



Newsletter

Datum: 29. August 2023
Sperrfrist: 29.08.2023, 11:00 Uhr

Nr. 5/23

Inhaltsübersicht

HAUPTARTIKEL – Steigende Belastung der öV-Kunden: Erweiterung der regulatorischen Praxis nötig		2
1.1	Ausgangslage.....	2
1.2	Die verfassungsrechtliche Vorgabe	2
1.3	Quantifizierung der angemessenen Kostenbeteiligung	2
1.4	Methoden-Erweiterung	4
2	Angemessener Preis für Parkkarten	6
3	Preise von Swissgenetics: Kein Hinweis auf Preismissbrauch	7
4	MITTEILUNGEN	9
4.1	Einvernehmliche Regelung mit der Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau	9
4.2	Der Kanton Wallis folgt der Empfehlung des Preisüberwachers zu den Preisen für die Holzfeuerungskontrolle.....	10
4.3	Grabplatz und Totenkapelle: Die Gemeinde Plaffeien folgt einzelnen Empfehlungen des Preisüberwachers.....	10
5	VERANSTALTUNGEN / HINWEISE	11
6	Empfehlungen des Preisüberwachers gemäss Artikel 14 PüG.....	12



HAUPTARTIKEL – Steigende Belastung der öV-Kunden: Erweiterung der regulatorischen Praxis nötig

Die öV-Kundinnen und Kunden zahlen heute immer mehr nicht nur für die Plätze, die sie belegen, sondern auch für leer gebliebene Plätze im öV. Dabei verlangt die Bundesverfassung Angemessenheit der Preise für die öV-Nutzerinnen und Nutzer. Die künftige regulatorische Praxis muss dem Rechnung tragen.

1.1 Ausgangslage

In der Schweiz ist der Tarif für eine Fahrt mit dem Fern- und Regionalverkehr im Direkten Nationalen Verkehr identisch. Der Fernverkehr soll kostendeckend operieren und darf einen angemessenen Gewinn erwirtschaften. Im Gegensatz dazu sind die Kosten der Transportdienstleistungen im Regionalverkehr so hoch, dass sie mit den verrechneten Billettpreisen (bei der heutigen Auslastung) mit Zuschüssen der öffentlichen Hand ausfinanziert werden.

Der nicht abgeltungsberechtigte Fernverkehr musste und muss seine Kosten selbst tragen und erwirtschaftete mit den Einnahmen aus Billett- und Abo-Verkäufen in der Vergangenheit regelmässig Gewinne. Die Angemessenheit dieser Gewinne waren bis anhin das *erste Prüf- bzw. Eingriffskriterium* des Preisüberwachers. Konkret prüfte er alle geplanten Tarifmassnahmen daraufhin, ob damit das Ergebnis des Fernverkehrs im vertretbaren Rahmen blieb¹. Falls dies nicht der Fall war, schloss er einvernehmliche Regelungen zum Vorteil der Nutzerinnen und Nutzer ab. Dieser wirksame Regulierungsmechanismus machte bisher weitere Prüfschritte unnötig.

Inzwischen ist die **Tarifentwicklung jedoch an einem Punkt angelangt, an dem das zweite Eingriffskriterium - die verfassungsrechtliche Anforderung der angemessenen Kundenbeteiligung – ebenfalls konkretisiert und berücksichtigt werden muss.**

1.2 Die verfassungsrechtliche Vorgabe

Art. 81a Absatz 2 der Bundesverfassung (BV, SR 101), der 2016 neu eingefügt wurde, verlangt, dass die (Betriebs-) Kosten des öffentlichen Verkehrs zu einem *angemessenen Teil* durch die bezahlten Billett- und Abo-Preise der Nutzerinnen und Nutzer gedeckt werden.

«**Angemessen**» bedeutet, dass der öV auf der einen Seite nicht gratis sein kann, impliziert aber auch, dass der bezahlte Preis so ausfallen muss, **dass die Nutzung des öVs aus ökonomischer Sicht attraktiv ist.** Dies ergibt sich auch aus der zugehörigen [Botschaft \(Botschaft FABI, BBI 2012 1577, 1676\)](#).

Die Quantifizierung dessen, was als «*angemessen*» zu werten ist, obliegt dem Preisüberwacher als zuständigem Preisregulator.

1.3 Quantifizierung der angemessenen Kostenbeteiligung

Gesetzliche Anforderungen

Der Regionalverkehr wird über ein duales Modell finanziert. Die Kostendeckung wird einerseits durch «angemessene» Beiträge der Nutzerinnen und Nutzer und andererseits durch Beiträge der Besteller sichergestellt, die das öffentliche Erschliessungsinteresse vertreten (Kantone, Bund, im Ortsverkehr auch Gemeinden).

Gesetzlich vorgesehen ist, dass die (angemessenen) Beiträge der Nutzerinnen und Nutzer von den Gesamtkosten abgezogen werden und *danach* alle übrigen ungedeckten Kosten von den Bestellern übernommen werden (vgl. Art. 28 PBG)².

Die gelebte Realität sieht bisher anders aus: Von den Gesamtkosten werden heute zuerst die Beiträge der Besteller – deren Höhe sie notabene weitestgehend durch ihr Bestellverhalten bestimmen

¹ Kriterium des angemessenen Gewinns gemäss Art. 13 Abs. 1 Lit. b Preisüberwachungsgesetz (PüG, SR 942.20) beim Fernverkehr.

