



# Newsletter

Datum 04.07.2019  
Sperrfrist 04.07.2019, 11.00 Uhr

---

## Nr. 3/19

### ***INHALTSÜBERSICHT***

#### **1. HAUPTARTIKEL**

*Preisüberwacher erwartet allgemeine Tarifsenkungen im öffentlichen Verkehr ab Dezember 2020*

#### **2. MITTEILUNGEN**

- *Kanton Bern: Teilrevision des Notariatsgesetzes bringt erwünschten Systemwechsel*
- *Zweckgebundene Investitionsreserve der Betreiber der Hochdruckerdgasnetze*
- *Die Gebühren für Schweizer Anbieter des International-Baccalaureate-Programms werden reduziert*
- *Preisgestaltung des internen Kioskangebots in Zürcher Gefängnissen wird überprüft*
- *Parkkartentarif Cheseaux - Gemeinde übergeht Empfehlung des Preisüberwachers*

#### **3. VERANSTALTUNGEN / HINWEISE**



## 1. HAUPTARTIKEL

### Preisüberwacher erwartet allgemeine Tarifsenkungen im öffentlichen Verkehr ab Dezember 2020

*Wie können sinkende Kosten und das Nachfragewachstum in kundenfreundliche Angebote, verbesserte Auslastungen UND sinkende Tarife überführt werden? Diese Frage muss Dreh- und Angelpunkt der aktuellen öV-Diskussionen sein. Triftige Gründe für tiefere Tarife ab Dezember 2020 gibt es gleich mehrere.*

#### Die Kostenvorteile für den motorisierten Individualverkehr wachsen. Wie reagiert der öV?

In den letzten Jahren haben regelmässige Tarifierhöhungen die Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs geprägt. Während die Kilometerkosten im motorisierten Individualverkehr zwischen 1990 und 2016 weniger stark als der Landesindex der Konsumentenpreise gestiegen sind, lag im Gegensatz dazu die Preisentwicklung im öffentlichen Verkehr weit über der Teuerung.<sup>1</sup> Obwohl sich seit Ende 2016 die bestehende Tariflandschaft wenig verändert, muss sich der öffentliche Verkehr nach wie vor um seine finanzielle Attraktivität sorgen.

Dies scheint auch den Entscheidungsträgern bewusst zu sein: Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) fordert in den Medien ein Ende der steten Erhöhungen<sup>2</sup>, der CEO der SBB, Andreas Meyer, machte sich für sinkende Preise stark<sup>3</sup> und das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangt im Zuge der Vernehmlassung zur Trassenpreisanpassung ab 2021 ebenfalls eine Tarifierpassung nach unten<sup>4</sup>. Triftige Gründe für tiefere Tarife ab Dezember 2020 gibt es mehrere (vgl. nachfolgende Ausführungen). Trotzdem finden sich in der öffentlichen Diskussion bis heute keine konkreten Ansätze oder Ideen, wie dieses Anliegen umgesetzt werden könnte. Stattdessen wird in der Diskussion um den GA-Preis eine neue Runde mit Preiserhöhungsabsichten eingeläutet. Es ist an der Zeit, darauf zu fokussieren, dass den vielfach geäusserten Willensbekundungen nach Tarifsenkungen nun auch Taten folgen. Das Thema heisst also: Wie und warum sollen die öV-Tarife ab Dezember 2020 sinken?<sup>5</sup>

#### Situation im Fernverkehr: Hohe Gewinne und Absatzziel von 100 Mio. Franken bei den Sparbilletten

Der Fernverkehr operiert eigenwirtschaftlich, das heisst, er kommt ohne Subventionen aus. Die Kundinnen und Kunden bezahlen mit Ihren Billetten und Abonnements den Betrieb, die Abschreibungen auf dem Rollmaterial und einen mindestens kostendeckenden Betrag für die Gleisnutzung. Der Preisüberwacher sorgt dafür, dass der Preis und in Folge auch der Gewinn in diesem Bereich nicht über das Angemessene hinausgeht. Bei einem zu hohen Gewinn könnte er an und für sich über allgemeine Tarifsenkungen im nationalen Direkten Verkehr eingreifen. Allerdings: Fern- und Regionalverkehr werden über dieselben Tarifansätze verrechnet. Eine generelle Tarifsenkung reduziert die Einnahmen des subventionierten Regionalverkehrs somit ebenfalls. Bis anhin mussten deshalb Lösungen gesucht

