

Am 25./26. September:

**Tramtaxen
Erhöhung**

und

**Uto-Kulm
Kuhhandel**

NEIN!



Sozialdemokratische Partei der Stadt Zürich
Gewerkschaftskartell der Stadt Zürich

NEIN zur Erhöhung der VBZ-Tarife –

Erlass einer neuen Tarifordnung für das Stadtnetz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich

NEIN

Bundesbeschluss betreffend einen Verfassungsartikel über Radio und Fernsehen

NEIN

Erwerb der Restaurationsliegenschaft Uto-Kulm, Gemeinde Stallikon, mit anschliessendem Umbau, gegen Abtausch von Altstadtliegenschaften

NEIN

Bundesbeschluss über das Volksbegehren zur Einführung einer Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge und Fahrräder durch den Bund

JA

derzeit wieder aufgehoben werden kann), kommt nur jenen zugute, die es sich leisten können, ein Jahresabonnement oder ein Quartalsabonnement (das neu geschaffen werden soll) zu kaufen.

Betagte und Invalide kommen nur mit einem Jahresabonnement in den Genuss des Sonderrabattes, weil es für sie keine Quartalsabonnemente gibt. Für Schüler und Jugendliche spielt der Sonderrabatt überhaupt nicht, weil es für sie weder Jahres- noch Quartalsabonnemente gibt.

Mit diesen Sonderrabatten werden somit höchst fragwürdige und unsoziale Sonderprivilegien geschaffen. Die Sonderrabatte sind aber auch ein Rückschritt ins Mittelalter der Brückenzölle. Die Bemühungen um einen gerechteren Steuerausgleich zwischen den Gemeinden der Agglomerationen werden diese Sonderrabatte auf alle Fälle keinen einzigen Schritt voranbringen.

Hat der Stimmbürger bei dieser Abstimmung zum letztenmal etwas zu den Tarifen der VBZ zu sagen?

Der Stadtrat und die bürgerlichen Parteien im Gemeinderat planen einen ganz direkten Angriff auf die demokratischen Volksrechte. Wenn es nach ihnen geht, dann soll das Referendum für die Festsetzung der VBZ-Tarife abgeschafft werden.

Im Rahmen von neuen «Finanzgrundsätzen» (die einer gemeinderätlichen Kommission bereits im Entwurf vorgelegt wurden) sollen der Stadtrat und der Gemeinderat verpflichtet werden, periodisch Tarifierpassungen zuzustimmen.

NEIN zur Erhöhung der VBZ-Tarife – die Sanierung der VBZ darf nicht auf dem Buckel jener ausgetragen werden, die auf die Benützung von Tram und Bus angewiesen sind.

Die heutigen «Fehlbeträge» der VBZ sind zu einem ganz wesentlichen Teil die Folge einer langjährigen Verkehrs- und Siedlungspolitik im Interesse des privaten Kapitals und des privaten Verkehrs.

Diese Sparübung ist jedoch nichts anderes als eine Erpressung des Stimmbürgers nach dem Motto:

«Stimmst Du nein zur Tarifierhöhung, so werden wir Dir schon zeigen, wie wir

die Benützer der VBZ dürfen nicht für die Folgen einer Verkehrs- und Siedlungspolitik bestraft werden, zu der sie nichts zu sagen hatten.

Der Stadtrat und die Mehrheit des Gemeinderates wollen mit einer drastischen Erhöhung der Tarife die Verkehrsbetriebe «sanieren».

Die VBZ-Benützer sollen dabei zugleich das Loch in der Stadtkasse stopfen, das die bürgerliche Parlamentsmehrheit mit ihrer Politik der leeren Kassen verschuldet hat.

Die persönlichen Sichtabonnemente der Berufstätigen, der Schüler, der Betagten und Invaliden sollen um rund 30 % aufgeschlagen, die unpersönlichen Mehrfahrtenabonnemente um nahezu 60 %, die Einzelbillette für Kurzstrecken um 33 %, jene für Langstrecken um 50 %.

Dabei beträgt die Teuerung (gemäss Zürcher Index der Konsumentenpreise) seit der letzten Tarifierhöhung vom 1. März 1974 bis heute weniger als 15 %.

Die Löhne wurden zudem in dieser Zeit in vielen Betrieben nicht einmal mehr dieser Teuerung angepasst.

Bundesrat Willi Ritschard:

Der öffentliche Verkehr – man muss das überall ganz deutlich sagen – ist nicht defizitär. Seine Gewinne werden nur nicht so einfach sichtbar wie jene in der Rechnung einer Privatfirma.

Gegenüber den ursprünglichen Anträgen des Stadtrates wurden zwar die massiven Aufschläge für Einzelbillette etwas verkleinert und verharmlost,

dafür sollen nun die regelmässigen Benützer mit einem Aufschlag, der doppelt so gross ist wie die Teuerung, zur Kasse gebeten werden.

