



Herisau, 7. Mai 2024

Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrum Appenzell Ausserrhoden; Neubauprojekt

Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

A. Zusammenfassung	3
B. Ausgangslage und Erwägungen	4
1. Gefängnisse Gmünden.....	4
a) Allgemeines.....	4
b) Aktuelle Entwicklungen	5
c) Bedarf an Strafvollzugsplätzen in Gmünden	6
d) Sanierungsbedarf	7
e) Folgen einer Schliessung der Gefängnisse Gmünden	7
f) Schlussfolgerungen für die Gefängnisse Gmünden.....	8
2. Strassenverkehrsamt.....	9
a) Aktuelle Situation.....	9
b) Auswirkungen auf die Kundschaft des STVA.....	10
c) Auswirkungen auf Fahrzeugprüfungen	10
d) Auswirkungen auf Zulassungen	10
e) Ausserkantonale Prüfungen und Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen	11
f) Schlussfolgerungen für das STVA	12
3. Regional- und Verkehrspolizei.....	12
4. Grundzüge des Bauprojekts	12
a) Wettbewerbsaufgabe	12
b) Resultat Wettbewerbsverfahren	13
c) Neubeurteilung der Projekte bezüglich die Kostenfolge.....	14
d) Raumplanerische Fragen	14
5. Synergien der gemeinsamen Realisierung.....	15
6. Übersicht Chancen und Risiken	16
C. Auswirkungen	17
1. Finanziell	17
a) Investitionen	17
b) Refinanzierbarkeit	18
c) Liegenschaften	21
d) Fazit.....	21
e) Auswirkungen der Finanzierung.....	23



2. Personell.....	23
a) Allgemeine Auswirkungen auf das Personal	23
b) Gefängnisse	23
c) STVA	23
d) ReVepo	23
3. Organisatorisch	24
D. Bezug zum Regierungsprogramm	24
E. Fazit	24
F. Fragen des Regierungsrates	25



A. Zusammenfassung

Das Strassenverkehrsamt, die Gefängnisse Gmünden und die Kantonspolizei sind zentrale Einheiten der kantonalen Sicherheitsorganisation. Die aktuellen Räumlichkeiten dieser Organisationseinheiten entsprechen allerdings nicht mehr den heutigen Anforderungen. Deshalb soll in Gmünden, Niederteufen, in ein kantonales Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrum investiert werden.

Der Kanton betreibt in Gmünden eine offene Strafanstalt für Männer und Frauen sowie das Kantonale Gefängnis AR für Untersuchungs- und Sicherheitshaft. Die Strafanstalt ist sanierungsbedürftig und erfüllt die geltenden Vorgaben nicht mehr. Als Sanierungsmassnahme ist ein Neu- und Umbau vorgesehen. Die öffentliche Sicherheit ist für die Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Die Strafjustiz hilft, den Rechtsfrieden aufrechtzuerhalten – und wahrt damit die öffentliche Sicherheit. Funktionierende Gefängnisse sind ein notwendiger Bestandteil der Gesellschaft bzw. des Justizsystems. Insbesondere das Kantonale Gefängnis AR wird als Untersuchungsgefängnis für die Strafverfahren benötigt, um Fluchten und Absprachen unter den beschuldigten Personen zu verhindern. Es profitiert aus betrieblicher Sicht von der anliegenden Strafanstalt. Gemeinsam erreichen das Kantonale Gefängnis (12 Plätze) und die Strafanstalt (62 Plätze) mit 74 Plätzen eine betrieblich sinnvolle Grösse. Zudem stehen die Fachdienste der Strafanstalt (z.B. Gesundheitsdienst, Arbeitsanleitung und Sozialdienst) auch den Insassen des Kantonalen Gefängnisses zur Verfügung. Somit können auch «schwierige» Gefangene im Kantonalen Gefängnis untergebracht werden. Die gewandelte Weltlage, die zunehmende Unsicherheit und die daraus folgende Instabilität sowie deren Auswirkungen erfordern eine gut funktionierende Sicherheitsinfrastruktur. Diese ist nur mit entsprechenden Investitionen gewährleistet. Überdies werden die Aufgaben des Strafvollzugs schon lange in bewährter und enger Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen wahrgenommen. Mit der Sanierung der Gefängnisse Gmünden können damit auch die Aussenbeziehungen des Kantons nachhaltig gestärkt werden.

Gleichzeitig soll in Gmünden ein zentraler Neubau des Strassenverkehrsamts entstehen. Die Einrichtungen des Strassenverkehrsamts sind derzeit auf verschiedene Orte verteilt. Zudem entsprechen sie den heutigen Anforderungen nicht mehr. Mit einer eigenen Prüfhalle und modernen Schalterräumlichkeiten werden die Einheiten des Strassenverkehrsamts an einem zentralen Ort zusammengefasst. Weiter werden die Kundenfreundlichkeit (z.B. Hindernisfreiheit, Privatsphäre) und die Sicherheit erhöht. Die Arbeitsabläufe können effizienter gestaltet und Personal eingespart werden.

Auch die Räumlichkeiten der Regional- und Verkehrspolizei (ReVepo) in Trogen genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Zudem ist der Verkehrsbereich der ReVepo aktuell auf zwei Standorte (Trogen und Herisau) verteilt. Aufgrund der zahlreichen Schnittstellen zum Strassenverkehrsamt soll auch die ReVepo in den Neubau in Gmünden integriert werden, womit sie gleichzeitig an zentraler Lage an einem Standort zusammengeführt wird. Dank der gemeinsamen Realisierung der Projekte der Gefängnisse, des Strassenverkehrsamts und der ReVepo können verschiedene Synergien genutzt werden. Beispielsweise wird durch die Nähe der Polizei die Sicherheit der Gefängnisse erhöht. Das Strassenverkehrsamt und der Verkehrsbereich der ReVepo können z.B. technische Ausrüstung gemeinsam nutzen. Weitere Beispiele für Synergien finden sich in Abschnitt B.5.

Das Projekt führt zu grossen finanziellen Investitionen für den Kanton. Mit Blick auf die Verschuldung des Kantons zeigt sich aber, dass das Projekt aus heutiger Sicht finanzierbar und tragbar ist.



Zusammengefasst ist das Projekt

- wichtig für die Sicherheit des Kantons,
- ein bedeutender Bestandteil der interkantonalen Zusammenarbeit,
- aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll,
- für den Kanton finanzierbar.

B. Ausgangslage und Erwägungen

1. Gefängnisse Gmünden

a) Allgemeines

Die Strafanstalt Gmünden feierte im Jahre 2009 125 Jahre ihres Bestehens. Die eindruckliche Geschichte der «Haftanstalt», die ihren Anfang als Anstalt für «Arbeitsscheue» nahm, führte im 20. Jahrhundert zu einer Positionierung als Strafanstalt für den offenen Vollzug im Rahmen des Ostschweizer Strafvollzugskonkordats (OSK). Das OSK besteht aus den Kantonen Zürich, St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Graubünden, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und Glarus. Innerhalb des Konkordatsgebiets können die Kantone ihre Gefangenen in alle Justizvollzugsanstalten einweisen. Die Konkordatsanstalten sind verpflichtet, Gefangene aus allen Konkordatskantonen aufzunehmen. So kann Appenzell Ausserrhoden z.B. sogenannte «gefährliche» Gefangene in die Justizvollzugsanstalt Pöschwies im Kanton Zürich in den geschlossenen Vollzug einweisen. Dies ist eine Vollzugsart, die in Appenzell Ausserrhoden nicht angeboten wird. Die anderen Konkordatskantone können im Gegenzug sogenannte «ungefährliche» Gefangene in die offene Strafanstalt Gmünden einweisen. Massgeblich für die Zuständigkeit zur Einweisung ist der Tatort, nicht der Wohnort. Die grösste Anzahl an Gefangenen wird von den Kantonen Zürich und St. Gallen eingewiesen. Rund 10 % der Plätze der offenen Strafanstalt Gmünden werden von Appenzell Ausserrhoden selbst beansprucht. Die Kostgeldtarife werden durch das Konkordat festgelegt.

Im Jahr 2007 wurde in Gmünden das neue Kantonale Gefängnis AR als Anbau an die Strafanstalt eingeweiht, womit das veraltete Untersuchungsgefängnis in Trogen ersetzt wurde. In den beiden Gefängnissen werden folgende Haftarten vollzogen:

Strafanstalt Gmünden:	Kantonales Gefängnis AR:
Offener Vollzug Männer inkl. Spezialvollzug	Untersuchungs- und Sicherheitshaft sowie Polizeihaft
Offener Frauenvollzug inkl. Spezialvollzug	Kurzzeitiger geschlossener Vollzug Männer und Frauen
Einweisende Behörden sind die Justizvollzugsämter. Offener Strafvollzug ist vorgesehen für verurteilte Personen, für die weder Flucht- noch Rückfallgefahr besteht.	Einweisende Behörden sind die Staatsanwaltschaft oder die Gerichte (Untersuchungs- und Sicherheitshaft) bzw. die Justizvollzugsämter (geschlossener Vollzug) oder die Kantonspolizei (Polizeihaft).



