

**Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV), Teilrevision (ÖV-Initiative);  
Vernehmlassungsverfahren, Auswertungsbericht**
**A. Allgemeine Bemerkungen**

<i>Vernehmlasser/in</i>	<i>Bemerkungen, Anregungen; Anträge</i>	<i>Beurteilung, Entscheid</i>
Urnäsch, Herisau, Hundwil, Schönengrund, Waldstatt, Teufen, Gais, Trogen, Wald, Grub, Heiden, Wolfhalden, Reute	Stimmen dem regierungsrätlichen Entwurf vorbehaltlos zu.	Kenntnisnahme.
Schwellbrunn, Bühler, Lutzenberg, FDP, SVP, SP, CVP	Stimmen dem regierungsrätlichen Entwurf im Grundsatz zu, beantragen aber Änderungen.	Kenntnisnahme.
Speicher, Rehetobel	Lehnen den regierungsrätlichen Entwurf ab.	Kenntnisnahme.
Speicher	Ist mit dem vorgeschlagenen Kostenverteiler nicht einverstanden, da Speicher eine nicht akzeptable Kostensteigerung erfährt. Im Vergleich zu Heiden, das ein sehr gutes Postautonetz habe, zahle Speicher rund doppelt so viel und im Vergleich zu Herisau, das viermal mehr Einwohner und ein wesentlich breiteres Angebot habe, fast die Hälfte. Aus Sicht von Speicher ist der Schlüssel nicht ausgewogen.	Kenntnisnahme.
Rehetobel	Erachtet den vorgeschlagenen Verteilschlüssel aufgrund der Haltestellen-Frequenzen als keine sinnvolle Lösung, insbesondere weil infolge der allgemeinen Spardrucks die Gemeinden veranlasst werden, die (wenig benutzten) Haltestellen auf eine mögliche Aufhebung zu überprüfen, da die Kosten im Verhältnis zu den Frequenzzahlen teilweise unverhältnismässig hoch sind.	Kenntnisnahme. Vgl. Erwägungen zu Art.10a (FDP) unten.
Heiden	Erachtet die Finanzierung gemäss der vorgeschlagenen Verteilung im Vergleich zur heutigen Lösung als gerechter. Nun wird bei allen Gemeinden mit denselben Ellen gemessen und die Solidarität innerhalb der Appenzeller Gemeinden wird gefördert. Auch finanzschwache Gemeinden könnten aufgrund der neuen Verteilung den ÖV ausbauen. Das Ziel soll sein, den ÖV im ganzen Appenzellerland stark zu gewichten, da dies für den Standortfaktor sehr wichtig ist.	Kenntnisnahme.
Hundwil	Bemerkt, dass jede Änderung der Leistungen des öffentlichen Verkehrs Einfluss auf den Gemeindebeitrag hat und eine Anhörung der Gemeinden nicht vorgesehen ist.	Bei Angebotsausbauten werden die Gemeinden vorab angehört und in den Entscheid einbezogen.