² Art. 28 PBG hält unter dem Titel «Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots» fest, dass Bund und Kantone (Besteller) den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs abgelteten. Auch auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr wird im Bestellverfahren darauf verwiesen, dass in den Offerten der Transportunternehmen die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen werden. Das verbleibende Defizit sind die so genannten "geplanten ungedeckten Kosten" welche gemäss Artikel 28 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) von den Bestellern abgegolten werden.

können – abgezogen. Auch allfällige Kostensenkungen (z.B. die Trassenpreissenkungen seit 2021) wurden in der Vergangenheit gern dem Bestellerbeitrag gutgeschrieben, die Kundinnen und Kunden profitierten nicht davon. Für den verbleibenden grossen Rest hat die Branche – mangels Alternativen – das Portemonnaie der Kundinnen und Kunden im Visier. Dieses Vorgehen hat in den Jahren [2014](#) und [2023](#) zu Deckungslücken und in der Folge zu Tarifierhöhungen für die Kundinnen und Kunden geführt.

Um die gesetzlichen Bestimmungen ordnungsgemäss zu erfüllen, soll die erweiterte Methode (vgl. Ziff. 4 nachfolgend) nicht nur eine angemessene Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer sicherstellen, sondern auch dafür sorgen, dass die Reihenfolge der Kostenbeteiligung besser eingehalten wird.

Politische Erwägungen

Die [Verkehrsperspektiven](#) des Bundes sehen vor, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (gemessen in Personenkilometern) zwischen 2010 und 2040 um 51% wächst. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hatte in seinem [Strategiepapier](#) zur Zukunft der Mobilität in der Schweiz eine Steigerung des Modalsplitanteils³ des ÖV um 4 Prozentpunkte als Ziel zugrunde gelegt. Entgegen dieser Wunschrichtung hat sich der Modalsplit in der Zwischenzeit jedoch in die entgegengesetzte Richtung bewegt. Der Preis – als ein Schlüsselkriterium für die Transportmittelwahl – spielt beim Modal Split-Anteil offensichtlich eine zentrale Rolle.

EXKURS: Der Preis, ein Schlüsselkriterium

Die Bedeutung des Preises für die öV-Nutzung ist erwiesen, dies zeigt u.a. eine repräsentative Befragung ([«Prix Litra» Nr. 6](#), Seite 10): Die überwiegende Mehrheit, nämlich zwei Drittel der Kundinnen und Kunden, ist **preissensibel**. Sie würde eine Preisreduktion um 10% einem Mehrwert aus Zeitersparnis oder Komfort (Verfügbarkeit und Komfort der Sitzplätze, Inneneinrichtung) vorziehen.

Eine [Studie zu verhaltenswissenschaftlichen Massnahmen](#) stellte ebenfalls fest: «Neben der Praktikabilität sind bei der Mobilitätswahl auch die **kurzfristigen Kosten** mitentscheidend. Wenn eine Familie einen Ausflug in den Stadtkern machen möchte, sollte deshalb der Preis für die öV Billette in etwa gleich hoch sein wie die Kosten für das Parkieren und das Tanken.»

Auch das [Deutschland-Ticket](#) hat eindrücklich gezeigt, dass der Hebel des Preises nicht zu unterschätzen ist. Rund 44 Prozent der Neuabonnentinnen und -abonnenten des Deutschlandtickets sind solche, die den ÖV vorher gelegentlich, ohne Abo genutzt haben. Darüber hinaus konnten 8 Prozent Neukundinnen und -kunden gewonnen werden. [Handydaten](#) zeigten einen deutlichen Anstieg bei Zugreisen von mehr als 30 Kilometern. Das österreichische [Klimaticket](#) ist ein ebenfalls ein Verkaufserfolg.

Bisher hat die stetige Verteuerung des öVs die [Schere](#) zwischen den Preisen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs weit geöffnet. Diese Entwicklung wurde in den letzten Jahren selbst von [branchennahen Gruppen](#) kritisiert⁴.

Die Umsetzung der Verfassungsvorgabe muss deshalb gewährleisten, dass das Umsteigen auf den öV preislich attraktiv genug bleibt, sodass die gewünschte Modalsplit-Entwicklung nicht behindert wird. Deshalb dürfen auch die Preisentwicklungen beim motorisierten Individualverkehr nicht ausser Acht gelassen werden.

³ Aufteilung der Transportleistungen und Verkehrsleistungen in Personenkilometern auf die Verkehrsträger Strasse und Schiene.

⁴ Litra, der Verband für den öffentlichen Verkehr [schrieb](#) etwa: «Die Besteller des [Regionalen Personenverkehrs] RPV (Bund und Kantone) forderten zugleich signifikante Angebotsausbauten, deren Folgekosten nicht alle durch Effizienzsteigerungen finanziert werden konnten. Dies hätte zwangsläufig zu einer teilweisen Abwälzung der Kosten auf die Kundschaft geführt, sprich: zu Tarifierhöhungen. Dies galt es zu vermeiden: Die Schere zwischen den Preisen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs war bereits zu gross.»

1.4 Methoden-Erweiterung

Die (hypothetische) Normauslastung

Grundsätzlich muss ein *angemessener Preis* in erster Linie *im Verhältnis zu einer in Anspruch genommenen Leistung stehen* und nicht ein der Allgemeinheit bereitgestelltes Leistungspaket abgelten.