Damit trifft man in allererster Linie die Arbeiter und Angestellten, die das öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zur Ar-

beit benützen müssen, sowie die Schüler, die Betagten und Invaliden.

Tarifaufschläge:

	bisher Fr.	neu Fr.	Aufschlag in %
Einzelbillette:			
Kurzstrecke	-.60	-.80	+33%
Langstrecke	-.80	1.20	+50%
Unpersönliche Abonnemente:			
Kurzstrecke	-.45	-.71	+57%
Langstrecke	-.71	1.11	+56%
Tageskarte	3.-	4.-	+33%
Persönliche Sichtkarten:			
Monatskarten			
Jahresabonnemente			ca. +30%
Sichtabonnemente für Betagte und Invalide			

Der Sonderrabatt von 8 %, der dem Zürcher Steuerzahler als Zückerchen versprochen wird (der aber vom Stadtrat je-



Sie warten auf das Tram... und nicht auf eine Erhöhung der Tram-taxen

Die masslosen Investitionen, beispielsweise in den Bau der Expressstrassen, sind mit ihren direkten und indirekten Auswirkungen mitschuldig am sogenannten Defizit der VBZ.

Jene, die gegen ihren Willen aus ihren Wohnungen verdrängt wurden und heute einen zu langen Arbeitsweg haben, sollen für diesen Arbeitsweg nicht auch noch mehr bezahlen müssen.

Die Versprechungen der bürgerlichen Parteien zur Förderung des öffentlichen Verkehrs entpuppen sich einmal mehr als reine Lippenbekenntnisse. Wenn es darum geht, tatsächlich den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, so kennen sie nur noch eine Parole: «Man muss jetzt halt sparen.»

Bundesrat Willi Ritschard:

Jede Politik gegen den öffentlichen Verkehr ist kurzsichtig. Und vom öffentlichen Verkehr kurzfristige Renditen zu fordern heisst: diesen öffentlichen Verkehr funktionsuntüchtig machen zu wollen.

Gerade dies ist aber die Politik der Befürworter der drastischen Tarifierhöhung. Dies zeigt auch die von bürgerlicher Seite geforderte und von den VBZ prompt angekündigte «Sparübung», für die in Tram und Bus viel Propaganda gemacht wird.



Tram und Bus wären 20 bis 25 % schneller, und sie wären auch billiger, wenn sie nicht durch den Privatverkehr behindert würden.

die Leistungen des öffentlichen Verkehrs abbauen können.»

Die SP wird zusammen mit den Gewerkschaften diese «Sparübung am falschen Ort», die gegen den Fahrgast und gegen das Personal der VBZ gerichtet ist, mit allen Mitteln bekämpfen.

Die SP verlangt anstelle der vorgeschlagenen Tarifierhöhung gemäss ihrem Bericht zur «Finanzierung der VBZ» (abgedruckt im «Volksrecht» vom 30. Juni 1976) im wesentlichen die folgenden Massnahmen:

- Die Schaffung einer regionalen Verkehrsgemeinde auf demokratischer Basis mit Referendum und Initiative anstelle von unfruchtbaren Verträgen mit einzelnen Gemeinden.

- Kantonale Beiträge an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Zürich auf Grund des Regionalverkehrsgesetzes.

- Einen Anteil des kantonalen Motorfahrzeugsteuerertrages zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

- Eine Belastung der privaten Unternehmungen im Sinne einer Arbeitsplatzbesteuerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

- Einen Anteil aus dem städtischen Parkuhrenfonds zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

- Eine Abgabe für regelmässiges Dauerparkieren (nachts oder tagsüber) von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

- Einen Verzicht auf Pflichtparkplätze an Standorten mit guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine entsprechende Abgabe zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

- Eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch entsprechende organisatorische und polizeiliche Massnahmen.

- Einen Anteil an den Benzinzollzuschlägen zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Die SP erwartet, dass von den verantwortlichen Behörden alles getan wird, damit die vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen im Interesse des öffentlichen Verkehrs realisiert werden. Je nach dem Erreichten werden künftige Stellungnahmen der SP zu Tarifvorlagen im zustimmenden oder ablehnenden Sinne erfolgen.

Das grosse Geschäft des Generalunternehmers Karl Steiner

Soll ein dubioser Tauschhandel ein Quartier zerstören?