<sup>1</sup> Der Landesindex der Konsumentenpreise stieg zwischen 1990 und 2015 um 29.7%. Die Tarife für Einzelfahrten wurden im selben Zeitraum - also zwischen 1990 und 2016 - um über 50% teurer. Die Preissteigerungen von Retourfahrten sind unter anderem aufgrund der Abschaffung des Retourrabatts im Jahr 2004 im selben Zeitraum um über 80% teurer geworden. Auch die Tarife für das Halbtaxabonnement (ohne Treuepreis) und das Generalabonnement sind um ca. 70% bzw. 60% gestiegen. Vgl. [www.preisueberwacher.admin.ch](http://www.preisueberwacher.admin.ch).

<sup>2</sup> Vgl. z.B. Tagesanzeiger vom 10. Juli 2017, Seite 7: «ÖV-Billette nicht mehr teurer»

<sup>3</sup> Vgl. <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/diskussion-um-preiserhoehung-bald-4250-franken-fuers-ga>.

<sup>4</sup> «Das BAV erwartet dabei, dass die Einsparungen über die Tarife an die Kunden weitergereicht werden.» Vgl. [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/vernehmlassungen/trassenpreisrevision-2021/erlaeuternder-bericht-nzv-nzv-bav.pdf.download.pdf/TP2021\\_%C3%B6ff\\_Konsultation\\_-\\_erl%C3%A4uternder\\_Bericht\\_DE.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/vernehmlassungen/trassenpreisrevision-2021/erlaeuternder-bericht-nzv-nzv-bav.pdf.download.pdf/TP2021_%C3%B6ff_Konsultation_-_erl%C3%A4uternder_Bericht_DE.pdf), Seiten 13 und 14.

<sup>5</sup> In einem Blogbeitrag mit einem ausführlichen Erläuterungsteil im Anschluss hat der Preisüberwacher im Mai 2019 das ÖV-Tarif-System mit Fokus auf Preisbildung und -entwicklung näher beleuchtet: <https://blog.preisueberwacher.ch/post/2019/05/29/sind-die-ga-diskussionen-bloss-eine-rauchpetarde>



werden, die allein beim Fernverkehr Wirkung zeigen und den Regionalverkehr nicht belasten. Für Dezember 2020 liegt nun das Thema genereller Tarifsenkungen zum ersten Mal auf dem Tisch, und die Branche ist entsprechend gefordert, Vorschläge mit allgemeinen Tarifsenkungen im direkten Verkehr wie auch in den Verbänden auszuarbeiten und zu unterbreiten.

In der derzeit laufenden Vereinbarung zwischen der SBB und dem Preisüberwacher mussten ungewollte Auswirkungen auf den subventionierten Regionalverkehr vermieden werden. Deshalb haben die SBB und der Preisüberwacher wie in den Vorjahren Mittel und Wege gesucht, um die Kundinnen und Kunden für die zu hohen Tarife im Fernverkehr zu kompensieren, ohne direkt an den allgemeinen Tarifsätzen zu schrauben. Vor diesem Hintergrund hat sich die SBB im Fernverkehr für das Jahr 2019 unter anderem dazu verpflichtet, Sparbillette in grossem Umfang abzusetzen (100 Millionen an Einsparungen sollen diese verkauften Sparbillette 2019 einbringen). Um dieses Absatzziel zu erreichen und überdies allen Kundinnen und Kunden des Fernverkehrs Vergünstigungen anbieten zu können, müsste die SBB jedoch auch auf die Kooperation der Verbände zählen können.

Die Verbände erlauben den SBB nicht, Sparbillette innerhalb ihres jeweiligen Verbundgebiets im Fernverkehr anzubieten. Das bedeutet, dass es im Fernverkehr beispielsweise zwischen Bern und Brunnen SZ günstige Sparbillette gibt, nicht jedoch für Reisende zwischen Zürich und Brunnen SZ, da hier der Z-Pass als «Verbund der Verbände» (hier: Schwyz/Zug-ZVV) das Billett ausgibt.<sup>6</sup> Die Reisenden mit einem Zonenbillett des Verbundes verkehren zwar zwischen Zürich und Brunnen ebenfalls mit einem Fernverkehrszug und sind in diesem über eine Stunde unterwegs, allerdings verlassen sie in dieser Zeit das ursprünglich für den klassischen Agglomerationsverkehr konzipierte Konstrukt des Verbundgebietes nicht.

