



Generalsekretariat BD / Tiefbauamt
Generalsekretariat SJD / Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt / Kantonspolizei
Generalsekretariat FD
Amt für öffentlichen Verkehr

Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen

Motorfahrzeugsteuer – Neue Einnahmemodelle

Dokument 02:
Projektdefinition, Leistungsbeschreibung und Verfahrensbestimmungen

St.Gallen, Februar 2021



Inhaltsverzeichnis

1	Projektdefinition	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Problem- und Aufgabenstellung	5
1.3	Anspruchsgruppen	11
1.4	Ziele und Lösungsvarianten	12
1.5	Berührungspunkte zu anderen Projekten und Vorhaben	19
1.6	Projektabwicklung	19
1.7	Risiken	22
2	Leistungsbeschreibung	23
2.1	Leistungsabgrenzung	23
2.2	Leistungen Mandat «Motorfahrzeugsteuer – Neue Einnahmemodelle»	24
3	Verfahrensbestimmungen	27
3.1	Verfahrensart	27
3.2	Vorbefassung, Ausschluss	27
3.3	Bietergemeinschaften	27
3.4	Subplaner	27
3.5	Termine	27
3.6	Auskünfte während der Ausschreibung	27
3.7	Orientierung	28
3.8	Einreichung des Angebots	28
3.9	Formales	28
3.10	Eignungskriterien	28
3.11	Zuschlagskriterien	29
3.12	Vergabe / Zuschlag	29
3.13	Weitere Bedingungen	30
3.14	Vollständigkeit der ausgeschriebenen Leistungen	30
3.15	Gültigkeit des Angebots	30
3.16	Verhandlungen	30
3.17	Publikation	30
3.18	Rechtsmittelbelehrung	30

1 Projektdefinition

1.1 Ausgangslage

Künftige Veränderungen des Fahrzeugparks, des Mobilitätsverhaltens und der gesellschaftlichen Werte mit zugehörigen Veränderungen für die Einnahmengenerierung für die Strasse sind absehbar. Auf der Ausgabe-seite stehen Positionen mit geringerer Varianz und höherer Beeinflussbarkeit (baulicher und betrieblicher Unterhalt, verkehrspolizeiliche Aufgaben) grösseren Investitionen mit ungewisser Realisierungswahrscheinlichkeit und Terminplänen mit hoher Varianz (Grossprojekte) gegenüber.

Vier Motionen und eine Interpellation mit unterschiedlichen Motivationen (u.a. Klimadebatte) nehmen diese Themen auf (Grundlagen [18]-[22]).

Flankierend hat und wird sich die Art der Mittelgenerierung und -verwendung auf Stufe Bund und an der Nahtstelle zu den Kantonen verändern. Gewisse Änderungen treten ab dem Jahr 2020 in Kraft (z.B. Kompensationsbeiträge an Bund, veränderte nicht werkgebundene Beiträge an Kantone), andere sind noch in Entwicklung. Dies gilt es, mit anteiligem Augenmerk und somit in untergeordneter Form bei der Betrachtung zu berücksichtigen.

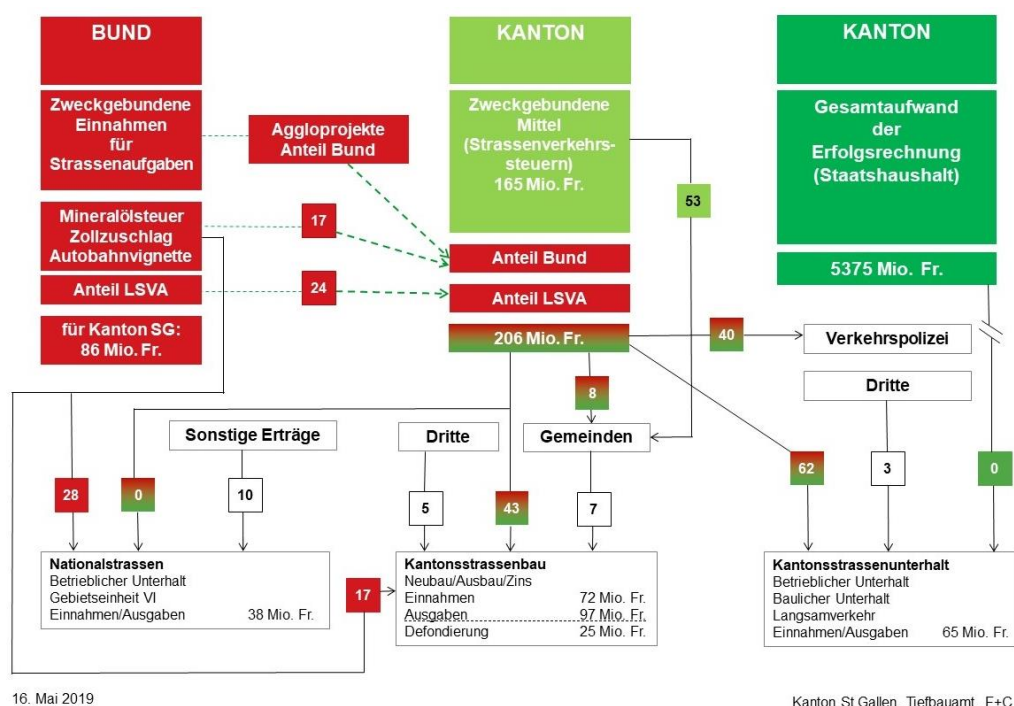


Abbildung 1: Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen», Budgetzahlen 2019

Grundlagen (Auszug)

Bundesrecht:

- [1] Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101; abgekürzt BV)
- [2] Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (SR 641.61; abgekürzt MinöStG)
- [3] Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71; abgekürzt CO₂-Gesetz)



- [4] Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81; abgekürzt SVAG)
- [5] Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (SR 725.116.2, abgekürzt MinVG)
- [6] Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (SR 725.13; abgekürzt NAFG)

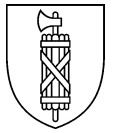
Kantonales Recht:

- [7] Verfassung des Kantons St.Gallen vom 10. Juni 2001 (sGS 111.1; abgekürzt KV)
- [8] Staatsverwaltungsgesetz vom 16. Juni 1994 (sGS 140.1; abgekürzt StVG)
- [9] Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978 (sGS 711.70; abgekürzt SVAG)
- [10] Verordnung über den Erlass der Motorfahrzeugsteuer für emissionsarme Motorfahrzeuge vom 9. Dezember 2008 (sGS 711.73)
- [11] Verkehrsgebührentarif vom 20. Dezember 2005 (sGS 718.1; abgekürzt VGT)
- [12] Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1; abgekürzt StrG)
- [13] Strassenverordnung vom 22. November 1988 (sGS 732.11; abgekürzt StrV)
- [14] Finanzausgleichsgesetz vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG)
- [15] Vollzugsverordnung zum Finanzausgleichsgesetz vom 30. Oktober 2007 (sGS 813.11)
- [16] Finanzhaushaltsverordnung vom 17. Dezember 1996 (sGS 831.1; abgekürzt FHV)

Weitere kantonale Grundlagen:

- [17] Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023, Arbeitsfassung des Baudepartementes vom 31. Januar 2019 nach Beschluss des Kantonsrates vom 19. September 2018, inkl. zugehörige Grundlagendokumente
- [18] Motion 42.18.17 «Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen», überwiesen am 28. November 2018
- [19] Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung», überwiesen am 26. November 2018
- [20] Motion 42.19.05 «Fahrzeuge nach Ökobilanz besteuern», überwiesen am 13. Juni 2019
- [21] Motion 42.19.09 «Steuererleichterungen nur für leichte Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen», überwiesen am 13. Juni 2019
- [22] Interpellation 51.19.47 «Liberale Klima- und Energiepolitik: moderne Bemessungsgrundlagen für Motorfahrzeugsteuern»
- [23] Postulat 43.17.05 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen», überwiesen am 20. September 2017, Bericht der Regierung vom 28. April 2020
- [24] Schwerpunktplanung der Regierung 2017 – 2027¹, 02. Mai 2017
- [25] Bericht des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes, Besteuerung von Personenwagen: Künftige Entwicklung des Steuerertrags, des Bonussystems und der Elektroauto-Rabatte, 14. Juli 2017
- [26] Projektkoordination Tiefbauamt (GIS-Applikation)
- [27] Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023 vom 18. September 2018
- [28] Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen (GVS SG) vom 27. Juni 2017
- [29] EBP, Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton St.Gallen – Update 2020, 12. März 2020

¹ Die Schwerpunktplanung wird im Mai / Juni 2021 neu erlassen, mit Zeithorizont 2021 – 2031. Im Rahmen der Projektbearbeitung ist die aktualisierte Schwerpunktplanung zu berücksichtigen.



1.2 Problem- und Aufgabenstellung

1.2.1 Überblick

- **Ist-Situation:**
Aktuell sind ausreichend finanzielle Mittel für die Finanzierung der erforderlichen Investitionen und Kosten vorhanden. In Abhängigkeit der Umsetzung von Grossprojekten und der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens wäre es aber denkbar, dass zu viel oder zu wenig finanzielle Mittel im Strassenfonds vorhanden sein werden.
- **Problemstellung:**
Je nach politischer Ausrichtung sind unterschiedliche Veränderungen wünsch- und denkbar, vgl. hierzu auch die zugrunde liegenden Motionen (Beispielsweise Erhöhung oder Senkung Strassenabgaben, Finanzierung von strassenfremden Vorhaben mit Strasseneinnahmen oder verursachergerechte Finanzierung, Förderung der Verlagerung von «schlechten» zu «guten» Mobilitätsformen oder keine Steuerung). Die Änderung der Strassenfinanzierung soll nach Möglichkeit bis zum 19. Strassenbauprogramm in Kraft sein, damit dieses in Kenntnis der veränderten Finanzierung verfasst werden kann.
- **Soll-Zustand:**
Strassenfinanzierung, welche stabil ist und auf Veränderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen aber auch auf veränderte Markttendenzen und Mobilitätsverhalten reagieren kann.
- **Konsequenzen**, falls nichts geändert würde oder das Projekt scheitern würde:
Finanzierung grundsätzlich mit jetzigem Modell (Gewichtsbesteuerung) stabil und im Gegensatz zur Finanzierung des Bundes oder auch anderer Kantone wenig betroffen von Tendenzen zu verbrauchsärmeren Motoren oder alternativen Antriebsformen.

Übergeordnete **Ziele der Strassenfinanzierung** sind:

- Die erforderlichen Investitionen und Kosten sind kumuliert über den Betrachtungszeitraum ausreichend finanziert.
- Die Strasse finanziert sich selbst – Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen können durch ihre Benutzer finanziert werden.
- Die Finanzierung ist – zumindest teilweise – verursachergerecht.
- Die Strassenfinanzierung lässt die Bildung von politischen Schwergewichten hinsichtlich Mittelverwendung und -generierung zu und ist somit offen für die Veränderung von gesellschaftlichen Wertvorstellungen und politischen Mehrheiten, ohne dass die zugehörigen Gesetze angepasst werden müssen.

1.2.2 Analyse der Ausgangslage

Die für Bau und Unterhalt erforderlichen Mittel konnten mit den vorhandenen Instrumenten hinreichend generiert werden. Dank der gewählten Besteuerung über das Fahrzeuggewicht haben die Effizienzsteigerungen der Motoren im Gegensatz zu anderen Kantonen oder dem Bund wenig Einfluss auf die Mittelgenerierung.

