



Newsletter

Datum: 27. Oktober 2022
Sperrfrist: 27.10.2022, 11:00 Uhr

Nr. 5/22

Inhaltsübersicht

1	HAUPTARTIKEL – Schere öffnet sich weiter – Handlungsbedarf beim öV	2
1.1	öV und MIV: unterschiedliche Kosten- bzw. Preisentwicklung	2
1.2	In Schlüsselmomenten müssen passende Angebote bereitstehen	3
2	MITTEILUNGEN	7
2.1	Gastarife – Selbstdeklaration	7
2.2	(Treibstoff-)Find-App	7
2.3	Erstes Benchmarking für die Reha-Kliniken.....	7
2.4	Der Gemeinderat von Fischbach-Göslikon beschloss aufgrund der Empfehlung des Preisüberwachers eine Reduktion der Jahresparkkartengebühr von CHF 1'000 auf CHF 400	8
2.5	Strafanstalt Saxerriet sucht aufgrund der Intervention des Preisüberwachers neue Lösung für Kioskpreise.....	8
3	VERANSTALTUNGEN / HINWEISE	9



1 HAUPTARTIKEL – Schere öffnet sich weiter – Handlungsbedarf beim öV

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) am Modalsplit soll deutlich gesteigert werden, hat die Politik entschieden. Da sowohl eine passende Produktpalette als auch die Preise zentrale Einflussfaktoren auf Mobilitätsentscheidungen sind, haben sie im Fokus aller Massnahmen-Diskussionen zu stehen. Auf eine permanente Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu setzen und in der aktuellen Situation Preiserhöhungen für den öV ins Auge zu fassen, wäre nicht nur eine gefährliche, sondern auch eine sehr kurzsichtige Strategie.

1.1 öV und MIV: unterschiedliche Kosten- bzw. Preisentwicklung

Die Haushaltsbudgeterhebung des BFS¹ ermittelt die Ausgaben für öV und für den Kauf und Betrieb von Personenfahrzeugen für den durchschnittlichen Schweizer Haushalt der letzten Jahre (bis 2019). Während die **monatlichen Ausgaben für Personenfahrzeuge 2019 im Vergleich zu 2015 um 3,1 %² gesunken sind, stiegen die mittleren Haushaltsausgaben für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in diesem Zeitraum um 11.3 %³**. Es stellt sich also die Frage: Bildet diese Verschiebung der Ausgaben eine verstärkte Nutzung des öVs ab, oder ist dies allein auf unterschiedliche Kostenentwicklungen der zwei Mobilitätsvarianten zurückzuführen?

Abbildung 1 beantwortet die Frage: Sie zeigt den aktualisierten Vergleich der Preisentwicklung im öffentlichen Verkehr und des motorisierten Individualverkehrs.⁴ **Statt einer Erhöhung der preislichen Attraktivität heisst es bis 2022: Der öV wird vergleichsweise teurer, während der MIV selbst im Vergleich zur allgemeinen Teuerung in den letzten Jahren günstiger wurde.** 2022 sorgen ein eingesetzter Benzinpreis von 2.15 Franken und die leicht gestiegenen Neuwagenpreise zumindest beim adjustierten Wert für den MIV⁵ erstmals seit 1999 für eine leichte Gegenbewegung. Das Niveau von 2007 bis 2013 wurde jedoch trotz dieser relativen Verteuerung noch nicht wieder erreicht.

¹ BFS: Detaillierte Haushaltsausgaben (sämtliche Tabellen der Jahre 2015-2019); T20.02.01.02.01, abrufbar unter < <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/20024451/master> >, veröffentlicht am 23.11.2021 (besucht am 23.09.2022).

² Unter der Rubrik «Kauf und Betrieb von Personenfahrzeugen» (621) wurden 2015 monatliche Ausgaben von 550 Franken aufgeführt und 2019 solche von 533 Franken.

³ Dies entspricht einem Anstieg der monatlichen Haushaltsausgaben von 111 Franken im Jahr 2015 ggü. 124 Franken im Jahr 2019. Dabei wurden die Ausgaben für die Beförderung von Personen auf Schienen (6221), Strassen (6222) und auf Wasserwegen (6224) sowie unter «Kombinierte Transportmittel» unter anderem die Zeilen Generalabonnemente und Tageskarten, Halbtaxabonnemente, Billette und Abonnemente von regionalen und städtischen Verkehrsverbänden (6225) berücksichtigt.

⁴ Die Methodik ist 2022 unverändert übernommen worden. Vgl.: Preisüberwachung (2016): «Bericht: Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr – Eine Untersuchung anhand von fünf exemplarischen Strecken in der Schweiz», Oktober 2016, abrufbar unter: < https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/studien/Entwicklung%20der%20Fahrkosten%20im%20Strassen-%20und%20Schienenverkehr.pdf.download.pdf/27_10_16%20Bericht%20Entwicklung%20Strasse%20Schiene_d.pdf > (besucht am 23.09.2022).