Die Gefangenen werden während der Nacht in ihren Zellen eingeschlossen. Tagsüber können sie sich aber auf dem Gelände der Strafanstalt relativ frei bewegen, z.B. zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes im Werkstattgebäude.	Im Kantonalen Gefängnis herrscht ein geschlossenes Regime, hier können sich die Gefangenen nicht frei bewegen. Der Freigang im gesicherten Hof dauert eine Stunde.
---	--

Die **Stellung der Strafanstalt Gmünden** in der Strafvollzugslandschaft zeichnet sich durch folgende Punkte aus:

- Die Strafanstalt Gmünden weist eine vergleichsweise sehr gute Auslastung auf.
- Die geografische Nähe zu grossen Agglomerationen ist für Ausgänge und Urlaube vorteilhaft.
- Gmünden ist bekannt dafür, in der Abteilung Spezialvollzug auch anspruchsvolle Insassen aufzunehmen. Dort werden die Gefangenen enger betreut durch Personal mit besonderer Ausbildung.
- In der Strafanstalt Gmünden wurde am 1. April 2018 eine Abteilung für weibliche Gefangene eröffnet. Das Angebot wird von den einweisenden Behörden als gute Ergänzung zur Frauenanstalt Hindelbank (BE) betrachtet. Zwischen Gmünden und Hindelbank besteht eine enge Zusammenarbeit. Beispielsweise werden regelmässig «schwierige» Gefangene für eine Auszeit ausgetauscht. Zudem ist im offenen Vollzug – kurz vor der Entlassung – die Wiedereingliederung in das heimische Umfeld speziell wichtig. Hier ist Gmünden für Ostschweizer Insassinnen mit der Nähe zu deren Familien eine gute Ergänzung zur Justizvollzugsanstalt Hindelbank.

b) Aktuelle Entwicklungen

Die gute öffentliche Sicherheit wurde im Rahmen der Bevölkerungsbefragung 2023 als Punkt erwähnt, der am meisten an Appenzell Ausserrhoden geschätzt wird. Die Ausgangslage im Sicherheitsbereich verändert sich allerdings zunehmend. Die Weltlage wandelt sich und man spricht derzeit von einer sich exponentiell verändernden Multikrise: Klima-Krise, Ukraine-Krieg, Nahost-Konflikt, Zuwanderung, Corona-Pandemie, drohende Inflation, soziale Ungerechtigkeit. Krisen überlappen sich und führen zu verschiedenen Problemen in der Bevölkerung. Die wachsende Unsicherheit und Instabilität erfordern eine gut funktionierende Sicherheitsinfrastruktur mit entsprechenden Investitionen.

Eine weitere Entwicklung der letzten Jahre ist das Electronic Monitoring (EM). Diese Vollzugsform des elektronisch überwachten Hausarrests wurde als kostengünstiger Ersatz für bestehende Strafanstalten angedacht. Es hat sich aber gezeigt, dass nur sehr wenige Verurteilte die hohen Eingangskriterien (z.B. eine stabile Tagesstruktur / Arbeitsstelle) erfüllen. Andererseits erweist sich die Betreuung in dieser Vollzugsform als aufwändiger als ursprünglich angenommen. Dies wiederum führt zu hohen Kosten (über Fr. 100.– pro Tag). Heute ist klar, dass EM im Strafvollzug hauptsächlich die Fälle der Halbgefangenschaft – die Gefangenen arbeiten tagsüber auswärts an ihrer angestammten Stelle – ersetzen kann. Diese Zahlen haben in den letzten Jahren aber bis zur Bedeutungslosigkeit hin abgenommen. EM wird heute weniger als Ersatz für den Strafvollzug, sondern vielmehr als Instrument namentlich in der Bekämpfung von häuslicher Gewalt betrachtet.

c) Bedarf an Strafvollzugsplätzen in Gmünden

Die beiden Strafvollzugskonkordate verfassen regelmässig Berichte zur Anstaltsplanung. Damit stehen ausführliche Dokumente zum Bedarf an Strafvollzugsplätzen zur Verfügung. In früheren Berichten wurde im offenen Normalvollzug im OSK eine Überkapazität an Vollzugsplätzen festgestellt. Zwischenzeitlich ist der Bedarf für die Strafanstalt Gmünden ausgewiesen. Die Regierungskonferenz des OSK hat sich im Herbst 2022 mit der Angebotsplanung befasst und sich dabei auch zum Neubauprojekt in Gmünden geäussert. Die Regierungsmitglieder bestätigten ausdrücklich, dass die Strafanstalt Gmünden weiterbestehen soll und befürworteten einstimmig den Bedarf für die Sanierung der Strafanstalt Gmünden. Die Vollzugsplätze für die Kategorien «offener Frauenvollzug» und «Spezialvollzug für intensiv zu betreuende Insassen» sind für die Aufgabenerfüllung der Ostschweizer Kantone sehr wichtig. In diesen Bereichen hat sich die Strafanstalt Gmünden eine entsprechende Fachkompetenz aufgebaut. Es zeigt sich, dass mit einem guten Angebot an Vollzugsplätzen und Berücksichtigung der Bedürfnisse der einweisenden Behörden eine sehr gute Auslastung erreicht werden kann. So war die Strafanstalt Gmünden im Jahr 2023 zu 100% ausgelastet. Diese sehr hohe Belegung im Jahr 2023 ist aber auch der Tendenz einer steigenden Anzahl an Gefangenen in der ganzen Schweiz geschuldet. Seit dem Winter 2024 ist schweizweit eine Situation der Überbelegung zu verzeichnen. Die kantonalen Justizvollzugsämter und die Konkordate beraten derzeit verschiedene Massnahmen, um eine ausreichende Anzahl an Plätzen für die grosse Zahl der Gefangenen sicherzustellen. Im Übrigen ist auch in Zukunft davon auszugehen, dass die Belegungszahlen weiter steigen werden. Das Schweizerische Kompetenzzentrum für den Justizvollzug geht gemäss der strategischen Umweltanalyse vom 31. Januar 2024 davon aus, dass die Anzahl von Gefangenen in Zukunft weiter zunehmen wird. Begründet wird dies mit den steigenden Bevölkerungszahlen, der zunehmenden Alterung der Bevölkerung, dem gestiegenen Anteil von ausländischen Personen sowie den wachsenden Städten (= grösseres Kriminalitätsaufkommen).

Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) nimmt die Zahl der Frauen im Strafvollzug deutlich zu. In den letzten 16 Jahren hat sich diese Zahl mehr als verdoppelt (vgl. nachstehende Abbildung). Zudem sind keine anderen Projekte für neue offene Vollzugsplätze für Frauen geplant. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die hohe Nachfrage nach Frauenplätzen in Gmünden auch weiterhin bestehen bleiben wird.

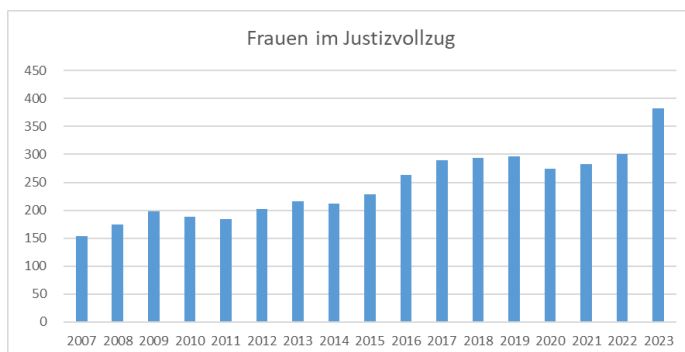


Abbildung: Anzahl weibliche Gefangene in den letzten 16 Jahren (Quelle: BFS)



d) Sanierungsbedarf

Die Gebäude der Strafanstalt Gmünden sind sanierungsbedürftig. Eine blosser Renovation erweist sich dabei nicht als nachhaltige Lösung. Einerseits entspricht die Zellengrösse des Mittel- und Nordwesttrakts (weisses Haus) nicht mehr den bundes- und menschenrechtlichen Vorgaben. Dies wurde bereits im Jahr 2012 von der Nationalen Kommission zur Verhütung von Folter bemängelt. Andererseits ist die Bausubstanz dieser Gebäude aus den 1960er-Jahren am Lebensende. Deshalb ist ein Um- und Neubauprojekt geplant: Die 38 Zellen samt Nebenräumen des weissen Hauses sollen entsprechend den heutigen Vorgaben neu gebaut werden. Das rote Haus mit der besseren Bausubstanz hingegen soll saniert und gemäss den aktuellen Anforderungen aufgewertet werden.

e) Folgen einer Schliessung der Gefängnisse Gmünden

Bei einer **Schliessung der Strafanstalt** wäre mit diesen Folgen zu rechnen:

- Mittel- bis längerfristig wäre die Schliessung die teurere Lösung, denn das Kantonale Gefängnis (primär Untersuchungshaft) aus dem Jahr 2007 mit 12 Plätzen könnte alleine nicht wirtschaftlich betrieben werden. Für die Betreuung, Sicherheit und Verwaltung wäre zwar weniger Personal nötig als heute, es wären aber im Verhältnis viel weniger Einnahmen vorhanden (vgl. nachstehend Abschnitt C.1). Eine Küche müsste dennoch betrieben werden, ebenso ein Betreuungs- und Sicherheitsdienst. Die Strafanstalt ermöglicht deshalb aus wirtschaftlicher Sicht erst einen sinnvollen Betrieb des Kantonalen Gefängnisses, nämlich durch das Erreichen der betrieblich kritischen Grösse. Ein kantonales Gefängnis ist für den Kanton dringend erforderlich (vgl. nachfolgenden Abschnitt). Mit 74 Plätzen gehören die Gefängnisse Gmünden zwar noch immer zu den kleineren Gefängnissen. Es hat sich aber gezeigt, dass die Institution in dieser Grösse wirtschaftlich betrieben werden kann.
- Das Kantonale Gefängnis profitiert nicht nur wirtschaftlich, sondern auch in Bezug auf die Qualität der Aufgabenerfüllung von der Strafanstalt. Die Fachkompetenzen des Gesundheitsdienstes und des Sozialdienstes der Strafanstalt kommen auch den Insassen des Kantonalen Gefängnisses zugute. «Schwierige» Häftlinge können dank den Fachpersonen besser betreut werden.
- Gemäss dem aktuellen Regierungsprogramm sollen die Aussenbeziehungen von Appenzell Ausserrhoden gestärkt werden. Appenzell Ausserrhoden sieht sich als aktiver Gestalter der Ostschweiz und möchte von den anderen Ostschweizer Kantonen nicht nur als Trittbrettfahrer wahrgenommen werden. Die Aufgaben des Strafvollzugs werden auf bewährte Weise in enger Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen und Konkordaten abgedeckt. Mit der Strafanstalt Gmünden ergibt sich für Appenzell Ausserrhoden eine gute Möglichkeit, weiterhin einen massgeblichen Beitrag an das Funktionieren des Ostschweizerischen Sicherheitssystems zu leisten. Eine Schliessung der Strafanstalt Gmünden würde diesen Bestrebungen zuwiderlaufen.

