



Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV), Teilrevision (Volksinitiative „Mehr Mitsprache bei der ÖV-Finanzierung“); Erläuternder Bericht

A. Ausgangslage

1. Am 23. September 2013 hat der Kantonsrat der Volksinitiative „Mehr Mitsprache bei der ÖV-Finanzierung“ mit 37:25 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt und der Volksdiskussion unterstellt. Die Initiative verlangt eine Änderung von Art. 15 Abs. 2 sowie Art. 16 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (nachfolgend GöV; bGS 760.1). Gemäss dem neuen Art. 15 Abs. 2 GöV sollen die Finanzkompetenzen des Kantonsrates auf neue einmalige Ausgaben für Bahninfrastrukturausgaben bis maximal 5 Mio. Franken beschränkt werden. Diese Bestimmung war in der kantonsrätlichen Beratung strittig.

Gemäss dem neuen – und in der kantonsrätlichen Debatte allseits unbestritten gebliebenen – Art. 16 Abs. 2 GöV soll sich die Verteilung der Kosten auf die Gemeinden einheitlich nach den Kriterien „Bevölkerungszahl als Grundbeitrag“ und „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ bemessen werden. Näheres dazu soll gemäss neuem Art. 16 Abs. 3 GöV die kantonsrätliche Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV; bGS 760.1) regeln.

2. Als direkte Folge der Änderung von Art. 16 Abs. 2 und 3 GöV schlägt der Regierungsrat in seinem Bericht und Antrag vom 19. Februar 2013 vor, Art. 10 der V GöV zu revidieren resp. neu zu fassen. Der Regelungsbedarf betrifft insbesondere die Gewichtung der Bemessungsgrössen „Bevölkerungszahl“ und „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“, die Gewichtung der Abfahrten der Verkehrsmittel (Bahnen, Regionalbusse) und Regelungen betreffend der Zuordnung der Haltestellen. Ein entsprechender Vorentwurf des Departements Volks- und Landwirtschaft lag dem Kantonsrat bereits anlässlich der Behandlung der Initiative in 1. Lesung vor.

B. Rechtliches

Weil die Initiative resp. die damit verbundenen Änderungen von Art. 16 Abs. 2 und 3 GöV eng mit dem Ausführungsrecht auf Verordnungsstufe verbunden sind (vgl. Ausführungen oben), ist es bei vorliegendem Ergebnis der 1. Lesung im Kantonsrat zweckmässig, dem Kantonsrat auf die 2. Lesung hin auch die Teilrevision der V GöV zum Beschluss zu unterbreiten. Damit wird es möglich sein, die Änderungen des GöV gleichzeitig mit denjenigen der V GöV in Kraft zu setzen.



In Anwendung von Art. 57 der Kantonsverfassung (KV; bGS 111.1) ist bei den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

C. Vorgehensweise

Der vorliegende Entwurf einer Teilrevision der V GöV wurde durch das Departementssekretariat Volks- und Landwirtschaft ausgearbeitet. Der Entwurf lehnt sich an die Verordnung zum Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.11) des Kantons St.Gallen an.

D. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 10 Verteilung des Gemeindebeitrages – a) Grundsatz

Vorbemerkung

Die Berechnung der Gemeindeanteile soll nach sachgerechten Kriterien erfolgen, nachvollziehbar sein, alle Gemeinden gleich behandeln und mit einem vertretbaren Aufwand erfolgen. Nach Art. 16 Abs. 2 GöV (in der Fassung der Initiative resp. der 1. Lesung im Kantonsrat) richtet sich die Verteilung der ÖV-Kosten auf die Gemeinden nach einem „an der Bevölkerungszahl gemessenen Grundbeitrag“ sowie an den „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“. Art. 16 Abs. 2 GöV kommt dabei die Bedeutung zu, dass zukünftig allein noch ein einziger Verteilungsschlüssel für alle 20 Gemeinden gelten soll, der sich nach den oben genannten Bemessungskriterien richtet.