⁵ Der Datenpunkt motorisierter Individualverkehr adjustiert zeigt die relativen Kosten bei Benutzung des Autos, wenn man die Veränderung der Neuwagenpreise gemäss Warenkorbbestandteil Neuwagen im Landesindex für Konsumentenpreise in den Berechnungen des TCS mitberücksichtigt. Bis 2022 sanken die Neuwagenpreise laut BFS, weshalb der adjustierte Wert entsprechend tiefer lag als der Wert ohne Anpassung zur TCS-Berechnung.

relative Preis- /Kostenentwicklung 1990-2022

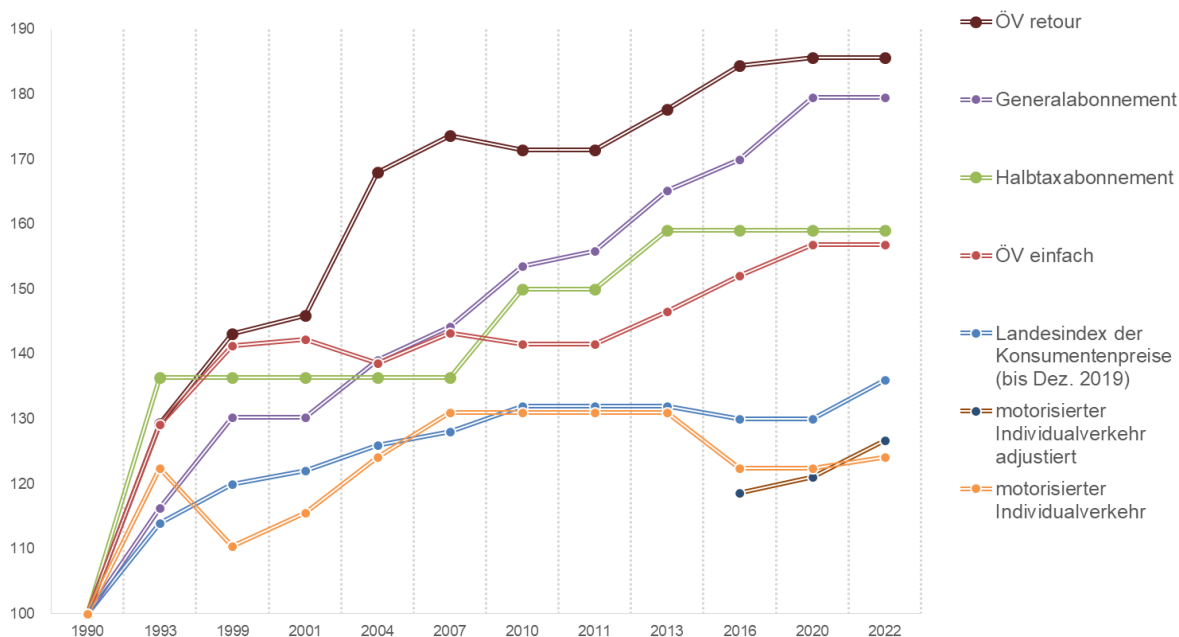


Abbildung 1 : Entwicklung der Preise und Kosten im öV und MIV seit 1990 (Auswertung PUE)

Im Zentrum steht also nach wie vor die Frage: Wie kann diese so weit geöffnete Schere geschlossen werden?

1.2 In Schlüsselmomenten müssen passende Angebote bereitstehen

Das Wort «Verkehrsmittelwahl» suggeriert, dass zumindest die Wahl zwischen zwei Alternativen bestünde. In der Realität unterscheidet man drei Gruppen von Reisenden:

1. öV-gebundene, gefangene Kundinnen und Kunden, die über kein motorisiertes Vehikel und/oder keinen Führerschein verfügen. Das betrifft insbesondere auch Menschen mit einem geringen Einkommen.⁶
2. MIV-gebundene Nutzerinnen, für die kein passendes öV-Angebot verfügbar ist, sei es wegen schlecht erschlossenen Wohn- oder Arbeitsorten, Schichtarbeit oder aber Gepäcktransport.
3. Die 3. Gruppe umfasst die «Wahlfreien».⁷ In der Schweiz dürfte das eine vergleichsweise grosse Gruppe sein: Fast die Hälfte der Bevölkerung mit Führerschein besitzt sowohl ein eigenes Auto als auch ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr.⁸ In dieser Gruppe liegt viel Potential für den öV. Beide Mobilitätswerkzeuge stehen für diese Nutzerinnen und Nutzer per se zur Verfügung.