Keine Gefahr für Uto Kulm

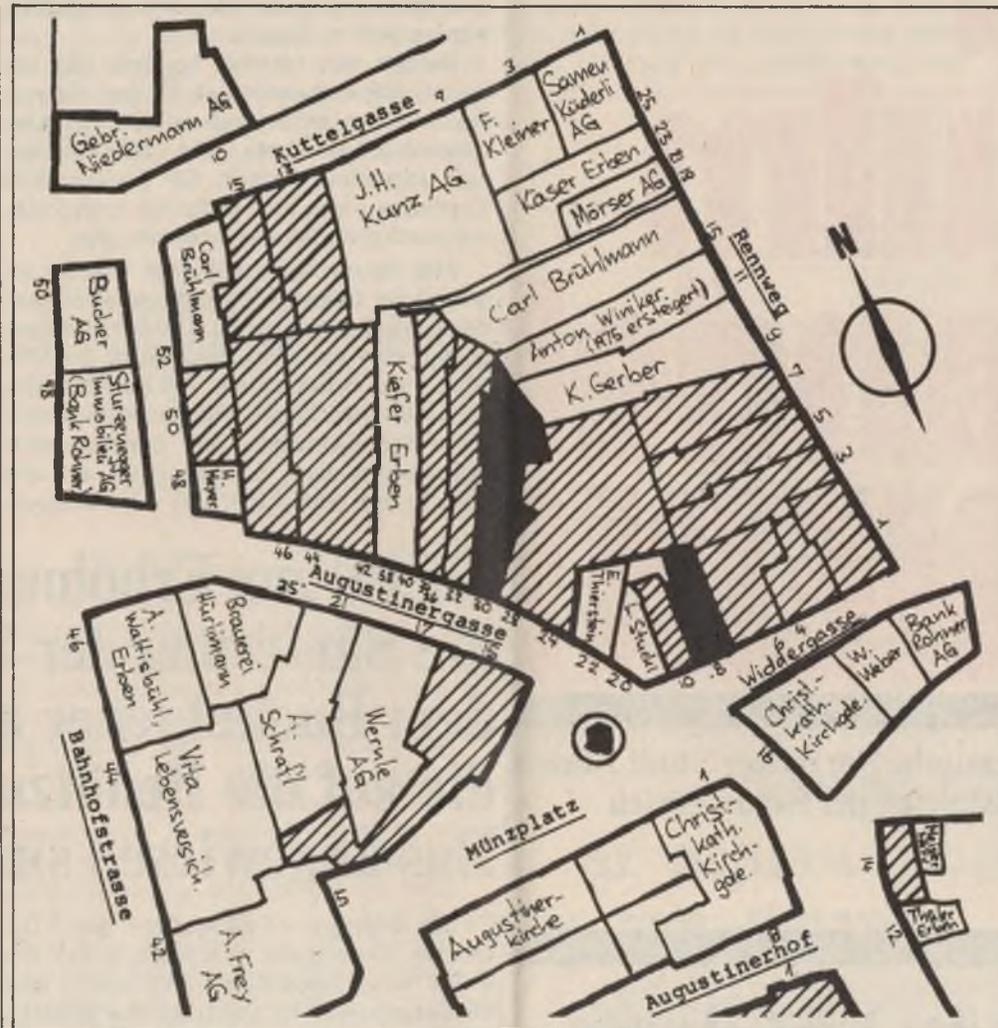
Im neuen kantonalen Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 sind die gesetzlichen Grundlagen für eine Unterschutzstellung und die Gewährung eines angemessenen Betriebes der Restaurantliegenschaft vorhanden. Dubiose Tauschgeschäfte auf Kosten der Altstadt sind für die Erhaltung des Uto-Kulms als Ausflugsort nicht notwendig.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz umschreibt die Objekte des Natur- und Heimatschutzes wie folgt:

«Im wesentlichen unverdorbene Natur- und Kulturlandschaften sowie entsprechende Gewässer, samt Ufer und Bewachung;

Aussichtslagen und Aussichtspunkte;

Orts-, Quartier-, Strassen- und Platzbilder, Gebäudegruppen, Gebäude und Teile sowie Zubehör von solchen, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswürdig sind oder die ein Landschaftsbild wesentlich mitprägen, samt der für ihre Wirkung wesentlichen Umgebung.»



Jährlich 400 000 Steuerfranken für Stalliker Defizitbetrieb

Die dringend notwendige Renovation des in 40jähriger Abnutzung verlotterten Bergrestaurants kostet die Stadt Zürich über drei Millionen. Trotz dieser Investition bleibt der Betrieb defizitär und wird die Stadt Zürich jedes Jahr mit zusätzlich 400 000 Franken belasten.

Aus «Vorprojekt Uto-Kulm»:

«Die baulichen Anlagen sind gesamthaft mehr oder weniger reparatur- oder renovationsbedürftig. Hoffnungslos veraltet sind die sanitären, elektrischen und Heizungsinstallationen. Das gleiche gilt für die Küchen- und Buffetinstallationen.

Bevor grössere bauliche Änderungen in Erwägung gezogen werden, wird sich auch eine geologische Untersuchung empfehlen... darf doch die unvermeidliche Erosion der Plateauränder nicht ausser acht gelassen werden.»