FDP	Für die FDP ist es unbestritten, dass sich die Gemeinden nach Massgabe der von ihr beanspruchten ÖV-Leistungen an den Kosten beteiligen sollen. Dass mit einem neuen Verteilungsschlüssel einzelne Gemeinden etwas stärker belastet, andere hingegen entlastet werden, ist unausweichlich. Die vorliegend zur Diskussion stehende Konkretisierung auf Verordnungsstufe sollte jedoch nochmals überprüft werden, insbesondere unter dem Gesichtspunkt möglicher Fehlanreize, die im schlimmsten Fall zu einem Abbau des ÖV-Angebots führen könnten. Derartige Risiken birgt etwa die vorgesehene gleiche Gewichtung aller Haltestellen unabhängig von ihrer effektiven Nutzung. Auch bei der vorgesehenen Kategorisierung / Gewichtung der einzelnen Verkehrsmittel besteht noch Klärungsbedarf.	Vgl. Erwägungen zu Art 10 und 10a (FDP) unten.
SVP, Bühler	Es wird begrüsst, dass die Gewichtung der Frequenzen der erschlossenen Anzahl Haltestellen einer Gemeinde höher gewichtet wird als die Bevölkerungszahl der betroffenen Gemeinden. Ob die Festlegung von 60:40 richtig ist, kann nicht beurteilt werden, da dazu keine Informationen vorliegen.	Vgl. Erwägungen zu Art. 10 (FDP) unten.
SP	Befürchtet, dass der vorliegende Verteilschlüssel einzelne Gemeinden dazu verleiten könnte, aus Kostengründen einzelne Haltestellen aufzuheben, anstatt diese im Dienst einer gesamtheitlichen Angebotsplanung aufrecht zu erhalten. In diesem Zusammenhang ist speziell an den zweiten Leitsatz zur Qualität aus dem „Leitbild Öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden“ zu erinnern, wonach angestrebt wird, den Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.	Vgl. Erwägungen zu Art. 10a (FDP) unten.
CVP	Ist der Ansicht, dass ausschliesslich die 20 Gemeinden über den interkommunalen Kostenteiler befinden sollen. Es ist jedoch wichtig, dass die getroffenen Annahmen sachlich stimmen und dass das Ergebnis einigermaßen sachgerecht, plausibel, nachvollziehbar und vor allem gerecht erscheint.	Kenntnisnahme.
CVP	Für eine gesamtheitliche ÖV-Betrachtung und die tatsächliche Belastungen der einzelnen Gemeinden sind neben den Beiträgen für den Regionalverkehr auch die Zahlungen an den Ortsverkehr mit zu berücksichtigen. Namentlich die Gemeinde Herisau leistet an seine Verkehrsbetriebe einen höheren Beitrag als an den Regionalverkehr mit Bahn und Bus.	Kenntnisnahme.
CVP	Ist skeptisch, ob der Entwurf zu mehr „Gerechtigkeit“ im Vergleich zum alten Kostenverteiler führt. Als Beispiel wird dafür das ÖV-Angebot der Gemeinden Heiden und Speicher verglichen. Es wird insbesondere in Frage gestellt, ob das Verhältnis der Gewichtung der Verkehrsmittel von 8 (AB) und 1 (Regionalbus) den konkreten Nutzen sowie das subjektive Empfinden der Kundinnen und Kunden richtig abbildet.	Vgl. Erwägungen zu Art. 10a (Bühler) unten.
CVP	Stellt sich die Frage, ob ein einziger interkommunaler Kostenteiler, der auch die Investitionen an die Bahnunternehmen einbezieht, gerecht ist.	Im Rahmen der Behandlung der VI „Mehr Mitsprache bei der ÖV-Finanzierung“ war allseits

		<p>unbestritten, dass statt der 23 verschiedenen inskünftig nur noch ein Verteilschlüssel gelten soll. Ebenfalls unbestritten war, dass alle auf die Gemeinden entfallenden Kosten des öffentlichen Verkehrs – sowohl Kosten für betriebliche Massnahmen (Abgeltungen für das Verkehrsangebot), technische Massnahmen (Investitionsbeiträge an die Bahninfrastruktur) als auch kommerzielle Massnahmen (z.B. Tarifierleichterungsmassnahmen) – nach einheitlichen und sachlichen Kriterien auf alle 20 Gemeinden verteilt werden sollen. Vgl. Bericht und Antrag des RR vom 19. Februar 2013, S. 10 f. Die Frage der Vernehmlasserin stellt sich vorliegend somit nicht mehr resp. ist nicht nochmals vertieft zu überprüfen.</p>
--	--	---

## B. Zu den einzelnen Bestimmungen

### Art. 10 Verteilung des Gemeindebeitrages

#### a) Grundsatz

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Gemeindebeiträge werden gewichtet:

- a) die Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen 60 Prozent;
- b) die Bevölkerungszahl 40 Prozent.

<sup>2</sup> Die Gemeindeanteile werden für ein Fahrplanjahr berechnet.

<i>Vernehmlasser</i>	<i>Bemerkungen, Anregungen</i>	<i>Anträge</i>	<i>Beurteilung, Entscheid</i>
FDP, SVP	Aus dem eB ist nicht ersichtlich, warum die Regierung die Gewichtung von 60 % / 40 % priorisiert hat.		Die vorgeschlagene Gewichtung ist eine Kompromisslösung, die der Regierungsrat nach der bei den Gemeinden im Jahr 2012 durchgeführten Vernehmlassung getroffen hat. Die vorgeschlagene Variante weicht im Gegensatz zur ebenfalls untersuchten Variante mit einer Gewichtung von 75 % (Frequenzzahlen resp. Abfahrten) und 25 % (Einwohner resp. Bevölkerungszahl) weniger von den heute geleisteten kommunalen Beiträgen