Eine **Schliessung des Kantonalen Gefängnisses** (und somit eine gänzliche Schliessung der Gefängnisse Gmünden) hätte folgende Auswirkungen:

- Für die Staatsanwaltschaft und die Polizei wären keine sofort verfügbaren Haftplätze im Kanton vorhanden. Gerade zu Beginn einer Strafuntersuchung mit zahlreichen Einvernahmen, sind örtlich nahegelegene Haftplätze wichtig.
- Eine Zusammenarbeit mit anderen Kantonen würde zu einer (zu) grossen Abhängigkeit führen. Die anderen Kantone verzichten – mit Ausnahme des Kantons Uri – nicht auf ein eigenes Untersuchungsgefängnis. Auch kleinste Kantone verfügen über solche Haftplätze.



- Ohne eigenes Gefängnis müssten Haftplätze in den Nachbarkantonen eingekauft werden. Beispielsweise wird in Altstätten SG das Regionalgefängnis ausgebaut. Allerdings liegt Altstätten für die Strafverfolger von Appenzell Ausserrhoden zu weit entfernt. Die Transporte für Einvernahmen etc. wären sehr zeitaufwändig. Die Staatsanwaltschaft hat pro Jahr ca. 30 Häftlinge im Kantonalen Gefängnis und führt mit diesen durchschnittlich 90 Einvernahmen im Gefängnis durch. Hinzu kommen zwei bis drei Mal so viele Einvernahmen durch die Polizei. Eine Schliessung des Kantonalen Gefängnisses würde zu einer markanten Zunahme der Reisezeit der Staatsanwältinnen und Staatsanwälte wie auch der Polizei führen. Dies wäre eine weitere Belastung dieser Behörden, deren personellen Ressourcen aufgrund der steigenden Fallzahlen ohnehin bereits ausgeschöpft sind. Die Kantonspolizei transportiert zusätzlich regelmässig Personen nach Gmünden. Pro Jahr fallen ca. 100 solcher Fahrten an, welche grösstenteils in Doppelbesatzung ausgeführt werden.
- Es ist schwierig, für psychisch auffällige oder renitente Häftlinge einen Haftplatz zu finden. Diese Häftlinge benötigen nicht zwingend einen Platz in einer forensisch-psychiatrischen Klinik. Mit der fachgerechten Betreuung durch die Gefängnispsychiaterin und den Gefängnisarzt sowie die Fachpersonen der Gefängnisse Gmünden können solche Häftlinge im Kantonalen Gefängnis untergebracht werden. Die Betreuung dieser Personen ist aber – auch für den Betreuungs- und Sicherheitsdienst – sehr aufwändig. Für die «eigenen» Häftlinge ist dieser Zusatzaufwand leistbar. Ausserkantonale Häftlinge werden in solchen Situationen in der Regel aber «zur Verfügung gestellt», somit dem einweisenden Kanton zurückgegeben. Deshalb bestünde bei einer ausserkantonalen Lösung das Problem, dass schwierige oder unangenehme Häftlinge von einem anderen Gefängnis trotz Vereinbarung nicht aufgenommen bzw. zur Verfügung gestellt werden, beispielsweise mit medizinischer Begründung. Ohne eigenes Gefängnis hätte Appenzell Ausserrhoden in solchen Fällen – die im Übrigen immer zahlreicher werden – einen Vollzugsnotstand. In den vorhandenen Polizeizellen könnten diese Häftlinge nicht untergebracht werden, da diese Zellen nur für einen Aufenthalt von wenigen Tagen benützt werden dürfen. Wenn die Häftlinge frühzeitig entlassen werden müssen, werden zusätzlich die Strafuntersuchungen gefährdet (z.B. durch Flucht). Aber auch der Haftzweck der Verdunkelungsgefahr – Verhinderung von Absprachen der Beschuldigten – wäre nicht mehr gewährleistet.
- Das Kantonale Gefängnis ist die einzige «kantonale Haltestelle» im interkantonalen Haft-Transport-Netz. Grundsätzlich haben jedes Polizeikommando sowie jede interkantonale Haftanstalt eine solche Haltestelle. Dorthin können die Häftlingstransporte gebucht werden. In Appenzell Ausserrhoden gibt es nur die Haltestelle «Gmünden». Häftlinge, die in andere Kantone transportiert werden müssen (z.B. nach Festnahmen bei polizeilichen Ausschreibungen), werden in Gmünden inhaftiert, bis der interkantonale Häftlingstransport sie zur Zieldestination bringt. Bei einer Schliessung des Kantonalen Gefängnisses müsste der Betreuungsaufwand dieser kurzfristigen Häftlinge im Zeughaus Herisau durch die Kantonspolizei geleistet werden. Im Jahr 2022 war die Kantonspolizei an der Organisation von 357 interkantonalen Hafttransporten beteiligt.

f) Schlussfolgerungen für die Gefängnisse Gmünden

Die Strafanstalt Gmünden hat bewiesen, dass sie Trends im Strafvollzug rechtzeitig erkennen und zur Aufgabenerfüllung der Ostschweizer Kantone nachhaltig beitragen kann. Sie verfügt auch weiterhin über ein gefragtes Angebot an Vollzugsplätzen, insbesondere im Frauen- und Spezialvollzug. Diese Plätze befinden sich zudem an geeigneter Lage für die grossen Kantone (St. Gallen und Zürich). Die Eingewiesenen werden bei der Wiedereingliederung gut unterstützt, wovon wiederum die ganze Gesellschaft profitiert. Für Appenzell Ausserrhoden bedeutet der Betrieb der Strafanstalt einen Mehrwert, da mit dem angebauten Kantonalen Gefängnis

AR augenfällige Synergien bestehen. Dank diesen kann das Kantonale Gefängnis auch längerfristig wirtschaftlich optimiert und in einer guten Qualität betrieben werden. Die Gefängnisse Gmünden tragen zur Sicherheit von Appenzell Ausserrhoden bei. Aus diesen Gründen sollen sie auch in Zukunft weiterbetrieben werden.

2. Strassenverkehrsamt

a) Aktuelle Situation

Das Strassenverkehrsamt (STVA) erbringt jährlich rund 30'000 Dienstleistungen mit direktem Kundenkontakt. Dies sind neben Schaltergeschäften vor allem Fahrzeug- und Führerprüfungen. Das STVA ist damit eine wichtige Visitenkarte der kantonalen Verwaltung. Mit der Vielzahl an verschiedenen Standorten für Fahrzeug- und Führerprüfungen und der räumlichen Trennung zur Administration in Trogen kann das STVA dieser Rolle schon länger nicht mehr gerecht werden. Die nachstehende Abbildung zeigt die aktuellen Standorte mit dem jeweiligen Angebot. Die technischen Fahrzeugprüfungen werden seit Jahren in diversen, fremd eingemieteten Räumlichkeiten an verschiedenen Standorten (Heiden, Grub, Bühler, Stein, Wil SG) durchgeführt. Die Qualitätsvorgaben des Bundes können in diesen Mietobjekten nur teilweise eingehalten werden. Bauliche Einschränkungen verhindern eine notwendige Effizienzsteigerung im Fahrzeugprüfwesen. Den Prüfstellen fehlt ein Aussengelände, um Funktionsprüfungen durchzuführen. Praktische Führerprüfungen für Motorräder und Anhänger müssen aufgrund des fehlenden Aussengeländes an einem separaten, zurzeit provisorisch bis 2027 nutzbaren Standort in Herisau gefahren werden. Ebenso weisen die Prüfstellen hinsichtlich Aktualität der Infrastruktur und Kundensicherheit diverse Mängel auf.