Mit dem Begriff „Grundbeitrag“ wird zum Ausdruck gebracht, dass die Bemessungsgrösse „Bevölkerungszahl“, weniger stark gewichtet werden soll als die Bemessungsgrösse „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“. Das bedeutet, dass zwischen den beiden Schlüsselgrössen eine Gewichtung vorgenommen werden muss (vgl. Abs. 1 unten). Mit der „Bevölkerungszahl“ wird das Benutzerpotenzial einer Gemeinde, die potenzielle Nachfrage nach öffentlichem Verkehr, erfasst. Mit den „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ soll das Angebot resp. die Erschliessung einer Gemeinde mit öffentlichem Verkehr berücksichtigt werden. Die Nachfragekomponente (Bevölkerungszahl) soll gemäss Initiative resp. kantonsrätlicher Fassung weniger stark gewichtet werden als die Angebotskomponente (Erschliessungsdichte). Dies ist zweckmässig, da die Bevölkerungszahl resp. Einwohnerzahl einer Gemeinde für sich allein noch keinen öffentlichen Verkehr und damit keine Kosten verursacht. Die Gemeinden mit einem besseren ÖV-Angebot (z.B. einem Viertelstundentakt) sollen sich stärker an den Kosten des ÖV beteiligen als solche mit einem schlechteren ÖV-Angebot (z.B. einem Stundentakt).

Abs. 1: Die Gewichtung der „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ (Erschliessungsdichte) einer Gemeinde zu 60 % und der „Bevölkerungszahl“ zu 40 % entspricht dem regierungsrätlichen Beschluss vom 3. Juli 2012 (RRB-2012-374). Andere Varianten der Gewichtung (Abfahren: 75 %; Bevölkerungszahl: 25 %) wurden vom Regierungsrat im Jahr 2012 ebenfalls überprüft, jedoch zugunsten der 60/40-%-Lösung verworfen.

Abs. 2: Sowohl die Erschliessung einer Gemeinde durch den ÖV als auch die Bevölkerungszahl verändern sich. Die Offerten der Transportunternehmen und damit auch die Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des ÖV beziehen sich auf das Fahrplanjahr. Die Bevölkerungszahl je Gemeinde verändert sich während des gan-



zen Jahres, das ÖV-Angebot hingegen nur beim Fahrplanwechsel (z.B. bei einem Angebotsausbau). Es ist daher zweckmässig, die Gemeindeanteile für ein Fahrplanjahr zu bestimmen.

Art. 10a b) Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen

Abs. 1: Die „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ werden nach der Anzahl aller gewichteten, fahrplanmässigen Abfahrten an Haltestellen und Stationen auf den Linien des öffentlichen Verkehrs (Bahnen und Regionalbusse) bemessen. Durch die Anzahl der Haltestellenabfahrten wird die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in einer Gemeinde erfasst (Erschliessungsdichte). Je besser das Angebot, desto höher ist der Gemeindeanteil an den ÖV-Kosten. Damit ist es nicht von Bedeutung, ob (beispielsweise) ein Bus an einer Haltestelle durchfahren konnte bzw. ob jemand ein- oder ausgestiegen ist. Die Möglichkeit (das Angebot) ist massgebend, nicht der Konsum der Dienstleistung „öffentlicher Verkehr“.

Die Anzahl der Abfahrten ist die einzige sinnvolle Grösse, die es erlaubt, die Erschliessung über das ganze Kantonsgebiet mit einem vertretbaren Aufwand zu messen. Sobald weitere Parameter berücksichtigt werden müssen, sind die Erhebungen kaum mehr durchführbar und auch nicht nachvollziehbar. Dazu zählen Parameter wie z.B. Pendlerzahlen, Zahl der erschlossenen Einwohner und Arbeitsplätze, Einsteiger- und Umsteigerzahlen.

Abfahrten des reinen Ortsverkehrs hingegen, der von den Gemeinden selbst zu finanzieren ist (vgl. Art. 3 Abs. 2 GöV), werden nicht berücksichtigt.

Abs. 2: Gezählt werden die Abfahrten auf dem Gemeindegebiet je Fahrplanjahr. Die Anzahl der Abfahrten wird aufgrund des offiziellen Kursbuchs ermittelt. Sind die Leistungen darin nicht mit Angabe der Haltestellen und Abfahrtszeiten aufgeführt, wird auf die Fahrpläne der Transportunternehmen abgestellt.