			<p>ab. Mit anderen Worten sind die Differenzen im Vergleich zum Status quo bei der vorgeschlagenen Variante am geringsten (<b>vgl. Anhang 1</b>). Grundsätzlich ist aber eine andere Lösung ebenso denkbar (z.B. Gewichtung Angebot zu 75 %, 70 % od. 65 %): Wichtig ist, dass die Angebotskomponente stärker gewichtet wird (mindestens 60 %) als die Bevölkerungs- resp. Einwohnerzahl einer Gemeinde, da diese für sich alleine 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).</p>
Schwellbrunn	<p><u>Abs. 1:</u> Beantragt, bei den Kriterien „Bevölkerungszahl“ und „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ Korrekturfaktoren anzubringen damit das Benutzerpotential und die Erschliessungsdichte sachgerecht erfasst werden.</p> <p>Alternativ wird beantragt, die Gewichtung des Kriteriums „Bevölkerungszahl“ auf 25 % zu reduzieren, um das stark überschätzte Benutzerpotential von flächenmässig grossen, ländlichen Gemeinden abzumildern.</p>	<p>Einbezug eines Korrekturfaktors, um die Erschliessungsdichte zu erfassen.</p> <p>Alternativantrag: Gewichtung der Bevölkerungszahl mit 25 %.</p>	<p>Wie im eB (S 2) festgehalten, soll der neue Verteilschüssel für den Kanton und die Gemeinden einfach und plausibel sein sowie bei Angebotsänderungen leicht und mit vertretbarem Aufwand angepasst werden können. Dies wäre mit einem Faktor, der die „Erschliessungsdichte einer Gemeinde“ resp. die „Zahl der erschlossenen Einwohner und Arbeitsplätze“ miteinbezieht, nicht gewährleistet. Die Zahl der (gewichteten) Abfahrten ist die einzige Grösse, die es erlaubt, die Erschliessung bzw. das Angebot 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 mehr nachvollziehbar. Dazu zählen Parameter wie zum Beispiel Pendlerzahlen, Zahl der erschlossenen Einwohner und Arbeitsplätze, Einsteiger- und Umsteigerzahlen oder die Zahl der vermittelten Anschlüsse. <u>Entscheid:</u> Keine Änderung.</p> <p>Zum Alternativantrag ist festzuhalten, dass eine stärkere Gewichtung der Angebotskomponente grundsätzlich vorstellbar ist. Ob eine Gewichtung von 60 % oder z.B. 75 % zweckmässiger ist, ist fachlich nicht begründbar. Aus politischen Überlegungen (vgl. Erwägungen oben) ist an der vorgeschlagenen Gewichtung festzuhalten. <u>Entscheid:</u> Keine Änderung.</p>

Wald	Befürwortet eine stärkere Gewichtung der Angebotskomponente (z.B. 75 %).		Vgl. Erwägungen oben.
------	--	--	-----------------------

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

<sup>1</sup> Die Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen werden nach der Anzahl aller gewichteten, fahrplanmässigen Abfahrten auf den Linien des öffentlichen Verkehrs bemessen.

<sup>2</sup> Gezählt werden die Abfahrten auf dem Gemeindegebiet je Fahrplanjahr. Massgebend ist das offizielle Kursbuch, allenfalls die Fahrpläne der Transportunternehmen.

<sup>3</sup> Die Anzahl der gewichteten, fahrplanmässigen Abfahrten wird für eine einjährige Fahrplanperiode erhoben und jährlich aktualisiert.

<sup>4</sup> Die Abfahrten der Verkehrsmittel werden wie folgt gewichtet:

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

<sup>5</sup> Das zuständige Departement kann eine Haltestelle mehreren Gemeinden oder einer anderen Gemeinde als der Standortgemeinde zuordnen. Die betroffenen Gemeinden werden vorab angehört.

<sup>6</sup> Das zuständige Departement kann für linienverkehrsähnliche Fahrten, insbesondere Fahrten auf Verlangen (Publicar), die Abfahrten nach dem Nutzen der erschlossenen Gemeinden festlegen. Die betroffenen Gemeinden werden vorab angehört.

Vernehmlasser	Bemerkungen, Anregungen	Anträge	Beurteilung, Entscheid
FDP	<u>Abs. 1</u> : Das von den Initianten der ÖV-Initiative gewünschte Kriterium der Frequenzzahlen ist nicht eindeutig. Es kann sowohl die Anzahl der Einsteigemöglichkeiten als auch die effektive Passagierzahl an den jeweiligen Haltestellen umfassen. Offenbar waren sich auch die Initianten der Mehrdeutigkeit dieses Begriffs nicht bewusst. Es stellt sich die Frage, ob sich die vorgeschlagene Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben nicht kontraproduktiv erweist bzw. die Gefahr von Fehlanreizen birgt, was schlimmstenfalls zu einem Abbau des ÖV-Angebots führen könnte. Wird – wie im Entwurf vorgesehen – einzig auf die fahrplanmässigen Abfahrten abgestützt, bedeutet dies, dass alle Einsteigemöglichkeiten auf dem Gemeindegebiet gleich gewichtet werden, d.h. ungeachtet der effektiven Passagierzahlen an der jeweiligen Haltestelle. Damit besteht das Risiko, dass diejenigen Haltestellen, die zwar weniger häufig genutzt werden, aber für die jeweiligen Anwohnerinnen und Anwohner trotzdem wichtig sind, möglichen kommunalen Sparmassnahmen zum Opfer fallen könnten. Die Bestimmung soll daher unter	Überprüfung der Bestimmung unter dem Gesichtspunkt möglicher Fehlanreize.	Die Gefahr, dass der vorgeschlagene Kostenteiler zum einem Abbau der ÖV-Qualität führt, wird als gering betrachtet. Zum einen liegt es nicht in der Entscheidungsbefugnis der Gemeinden, über eine Reduktion des Angebots im regionalen Personenverkehr oder die Aufhebung von Haltestellen zu befinden. Besteller des öV-Angebots ist primär der Kanton (zusammen mit dem Bund und den an einer Linie beteiligten Nachbarkantonen). Dies schliesst zum anderen aber nicht aus, dass Haltestellen, die sehr geringe Ein- und Aussteigerfrequenzen haben, auf Gesuch einer Gemeinde hin aufgehoben werden können. Entsprechende Gesuche sind jedoch durch den Kanton zu bewilligen und restriktiv zu handhaben. Aus ausschliesslich finanziellen Überlegungen („Sparmassnahme der Gemeinden“) kann der Aufhebung von Haltestellen nicht zugestimmt werden, zumal damit im System des ÖV keine Kosten gespart werden,