Dies bedeutet, dass jeder Fahrgast im Prinzip nur die Kosten «für seinen Platz» tragen müsste. Diese Auslegung erscheint jedoch zu streng und trägt insbesondere nicht der Tatsache Rechnung, dass öffentliche Verkehrsmittel kaum vom Anfang der Strecke bis zu deren Ende voll besetzt sind. An den verschiedenen Haltestellen müssen Personen zu- und aussteigen können. Für das reibungslose Funktionieren ist somit eine gewisse Überkapazität notwendig⁵. Der Preisüberwacher beurteilt deshalb einen Preis erst dann als nicht mehr angemessen bzw. als missbräuchlich, wenn Verkehrsmittel, die *rechnerisch* zur Hälfte ausgelastet sind, mehr direkte Einnahmen aus verkauften Fahrausweisen und Abonnements generieren würden, als zur Deckung der Betriebskosten notwendig wären. In anderen Worten:

Sobald die Einnahmen aus Abonnements und Billetten bei einer (hypothetischen) Normauslastung von 50% eine über eine gewisse Toleranzmarge hinausgehende Kostenüberdeckung ergeben, wird der Preisüberwacher in Zukunft intervenieren.⁶

Warum dieser Normauslastungsgrad?

Auf eine internationale Vergleichsmethodik kann nicht zurückgegriffen werden, da die Schweiz als Bahnland qualitativ starke Vorteile besitzt, die aus einem dichten (guten) Netz und grosser Kundenbasis bestehen. Ausserdem spielen Subventionen in dieser Branche eine wichtige (politisch geprägte) Rolle. Der Preisüberwacher verwendet deshalb eine Methodik, die einen angemessenen Preis bestimmt, der *ohne* Subventionen aber mit einer sinnvollen *hypothetischen* Auslastung, einen rentablen Betrieb ermöglichen würde.

Diese Normauslastung (plus Toleranzmarge) stellt eine *rein rechnerische Grösse* zur Prüfung der Angemessenheit der Preise dar und muss nicht tatsächlich erreicht werden. Wie der Verband für den öffentlichen Verkehr [Litra](#) hält der Preisüberwacher es angesichts des heutigen Tarifniveaus für angezeigt, dass Angebotsausbauten, deren Folgekosten nicht alle durch Effizienzsteigerungen finanziert werden können, anfänglich stärker von der öffentlichen Hand getragen werden und nicht mehr automatisch zu allgemeinen Preiserhöhungen führen.

⁵ Es liegt in der Natur des öffentlichen Verkehrs, eine gewisse «Überkapazität» vorzuhalten, z. B. unrentable Erschliessungslinien, die als Teil des Grundversorgungsauftrags (Service-Public) zu verstehen sind. Zudem ist die Nachfragesituation stark volatil (Ganglinien, Stosszeiten). Im Durchschnitt (über alle Angebote hinweg) rechnet der Preisüberwacher deshalb bloss mit einer halben Auslastung. Das bildet eine vereinfachte Situation ab, wo ein Bus/Zug sich bei der Fahrt zwischen zwei Zentren jeweils vor der Enddestination langsam füllt und im Schnitt halb besetzt ist. In Wahrheit steigen in der Regel Passagiere natürlich auch bereits vor der Endstation aus, so dass diese Annahme als grosszügig zu erachten ist.

⁶ Angesichts der komplexen Tarifstrukturen und der komplizierten Verfahren zur Zuweisung der Erlöse innerhalb der Verbände, müsste dies bis zur Einführung eines gemeinsamen Tarifs über einen Branchenschnitt erfolgen.



Die reale Auslastung ist und bleibt wohl bis auf weiteres geringer als die Normauslastung, deshalb braucht es Subventionen.

Was passiert aber jetzt bei unangemessenen Preisen?

Die Beiträge der Reisenden sinken oder bleiben unverändert. *(Die Normauslastung ist eine Schattenrechnung zur Berechnung des angemessenen Preisniveaus. Sie ist keine Anforderung an den realen Betrieb).*

Die Beiträge der Besteller erhöhen sich solange, bis die Kostendeckung bei Normauslastung wieder eingehalten ist.



Quelle: Preisüberwacher

Konsequenzen:

Heute beträgt der durchschnittliche **Auslastungsgrad im öV etwa 20%**. Würde er 50 % betragen, wären mit den heutigen Preisen der Fahrausweise (Billette/Abonnemente) die vollen Kosten gedeckt – das heisst, die Kundinnen und Kunden würden im Schnitt auch ohne Subventionen sämtliche Kosten des Betriebs tragen, sofern jeder zweite Sitzplatz belegt wäre (hypothetische Normauslastung).

Werden die gegenwärtigen Tarife unter Einbezug der Normauslastung geprüft, so entsprechen sie gerade noch der definierten Angemessenheit. Bei unveränderten Betriebskosten (z. B. Energiekosten), wäre demnach eine weitere Erhöhung der Tarife bereits heute nicht mehr angezeigt.

Vorteile der Methodenerweiterung

Durch die Verwendung des Normauslastungsgrads kann nicht nur **Ausgewogenheit im Sinn von Preis und Leistung sichergestellt werden**, sondern es kann auch **der heutigen, irregulären Praxis der quasi automatischen Kostenüberwälzung jedes Angebotsausbaus auf die öV-Kundinnen und Kunden Einhalt geboten werden**.