Durch das Wachstum der Verbände hat diese Ungleichbehandlung an Bedeutung gewonnen. In einem Schreiben vom Mai 2019 wies der Preisüberwacher alle Verbände auf das fehlende Angebot von Sparbilletten innerhalb ihres jeweiligen Gebietes hin. Die Verbände, welche dem Preisüberwacher bereits geantwortet haben, begründen ihren Verzicht damit, dass die Sparbillette ihrer Tariflogik zuwiderlaufen würden oder ihr Tarifgebiet zu klein sei. Ausserdem argumentieren sie, dass sie als Subventionsempfänger gehalten seien, den Kostendeckungsgrad zu steigern. Der Preisüberwacher zählt nun vor allem auf diejenigen Verbände, welche inzwischen signalisiert haben, das Ansinnen vertiefter prüfen zu wollen. Er sucht in dieser Angelegenheit weiter den Dialog mit allen relevanten Akteuren für eine faire Lösung.

---

<sup>6</sup> Vgl. dazu auch den Kolumnenbeitrag von Stefan Meierhans vom 11. Februar 2019 im Blick: [https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm\\_medium=email&utm\\_campaign=share-button&utm\\_source=transactional](https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm_medium=email&utm_campaign=share-button&utm_source=transactional).



## **Situation im Regionalverkehr: Minderkosten und steigende Kostendeckungsgrade**

Nach Jahrzehnten der Preissteigerungen hat sich auch die finanzielle Lage im subventionierten Regionalverkehr merklich gebessert:

- Der Trassenpreis soll laut Vernehmlassungsvorlage (vgl. Fussnote 4) jeweils im Fern- wie auch im Regionalverkehr ab 2021 um rund 30 Mio. CHF pro Jahr sinken. Die Kosten für die Transportunternehmen sinken somit um 60 Mio. CHF pro Jahr. Folgerichtig wäre, dass die Tarife diese Entwicklung nachvollziehen. Denn im umgekehrten Fall, als nämlich Ende 2016 die Trassenpreise stiegen, war genau das der Fall: Die Tarife wurden erhöht.
- Die Kundinnen und Kunden bezahlen dank der vergangenen Preiserhöhungen einen grösseren Kostenanteil. Die Nutzerfinanzierung ist in den letzten Jahren - zum Teil auch politisch gewollt - stetig gestiegen. Während die Kunden immer mehr pro Personenkilometer bezahlt haben, gilt für die Subventionsgeber das Gegenteil. Von Einsparungen durch Effizienzanstrengungen und steigender Nachfrage profitierten also vor allem die Subventionsgeber, nun wäre es an den Kundinnen und Kunden.
- 2014 haben ungedeckte Kosten im Regionalverkehr zu einer rund 3%-igen Tarifierhöhung geführt. Die Kundinnen und Kunden waren es, welche die Rechnung übernommen haben, weil die Besteller nicht genügend finanzielle Mittel zur vollen Übernahme des gesamten Abgeltungsbedarfs aufzubringen bereit waren. Im Nachhinein hat sich herausgestellt, dass die geltend gemachte Finanzierungslücke wohl zu gross bemessen war. Ergo: die Tarifierhöhung war höher als nötig, die Kunden haben dementsprechend zu viel bezahlt (auch den Postautoskandal und die kürzlich vereinbarten Rückzahlungen der BLS haben die Kundinnen und Kunden über die Tarifierhöhung 2014 mitfinanziert). Diese Tarifmassnahme wirkt bis heute nach. Es ist höchste Zeit, dies jetzt auszugleichen.
- 2018 hatten zahlreiche Verbände beschlossen, die Senkung des MwSt.-Satzes nicht an die Kundinnen und Kunden weiterzugeben. Während der nationale Direkte Verkehr die Streckenbillettpreise um 1% senkte, wurde sie von den Verbänden grossmehrheitlich als versteckte Tarifierhöhung einbehalten. Die Verbände haben also noch eine Bringschuld in Millionenhöhe offen.
- Der Wegfall der sogenannten Einnahmenausfallsentschädigung in den Verbänden gibt den Kantonen finanziellen Spielraum. Dabei dürfte es sich je nach Kanton und Verbund um erhebliche Beträge handeln, in gesamthaft zweistelliger Millionenhöhe, die freigespielt werden. Die Millionen aus dem Wegfall der Entschädigung fehlen dem eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr. Ohne Tarifsenkungen würde dies einer einseitigen Lastenverschiebung gleichkommen, von den Bestellern hin zum von den Kunden finanzierten Fernverkehr.
- Mit der (angefochtenen) Konzessionsvergabe wird unterm Strich eine defizitäre Linie im Regionalverkehr zur Fernverkehrslinie aufgewertet. Gesamthaft werden Abgeltungen gespart, was nicht nur weiteren finanziellen Spielraum für die Kantone bedeutet, sondern ebenso Tarifsenkungen ermöglichen sollte.