Insbesondere das «Einsteigen» für Neukundinnen und -kunden sowie Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer müsste preislich attraktiver werden. Ein Fazit, das auch von der Branche nicht in Abrede gestellt

⁶ ARE, LITRA, VöV (2019): Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr, Seiten 21 f. sowie 24 f.. Abrufbar unter: < <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (besucht am 23.09.2022).

⁷ < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/besitz-fahrzeuge-fahrausweise.html> > (besucht am 23.09.2022).

⁸ «Entsprechend sind viele Leute multimodal ausgestattet: Ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung besitzt sowohl ein eigenes Auto als auch ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Im Jahr 2015 traf dies auf 45 % aller Erwachsenen mit Führerschein zu (Quelle: BFS / ARE MZMV 2015).» Zitat aus: LITRA, VöV und ARE (2019): Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz - Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr, Seite 16. Abrufbar unter: < <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/modalsplit-personenverkehr-schweiz.pdf.download.pdf/modalsplit-personenverkehr-schweiz-de.pdf> > (besucht am 23.09.2022).

wird.⁹ Sparbillette auch innerhalb von allen Verbänden erscheinen für diesen Zweck sehr geeignet zu sein. Bei stark ausgedehnten Verbunds-Schwergewichten wie dem ZVV, Z-Pass oder im Libero sind sie allerdings nach wie vor nicht vorgesehen.

Generell ist die Wahl des Verkehrsmittels geprägt von Routine und Gewohnheiten.

Verhaltensänderungen gibt es meist nur in sogenannten Wendepunkten oder

Schlüsselmomenten.¹⁰ Beispiele sind Umzüge oder, wenn sich die Anzahl Präsenztage am Arbeitsplatz verändert. Ist der Entscheid einmal getroffen, hat dieser im Alltag meist Bestand. Ein plakatives Beispiel hierfür ist auch die Corona-Pandemie. Viele Menschen haben in dieser Zeit ihr Arbeits- und Mobilitätsverhalten verändert und dieses neue Verhalten bis heute beibehalten. Festgehalten werden kann, dass die sogenannten Schlüsselmomente eher kurzanhaltender Natur sind. Veränderungsprozesse im öV sind hingegen in aller Regel langsam, kompliziert und schwerfällig. Das schmälert die Chancen des öV auf die fulminante Nutzung dieser Möglichkeiten.

a. Modalsplit-Anteil des öVs ist während der Corona-Pandemie gesunken

Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr wird allgemein als klimafreundlich eingestuft und aufgrund des vorteilhafteren Energie- und Flächenverbrauchs angestrebt.¹¹ Gleich mehrere gleichlautende Motionen sind Ende 2019 im Parlament eingereicht, und im Dezember 2021 von beiden Kammern gutgeheissen worden. Sie verlangen, dass der **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern sei**. Dazu muss nun im Auftrag der Politik ein entsprechender Massnahmenplan ausgearbeitet werden.¹²

Vor Corona (2020) stiegen die mit dem öV zurückgelegten *Personenkilometer* um knapp 5 % pro Jahr. Im Juni 2022 hingegen blieben sie noch 5 % unter dem Vergleichswert aus dem Jahr 2019 zurück. Sollte man 2023 den Wert von 2019 wieder erreicht haben, bedeutet das nicht, dass nun alle Kundinnen und Kunden endlich wieder zum öV zurückgekehrt sind. Es bedeutet vielmehr, dass vier Jahre verloren gegangen sind, in denen ein allgemeines Verkehrswachstum stattgefunden hat – *ohne*, dass der öV die ihm zugeordnete Rolle¹³ wahrnehmen konnte.

Der Anteil des öV in der Schweiz stagniert seit nunmehr über zehn Jahren. Nur rund 13 % der zurückgelegten Wege und 28 % der zurückgelegten Distanzen werden mit dem öV gefahren. Rechnet man den Langsamverkehr heraus, so liegt das Verhältnis bezogen auf die Verkehrsleistung im Personenverkehr seit Jahren bei ca. 80 % MIV und ca. 20 % öV. Im (Corona-)Jahr 2020 haben sich diese Werte jedoch stark zu Gunsten des MIV verändert und lagen bei 84 % und 16 %.¹⁴ Auch 2021 dürfte sich dieser Effekt noch zeigen.¹⁵

Eine Studie zur Auswirkungen von COVID-19 auf die Verkehrsnachfrage und die langfristigen Folgen der Pandemie¹⁶ rechnet damit, dass sich die Nachfrage beim öV nicht vollständig erholen wird. Selbst im Jahr 2025 könnte im öV der pandemiebedingte Nachfragerückgang noch nicht wieder vollständig aufgeholt worden sein. Die Studie im Auftrag von BAV und ASTRA kommt zum Schluss, dass die

⁹ So wurde die damalige ch-direct-Präsidentin Jeannine Pilloud 2018 vom Tagesanzeiger zitiert: «Die Tarife für Gelegenheitsfahrer und bestimmte Kundengruppen müssten runter und die Eintrittshürden für Neukunden gesenkt werden.»; vgl. < <https://www.tagesanzeiger.ch/oev-preise-einzelfahrten-sind-teuer-abos-vorteilhaft-469988064881> > (besucht am 23.09.2022).