Bisher führte der Angebotsausbau automatisch dazu, dass Druck auf die Preise pro gefahrenen Kilometer für die Kundinnen und Kunden ausgeübt wurde. Da der Kunde *theoretisch* die Möglichkeit bekommt, weiter oder mit verringerter Anpassungszeit (Differenz zwischen Wunschabfahrtszeit und verfügbarer Abfahrtszeit) zu fahren, bezahlt er – unabhängig davon ob er dieses Angebot auch nutzt – auch auf seiner Stammstrecke mehr. Die Billett- und Abonnementspreise stiegen als Gegenleistung für das laufend verbesserte und ausgebauten Angebot bspw. von 2000 bis 2013 im Durchschnitt pro Jahr um **1.9%**. Diese Entwicklung steht im Widerspruch dazu, dass ein angemessener Preis in erster Linie im Verhältnis zu einer *in Anspruch genommenen* Leistung stehen sollte.

Die Methode der Normauslastung schafft mehr **Vorhersehbarkeit** im Offertstadium. Die **Besteller können ihre Entscheidungen in Kenntnis der für sie geschätzten, resultierenden Kosten** treffen, da auch die Kundenbeteiligung begrenzt ist. Mit diesem zweiten Prüfansatz wird sichergestellt, dass Preise für Passagiere die Verbindung zur in Anspruch genommene Leistung nicht verlieren.

Ein weiterer Vorteil der Methode ist die Flexibilität. **Aktuellen Preisentwicklungen kann weiterhin Rechnung getragen werden**. Sollten wie in der derzeitigen konjunkturellen Situation die Kosten (z.B. Energie, Löhne, etc.) steigen oder auch sinken (z.B. Trassenpreise), dann ist es nach wie vor möglich, die Preise entsprechend anzupassen.

Alle neuen Angebote sowie alle weiteren Tarifmassnahmen, die dem Preisüberwacher inskünftig unterbreitet werden, werden unter Verwendung des hypothetischen Normauslastungsgrads geprüft.

Der Preisüberwacher wird in Zukunft dann intervenieren, wenn der Normertrag die Betriebskosten zzgl. einer gewissen Toleranzmarge übersteigt. Tritt dieser Fall ein, wird er die beabsichtigte Preiserhöhungen als nicht angemessen beurteilen.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser]

2 Angemessener Preis für Parkkarten

Der Preisüberwacher hat ein Kostenmodell entwickelt, das die Bestimmung eines angemessenen Preises für Parkkarten ausgehend vom Kostendeckungsprinzip erlaubt. Das Modell zeigt, dass Preise über CHF 400 mit dem Kostendeckungsprinzip kaum zu vereinbaren sind.

Der Preisüberwacher hat bei der Beurteilung von Preisen für Parkkarten bisher auf einen einfachen Vergleich zurückgegriffen. Der mit dieser sogenannten «Vergleichsmarktmethode» ermittelte angemessene Preis beträgt 400 Franken für eine Jahresparkkarte für Anwohnerinnen und Anwohner. Eine präzisere und verlässlichere Methode zur Ermittlung des angemessenen Preises für eine Parkkarte zeigt nun, dass dieser Vergleichspreis eher zu hoch sein dürfte. Wieso?

Anhand der Kostenmethode lässt sich der angemessene Preis in drei Schritten festlegen: In einem ersten Schritt wird bestimmt, welche Kosten der öffentlichen Hand entstehen, wenn sie Zonenparkplätze zur Verfügung stellt. In einem zweiten Schritt wird ein angemessener Kostenverteiler festgelegt, dem der anteilige Nutzungsgrad der verschiedenen Nutzergruppen (Parkkarteninhaber/innen, Kurzzeitparkierende und Allgemeinheit) zu Grunde liegt. In einem dritten und letzten Schritt wird der Preis einer Parkkarte ermittelt, indem die entsprechenden Kosten durch die Anzahl der ausgegebenen Parkkarten geteilt werden.

Kosten eines Zonenparkplatzes

Die Kosten eines Zonenparkplatzes setzen sich aus den Landkosten, den Herstellungskosten sowie den Bewirtschaftungskosten zusammen.

Unter den **Landkosten** sind die Opportunitätskosten zu verstehen, die entstehen, weil der Boden einer alternativen Nutzung entzogen wird. Würde es die Zonenparkplätze nicht geben, wären die Zugangsbereiche bzw. die «Vorgärten» der angrenzenden Grundstücke grösser. Die Opportunitätskosten der Bodennutzung lassen sich entsprechend als Rendite auf den Mehrwert definieren, der den Eigentümerinnen und Eigentümern der angrenzenden Grundstücke aufgrund der Vergrösserung der Vorgärten entstehen würde. Dieser Mehrwert entspricht der Entschädigung, welche diesen bei einer Enteignung zwecks Schaffung von Zonenparkplätzen gewährt würde.

Die **Herstellungskosten** setzen sich aus den Kosten des Strassenbaus sowie den Kosten der Markierung und Signalisation der Parkplätze zusammen. Daraus resultieren Abschreibungs- und Zinskosten.

Die **Bewirtschaftungskosten** umfassen die Kosten des Strassenunterhalts sowie die Verwaltungskosten.