	dem Gesichtspunkt möglicher Fehlanreize nochmals überprüft werden. Die Umsetzung des neuen Verteilschlüssels muss zwar ohne übermässigen Aufwand erfolgen, darf aber gleichzeitig einer positiven Entwicklung des öffentlichen Verkehrs nicht im Wege stehen.		sondern die Kosten nur auf andere Gemeinden verlagert werden. Zur Frage des Kriteriums der Frequenzzahlen vgl. die Ausführungen unten. <u>Entscheid</u> : Keine Änderung.
Rehetobel, SP	Befürchtet, dass der vorliegende Verteilschlüssel einzelne Gemeinden dazu verleiten könnte, aus Kostengründen einzelne Haltestellen aufzuheben, anstatt diese im Dienst einer gesamtheitlichen Angebotsplanung aufrecht zu erhalten.		Vgl. Erwägungen oben.
SVP	<u>Abs. 1</u> : Dass die Anzahl-Abfahrten die einzige Grösse für die Gewichtung sein soll, wird bezweifelt. Eine Erhebung der tatsächlich zugestiegenen Fahrgäste an den jeweiligen Haltestellen ist mindestens so entscheidend für eine Beurteilung über eine weitere Aufrechterhaltung derselben. Eine Haltestelle mit ungenügenden Frequenzen, die notabene unverhältnismässige Kosten pro Halt verursacht, hat keine Berechtigung und müsste eher durch ein P+P-Konzept ersetzt werden.		Die Interpretationshoheit der VI „Mehr Mitsprache bei der ÖV-Finanzierung“ liegt beim Regierungsrat. In seinem Bericht und Antrag vom 19. Februar 2013 hat er nachvollziehbar und ausgiebig begründet (vgl. S. 11 f.), dass unter dem Begriff „Frequenzzahlen der durch die Linie direkt erschlossenen Haltestellen“ <i>einzig</i> die Anzahl der (gewichteten) Abfahrten an Haltestellen (und Stationen) der Linien der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Regionalbusse) in Frage kommt. Demgegenüber sind die Fahrgastzahlen auf einer Linie (Ein- od. Aussteigerzahlen) eine Messgrösse für die Nachfrage nach dieser ÖV-Leistung. Solche Erhebungen erlauben etwa eine Beurteilung, ob die angebotenen ÖV-Leistungen einem Bedürfnis entsprechen, oder sie dienen der Verteilung der Billetteinnahmen des Tarifverbands auf die einzelnen Transportunternehmen. Die Fahrgastzahlen sagen aber nichts aus über die Erschliessungsqualität einer Gemeinde mit öffentlichem Verkehr (Angebot). Erst mit der Anzahl Abfahrten kommt die Erschliessungsdichte einer Gemeinde zum Ausdruck. Für die Verteilung der ÖV-Kosten unter den Gemeinden soll daher nicht der Konsum der Dienstleistung „öffentlicher Verkehr“ massgebend sein, sondern die Möglichkeit (das Angebot). Für die Beurteilung der Erschliessungsqualität einer Gemeinde ist es beispielsweise nicht von Bedeutung, ob ein Bus an einer Haltestelle durchfahren konnte bzw. ob jemand ein- oder ausgestiegen ist. Die Anzahl der Abfahrten ist zudem die einzige sinnvolle Grösse, die es erlaubt, die Erschliessung über das ganze Kantonsgebiet mit

