



Regierungsrat, 9102 Herisau

An die Mitglieder  
des Kantonsrates

Herisau, 18. Februar 2014 / aje

**1500.156**

**Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, Teilrevision**

**Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 18. Februar 2014**

Sehr geehrte Frau Kantonsratspräsidentin  
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen  
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

**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 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 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. Eine Konkretisierung des Initiativ-



texts in der V GöV im Sinne des regierungsrätlichen Berichts und Antrags ist Voraussetzung, um die Initiative umsetzen zu können. Ein entsprechender Vorentwurf des Departements Volks- und Landwirtschaft lag dem Kantonsrat bereits anlässlich der Behandlung der Initiative in 1. Lesung vor.

## **B. Erwägungen**

### **1. Koppelung der Teilrevision an die Initiative**

Die Initiative resp. die damit verbundenen Änderungen von Art. 16 Abs. 2 und 3 GöV sind eng mit dem Ausführungsrecht auf Verordnungsstufe verbunden. Der Erlass von Ausführungsbestimmungen zu Art. 16 Abs. 2 GöV in der kantonsrätlichen Verordnung ist Voraussetzung, um die Anliegen der Initiative umsetzen zu können.

Stimmt der Kantonsrat der Initiative in 2. Lesung zu, ist es geboten, gleichzeitig die entsprechenden Änderungen der V GöV zu beschliessen. Damit können die Änderungen des GöV und der V GöV gleichzeitig in Kraft gesetzt werden.

### **2. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

Die Vernehmlassung erfolgte vom 8. November bis zum 20. Dezember 2013. Es nahmen 18 Gemeinden sowie vier politische Parteien (FDP, SVP, SP, CVP) teil.

Von den durch die Vorlage primär betroffenen Gemeinden stimmen 13 (Urnäsch, Herisau, Hundwil, Schöngrund, Waldstatt, Teufen, Gais, Trogen, Wald, Grub, Heiden, Wolfhalden, Reute) dem Entwurf ohne Bemerkungen zu. Zwei Gemeinden (Speicher, Rehetobel) lehnen den Entwurf sinngemäss ab. Schwellbrunn, Bühler und Lutzenberg sowie FDP, SVP, SP und CVP stimmen dem Entwurf im Grundsatz ebenfalls zu, beantragen aber teils eine andere Gewichtung der Bemessungsgrössen „Abfahrten“ und „Einwohner“ (Schwellbrunn) und teils eine andere Gewichtung der Verkehrsmittel (SP, Lutzenberg) resp. fordern eine nochmalige Überprüfung der Gewichtungen (Bühler, FDP, SVP, CVP).

Mit Ausnahme einer Präzisierung zu Art. 10a Abs. 4 des Entwurfs konnte keinen Änderungsanträgen stattgegeben werden. Im Detail kann auf die Auswertung der Vernehmlassungen in der Beilage verwiesen werden.

### **3. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln**

#### **Art. 10 Verteilung des Gemeindebeitrages – a) Grundsatz**

##### Vorbemerkung

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 Verteilschlüssel 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 Bevölkerungs- 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. Andere Varianten der Gewichtung (Abfahren: 75 %; Bevölkerungszahl: 25 %) wurden vom Regierungsrat im Jahr 2012 ebenfalls geprüft, jedoch zugunsten der 60/40-%-Lösung verworfen. Dies insbesondere weil die Variante mit einer Gewichtung von 60 % und 40 % weniger von den heute geleisteten kommunalen Beiträgen abweicht. Grundsätzlich ist aber auch eine andere Gewichtung denkbar, sofern die Angebotskomponente stärker gewichtet wird als die Nachfragekomponente.

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

Abs. 3: Hier wird präzisiert, dass das zuständige Departement die Berechnung der Gemeindebeiträge vornimmt und den Verteilschlüssel festlegt. Aufgrund von Art. 42 Abs. 5 lit. f der Organisationsverordnung (bGS 142.121) ist das Departement Volks- und Landwirtschaft das für den ÖV zuständige Departement.

### **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 Parame-



ter 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 Tabelle 1 im Anhang 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.

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 sieht der vorliegende Entwurf folgende Gewichtung vor:

a) IR/Voralpen-Express	16
b) Regionalzüge (SOB, Turbo)	12
c) Regionalzüge (AB)	8
d) Regionalbusse	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 Regionalzüge.
- Mit dem gleichen Argument sind auch die Regionalzüge, die zwischen St.Gallen und Wattwil verkehren (SOB, Turbo) höher zu gewichten als die Linien der 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 weniger gewichtet als die Abfahrten der Appenzeller Bahnen.
- Die Regionalbusse erfüllen nicht alle die gleiche Funktion. Eine klare Zuordnung in verschiedene Klassen ist aber kaum möglich, weshalb alle Busabfahrten gleich gewichtet werden.