Die generierten Einnahmen konnten gut Schritt halten mit der Erhöhung der Verkehrsleistung und der Erhöhung der Ausgaben, sodass die Fundsituation generell als stabil bezeichnet werden kann.

a) MITTELGENERIERUNG

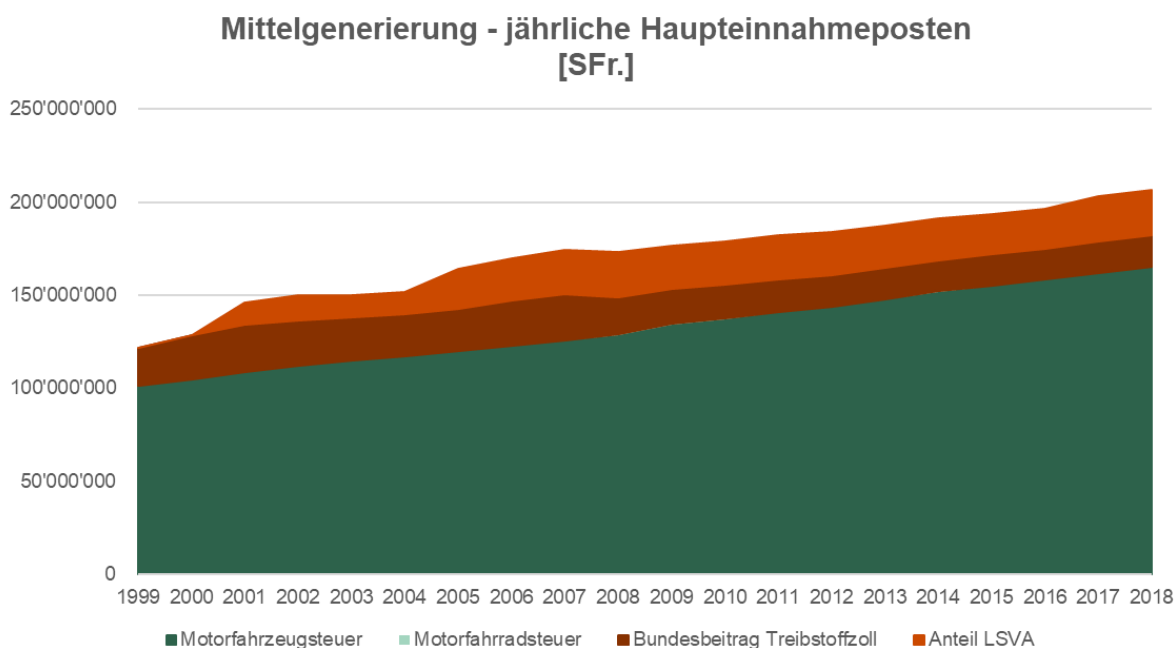


Abbildung 2: Haupteinnahmeposten Strassenfonds Kanton St.Gallen 1999 bis 2018, kumuliert
Quelle: Kanton St.Gallen, 13. bis 16. Strassenbauprogramm, Graphik: Helbling (1)

- ⇒ Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer steigen stetig und bilden die Haupteinnahmequelle zur Finanzierung des Kantonsstrassennetzes.
- ⇒ Die Einnahmen aus der LSVA sind seit Erreichung des Maximalsteuersatzes (2007) relativ konstant. Gleiches gilt für die Einnahmen aus dem Treibstoffzoll.
- ⇒ Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer sollten aufgrund ihres Anteils genauer betrachtet werden, die Bundesbeiträge könnten summarischer modelliert werden.
- ⇒ Die Motorfahrradsteuer ist irrelevant, sie könnte (falls erforderlich für die Gewinnung von politischen Mehrheiten) auch aufgehoben werden.
- ⇒ Ein allfälliges Ausgabenwachstum wäre mit der Motorfahrzeugsteuer oder neuen Steuerformen aufzufangen.

(1) In den Graphiken sind nur die Anteile der wichtigsten Mittelgenerierungs- und verwendungskategorien dargestellt. Nicht dargestellt sind Kleinstanteile im Promillebereich wie Vermögensverwaltungskosten oder Beiträge an Wander-/Radwege

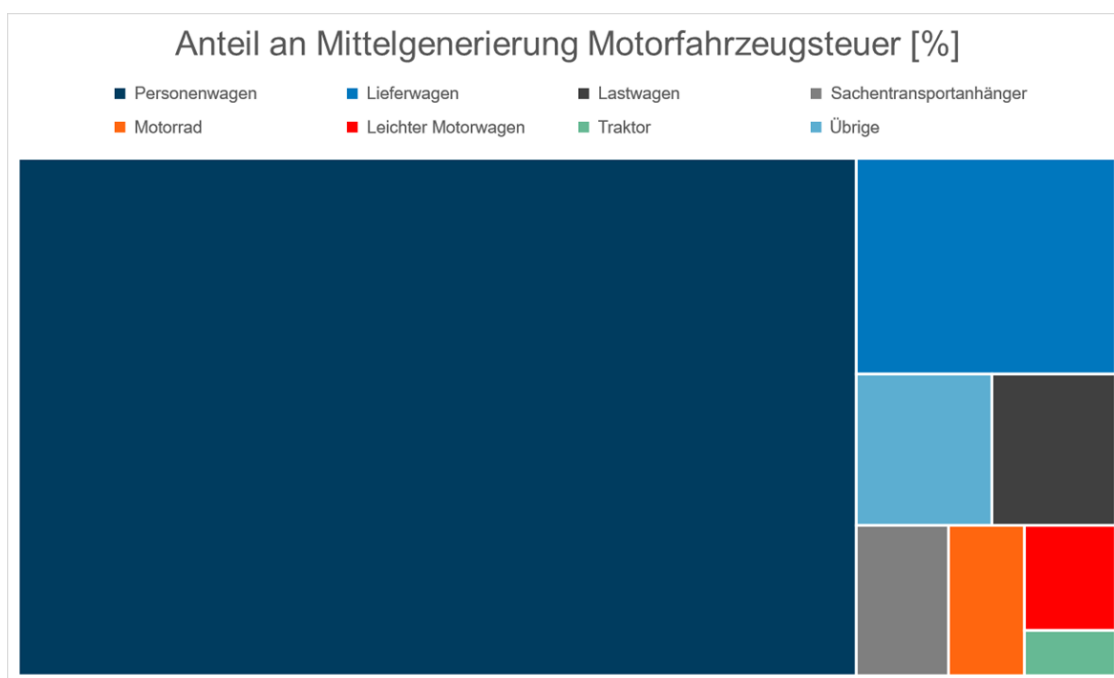


Abbildung 3: Anteile der verschiedenen Fahrzeugkategorien an der Mittelgenerierung
 Quelle: Kanton St.Gallen, Strassenverkehrsamt, Graphik: Helbling

- ⇒ Die **PW** generieren rund **¾ der Motorfahrzeugsteuer**.
- ⇒ Die **Lieferwagen** sind mit rund **10%** und die **Lastwagen** (inkl. Anhänger) mit rund **6%** zwei weitere wesentliche Mittelgeneratoren, die mutmasslich preissensibler auf interkantonale Besteuerungskonkurrenz reagieren.

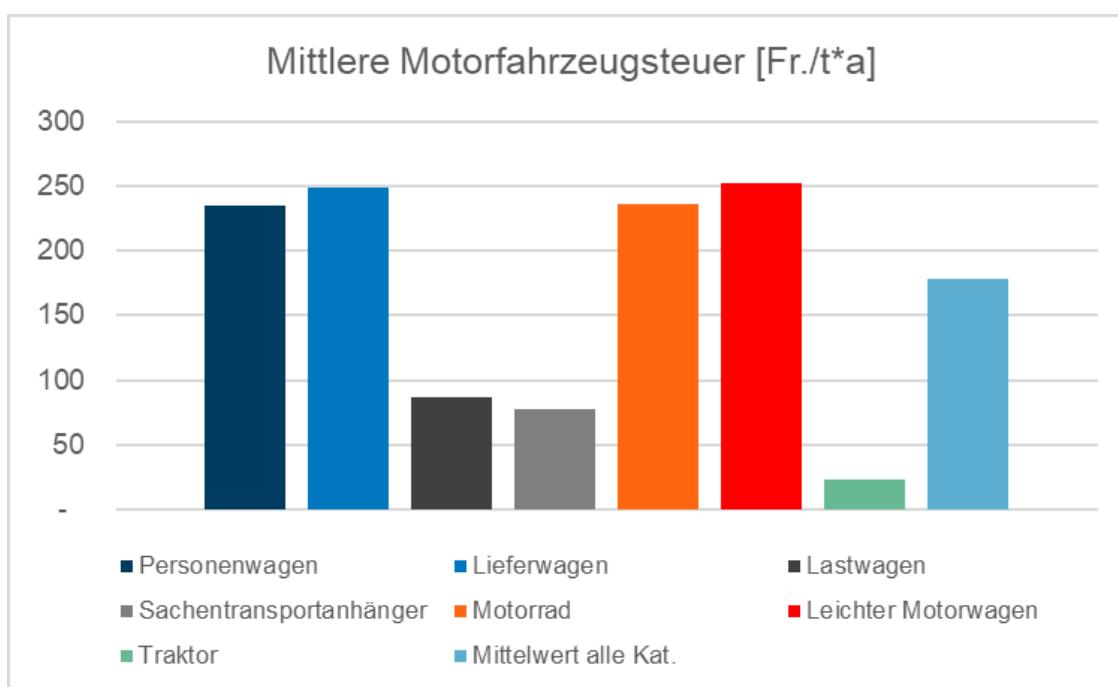


Abbildung 4: Mittlere Motorfahrzeugsteuer [Fr./t*a],
 Quelle: Kanton St.Gallen, Strassenverkehrsamt, Graphik: Helbling