			<p>einem vertretbaren Aufwand zu messen. Sobald weitere Parameter wie z.B. Einsteiger- und Umsteigerzahlen berücksichtigt werden müssen, sind die Erhebungen kaum mehr durchführbar. Diese Interpretation steht für den Regierungsrat ausser Frage, nachdem Art. 16 GöV im Rahmen der 1. Lesung im Kantonsrat völlig unbestritten war. Damit hat der Kantonsrat auch der regierungsrätlichen Interpretation des Initiativtextes zugestimmt. <u>Entscheid</u>: Keine Änderung.</p>
SVP	<p><u>Abs. 3</u>: Ist der Meinung, dass Erhebungen nicht zwingend jährlich zu erfolgen haben, z.B. periodisch alle 4 Jahre, vor allem dann, wenn für diese Erhebungen unverhältnismässige Kosten entstehen.</p>		<p>Nach einem ersten Initialaufwand ist es mit verhältnismässig geringem Aufwand möglich, den Verteilschlüssel gestützt auf die aktuellen Fahrplan- und Einwohnerdaten jährlich anzupassen. Angebotsausbauten schlagen sich damit unmittelbar auf den Verteilschlüssel nieder, was gerechter ist. Diejenigen Gemeinden mit einem besseren ÖV-Angebot werden somit sofort stärker belastet. <u>Entscheid</u>: Keine Änderung.</p>
FDP	<p><u>Abs. 4</u>: Bei einer allzu isolierten Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel / Haltestellen besteht die Gefahr, dass die Gemeinden aus finanziellen Gründen mittelfristig zu einer Reduzierung des ÖV-Angebots tendieren könnten (z.B. Bus statt Bahn). Auch hier stellt sich die Frage nach möglichen Fehlansätzen.</p>		<p>Die von der Vernehmlasserin angetönte Gefahr wird als sehr gering betrachtet. Es ist nicht in der Entscheidungsbefugnis der Gemeinden, über eine Reduktion des Angebots im regionalen Personenverkehr (z.B. Bus statt Bahn) zu befinden. Besteller des öV-Angebots ist primär der Kanton (zusammen mit dem Bund und den an einer Linie beteiligten Nachbarkantonen).</p>
FDP	<p><u>Abs. 4</u>: Es ist nicht nachvollziehbar, nach welchen Kriterien die verschiedenen Verkehrsmittel den jeweiligen Kategorien (IR/Voralpenexpress, S-Bahn, Appenzeller Bahnen und Regionalbus) zugordnet werden. So ist das „Trogen-Bähnli“ heute zwar Teil der AB, wird aber im Fahrplan als „S-Bahn“ bezeichnet. Vom Angebot her – vor allem hinsichtlich der sog. kommerziellen Geschwindigkeit – ist es aber eher mit einem Tram zu vergleichen. Auch alle anderen Linien der AB sowie der SOB (ausser Voralpenexpress) sind im Fahrplan mit einer S-Bahn-Nummer verzeichnet. Vor diesem Hintergrund ist die im Verordnungsentwurf vorgesehene begriffliche Unterscheidung der verschiedenen Verkehrsmittel (insb. Appenzeller Bahnen und S-Bahn) sowie die damit verbundene Gewichtung überhaupt nicht nachvollziehbar. Ein geeignetes Abgrenzungskriterium wäre beispielsweise die Kommerzielle Geschwindigkeit. Sie bezeichnet die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit</p>	<p>Nochmalige Überprüfung der Verkehrsmittelkategorien.</p>	<p>Es trifft zu, dass sowohl die AB wie auch die sogenannten Normalspurbahnen (Turbo, SOB) Teil des S-Bahn-Netzes St.Gallen sind. Die unterschiedliche Gewichtung zwischen den „normalen“ Regionalzügen und der AB rechtfertigt sich wie im eB beschrieben (S. 4) u.a. durch die unterschiedliche Reisegeschwindigkeit der Verkehrsmittel und unterschiedliche Haltestellenabständen. Zur Präzisierung soll das Begriffspaar „Regionalzüge“ und Regionalzüge Appenzeller Bahnen“ verwendet werden. <u>Entscheid</u>: Präzisierung von Abs. 4 hinsichtlich der Bezeichnung der Verkehrsmittel.</p>