Die folgende Tabelle zeigt beispielhaft die Berechnung der Anzahl Abfahrten pro Jahr und Gemeinde (ungewichtet) am Beispiel der Postautolinie 80.180 (Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen) für das Fahrplanjahr 2012.

Gemeinde	Haltestelle	Montag - Freitag						Abfahrten pro Jahr (ungewichtet)	Abfahrten pro Gemeinde und Linie
		Anzahl Abfahrten		Abfahrten pro Jahr	Anzahl Abfahrten Spezialkurse pro Jahr		Total Abfahrten pro Jahr		
		hin	zurück		Bemerkung Nr.	1			
Herisau	Herisau, Bahnhof	18	0	4'554	60	0	4'614	6'514	59'652
	Herisau, Obstmarkt	18	19	9'361	60	0	9'421	13'228	
	Herisau, Dorf	18	19	9'361	60	0	9'421	13'228	
	Herisau, Lederbach	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Herisau, Langelen	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
Waldstatt	Waldstatt, Scheidweg	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	29'834
	Waldstatt, Hirschenkreuzung	4	4	2'024	60	60	2'144	3'152	
	Waldstatt, Auerhof	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
Hundwil	Hundwil, Tobel	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	40'023
	Hundwil, Post	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Hundwil, Sonderau	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
Stein (AR)	Stein AR, Hagtobel	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	66'705
	Stein AR, Schachen	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Steig AR, Post	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Steig AR, Rose	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Steig AR, Rämisen-Störgel	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
Teufen (AR)	Niederteufen, Schwanen	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	53'364
	Niederteufen, Battenhaus	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Lustmühle, Hauluten	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Lustmühle, Post	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
Bemerkung 1		Nachtkurse 180 38/180 39						249'578	

Tab. 1: Berechnung der Abfahrten pro Jahr und Gemeinde (ungewichtet)



Abs. 3: Wie bereits erwähnt, verändert sich die Bevölkerungszahl einer Gemeinde während des ganzen Jahres, das ÖV-Angebot höchstens auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels hin. Die Anzahl der gewichteten, fahrplanmässigen Abfahrten wird daher für eine einjährige Fahrplanperiode erhoben und jährlich aktualisiert.

Abs. 4: Die Anzahl der Haltestellenabfahrten auf Gemeindegebiet wird nach Art der Verkehrsmittel gewichtet. Vergleichbare Kostenverteilungsschlüssel anderer Kantone (z.B. St.Gallen) sehen dies ebenfalls vor. Erst mit der Gewichtung der Verkehrsmittel (z.B. nach Regionalbus, Regionalzügen, Schnellzügen) können die qualitativen Unterschiede der Beförderung zum Ausdruck gebracht werden. Analog zum regierungsrätlichen Beschluss vom 3. Juli 2012 (RRB-2012-374) sieht der vorliegende Entwurf folgende Gewichtung vor:

a) IR/Voralpen-Express	16
b) S-Bahn	12
c) Appenzeller Bahnen	8
d) Regionalbus	1

Die Unterschiede in der Gewichtung sind wie folgt begründet:

- Der IR/Voralpen-Express bietet schnelle und direkte Verbindungen über grössere Distanzen an. Er ist für die Erschliessung der politischen Gemeinde (und des Kantons) sehr wertvoll und daher höher zu gewichten als die S-Bahn und die Appenzeller Bahnen.
- Mit dem gleichen Argument ist auch die S-Bahn (Regionalzug) höher zu gewichten als die Appenzeller Bahnen. Letztere haben in der Regel kürzere Haltestellenabstände und legen in der gleichen Zeit kleinere Distanzen zurück.
- Der Regionalbus verkehrt in der Regel langsamer als die Bahn, fährt kürzere Strecken und die Haltestellenabstände sind wesentlich kleiner als bei der Bahn. Zudem können Busleistungen rund drei- bis viermal günstiger betrieben werden als Bahnleistungen und im Gegensatz zur Bahninfrastruktur sind die Infrastrukturkosten beim Bus um ein Vielfaches kleiner. Deshalb werden die Busabfahrten achtmal kleiner gewichtet als die Abfahrten der Appenzeller Bahnen.
- Die Regionalbusse erfüllen nicht alle die gleiche Funktion. Eine klare Zuordnung in verschiedene Klassen ist aber schwierig zu vollziehen, weshalb alle Busabfahrten gleich hoch gewichtet werden.