Die Kosten eines Zonenparkplatzes hängen wegen den Landkosten insbesondere von der Höhe des Baulandpreises ab und unterscheiden sich damit von Gemeinde zu Gemeinde.

Kostentragung

Die Kosten der Zonenparkplätze können nicht vollumfänglich auf die Inhaberinnen und Inhaber von Parkkarten abgewälzt werden. Vor allem deshalb, weil die blaue Zone in einem wesentlichen Ausmass von Kurzzeitparkierenden mit Parkscheibe genutzt wird. Gemäss einer Studie des Kantons Basel-

Stadt⁷ betrug der Anteil der auf Zonenparkplätzen parkierten Fahrzeuge ohne Parkkarte im Jahr 2016 tagsüber 20 Prozent, nachts 15 Prozent. Zudem gibt es ein öffentliches Interesse an der Bereitstellung von Zonenparkplätzen. Sie dienen einerseits der Verkehrssicherheit und der Wahrung der öffentlichen Ordnung, andererseits aber auch der Wirtschaft, da sie wie Strassen und Brücken eine Infrastruktur darstellen, welche die wirtschaftliche Aktivität erst ermöglicht. Dies macht deutlich, dass auch Wirtschaftssubjekte, welche die Zonenparkplätze nicht direkt nutzen, von der Bereitstellung derselben profitieren und sich über den allgemeinen Steuerhaushalt an den Kosten der Zonenparkplätze zu beteiligen haben.

Zu bemerken ist, dass auch das Äquivalenzprinzip, gemäss dem die Abgabe im Einzelfall zum objektiven Wert der Leistung nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis stehen darf, verlangt, dass die Kosten nicht alleine durch die Parkkarteninhaberinnen und -inhaber getragen werden. Denn eine Parkkarte begründet keinen Anspruch auf einen freien Parkplatz und schon gar nicht auf einen freien Parkplatz in der unmittelbaren Umgebung. Dies gilt umso mehr, als dass in den meisten Städten deutlich mehr Parkkarten ausgegeben werden als es Zonenparkplätze gibt.

Angemessener Preis

Falls die Zahl der ausgegebenen Parkkarten genau der Zahl der zur Verfügung gestellten Zonenparkplätze entspricht, würde der angemessene Preis für eine Parkkarte exakt den zu deckenden Kosten pro Zonenparkplatz entsprechen. In den meisten Städten werden jedoch mehr Parkkarten ausgegeben als es Zonenparkplätze gibt, oft beträgt das Verhältnis der Zahl der ausgegebenen Parkkarten zu der Zahl der Zonenparkplätze 1.3 oder höher. In solchen Fällen muss der Preis für eine Parkkarte tiefer als die zu deckenden Kosten pro Zonenparkplatz angesetzt werden. Ansonsten würden Erträge resultieren, die höher sind als die mit den Parkkartengebühren zu deckenden Kosten, so dass das Kostendeckungsprinzip verletzt wäre.

Insgesamt zeigt das Kostenmodell des Preisüberwachers, dass Preise von über CHF 400 für eine Jahresparkkarte auch bei grösseren Städten mit hohen Baulandpreisen mit dem Kostendeckungsprinzip kaum zu vereinbaren sind.

[Stefan Meierhans, Matthias Gehrig]

3 Preise von Swissgenetics: Kein Hinweis auf Preismissbrauch

Swissgenetics dürfte zwar den Schweizer Markt beherrschen. Der Preisüberwacher hat aber keine Hinweise gefunden, dass die Preise von Swissgenetics missbräuchlich wären.

Swissgenetics ist der Schweizer Marktleader in der Stierselektion, der Gewinnung, Verarbeitung, Lagerung und dem Handel von Stiersamen sowie der Stiersamenübertragung. Die WEKO kam nach einem Verfahren gegen Swissgenetics 1999 zum Schluss, dass Swissgenetics auf dem schweizerischen Markt für künstliche Befruchtung über eine marktbeherrschende Stellung verfügt. Das trifft vermutlich auch heute noch zu.

Ausgehend von diesem Befund hat der Preisüberwacher eine Marktbeobachtung zu den Preisen von Stiersamen durchgeführt, um in Erfahrung zu bringen, ob die Preise von Swissgenetics missbräuchlich sind. Zu diesem Zweck hat er in einer Internetrecherche die Preise von Swissgenetics mit den Preisen von vier weiteren Anbietern in der Schweiz und mit den Preisen im benachbarten Ausland verglichen. Zudem hat er den Bauernverband sowie die Gesellschaft Schweizer Tierärztinnen und Tierärzte befragt.

⁷ Rapp Trans AG (2017, Seite 6): Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013-2016, im Auftrag des Kantons Basel-Stadt, Bau und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Mobilitätsstrategie, Basel: 23. Mai 2017, Link: https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:bb7046c1-4600-4d5e-84d0-705281bd7a6f/BE_Wirkungscontrolling_PRB_V1.1_20170523.pdf

Als Massstab für die Samenqualität kann der Gesamtzuchtwert gelten. In der Regel – aber nicht durchgehend – gilt: Je höher der Gesamtzuchtwert, desto teurer die Samendose. Der Preisüberwacher hat insbesondere die Samendosen der Rasse «Brown Swiss» verglichen, weil diese von den meisten Anbietern angeboten wird.

