somit eine langfristig tragfähige und sachlich begründete Investition dar, welche die strategische Handlungsfähigkeit des Kantons im Bereich Sicherheit dauerhaft stärkt.

Die KIS verbindet ihre Zustimmung mit folgenden Erwartungen an den Regierungsrat:

1. Beitrag Appenzell Innerrhoden: Frühzeitige und verbindliche Klärung des AI-Beitrags (Mitbenutzung Infrastruktur für Fahrzeugprüfungen).
2. Kommunikation: Darstellung der geprüften Alternativen und der Ausgangslage für das Verständnis der Bevölkerung, Information über den Projektfortschritt.

### **E. Finanzielle Beurteilung: Mitbericht Kommission Finanzen**

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Aspekte des Projekts stehen im Zentrum der Beratungen der KF. So hat sich sowohl die KIS in Teilen als auch die KF gesamthaft auf finanzielle Fragen der Vorlage konzentriert. Dabei haben sich die Kommissionen vertieft mit dem Objektkredit, den Folgekosten, den möglichen Alternativen und den Risiken auseinandergesetzt. Finanzrelevante Fragen liegen hauptsächlich im Kompetenzbereich der KF. So ist dieser Abschnitt E als Mitbericht der Kommission Finanzen zu verstehen.

#### Objektkredit und Drittbeiträge

Der Regierungsrat beantragt einen Objektkredit von 60.48 Mio. Franken. Dieser Betrag umfasst die Baukosten für Gefängnisse, das Strassenverkehrsamt und die Verkehrspolizei. Beiträge des Bundes für den Straf- und Massnahmenvollzug sind zwar zu erwarten (35 % der anrechenbaren Kosten), dürfen jedoch im Kreditabschluss nicht berücksichtigt werden. Der Kredit ist somit brutto zu genehmigen.

Die KF anerkennt diese Rechtslage und hält fest, dass Bundesbeiträge die effektive Nettobelastung des Kantons später reduzieren.

#### Folgekosten

Die KF nimmt zur Kenntnis, dass die Investition jährliche Belastungen durch Abschreibungen und Zinsen von rund 2.5 Mio. Franken (bei einer Abschreibungsdauer von 33 Jahren) verursacht. Zugleich entfallen unsichere und teure Mietlösungen. Die Kommission beurteilt dies als vorteilhaft, da sich der Kanton von steigenden Mietpreisen und Kündigungsrisiken emanzipiert

Die Kommission betont, dass die Synergien zwischen STVA, Vepo und Gefängnissen mittel- und langfristig das Potential besitzen laufende Aufwände zu reduzieren. Sie anerkennt, dass gewisse Mehrkosten entstehen, wertet aber die Gesamtsituation als finanziell kontrollier- und tragbar.



### Gesamteinschätzung

Die Kommission Finanzen beurteilt das Projekt trotz angespannter Finanzlage als tragbar und hält es im Gesamtkontext für finanzierbar. Aus Sicht der KF sei das Vorhaben alternativlos, da alle anderen Lösungen längerfristig teurer wären. Insbesondere nachfolgende Punkte erachtet die KF als zentral:

- Ohne Investition führt die dezentrale Topografie des Kantons zu erheblichen Mehrkosten.
- Die Beantwortung der Fragen durch den RR ist überzeugend; insbesondere ist klar, dass „man nicht billiger wegkommt, wenn man nicht investiert“.
- Mietlösungen bei privaten Anbietern sind unsicher und könnten die Versorgungssicherheit nicht gewährleisten.
- Das Projekt ist finanziell tragbar: Über 33 Jahre abgeschrieben, entstehe eine jährliche Belastung von rund 2.5 Mio. Franken.
- Auch wenn die Zahlen im Voranschlag 2026 angespannt erscheinen, ist das Projekt der richtige Weg.
- Die aktuellen Ausgaben sind „geschönt“, da notwendige Investitionen hinausgeschoben werden; ein Neubau stelle Transparenz und Nachhaltigkeit her.

Die Kommission Finanzen ist einstimmig der Meinung, dass der Neubau die nachhaltigste und wirtschaftlich sinnvollste Lösung darstellt.

### **F. Antrag**

Die Kommission Inneres und Sicherheit beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten,
2. dem Objektkredit für das Neubauprojekt des Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums Appenzell Ausserrhoden in Gmünden in Höhe von Fr. 60.48 Mio. in 1. Lesung zuzustimmen.

Im Namen der Kommission Inneres und Sicherheit

Glen Aggeler, Präsident

Damian Rüger, Leiter a.i. Parlamentsdienst