

VPOD-INITIATIVE FÜR EINE BUNDESEIGENE VERSICHERUNG ZUR DECKUNG DER HAFTPFLICHT FÜR MOTORFAHRZEUGE UND FAHRRÄDER (FAHRZEUGHAFTPFLICHTVERSICHERUNGS-INITIATIVE DES VPOD).

VPOD-Initiative für eine bundeseigene Versicherung zur Deckung der Haftpflicht für Motorfahrzeuge und Fahrräder (Fahrzeughaftpflichtversicherungs-Initiative des VPOD).

Kurzreferat (15 - 20 Minuten)

I. Einleitung

Wir wollen zuerst klarmachen, von was wir hier eigentlich reden: Ganz gleich, welchen Namen die Gegner unserer Initiative (der VPOD-Initiative) auch immer anhängen versuchen ("Verstaatlichungs-Initiative" usw.), zur Diskussion steht einzig ein Volksbegehren mit diesem Text:

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizerinnen und Schweizer stellen auf dem Wege einer formulierten Volksinitiative das Begehren, folgende neue Bestimmung in die Bundesverfassung aufzunehmen:

Art. 37^{bis}, Abs. 3 (bis wird "bihs" ausgesprochen)

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

Es ist eine böswillige Unterschiebung, wenn man in diesem Text etwas von einer Verstaatlichung von bestehenden Gesellschaften hineinliest. Die Initianten überlassen es sogar dem Gesetzgeber (dem Parlament), ob die bundeseigene Versicherung das Monopol für die Durchführung der Fahrzeughaftpflicht-Versicherung bekommen soll - ähnlich wie die SUVA für die Betriebsunfall-Versicherung - oder ob sie eine Konkurrenz zu den privaten Versicherungen sein soll. Sowohl für die eine, wie für die ander Lösung gibt es gute Gründe und Argumente. Aber darüber brauchen wir im Moment

überhaupt nicht zu sprechen. Es geht einzig und allein darum, das Prinzip der bundeseigenen Versicherung für die Fahrzeughaftpflicht in der Verfassung zu verankern.

II. Was hat den VPOD veranlasst, diese Initiative zu starten ?

Eines der langfristigen Ziele des VPOD ist der Ausbau der öffentlichen Dienstleistungen. Wir sind also grundsätzlich dagegen, dass der Bund eine Versicherung für obligatorisch erklärt, aber nicht dafür sorgt, dass man sich dann auch bei einer öffentlichen, dem Bund gehörenden Anstalt versichern kann. Wir sind selbstverständlich nicht dagegen, dass die Halter von Motorfahrzeugen und Velos verpflichtet sind, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Das ist für alle Strassenbenützer (vor allem auch für die Fussgänger) wichtig und richtig. Aber beim heutigen Zustand jagt der Staat mit seinem Haftpflichtversicherungs-Obligatorium den privaten Versicherungs-Gesellschaften einen fetten Hasen direkt in die Küche. Für die Versicherungen ist dieses Obligatorium ein Geschäft mit Staatsgarantie. Und zwar ein dickes Geschäft, sonst würden sie sich nämlich nicht so heftig dagegen wehren, dass man es ihnen wegnimmt, oder dass man sie wenigstens einer staatlichen Konkurrenz aussetzt.

Soweit die grundsätzliche Haltung, die den VPOD veranlasst hat, seine Initiative zu lancieren. Aber dazu kam im Herbst 1971 noch eine ganz besondere Situation, die zum Handeln zwang.