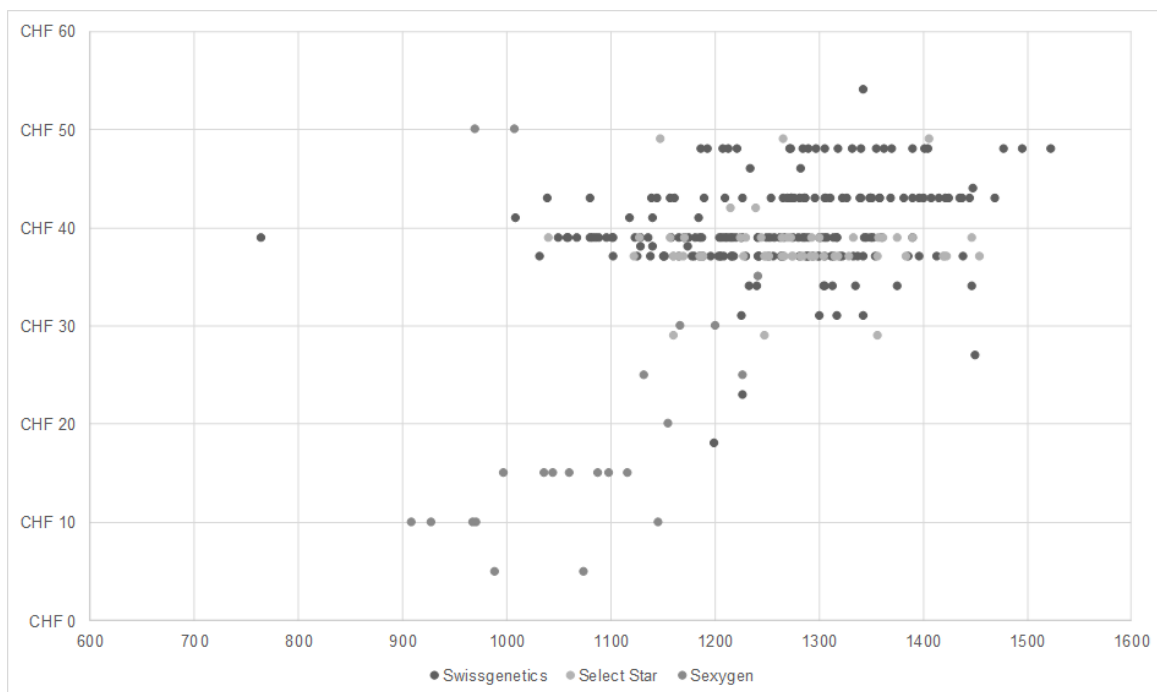


Diagramm 1: Samendosenangebot der Rasse «Brown Swiss» der 3 grössten Anbieter in der Schweiz (x-Achse: Gesamtzuchtwert)

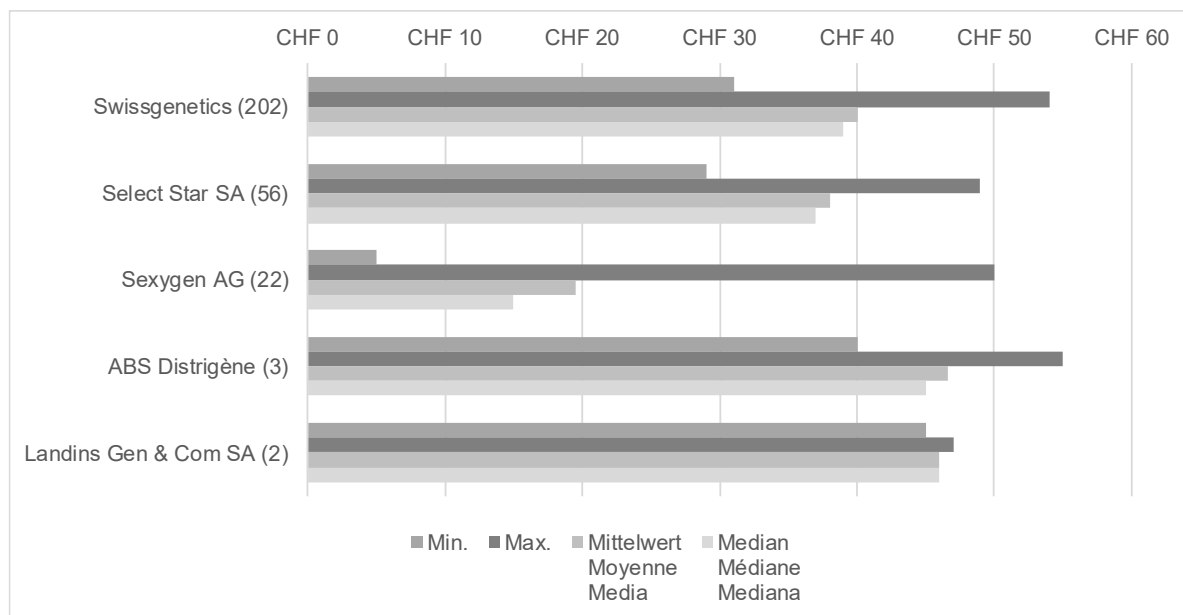


Diagramm 2: Samendosenpreise «Brown Swiss» der 5 grössten Anbieter in der Schweiz (in Klammern hinter dem Anbieter die Anzahl verschiedener Stiere)

Swissgenetics verfügt mit Abstand über das grösste Angebot und bietet die grösste Bandbreite von Gesamtzuchtwerten an. Samendosen mit niedrigerem Gesamtzuchtwert sind bei Swissgenetics tendenziell teurer als bei den zwei anderen grossen Anbietern. Im Durchschnitt sind die Preise von Swissgenetics geringfügig höher als diejenigen von Select Star, jedoch tiefer als diejenigen von ABS Distrigène und Landins Gen & Com. Deutlich tiefer sind die Preise von Sexygen. Der Preisüberwacher kann daraus nicht darauf schliessen, dass die Preise von Swissgenetics missbräuchlich wären.