	der Passagiere im Zug/Bus.		
Lutzenberg	<u>Abs. 4 lit. c:</u> Beantragt, dass die AB-Strecken unterschiedlich gewichtet werden und zwar aufgeteilt in „AB-Sandardnetz“ und „AB-Kurzstrecken“ (Rheineck-Walzenhausen, Rorschach-Heiden). Die Halte der „AB-Kurzstrecken“ soll mit 4 Punkten taxiert werden. Die Vorderländer Bahnen haben kleinere Einzugsgebiete und damit kleinere Frequenzen, kürzere Züge und damit kleinere Kapazitäten. Der touristische Nutzen ist etwa gleichwertig wie der Gemeinde-Nutzen.	Unterschiedliche Gewichtung der AB-Linien (8 / 4).	Es ist kein sachlicher Grund ersichtlich, weshalb die AB-Linien untereinander nochmals differenziert gewichtet werden sollten. Die Vorderländer Bahnen der AB können nicht günstiger betrieben werden als die übrigen Linien. Auch die Haltestellenabstände sind nicht kleiner als der durchschnittliche Abstand der übrigen Linien. Die ÖV-Qualität (Erschliessungsdichte) schliesslich wird durch die Anzahl (gewichteter) Abfahrten angemessen berücksichtigt. <u>Entscheid:</u> Keine Änderung.
Bühler, CVP	<u>Abs. 4 lit. d:</u> Verlangt die nochmalige Überprüfung der Gewichtung der Verkehrsmittel. Vor allem die Gewichtung des Regionalbusses mit „1“ erscheint im Vergleich zu den Bahnen nicht verhältnismässig. Zumal die Strassen, die auch durch den Regionalbus genutzt werden, durch den Kanton resp. die Steuerzahlenden finanziert werden.	Nochmalige Überprüfung der Gewichtung der Verkehrsmittel, vor allem der Regionalbusse.	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. Dies rechtfertigt die vorgeschlagene Gewichtung von „1“. Eine stärkere Gewichtung der Regionalbusse (z.B. „2“ statt „1“) würde insbesondere für die „Postauto-Gemeinden“ zu einer wesentlich stärkeren Belastung im Vergleich zu heute führen und ist daher abzulehnen ( <b>vgl. Anhang 2</b> ). <u>Entscheid:</u> Keine Änderung.
SVP	<u>Abs. 4:</u> Die Gewichtung der einzelnen Transportmittel ist nicht abschliessend beurteilbar. Insbesondere die tiefe Gewichtung der Busangebote mit „1“ fällt auf, da diese die öffentlichen Straßen benützen, welche auch durch Steuergelder mitfinanziert werden. Eine solidarische Mitfinanzierung der ÖV bedeutet auch eine ausgeglichene Gewichtung der Angebote und führt zur Überlegung, welches Transportmittel denn sinnvoller und somit unter dem Strich günstiger wäre.		Vgl. Erwägungen oben.
SP	<u>Abs. 4:</u> Die Gewichtung der Verkehrsmittel mit den Verhältnissen 1:8:12:16 erscheint im interkantonalen Vergleich extrem weit gespreizt und hoch. In den Kantonen SG, TG und ZH wird in folgenden Grössenordnungen gewichtet: Busse: 1 – 1.5 (AR: 1), Regionalzüge: 2 – 5 (AR: 8), S-Bahn: 4 – 9 (AR: 12), Schnellzüge, S-Bahn Zürich: 4 – 9 (AR: 16). Dass der VAE einen fast doppelt so hohen Wert erhält, wie Intercity- und	Gewichtung der Verkehrsmittel: 9:8:7.6:1.	Die vorgeschlagene Gewichtung der Verkehrsmittel ist mit anderen Kantonen nicht direkt vergleichbar. In den erwähnten Kantonen fliessen insbesondere die Kosten für die Bahninfrastruktur (Abgeltungen für Betrieb und Abschreibungen sowie Darlehen nach 56 EBG), die in Appenzell Ausserrhoden rund 40 % der gesamten ÖV-Kosten (2013) ausmachen, nicht in die Be-

	<p>Schnellzüge in St. Gallen oder Zürich ist nicht nachvollziehbar. Diese Gewichtung kann kaum mit Geschwindigkeit, Reichweite, Kapazität, touristischem Potential usw. begründet werden. Besonders bei jenen Linien, die Appenzell Ausserrhoden mit den umliegenden Kantonen verbinden, scheint eine vergleichbare Gewichtung im Kontext der Ostschweizer Kantone angezeigt. Es wird empfohlen, einen Verteilschlüssel zu wählen, der mit denen der umliegenden Kantone wenigstens ansatzweise vergleichbar ist. Dies könnte auch die Akzeptanz bei den einzelnen – von Beitragserhöhungen betroffenen - Gemeinden steigern. Auch eine unterschiedliche Gewichtung von AB-Linien mit direktem IC Anschluss in St. Gallen oder Gossau und AB-Linien, die nach Altstätten, Rheineck oder Rorschach führen, wäre plausibel und findet sich ähnlich in anderen Ostschweizer Kantonen wieder. Tiefere Verhältniszahlen bei den Zuglinien führen automatisch zu einer Höhergewichtung der Buslinien und damit zu einer verstärkten Umverteilung der Belastungen gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrates. Die hohen Verhältniszahlen stehen jedoch ziemlich exotisch in der Ostschweizer Berechnungslandschaft. Mit den Verhältniszahlen 1:6:7:8:9 wären die Verkehrsmittel plausibler gewichtet und gleichzeitig könnte eine ähnliche Belastungsverteilung wie beim Vorschlag des Regierungsrates erreicht werden.</p>		<p>rechnungen mit ein. Der Einbezug der Infrastrukturkosten des ÖV rechtfertigt eine wesentliche stärkere Belastung der Bahnen im Vergleich zu den Regionalbussen (vgl. auch eB, S. 4). Der Vorschlag der Vernehmlasserin mit einer Gewichtung 1 (Regionalbusse), 6 (AB-Linien Rorschach-Heiden, Rheineck-Walzenhausen, Gais-Altstätten), 7 (AB-Linien Gossau-Wasserrauen, St.Gallen-Appenzell, St.Gallen-Trogen), 8 (S-Bahnen der SOB und von Turbo) und 9 (VAE) würde für einen Grossteil der Gemeinden – im Vergleich zur heutigen Lösung und zur von der Mehrheit der Gemeinden bereits akzeptierten neuen Lösung – zu unhaltbaren Ergebnissen führen und ist daher abzulehnen (<b>vgl. Anhang 3</b>). <u>Entscheid</u>: Keine Änderung.</p>
--	---	--	--