¹⁰ ARE, LITRA, VöV (2019): Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr, Seite 25. Abrufbar unter: < <https://www.ave.admin.ch/ave/de/home/medien-und-publicationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (besucht am 23.09.2022).

¹¹ Citec Ingénieurs SA (2021). Perspektiven zur Erhöhung des Modalsplit des öffentlichen Verkehrs – Mehr Agilität für die Zukunft. Abrufbar unter: < <https://www.voev.ch/de/Service/content/?download=17986> > (besucht am 23.09.2022).

¹² Motionen 19.4443 (Candinas), 19.4444 (Graf-Litscher), 19.4445 (Schaffner), 19.4446 (Töngi) vom 16.12.2019 mit dem Titel «Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr».

¹³ «Der Bundesrat ist bestrebt, dass der nationale und internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu.» Antwort des Bundesrats vom 12.2.2020 auf vier gleichlautende Motionen. Abrufbar unter: < <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20194443> > (besucht am 23.09.2022).

¹⁴ Vgl. < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/reaktionen-der-gesellschaft/modalsplit-verkehr.assetdetail.22385403.html> > (besucht am 23.09.2022).

¹⁵ So stellte das BFS in einer Sonderauswertung anfangs 2021 fest: «Auffallend stark zurückgegangen sind die mit dem öffentlichen Schienen- und Strassenverkehr zurückgelegten Strecken: Mit durchschnittlich 3,6 km pro Person und Tag waren die öV-Distanzen Anfang 2021 nur noch knapp halb so lang (-52%) wie Anfang 2020 (7,5 km). Verglichen damit war der Rückgang beim motorisierten Individualverkehr (Personenwagen und Motorräder) mit minus 27% deutlich kleiner.» abrufbar unter: < <https://www.experimental.bfs.admin.ch/expstat/de/home/innovative-methoden/mzmv.html> > (besucht am 23.09.2022).

¹⁶ EBP (2022): «Beurteilung der Auswirkungen von COVID-19 auf die Verkehrsnachfrage sowie der potenziellen mittel- und langfristigen Folgen der Pandemie / Schlussbericht», Studie im Auftrag des BAV und ASTRA, Seite 10. Abrufbar unter: < <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/perspektive-bahn-2050/auswirkungen-covid19-auf-verkehrsnachfrage.pdf.download.pdf/Studie%20-%20Auswirkungen%20von%20COVID-19%20auf%20die%20Verkehrsnachfrage.pdf> > (besucht am 23.09.2022).

Verkehrsleistung im öV im Jahr 2025 je nach Szenario **bis 22 %¹⁷ zurückgeworfen** werden könnte, vergleicht man diese mit dem Basisszenario der Verkehrsperspektiven 2050. Als Grund wird aufgeführt, «*dass das Abonnement-Angebot dem geänderten Arbeits- und Reiseverhalten noch nicht entsprechen könnte (z. B. Abonnemente für Homeoffice-Tätige)*». Erst wenn «**neue Formen von Abonnement-Angeboten eingeführt werden, die einem geänderten Arbeits- und Reiseverhalten Rechnung tragen (...) können die verloren gegangenen Kunden wieder zurückgewonnen werden.**»

Seit Jahren werden solch passende Abonnemente vom Preisüberwacher gefordert.¹⁸

b. Teilzeit- oder Homeofficeabo in der Warteschleife

Ein Abonnement kostet bisher grundsätzlich gleichviel – egal, ob es an 5 Tagen der Woche zum Pendeln genutzt wird oder nur an 3 Tagen. Üblicherweise rechnen sich Abonnemente erst ab 4 oder gar 5 Fahrten die Woche hin zum Arbeitsort (und zurück).¹⁹ Da nun zunehmend hybrid (wöchentlich ein oder mehrere Tage Homeoffice) gearbeitet wird, verändert sich das Gefüge: Beim Autopendelnden sinken die variablen Kosten, wenn nur 4 statt 5 Tage gependelt wird. Der Abonnementvorteil im öV löst sich bei Teilzeit und/oder Homeoffice im Gegensatz dazu rasch in Luft auf. Der Abonnementbesitzer muss das Abonnement entweder kündigen und teure Einzeltickets kaufen, oder aber er bezahlt bei gleichem Abonnementpreis umgerechnet auf die einzelne Fahrt wesentlich mehr. Beide Effekte führen dazu, dass sich die einzelne Fahrt mit dem öV verteuert.