Auf den 1. Januar 1971 hatten die Versicherungsgesellschaften den Fahrzeughaltern eine Prämienerrhöhung um 10 % aufgebracht. Ein paar Monate danach kamen sie schon wieder und verlangten einen Prämienaufschlag um 38,5 %. Das war nun auch dem lammfrommen Eidgenössischen Versicherungsamt (EVA) zuviel. Dieses Amt, das mit wenig Personal

und wenig Kompetenzen das ganz schweizerische Versicherungswesen beaufsichtigen soll, hatte bis zu diesem Zeitpunkt die von den Versicherungsgesellschaften vorgelegten Tarife immer brav genehmigt. Jetzt marktete es die unverschämte Forderung der reichen Versicherungsgesellschaften wenigstens auf 18 % herunter. Immerhin kamen die Versicherer dennoch innerhalb Jahresfrist auf ein Prämienplus von 28 %, nämlich 10 % auf 1.1.71 und 18 % auf 1.1.72.

Die bundesrätliche Botschaft zur VPOD-Initiative untertreibt, wenn sie feststellt, diese Tariferhöhungen hätten "zu heftigen Diskussionen in der Öffentlichkeit geführt". Richtiger wäre zu sagen: Dem auto-fahrenden Volk platzte schlicht und einfach der Kragen. Schon lange bestand bei den Fahrzeughaltern ein schleichendes Unbehagen. Jahr für Jahr zauberten die Haftpflicht-Versicherer einen "technischen Verlust" aus ihren Rechnungen. Dabei stiegen ihre Rückstellungen allein in den 11 Jahren zwischen 1961 und der grossen Prämien-Explosion 1971/72 auf 440 %, seit 1950 gar auf rund das 17fache. Natürlich gab es inzwischen auch mehr Autos und mehr Prämien und grössere Schadenssummen. Aber die Rücklagen der Versicherer wuchsen viel rascher. 1961 entsprachen die Rückstellungen mehr als dem Doppelten der gesamten jährlichen Schadenzahlungen, 1971/72 aber schon fast dem Dreifachen. Man muss sich dies genau vorstellen: Auch ohne Prämieinnahmen hätten die Versicherer während mindestens anderthalb Jahren alle Schäden bezahlen, alle Verwaltungskosten bestreiten und erst noch die saftigen Dividenden auf ihrem Eigenkapital aufrechterhalten können - sie erhöhten aber ihre Tarife um weit mehr als einen Viertel !

Gegen diesen massiven Aufschlag reagierte der TCS mit einer Verwaltungsbeschwerde und einem Rekurs ans Bundesgericht, die SPS mit einer Petition (80'000 Unterschriften),

Parlamentarier mit kleinen Anfragen, Postulaten und Motionen und eben der VPOD mit der stärksten Waffe des Bürgers: der Initiative.

III. Die Folgen

Damit kommen wir zu einem entscheidenden Punkt. Auch die Gegner der Initiative wagen nämlich nicht, zu bestreiten, dass im Herbst 1971 eine energische Aktion fällig war. Aber sie behaupten, dass seither nun alles ins Lot gekommen sei, dass die VPOD-Initiative ihren Zweck erfüllt habe, soweit sie nicht über das Ziel hinausschiesse. Das müssen wir etwas näher untersuchen:

Wir sagen nicht, die verschiedenen parlamentarischen Vorstösse, die Beschwerde des TCS und vor allem die VPOD-Initiative hätten nichts geändert. Im Gegenteil: besonders die Initiative jagte den Versicherungen und den Aufsichtsbehörden einen heilsamen Schrecken in die Glieder. Was hat sich aber praktisch ergeben ?

- Aufgrund des Postulates Renschler vom Juni 1971 setzte der Bundesrat eine Studiengruppe ein (Studiengruppe Hug), welche vor allem die Tarifgestaltung zu untersuchen hatte. Diese Studiengruppe bestand aus Vertretern der Versicherungen, des Versicherungsamtes, der Justizabteilung, aus unabhängigen Sachverständigen und aus Vertrauensleuten der Strassenverkehrsverbände. Und zwar so: Der weitaus wichtigste Strassenverkehrsverband, der TCS stellte in der 25-köpfigen Kommission gerade zwei Vertreter, also nicht einmal einen für jede der drei Arbeitsgruppen, in die sich die Kommission aufteilte. Dafür war die Gegenseite, die Unfalldirektoren-Konferenz (UDK) mit 5 Mann vertreten, wozu noch zwei "zugewandte Orte", die Direktoren der Secura und der Altstadt, kamen. Es ist wohl unnötig, zu sagen, dass die Gewerkschaften, bei denen immerhin Tausende von Berufschaffern des öffentlichen und privaten Verkehrs organisiert sind, in der Studiengruppe keinen Sitz hatten