- ⇒ Die Fahrzeuge für den Personentransport werden bezogen auf die Abgabe pro Tonne deutlich höher belastet als die Lastwagen oder die landwirtschaftlichen Fahrzeuge

b) MITTELVVERWENDUNG

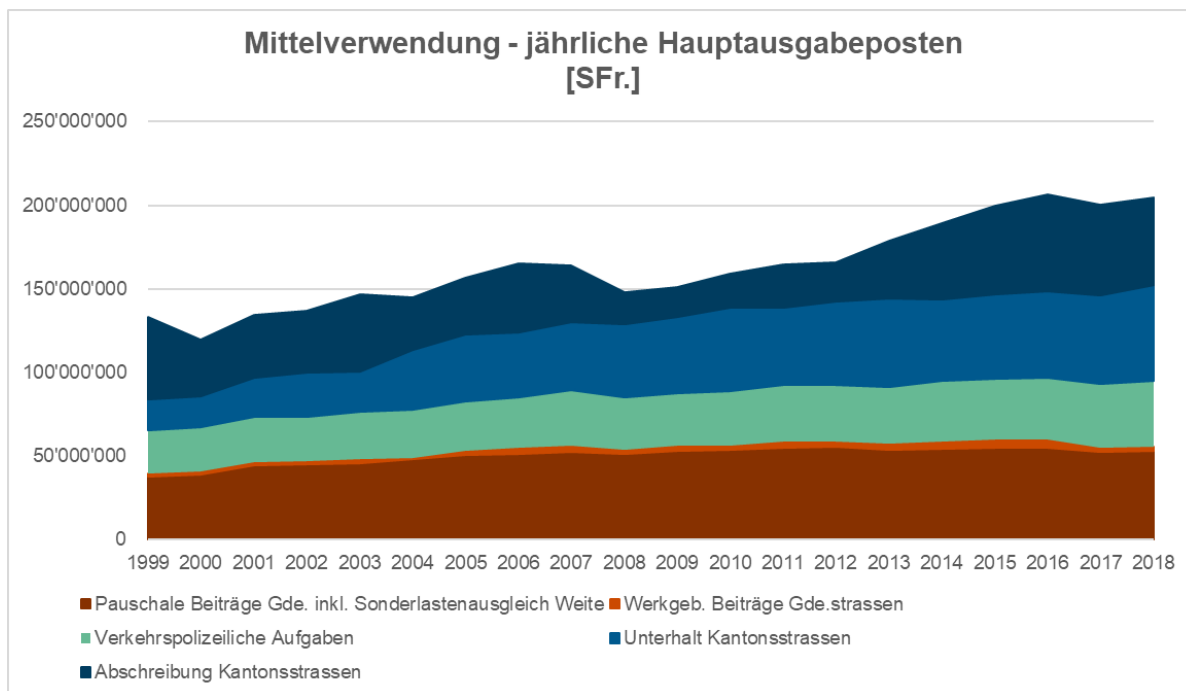


Abbildung 5: Hauptausgabeposten Strassenfonds Kanton St.Gallen 1999 bis 2018

Quelle: Kanton St.Gallen, 13. bis 16. Strassenbauprogramm, Graphik: Helbling

- ⇒ Die Ausgaben für die Kantonsstrassen und die Polizei sollten aufgrund der retrospektiven Entwicklungen genauer betrachtet werden.
- ⇒ Die Abschreibungen sind u.a. aufgrund der gewählten Praxis sehr volatil. Es wird vorgeschlagen, die Abschreibungspraxis nicht zu thematisieren und eine Fondsimulation anhand einer Mittelflussbetrachtung vorzunehmen.
- ⇒ Das Wachstum der Unterhaltskosten ist stetig, die Korrelation mit den zugehörigen Treibern (Netzlänge, m², Strassenzustand) wäre zu analysieren, um eine hinreichend genaue Langfristprognose erstellen zu können.
- ⇒ Das Wachstum der Polizeiausgaben ist weniger ausgeprägt, auch hier wäre jedoch die Korrelation mit den zugehörigen Treibern zu analysieren.
- ⇒ Die Beiträge an die Gemeinden könnten summarischer auf Basis der heutigen gesetzlichen Grundlagen modelliert werden.



c) QUERVERGLEICH ZU EINNAHMEMODELLEN ANDERER KANTONE

- ⇒ Die kantonale Diversität in der Mittelgenerierung kann vereinfacht (1) in vier Hauptbemesungselemente und sechs Varianten für die Fahrzeugbesteuerung unterteilt werden.
- ⇒ Es werden primär die Dimensionen Gewicht, Hubraum, Leistung und CO₂-Emission besteuert.

Kanton													
Hubraum / Steuer-PS	✓						✓			✓	✓		✓
Leistung								✓					
Gesamtgewicht		✓	✓	✓	(Leer-gewicht)	✓						✓	
CO ₂ -Emission					✓								✓

Kanton													
Hubraum / Steuer-PS	✓	✓	✓		✓		✓				✓		✓
Leistung				✓				✓			✓		
Gesamtgewicht				✓		✓		✓	✓		✓		✓
CO ₂ -Emission													

Tabelle 1: PW-Besteuerung schematisch, Quelle: TCS, Tabelle: Helbling

(1): Obige Darstellung ist vereinfacht und behandelt nur die PW-Besteuerung. In vielen Kantonen wird differenziert besteuert (PW/Motorräder und LW/Lieferwagen unterschiedlich), z.B. Kt. AG, FR, GRC, NW, ZG: PW+Motorräder nach Hubraum, LW/Lieferwagen nach Gewicht

Abbildung 6: Überblick PW-Besteuerung der einzelnen Kantone, Quelle: Helbling

Solitäre Modelle

Modell	Treiber / Wirkung	Wertung	
		+	-
Modell A) Nur Hubraum / Steuer-PS	ccm Ca. Durchschnittlicher Verbrauch	Berücksichtigt indirekte Kosten recht gut	Ausgerichtet auf Verbrennungsmotoren, keine Berücksichtigung Wirkungsgrad
Modell B) Nur Leistung	PS Spitzenleistung	Aus sozialer Sicht positiv: Luxusgüter höher besteuert	Berücksichtigt indirekte Kosten schlecht (nur Spitzenleistung)
Modell C) Nur Gesamtgewicht	t Gewicht (leer/beladen)	Verursacherprinzip (Strassenschädigung)	PW für Strassenschädigung nahezu irrelevant, berücksichtigt indirekte Kosten nicht.
Modell D) Nur CO ₂ -Emission	CO ₂ CO ₂ -Emission	Versuch, die indirekten Kosten mitzubetrachten	Nur Endenergieträger berücksichtigt Finanzierungsprobleme bei zunehmender Elektrifizierung



Kombinierte Modelle

Modell		Treiber / Wirkung	Wertung	
			+	-
Modell E) Hubraum / Steuer-PS und Gesamtgewicht	ccm t	Ca. Ø Verbrauch Gewicht (leer/beladen)	Verursacherprinzip: indirekte Kosten (Verbrauch) und direkte Kosten (Strassenschädigung)	Ausgerichtet auf Verbrennungsmotoren, keine Berücksichtigung Wirkungsgrad, PW für Strassenschädigung nahezu irrelevant
Modell F) Leistung und Gesamtgewicht	PS t	Spitzenleistung Gewicht (leer/beladen)	Aus sozialer Sicht positiv: Luxusgüter höher besteuert	PW für Strassenschädigung nahezu irrelevant, berücksichtigt indirekte Kosten schlecht (nur Spitzenleistung).
Modell G) Gewicht und CO ₂ -Emission	t CO ₂	Gewicht (leer/beladen) CO ₂ -Emission	Versuch, die direkten und indirekten Kosten mitzubetrachten	PW für Strassenschädigung nahezu irrelevant, Nur Endenergieträger berücksichtigt Finanzierungsprobleme bei zunehmender Elektrifizierung

Abbildung 7: Wertung PW-Besteuerungsmodelle der einzelnen Kantone, Quelle: Helbling

Erkenntnisse und Fragen aus dem Quervergleich mit anderen Kantonen ausblickend auf mögliche künftige Fahrzeugbesteuerungsmodelle:

- ⇒ Als indirekte Kosten werden primär der Energieverbrauch respektive die potentiellen Luftemissionen besteuert.
- ⇒ Die **Lärmemissionen** werden (noch) nicht besteuert => **zu thematisieren**.
- ⇒ Die **Gewichtsbesteuerung** kann anhand des Leergewichts, des Gewichts inkl. Zuladung (z.B. Kanton St.Gallen) oder einer Mischung von beiden erfolgen. Auch eine Differenzierung nach Fahrzeugtyp ist denkbar (z.B. PW exkl. Zuladung, Lieferwagen inkl. Zuladung).
- ⇒ **Welche Fahrzeuge nach Gewicht** besteuern? Nur diejenige, bei welchen das Gewicht relevant für die Strassenschädigung ist (**LW + Lieferwagen**) oder auch PW («Grundbesteuerung» nach Gewicht und zusätzliche Besteuerung mit Verbrauch oder nur nach Verbrauch)?
- ⇒ **Welcher Energieverbrauch** soll als Bemessungsart verwendet werden? Primärenergieverbrauch oder Endenergieverbrauch (z.B. Wasserstoffmotor oder Benzinmotor schlechterer Wirkungsgrad als Elektromotor)?
Empfehlung: Primärenergieverbrauch in Benzinäquivalent
- ⇒ Spitzenleistung (kW) besteuern oder durchschnittlichen Verbrauch (z.B. kWh resp. Liter Benzinäquivalent pro 100km)? **Empfehlung: Durchschnittlichen Verbrauch**

1.3 Anspruchsgruppen

Die **Anspruchsgruppen für die Projektabwicklung** ergeben sich hauptsächlich aus den Beeinflussungen von Mittelgenerierung und -verwendung und sind:

- Strassenverkehrsamt (Mittelgenerierung): Strassenverkehrssteuer (Motofahrzeugsteuer und Motorfahrradsteuer)
- Bundesamt für Strassen (Mittelgenerierung): Treibstoffzoll/-zuschlag, LSVA
- Tiefbauamt (Mittelverwendung): Baulicher und betrieblicher Unterhalt, Investitionen
- Kantonspolizei (Mittelverwendung): Künftige Finanzmittel für verkehrspolizeiliche Aufgaben
- Finanzdepartement (Mittelverwendung und -generierung): Finanzplanung, Auswirkungen auf Staatsrechnung und Spezialfinanzierung (Strassenfonds)
- Amt für öffentlichen Verkehr (Mittelverwendung, Finanzierungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr)
- Amt für Gemeinden (zu allfälligen Aspekten des Finanzausgleichs)



Abbildung 8: Retrospektive Anteile der Mittelgenerierung, Quelle: [17], Graphik: Helbling ⁽¹⁾

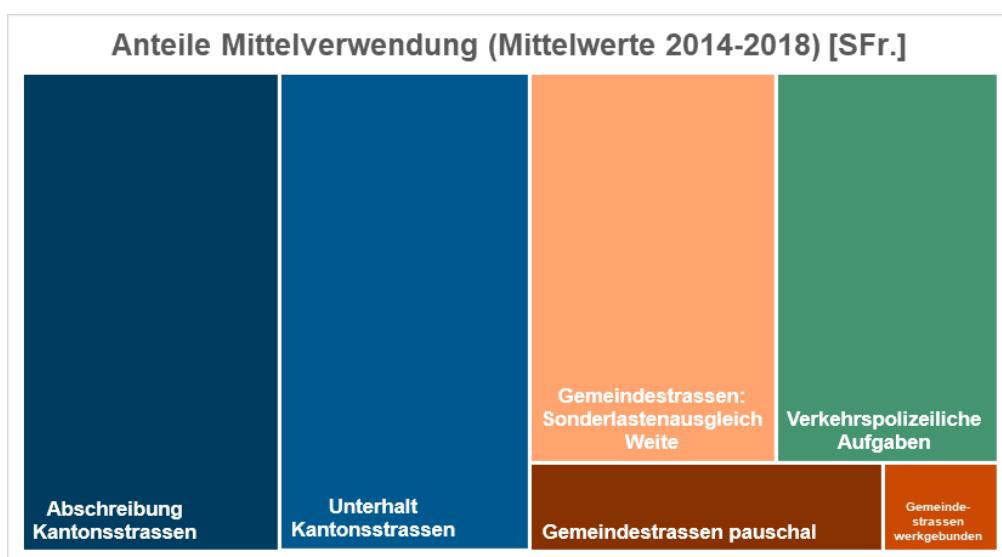


Abbildung 9: Retrospektive Anteile der Mittelverwendung, Quelle: [17], Graphik: Helbling ⁽¹⁾

⁽¹⁾ In den Graphiken sind nur die Anteile der wichtigsten Mittelgenerierungs- und verwendungskategorien dargestellt. Nicht dargestellt sind Kleinstanteile im Promillebereich wie Motorfahrradsteuer, Vermögensverwaltungskosten, Beiträge an Wander-/Radwege



Zusätzlich zu vorgenannten Anspruchsgruppen sind potentiell die nachfolgenden Interessensvertreter aus heutiger Sicht von Bedeutung bei der Meinungsbildung (nachfolgende Auflistung nicht abschliessend), wobei die zu involvierenden Interessensvertreter auf Basis der Inhalte des Thesenpapiers vor dessen Vernehmlassung durch den Lenkungsausschuss definiert werden:

- Motorisierter Individualverkehr: ACS/TCS/VCS
- Schwerverkehrsinteressensgruppen: ASTAG
- Gewerbliche Transporte/ Lieferwagenbesteuerung: Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen, Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell
- Landwirtschaft (aktuell bevorzugte Behandlung): Landwirtschaftsamt, Bauernverband
- Velofahrende: pro Velo
- ÖV: VÖV
- Beiträge an Gemeindeinfrastrukturen: Amt für Gemeinden, Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP)
- Natur- und Landschaftsschutz (beispielsweise mögliche Finanzierung von zugehörigen Projekten via Strassenverkehrsabgaben): Amt für Natur, Jagd und Fischerei; Amt für Umwelt, pro natura / wwf
- Energie, Luft und Klima: Amt für Wasser und Energie, VCS, wwf
- Lärm: Lärmliga Schweiz

1.4 Ziele und Lösungsvarianten

1.4.1 Rahmenbedingungen

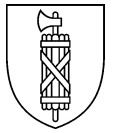
- Der Mitteleinsatz für die Projektabwicklung soll effizient, redundanzfrei, zielorientiert und wirkungsvoll sein.
- Die Projektergebnisse sollen mehrheitsfähig sein.
- Die geänderte Strassenfinanzierung soll nach Möglichkeit bis zum 19. Strassenbauprogramm in Kraft sein.