Hier schafft das Homeoffice oder Teilzeitabonnement Abhilfe: In den Tarifverbänden Mobilis und Frimobil laufen seit rund einem Jahr (seit August bzw. Dezember 2021) erfolgreiche Pilotprojekte mit Wahltageabonnements unter dem Namen «FlexiAbo». Hoffnungen auf ein baldiges, schweizweites Angebot gibt es jedoch nicht: Zuerst müssen Markttests dem Branchenverband vorgestellt und beraten werden.²⁰ Der Entscheid, ob ein solches Angebot im einzelnen Verbund aufgenommen wird, fällt jeder Verbund individuell.²¹ Der Preisüberwacher hat zu dieser Frage im August sämtliche Verbünde befragt. Zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2022 hin kann sich bis auf den Tarifverbund «Engadin mobil» kein weiterer Tarifverbund vorstellen, ein Homeoffice- oder Teilzeitabo auch nur probeweise ins Sortiment aufzunehmen.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Wahl des Verkehrsmittels sind die Reisezeit und der Preis. Die hohen Benzin- und Dieselpreise seit dem Frühjahr 2022 sind für viele Autofahrerinnen und Autofahrer ein Ärgernis. So lange die Treibstoffpreise auf diesem ungewohnt hohen Niveau verharren, dürfte die Wechselwilligkeit der Verkehrsteilnehmenden grösser sein als zu anderen Zeiten. **Der öV könnte davon profitieren.²² Die Voraussetzung dafür wäre, dass er nicht seinerseits die eigenen Preise aufgrund von gestiegenen Energiekosten erhöht, sondern stattdessen nun schnellstmöglich das Abonnement-Angebot dem geänderten Arbeits- und Reiseverhalten anpasst.** Doch erste Exponenten scheinen den Weg der Preiserhöhung gehen zu wollen: Der Kanton Zürich respektive der für den öV zuständige Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) weist bereits auf Mehrkosten hin. Der ZVV sagt, das Thema Ticketkosten werde (wegen der sich nicht genügend erholenden Fahrgastzahlen) wieder präsen-²³

Lehren aus dem Ausland

Auch der öV der Nachbarländer litt unter der Corona-Pandemie. Um die Folgen zu mildern, führte Deutschland für drei Monate ein bundesweit gültiges 9-Euro-Monatsabonnement ein. Nach dem Ende dieser Aktion wurden Lehren aus dem Projekt gezogen. Der deutsche Verkehrsminister fasst die

¹⁷ Vgl. Fussnote 16, Tabelle 3: «Veränderung Verkehrsleistung gegenüber Basisszenario des jeweiligen Jahres».

¹⁸ Vgl. < <https://www.blick.ch/meinung/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-die-welt-der-unbegrenzten-moeglichkeiten-id15784701.html> > (besucht am 23.09.2022).

¹⁹ Das U-Abo für Erwachsene des TNW amortisiere sich laut Aussage tnw in einem Schreiben an den Preisüberwacher bereits bei zwei bis drei Retourfahrten pro Woche in der Stadt/Agglomeration und ist im ganzen TNW-Gebiet gültig.

²⁰ Vgl. < <https://www.allianceswisspass.ch/de/ueberuns/Strategie-2025/Markttests-Preis-Sortiment> > (besucht am 23.09.2022).

²¹ Vgl. Übereinkommen 500, abrufbar unter: < <https://www.allianceswisspass.ch/de/tarife-vorschriften/uebersicht> > (besucht am 23.09.2022).

²² Eine Zunahme der öV-Nachfrage bei einem gestiegenen Treibstoffpreis ist zwar wahrscheinlich, allerdings nur schwach (Kreuzpreiselastizität signifikant und schwach positiv). Vgl. z. B. HWWI Policy Paper 93: Determinanten und Risiken der Energiepreisentwicklung und ihre Implikationen für den städtischen Verkehr, Seite 18. Abrufbar unter: < https://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Policy/HWWI_Policy_Paper_93.pdf > (besucht am 23.09.2022).

²³ Vgl. < <https://mobimag.ch/zvv-prognose/> > (besucht am 23.09.2022).