Die Marktbeobachtung umfasste auch einen Vergleich mit Preisen in Nachbarländern. Exemplarisch sei hier der Vergleich mit Österreich dargestellt.

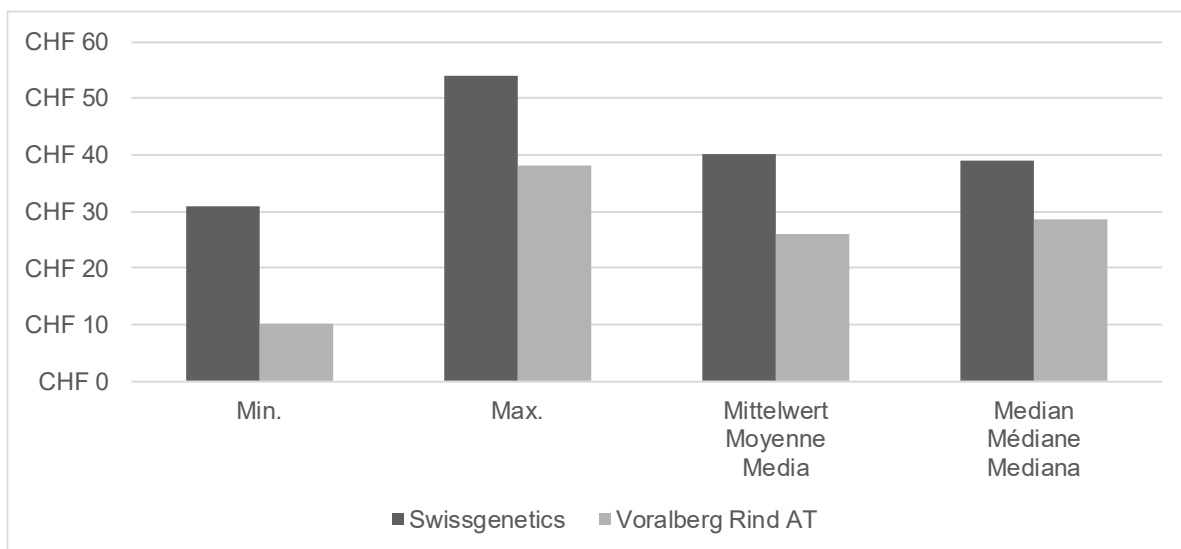


Diagramm 3: Vergleich der Preise von Swissgenetics und Voralberg Rind AT, Österreich

Die Samendosen sind durchschnittlich rund ein Drittel günstiger als bei Swissgenetics. Der Unterschied ist zu gering, als dass der Preisüberwacher auf missbräuchliche Preise schliessen könnte.

Zudem ist zu beachten, dass in Österreich die Tarife für die künstliche Besamung, durchgeführt von einem Besamungstechniker oder Tierarzt, höher sind als in der Schweiz. In Österreich verlangen Besamungstechniker/Besamungsstationen für eine künstliche Besamung im Schnitt etwa 25 €. [In der Schweiz werden für diese Dienstleistung laut dem Bauernverband](#) ungefähr 16.00 Fr./Übertragung in Rechnung gestellt. Wenn der Landwirt keine Eigenstandsbesamung durchführt, ist er auf die Dienstleistung eines Besamungstechnikers angewiesen. Damit sind die Preise für eine Samendose inkl. Besamung am Ende wieder ausgeglichen.

Gestützt auf diese Ergebnisse kommt der Preisüberwacher zum Schluss, dass die Preise von Swissgenetics gegenwärtig nicht missbräuchlich sein dürften.

[Stefan Meierhans, Sara Beriger]

4 MITTEILUNGEN

4.1 Einvernehmliche Regelung mit der Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau

Im Jahr 2022 gingen beim Preisüberwacher diverse Beschwerden über die Prämienerrhöhung der Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau (GVTG) ein. In den darauffolgenden Gesprächen zwischen dem Preisüberwacher und der GVTG stellte sich heraus, dass die Notwendigkeit zur Bildung eines angemessenen Rücklagenniveaus einer der Hauptgründe für die Erhöhung war. Die Parteien einigten sich daher einvernehmlich auf die Definition eines klaren und transparenten Prämienrabattmechanismus. Er wird angewendet, wenn bestimmte Bedingungen in Hinblick auf die Ergebnisse der Segmente Versicherung und Kapitalanlagen sowie zur Ausstattung des Reservefonds erfüllt sind. Die Vereinbarung wird am 1. Januar 2024 in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 2026 gültig sein.

Die einvernehmliche Regelung kann auf der Website des Preisüberwachers www.preisueberwacher.admin.ch unter Dokumentation > Publikationen > Einvernehmliche Regelung eingesehen werden.