1.4.2 Projektziele und -abgrenzung

Projektziele

Die **Ziele des Projekts** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die gewählte Lösung soll den Anforderungen an die Strassenfinanzierung nach Abschnitt 1.2 gerecht werden.
- Aufzeigen retrospektiver und prospektiver Mittelbedarf und -verwendung auf Basis der gültigen Rahmenbedingungen
- Aufzeigen von alternativen Modellen von Mittelgenerierung und -verwendung und mögliche Instrumente zur langfristigen Sicherstellung der Balance zwischen Mittelgenerierung und -verwendung unter Berücksichtigung sich verändernder gesellschaftlicher Wertvorstellungen
- Erörterung und Beantwortung möglicher übergeordneter politischer Fragestellungen
- Darlegung der Auswirkungen der Änderungen aus Sicht der einzelnen Mobilitätsteilnehmenden



Randbedingungen für die Modellierung

Folgende Randbedingungen können für die Modellierung als **fix** betrachtet werden:

- **Teuerung** für Mittelgenerierung identisch mit Teuerung für Mittelverwendung und diese wiederum identisch mit dem Landesindex der Konsumentenpreise (LIK). => Sämtliche Berechnungen erfolgen mit **realen Preisen mit Preisstand 31.12.2020**.
Faktisch wird somit prospektiv die Teuerung ausgeklammert und die retrospektiven nominalen Zahlen werden via LIK auf den Preisstand per 31.12.2020 umgerechnet.
- **Bandbreite Gemeindestrassenbeiträge** aufgrund der gültigen gesetzlichen Bestimmungen
- **Abschreibungspraxis** (nur Mittelflussbetrachtung im Rahmen des Projekts)
- Durch den Bund vereinnahmte Steuern (real gleich bleibender Beitrag)

Nachfolgende Randbedingungen und Einflussgrössen sind **variabel** und sollen somit für die verschiedenen Lösungsvarianten und den Referenzzustand im Rahmen der Fondsimulation modelliert werden (vgl. auch Abschnitt 1.4.3):

- Entwicklung **Fahrzeugpark** und Mobilitätsverhalten
- Entwicklung **Strassennetz** und zugehörige Unterhaltsaufwendungen
- **Umsetzungswahrscheinlichkeit von Grossprojekten**
- **Organisation und Aufgaben des Tiefbauamts** und zugehörige Aufwendungen
- Entwicklung **Strassenzustand**
- Entwicklung **verkehrspolizeiliche Aufgaben** und zugehörige Aufwendungen
- Mögliche **Gesetzesänderungen** und deren Auswirkungen

Grundlagen für die Modellierung

Folgende wesentlichen Grundlagen sind **vorhanden** und sollen als Basis für die Modellierung verwendet werden:

- [17], [25], [27]

Folgende Grundlagen sind im Rahmen des Projekts **zu erarbeiten**:

- Mittelbedarfsplanung Strasseninvestitionen bottom-up aufgrund der Terminplanung der wesentlichen Projekte => TBA mit Unterstützung Projektleitung
- Mittelbedarfsplanung für verkehrspolizeiliche Aufgaben (Kantonspolizei und Stadtpolizei) aufgrund der künftigen Tätigkeiten und des dafür benötigten Personals inkl. Sensitivitäten hinsichtlich potentieller Gesetzesänderungen (insbesondere allgemeine Verkehrskontrollen, Unfallprävention und -management, Geschwindigkeitsmessungen, Abstandsmessungen, Lärm-messungen)
- Treiberbasierte Modellierung der Mittelgenerierung (Referenzzustand)

1.4.3 Lösungsvarianten

a) MITTELGENERIERUNG

⇒ Die geläufigen Einnahmemodelle können unterteilt werden in eine Besteuerung nach Mobilitätsform, nach Verkehrsträger (Infrastruktur) und nach Fahrzeug.



(1) «Mobility-Pricing», (2) «Road-Pricing», (3) «Wie heute in den Kantonen»

Abbildung 10: Überblick mögliche Familien von Modellen zur Mittelgenerierung, Quelle: Helbling

Es ist davon auszugehen, dass die Einführung einer Infrastruktur- oder Mobilitätsbesteuerung unter anderem infolge der Abhängigkeiten zum Gemeindestrassen- und Nationalstrassennetz einem sehr langen Zeithorizont für deren Einführung bedürfte, im vorgesehenen Zeitraum kaum realisierbar ist und auch nicht in einem kantonalen «Alleingang» umgesetzt werden könnte. Hier setzt schon das Bundesrecht Schranken, indem Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung (SR 101) vorschreibt, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei sei, und indem Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) den Kantonen ausschliesslich das Recht «zur Besteuerung der Fahrzeuge und zur Erhebung von Gebühren» vorbehält, kantonale Durchgangsgebühren explizit ausschliesst und damit eine Mobilitäts- und Infrastrukturbesteuerung nicht zulässt.

⇒ Nach einer ersten Einschätzung soll daher ausschliesslich die Fahrzeugbesteuerung weiterverfolgt werden.

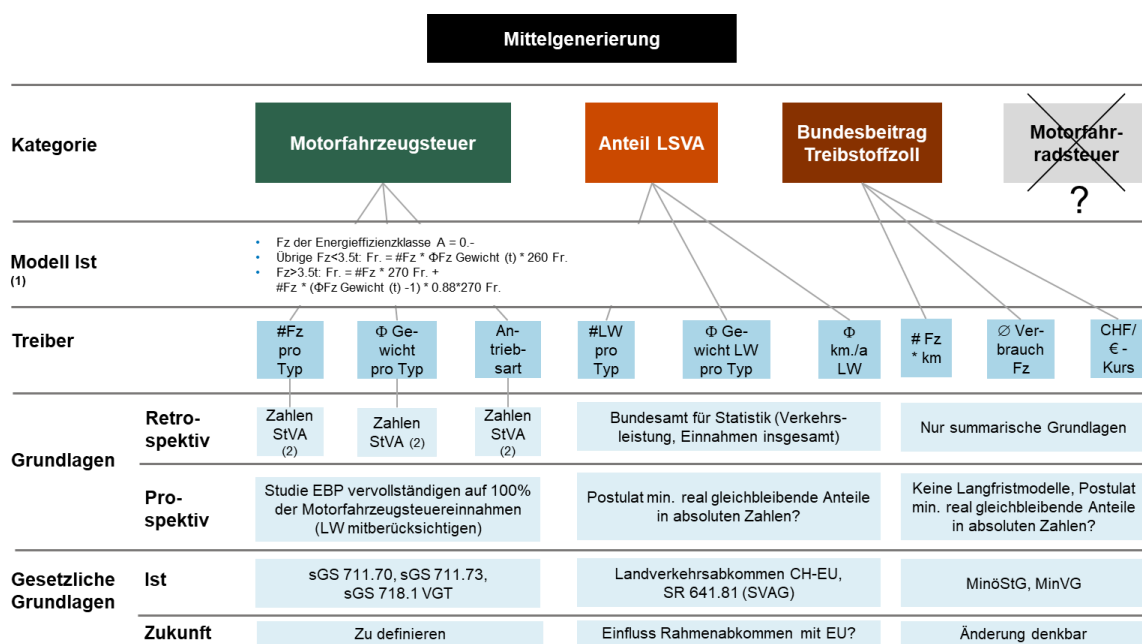
Aus heutiger Sicht **übergeordnet** thematisierbare **Fragestellungen** hinsichtlich der **Mittelgenerierung** wären (keine abschliessende Aufzählung):

- Im Detail zu beleuchtendes **Besteuerungsmodell? Empfehlung: Fahrzeugbesteuerung.**
- Definition Ansatz für die Besteuerungs-/Preisfestlegung
 - Wird an der Kombination Steuerbemessung / Steuerfuss festgehalten?
 - Sollen die Einnahmen mittels antizipierten Preiselastizitäten in ihrer Gesamtheit maximiert werden?
 - oder soll ein verursachergerechtes Modell gewählt werden?
 - oder soll mit der Besteuerung gesteuert werden, d.h. mittels einer erhöhten Besteuerung einen Anreiz für die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr/Güterverkehr auf alternative Mobilitätsformen geschaffen werden?
- Ist der heutige Steuerfuss für die Motorfahrzeugsteuer angemessen?
- Sollen nebst den direkten Kosten (Gewicht/Strassenschädigung) und den indirekten Kosten für die Schadstoffemissionen (Energieverbrauch/CO₂) auch die **Lärmemissionen** in Besteuerungsmodellen berücksichtigt werden?
- Welches ist eine angemessene **Verschuldungsobergrenze**? Sind **temporäre Erhöhungen der Verkehrssteuer** im Falle der Realisierung von Grossprojekten denkbar? Bei wem liegen die Kompetenzen für deren Festlegung?

Hinsichtlich der **Modellierung der Einnahmeströme des Referenzzustands** wird folgender Lösungsansatz vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Abbildung)

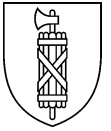
- **Treiberbasierte Modellierung** («bottom-up») von:
 - Motorfahrzeugsteuer
- **Pauschale Modellierung** («top-down») von:
 - Kantonsanteils der LSVA
 - Kantonsanteil des Mineralölsteuerertrags und weiterer Bundesbeiträge (z.B. Treibstoffzoll)

Mögliche Modellierung der Mittelgenerierung für den Referenzzustand



(1) Nach erfolgter Modellierung Vergleich mit Total Ist, Ziel z.B.: 95%-Vertrauensintervall (Abweichung max. 5% der Ist-Daten vom Modell)
 (2) Für PW: EBP-Studien, zu ergänzen mit restlichen Fz.