Grundstückplan mit Eigentumsverhältnissen



BESITZ Karl Steiner



BESITZ Stadt Zürich (Tauschobjekte)



Das Altstadt-Imperium eines Generalunternehmers

Karl Steiner, einer der grössten Generalunternehmer der Schweiz, hat sich in den vergangenen sechs Jahren im Augustiner-Quartier einen für Altstadtverhältnisse gigantischen Grundstückbesitz zusammengekauft (siehe Plan). Was er hier beabsichtigt, zeigen seine Mietverträge.

Mietvertrag von Karl Steiner aus dem Jahre 1975 für Augustinergasse
«Der Mieter nimmt davon Kenntnis, dass es sich bei der Liegenschaft um ein Abbruchobjekt handelt.

Die Wohnung wird im jetzigen Zustand übernommen. Vom Eigentümer werden während der ganzen Vertragsdauer keine Renovationen oder Verbesserungen ausgeführt.»

Schlüssel-Liegenschaften zur Arrondierung

Um eine profitable «Totalsanierung», also Abbruch und Neubau, durchführen zu können, fehlen Steiner vor allem zwei der Stadt Zürich gehörende Wohnhäuser. Zusätzlich sind auf diesen grundbuchamtliche Einspracherechte eingetragen. Wie kommt nun der Generalunternehmer in den Besitz dieser für seine geschäftlichen Absichten wichtigen Liegenschaften?

Uto-Kulm als Köder

Vor drei Jahren standen Steiner, die Migros und die Stadt Zürich mit dem Eigentümer des Uto-Kulms in Verhandlungen über einen Erwerb der Bergliegenschaft. Nachdem die Migros ausgestiegen war, verzichtete auch der Stadtrat auf den Kauf und überliess das renovationsbedürftige Restaurant Steiner; zum gleichen Zeitpunkt wurde dessen Abtausch gegen die zwei Altstadtliegenschaften zum Tauschwert von zwei Millionen Franken vereinbart.

Für Steiner den Profit – Verluste für die Stadt

Die beiden Tauschobjekte sind nicht gleichwertig. Für ein verlottertes Bergrestaurant auf einem durch Gesetz geschützten Grundstück ist die Tauschsumme von zwei Millionen zu gross – für die beiden Arrondierungsliegenschaften in der Innenstadt ist sie zu klein. Durch diesen Handel erhält Generalunternehmer Steiner die beiden Grundstücke neben der Bahnhofstrasse, einer Gegend, wo 10 000, 20 000 und 30 000 Franken pro Quadratmeter bezahlt werden, zum Freundschaftspreis von 6000 Franken pro Quadratmeter.

Erwerb des Uto- Abtausch von Altstadtliegenschaften NEIN!

(damit der unrentable Uto-Kulm günstiger zu haben ist)



Augustinergasse

Augustinergasse

Talon

Ich interessiere mich für die Ziele der Sozialdemokratischen Partei; bitte senden Sie mir Unterlagen:

Name und Vorname:

Strasse:

PLZ / Ort:

Ausschneiden und einsenden an:
SP der Stadt Zürich, Morgartenstrasse 2,
8004 Zürich (Telephon 39 82 66)

Als Friedensrichter für Zürich 5/10 Ernst Reimann Kantonsrat



Maulkorb für den

«Die im staatspolitischen und kulturpolitischen Interesse notwendigen Einschränkungen sind tragbar. Ich hoffe, dass sie genügen, um Vorkommnisse wie die ‚Kassensturz‘-Affäre Adams/Hoffmann-La Roche zu verhindern.» (Nationalrat A. Schaller, Freisinn, BS)

«Da ist zum Beispiel diese Sendung ‚Kassensturz‘, die sich in ein schwebendes Verfahren einmischte.» (Nationalrat T. Gut, Freisinn, ZH)

«Aber leider hat man hie und da den Eindruck, dass gerade beim ‚Kassensturz‘ Objektivität und Ausgewogenheit, die wir in der Verfassung verankern möchten, zugunsten der Sensation zurücktreten müssen.» (Nationalrat R. Suter, Landesring, ZH)

«Herr Nationalrat Rasser wollte mit seinem Auftritt hier im Rat wohl zeigen, dass wir hier im Kabarett sind. Herr Rasser, wir sind hier nicht beim ‚Kassensturz‘!» (Nationalrat F. Peyrot, liberal, GE)

KASSENSTURZ

«Vor allem beim Fernsehen kommen immer wieder Missbräuche vor, zum Beispiel die krasse Tendenz zu unterschwelliger wirtschaftsfeindlicher Desinformation in der Sendung ‚Kassensturz‘. Was nota bene in diesen Sendungen dem Zuschauer und Zuhörer an Halbwahrheiten, bewussten Auslassungen und Fehlinterpretationen über angebliche Missstände und angebliche monopolistische Machenschaften in der Wirtschaft zugemutet wird, ist geradezu haarsträubend.» (Nationalrat H. Ueltschi, SVP, BE)

Radio- und Fernsehartikel NEIN!



