

INTERESSEN DER VERSICHERTEN GEWAHRTZur Abstimmung über die VPOD-Haftpflichtversicherungs-Initiative

SFP. - Als Wahlschlager lancierte im Oktober 1971, wenige Wochen vor den Nationalratswahlen, der auf der äussersten Linken stehende Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) ein "Volksbegehren zur Einführung einer Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge und Fahrräder durch den Bund". Die Initiative kam in der Folge mit rund 62 000 Unterschriften zustande. Mit seiner Attacke gegen die privaten Versicherungsgesellschaften glaubte der VPOD im "Wahlherbst" politisches Kapital schlagen zu können.

Als eigentliche Begründung für seine Initiative wies der VPOD auf die kurz zuvor erhöhten Prämien für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung hin. Durch die gesetzliche Normierung des Versicherungsobligatoriums sowohl bei der Motorfahrzeug- als auch Fahrrad-Haftpflichtversicherung führe der Bund - so der VPOD - den privaten Versicherungsgesellschaften ein "Riesengeschäft" zu. Um diesen "Missständen" ein Ende zu bereiten, forderte der VPOD eine staatliche Versicherungsgesellschaft, die ähnlich wie die SUVA ausgestaltet werden sollte.

Aussenseiter versuchten es mit billigeren Prämien

In der Schweiz sind heute 23 Versicherungsgesellschaften auf dem Gebiete der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung tätig. Alle Gesellschaften betreiben jedoch dieses Geschäft nicht als einzige Sparte, seit Jahren haben sie Anstrengungen unternommen, sich in anderen Branchen (Lebens-, Unfall-, Mobiliar-Versicherung usw.) zu verstärken und so eine gewisse Diversifikation zu erreichen. Dies gilt insbesondere auch für die Ende der Fünfzigerjahre auf den Plan getretenen sogenannten Aussenseiter "Altstadt" und "Secura", welche in den ersten Jahren reine Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer waren. Die Diversifikation ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Ertragslage in diesem Geschäft allein keine Gewähr dafür bietet, langfristig eine vernünftige Geschäftskonsolidierung

zu erreichen. Sowohl die "Secura" als auch die "Altstadt" hatten deshalb eine längere Durststrecke hinter sich zu bringen. Sie konnten dies tun, weil hinter ihnen finanziell potente Mutterfirmen standen und heute noch stehen. Bei der "Secura" ist dies der Migros-Genossenschafts-Bund, bei der "Altstadt" einer der grössten Versicherer in den Vereinigten Staaten.

Bundesanstalt mit gleichen Problemen

Mit denselben Problemen wie die beiden Aussenseiter hätte eine bundeseigene Versicherungsanstalt zu kämpfen. Der Ausweg, um aus dem garantierten finanziellen Schlamassel herauszukommen, wäre "selbstverständlich" eine Subventionierung durch den Bund. Ob aber eine solche "Selbstverständlichkeit" vom Steuerzahler in einem Zeitpunkt goutiert würde, wo er ohnehin stark "zur Kasse kommt"? Und ob all die Nichtautomobilisten bereit sind, den Automobilisten mitzuhelfen, das Defizit deren Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsanstalt zu tragen? Auch die heute vom VPOD so gepriesene SUVA musste in ihren Anfangsjahren durch Subventionen des Bundes über Wasser gehalten werden.

Aufschlussreiche Haltung der Automobilverbände

Bemerkenswert ist auch, dass sowohl der ACS als auch der TCS nicht über eine eigene Versicherung verfügen. Der TCS trug sich lange mit dem Gedanken, eine eigene Haftpflichtversicherungsanstalt zu gründen. Obwohl dieser Verband zweifellos kapital- wie auch marketingmässig über recht gute Voraussetzungen verfügt hätte, kam er zu einem negativen Resultat.

Vor allem die Ueberlegungen der beiden Automobilverbände belegen deutlich, dass die Interessen der Versicherten bei den privaten Versicherungsgesellschaften gewahrt werden. Beide Verbände haben denn auch der Initiative eine klare Absage erteilt. So dürfte denn auch der Stimmbürger am 26. September, wenn das Volksbegehren zur Abstimmung gelangt, ein Nein in die Urne legen.