Abbildung 11: Möglicher Ansatz für die Modellierung des Referenzzustands der Mittelgenerierung, Quelle: Helbling



b) MITTELVERWENDUNG

Aus heutiger Sicht **übergeordnet** thematisierbare **Fragestellungen** hinsichtlich der Mittelverwendung wären (keine abschliessende Aufzählung):

- Werden die heutigen Posten für die Mittelverwendung beibehalten?
- Werden Posten der Mittelverwendung in den allgemeinen Staatshaushalt transferiert (z.B. Polizei)?
- Sollen neue Posten für die Mittelverwendung geschaffen werden (z.B. Massnahmen zu Gunsten Natur- und Landschaftschutz, ÖV-Förderung, Veloförderung)?

Hinsichtlich der **Modellierung der Ausgabenströme** wird folgender Lösungsansatz vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Abbildung)

- **Treiberbasierte Modellierung** («bottom-up») von:
 - Investitionen (Mittelfluss)
 - Baulicher und betrieblicher Unterhalt
 - Verkehrspolizeiliche Aufgaben (Kantons- und Stadtpolizei)
- **Pauschale Modellierung** («top-down») von:
 - Werkgebundene und pauschale Beiträge an Gemeindestrassennetz (inkl. Sonderausgleich Weite)

Mögliche Modellierung der Mittelverwendung für den Referenzzustand

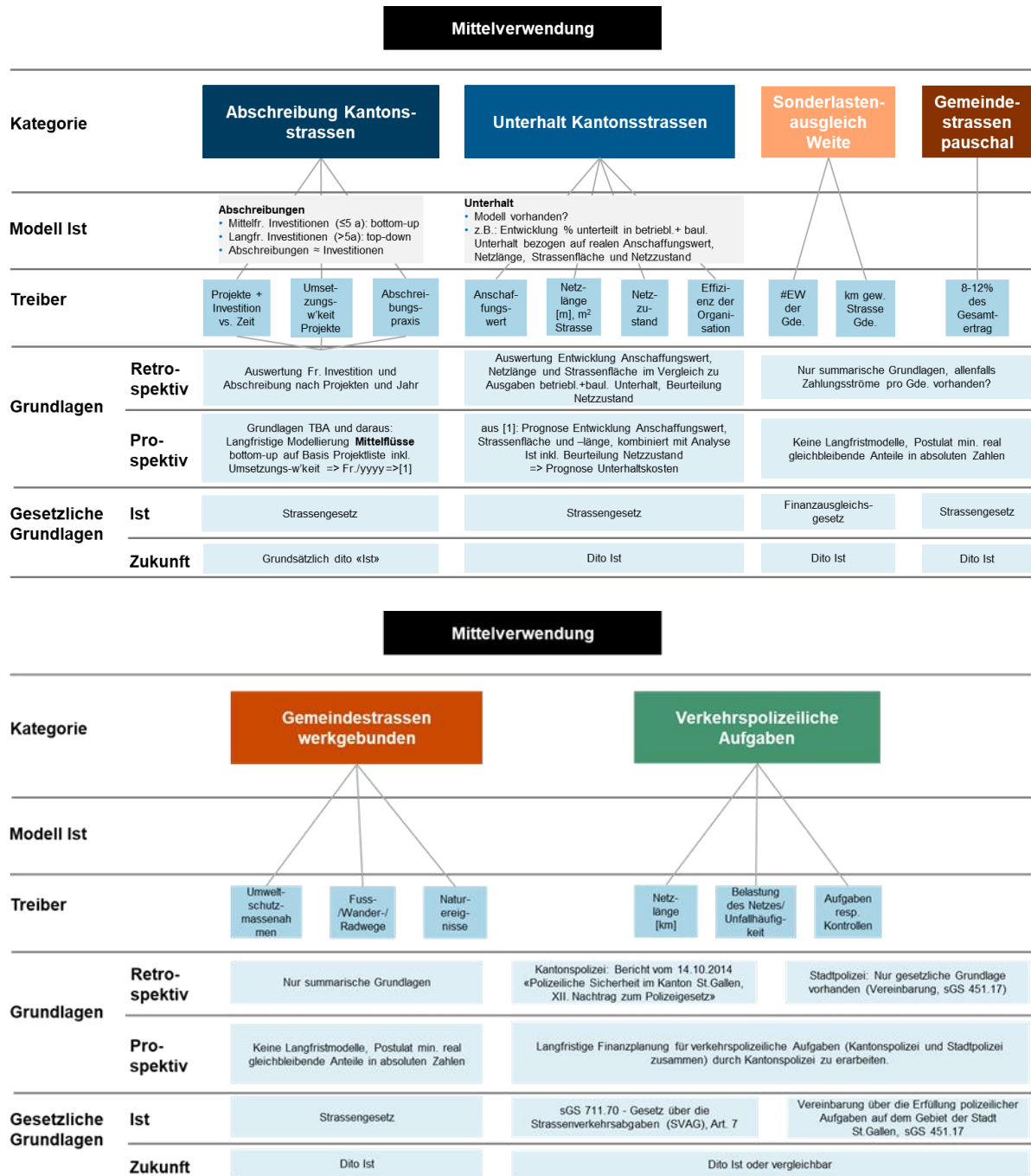
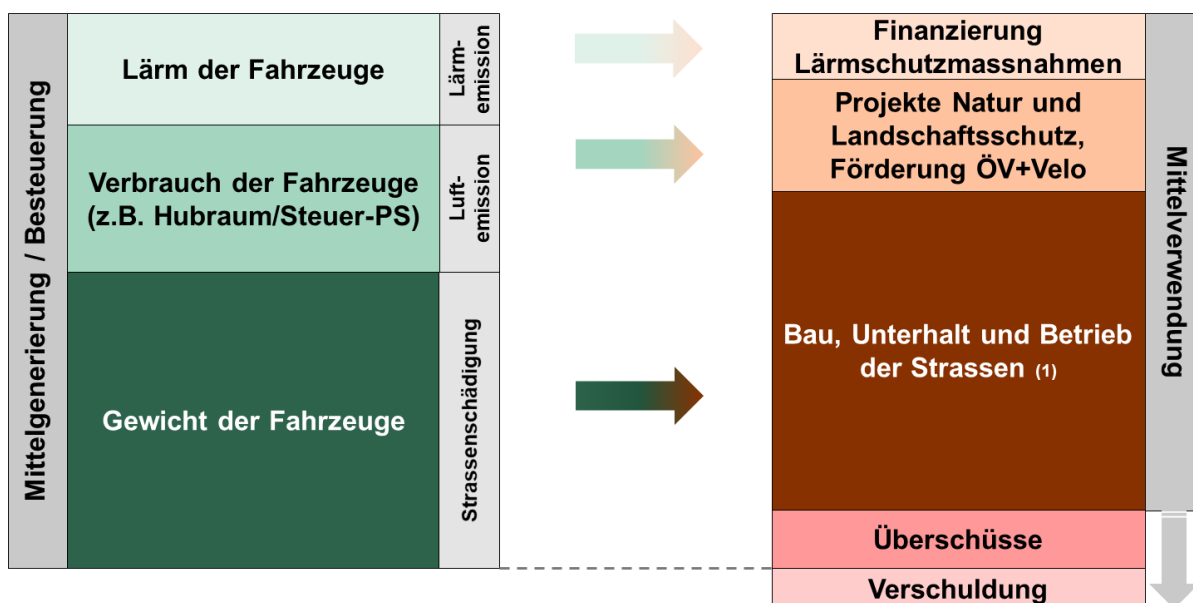


Abbildung 12: Erste Gedanken zu einer möglichen Modellierung des Referenzzustands für die Mittelverwendung
Quelle: Helbling

c) MITTELGENERIERUNG VS. MITTELVERWENDUNG

Eine zentrale Fragestellung wird die Balance zwischen Mittelgenerierung und Mittelverwendung sein. So ist die Thematisierung von neuen Mittelverwendungspositionen in Kausalität zu indirekten Kosten der Strassenbenützung denkbar (beispielsweise Lärmschutzmassnahmen, Projekte zu Gunsten Natur und Landschaftsschutz, Förderung ÖV+Velo).

Im Projekt sollen zudem die gewünschten Steuerungsmöglichkeiten bei langfristigen Überschüssen oder einem Anstieg über die definierte Verschuldungsgrenze hinaus definiert werden (sei dies via Anpassung des Steuerfusses, Verzichtsplanung bei der Mittelverwendung, Kürzung von Subventionen und Erleichterungen oder weiteren Massnahmen).



(1) inkl. bauliche Elemente strassengebundener ÖV und verkehrspolizeiliche Aufgaben

Abbildung 13: Erste Gedanken Mittelgenerierung vs. Mittelverwendung
Quelle: Helbling

1.4.4 Auswirkungen auf die Staatsziele

Das Projekt hat Auswirkungen auf die folgenden Staatsziele:

- [7], Art. 16 (Umweltschutz)
- [7], Art. 18 (Verkehr)
- [7], Art. 22 (Sicherheit und Ordnung)
- [7], Art. 23 (Aussenbeziehungen)

Das Projekt hat Einfluss auf folgende Schwerpunkte der Regierung:

- [24], Abschnitt 1.2 «Zukunftsfähige Infrastruktur»
- [24], Abschnitt 3.4 «Umfassende Sicherheit»

Die Bewertung des Projekts mittels des Nachhaltigkeitsbewertungsinstruments des Kantons St.Gallen erfolgt an wichtigen Entscheidungspunkten, voraussichtlich zwecks Varianteneingrenzung respektive -verabschiedung anlässlich der zugehörigen Workshops mit der Gesamtregierung.



1.5 Berührungspunkte zu anderen Projekten und Vorhaben

Das Projekt wird in Abhängigkeit der jeweiligen Finanzierungsvariante unterschiedliche Auswirkungen auf Finanzen, Personal und IT haben. Die Berührungspunkte und Wechselwirkungen werden im Rahmen der Variantengenerierung aufgezeigt und für die Eingrenzung der Varianten im Sinne der Beurteilung der Umsetzungskomplexitäten bewertet.

1.6 Projektabwicklung

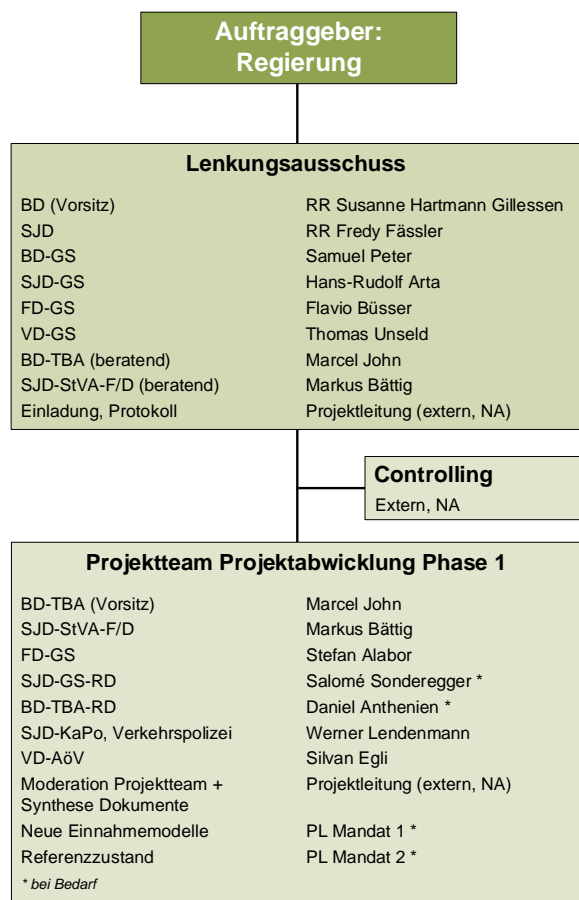
1.6.1 Projektorganisation und -controlling

Die Führung des Projekts und die Erarbeitung der Inhalte obliegen dem **Projektteam**. Dieses wird zwecks Gewährleistung der Balance zwischen den Departementen durch eine externe Stelle moderiert/geleitet. Die Zusammensetzung des Projektteams wird dabei nach Phasen differenziert.