#	Ort	Angebot	#	Ort	Angebot
1	Trogen, Landsgemeindeplatz	Administration: Kundenshalter Führerprüfung: theoretisch	5	Grub, Ebni	Fahrzeugprüfungen: PW, Lieferwagen, alle Kunden
2	Herisau, Zeughaus	Führerprüfung: theoretisch	6	Stein, Schachen	Fahrzeugprüfungen: PW, nur gewerbliche Kunden
3	Herisau, Cilanderstrasse	Führerprüfung: praktisch	7	Heiden, Paradiesstrasse	Fahrzeugprüfungen: Lieferwagen, schwere Motorwagen, alle Kunden
4	Bühler, Austrasse	Fahrzeugprüfungen: PW, Lieferwagen, alle Kunden	8	Wil, Bachstrasse	Fahrzeugprüfungen: schwere Motorwagen, alle Kunden

Abbildung: Standorte STVA AR

Im Zeitraum 1994 - 2022 hat der Bestand von Motorfahrzeugen im Kanton um mehr als 16'600 Fahrzeuge zugenommen. Dies entspricht einem Anstieg von 51 %. Die dem STVA für Fahrzeugprüfungen zur Verfügung



stehende Infrastruktur ist flächenmässig seit 1994 jedoch unverändert geblieben. Die Kundenräume der Administration in Trogen (Haus 5, 1. und 3. Stock) sind zudem nicht hindernisfrei zugänglich, das Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) wird dadurch verletzt.

b) Auswirkungen auf die Kundschaft des STVA

Ein zentraler Standort aus Prüfstelle und angegliederter Administration hat den Vorteil, dass jegliche Dienstleistungen des STVA an einem Ort angeboten werden können. Die Fahrt zunächst zum Prüfungsort und danach nach Trogen, z.B. zur Einlösung eines Fahrzeuges, gehörten der Vergangenheit an. Dazu könnten Garagenbetriebe administrative Geschäfte während der Prüfung eines Fahrzeuges anlässlich nur eines Besuchs beim STVA erledigen.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die aktuelle Verteilung der Kundschaft (basierend auf dem Fahrzeugbestand) sowie den Garagenbetrieben (Übersicht der Kundenverteilung).

Region	Kunden (Fahrzeugbestand)		Garagenbetriebe	
Hinterland	19'711	42 %	44	44 %
Mittelland	14'139	30 %	38	38 %
Vorderland	12'815	27 %	19	19 %

Tabelle: Verteilung Kunden und Garagenbetriebe je Region

c) Auswirkungen auf Fahrzeugprüfungen

Für den Grossteil der Kundschaft bedeutet ein zentraler Standort des STVA einen neuen Weg zur Fahrzeugprüfung. Die Änderungen der Anfahrtswege für Lastwagen (LKW) unterscheiden sich von jenen der Personewagen (PW), da diese Fahrzeuge heute an separaten, spezifischen Standorten geprüft werden müssen. Die Änderungen der Anfahrtswege lassen sich berechnen. Aktuell müssen die PW-Fahrzeughalter im Kanton jährlich 252'235 km fahren, um ihr Fahrzeug anlässlich einer periodischen Fahrzeugprüfung beim STVA vorzuführen. Lastwagen sind dazu 9'932 km unterwegs. Mit dem Standort Gmünden steigt die Anfahrtsstrecke im Rahmen aller jährlichen periodischer Prüfungen bei Personewagen um 35'804 km auf 288'040 km. Für die LKW resultiert eine Halbierung der abgabepflichtigen Anfahrtsstrecke (LSVA) um 4'985 auf total 4'947 km. Da der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch eines LKW um den Faktor 7–10 höher liegt als jener eines PW, überwiegen die positiven Auswirkungen der Reduktion der Anfahrtsstrecke der LKW gegenüber der leichten Zunahme der Anfahrtsstrecke der PW. Da im Bereich der PW früher mit einem Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zu rechnen ist als bei den LKW, wird dieser Trend noch verstärkt. Hervorzuheben ist zudem, dass LKW mindestens alle zwei Jahre zur periodischen Nachkontrolle aufgeboden werden, wohingegen Personewagen je nach Alter nur alle zwei bis fünf Jahre geprüft werden. Die Kundinnen und Kunden mit PW sind von der Änderung der Anfahrtsstrecke deshalb weniger betroffen.

d) Auswirkungen auf Zulassungen

Für Zulassungsdienstleistungen ist die Kundschaft an den Wohnsitz- bzw. Fahrzeugstandortkanton gebunden. Geschäftsfälle der Ausserrhoder Kundinnen und Kunden müssen somit am Standort der Administration des STVA getätigt werden. Dies ist zunehmend via Online-Kanäle oder dem Postweg möglich. Zukünftig wird die



digitale Abwicklung der Zulassungsgeschäfte weiter an Bedeutung gewinnen. Trotz dieser Möglichkeiten wird der Schalter weiterhin besucht werden. Dies insbesondere, solange physische Dokumente und Kontrollschilder im Zulassungsgeschäft weiterhin notwendig sind. Rund ein Drittel der Schaltergeschäfte werden von Garagenbetrieben und Versicherungsgesellschaften getätigt. Nicht nur die Garagenbetriebe, auch die Versicherungsagenturen sind grösstenteils im Mittel- und Hinterland ansässig. Die Anfahrtswege der gewerblichen Kundschaft für Schaltergeschäfte nähmen an einem Standort in Gmünden somit in der Tendenz ab. Auch für die Mehrheit der privaten Kundschaft bringt die Verlegung des Standorts der Administration von Trogen nach Gmünden eine Reduktion des Anfahrtswegs. 72 % der Kundschaft wohnt im Mittel- oder Hinterland (vgl. vorstehende Tabelle).

Die Zentralisierung am Standort Gmünden ist somit aufgrund der Veränderungen der Anfahrtswege zu Fahrzeugprüfungen wie auch für Schaltergeschäfte aus Sicht der Mehrheit der Kundschaft wie auch aus ökologischer Sicht positiv zu beurteilen.

e) Ausserkantonale Prüfungen und Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen

Die heutige Aufgabenteilung zwischen den kantonalen Strassenverkehrsämtern lässt es zu, dass Fahrzeugprüfungen nicht zwingend in jenem Kanton durchgeführt werden müssen, in welchem das Fahrzeug eingelöst ist. Ebenfalls ist die Fahrzeugprüfung bei privaten Dienstleistern auf Basis kantonalen Vereinbarungen möglich. Im Raum St. Gallen-Appenzell können Fahrzeughalter und Garagen im Grundsatz Fahrzeuge bei den Strassenverkehrsämtern St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden sowie dem TCS-Servicecenter in SG-Winkeln prüfen lassen. Abgesehen vom TCS ist diese Möglichkeit jedoch stark vom Wohlwollen des jeweiligen Strassenverkehrsamtes abhängig.

Die grosse Mehrheit der Kunden aus Appenzell Ausserrhoden (87 %) lässt ihr Fahrzeug beim STVA prüfen. Die Verteilung auf die übrigen Anlaufstellen präsentiert sich wie folgt:

- TCS Service Center SG-Winkeln: 8 %
- Strassenverkehrsamt St. Gallen: 3 %
- Strassenverkehrsamt Appenzell Innerrhoden: 1 %
- Sonstige: 1 %

Zwischen den Gemeinden und Regionen gibt es aktuell keine signifikanten Unterschiede in der Verteilung der Prüfungen zwischen dem STVA und externen Prüfstellen. Für die Gemeinden im Appenzeller Vorderland wäre es naheliegend, als Alternative zu einem Standort Gmünden die Prüfstelle Buriel des Strassenverkehrsamts St. Gallen aufzusuchen. Aktuell ist die Praxis des Strassenverkehrsamts St. Gallen so, dass ausserkantonale eingelöste Fahrzeuge nur von Garagenbetrieben mit Sitz im Kanton St. Gallen einen Termin erhalten. Bei allen anderen Anfragen für Prüfungen von Fahrzeugen, die in anderen Kantonen eingelöst sind, werden keine Termine vergeben. Begründet wird diese Praxis mit der Überlastung und den Rückständen von Nachprüfungen in Bezug auf die vorgegebenen Prüfungsintervalle. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich nicht ab. Nicht nur der Fahrzeugbestand von Appenzell Ausserrhoden, sondern auch die Bestände der Nachbarkantone Appenzell Innerrhoden und St. Gallen sind in den letzten Jahren stetig gewachsen. Die Prüfkapazitäten sind bezüglich Rauminfrastruktur in allen drei Kantonen seit Jahrzehnten nicht mehr nennenswert erweitert worden. Die heutige Prüfkapazität der gesamten Ostschweiz ist ausgereizt.



Beide Nachbarkantone wurden bezüglich Zusammenarbeit angefragt. St. Gallen sieht aufgrund der eigenen Kapazitätsengpässe keine Möglichkeit der gewinnbringenden Zusammenarbeit. Alle bisherigen Kooperationen wurden seitens St. Gallen gekündigt (LKW-Prüfungen in Buriet und Oberbüren 2015, Führerprüfungen in Winkel 2019). Appenzell Innerrhoden hat die Absicht erklärt, an einem neuen zentralen Standort des STVA Prüfkapazitäten für Fahrzeugprüfungen von Lieferwagen, Lastwagen etc. sowie für praktische Führerprüfungen mitzunutzen.

f) Schlussfolgerungen für das STVA

Die Einrichtungen des STVA sind räumlich verzettelt, ineffizient, unsicher und nicht gesetzeskonform. Mit einem zentralen Standort im Kanton und zeitgemässer Infrastruktur könnten diese Defizite behoben sowie die externen Kosten gesenkt werden. Eine neue Infrastruktur würde die Prozesse bei den Fahrzeugprüfungen verbessern und die Effizienz deutlich erhöhen.