Abs. 5: Grundsätzlich ist vorgesehen, jeder Gemeinde die Abfahrten auf ihrem Gemeindegebiet zuzuordnen. Es gibt jedoch Gemeinden, die keine Haltepunkte auf ihrem Gemeindegebiet haben (z.B. Schönggrund). Vorstellbar ist auch, dass ein Haltepunkt mehr oder weniger auf der Grenze zweier Gemeinden liegt. Das zuständige Departement soll daher einen Haltepunkt mehreren Gemeinden oder einer anderen Gemeinde als der Standortgemeinde zuordnen können. Die betroffenen Gemeinden sind vorab anzuhören.

Abs. 6: Bei Bedarfsangeboten (wie etwa PubliCar [Rufbus]), die nur verkehren, wenn Fahrgäste beim Ausgangspunkt zusteigen, werden die Abfahrten durch das zuständige Departement nach dem Nutzen für die betroffenen Gemeinden festgesetzt. Bei PubliCar ist etwa die Festlegung der Anzahl der Abfahrten nach Masgabe der bedienten Fläche und der Betriebszeit zweckmässig.



Die folgende Tabelle zeigt beispielhaft die Berechnung der gewichteten Abfahrten am Beispiel der Gemeinden Bühler, Gais, Grub, Heiden und Herisau (Fahrplanjahr 2012).

Id	Linie	Gewichtung	Bühler		Gais		Grub (AR)		Heiden		Herisau		Total Abfahrte je Linie	
			ungw.	gewichtet	ungw.	gewichtet	ungw.	gewichtet	ungw.	gewichtet	ungw.	gewichtet	ungw.	gewichtet
80.120	Engelburg - Eggersriet - Heiden	1	0	0	0	0	142'440	142'440	42'985	42'985	0	0	185'425	185'425
80.121	Engelburg - Rehetobel - Heiden	1	0	0	0	0	21'964	21'964	98'838	98'838	0	0	409'438	409'438
80.152	Gossau - Herisau	1	0	0	0	0	0	0	0	13'498	13'498	137'490	137'490	
80.158	Herisau - Abtwil	1	0	0	0	0	0	0	0	115'630	115'630	115'630	115'630	
80.171	Herisau - Schwellbrunn	1	0	0	0	0	0	0	0	12'506	12'506	178'736	178'736	
80.172	Herisau Bhf. - Saum	0	0	0	0	0	0	0	0	230'517	0	230'517	0	
80.174	Herisau Bhf. - Säge	0	0	0	0	0	0	0	0	297'792	0	297'792	0	
80.175	Herisau Bhf. - Ramsen	0	0	0	0	0	0	0	0	127'204	0	127'204	0	
80.176	Herisau Bhf. - Rohren	0	0	0	0	0	0	0	0	149'800	0	149'800	0	
80.180	Herisau - St. Gallen	1	0	0	0	0	0	0	0	59'652	59'652	249'578	249'578	
80.181	Herisau - Trogen	wird nicht gezählt												
80.182	Herisau - Brunnadern	1	0	0	0	0	0	0	0	45'454	45'454	177'392	177'392	
80.183	Herisau - St. Peterzell	1	0	0	0	0	0	0	0	34'540	34'540	53'380	53'380	
80.190	Teufen - Speicherschwendi	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84'912	84'912	
80.191	Teufen - Eggerstanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7'068	0	
80.222	Heiden - Rheineck	1	0	0	0	0	0	19'129	19'129	0	0	115'951	115'951	
80.223	Heiden - Zeig - Rheineck (Abendangebot)	1	0	0	0	0	0	3'064	3'064	0	0	31'125	31'125	
80.223	Heiden - Lachen - Rheineck (Abendangebot)	1	0	0	0	0	0	1'830	1'830	0	0	18'910	18'910	
80.224	Heiden - Zeig - St. Margrethen	1	0	0	0	0	0	6'643	6'643	0	0	84'480	84'480	
80.225	Heiden - Lachen - St. Margrethen	1	0	0	0	0	0	6'171	6'171	0	0	94'579	94'579	
80.226	Heiden - Heerbrugg	1	0	0	0	0	0	36'332	36'332	0	0	65'063	65'063	
80.227	Heiden - Altstätten	1	0	0	0	0	0	3'136	3'136	0	0	26'106	26'106	
80.229	Heiden - Obereg - Trogen	1	0	0	0	0	0	11'270	11'270	0	0	25'385	25'385	
80.230	Heiden - Wald - Trogen	1	0	0	0	0	9'606	9'606	43'480	43'480	0	0	170'884	170'884
80.791	Urnäsch - Schwägatal - Nesslau (Winter)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29'782	29'782	
80.791	Urnäsch - Schwägatal - Nesslau (Sommer)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42'720	42'720	
854	Gossau - Wasserzauen	8	0	0	0	0	0	0	0	46'788	374'304	114'072	91'2576	
855	St.Gallen - Appenzell	8	52'568	420'704	77'175	617'400	0	0	0	0	0	260'315	2'082'520	
856	Gais - Altstätten	8	0	0	48'267	386'136	0	0	0	0	0	48'267	386'136	
857	Rorschach - Heiden	8	0	0	0	0	0	17'184	137'472	0	0	28'640	229'120	
858	Rheineck - Walzenhausen	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8'528	68'224	
859	St.Gallen - Trogen	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	185'721	1'485'768	
8	S-Bahn BfH. Herisau und Schöchen	12	0	0	0	0	0	0	0	43'009	516'108	43'009	516'108	
IR	IR und Voralpenexpress BfH. Herisau	16	0	0	0	0	0	0	0	11'315	181'040	11'315	181'040	
Summe der gewichteten Abfahrten pro Gemeinde			420'704		1'003'536		174'010		412'350		1'591'792		8'158'468	