### **Die Gretchenfrage lautet: Wie stellt sich die Branche zu Tarifsenkungen?**

Aus den genannten Gründen kristallisiert sich die entscheidende Frage heraus: Wie können sinkende Kosten und das Nachfragewachstum in kundenfreundliche Angebote, verbesserte Auslastungen UND sinkende Tarife überführt werden?

Diese Frage sollte Dreh- und Angelpunkt der aktuellen öV-Diskussionen sein. Stattdessen wird der angeblich zu tiefe GA-Preis erneut zum Stein des Anstosses, was wenig mit den tatsächlichen Erfordernissen der Stunde zu tun hat. Hierzu gehören auch volkswirtschaftliche Erwägungen: Die Schweiz hat einen flexiblen Arbeitsmarkt, der in internationalen Vergleichen oft sehr positiv abschneidet und als Standortvorteil gilt.<sup>7</sup> Der stattfindende gesellschaftliche Wandel weg von Einverdiener-Familien hin zu Doppelverdiener-Familien und/oder -paaren verlangt vielfach eine gewisse Flexibilität hinsichtlich des Arbeitswegs. Und doch sind GA-Kundinnen und -Kunden, die 70'000 Kilometer<sup>8</sup> im Jahr zurücklegen, sicher nicht die Norm. Auch wenn dieses Bild gern vermittelt wird – der Durchschnittskonsum liegt wesentlich tiefer. Ein Nutzer mit einem regulären GA bezahlt einen Betrag pro Kilometer, der nahe an den durchschnittlichen Kosten des Fernverkehrs liegt. Dass die besten Kunden einen gewissen Rabatt erhalten und Wenignutzer mehr bezahlen, ist nicht nur üblich – auch in Bereichen, wo der freie Wettbewerb spielt notabene - sondern schlichtweg notwendig.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

---

<sup>7</sup> Das WEF Attestierte der Schweiz einen Wettbewerbsvorteil, dank seinem flexiblen Arbeitsmarkt. «Its economy has a high level of flexibility, with its labor markets being ranked as the best functioning globally.»  
[http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF\\_GCI\\_2017\\_2018\\_Profile\\_Switzerland.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF_GCI_2017_2018_Profile_Switzerland.pdf)

<sup>8</sup> <https://www.nzz.ch/meinung/billige-mobilitaet-ist-kein-menschenrecht-ld.1486879>



## 2. MITTEILUNGEN

### **Kanton Bern: Teilrevision des Notariatsgesetzes bringt erwünschten Systemwechsel**

Im April 2019 hat der Preisüberwacher zur neuen Tarifstruktur für Notariatstätigkeiten Stellung genommen, wie sie aktuell vom Regierungsrat des Kantons Bern im Entwurf für eine Teilrevision des Notariatsgesetzes vorgeschlagen wird. Der Regierungsrat des Kantons Bern möchte die Notariatsgebühren in einer wettbewerbskonformerer Form ausgestalten, indem er von einem Rahmentarif (gestaffelter Rahmentarif für öffentliche Beurkundungen mit Geschäftswert oder Bandbreite für öffentliche Beurkundungen ohne Geschäftswert) zu einer Gebühr übergeht, die nach dem Zeitaufwand (Stundenansatz) für die Erstellung öffentlicher Urkunden berechnet wird. Der Preisüberwacher befürwortet diesen Systemwechsel, fordert aber einige Anpassungen des Projekts, um eine Erhöhung der Gebühren zu vermeiden. Er empfiehlt, eine Referenzarbeitszeit für die Erstellung von notariellen Beurkundungen zu veröffentlichen, den Mindeststundensatz abzuschaffen, die Auswirkungen der Tarifbemessung nach Zeitaufwand (Stundenansatz) auf die Gebührenhöhe pro Urkunde zu eruieren und den maximalen Stundenansatz deutlich zu reduzieren.