3. Regional- und Verkehrspolizei

Der Verkehrsbereich der ReVepo sorgt für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften des Strassenverkehrs. Er führt dazu beispielsweise Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrskontrollen durch. Eine wichtige Aufgabe ist auch die Tatbestandsaufnahme bei Verkehrsunfällen. Gerade im Bereich der Verkehrspolizei ist eine räumliche Nähe zum Strassenverkehrsamt vorteilhaft. Die einzelnen Synergien werden nachstehend in Abschnitt B.5. aufgelistet. Um diese Synergien zu nutzen, sollen im Rahmen des Neubaus für das STVA in Gmünden auch Räumlichkeiten für die ReVepo realisiert werden. Im Rahmen eines Neubaus kann zudem besser auf die Bedürfnisse der ReVepo eingegangen werden, als dies in der heutigen Liegenschaft in Trogen, Landsgemeindeplatz 5a, der Fall ist. Überdies werden bei einem Umzug der ReVepo nach Gmünden Wohnraum in Trogen sowie angemietete Garagen in Trogen und Herisau frei, deren Mietverhältnisse aufgelöst oder die Plätze anderweitig vergeben werden können. Auch die Einsatzzeiten aus Niederteufen in den Raum Hinterland – wo erfahrungsgemäss die meisten Einsätze stattfinden – wären kürzer als von Trogen. Schliesslich bringt die Verlegung der ReVepo nach Gmünden auch für die Gemeinde Trogen Vorteile. Der 24h-Betrieb ist mit Lärmemissionen verbunden, die im Dorfkern von Trogen schwerer ins Gewicht fallen als in Gmünden. Die ReVepo ist mit dem Fachdienst Verkehr derzeit teilweise in Herisau im Zeughaus Ebnat, mit der Verkehrsgruppe aber auch in Trogen neben dem STVA angesiedelt. Eine Zusammenführung dieser beiden Dienste an einem Ort bietet grosse Vorteile. Beispielsweise werden die Geschwindigkeitskontrollen heute von der in Trogen stationierten Verkehrsgruppe durchgeführt, aber vom Sekretariat in Herisau verarbeitet. Auch bei Änderungen von Signalisationen und Verkehrsschildern sind Fachpersonen aus beiden Standorten involviert. Die örtliche Zusammenlegung des ganzen Verkehrsbereichs der ReVepo verbessert deshalb die Arbeitsabläufe und steigert die Effizienz spürbar. Von Herisau sollen deshalb acht, von Trogen 15 Arbeitsplätze nach Gmünden verlegt werden.

4. Grundzüge des Bauprojekts

a) Wettbewerbsaufgabe

Der Regierungsrat beauftragte das Amt für Immobilien, in Zusammenarbeit mit dem Departement Inneres und Sicherheit einen Projektwettbewerb durchzuführen. Die Aufgabe an die Wettbewerbsteilnehmenden war, auf dem Areal «Gmünden» nebst den Gefängnissen auch die Bedürfnisse des STVA sowie der ReVepo optimal



abzudecken. Es mussten zwei separate, eigenständige Bauwerke geplant werden, welche autonom voneinander realisierbar sein müssen. Der Lösungsvorschlag musste die heutigen Nutzungsbedürfnisse abdecken und möglichst alle Synergien, besonders in den Bereichen der Erschliessung, Parkierung, Gebäudetechnik und Verpflegung der Mitarbeitenden, nutzen und optimal verbinden.

An den Lösungsvorschlag wurden folgende weitere Erwartungen gestellt:

- Ortsbaulich und architektonisch überzeugendes Gesamtkonzept, bei dem die Neubauten mit den Bestandsbauten eine verständliche, betrieblich funktionale Gesamtanlage bilden.
- Mit einer modularen Konzeption kann auf Änderungen der Nutzungsbedürfnisse flexibler reagiert werden. Bei einem Neubau bzw. einer Sanierung der Anstalt ist eine Flexibilisierung bei den Haftplätzen deshalb zentral.
- Mit Neu- und Umbauten sollen betriebliche Abläufe gestrafft, effizient und personalressourcenschonend gestaltet werden können.
- Klare Trennung zwischen den Gefängnissen, dem STVA sowie der ReVepo (Vermeidung von Einsicht in die Gefängnisse sowie umgekehrt).
- Bauwerke, die sowohl bei Erstellung als auch im Betrieb und Unterhalt nachhaltig, rationell und wirtschaftlich sind.
- Realisierung der Bauprojekte bei laufendem Betrieb der Gefängnisse Gmünden.

b) Resultat Wettbewerbsverfahren

Der Regierungsrat setzte für die Beurteilung der Wettbewerbseingaben ein Preisgericht ein, bestehend aus zwei Regierungsratsmitgliedern, den Nutzern sowie verschiedenen Fachpersonen. Das Preisgericht beschloss am 3. Juni 2021 einstimmig, das Siegerprojekt zur Ausführung zu empfehlen. Es stellte dabei fest, dass die Aufgabenstellung mit zwei unabhängig voneinander realisierbaren, eigenständigen Bauwerken, die auch den Bestand möglichst einbinden sollen, äusserst anspruchsvoll war. Sowohl die innerbetrieblichen Abläufe als auch der Anspruch, in vielen Bereichen Synergien zu nutzen und optimal zu verbinden, waren eine grosse Herausforderung für die Planungsteams. Aus Sicht des Preisgerichts haben die Projektverfassenden mit dem weiten Spektrum ihrer sorgfältig verfassten Arbeiten gute Lösungsvorschläge für die anspruchsvolle Planungsaufgabe eingereicht. Der Wettbewerb zeigte auf, dass der sorgfältige Umgang mit den Bestandsbauten zu überzeugenden betrieblichen Lösungen führt. Das Preisgericht hielt weiter fest, dass das Siegerprojekt mit dem Erhalt der Bestandsbauten, in Kombination mit den Neubauten, ortsbaulich langfristig und flexible Entwicklungen in unterschiedlichsten Varianten und Etappierungen zulässt, was im Sinne der Nachhaltigkeit und der Wirtschaftlichkeit ist. Für die Neubauten der Projekte Gmünden ist eine nachhaltige Bauweise vorgesehen. Die Bauwerke sollen langlebig, unterhaltsarm und qualitativ hochwertig sein. Der Einsatz von nicht erneuerbaren Ressourcen muss bei der Erstellung und im Betrieb minimiert werden.

Die regierungsrätliche Hochbaukommission hat an der Sitzung vom 28. Juni 2021 der Empfehlung des Preisgerichts zugestimmt und den Architekturauftrag zur Weiterbearbeitung an die Verfassenden des erstrangierten Projektes von Sollberger Bögli Architekten AG, Biel, erteilt. Weitere Details zum Bauprojekt können dem Internettossier www.ar.ch/sszar entnommen werden.



c) Neubeurteilung der Projekte bezüglich die Kostenfolge

Das Amt für Immobilien hat mit Hilfe eines externen Kostenplaners und zusammen mit dem Bundesamt für Justiz die entsprechenden Kostenberechnungen des Siegerprojektes vorgenommen. Das Bundesamt für Justiz hat das Projekt anschliessend zustimmend gewürdigt. Für die Planung eines Vorprojektes mit Kostenschätzung wurden im Februar 2022 Ausgaben in der Höhe von Fr. 200'000.– genehmigt. Eine erste Kostenschätzung zur Umsetzung aller Neu- und Umbauten gemäss Siegerprojekt lag Anfang September 2022 vor. Das Amt für Immobilien hat anschliessend in enger Zusammenarbeit mit allen Nutzern und Planern nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht, um die Kosten zu reduzieren. Daraus resultierten folgende Nettoinvestitionen (Kostengenauigkeit $\pm 15\%$):

Gefängnisse Gmünden	Fr. 31'130'000.–
Strassenverkehrsamt	Fr. 14'919'000.–
ReVepo	Fr. 4'431'000.–
Zwischentotal	Fr. 50'480'000.–
Vom RR genehmigte Planungskosten	Fr. 1'028'000.–
Gesamtkosten	Fr. 51'508'000.–

Eine detaillierte Aufstellung der Kosten folgt in Abschnitt C.1.

d) Raumplanerische Fragen

Für öffentliche Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt müssen im Richtplan enthalten sein. Im Kapitel S.3.1 des kantonalen Richtplans sind sämtliche Vorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen aufgeführt. Dort ist unter der Rubrik Vorhaben der Punkt «Teufen, Neubau Untersuchungsgefängnis Gmünden» mit Abstimmungsgrad «Festsetzung» aufgeführt. Dies entspricht nicht der aktuellen Situation, da es sich bei den Gefängnissen Gmünden nicht nur um ein Untersuchungsgefängnis, sondern auch um eine Strafvollzugsanstalt handelt. Für das vorliegende Projekt muss deshalb der kantonale Richtplan angepasst werden. Neu soll das Vorhaben mit dem Titel «Neu- und Umbau Gefängnisse, Neubau Strassenverkehrsamt mit Prüfhallen, inkl. Regional- und Verkehrspolizei, Gmünden, Teufen», als Festsetzung im kantonalen Richtplan verankert werden. Damit wird die raumplanerische Grundlage für die kommunale Nutzungsplanung geschaffen. Die Anpassung des kantonalen Richtplans muss vom Bund genehmigt werden. Im Projektverlauf wurde eine umfangreiche Standortevaluation durchgeführt. Der Standort Gmünden ist hinsichtlich Topologie, Erschliessung und Verträglichkeit mit der Umgebung vorteilhaft. Dass das Gelände im Besitz des Kantons ist, wirkt sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts aus. Der Bund hat im Rahmen der Vorprüfung im Dezember 2023 auf notwendige Ergänzungen bezüglich der Standortgebundenheit des Neubaus des STVA samt ReVepo hingewiesen. Mit den ergänzten Dokumenten soll die Richtplananpassung bis Ende 2024 genehmigt werden.