Die Tabelle 2 im Anhang zeigt beispielhaft die Berechnung der gewichteten Abfahrten am Beispiel der Gemeinden Bühler, Gais, Grub, Heiden und Herisau (Fahrplanjahr 2012).



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. Schönegrund). 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 Massgabe der bedienten Fläche und der Betriebszeit zweckmässig.

## **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.

## **C. 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).

Die Tabelle 3 im Anhang 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 per Ende 2011. Der Vergleich mit den Gemeindeanteilen des Jahres 2011 zeigt Differenzen auf und dient als Orientierungshilfe. 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. Insgesamt können die Kosten mit dem neuen Verteilschlüssel gerechter auf die Gemeinden aufgeteilt werden.



## D. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten,
2. dem Entwurf einer Teilrevision der Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Marianne Koller-Bohl, Landammann / 26.02.2014

sign. Roger Nobs, Ratschreiber / 26.02.2014

Marianne Koller-Bohl, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

## Beilagen

- |           |                           |
|-----------|---------------------------|
| Beilage 1 | Verordnungsentwurf        |
| Beilage 2 | Synopse                   |
| Beilage 3 | Auswertung Vernehmlassung |



## Anhang

Gemeinde	Haltestelle	Montag - Freitag					Total Abfahrten pro Jahr	Abfahrten pro Jahr (ungewichtet)	Abfahrten pro Gemeinde und Linie
		Anzahl Abfahrten		Abfahrten pro Jahr	Anzahl Abfahrten Spezialkurse pro Jahr				
		hin	zurück		Bemerkung Nr.	1			
		hin	zurück	hin	zurück				
Herisau	Herisau, Bahnhof	18	0	4'554	60	0	4'614	6'514	
	Herisau, Obstmarkt	18	19	9'361	60	0	9'421	13'228	
	Herisau, Dorf	18	19	9'361	60	0	9'421	13'228	59'652
	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	
	Waldstatt, Hirschenkreuzung	4	4	2'024	60	60	2'144	3'152	29'834
	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	
	Hundwil, Post	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	40'023
	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	
	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	66'705
	Steig AR, Rose	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Steig AR, Rämser-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	
	Niederteufen, Battenhaus	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	
	Lustmühle, Hauteten	18	19	9'361	60	60	9'481	13'341	53'364
	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)



# Appenzel Ausserrhoden

Feld	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	142'440	142'440	42'985	42'985			185'425	185'425
80.121	Engelburg - Rehetobel - Heiden	1		0		0	21'964	21'964	98'838	98'838			409'438	409'438
80.152	Gossau - Herisau	1		0		0		0		0	114'480	114'480	114'480	114'480
80.158	Herisau - Abtwil	1		0		0		0		0	115'630	115'630	115'630	115'630
80.171	Herisau - Schwellbrunn	1		0		0		0		0	127'566	127'566	178'736	178'736
80.172	Herisau Bhf. - Saum	0		0		0		0		0	230'517	0	230'517	0
80.174	Herisau Bhf. - Säge	0		0		0		0		0	297'792	0	297'792	0
80.175	Herisau Bhf. - Ramsen	0		0		0		0		0	127'204	0	127'204	0
80.176	Herisau Bhf. - Rohren	0		0		0		0		0	149'800	0	149'800	0
80.180	Herisau - St.Gallen	1		0		0		0		0	59'652	59'652	249'578	249'578
80.181	Herisau - Trogen	0												
80.182	Herisau - Brunnadern	1		0		0		0		0	45'454	45'454	167'263	167'263
80.183	Herisau - St.Peterzell	1		0		0		0		0	34'540	34'540	50'240	50'240
80.190	Teufen - Speicherschwendi	1		0		0		0		0		0	84'912	84'912
80.191	Teufen - Eggerstanden	0		0		0		0		0		0	7'068	0
80.222	Heiden - Rheineck	1		0		0		0	19'129	19'129		0	115'951	115'951
80.223	Heiden - Zelg - Rheineck (Abendangebot)	1		0		0		0	3'064	3'064		0	31'125	31'125
80.223	Heiden - Lachen - Rheineck (Abendangebot)	1		0		0		0	1'830	1'830		0	18'910	18'910
80.224	Heiden - Zelg - St.Margrethen	1		0		0		0	6'643	6'643		0	84'480	84'480
80.225	Heiden - Lachen - St.Margrethen	1		0		0		0	8'171	8'171		0	94'579	94'579
80.226	Heiden - Heerbrugg	1		0		0		0	36'332	36'332		0	65'063	65'063
80.227	Heiden - Altstätten	1		0		0		0	3'136	3'136		0	26'106	26'106
80.229	Heiden - Oberegg - Trogen	1		0		0		0	11'270	11'270		0	25'385	25'385
80.230	Heiden - Wald - Trogen	1		0		0	9'606	9'606	43'480	43'480		0	170'884	170'884
80.791	Umäsch - Schwägalp - Nesslau (Winter)	1		0		0		0		0		0	29'782	29'782
80.791	Umäsch - Schwägalp - Nesslau (Sommer)	1		0		0		0		0		0	42'720	42'720
854	Gossau - Wasserauen	8		0		0		0		0	46'788	374'304	114'072	912'576
855	St.Gallen - Appenzel	8	52'588	420'704	77'175	617'400		0		0		0	260'315	2'082'520
856	Gais - Altstätten	8		0	48'267	386'136		0		0		0	48'267	386'136
857	Rorschach - Heiden	8		0		0		0	17'184	137'472		0	28'640	229'120
858	Rheineck - Walzenhausen	8		0		0		0		0		0	8'528	68'224
859	St.Gallen - Trogen	8		0		0		0		0		0	185'721	1'485'768
S	S-Bahn Bhf. Herisau und Schachen	12		0		0		0		0	42'279	507'348	42'279	507'348
IR	IR und Voralpenexpress Bhf. Herisau	16		0		0		0		0	12'045	192'720	12'045	192'720
Summe der gewichteten Abfahrten pro Gemeinde				420'704		1'003'536		174'010		412'350		1'571'694		8'125'099