Professor A. Knoepfli, Institut für Denkmalpflege ETH:

«Vielfach dient die als altstadtfreundlich sich ausgebende ‚Revitalisierung‘ nur als Tarnung wirtschaftstüchtig hart denkender Unternehmen, die sich die Standortgunst der Siedlungskerne sichern wollen und selbst den vorgebundenen Schamschurz ech-

«Ich habe mein Haus seinerzeit der Stadt verkauft in der Meinung und Erwartung, dass dieses dadurch der privaten Spekulation entzogen bleibe. Aus diesem Grunde habe ich selber private Käufer, die mir gute Offerten anboten, zurückgewiesen. Ich bin darum enttäuscht darüber, dass der Stadtrat beabsichtigt, die Liegenschaft einer Be-

Talon

Wenn Sie

(der Sie sich bis jetzt vielleicht mit einer der «grossen» Zürcher Zeitungen begnügt haben)

kritische Informationen

(die diese Zeitungen eben nur zu gerne zu «vergessen» pflegen)

sofort und regelmässig wollen –

(die Hintergründe des fragwürdigen Uto-Kulm-Tauschhandels deckten wir schon im Mai auf)

dann abonnieren Sie das «VOLKSRECHT» jetzt:

Ich bestelle ein «VOLKSRECHT»-Abonnement

zu Fr. 75.– pro Jahr / Fr. 6.25 pro Monat

Name und Vorname:

Strasse:

PLZ / Ort:

Ausschneiden und einsenden an:
Redaktion «Volksrecht»,
Morgartenstrasse 2, 8004 Zürich



Generalunternehmer Karl Steiner sagt:

«Dass die Zahl der Wohnungen abnimmt, ist nur natürlich. Es ist heute nicht mehr interessant, in der City zu wohnen. Die Landpreise sind im übrigen so hoch, dass der Wohnungsbau in der City unmöglich wird.

Man sollte diesen Raum für andere



Die «Sanierung» zerstört das Quartier

Von den 50 Wohnungen in den Steiner-Liegenschaften müssen nach Gesetz nur die Flächen von 21 erhalten bleiben. Das bedeutet, dass nach Auskernung und Neubau die monatlichen Mietzinse der neuen Wohnungen mindestens 2000 Franken und mehr betragen werden. Also Zweit- und Luxusappartements. Auch die heute noch in diesem Quartier arbeitenden Handwerker und Gewerbetreibenden werden durch die hohen Mietkosten vertrieben und in ihrer Existenz gefährdet.

ter historischer oder auch nur einzigartig-historisierender Fassaden in Kauf nehmen.»

Heimatschutz – oder Disney-Land?

Im ganzen Gassengeviert sollen lediglich die äusseren Fassaden von insgesamt sechs Häusern erhalten bleiben. Mit dieser Kosmetik wird der Kuhhandel zu über-schminken versucht. Bedroht ist aber ein ganzes Quartier. Denn die Substanz hinter den Fassaden, die unverwechselbaren Altstadt-eigenschaften, das Wohnen – Arbeiten – Leben wird verdrängt und zerstört. Ein innerstädtischer Ort des Zuhause-seins, voller Leben und geschichtlichem Wert, verkümmert zur öden City.

sitzerschaft zu geben, die ich selber ausgeschlossen habe.»

Zürichs Stadtrat verliert seine Glaubwürdigkeit

Um die beiden Liegenschaften den grossen Bodenspekulanten zu entziehen, wurden sie von den ehemaligen Eigentümern zum niedrigen Preis von je 300 000 Franken der Stadt Zürich überlassen. Genau diese Häuser verschachtet heute der Stadtrat für zwei Millionen an einen der grössten Generalunternehmer.

nutzungen freimachen.»

Generalunternehmer Steiner im Seefeld

Bürohäuser anstelle von Wohnhäusern an der Klausstrasse 43 und der Dufourstrasse 35, in Wohnhäusern Appartements an der Othmarstrasse 20 und Magnolienstrasse 6, Büros im Wohnhaus an der Akazienstrasse 2, seit Jahren leerstehende Wohnhäuser an der Feldeggstrasse 35 und 37, Autoparkplatz anstelle eines Wohnhauses an der Mühlebachstrasse 32... Besitzer: Generalunternehmer Steiner.

Heute im Seefeld – morgen schon im Augustiner-Quartier?

Kulms durch schaften



Schutz für lediglich fünf äussere Fassaden in den schönsten Altstadtgassen links der Limmat – alles andere steht zur Verfügung ...

Widdergasse

Fahrzeughaftpflicht-Initiative:

Kampf gegen die Versicherungen-Multis

Obwohl man unter Multis nicht zu Unrecht Multimillionäre verstehen kann, sind damit multinationale Gesellschaften gemeint, die ihre Geschäfte über die nationalen Grenzen hinweg betreiben. Dies trifft auch für die grossen Versicherungsgesellschaften zu; sie gehören zu den schärfsten Gegnern der VPOD-Initiative.