#### Art. 10b c) Bevölkerungszahl

<sup>1</sup> Die Bevölkerungszahl einer Gemeinde wird nach der ständigen Bevölkerung am 31. Dezember des Vorjahrs des Fahrplanjahrs bemessen.

<sup>2</sup> Grundlage ist die eidgenössische Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP).

<i>Vernehmlasser</i>	<i>Bemerkungen, Anregungen</i>	<i>Anträge</i>	<i>Beurteilung, <u>Entscheid</u></i>
Rehetobel	Für die Bestimmung der Gemeindeanteil sind die tatsächlichen Zahlen der Einwohner mit gesetzlichem Wohnsitz zu verwenden, d.h. die Berechnungstabelle gemäss erläuterndem Bericht, S.5, ist anzupassen.		Eine Anpassung der Tabelle im eB ist abzulehnen, da sie lediglich Vergleichszwecken dient.

## Anhang 1

Abfahrten 75%, Einwohner 25%

Die Beträge sind auf Fr. 1'000 gerundet

Gemeinde	Neuer Schlüssel		Vergleich bisher	
	Gemeinde-anteil	Anteil ÖV-Kosten 2011	Anteil ÖV-Kosten 2011 *)	Differenz
	%	Fr.	Fr.	Fr.
Bühler	4.65	238'000	151'000	+87'000
Gais	10.64	544'000	392'000	+152'000
Grub	2.07	106'000	105'000	+1'000
Heiden	5.68	291'000	357'000	-66'000
Herisau	21.71	1'110'000	1'785'000	-675'000
Hundwil	0.98	50'000	44'000	+6'000
Lutzenberg	1.90	97'000	79'000	+18'000
Rehetobel	3.26	167'000	121'000	+46'000
Reute	0.79	40'000	55'000	-15'000
Schönengrund	0.49	25'000	47'000	-22'000
Schwellbrunn	1.65	84'000	69'000	+15'000
Speicher	12.67	648'000	400'000	+248'000
Stein	1.25	64'000	38'000	+26'000
Teufen	13.10	670'000	519'000	+151'000
Trogen	5.23	267'000	226'000	+41'000
Urnäsch	4.88	250'000	262'000	-12'000
Wald	0.84	43'000	28'000	+15'000
Waldstatt	3.42	175'000	182'000	-7'000
Walzenhausen	2.52	129'000	128'000	+1'000
Wolfhalden	2.29	117'000	127'000	-10'000
<b>Total *)</b>	<b>100.00</b>	<b>5'115'000</b>	<b>5'115'000</b>	<b>0</b>

Abfahrten 60%, Einwohner 40%

Die Beträge sind auf Fr. 1'000 gerundet

Gemeinde	Neuer Schlüssel		Vergleich bisher	
	Gemeinde-anteil	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
<b>Total *)</b>	<b>100.00</b>	<b>5'115'000</b>	<b>5'115'000</b>	<b>0</b>

## Anhang 2

Gewichtung Verkehrsmittel:

- a) IR/VAE: 16  
 b) Regionalzüge: 12  
 c) Regionalzüge (AB): 8  
 d) Regionalbusse: 2