Diejenigen Organisationseinheiten, die einen Einfluss auf die Mittelgenerierung oder -verwendung haben, sollen in das Projekt eingebunden werden (vgl. Abschnitt 1.3). Flankierend sollen die betroffenen Rechtsdienste eingebunden werden, um eine nahtlose Überleitung von Inhaltserarbeitung zur Verfassung der Botschaft und zugehöriger Änderungen von Gesetzen und Verordnungen zu ermöglichen.

Projektorganisation

Phase 1 (Inhaltserarbeitung)



Phase 2 (Botschaft + Gesetzesänderungen)

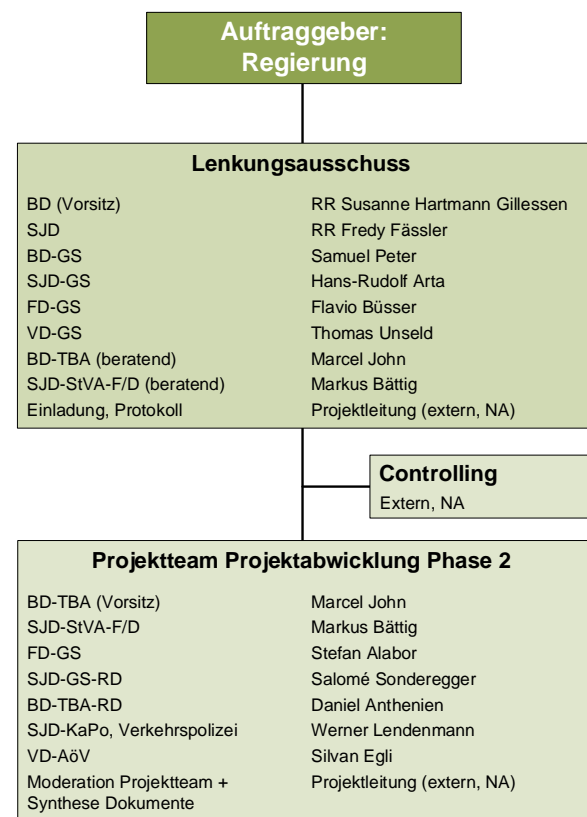


Abbildung 14: Vorschlag Organigramme Phase 1 und 2
Nicht dargestellt sind Mitwirkungen oder spezifische Workshops



Das Amt für Gemeinden wird kontinuierlich über die Projektergebnisse informiert und bei Bedarf in das Projektteam eingebunden, falls sich eine Änderung für den Sonderlastenausgleich Weite abzeichnen sollte.

Die Staatskanzlei (RELEG) wird im Bedarfsfall für die Ausarbeitung von Botschaft und Gesetzesänderungen in Abhängigkeit deren Umfang und interdepartementalen Ausprägung beigezogen.

Das Ausgabenmodell für die Erfüllung der verkehrspolizeilichen Aufgaben wird durch die Kantonspolizei (allenfalls in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei) erarbeitet, die Integration der Resultate ins Gesamtprojekt erfolgt durch die entsprechende Vertretung in der Projektorganisation.

Rollen und Kompetenzen

Der **Lenkungsausschuss** nimmt Kenntnis von Zwischenresultaten und unterbreitet der **Regierung** im Rahmen eines Workshops nach erfolgter Vorberatung durch die **Generalsekretärenkonferenz** (GSK) einen Vorschlag zur **Varianteneingrenzung inkl. Thesenpapier**. Das Thesenpapier wird nach dessen Verabschiedung den unter Abschnitt 1.3 aufgeführten Anspruchsgruppen zur Stellungnahme unterbreitet.

Im Anschluss entscheidet die Regierung auf Antrag des Lenkungsausschusses und nach erfolgter Vorberatung durch die GSK, in welcher Form die eingegangenen **Stellungnahmen** für die Ausarbeitung der Bestvariante inkl. Botschaft berücksichtigt werden. Gleiche Kaskade gilt für die Genehmigung des Berichts inkl. Botschaft.

Das **Projektteam** erarbeitet sämtliche Unterlagen und legt diese jeweils dem Lenkungsausschuss vor.

Die Projektführung erfolgt durch die **Projektleitung**. Die Standberichterstattung an den Lenkungsausschuss mittels Statusberichten erfolgt jeweils anlässlich der jeweiligen Lenkungsausschusssitzungen (vgl. Abschnitt 1.6.2).

Projektcontrolling und Risikomanagement obliegen einer zusätzlichen externen Stelle.

1.6.2 Zeitplan

Ursprünglich bestand die Absicht, das Projekt bis zur Verabschiedung des nächsten Strassenbauprogramms abzuschliessen.

Bei einer vertieften Betrachtung des Zeitbedarfs für die einzelnen Mitwirkungs- und Genehmigungsschritte in Abhängigkeit der zu involvierenden Gremien und Interessensvertreter zeigt sich, dass eine Inkraftsetzung einer veränderten Strassenfinanzierung bis zum nächsten Strassenbauprogramm kaum realistisch ist. Die Erarbeitung der Unterlagen für das nächste Strassenbauprogramm startet 2021. Es wird dabei von den bestehenden Modalitäten der Strassenfinanzierung ausgegangen und die revidierte Strassenfinanzierung erst beim übernächsten Strassenbauprogramm berücksichtigt. Dies erscheint auf Basis dessen, dass sich aus Finanzierungssicht auch bei gleichbleibender Finanzierung im nächsten Strassenbauprogramm mutmasslich keine erheblichen Herausforderungen zur Gewährleistung der Strassenfinanzierung abzeichnen, stattdessen, um im Resultat eine langfristig solide Basis für die Strassenfinanzierung schaffen zu können.



Für die Abwicklung der beiden Projektphasen ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

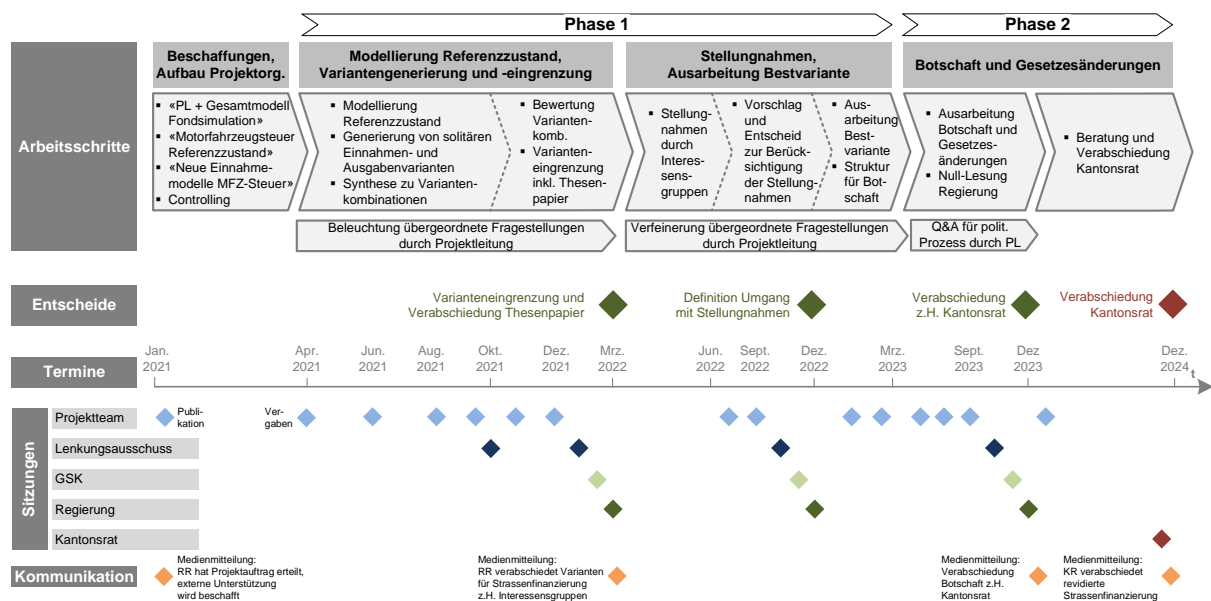


Abbildung 15: Terminplan, Quelle: Helbling

Die Medienmitteilung zur Verabschiedung des Thesenpapiers gewährleistet, dass sich Interessensvertreter, welche sich angesprochen (und vergessen) fühlen, frühzeitig melden und eingebunden werden können.

Der vorstehende Terminplan wird nach Möglichkeit weiter beschleunigt, insbesondere falls sich im Projektverlauf zeigen sollte, dass die zu klärenden Fragestellungen für den politischen Prozess und der Umfang der Gesetzesänderungen weniger umfangreich als antizipiert sein sollten.

1.6.3 Projektmarketing und -kommunikation

Folgende relevanten Zwischenschritte sind für die Kommunikation vorgesehen:

Was wird kommuniziert?	Wer kommuniziert?	An wen?	wann?
Vernehmlassung Thesenpapier	Regierung	Dossier an Interessensgruppen Medienmitteilung (evtl. Medienorientierung) an Öffentlichkeit, dass Vernehmlassung gestartet	März 2022
Verabschiedung Botschaft z.H. Kantonsrat	Regierung	Botschaft an Kantonsrat Medienmitteilung an Öffentlichkeit	Dez. 2023
Beschlussfassung im Kantonsrat und geplanter Vollzugsbeginn	Regierung	Medienmitteilung an Öffentlichkeit	Dez. 2024

Falls sich im Projektverlauf zeigen sollte, dass zusätzliche Kommunikationsschritte angebracht sind, werden diese durch den Lenkungsausschuss in Rücksprache mit der Regierung festgelegt.



1.6.4 Change-Management

Es sind praktisch alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger als Strassenbenützer vom Projekt betroffen, sei es als Benutzer des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs oder als Individualverkehrsteilnehmender.

Die aktuelle Zusammensetzung des Kantonsrates bildet somit die potenzielle Gesamtmeinung der Betroffenen annähernd perfekt ab.

Ein wichtiger Faktor in der Meinungsbildung werden wahrscheinlich die Differenzkosten gegenüber heute aus Sicht des jeweiligen Mobilitätsteilnehmenden sein.

1.6.5 Projektauswertung

Das Projekt wird mit dessen Abschluss durch die Projektleitung ausgewertet und die zugehörigen lessons-learned dokumentiert.

1.6.6 Übergang in die Betriebsphase

Der Übergang in die Betriebsphase wird mittels Übergangsbestimmungen nach Vorliegen der Projektergebnisse geregelt und bildet Teil der Botschaft der Regierung an den Kantonsrat.

1.7 Risiken

Das Risikomanagement besteht aus einer initialen groben Risikoanalyse und einem Risikomanagement während des Projekts.

1.7.1 Ergebnis der initialen Risikoanalyse

Die initiale Risikoanalyse wurde anhand der kantonalen Vorlage durchgeführt. In der gesamthaften Bewertung resultiert ein mittleres Risiko.