Erfahrungen so zusammen: «Die wichtigste Lehre für mich: Wenn die komplizierten Tarifzonen verschwinden und die Tickets bundesweit gelten, wird der ÖPNV sehr viel stärker genutzt.»²⁴

Sicher hat auch der günstige Preis eine Rolle gespielt, aber die Aussage bleibt relevant: Auch in der Schweiz ist so mancher Mensch mit den vielen, verschiedenen Regeln und Tarifen der zahlreichen öV-Akteure überfordert. Vom «Keep it simple!»²⁵-Fazit des 9-Euro-Tickets würde mithin auch der öV in der Schweiz profitieren.

Die schon lange erwarteten, konkreten Vorschläge der Branche, sollen nun doch auf einen einheitlichen E-Tarif setzen²⁶. Es wäre ein längst überfälliger erster Schritt, der die Weichen jedoch nachhaltig stellen könnte. Wenn das Billett- und Abonnementangebot dazu an die Lebensrealitäten der (potentiellen) Nutzerinnen und Nutzer angeglichen wird, bestehen Chancen für eine nachhaltige Veränderung des Modalsplit zu Gunsten des öVs.

c. Modellcharakter auch in Zukunft?

Der öffentliche Verkehr der Schweiz hatte in der Vergangenheit Modellcharakter. Noch immer hat die Schweiz ein leistungsstarkes, engmaschiges Netz, (vergleichsweise) pünktliche Züge, gute Anschlüsse – das sind die Gründe zur Freude. Doch dieses Angebot hat einen hohen Preis. **Nur wenn der öV im wörtlichen Sinn ein Massentransportmittel ist, ist es möglich, ihn preislich attraktiv zu gestalten. Die Formel ist einfach: Viele Zahler = tiefe Preise, wenig Zahler = hohe Preise.** Das Wohl und Wehe des öV hängt also ganz wesentlich von der Nutzerzahl ab. Um diese zu steigern, ist aus Sicht des Preisüberwachers eine konsequente Lichtung des Tarifdschungels und ein durchschaubares Tarifsystem mit einer einheitlichen Basis für das ganze Land nötig. Mobilität ist kein identitätsstiftendes, kantonales oder regionales Prestigeobjekt, sondern ein Mittel zum Zweck.

Die umständliche und langwierige Umsetzung eines Teilzeit- oder Homeoffice-Angebots verdeutlicht, wo die Probleme liegen. Das Zeitfenster (Veränderung von Routinen / hohe Benzinpreise) für eine Verschiebung des Modalsplits wäre da, aber die öV-Branche ist augenscheinlich nicht parat, die sich bietende Chance zu nutzen oder sie fürchtet Mindererträge.

Das Gesetz sieht regulatorische Eingriffe nur dann vor, wenn ein Preismissbrauch vorliegt – dies kann zum Beispiel bei hohen resultierenden Gewinnen der Fall sein. Generellen Preiserhöhungen der Branche aufgrund von einer schleppenden Nachfragerholung nach Corona und gestiegenen Energiepreisen könnte das PÜG deshalb formell wenig entgegenzusetzen, solange der Fernverkehr keine zu hohen Gewinne abliefern oder wie aktuell sogar Verluste²⁷ schreibt.

Preisstabilität und eine agilere Umsetzung von bedürfnisgerechten Produkten sollten deshalb als Teil des vom Parlament verlangten Massnahmenplans zur Steigerung des Modalsplits fest verankert werden. Dies im Wissen, dass es in dieser weitgehend selbstregulierten Branche und bei so vielen Branchenakteuren schwierig ist, gemeinsame Lösungen nach einer einheitlichen Vorgabe umzusetzen. Grosse Knacknuss bleibt also: Die Tarifoheit liegt nach wie vor und alleine bei den Transportunternehmen und, bei den Verbänden, zumindest teilweise bei den Bestellern. Bundesrat und Parlament wollen zwar die öV-Nutzung steigern, können aber keine preislichen Massnahmen vorgeben. Zu diesen herausfordernden Rahmenbedingungen muss ein anderer Bericht des Bundesrats²⁸ als Antwort auf ein parlamentarisches Postulat bald Lösungen aufzeigen.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

²⁴ Vgl. < <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html> > (besucht am 23.09.2022).

²⁵ Vgl. < <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/9-euro-ticket-bestach-auch-durch-seine-einfachheit-18261823.html> > (besucht am 23.09.2022).

²⁶ Vgl. < <https://www.allianceswisspass.ch/de/asp/News/Newsmeldung?newsid=450&searchTerm=GITA> > (besucht am 23.09.2022).

²⁷ Vgl. < <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2022/9/1509-1> > (besucht am 23.09.2022).

²⁸ Postulat 19.4199 Reynard mit dem Titel «Für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr», abrufbar unter: < <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20194199> > (besucht am 23.09.2022).