Der Antrag zur Anpassung des Gemeinderichtplans der Gemeinde Teufen im Gebiet Gmünden ist vom Amt für Immobilien am 30. September 2020 bei der Gemeinde Teufen eingereicht worden. Der Gemeinderichtplan der



Gemeinde Teufen wurde bereits angepasst und vom Regierungsrat am 16. Mai 2023 genehmigt. Im Rahmen der Anpassung des kommunalen Zonenplans der Gemeinde Teufen ist die bestehende Zone für öffentliche Bauten und Anlagen unter Berücksichtigung des Wettbewerbsprojekts zu erweitern. Die Kompensation der entfallenden Fruchtfolgefläche ist im Bereich der Deponie Gmünden gesichert. Das Teilzonenplanverfahren der Gemeinde Teufen wird mit dem politischen Prozess des Kantons betreffend das Neubauprojekt koordiniert.

5. Synergien der gemeinsamen Realisierung

Der räumliche Verbund von STVA und ReVepo ergibt verschiedene fachliche Synergien. Zusätzlich erhöht eine Verlegung der ReVepo auch die Sicherheit im Umfeld der Gefängnisse Gmünden, wie die nachstehende Übersicht zeigt:

Fachliche Synergien	Strassenverkehrsamt	Gefängnisse Gmünden
ReVepo	<ul style="list-style-type: none">- gemeinsame Nutzung von Ausrüstung, z.B. Prüfgeräte im Bereich der Fahrzeugtechnik- gemeinsame Kontrollen- fachlicher Austausch- Expertisen / Erstabklärungen bei Unfällen (sichergestellte Fahrzeuge)- Zusammenarbeit bei Administrativmassnahmen des STVA (z.B. Führerausweisentzüge)	<ul style="list-style-type: none">- Erhöhung der Sicherheit durch kürzere Interventionszeiten und vermehrte Zufahrtskontrollen- Unterstützung des Betreuungs- und Sicherheitsdienstes durch die Polizeiangehörigen

Neben den fachlichen Synergien sind auch räumliche und betriebliche Synergien zwischen allen drei Ämtern erkennbar, z.B. in Bezug auf die Wärmeerzeugung, gemeinsame Parkplätze, Verpflegung und Gebäudeunterhalt.

Für die Bauphase ergeben sich ebenfalls Synergien durch eine gemeinsame Realisierung, beispielsweise ist nur eine Baustelleninstallation notwendig, sofern beide Projekte ungefähr gleichzeitig umgesetzt werden. Zudem entstehen weniger Planungskosten (geringere Gesamthonorare, weil nur eine Projektumsetzung erfolgt). Die räumlichen und betrieblichen Synergien bedingen nicht zwingend eine zeitlich gemeinsame Realisierung. Auch bei einer etappenweisen Realisierung der Projekte werden die oben beschriebenen Synergien erzielt.



6. Übersicht Chancen und Risiken

Nachstehend werden die Chancen und Risiken bzw. Vor- und Nachteile separat für die drei Teilprojekte aufgezeigt:

	Chancen / Vorteile	Risiken / Nachteile
Gefängnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Appenzell Ausserrhoden ist mit einer vollwertigen Sicherheitsinfrastruktur für die sich abzeichnende Multikrise vorbereitet. • Appenzell Ausserrhoden ist aktiver Gestalter der Ostschweiz und wird von anderen Ostschweizer Kantonen nicht nur als Trittbrettfahrer oder Rosinenpicker wahrgenommen. Dies verbessert die Stellung von Appenzell Ausserrhoden in anderen überregionalen Projekten. • Vermeidung von Abhängigkeiten von Dritten (Kantonales Gefängnis). • Strafanstalt kann Vorgaben (z.B. Zellengrösse) wieder einhalten. • Die Staatsanwaltschaft und die Kantonspolizei verfügen über Gefängniszellen in der Nähe. Strafuntersuchungen können ungehindert durchgeführt werden. Renitente, gefährliche Personen können in eigener Verantwortung inhaftiert werden. • Dringend nötiges Kantonales Gefängnis kann zusammen mit der Strafanstalt wirtschaftlich und in guter Qualität weiterbetrieben werden. • Modulare Konzeption ermöglicht es der Strafanstalt noch besser auf Nachfrageänderungen zu reagieren. • Fachliche und betriebliche Synergien mit ReVepo und STVA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Für die vergleichsweise kleinen Gefängnisse bleibt ein wirtschaftlicher Betrieb schwieriger zu erreichen.
Strassenverkehrsamt	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Prüfstelle mit Aussenanlage für das Strassenverkehrsamt erhöht Effizienz, Sicherheit und Qualität. • Zeitgemässe Kundenräumlichkeiten (Sicherheit, Hindernisfreiheit, Privatsphäre, Servicefreundlichkeit). • Fachliche und betriebliche Synergien mit ReVepo und Gefängnisse. • Für die Mehrheit der privaten Kundschaft bringt die Verlegung nach Gmünden eine Reduktion des Anfahrtswegs für Schaltergeschäfte und Fahrzeugprüfungen. • Effizientere Anlagen verkleinern Rückstand bei den Fahrzeugprüfungen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Bevölkerung des Vorderlandes wird der Anfahrtsweg zum STVA für Schaltergeschäfte und Fahrzeugprüfungen länger.
ReVepo	<ul style="list-style-type: none"> • Fachliche und betriebliche Synergien mit Gefängnissen und STVA. • Zusammenführung der «zusammengehörigen» Bereiche Verkehrsgruppe und Fachdienst Verkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine



C. Auswirkungen

1. Finanziell

a) Investitionen

In finanzieller Hinsicht sind zunächst die in Abschnitt B.4.c. aufgeführten Investitionen von rund Fr. 50 Mio. für die Gefängnisse, das STVA und die ReVepo zu erwähnen. Auf die Gefängnisse entfallen davon rund Fr. 31 Mio. Im Detail präsentieren sich diese Zahlen wie folgt:

Kostenzusammenstellung Gefängnisse Gmünden

BKP 0	Grundstück (Abschreibungen/Abbrüche, Grundstückskosten/Umzonungen/Landverbrauch usw.)	Fr. 410'000.–
BKP 1-9	Neubau Strafanstalt (inkl. Tiefgarage, Turnhalle und Allwetterplatz / ohne 2.Untergeschoss)	Fr. 31'110'000.–
BKP 1-9	Umbau/Instandstellung Rotes Haus (Liftanbau, Innere Umbauarbeiten, Erdbebenertüchtigung)	Fr. 5'730'000.–
BKP 1-9	Umbau Kantonales Gefängnis	Fr. 1'141'000.–
BKP 1-9	Instandstellung Werkstattgebäude	Fr. 680'000.–
BKP 1-9	Anteil an Allgemeines und Erschliessungsstrasse	<u>Fr. 3'059'000.–</u>
	Total Brutto	Fr. 42'130'000.–
	Abzüglich Anteil Bund (voraussichtliche Baubeiträge)	<u>Fr. -11'000'000.–</u>
	Total Netto	Fr. 31'130'000.–

Kostenzusammenstellung STVA

BKP 0	Grundstück (Abschreibungen/Abbrüche, Grundstückskosten/Umzonungen/Landverbrauch usw.)	Fr. 730'000.–
BKP 1-9	Neubau STVA mit Prüfhalle (inkl. Tiefgarage / ohne 2.Untergeschoss)	Fr. 13'424'000.–
BKP 1-9	Anteil an Allgemeines und Erschliessungsstrasse	<u>Fr. 765'000.–</u>
	Total	Fr. 14'919'000.–

Kostenzusammenstellung ReVepo

BKP 0	Grundstück (Abschreibungen/Abbrüche, Grundstückskosten/Umzonungen/Landverbrauch usw.)	Fr. 185'000.–
BKP 1-9	Neubau ReVepo (inkl. Tiefgarage / ohne 2.Untergeschoss)	Fr. 3'481'000.–
BKP 1-9	Anteil an Allgemeines und Erschliessungsstrasse	<u>Fr. 765'000.–</u>
	Total	Fr. 4'431'000.–
	Gesamtinvestitionen	Fr. 50'480'000.–

Dabei gelten folgende Parameter und Planungsgrössen:

- Kostengenauigkeit $\pm 15\%$
- Kostenstand Baupreisindex Hochbau Oktober 2022: 113.2 (Basis Oktober 2020 = 100) inkl. Mehrwertsteuer
- Nicht enthalten: Anpassung Bushaltestellen an Steinerstrasse (ca. Fr. 685'000.–)
- Hinzu kommen die aufgelaufenen und die noch offenen Planungskosten (Stand 30.04.2024) von Fr. 1'023'000.– (von RR genehmigt Fr. 1'028'000.–).



b) Refinanzierbarkeit

Für diese Investitionen stellt sich die Frage der Refinanzierbarkeit. Das finanzielle Ergebnis der Gefängnisse Gmünden hängt von vielen Faktoren ab, insbesondere von der Auslastung der Männer- und Frauenplätze, der zukünftigen Höhe des Nutzungszinses etc. Beim zukünftigen Nutzungszins geht das Amt für Immobilien von Fr. 1.1 Mio. pro Jahr aus. Dieser basiert auf den heutigen allgemein angewendeten m²-Preisen für die Haupt- und Nebenflächen. Für das STVA werden Fr. 530'000.– und für die ReVepo Fr. 108'000.– als zukünftiger Nutzungszins veranschlagt. Nachstehend werden die einmaligen sowie die jährlich wiederkehrenden Auswirkungen auf das Ergebnis im Bereich der Gefängnisse tabellarisch aufgezeigt. Daraus ist ersichtlich, dass unter dem Neubau der Gefängnisse mit einem Ertragsüberschuss (ohne Miete und interne Verrechnungen) von TFr. 1'320.– zu rechnen ist.