Tab. 2: Berechnung der gewichteten Abfahrten

Art. 10b c) Bevölkerungszahl

Bei der Bestimmung der Gemeindeanteile sind die ständigen Einwohner massgebend, d.h. alle natürlichen Personen mit zivilrechtlichem Wohnsitz in der Gemeinde. Grundlage bildet die eidgenössische Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP). Diese Statistik wird durch den Bund jährlich aktualisiert und publiziert.

Gemeinde	Abfahrten gewichtet		Einwohner 2011		Gemeindeanteil	
	absolut	%	absolut	%		
Bühler	420'704	5.16%	1'719	3.15%	4.35%	
Gais	1'003'536	12.30%	3'093	5.67%	9.65%	
Grub (AR)	174'010	2.13%	1'027	1.88%	2.03%	
Heiden	412'350	5.05%	4'128	7.56%	6.06%	
Herisau	1'591'792	19.51%	15'439	28.29%	23.02%	
Hundwil	56'241	0.69%	1'007	1.85%	1.15%	
Lutzenberg	142'278	1.74%	1'292	2.37%	1.99%	
Rehetobel	262'908	3.22%	1'833	3.36%	3.28%	
Reute (AR)	51'701	0.63%	685	1.26%	0.88%	
Schönengrund	26'799	0.33%	521	0.95%	0.58%	
Schwellbrunn	104'246	1.28%	1'507	2.76%	1.87%	
Speicher	1'170'086	14.34%	4'167	7.64%	11.66%	
Stein (AR)	66'705	0.82%	1'389	2.55%	1.51%	
Teufen (AR)	1'128'614	13.83%	5'950	10.90%	12.66%	
Trogen	477'853	5.88%	1'823	3.34%	4.85%	
Urnäsch	415'132	5.09%	2'324	4.26%	4.76%	
Wald (AR)	49'548	0.61%	847	1.55%	0.99%	
Waldstatt	280'161	3.43%	1'837	3.37%	3.41%	
Walzenhausen	161'409	1.98%	2'252	4.13%	2.84%	
Wolfhalden	162'393	1.99%	1'731	3.17%	2.46%	
Summe		8'158'468	100.00%	54'571	100.00%	100.00%