[Andrea Zanzi]

4.2 Der Kanton Wallis folgt der Empfehlung des Preisüberwachers zu den Preisen für die Holzfeuerungskontrolle

Aufgrund der Empfehlung des Preisüberwachers werden die Preise für die periodische Kontrolle von Holzfeuerungen bis 70 kW (hand- und automatisch beschickt, ohne Feststoffmessung) deutlich unter CHF 300 bleiben und damit unter dem empfohlenen Höchstwert (CHF 300) des Preisüberwachers liegen.

[Agnes Meyer-Frund]

4.3 Grabplatz und Totenkapelle: Die Gemeinde Plaffeien folgt einzelnen Empfehlungen des Preisüberwachers

Im Rahmen der Revision des Friedhofreglements und -ausführungsreglements ist die Gemeinde Plaffeien den Empfehlungen des Preisüberwachers teilweise gefolgt. Sie hat die Verständlichkeit verbessert sowie für Auswärtige die Maximalbeträge für die Grabplatzgebühren und für die Benützung der Totenkapelle gesenkt. Andere Gebühren überschreiten weiterhin die Schwellenwerte des Preisüberwachers mit der Begründung, diese seien nicht kostendeckend.

[Lukas Stoffel]

5 VERANSTALTUNGEN / HINWEISE

Kaufkraftgipfel

Um die Kräfte zu bündeln, lädt der Preisüberwacher die Schweizer Konsumentenschutzorganisationen zum ersten Schweizer Kaufkraftgipfel ein. Ziel ist es, ein starkes Signal in Richtung Wirtschaft und Staat zu senden.

Der Gipfel ist keine öffentliche Veranstaltung. Alle Medienschaffende sind jedoch herzlich eingeladen im Anschluss an die Veranstaltung, den Teilnehmenden ihre Fragen zu stellen.

Die Veranstaltungsdetails:

Datum: 05.09.2023

Ort: Generationenhaus, Bahnhofplatz 2, 3011 Bern

Zeit: ab 12:30 Uhr stehen wir den Medien an einem kurzen Point de Presse für Fragen zur Verfügung.

Um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen, bitten wir alle interessierten Medienschaffenden, sich bis zum 03.09.2023 per E-Mail anzumelden: jana.josty@pue.admin.ch

Kontakt/Rückfragen:

Stefan Meierhans, Preisüberwacher, Tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Geschäftsführer, Tel. 058 462 21 03

Jana Josty, Medien- und Informationsstelle, Tel. 058 465 16 37

6 Empfehlungen des Preisüberwachers gemäss Artikel 14 PüG

Der Preisüberwacher veröffentlicht in jedem Newsletter die Liste der Gemeinden und Kantone, denen er im Rahmen einer Anhörung gemäss Art. 14 PüG eine Empfehlung zugestellt hat.

Ist die Legislative oder die Exekutive des Bundes, eines Kantons oder einer Gemeinde dafür zuständig, eine von einem marktmächtigen Unternehmen mit vorgeschlagener Preiserhöhung zu beschliessen oder zu genehmigen, so holt sie vorgängig die Stellungnahme des Preisüberwachers ein. Dieser kann vorschlagen, auf die Preiserhöhung ganz oder teilweise zu verzichten oder den missbräuchlich aufrechterhaltenen Preis zu senken (Art. 14 Abs. 1 PüG).

Zwischen dem 05. Juli 2023 und dem 25. August 2023 sandte der Preisüberwacher seine Empfehlung an die folgenden Stellen:

Datum/ Date/ Data	Fälle/ Cas/ casi
	Wasser/ Eau/ Acqua
06.07.2023	Romont (FR)
07.07.2023	Bure (JU)
07.07.2023	Arogno (TI)
07.07.2023	Soyhières (JU)
09.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Merishausen (BL)
22.08.2023	Sirnach (TG)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
24.08.2023	Ersigen (BE)
	Abwasser / Eau potable/ Canalizzazioni
04.07.2023	Oberiberg (SZ)
06.07.2023	La Sarraz (VD)
07.07.2023	Soyhières (JU)
07.07.2023	Bure (JU)
07.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Köniz (BE)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
23.08.2023	Ersigen (BE)
23.08.2023	Martigny (VS)
24.08.2023	Kanton Schwyz
	Abfall/ Déchets/ Rifiuti
07.07.2023	Riaz (FR)
22.08.2023	Crans-Montana (VS)
	Elektrizität/ Electricité/ Elettricità
18.08.2023	Niederlenz (AG)
	Fernwärme/ Chauffage à distance/ Teleriscaldamento
18.08.2023	Bern (BE)
	Gas/ Gaz/ Gas
10.08.2023	Basel (IWB)

	Parkgebühren/ Tarifs de stationnement/ Tariffe dei parcheggi
31.07.2023	Lenzburg (AG)
31.07.2023	Gossau (ZH)
16.08.2023	Zürich (ZH)
	Spitäler/ Hôpitaux/ Ospedali
30.06.2023	SwissDRG ab 2023 (BS): St. Claraspital
26.07.2023	Tarmed-TPW ab 2021 (BE): diespitäler.be
10.08.2023	Tarifstruktur ST Reha 2.0
10.08.2023	Tarifstruktur SwissDRG 13.0
11.08.2023	Festsetzung SwissDRG Baserate ab 2022 (GL): Kantonsspital Glarus
21.08.2023	SwissDRG 2023 (GR): Kantonsspital Graubünden