Tab. 2: Berechnung der gewichteten Abfahrten



# Appenzel Ausserrhoden

Gemeinde	Abfahrten gewichtet		Einwohner 2011		Gemeindeanteil	ÖV Kosten 2011 gem. neuem Schlüssel	ÖV-Kosten 2011 gemäss Abrechnung	Differenz
	absolut	%	absolut	%				
Bühler	420'704	5.18%	1'697	3.18%	4.38%	223'760	150'619	73'141
Gais	1'003'536	12.35%	3'039	5.70%	9.69%	495'078	392'421	102'657
Grub (AR)	174'010	2.14%	997	1.87%	2.03%	103'862	104'695	-833
Heiden	412'350	5.08%	4'030	7.56%	6.07%	310'033	357'255	-47'222
Herisau	1'571'694	19.34%	15'174	28.46%	22.99%	1'174'558	1'778'814	-604'256
Hundwil	56'241	0.69%	975	1.83%	1.15%	58'589	44'289	14'300
Lutzenberg	142'278	1.75%	1'270	2.38%	2.00%	102'355	78'962	23'393
Rehetobel	262'908	3.24%	1'728	3.24%	3.24%	165'419	120'753	44'666
Reute (AR)	51'701	0.64%	634	1.19%	0.86%	43'806	54'861	-11'055
Schönengrund	13'530	0.17%	508	0.95%	0.48%	24'576	47'594	-23'018
Schwellbrunn	114'375	1.41%	1'475	2.77%	1.95%	99'686	68'773	30'913
Speicher	1'170'086	14.40%	4'133	7.75%	11.74%	599'843	399'617	200'226
Stein (AR)	66'705	0.82%	1'371	2.57%	1.52%	77'716	38'551	39'165
Teufen (AR)	1'128'614	13.89%	5'867	11.00%	12.74%	650'662	518'800	131'862
Trogen	477'853	5.88%	1'705	3.20%	4.81%	245'627	225'642	19'985
Urnäsch	415'132	5.11%	2'270	4.26%	4.77%	243'622	261'733	-18'112
Wald (AR)	49'548	0.61%	837	1.57%	0.99%	50'775	28'492	22'283
Waldstatt	270'032	3.32%	1'789	3.36%	3.34%	170'445	182'000	-11'556
Walzenhausen	161'409	1.99%	2'094	3.93%	2.76%	141'156	128'048	13'108
Wolfhalden	162'393	2.00%	1'720	3.23%	2.49%	127'192	126'840	352
<b>Gesamt</b>	<b>8'125'099</b>	<b>100.00%</b>	<b>53'313</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>5'108'760</b>	<b>5'108'760</b>	<b>0</b>

Gewichtung Abfahrten	60%
Gewichtung Einwohner	40%
	100%

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