2 MITTEILUNGEN

2.1 Gastarife – Selbstdeklaration

Aufgrund des massiven Anstiegs der Beschaffungskosten in den letzten Monaten befindet sich der Gassektor in einer Ausnahmesituation. Damit die Unternehmen, die gemäss Artikel 14 des Preisüberwachungsgesetzes (PÜG) vor einer Preiserhöhung den Preisüberwacher konsultieren müssen, rasch und ohne grossen Aufwand eine Anpassung ihrer Tarife vornehmen können, hat der Preisüberwacher eine Selbstdeklaration entwickelt, die sowohl für die Unternehmen als auch für den Preisüberwacher eine grosse Vereinfachung mit sich bringt. So wird der Preisüberwacher, wenn das Unternehmen alle im Dokument formulierten Bedingungen erfüllt, grundsätzlich auf eine Empfehlung verzichten und das Unternehmen innerhalb eines Monats darüber informieren. Damit ist die Konsultationspflicht gemäss Artikel 14 PÜG erfüllt. Es ist vorgesehen, dass das Unternehmen und der Preisüberwacher die Selbstdeklaration sowie die Antwort des Preisüberwachers auf ihren Internetseiten veröffentlichen. Die Selbstdeklaration ist abrufbar unter: [Preisüberwachung – Themen – Gas - Dienstleistungen](#)

[Véronique Pannatier]

2.2 (Treibstoff-)Find-App

Am 26.9.2022 hat der Ständerat als Erstrat «Ja» zu einer [Spritpreis-App](#) nach österreichischem Vorbild gesagt. In Österreich hat man seit Jahren positive Erfahrungen mit einer solchen Vergleichsplattform gesammelt. Die dortigen Tankstellen müssen Preisänderungen in Echtzeit melden. Diese werden dann sofort auf die Vergleichs-Plattform übertragen. Die Kundinnen und Kunden können zu jedem Zeitpunkt die fünf günstigsten Tankstellen in ihrem unmittelbaren Umkreis abrufen. Der Wettbewerb wird so nutzbar und verstärkt. Die hohe Anzahl der Zugriffe auf die Plattform unterstreicht dieses Fazit. In der Schweiz haben wir bisher keine vergleichbaren Instrumente. Der Preisüberwacher hat sich deshalb seit Beginn der Krise und der hohen Energiepreise für eine App nach diesem Vorbild stark gemacht. Sollte der Nationalrat als Zweitrat ebenfalls zum Schluss kommen, dass auch in der Schweiz eine solche Preistransparenzvorschrift eingeführt werden soll, so wird der Bundesrat vom Parlament beauftragt, «die Grundlagen für die Einführung eines frei zugänglichen Online-Rechners [zu] schaffen, mit dem sich die Preise für Treibstoff, Gas und Strom für Fahrzeuge in der Schweiz berechnen lassen, dies nach dem Modell des Projekts www.spritpreisrechner.at, das 2011 in Österreich umgesetzt wurde.»

Der Preisüberwacher kann im Rahmen seiner heutigen Kompetenzen solche Lieferungen von Echtzeitdaten rechtlich nicht durchsetzen. Um dennoch die Bereitstellung von Echtzeitdaten zu gewährleisten, ist eine Gesetzesänderung nötig. Nur mit vollständigen Echtzeitdaten, die digital abgerufen werden können, ist es möglich, den Wettbewerb für die Konsumentinnen und Konsumenten so nutzbar zu machen, dass er die ihm zugeordnete Wirkung entfalten kann. Mit einer solchen Stärkung der Preistransparenz würde die Schweiz im Einklang mit ausländischen Behörden einen Schritt machen, um den Wettbewerb im Sinne der Konsumentinnen und Konsumenten zu stärken.²⁹

[Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

2.3 Erstes Benchmarking für die Reha-Kliniken

Der Preisüberwacher hat gegenüber den Kantonsregierungen ein Empfehlungsrecht bei den Spitaltarifen zulasten der Grundversicherung. Per 2022 ist für die Rehabilitationskliniken die neue Tarifstruktur ST Reha im Kraft getreten. Deshalb hat der Preisüberwacher 2022 erstmals ein Benchmarking für die Rehakliniken berechnet, welches seit Ende August vorliegt. Die Berechnung beruht auf dem Integrierten Tarifmodell auf Kostenträgerrechnungsbasis (ITAR-K) der Spitäler. Diese Daten wurden gestützt auf das Preisüberwachungsgesetz bei den kantonalen Gesundheitsdirektionen und teilweise direkt bei den Spitälern erhoben. Insgesamt mussten zehn Kliniken aufgrund der ungenügenden Datenqualität oder fehlender Daten ausgeschlossen werden. Basierend auf den

²⁹ In [Deutschland](#) werden aktuell Eingriffsinstrumente für Fälle gestärkt, wenn die Marktstruktur dem Wettbewerb entgegensteht, etwa weil es nur wenige Anbieter im Markt gibt und regelmässig parallele Preisentwicklungen zu Lasten der Konsumentinnen und Konsumenten zu beobachten sind. Vorbild solcher internationalen Bestrebungen sind die [Marktuntersuchungen](#) der britischen Wettbewerbsbehörde (CMA), welche dieses Instrument schon seit längerem erfolgreich einsetzt.