(und dass von den 25 Mitgliedern der Kommission kein einziges eine Frau war.) Es versteht sich von selbst, dass eine solche Kommission mit ihren Vorschlägen den Versicherungen nicht weh tat und dass sie mit ihren Erwägungen und Vorschlägen an der Oberfläche blieb.

- Aus ihrem Vorschlags-Bukett nur eine Blüte: Neben den sogenannten "technischen" oder Bedarfs-Rückstellungen hatten die Versicherungen vor allem in den 60er Jahren auch noch Zusatz- oder Superrückstellungen von nicht weniger als 300 Millionen Fr. angesammelt. Diese Superrückstellungen stammen eindeutig aus zu hohen Prämien. Die Kommission verlangte nun nicht etwa, dass sie den Versicherten in irgendeiner Form zurückzuzahlen seien, sondern schlug vor, dass die Hälfte davon einer Art Fonds gutzuschreiben sei. Dieser Fonds solle verzinst und in die Kalkulation künftiger Prämien einbezogen werden. Immerhin etwas ! Aber es ist geradezu grotesk, dass eine teure Kommission 11 Voll- und 33 Ausschuss-Sitzungen abhalten musste, um u.a. die Selbstverständlichkeit vorzuschlagen, dass die den Versicherten gehörenden Rücklagen wenigstens auch zugunsten dieser Versicherten zu verzinsen seien. Dass diese Verzinsung nach wie vor nur teilweise erfolgt, ist einer der vielen Punkte, die zeigen, was von der Behauptung zu halten ist, die VPOD-Initiative habe ihr Ziel erreicht und könnte eigentlich zurückgezogen werden.

- Ein weiterer Vorschlag der Kommission Hug war der, es sei eine ständige Konsultativ-Kommission für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung einzusetzen. Darüber nur soviel: Diese Kommission ist jetzt gebildet. Sie sieht ähnlich aus, wie die Kommission Hug und ist, wie ihr Name sagt eben nur konsultativ, das heisst: beratend. Sie kann niemals eine parlamentarische Aufsichts-Kommission ersetzen. Geschäftgebaren und Abrechnungen einer bundes-

eigenen Versicherungsanstalt müssten dagegen mindestens von der Geschäftsprüfungskommission, wenn nicht gar von einer Spezialkommission unter die Lupe genommen werden.

- Unter dem Schock der Initiative beauftragte der Bundesrat im November 1971 ferner die Kartellkommission "vordringlich eine allgemeine Erhebung über die Wettbewerbsverhältnisse in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (MHV) durchzuführen". Aus dem Bericht, den die Kartellkommission dann ablieferte, hier nur einen Satz, der allerdings für Eingeweihte nichts Neues enthält:

"Für die Wettbewerbsverhältnisse in der MHV ist charakteristisch, dass hinsichtlich der Prämien überhaupt kein Wettbewerb stattfindet".

Die Kartellkommission hätte es ruhig etwas klarer, wenn auch weniger fein sagen können: "Die Tarife der Fahrzeughaftpflichtversicherung werden von der "Winterthur-Unfall" und der "Zürich-Unfall" diktiert, die zusammen fast die Hälfte aller Motorfahrzeughaftpflicht-Prämien einnehmen (gemeinsam mit der "Basler" weit mehr als die Hälfte). Verglichen mit diesen drei, sind fast alle andern Haftpflichtversicherer nur Fliegengewichte. Die Kartellkommission hätte überdies beifügen können, dass sich die Aufsichtsbehörde, das Eidg. Versicherungsamt, auf die Gemeinschaftsstatistik der Versicherer stützen muss, die von der "Winterthur" zusammengestellt wird.