[Julie Michel]

### **Zweckgebundene Investitionsreserve der Betreiber der Hochdruckerdgasnetze**

2014 kam der Preisüberwacher gestützt auf eine Untersuchung der Netznutzungsentgelte der Betreiber von Hochdruck-Erdgasnetzen (Swissgas und die Regionalgesellschaften Erdgas Ostschweiz, Gasverbund Mittelland, Gaznat und Erdgas Zentralschweiz) zum Schluss, dass die Preise missbräuchlich hoch im Sinne des Preisüberwachungsgesetzes waren. Dieses Ergebnis erklärte sich vorwiegend daraus, dass die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen auf Basis des Wiederbeschaffungswerts der Netze und nicht auf Basis des historischen Anschaffungswerts hergeleitet wurden. Nach intensiven Verhandlungen konnte im Oktober 2014 eine einvernehmliche Regelung zwischen den Erdgasnetzbetreibern und dem Preisüberwacher abgeschlossen werden. Diese Vereinbarung sah insbesondere vor, dass für die Kalkulation der Netzkosten und –tarife die historischen Anschaffungswerte zu berücksichtigen sind. Auf Anregung der betroffenen Gasnetzbetreiber wurde eine gebundene Reserve für künftige Investitionen geschaffen, um auf diese Weise die Auswirkungen infolge der geänderten Kalkulationsmethode und ihre besondere Situation angesichts der vergangenen Entwicklung zu berücksichtigen. Im Gegensatz zu einer rein kalkulatorischen Aufwertung der Netze auf den Wiederbeschaffungswert schafft die Investitionsreserve einen zusätzlichen Anreiz, tatsächlich auch weiter in Gasnetze zu investieren. Insgesamt resultierte seit 2015 unter sonst gleichen Bedingungen trotz der Investitionsreserve eine Senkung der Netzentgelte für die Hochdrucknetze.

Im Rahmen der jährlichen Überprüfung der Kalkulation der Netzentgelte, verlangte der Preisüberwacher Informationen über die Höhe der Reserven und deren bisherige Verwendung vier Jahre nach Unterzeichnung der einvernehmlichen Regelung. Die Bildung und Nutzung der zweckgebundenen Investitionsreserve wurde von den HD-Erdgasnetzbetreibern gegenüber dem Preisüberwacher ausgewiesen. Ein Grossteil der Reserve wurde von den Netzbetreibern bereits für Investitionen eingesetzt. Die geplanten und bereits getätigten Investitionen sind höher als die Beträge, die der vereinbarten Investitionsreserve zugeteilt wurden. Absehbar ist, dass mit Ablauf der einvernehmlichen Regelung die Mittel der Investitionsreserve aufgebraucht sein werden. Die 2014 in den Verhandlungen mit dem Preisüberwacher geäusserte Absicht, weiterhin in die Hochdrucknetze zu investieren, wurde damit umgesetzt.

[Véronique Pannatier]



---

### **Die Gebühren für Schweizer Anbieter des International-Baccalaureate-Programms werden reduziert**

Die International Baccalaureate Organization (IBO) ist eine Stiftung mit Sitz in der Schweiz. Die Non-profitorganisation wurde 1968 mit dem Ziel gegründet, Kindern von Eltern, die aus beruflichen Gründen von Land zu Land ziehen, eine hochwertige Ausbildung mit einem international gültigen Abschluss zu bieten. Die IBO lancierte deshalb das International-Baccalaureate-Diplom-Programm für 16- bis 19-Jährige. Wer über das IB-Diplom verfügt, ist weltweit an den führenden Universitäten zugelassen. Die IBO akkreditiert Schulen weltweit, die das International Baccalaureate, ein mit der Schweizer Matura vergleichbarer Abschluss, anbieten. Das IB wird an über 3000 Schulen in 139 Ländern angeboten. In der Schweiz bieten 34 Privatschulen und fünf öffentliche Gymnasien eine internationale Matura an.