Kosten- und Leistungsdaten der verbleibenden 67 Schweizer Rehakliniken aus 22 Kantonen (von insgesamt 23 mit Rehakliniken) hat der Preisüberwacher für jedes Spital den benchmarking-relevanten Basispreis berechnet. Der nationale Benchmarkwert wurde sodann anhand des 20. Perzentils ermittelt und beträgt Fr. 673.- (inkl. Teuerung). Er bildet die Basis für die Empfehlungen des Preisüberwachers an die Kantonsregierungen für die ST Reha Tarife 2022 zur Entschädigung stationärer Spitalaufenthalte in der Rehabilitation zu Lasten der obligatorischen Krankenpflegeversicherung.

Für die Akutsomatik und die Psychiatrie hat sich der Preisüberwacher entschlossen, aufgrund der durch Covid-19 geprägten Daten 2020 kein Benchmarking 2022 zu erstellen. Bei Empfehlungen für das Tarifjahr 2022 stellt der Preisüberwacher auf das Benchmarking für das Jahr 2021 (Daten 2019) zuzüglich der Teuerung ab. Der so ermittelte Benchmarkwert 2022 beträgt für die Akutsomatik (SwissDRG) Fr. 9'235.- und für die Psychiatrie (Tarpsy) Fr. 655.-.

[Mirjam Trüb]

2.4 Der Gemeinderat von Fischbach-Göslikon beschloss aufgrund der Empfehlung des Preisüberwachers eine Reduktion der Jahresparkkartengebühr von CHF 1'000 auf CHF 400

Ein Meldender beklagte sich beim Preisüberwacher über die hohen Parkkartengebühren in der Gemeinde Fischbach-Göslikon. Gemäss Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes (PüG) hat die Legislative oder die Exekutive des Bundes, eines Kantons oder einer Gemeinde, welche für die Festsetzung oder Genehmigung einer Preiserhöhung zuständig ist, vorgängig zur Preisfestlegung den Preisüberwacher anzuhören. Er kann beantragen, auf die Preiserhöhung ganz oder teilweise zu verzichten oder einen missbräuchlich beibehaltenen Preis zu senken. Die Behörde führt die Stellungnahme in ihrem Entscheid an. Folgt sie ihr nicht, so begründet sie dies.

Der Preisüberwacher hat aufgrund der eingegangenen Meldung eine Empfehlung an den Gemeinderat von Fischbach-Göslikon erlassen mit dem Inhalt, die Jahresparkkarten auf max. CHF 400 anstelle von CHF 1'000 festzusetzen. Der Gemeinderat hat daraufhin am 3. Oktober 2022 beschlossen, die Jahresparkkartengebühr auf CHF 400 zu senken. Über die Reduktion der Tarife wird die Gemeindeversammlung am 23. November 2022 definitiv entscheiden.

[Manuela Leuenberger]

2.5 Strafanstalt Saxerriet sucht aufgrund der Intervention des Preisüberwachers neue Lösung für Kioskpreise

Ein Insasse der Strafanstalt Saxerriet beklagte sich beim Preisüberwacher über die hohen Kioskpreise. Der Preisüberwacher setzte sich für den «gefangenen Kunden» ein und forderte die Strafanstalt auf, zu den Kioskpreisen Stellung zu nehmen. Diese teilte dem Preisüberwacher in der Folge mit, dass man ihren Insassen eine interne Einkaufsmöglichkeit anbiete. Dieser "Kiosk" werde jedoch nicht durch die Strafanstalt Saxerriet geführt, sondern man habe damit eine externe Person beauftragt. Die Preisgestaltung erfolge selbständig durch den externen Anbieter. Die Strafanstalt Saxerriet selber erziele keinen Verdienst an diesem Verkauf. Man sei sich jedoch bewusst, dass das Verhältnis vom Arbeitsentgelt gegenüber den Kioskpreisen nicht optimal sei. Deshalb sei man daran, eine neue Lösung zu finden.

[Manuela Leuenberger]

3 VERANSTALTUNGEN / HINWEISE

Kontakt/Rückfragen:

Stefan Meierhans, Preisüberwacher, Tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Geschäftsführer, Tel. 058 462 21 03

Rudolf Lanz, Leiter Recht und Kommunikation, Tel. 058 462 21 05