Die **einmaligen Ausgaben** sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

(in TFr.)	Neubau Gefängnisse	Nur kant. Gefängnis	Kompletter Rückbau
Investitions- und Rückbaukosten	Neubau Fr. 31'130 Bisherige Planungskosten Fr. 635	<i>Rückbau Strafanstalt und Umbau KG:</i> Fr. 2'100 Bisherige Planungskosten Fr. 635	<i>Rückbau alles</i> Fr. 1'300
Einmalkosten (laufende Rechn.)		<i>Planungskosten, Sozialplan und Abschreibung:</i> Fr. 1'330	<i>Planungskosten, Sozialplan und Abschreibung:</i> Fr. 2'195
Tot. Einmalkosten	Fr. 31'765	Fr. 4'065	Fr. 3'495



Aus der nachfolgenden Tabelle sind die verschiedenen Varianten mit den entsprechenden **jährlich wiederkehrenden finanziellen Folgen** im Bereich der Gefängnisse ersichtlich:

(in TFr.)	Rechnung 2023	Neubau Ge- fängnisse	nur Kant. Gefängnis	Kompl. Rückbau
Aufwand	6'695	7'345	1'231	0
Personalkosten	3'418	4'300	87	
Sachaufwand *	2'731	1'935	206	
Miete	501	1'110	150	
Abschreibung	43			
Interne Verrechnung	2			
Ertrag	7'535	7'555	250	0
Kostgelder	6'597	6'820		
<i>Dritte</i>	<i>5'727</i>	<i>5'920</i>		
<i>Amt für Justizvollzug AR</i>	<i>624</i>	<i>650</i>		
<i>Staatsanwaltschaft AR</i>	<i>245</i>	<i>250</i>	250	
Verkäufe	653	700		
Rückerstattungen	200			
Verschiedene Erträge	70	20		
Finanzertrag	15	15		
Aufwandüberschuss (-) / Ertragsüberschuss (+)	840	210	-981	0
Aufwandüberschuss (-) / Ertragsüberschuss (+) ohne Miete und interne Verrechnung	1'343	1'320	-831	0

* 2023: Der hohe Sachaufwand RE 2023 resultiert aus externen Personalkosten. Diese sind in der Spalte Neubau bei den Personalkosten enthalten, was deren Zunahme erklärt (externes Personal wird durch internes Personal ersetzt).

Die nächste Tabelle zeigt die Refinanzierbarkeit des aktuellen Projekts im Bereich der Gefängnisse in der wirtschaftlichen Betrachtung.

(in TFr.)	Neubau Gefängnisse
Aufwandüberschuss (-) / Ertragsüberschuss (+) ohne Miete und int. Verrechnung	1'320
Wirtschaftliche Betrachtung (aktuelle Investitionssumme Fr. 32 Mio.)	
Jährliche Abschreibungen Gebäude (AFIM) (32 Mio. : 49 Jahre)	652
Verzinsung durchschn. Investitionssumme (32 Mio. à 50 % à 1.5 %)	240
Approx. Gebäudeunterhalt (Brutto Investition 43 Mio. à 1.0 %)	430
Total jährliche Kosten (Amortisationskosten)	1'321



Wirtschaftliche Betrachtung:

Bei einer Investitionssumme von netto Fr. 32 Mio. und einem Ertragsüberschuss von Fr. 1.3 Mio. beträgt die Amortisationsdauer 49 Jahre. Dies bedeutet, dass die Investition, deren Verzinsung sowie der anfallende Gebäudeunterhalt mit den erwirtschafteten Mitteln innerhalb von 49 Jahren getragen werden kann.

HRM2-Betrachtung:

Die im Rahmen von HRM2 vom Regierungsrat festgelegte Nutzungsdauer beträgt für Gebäude/Hochbauten 25 Jahre. Würde diese Nutzungsdauer als Massstab für die Amortisationsdauer berücksichtigt, so dürften netto nur rund Fr. 21 Mio. für den Neubau ausgegeben werden. Das Amt für Immobilien schätzt, dass der Restwert nach 25 Jahren noch rund 40 % der Bruttoinvestitionssumme beträgt. Dies würde bedeuten, dass das Gebäude weitere 15–20 Jahre genutzt werden kann, bevor eine Gesamtsanierung fällig wird. Es macht daher Sinn, mit einer Amortisationsdauer von 40 Jahren zu rechnen. Nachfolgend wird deshalb nicht mit HRM2-Zahlen, sondern mit den Zahlen der wirtschaftlichen Betrachtungsweise gerechnet.

Für das **STVA** sieht die finanzielle Situation wie folgt aus:

		Investitionskosten Neubau	TFr.	14'919
Rechnung 2023 (in TFr.)		Rechnung nach Neubau (in TFr.)		
Aufwand		Aufwand		
Personal	1'787	Personal		1'705
Sachaufwand	908	Sachaufwand		845
Interne Verr.	11			
Interne Verr. Raumkosten	362	Interne Verr. Raumkosten		363
Interne Verr. Cilanderstrasse	136			
Ertrag		Ertrag		
Entgelte	3'377	Entgelte		3'300
Verkäufe	192	Verkäufe		192
Übriger Ertrag	137	Übriger Ertrag		137
Ertragsüberschuss	502	Ertragsüberschuss		716

Diese Tabelle zeigt, dass beim STVA unter dem Neubau ein besseres Ergebnis zu erwarten ist. In dieser Übersicht noch nicht berücksichtigt, ist die mit dem Neubau erwartete Effizienzsteigerung bei den Fahrzeugprüfungen durch die optimierten Betriebsabläufe. Dadurch kann in den ersten drei bis vier Jahren mit mehr Prüfeinnahmen gerechnet werden (rund Fr. 250'000.– jährlich). Nach Abbau der Prüfrückstände kann eine Reduktion des Personalbestandes in Betracht gezogen werden. Aus heutiger Sicht ist eine Reduktion um eine Vollzeitstelle realistisch. Diese mögliche Reduktion wurde in der Berechnung noch nicht berücksichtigt.

Für die **ReVepo** gilt Folgendes (Beträge in TFr.):

Investitionskosten für den Neubau:	4'431
Zukünftige Raumkosten im Neubau (interner Nutzungszins AfIM an KAPO)	-69



Aufgrund der Zusammenführung der Räumlichkeiten und Garagen an einem Ort sowie den Synergien mit dem STVA sind auch für die ReVepo finanzielle Verbesserungen zu erwarten.

c) Liegenschaften

Beim Wegzug des STVA sowie der ReVepo werden die Räumlichkeiten am Landsgemeinde Platz 5 (bis auf das 2. Obergeschoss) und Landsgemeinde Platz 5a in Trogen frei. Aus Sicht des Regierungsrates sollen diese Liegenschaften verkauft werden. Die weitere Nutzung des Prüfplatz-Provisoriums an der Cilanderstrasse in Herisau ist bislang offen. Die zentrale, gut erschlossene Lage erlauben attraktive Nutzungsmöglichkeiten der 1'600m² grossen Parzelle in der Industriezone 2 in Herisau.

Mit dem Umzug nach Gmünden können externe Mietverhältnisse für die Prüfstellen des STVA aufgelöst und damit in diesen Räumlichkeiten gewerbliche Nutzung ermöglicht werden. Dies führt seitens Prüfstellen Bühler und Grub zur Reduktion jährlicher Mietkosten im tiefen sechsstelligen Bereich. Die entfallenen Tagespauschalen für die Prüfstellen Heiden, Stein und Wil befinden sich jährlich im mittleren fünfstelligen Bereich.

Gleichzeitig werden mit dem Umzug der ReVepo nach Gmünden die angemieteten Garagen in Trogen (Platte A) und in Herisau (Kreckel) frei. Dabei entfallen jährliche Mietkosten im tiefen fünfstelligen Bereich.

d) Fazit

Zusammenfassend ist mit folgenden Investitionskosten bzw. Mehr- oder Minderkosten in Bezug auf die Neubauten zu rechnen:

Objekt (Beträge in TFr.)	Investitionskosten ¹	Mehrkosten (+) / Minderkosten (-)			
		Abschreibung (25 Jahre)	Abschreibung (40 Jahre)	Verzinsung zusätzlicher Darlehen (1.5 %)	Einsparung externe Mietkosten
Neubau Gefängnisse	31'765	1'271	794	476	
Neubau STVA	15'222	609	380	228	-120
Neubau ReVepo	4'521	181	113	68	-12
Total	51'508	2'053	1'283	770	-132

¹⁾ inkl. genehmigte Planungskosten



Ergebnisrechnung (Beträge in TFr.) (Ertrag = + / Aufwand = -)	RE 2023	Umsetzung Neubauten (25 Jahre)	Umsetzung Neubauten (40 Jahre)	Betrieb KG Neubau STVA/ReVepo	Kein Gefängnis Neubau STVA/ReVepo
Gefängnisse Gmünden					
Personalaufwand	-3'418	-4'300	-4'300	-875	-60
Sachaufwand	-2'731	-1'935	-1'935	-206	-20
Kostgelder Externe	5'727	5'920	5'920		
Übrige Einnahmen	938	735	735		
Abschreibung Neubau (AfIM)		-1'271	-794		
Verzinsung zusätzliche Darlehen (AfF)		-476	-476		
Amt für Justizvollzug (externe Kosten Unterbringung ausserhalb AR)				-470	-470
Staatsanwaltschaft (externe Kosten Un- terbringung ausserhalb AR)					-420
Zwischentotal Strafvollzug	516	-1'339	-859	-1'551	-970
Ergebnis STVA (Aufwand = - / Ertrag = +)	502	716	716	716	716
Korrektur Interne Verrechnung Miete	498	530	530	530	530
Abschreibung Neubau (AfIM)		-609	-380	-609	-609
Verzinsung zusätzliche Darlehen (AfF)		-228	-228	-228	-228
Externe Mietkosten (AfIM)	-120	0	0	0	0
Zwischentotal STVA	880	409	638	409	409
ReVepo					
Abschreibung Neubau (AfIM)		-181	-113	-181	-181
Verzinsung zusätzliche Darlehen		-68	-68	-68	-68
Externe Mietkosten (AfIM)	-12	0	0	0	0
Zwischentotal ReVepo	-12	-249	-181	-249	-249
Total Ergebnis Staatsrechnung	1'384	-1'179	-402	-1'391	-810
Ergebnisverschlechterung zu RE 2023		-2'563	-1'786	-2'775	-2'194