Trotz stetig wachsender Kapitalreserve der Versicherungen wurden auf den 1. Januar 1971 die Prämien der Motorfahrzeughaftpflicht um 10 Prozent erhöht; auf den 1. Januar 1972 folgte eine weitere Verteuerung um 18 Prozent.

Dem Volk platzte der Kragen; es hagelte Proteste. Eine Protest-Petition der SPS erzielte 80 000 Unterschriften. Der VPOD lancierte — unterstützt vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund — folgendes Volksbegehren:

«Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung eine eigene Versicherung zur Deckung der Haftpflicht für Motorfahrzeuge und Fahrräder einrichten.»

Innert kürzester Zeit kam die VPOD-Initiative mit 62 000 gültigen Unterschriften zustande und konnte im April 1972 eingereicht werden. Endlich — nach mehr als vier Jahren — können die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger darüber entscheiden.

Was die Initiative verlangt:

Sie will, dass der Fahrzeughalter beim Bund die Haftpflichtversicherung zu günstigen Bedingungen abschliessen kann, denn schliesslich ist die Fahrzeughaftpflicht durch Ge-

Fette Gewinne mit Bundesgarantie

Die Fahrzeughaftpflicht ist ein schlechtes Geschäft, jammern die privaten Versicherungsgesellschaften. Keine ist aber bereit, darauf zu verzichten — im Gegenteil.

Das Eidg. Versicherungsamt (EVA) erlaubt einen Gewinn von 3 Prozent der Prämieinnahmen. Das machte 1974 immerhin die hübsche Summe von rund 25 Millionen Franken aus. Der Bundesrat behauptet, ein höherer Gewinn könne nicht entstehen, was zugleich bedeutet, dass die Gewinne ganz genau erfasst werden können. Der stellvertretende Generaldirektor der Schweiz. Rückversicherungs-Gesellschaft, Dr. W. Diehl, weiss es besser; er schrieb in seiner Dissertation:

«In keinem andern Wirtschaftszweig ist... die verhältnismässige Aussagekraft des Jahresgewinnes so fragwürdig wie im Versicherungswesen.»

Tatsächlich können auf verschiedene Arten höhere Gewinne erzielt werden, beispielsweise:

- durch Einsparungen auf den «amtlich bewilligten» Verwaltungskosten von 23 Prozent der Prämien,
- durch Zinserträge auf Rückstellungsverstärkungen, die über 25 Prozent der Prämieinnahmen liegen,
- durch zusätzliche Zinsen auf Prämienüberträgen,
- durch Uebergewinne, von denen die Versicherungen einen Viertel behalten können,
- durch Bildung stiller Reserven aus alten Prämieinnahmen und unverbrauchten Rückstellungen.

Die obligatorische Motorfahrzeughaft-

ten. Die privaten Gesellschaften sackten denn auch die Zinsen ein. Dazu meinte das Bundesgericht in einem Urteil vom Februar 1973:

«Immerhin wird die Aufsichtsbehörde künftig darüber zu wachen haben, dass allenfalls immer noch vorhandene Ueberschüsse der Schwan-

Jahr	Bedarfrückstellungen	+	Superrückstellungen (SUS-Rückstellungen)	+	Super-Superrückstellungen (übrige Bilanzverstärkungen)	=	Bilanzrückstellungen
in Millionen Franken							
1973	1073,6		143,4		90,5		1307,5
1974	1173,1		148,8		104,9		1426,8

Die Fahrzeughaftpflicht mit ihren verschiedenen Rückstellungen trägt dazu bei, die Kapitalmacht der privaten Versicherungen zu verstärken; wie gefährlich gross diese bereits ist, ergibt sich aus folgender Zahl:

Die Kapitalanlagen der privaten Versicherungen betragen 1974 insgesamt 38,5 Mrd. Franken oder fast die Hälfte der Arbeitnehmereinkommen im gleichen Jahr.

Die Hechte im Karpfenteich

Nicht alle Versicherungsgesellschaften sind gleich mächtig. In der Motorfahrzeughaftpflicht - Versicherung (MFHV) geben die «Winterthur», die «Zürich» und die «Basler» den Ton an. Sie verfügen zusammen über 53 Prozent des Marktes und beherrschen das Unfalldirektoren-Kartell (UDK), dem 20 Motorfahrzeughaftpflichtversicherer angeschlossen sind. Kein Wunder, dass sich die Schweiz. Kartellkommission in ihrem Untersuchungsbericht zu folgender Feststel-

kungs- und Solvabilitätsrückstellungen nicht weiter ansteigen. Dulden, dass solche auf Irrtümer vergangener Jahre zurückzuführende Ueberschüsse noch weiter ansteigen, hiesse in der Tat, einen Missbrauch der Versicherer decken.»

