



Kanton Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft
per Email an: tiefbauamt@ar.ch

Trogen, 20.05.2026

Vernehmlassungsantwort zum 5. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027-2030

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto,
Geschätzter Dölf
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei Appenzell Ausserrhoden nimmt gerne zum 5. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027–2030 Stellung. Das vorliegende Programm ist in seiner Komplexität anspruchsvoll: Das Zusammenwirken zwischen dem kantonalen Richtplan, den Agglomerationsprogrammen, dem Strassenbau- und Investitionsprogramm sowie dem Zuständigkeitsbereich des ASTRA erfordert sorgfältige Koordination. Wir anerkennen den damit verbundenen planerischen Aufwand und nehmen zu den folgenden Punkten Stellung.

1. Finanzielle Transparenz und Mittelverwendung

Das Programm hält fest, dass der Regierungsrat im Rahmen des Entlastungsprogramms 2025+ die Investitionen im Strassenbau überprüfen und die verfügbaren Mittel allenfalls kürzen will. Die Strassenrechnung ist eine Spezialfinanzierung: Die Mittelzuflüsse aus Mineralölsteuer, Motorfahrzeugsteuer und LSVA betragen gemäss Kapitel 5.4–5.6 jährlich rund 22,5 Mio. Franken, über die gesamte Periode rund 90 Mio. Franken. Gemäss Tabelle 7 sind brutto lediglich rund 77,8 Mio. Franken und netto rund 63,8 Mio. Franken für Strassenbauprojekte eingeplant. Wenn diese zweckgebundenen Mittel nicht für Strassenbauprojekte eingesetzt werden, steigt der Strassenfonds weiter an – eine "Kürzung" im klassischen Sinne erscheint uns daher nicht möglich.

Wir stellen folgende konkrete Fragen:

Wie genau plant der Regierungsrat, die verfügbaren Mittel zu kürzen, wenn diese in der Strassenrechnung zweckgebunden sind? Was passiert mit der Differenz zwischen den Mittelzuflüssen (ca. 90 Mio. Franken) und den geplanten Projektausgaben (ca. 77,8 Mio. Franken brutto)? Wie viel davon fliesst in den betrieblichen Strassenunterhalt, die Strassenbaupolizei, Büromieten, Planungsaufwände und übrige Aufgaben? Wir wünschen uns dazu eine klarere Aufschlüsselung. Wie hoch ist der aktuelle Bestand des Strassenfonds? Das Programm hält lediglich fest, dass der Fonds «voraussichtlich nicht in die Verschuldung fallen wird» – eine konkrete Zahl zum aktuellen Fondsbestand fehlt. Wir bitten um eine transparente Auskunft.



2. Motorfahrzeugsteuern: Internalisierung statt blosse Steuersenkung

Der Regierungsrat plant, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Revision der Motorfahrzeugsteuer zu unterbreiten, mit dem Ziel einer geänderten Berechnungsmethodik und einer generellen Steuersenkung. Die Anpassung der Berechnungsmethodik ist dabei längst überfällig: Die heutige gewichtsbasierte Berechnung benachteiligt elektrische Fahrzeuge systematisch und wirkt damit als Hemmnis für die Elektromobilität. Eine Korrektur ist im Sinne der Dekarbonisierung des Verkehrs dringend geboten. Aus Sicht der SP AR geht es nicht primär darum, die Steuern zu senken, sondern darum, die durch den Strassenverkehr verursachten Kosten besser zu internalisieren. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Behandlung der Motion der SP-Fraktion zur zweckmässigeren Verwendung der kantonalen Strassenverkehrssteuer, bei der Regierungsrätin Alder dargelegt hat, dass die laufende Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) die Möglichkeit biete, den Verteilschlüssel der Strassenverkehrsteuererträge neu zu definieren und anteilmässig mehr Mittel der allgemeinen Staatsrechnung zukommen zu lassen – zur Deckung von indirekten Kosten des Strassenverkehrs. Wir bekräftigen dieses Anliegen und werden uns im Rahmen der EG-SVG-Revision entsprechend einbringen. Wir sind gespannt, wie der Regierungsrat diesen Aspekt konkret und hoffentlich zeitnah umzusetzen gedenkt.

3. Ausbau der Veloinfrastruktur

Wir begrüßen, dass dem eidgenössischen Veloweggesetz Rechnung getragen wird und ein Entwurf für ein Velowegnetz Alltag vorliegt. Ebenfalls positiv werten wir, dass mehrere konkrete Vorhaben zur Förderung des Veloverkehrs ins Programm aufgenommen wurden – darunter die Velobrücke Wattbach in Teufen, die neue Veloverbindung zwischen Herisau und Waldstatt sowie weitere Zweirichtungsradwege in verschiedenen Gemeinden. Wir sind uns bewusst, dass die Umsetzung eines vollständigen Velowegnetzes Zeit braucht. Gleichzeitig halten wir fest, dass eine konsequente und zügige Realisierung für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik unerlässlich ist. Wir erwarten, dass die Veloförderung auch in künftigen Programmen prioritär behandelt wird.

4. Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Die gesetzliche Anpassungsfrist von 20 Jahren endete im Dezember 2023. Dennoch sind bis Ende 2025 lediglich 32 von 78 Haltekanten der 1. Priorität saniert. Wir erachten diesen Stand als bedenklich. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die weitere Umsetzung von Planungsressourcen, Rechtsmittelverfahren und der Unterstützung durch die Standortgemeinden abhängt. Dennoch erwarten wir, dass die Sanierung der verbleibenden Haltekanten der 1. Priorität konsequent vorangetrieben wird. Das Recht von Menschen mit Behinderungen auf autonome und benachteiligungsfreie Nutzung des öffentlichen Verkehrs darf nicht unbegrenzt auf die lange Bank geschoben werden.

Co-Präsidium SP AR
Silvan Graf und Martina Jucker
Postfach 18
9043 Trogen
praesidium@sp-ar.ch

Sekretariat SP AR
Stefanus Bertsch
9043 Trogen
sekretariat@sp-ar.ch
079 538 93 61



Sozialdemokratische Partei
Kanton Appenzell Ausserrhoden

5. Formelles

Im sechsten Absatz der Zusammenfassung ist ein grösserer Textabschnitt doppelt aufgeführt.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.
Mit freundlichen Grüßen,
Co-Präsidium der SP AR

Silvan Graf

Martina Jucker