- Und damit kommen wir zur zweitletzten Konsequenz der Initiative: Der Bundesrat setzte endlich Dampf auf bei der nun seit 18 Jahren hängigen Revision des Versicherungs-Aufsicht-Gesetzes aus dem Jahre 1885 (!). Nur ganz Naive können allerdings erwarten, dass diese Revision die Stellung der Versicherten gegenüber den grossen Versicherungs-Multis wesentlich verbessern werde. Und dies gilt nicht nur für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

- Nun der letzte Punkt: Einen grossen Erfolg hat die VPOD-Initiative erzielt: Seit 1972 sind die MFHV-Prämien nicht mehr gestiegen. Was ohne Initiative 1973/74 in der Periode der stärksten Teuerung geschehen wäre, kann man sich leicht ausmalen. Es braucht auch keine rege Fantasie, um sich die weitere Entwicklung vorzustellen, für den Fall, dass die Initiative bei der Volksabstimmung nicht durchkommen sollte.

IV Ausblick

Diese Möglichkeit besteht. Denn den Versicherungen, die mit dem übrigen Grosskapital eng verfilzt und verbunden sind, kommt es auf eine Million nicht an, um sich die skrupellosesten Werbefritzen zu mieten und die Initiative unter Tonnen von Papier zu begraben, das mit Halb- und Viertelwahrheiten und handfesten Lügen bedruckt ist. Eine Million ist nämlich nur ungefähr der vierzigtausendste Teil der mit den Prämien der Versicherten geschaffenen, offen deklarierten und sicher äusserst vorsichtig bilanzierten Kapitalanlagen der schweizerischen Versicherungen. Bei der AHV, die die Privatversicherungen auch hintertreiben wollten (und lange hintertreiben konnten), hat sich der Einsatz der Versicherungsmillionen nicht gelohnt - das Volk liess sich nicht dumm machen. Es soll den Versicherungsbossen und ihren Lohnschreibern auch jetzt nicht gelingen, die Stimmbürger zu verwirren.

Dass sich die Versicherungen derart abstrampeln, ist verständlich. Sie wissen, dass sie schon Hunderttausende ihrer Kunden verärgert haben und über Kleingedrucktes, Vorbehalte, Ausnahmegestimmungen usw. stolpern liessen. Sie wissen, dass sie mit ihren riesigen Kapitalanlagen unter anderem die Bodenspekulation angeheizt und die Mieten in die Höhe getrieben haben. Sie wissen, dass gewisse Namen ihrer Verwaltungsräte, wie z.B. Bankier-Präsident Sarasin, XXXXXXXXXX Schmidheiny, Bührlé, alt Bundesrat

Schaffner usw. im Volk nicht den besten Klang haben. Aber bei ihrem dicken Fell ist ihnen vielleicht dies alles gleichgültig.

Nicht gleichgültig ist ihnen jedoch sicher, wenn ihnen das Motorfahrzeughaftpflichtgeschäft ganz oder teilweise davonschwimmt - obwohl sie behaupten, dass sie daran "fast nichts" verdienen. Und ganz sicher ist es ihnen nicht gleichgültig, wenn es sich bei Annahme der Initiative unvermeidlicherweise herausstellt, dass der Bund eine obligatorische Versicherung mit weniger Aufwand, günstiger und vor allem so durchführen kann, dass die Versicherten endlich klar wissen, wofür ihre Prämienfranken wirklich verwendet werden, wie bei der SUVA, wie bei der AHV. Das könnte sich auch auf andere Versicherungszweige auswirken.

Denn wir sind der Meinung, Versicherungen, besonders obligatorische, sind eine öffentliche Dienstleistung, und die soll von der öffentlichen Hand durchgeführt werden: Klar, durchsichtig, günstig und ohne Profitabsichten. Für alle, die nicht Versicherungs-Interessen vertreten, heisst es daher am 25./26. September JA zur VPOD-Initiative.