Die akkreditierten Schulen zahlen eine jährliche Gebühr für das von ihnen angebotene Programm. Der Schule wird dabei die Währung vorgeschrieben. Verschiedene betroffene Schweizer IB-Schulen beklagten sich beim Preisüberwacher über die überhöhten Gebühren, welche akkreditierte Schweizer Schulen im Vergleich zu Europäischen Schulen bezahlen müssen.

Die Intervention des Preisüberwachers bei der IBO (welche diverse Sitzungen und Schriftwechsel mit den Verantwortlichen der IBO umfasste) führte nun zu einem erfolgreichen Abschluss des Dossiers. Die IBO teilte dem Preisüberwacher kürzlich mit, dass sie alle Schweizer Gebühren im Zusammenhang mit dem IB per 1. Juli 2019 um ca. 15 % senke.

[Manuela Leuenberger, Agnes Meyer Frund]

---

### **Preisgestaltung des internen Kioskangebots in Zürcher Gefängnissen wird überprüft**

Ein Insasse des Gefängnisses Zürich (sprichwörtlich ein «gefangener Kunde») beklagte sich bei der Preisüberwachung, dass das Gefängnis Zürich die Insassen übervorteile, indem es zu hohe Preise für die angebotenen Produkte des Kiosks verlange, bzw. Aktionspreise des Lieferanten nicht an die Insassen weitergeben würde.

Der Preisüberwacher bat das Gefängnis Zürich um eine Stellungnahme in dieser Sache. Das Gefängnis Zürich reagierte auf die Intervention des Preisüberwachers in dem Sinne, dass der Kioskeinkauf in den Betrieben der Untersuchungsgefängnisse Zürich (UGZ) neu ausgerichtet und harmonisiert wird. Es ist eine Arbeitsgruppe eingesetzt worden, die den Auftrag erhalten hat, in einem ersten Schritt zu eruieren, inwiefern sich die Kioskangebote und deren Preise in den fünf Gefängnissen der UGZ unterscheiden würden. Danach soll in einem zweiten Schritt das Kioskangebot grundsätzlich überprüft und bei Bedarf erweitert werden. Gleichzeitig sollen die Preise neugestaltet werden, da es offenbar einen gewissen Spielraum für eine Anpassung der Preise nach unten gebe.

[Manuela Leuenberger]



---

### **Parkkartentarif Cheseaux - Gemeinde übergeht Empfehlung des Preisüberwachers**

Die Gemeinde Cheseaux unterbreite dem Preisüberwacher im April 2019 ein kommunales Reglement betreffend die Benutzung des «Parking Grand Pré» zur Stellungnahme. Der darin enthaltene Tarif für die Parkkarten (Benutzung eines nicht gedeckten, nicht fix zugewiesenen Parkplatzes während 24h) beträgt Fr. 70.- pro Monat, resp. Fr. 840.- pro Jahr.

Der Preisüberwacher erachtete diesen Tarif als missbräuchlich hoch, dies insbesondere angesichts des von ihm erstellten schweizweiten Gebührenvergleichs, welcher einen Durchschnittswert für die Parkkarten für Anwohner von ca. Fr. 335.-/Jahr auswies.

Er empfahl der Gemeinde Cheseaux mit Schreiben vom 1. Mai 2019, den Parkkartentarif auf max. Fr. 360.-/Jahr, resp. Fr. 30.-/Monat festzulegen. Bedauerlicherweise ist die Gemeinde Cheseaux der Empfehlung des Preisüberwachers nicht gefolgt, dies mit der Begründung, die Miete von privaten, nicht gedeckten Parkplätzen in der Gemeinde Cheseaux würde zwischen Fr. 60.- bis Fr. 100.- pro Monat betragen. Die Gemeinde lässt dabei ausser Acht, dass es sich bei den privaten Aussenparkplätzen um fix zugewiesene, garantierte Parkplätze handelt.

[Manuela Leuenberger]

### **3. VERANSTALTUNGEN / HINWEISE**

-

#### **Kontakt/Rückfragen:**

Stefan Meierhans, Preisüberwacher, Tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Geschäftsführer, Tel. 058 462 21 03