Bei den oben aufgeführten Ergebnisverschlechterungen ist ersichtlich, dass die Variante «Umsetzung Neubauten (40 Jahre)» mit einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren die «kostengünstigste» Variante ist. Es ist zu beachten, dass sich bei der Variante «Umsetzung Neubauten (25 Jahre)» mit einer Abschreibungsdauer von 25 Jahren die Ergebnisverschlechterung nach 25 Jahren um den Wegfall der Abschreibungen und Darlehenszinsen verbessert, was zu einer Ergebnisverbesserung gegenüber der Rechnung 2023 führt. In den oben aufgeführten wiederkehrenden Kosten sind bei den Varianten «Betrieb KG» und «kein Gefängnis» mögliche Kosten für einen Sozialplan, für den Rückbau und die Abschreibung der Planungskosten nicht enthalten.



e) Auswirkungen der Finanzierung

Für die vorliegenden Neubauten von rund Fr. 51.5 Mio. wird die Verschuldung des Kantons in den Jahren der Umsetzung (2027–2031) zunehmen. Es muss zum heutigen Zeitpunkt mit einer Zunahme der Verschuldung pro Einwohner von Fr. 900.– (Nettovermögen 2022: 442.63) bzw. mit einer Zunahme des Nettoverschuldungsquotienten von rund 20 % (Stand RE 2022: -11.19 %) gerechnet werden. Der Erlös aus dem möglichen Verkauf der kantonseigenen Liegenschaften in Trogen (ReVepo und STVA) kann noch nicht beziffert werden. Aus heutiger Sicht ist die Realisierung des Projektes damit finanzier- und tragbar.

2. Personell

a) Allgemeine Auswirkungen auf das Personal

Im personellen Bereich können mit dem Neubau Arbeitsprozesse verbessert werden. Zudem führt das Neubauprojekt zu einer erhöhten Attraktivität der Arbeitgeber Gefängnisse, STVA und ReVepo. Insbesondere hinsichtlich des Fachkräftemangels bzw. des zunehmenden Drucks auf das Personal ist dies ein wichtiger Aspekt.

b) Gefängnisse

Durch die Behebung der seit längerem bestehenden – und von der Nationalen Kommission zur Verhütung von Folter beanstandeten – Mängel wird die Sicherheit des Anstaltspersonals gesteigert. Die Nähe der Kantonspolizei erhöht die Sicherheit der Mitarbeitenden der Gefängnisse zusätzlich. Weiter wird die Logistik für die Beschäftigung der Insassinnen und Insassen stark vereinfacht, unter anderem mit dem neuen Lift des roten Hauses. Eine Reduktion des Personalbestands ist nicht zu erwarten. Dafür wird die Qualität der Aufgabenerfüllung erhöht.

c) STVA

Beim STVA bringt die Zusammenführung an einem zentralen Ort eine markante Verbesserung der Abläufe. Die interne Abstimmung und Koordination bezüglich Disposition des Prüfwesens kann stark vereinfacht werden. Die Effizienz im Fahrzeugprüfwesen kann gesteigert werden, was mittelfristig zu einer Reduktion des Personalbestandes beitragen kann.

d) ReVepo

Als wesentlicher Pluspunkt bei der ReVepo gilt es die Zusammenführung der Verkehrsgruppe zusammen mit dem Fachdienst Verkehr herauszustreichen. Der Fachdienst Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag in der Bewältigung des administrativen Aufwandes der Verkehrsgruppe. Die beiden Dienste gehören zusammen. Die bisherige Trennung war dem Umzug des Polizeikommandos von Trogen nach Herisau und den vorherrschenden Platzproblemen in Herisau geschuldet. Nach der Zusammenführung im Neubau können die Synergien wieder besser genutzt und Wege verkürzt werden. In personeller Hinsicht ist daher zu erwarten, dass sich das Neubauprojekt positiv auswirkt. Zwar ist grundsätzlich nicht mit einer Reduktion des Personalbestands zu rechnen. Hingegen werden die geforderten Aufgaben effizient und in gewünschter Qualität erfüllt werden können.



3. Organisatorisch

Organisatorisch bedeutet die räumliche Zusammenführung von zusammengehörenden Einheiten und die damit verbundenen Synergien (vgl. Abschnitt B.5.) einen grossen Mehrwert. Weitere organisatorische Veränderungen sind nicht zu erwarten.

D. Bezug zum Regierungsprogramm

Im Schwerpunkt «Politik und Verwaltung» will der Regierungsrat die seit Jahrzehnten gepflegten Beziehungen zu den Nachbarkantonen stärken. Die guten Aussenbeziehungen sollen genutzt werden, um die Zielerreichung in politischen Projekten zu verbessern. Im Bereich des Strafvollzugs besteht eine langjährige enge Zusammenarbeit mit den Konkordatskantonen. Mit dem Betrieb der Gefängnisse Gmünden übernimmt Appenzell Ausserrhoden wichtige Aufgaben, die auch den Nachbarkantonen zu Gute kommen. Als Beispiel sei hier der offene Frauenvollzug erwähnt. Weitere mögliche Haftangebote werden laufend evaluiert. Mit diesem aktiven Beitrag im Bereich des Justizvollzugs wird in die Ostschweizer Kantonsgemeinschaft investiert. Im Gegenzug wird damit die Bereitschaft der Nachbarkantone wachsen, die Anliegen von Appenzell Ausserrhoden in anderen Projekten zu unterstützen.

E. Fazit

Mit dem Abbruch des sanierungsbedürftigen Mittel- und Nordwesttrakts mit Baujahr 1963 und entsprechendem Neubau kann der Betrieb der Strafanstalt Gmünden nach modernen Anforderungen geführt werden. Insbesondere werden so die massgeblichen Vorgaben – namentlich an die Zellengrösse – wieder eingehalten. Heute liegt diese unter dem menschenrechtlichen Minimum, was von der Nationalen Kommission zur Verhütung von Folter (NKVF) schon seit geraumer Zeit beanstandet wird. Mit der modulartigen Konzeption kann schnell auf Nachfrageänderungen reagiert und so auch mittel- und langfristig eine hohe Auslastung und damit eine hohe Rentabilität sichergestellt werden. Es wird ein aktiver Beitrag in der interkantonalen Zusammenarbeit geleistet und die guten Beziehungen zu den Nachbarkantonen werden gestärkt. Mit dem Weiterbetrieb der Strafanstalt Gmünden kann auch das für den Kanton dringend notwendige Kantonale Gefängnis wirtschaftlich und in guter Qualität weitergeführt werden. Mit einer vollwertigen und langfristig funktionierenden Sicherheitsinfrastruktur ist Appenzell Ausserrhoden gerüstet für die Zukunft.

Beim STVA können die aktuell ineffizienten und sanierungsbedürftigen Prüfstellen und Schalteranlagen durch eine moderne, zentrale Einrichtung ersetzt werden. Es werden zeitgemässe Kundenräumlichkeiten in Bezug auf Sicherheit, Hindernisfreiheit, Transparenz, Privatsphäre und Servicefreundlichkeit geschaffen. Durch die optimierten Betriebsabläufe kann der Kundendienst effizient und ressourcenschonend sichergestellt werden. Strukturen und Prozesse werden gestrafft. Sowohl beim STVA als auch bei den Gefängnissen werden mit dem Neubauprojekt Abhängigkeiten von Dritten vermieden.

Die räumliche Zusammenlegung des Verkehrsbereichs der ReVepo mit dem STVA bringt verschiedene Synergien (vgl. vorstehend Abschnitt B.5.). Gleichzeitig kann die ReVepo zeitgemässe Räumlichkeiten nutzen.



Die für dieses Projekt vorgesehenen Investitionen sind aus heutiger Sicht mit Blick auf die zu erwartenden finanziellen Auswirkungen zu verantworten.

Mit dem Neubauprojekt des Strassenverkehrs- und Sicherheitszentrums Appenzell Ausserrhoden ist die kantonale Infrastruktur von Appenzell Ausserrhoden in zentralen Bereichen für die Zukunft gewappnet.

F. Fragen des Regierungsrates

Im Rahmen der Vernehmlassung richtet der Regierungsrat folgende konkrete Fragen an die Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung:

- 1. Frage:** Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf bei den Gefängnissen?
- 2. Frage:** Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf beim Strassenverkehrsamt?
- 3. Frage:** Sind Sie einverstanden mit der Analyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf bei der Regional- und Verkehrspolizei?
- 4. Frage:** Kann die Standortwahl nachvollzogen werden?
- 5. Frage:** Ist die Darlegung der finanziellen Auswirkungen verständlich und nachvollziehbar?
- 6. Frage:** Gibt es weitere Bemerkungen?