Nun musste etwas geschehen: Die Superrückstellungen wurden in «Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen» (SUS-Rückstellungen) umgetauft und werden inskünftig zusammen mit den Zinsen bei der Prämienkalkulation berücksichtigt. Da der Umfang der SUS-Rückstellungen aber auf höchstens 25 Prozent der Prämieinnahmen beschränkt ist, gibt es weiterhin Rückstellungen, die den Versicherten nicht zugute kommen und auch nicht zu deren Gunsten verzinst werden. Damit begann die Aera der Super-Superrückstellungen, von denen die folgende Tabelle Zeugnis ablegt:

«Die Wettbewerbsverhältnisse in der MFHV-Branche charakterisieren sich dadurch, dass im Bereich der Prämien — trotz Bestehens von Aussen-seitergesellschaften — kein Wettbewerb stattfindet.»

Mit dem vom Bundesrat verlangten Einheitstarif wird die Marktstruktur

Mehr Schutz statt Dividenden!

zugunsten der Grossen zementiert. Das Eidg. Versicherungsamt genehmigt nämlich Prämien, die auch noch die schwächste Gesellschaft am Leben erhält. Daraus entstehen Gewinnvorteile für die Starken, da sie kostengünstiger arbeiten und mit ihren enormen Rückstellungen zu-

Ein Dutzend Vorteile

Ob bundeseigene Monopol- oder Konkurrenzanstalt — eine Reihe von Vorteilen, insbesondere Einsparungen, sind damit verbunden:

- Die Macht des Unfalldirektoren-Kartells wird gebrochen.
- Im Verwaltungsrat der bundeseigenen Anstalt werden auch die Versicherungsnehmer vertreten sein und mitentscheiden.
- Mit einer Konkurrenzanstalt vermag der Bund endlich hinter die Kullissen des Fahrzeughaftpflicht-Geschäftes zu schauen und die privaten Gesellschaften wirksam zu kontrollieren.
- Der optimale Risikoausgleich durch einen grossen Versicherungsbestand führt (vor allem bei einer bundeseigenen Monopolanstalt) zu Kostensenkungen.
- Verzicht auf Profit, denn die bundeseigene Versicherung muss lediglich selbsttragend sein.
- Ueber den Bedarf hinaus braucht die bundeseigene Versicherung keine Rückstellungen, in denen Gewinne in Form stiller Reserven versteckt werden.
- Teure Propaganda, Versicherungsagenten und Agenturen sind nicht nötig; der Verkauf der Versicherungen könnte beispielsweise über die Postschalter erfolgen.
- Der Schadedienst kann durch eine rationelle Organisation und Abwicklung verbilligt werden, indem beispielsweise den kantonalen Strassenverkehrsämtern Schaden-Begutachtungsstellen angegliedert werden.
- Die Verwaltungskosten lassen sich bei einer Bundesanstalt ganz allgemein senken, wie die SUVA beweist: sie arbeitet mit 10 Prozent

ist die Fahrzeughaftpflicht durch Gesetz obligatorisch vorgeschrieben (übrigens völlig zu recht). Der Fahrzeughalter soll nicht mehr gezwungen sein, mit der Erfüllung seiner gesetzlichen Pflicht zugleich die Gewinne der privaten Versicherungsgesellschaften zu finanzieren.

Nach dem Wortlaut des Volksbegehres kann der Bund entweder eine Konkurrenzanstalt zu den privaten Versicherungsgesellschaften oder eine Monopolanstalt für die Fahrzeughaftpflicht schaffen. Der Entscheid über die Form der bundeseigenen Versicherung ist dem Gesetzgeber überlassen.

Was die Initiative nicht verlangt:

Im Text ist mit keinem Wort von der Verstaatlichung privater Versicherungsgesellschaften die Rede.

Bei einer bundeseigenen Konkurrenzanstalt ist die Verstaatlichung privater Gesellschaften unlogisch, weil dann gar keine Konkurrenz mehr vorhanden ist.

Aber auch bei einer Monopolanstalt des Bundes werden keine privaten Versicherungsunternehmen verstaatlicht; ihnen wird lediglich das Motorfahrzeug- und Fahrradhaftpflicht-Geschäft entzogen. Es bleiben ihnen noch genügend andere Versicherungsgeschäfte. Die Motorfahrzeughaftpflicht macht nur einen kleinen Teil des Gesamtgeschäftes aus. Bei der «Zürich» sind es 7,4 Prozent, bei der «Basler» 13,2 Prozent und bei der «Winterthur» 15,7 Prozent, gemessen am in- und ausländischen Unfall-/Schaden-Geschäft 1974. Auf die Unfall- und Schadenversicherungen ihrerseits fällt etwas mehr als 50 Prozent des gesamten Geschäftsvolumens der privaten Versicherungsgesellschaften.