Die Hauptrisiken liegen in der Einhaltung der vorgegebenen Termine und Kosten, der Projektkomplexität und dem sich während der Projektdauer potenziell verändernden politischen Umfeld.

1.7.2 Risikomanagement während dem Projekt

Die konkreten Risiken des Projekts werden nach dem Projektstart zusammen mit dem Projektteam ermittelt und zentrale Risiken mittels der Vorlage «zentrale Risiken» laufend überwacht.

Der Mandatsträger für das Controlling ist für das Risikomanagement im Projekt verantwortlich und aktualisiert unter Involvierung des Projektteams jährlich die Risikoeinschätzung. Zwischenbeurteilungen erfolgen im Rahmen allfälliger Statusberichte.



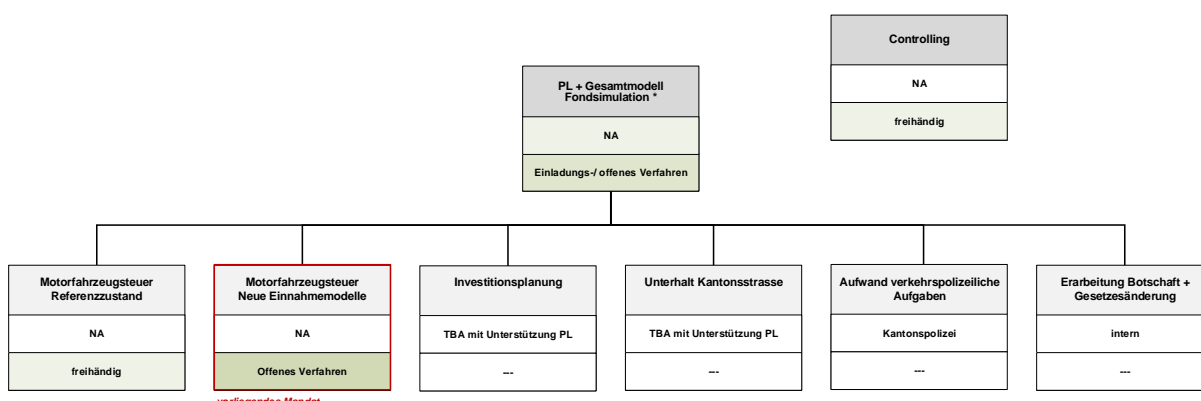
2 Leistungsbeschreibung

2.1 Leistungsabgrenzung

Für die Bearbeitung des vorliegenden Projekts sind mehrere Mandate vorgesehen. Eine summarische Übersicht zur Leistungsabgrenzung zwischen den aus heutiger Sicht vorgesehenen Hauptmandaten ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Mandat	Leistungen	Beschaffung / verantwortliche Stelle
Externe Projektleitung	<ul style="list-style-type: none">– Projektleitung– Vor- und Nachbereitung der Lenkungsausschusssitzungen– Führen der Projektteamsitzungen– Gesamtmodell Fondsimulation (inkl. Simulation LSVA, Bundesbeitrag Treibstoffzoll, Gemeindestrassenbeiträge)– Erörterung und Beantwortung übergeordnete Fragestellungen	Einladungsverfahren per 03.2021
Controlling	<ul style="list-style-type: none">– Projektcontrolling– Risikomanagement	Freihändiges Verfahren
Motorfahrzeugsteuer – Referenzzustand	<ul style="list-style-type: none">– Modellierung Referenzzustand Motorfahrzeugsteuer inkl. zugehörige Treiberanalyse	Freihändiges Verfahren per 03.2021
Motorfahrzeugsteuer – Neue Einnahmemodelle	<ul style="list-style-type: none">– Vor- und Nachbereitung (inkl. Protokollierung) der Projektteamsitzungen– Generierung und Abbildung neuer Mittelgenerierungsmodelle– Generierung und Abbildung neuer Mittelverwendungsmodelle– Revisionen und Unterstützung bei der Beantwortung von Fragestellungen in der politischen Debatte	Offenes Verfahren per 03.2021 (vorliegendes Verfahren)
Investitionsplanung	<ul style="list-style-type: none">– Investitionsplanung	Tiefbauamt mit Unterstützung Projektleitung
Unterhalt Kantonsstrasse	<ul style="list-style-type: none">– Aufwandsplanung Unterhalt	Tiefbauamt mit Unterstützung Projektleitung
Verkehrspolizeiliche Aufgaben	<ul style="list-style-type: none">– Aufwandsplanung verkehrspolizeiliche Aufgaben	Kantonspolizei
Botschaft + Gesetzesänderung	<ul style="list-style-type: none">– Erarbeitung Botschaft + Gesetzesänderung	Intern

Die vorgesehene Mandatsstruktur sowie die dazugehörigen Beschaffungsverfahren können der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.



* inkl. Simulation LSVA, Bundesbeitrag Treibstoffzoll, Gemeindestrassenbeiträge

Abbildung 16: Mandatsstruktur und Beschaffungsverfahren, Quelle: Helbling

2.2 Leistungen Mandat «Motorfahrzeugsteuer – Neue Einnahmemodelle»

2.2.1 Spezifische Leistungen

Variantengenerierung

- Generierung und Abbildung von solitären Mittelgenerierungsvarianten für die Motorfahrzeugsteuer als Basis für die nachfolgende Generierung von Variantenkombinationen:
 - **Mobilitätsbesteuerung und Infrastrukturbesteuerung:**
Beleuchtung von Mobilitätsbesteuerung und Infrastrukturbesteuerung soweit, dass die zu erwartenden Fragestellungen im politischen Prozess beantwortet werden können respektive Gestaltung des Besteuerungsmodells des Kantons St.Gallen so, dass es aufwärtskompatibel zu veränderten Besteuerungsmodellen des Bunds ist respektive mit diesen frei kombiniert werden könnte.
 - **Fahrzeugbesteuerung:**
 - Beleuchtung von möglichen Mittelgenerierungsvarianten und deren Auswirkungen unter Berücksichtigung der Entwicklung der wichtigsten Treiber in Koordination mit dem Referenzzustand (vgl. separates Mandat und Abbildung 11) wie beispielsweise Entwicklung der Zusammensetzung des Fahrzeugparks in Bezug auf Leistung, Energieverbrauch, Antriebsart, Gewicht, Lärm
 - Durchführung von Sensitivitäten (welche Auswirkungen hat es auf die Einnahmen, wenn sich die betrachteten Treiber am unteren oder oberen Ende der Prognosebandbreite bewegen)?

Insbesondere sollen im Zuge der Generierung, Simulation und Beurteilung der verschiedenen Mittelgenerierungsvarianten folgende Themen behandelt werden (nicht abschliessend):

- Besteuerung von Lärmemissionen
- Messgrösse für die Besteuerung des Gewichts (Leergewicht, Gewicht inkl. Zuladung oder Mischung von beiden; Differenzierung nach Fahrzeugtyp (z.B. PW und Lieferwagen/LW))
- Besteuerung des Energieverbrauchs (Primär- oder Endenergieverbrauch, Spitzenleistung oder durchschnittlicher Verbrauch)
- Analyse des Steuersatzes im Vergleich zu anderen Kantonen und zur Mittelverwendung



- Definition des Ansatzes für die Besteuerungs- / Preisfestlegung, insbesondere:
 - Vorschlagen und Ausarbeiten von verschiedenen Modellen (bspw. Maximierung der Gesamteinnahmen mittels antizipierten Preiselastizitäten, verursachergerechtes Modell, Anreizmodell zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr / Güterverkehr auf alternative Mobilitätsformen)
 - Aufzeigen der Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle
- Vorschlagen von Steuerfüssen resp. -modellen je vorgeschlagener Mittelgenerierungsvariante unter Berücksichtigung der Ansätze für die Besteuerungs- / Preisfestlegung
- Untersuchung der Auswirkungen der verschiedenen Mittelgenerierungsvarianten inkl. dazugehörige Steuerfüsse sowohl auf den Kanton St.Gallen (Mittelgenerierung) unter Berücksichtigung der Immatrikulationsumlagerungen auf andere Kantone infolge von Preiselastizitäten als auch auf die verschiedenen Mobilitätsteilnehmenden (Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Sachentransportanhänger, Motorrad, Leichter Motorwagen, Traktor, Übrige). Aufzeigen der oberen und unteren Bandbreite auf der Zeitachse der Entwicklung der Mittelgenerierungsströme in Abhängigkeit der zu Grunde liegenden Treiber aus dem Referenzzustand jeweils aus Optik Kanton St.Gallen und aus Optik Mobilitätsteilnehmenden
- Generierung und Abbildung von Mittelverwendungsvarianten in Zusammenhang mit den Mittelgenerierungsvarianten («Mittelgenerierung vs. Mittelverwendung»), vgl. Abbildung 13
- Synthese zu Variantenkombinationen
- Aufzeigen der Vor- und Nachteile der Variantenkombinationen und Vorschlag für die wichtigsten Fragen und Antworten ausblickend auf die politische Debatte aufgrund der georteten Vor- und Nachteile

Bewertung und Eingrenzung der Varianten

- Analyse und Beurteilung des Nachhaltigkeitsbewertungsinstruments des Kantons St.Gallen hinsichtlich der Eignung zur Varianteneingrenzung und Vorschlag zu allfälligen ergänzenden Kriterien für die Bewertung (vgl. Abschnitt 1.4.4)
- Untersuchung der Auswirkungen der verschiedenen Variantenkombinationen sowohl auf den Kanton St.Gallen (Mittelgenerierung) als auch auf die verschiedenen Mobilitätsteilnehmenden (Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Sachentransportanhänger, Motorrad, Leichter Motorwagen, Traktor, Übrige)
- Bewertung der Varianten mittels des Nachhaltigkeitsbewertungsinstruments des Kantons St.Gallen und allfälligen ergänzenden Kriterien
- Durchführung von Sensitivitätsbetrachtungen, insbesondere in Bezug auf die Veränderung der den Modellen zu Grunde liegenden Treiber (beispielsweise Entwicklung Zusammensetzung Fahrzeugpark in Bezug auf Leistung, Energieverbrauch, Antriebsart, Gewicht, Lärm) und in Bezug auf die Ansätze für die Besteuerungs- / Preisfestlegung.
- Mitwirkung bei der Varianteneingrenzung inkl. Teilnahme am dazugehörigen Workshop mit der Regierung und Erarbeitung eines Thesenpapiers (Bericht zur Vernehmlassung an die Interessensgruppen)
- Aufzeigen der notwendigen Änderungen von Gesetzen und Verordnung und konzeptioneller Vorschlag zu den notwendigen Änderungen
- Zusammenstellen der Ergebnisse in einem Bericht



Stellungnahmen, Ausarbeitung Bestvariante

- Erarbeitung Bericht Vorschlag zum Umgang mit den einzelnen Stellungnahmen
- Ausarbeitung der Bestvariante
- Durchführungen von Simulationen und Dokumentation in Form von Q&A als Vorbereitung für die politische Debatte
- Dokumentation sämtlicher Ergebnisse in einem Schlussbericht
- Beantwortung von Fragestellungen in der politischen Debatte, Durchführung von Simulationen zur Beantwortung von Fragestellungen

2.2.2 Allgemeine Leistungen

- Vorbereitung, Teilnahme und Protokollierung von Projektteamsitzungen (*Annahme: 10 Sitzungen*)
- Vorbereitung, Teilnahme und Protokollierung von Sitzungen mit Dritten (*Annahme: 5 Sitzungen*)
- Koordination mit den weiteren Beauftragten
- Beratung des Auftraggebers
- Kommunikation mit dem Auftraggeber und mit Dritten
- Bereitstellung von Entscheidungsgrundlagen
- Formulierung von Anträgen an den Auftraggeber
- Überwachung und Steuerung der Ziele hinsichtlich Qualität, Kosten und Terminen
- Zusammenstellung und Harmonisierung der Grundlagen, Ergebnisse und Entscheide
- Archivierung der erstellten Akten
- Mithilfe beim Einbezug von Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit
- Dokumentation der Ergebnisse und das Bereinigen aufgrund von Rückmeldungen des Projektteams, des Lenkungsausschusses, der Generalsekretärenkonferenz und der Regierung



3 Verfahrensbestimmungen

3.1 Verfahrensart

Offenes Verfahren im Staatsvertragsbereich gemäss Interkantonaler Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25.11.1994 (IVöB sGS 841.32, Stand 15.03.2001) und dem Einführungsgesetz zur Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 02.04.1998 (E-GöB sGS 841.1, Stand 21.06.2002).