Gemeinde	Abfahrten gewichtet		Einwohner 2011		Gemeindeanteil	ÖV Kosten 2011 gem. neuem Schlüssel	ÖV-Kosten 2011 gemäss Abrechnung	Differenz
	absolut	%	absolut	%				
Bühler	420'704	4.14%	1'719	3.15%	3.75%	191'336	150'619	40'717
Gais	1'003'536	9.88%	3'093	5.67%	8.20%	418'683	392'421	26'262
Grub (AR)	348'020	3.43%	1'027	1.88%	2.81%	143'488	104'695	38'793
Heiden	687'228	6.77%	4'128	7.56%	7.09%	361'980	357'255	4'725
Herisau	1'840'056	18.12%	15'439	28.29%	22.19%	1'133'455	1'778'814	-645'358
Hundwil	112'482	1.11%	1'007	1.85%	1.40%	71'655	44'289	27'366
Lutzenberg	192'908	1.90%	1'292	2.37%	2.09%	106'599	78'962	27'637
Rehetobel	525'816	5.18%	1'833	3.36%	4.45%	227'327	120'753	106'574
Reute (AR)	103'402	1.02%	685	1.26%	1.11%	56'857	54'861	1'996
Schönengrund	27'060	0.27%	521	0.95%	0.54%	27'676	47'594	-19'918
Schwellbrunn	228'750	2.25%	1'507	2.76%	2.46%	125'467	68'773	56'694
Speicher	1'268'092	12.49%	4'167	7.64%	10.55%	538'741	399'617	139'124
Stein (AR)	133'410	1.31%	1'389	2.55%	1.81%	92'276	38'551	53'725
Teufen (AR)	1'212'812	11.94%	5'950	10.90%	11.53%	588'826	518'800	70'026
Trogen	542'018	5.34%	1'823	3.34%	4.54%	231'842	225'642	6'201
Umäsch	471'416	4.64%	2'324	4.26%	4.49%	229'296	261'733	-32'437
Wald (AR)	99'096	0.98%	847	1.55%	1.21%	61'624	28'492	33'132
Waldstatt	360'640	3.55%	1'837	3.37%	3.48%	177'628	182'000	-4'372
Walzenhausen	254'594	2.51%	2'252	4.13%	3.15%	161'165	128'048	33'116
Wolfhalden	324'786	3.20%	1'731	3.17%	3.19%	162'838	126'840	35'998
	10'156'826	100.00%	54'571	100.00%	100.00%	5'108'760	5'108'760	0

Gewichtung Abfahrten	60%
Gewichtung Einwohner	40%
	100%

## Anhang 3 (Vorschlag SP)

Gewichtung Verkehrsmittel:

- a) IR/VAE: 9  
 b) Regionalzüge: 8  
 c) **Regionalzüge AB (GAW, SGA, TB): 7**  
 d) **Regionalzüge AB (RhW, RHB, GA): 6**  
 d) Regionalbusse: 1

Gemeinde	Abfahrten gewichtet		Einwohner 2011		Gemeindeanteil	ÖV Kosten 2011 gem. neuem Schlüssel	ÖV-Kosten 2011 gemäss Abrechnung	Differenz
	absolut	%	absolut	%	%	Fr.	Fr.	Fr.
Bühler	368'116	5.24%	1'719	3.15%	4.40%	224'965	150'619	74'346
Gais	829'827	11.81%	3'093	5.67%	9.35%	477'843	392'421	85'422
Grub (AR)	174'010	2.48%	1'027	1.88%	2.24%	114'371	104'695	9'676
Heiden	377'982	5.38%	4'128	7.56%	6.25%	319'479	357'255	-37'776
Herisau	1'156'995	16.47%	15'439	28.29%	21.20%	1'082'891	1'778'814	-695'923
Hundwil	56'241	0.80%	1'007	1.85%	1.22%	62'245	44'289	17'956
Lutzenberg	119'366	1.70%	1'292	2.37%	1.97%	100'456	78'962	21'493
Rehetobel	262'908	3.74%	1'833	3.36%	3.59%	183'336	120'753	62'583
Reute (AR)	51'701	0.74%	685	1.26%	0.94%	48'206	54'861	-6'655
Schönengrund	13'530	0.19%	521	0.95%	0.50%	25'412	47'594	-22'182
Schwellbrunn	114'375	1.63%	1'507	2.76%	2.08%	106'329	68'773	37'556
Speicher	1'036'076	14.75%	4'167	7.64%	11.90%	608'039	399'617	208'422
Stein (AR)	66'705	0.95%	1'389	2.55%	1.59%	81'114	38'551	42'563
Teufen (AR)	998'062	14.20%	5'950	10.90%	12.88%	658'223	518'800	139'423
Trogen	426'142	6.07%	1'823	3.34%	4.98%	254'174	225'642	28'532
Umäsch	370'276	5.27%	2'324	4.28%	4.87%	248'563	261'733	-13'171
Wald (AR)	49'548	0.71%	847	1.55%	1.04%	53'333	28'492	24'841
Waldstatt	247'604	3.52%	1'837	3.37%	3.46%	176'809	182'000	-5'191
Walzenhausen	144'353	2.05%	2'252	4.13%	2.88%	147'305	128'048	19'257
Wolfhalden	162'393	2.31%	1'731	3.17%	2.66%	135'666	126'840	8'826
	7'026'210	100.00%	54'571	100.00%	100.00%	5'108'760	5'108'760	0

Gewichtung Abfahrten	60%
Gewichtung Einwohner	40%
	100%