Mangels besserer Argumente beharren die Gegner der Initiative auf dem Schlagwort von der Verstaatlichung. Wie unsinnig dieser Vorwurf ist, zeigt ferner folgender Vergleich:

In der Existenz der Kantonalbanken sieht auch niemand die Verstaatlichung des Bankwesens. Den privaten Banken bleiben — genauso wie den Versicherungen — noch mehr als genug gewinnbringende Geschäfte.

pflicht verschafft den privaten Versicherungsgesellschaften fette Gewinne mit Bundesgarantie.

Warum die staatliche Aufsicht durch das Eidg. Versicherungsamt (EVA) nicht genügt:

- 28 Beamte können die riesigen Geschäfte sämtlicher Versicherungs-Gesellschaften in der Schweiz gar nicht bis ins Detail überwachen.
- Bei der Motorfahrzeughaftpflicht ist das EVA auf Zahlenmaterial angewiesen, das von einer am Geschäft interessierten Gesellschaft, nämlich der mächtigen «Winterthur», zusammengestellt wird.
- Die dem Amt übertragene Aufgabe benachteiligt die Versicherungsnehmer: zwar sollen ihre Interessen gewahrt werden, aber gleichzeitig muss das EVA dafür sorgen, dass die Versicherungsgesellschaften zahlungsfähig bleiben. Im Zweifelsfall entscheidet es sich für die Versicherungen, denn es will sich nicht dem Vorwurf aussetzen, wegen der Bewilligung zu geringer Prämien sei eine Gesellschaft in Konkurs geraten.

Von den Superrückstellungen zu den Super-Superrückstellungen

Niemand bestreitet, dass die Versicherungen zur Erledigung von Schadenfällen Rückstellungen brauchen. Diese benötigten Reserven sind in den Bedarfsrückstellungen enthalten. Es gibt aber auch noch Rückstellungen, für die kein Bedarf besteht. Sie werden deshalb bescheiden Bilanzverstärkungen genannt. Weniger bescheiden ist dafür ihr Umfang: 1970 betrug diese Superrückstellungen (im Versicherungschinesisch auch noch unter «Schwankungs- und Solvabilitätsrückstellungen» bekannt) 300 Millionen Franken. Obwohl die Gelder aus Prämieinnahmen stammen, behaupteten die Versicherungen, die 300 Millionen Franken gehören ihnen und nicht den Versicher-

lung veranlasst sah:

sätzlich Geld verdienen können.

Die Kapitalmacht in Person

Verwaltungsräte der «Zürich», «Winterthur» und «Basler» sitzen u. a. in den Verwaltungsräten folgender mächtiger Konzerne und Banken:

Verwaltungsräte	Industrie	Banken/Versicherungen
«Zürich»		
Schweizer Willy, Küssnacht	Nestlé	Kreditanstalt Schweizerische Rück Kreditanstalt
Schulthess Felix W., Zürich	BBC, Sulzer, Nestlé Alusuisse, CIBA-GEIGY Alusuisse	Schweizerische Rück Bankgesellschaft
Jann Adolf, Zürich Meyer Emanuel, Mellen v. Schulthess Eric, Au Georges André, Corsy	Alusuisse	Bank Leu Bankgesellschaft
«Winterthur»		
Braunschweiler Hans, Winterthur Sulzer Georg, Winterthur Hess Kurt, Winterthur Kaiser Giuseppe, Winterthur Schmidheiny Peter, Zürich Schwarzenbach Hans R., Horgen de Weck Philippe, Zürich	Georg Fischer Escher-Wyss BBC, Sandoz Georg Fischer Sulzer, Escher-Wyss BBC, CIBA-GEIGY, Nestlé Nestlé	Bankgesellschaft Bankgesellschaft Bankgesellschaft Bankverein Kreditanstalt Kreditanstalt
«Basler»		
Iselin Emmanuel, Basel Ochsner Carlos W., Binningen Baltensweiler Armin, Herrliberg Celio Nello, Bern Engl Jürg, Arlesheim	CIBA-GEIGY CIBA-GEIGY Alusuisse BBC, CIBA-GEIGY, Alusuisse BBC, CIBA-GEIGY, Sulzer Alusuisse, Von Roll	Bankverein Kreditanstalt Kreditanstalt Bankverein
Stähelin Max, Binningen		Bankverein

Fahrzeug-Haftpflicht-Initiative:

JA

Die Versicherungen sind dagegen — die Strassenbenutzer sind dafür!



statt mit 23 Prozent Verwaltungskosten.

- Für die vielen Fahrzeuge des Bundes — von der PTT bis zur Armee — steht eine kostengünstige eigene Versicherung zur Verfügung.
- Kostspielige Rückversicherungen sind überflüssig; der Staat bietet Garantie genug.
- Die bundeseigene Anstalt begnügt sich nicht nur mit tieferen Prämien; sie verhindert auch, dass die reichen Privatgesellschaften immer noch reicher werden.

Statt fette Gewinne mit Bundesgarantie — ein vom Bund garantierter Versicherungsschutz!