Die verfahrensleitende Behörde ist das Baudepartement des Kantons St.Gallen.

Der Auftraggeber behält sich vor, weitere Leistungen freihändig gemäss Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 21.04.1998 (VöB sGS 841.11, Stand 23.03.2010) Art. 16 Abs. 1 lit. m an den Zuschlagsempfänger des vorliegenden Auftrags zu vergeben.

3.2 Vorbefassung, Ausschluss

Die Firma Helbling Beratung + Bauplanung (Zürich) ist von der Teilnahme am vorliegenden Verfahren ausgeschlossen.

3.3 Bietergemeinschaften

Die Bildung von Bietergemeinschaften ist zugelassen. Eine Firma hat die technische und administrative Federführung im Sinne der Geschäftsführung unter Angabe der Geschäftspartner und Subplaner zu übernehmen. Die Mitglieder einer Bietergemeinschaft können nur in einer einzelnen Bietergemeinschaft teilnehmen.

Die Mitglieder einer nachmaligen Planergemeinschaften haften solidarisch. Sie verpflichten sich gegenüber dem Auftraggeber als Solidarschuldner zur Erfüllung aller im Vertrag übernommenen Leistungen.

3.4 Subplaner

Es steht den Anbietern frei, für Spezialaufgaben Subplaner beizuziehen. Subplaner gelten nicht als Mitglied einer Bietergemeinschaft und dürfen ihre Leistungen im Dienste verschiedener Bietergemeinschaften anbieten. Der Leistungsanteil von Subplanern darf 49% nicht überschreiten.

Der Anbieter haftet für diese Dritten im Sinne von OR Art. 101.

3.5 Termine

Für das vorliegende Beschaffungsverfahren gelten die folgenden Termine:

– Publikation		08.02.2021
– Einreichung von Fragen		bis 26.02.2021
– Beantwortung von Fragen		bis 05.03.2021
– Eingabetermin für die Offerte		bis 22.03.2021
– Zuschlag	voraussichtlich	Mitte April 2021
– Arbeitsbeginn	voraussichtlich	01.05.2021

Sollten sich Terminverschiebungen ergeben, können keine Forderungen geltend gemacht werden.

3.6 Auskünfte während der Ausschreibung

Fragen sind in deutscher Sprache bis zum 26.02.2021 unter simap.ch im «Forum» einzureichen.



Die Beantwortung der bis zu diesem Zeitpunkt eingereichten Fragen wird voraussichtlich bis 05.03.2021 allen Bezügerinnen der Ausschreibungsunterlagen gleichlautend an selber Stelle verfügbar gemacht.

3.7 Orientierung

Es wird keine Orientierung durchgeführt.

3.8 Einreichung des Angebots

Das Angebot ist rechtsgültig unterschrieben in einfacher Ausführung in einem verschlossenen Couvert mit dem Stichwort «Submission Strassenfinanzierung, Neue Einnahmemodelle» bis spätestens 22.03.2021 (A-Post Plus, Datum Postaufgabe) einzureichen. Der Poststempel ist massgebend.

Eingabeadresse: Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Kantonsingenieurbüro
Lämmlibrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

3.9 Formales

Die Projekt- und Kommunikationssprache ist Deutsch. Alle Dokumente – und so auch die Angebote – sind in deutscher Sprache abzufassen.

Die Unterlagen sind vollständig ausgefüllt, gemäss Formvorschrift und fristgerecht einzureichen. Abänderungen am Angebotstext sind nicht zulässig und führen zum Verfahrensausschluss.

Die ausschreibende Stelle behält sich vor, Anbieter, welche die erforderlichen Unterlagen unvollständig oder zu spät einreichen, nicht zu berücksichtigen und nicht unterzeichnete Angebote vom Verfahren auszuschliessen.

Varianten und Teilangebote sind nicht zulässig. Als Varianten gelten auch Preisvarianten wie Pauschal- und Globalangebote für die gesamte Leistungserbringung.

3.10 Eignungskriterien

Die Anbieter (Einzelanbieter oder Bietergemeinschaft inkl. Subplaner) müssen die Nachweise der gemäss Dokument 04 der Ausschreibungsunterlagen massgebenden Kriterien erfüllen, wobei die Erfüllung der Kriterien durch den Anbieter bzw. die Mitglieder einer Bietergemeinschaft (und nicht durch beigezogene Subplaner) nachzuweisen ist.

Es gelten folgende Eignungskriterien (für Nachweise siehe Dokument 04 der Ausschreibungsunterlagen):

- **Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit**
 - Ausreichende Leistungsfähigkeit für die Abwicklung des Auftrags
- **Technische Leistungsfähigkeit**
 - Für den Anbieter: 1 Referenzobjekt innerhalb der letzten 10 Jahre, in welchem der Anbieter eine Studie im politischen Umfeld erarbeitet hat.
 - Für den Projektleiter: 1 Referenzobjekt innerhalb der letzten 10 Jahre, in welchem der Projektleiter in gleichwertiger Funktion oder Stv.-Funktion eine Studie im politischen Umfeld erarbeitet hat.
- **Selbstdeklaration** (Finanzielle Leistungsfähigkeit, Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, Arbeitnehmerschutz)



3.11 Zuschlagskriterien

Es gelten folgende Zuschlagskriterien in der Reihenfolge ihrer Gewichtung:

- ZK1: Aufgabenanalyse und geplantes Vorgehen Gewichtung 35%
- ZK2: Erfahrung / Referenzen des Projektleiters Gewichtung 30%
- ZK3: Preis Gewichtung 20%
- ZK4: Plausibilisierung der Aufwandschätzung Gewichtung 15%

Das Zuschlagskriterium «**Aufgabenanalyse und geplantes Vorgehen**» wird aufgrund der folgenden Angaben bewertet:

- Analyse der eigenen Aufgaben
- Planung des eigenen Vorgehens in Abstimmung mit der Terminplanung sowie den Arbeiten der weiteren Projektbeteiligten

Die Bewertung des Zuschlagskriteriums «**Erfahrung / Referenzen des Projektleiters**» erfolgt auf Basis von maximal zwei Referenzobjekten und ergänzendem Lebenslauf.

Die Bewertung des Zuschlagskriteriums «**Preis**» erfolgt nach folgender Methode:

$$b(s) = b_{\min} + \left\{ (b_{\max} - b_{\min}) * \frac{s_{\max} - s}{s_{\max} - s_{\min}} \right\}$$

mit:

$$b_{\min} = b_{\max} * \frac{s_{\min}}{s_{\max}} * \frac{s_{\min}}{s'}$$

b_{\max} = maximale Bewertungspunkte

b_{\min} = minimale Bewertungspunkte

s_{\min} = minimale Offertsumme

s_{\max} = maximale Offertsumme

s' = Durchschnitt aller Offertsummen

Beim Zuschlagskriterium «**Plausibilisierung der Aufwandschätzung**» ist die Aufwandschätzung durch den Anbieter zu plausibilisieren. Der Auftraggeber schätzt den Aufwand für den vorliegenden Auftrag auf ca. 2'000 h. Die geschätzte Verteilung nach Mitarbeiter und Jahren ist aus Dokument 06 «Honorarangebot» ersichtlich. Mitarbeitereinsatz, Stundenverteilung und Gesamtzahl der Stundenschätzung sind durch den Anbieter zu plausibilisieren, verifizieren und gegebenenfalls anzupassen. Die Plausibilisierung soll Auskunft über die Intensität des geplanten Mitarbeitereinsatzes nach Tätigkeit und Zeit geben.

3.12 Vergabe / Zuschlag

Den Zuschlag erhält der Anbieter, der das wirtschaftlich günstigste Angebot unter Berücksichtigung der vorgenannten Zuschlagskriterien einreicht.

Die Einreichung eines Angebots verpflichtet die ausschreibende Stelle nicht zur Vergabe der Leistungen respektive Teilen davon oder zur Ausrichtung einer Entschädigung.

Die Anbieter werden mittels Zuschlagsverfügung schriftlich über den Zuschlag informiert.

Der Auftraggeber behält sich vor, zusätzliche Angaben und Nachweise vor der Vertragsunterzeichnung einzufordern.

Zudem behält sich der Auftraggeber vor, Teilaufträge separat zu vergeben.



3.13 Weitere Bedingungen

Die vom Anbieter eingereichten Unterlagen werden ausschliesslich für das hier beschriebene Vergabeverfahren verwendet. Sie dienen der Information und bleiben im Übrigen vertraulich. Die Anbieter können daraus keine Ansprüche geltend machen. Die eingereichten Unterlagen werden nicht zurückgegeben.

Durch das Einreichen eines Angebots bekundet der Anbieter sein Einverständnis mit dem Vergabeverfahren. Der Anbieter wird für seine Eingabe nicht entschädigt.

Der Anbieter ermächtigt mit der Eingabe des Angebots den Auftraggeber, alle in den Unterlagen gemachten Angaben zu prüfen.

Die Angaben des Bewerbers in den Angebotsunterlagen sind bindend und werden als Bestandteil des Angebots betrachtet.

3.14 Vollständigkeit der ausgeschriebenen Leistungen

Sind nach Auffassung des Anbieters Leistungen, welche zur Abwicklung des Projekts notwendig sind, nicht in den Angebotsunterlagen erwähnt oder enthalten diese Unterlagen Fehler, so sind bei der Angebotseingabe diese Mängel zu erwähnen und entsprechende Leistungen separat auszuweisen.

3.15 Gültigkeit des Angebots

Das Angebot ist während 6 Monaten ab dem für die Einreichung des Angebots vorgesehenen Termin verbindlich.

3.16 Verhandlungen

Es werden keine Verhandlungen geführt. Dies gilt auch für Preisverhandlungen. Es sind Nettoangebote einzureichen – Reisezeitkosten sind in den Honoraransätzen einzurechnen.

3.17 Publikation

Die Ausschreibung wie auch der Zuschlag werden im kantonalen Amtsblatt und unter www.simap.ch veröffentlicht.

3.18 Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Ausschreibung kann innert zehn Tagen seit der Publikation im kantonalen Amtsblatt beim Verwaltungsgericht des Kantons St.Gallen, Webergasse 8, 9001 St.Gallen, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde muss einen Antrag, eine Darstellung des Sachverhalts sowie eine Begründung enthalten.

Diese Ausschreibung ist beizulegen. Es gelten keine Gerichtsferien.