Tab. 3: Berechnung Verteilschlüssel (Gemeindeanteil) (Gewichtung Abfahrten 60%, Gewichtung Einwohner 40%)



Die oben stehende Tabelle zeigt beispielhaft die Berechnung des Verteilschlüssels (Gemeindeanteile) bei einer Gewichtung der Abfahrten zu 60 % und der Einwohner zu 40 % basierend auf dem Fahrplanjahr 2012 und den Einwohnerzahlen 2011 (diese entsprechen nicht genau den STATPOP-Zahlen).

E. Auswirkungen

1. Kanton

Für den Kanton hat die Teilrevision keine finanziellen Auswirkungen. Die Abrechnungs-, Planungs- und Budgetierungsprozesse werden im Vergleich zum heutigen System mit 23 verschiedenen Verteilschlüsseln massgeblich vereinfacht.

2. Gemeinden

Die Ausführungsbestimmungen gemäss vorliegendem Entwurf führen im Vergleich zum heute geltenden System für einige Gemeinden tendenziell zu einer finanziellen Entlastung (insb. Herisau) und für andere tendenziell zu einer finanziellen Mehrbelastung (insb. Gais, Speicher, Teufen).

Der Kostenverteilungsschlüssel gemäss Tabelle 4 unten basiert auf Berechnungen mit Stand Fahrplan 2012 und Einwohnerzahl per 31.12.2011. Der Vergleich mit den Gemeindeanteilen des Jahres 2011 zeigt Differenzen auf und dient als Orientierungshilfe. Insgesamt können die Kosten aber gerechter auf die Gemeinden aufgeteilt werden. Die Gemeinden, die mit dem neuen Schlüssel einen wesentlich höheren Gemeindeanteil leisten müssen, sind bisher – aus Gesamtsicht betrachtet – eher gut weggekommen. Umgekehrt haben Gemeinden mit einem wesentlich kleineren Gemeindeanteil nach neuem Verteilschlüssel bisher eher einen verhältnismässig hohen Beitrag an den öffentlichen Verkehr geleistet.

Gemeinde	Neuer Schlüssel		Vergleich bisher	
	Gemeindeanteil	Anteil ÖV-Kosten 2011	Anteil ÖV-Kosten 2011 *)	Differenz
	%	Fr.	Fr.	Fr.
Bühler	4.35	223'000	151'000	+72'000
Gais	9.65	493'000	392'000	+101'000
Grub	2.03	104'000	105'000	-1'000
Heiden	6.06	310'000	357'000	-47'000
Herisau	23.02	1'178'000	1'785'000	-607'000
Hundwil	1.15	59'000	44'000	+15'000
Lutzenberg	1.99	102'000	79'000	+23'000
Rehetobel	3.28	168'000	121'000	+47'000
Reute	0.88	45'000	55'000	-10'000
Schönengrund	0.58	30'000	47'000	-17'000
Schwellbrunn	1.87	96'000	69'000	+27'000
Speicher	11.66	596'000	400'000	+196'000
Stein	1.51	77'000	38'000	+39'000
Teufen	12.66	648'000	519'000	+129'000
Trogen	4.85	248'000	226'000	+22'000
Urnäsch	4.76	243'000	262'000	-19'000
Wald	0.99	50'000	28'000	+22'000
Waldstatt	3.41	174'000	182'000	-8'000
Walzenhausen	2.84	145'000	128'000	+17'000
Wolfhalden	2.46	126'000	127'000	-1'000
Total *)	100.00	5'115'000	5'115'000	0

Tab 4: Vergleich Gemeindeanteile (Basis: ÖV-Kosten 2011, Fahrplanjahr 2012, Bevölkerungszahlen 2011 [nicht STATPOP-Zahlen])

Herisau / 5. November 2013