

Adrian Häusler
Ein Unterägerer Musiker
zwischen Klassik und Rock. 19

Zuger Bahngeschichte
Eine neue Serie widmet sich
alten Verbindungsgleisen. 20

Hünenberg
Ein Dromedar sorgt am
Hü-Fäscht für gute Laune. 21



Zuger Zeitung

Dienstag, 10. September 2024

AZ 6002 Luzern | Nr. 209 | Fr. 4.50 zugerzeitung.ch



Eishockey
Annika Fazokas
spielt mit dem EVZ
im Europacup. 33

Zu viel verlangt: CSS zahlt Prämien zurück

Erfassungsfehler führten zu höheren Prämien. Die Krankenkasse entdeckt dies erst nach etlichen Jahren.

Maurizio Minetti

Ein Teil der Kundschaft des Krankenversicherers CSS hat über viele Jahre hinweg zu hohe Prämien bezahlt. Grund dafür ist eine falsche Zuordnung der Prämienregion. Eine Sprecherin der Luzerner Krankenkasse sagt auf Anfrage, dass insgesamt schweizweit 1900 Personen von diesem Fehler betroffen seien. Der Gesamtbetrag, der zurückbezahlt wird, beläuft sich auf rund eine halbe Million Franken. Sie verweist als Begründung auf Fehler, die bei der Erfassung von Postleitzahlen zustande kamen. Man habe nun die nötigen Massnahmen ergriffen und Mechanismen eingebaut, damit so etwas nicht mehr passieren könne.

Zurückbezahlt werden aber bloss die zu hohen Beiträge der letzten fünf Jahre. Die CSS-Sprecherin verweist auf die gesetzlich vorgeschriebene fünfjährige Verwirklichungsfrist. Doch offensichtlich hat der interne Fehler auch in den

Jahren davor für höhere Prämienrechnungen bei zahlreichen Kundinnen und Kunden gesorgt. Dies zeigt das Beispiel eines Luzerner Rentnerpaars.

Es wurden auch zu tiefe Prämien verrechnet

Das Bundesamt für Gesundheit BAG sieht im Vorgehen der CSS kein Problem. «Es ist aufsichtsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Krankenkasse die Rückzahlung der Prämien auf fünf Jahre beschränkt», so die Aufsichtsbehörde. Im Übrigen seien die Versicherer angehalten, die Übereinstimmung der Kundenadressen mit den Prämienregionen regelmässig zu überprüfen, heisst es beim BAG.

Die CSS hat auch andersherum Fehler gemacht: Wegen der Einteilung in eine falsche Prämienregion wurden zu tiefe Prämien in Rechnung gestellt. Zurückerfordern wird die CSS allerdings nichts. Auf diesem Betrag bleibt die Versicherung sitzen. 9

Roche will noch höher hinaus



Mehr als eine Milliarde Franken hat sich der Basler Pharmakonzern Roche sein neues Forschungszentrum kosten lassen. In vier Gebäuden werden künftig rund 1800 Mitarbeitende nach neuen Heilstoffen suchen. Wir bieten erste Einblicke. 11

Bild: Kenneth Nars

Kommentar

«Super Mario» kommt ungelegen

Der ehemalige italienische Ministerpräsident Mario Draghi geniesst in Europa hohes Ansehen. Als Chef der Europäischen Zentralbank hat er einst den Euro gerettet. Das rechnet man ihm auch heute noch hoch an. Und wenn «Super Mario» jetzt sagt, die EU habe ein ernsthaftes Problem, dann hören die Mächtigen hin.

In seiner Analyse ist der Italiener schonungslos: Gegenüber den globalen Konkurrenten USA und China ist Europa zurückgefallen. Zu kleinteilig, zu wenig produktiv, in alten Strukturen gefangen. So kommt es, dass die EU bei der digitalen Revolution den Zug verpasst hat. Die grossen Technologiefirmen meiden den alten Kontinent. Die Erfindung der Zukunft findet andernorts statt.

Um das Steuer noch herumzureissen und die «Innovationslücke» zu schliessen, schlägt Draghi gigantische Investitionssummen vor. Über den Betrag mag man streiten. Aber klar ist: Europa müsste mehr machen. Und es müsste es gemeinsam machen, wenn es erfolgreich sein will.

Nur: Das politische Klima entwickelt sich gerade in die andere Richtung. In vielen Ländern sind EU-skeptische Parteien im Aufwind oder schon in der Regierung. Deutschland und Frankreich sind politisch geschwächt und quasi manövrierunfähig. Die Herausforderungen mögen gross und die Zeit knapp sein. Aber im Moment fehlt schlicht die Kraft für den grossen Wurf. «Super Marios» Weckruf verhallt ungehört.



Remo Hess, Brüssel
remo.hess@chmedia.ch

Harris gegen Trump: Hochspannung vor dem grossen TV-Duell

USA Kamala Harris und Donald Trump treffen sich in der Nacht auf Mittwoch (Schweizer Zeit) erstmals zu einer Fernsehdebatte. Für beide Präsidentschaftskandidaten steht während des 90 Minuten dauernden Zusammentreffens viel auf dem Spiel. Die guten Umfragewerte der Demokratin haben sich nach einer Phase des Enthusiasmus stabilisiert. Viele Wähler möchten nun mehr über das Programm von Harris erfahren. Der Republikaner wiederum muss aufpassen, dass er sich von ihr nicht provozieren lässt und sie persönlich attackiert. Für den weiteren Verlauf dieses Wahlkampfes könnte die Fernsehdebatte der beiden Kontrahenten richtungweisend sein. (rr) 2/3

siert. Viele Wähler möchten nun mehr über das Programm von Harris erfahren. Der Republikaner wiederum muss aufpassen, dass er sich von ihr nicht provozieren lässt und sie persönlich attackiert. Für den weiteren Verlauf dieses Wahlkampfes könnte die Fernsehdebatte der beiden Kontrahenten richtungweisend sein. (rr) 2/3

Neue Stimmzettel für den zweiten Versuch

Kanton Zug Am 22. September entscheidet das Stimmvolk erneut über die Transparenzinitiative. Die Abstimmung im Juni wurde für ungültig erklärt, dies wegen «Unregelmässigkeiten im Rahmen der Auszählung», wie die Regierung es formulierte. Damit es nicht noch einmal dazu kommt,

sind die Unterlagen angepasst worden. Neu befinden sich alle drei Teilfragen auf einem Stimmzettel. Damit soll auf den ersten Blick ersichtlich sein, ob die Stimmabgabe gültig oder ungültig ist, heisst es bei der Zuger Staatskanzlei. Dafür werde das Auszählen etwas aufwendiger. (tos) 19

So soll die Europäische Union wettbewerbsfähiger werden

EU Mario Draghi, ehemaliger Chef der Europäischen Zentralbank, warnt in seinem Bericht zuhanden der EU-Kommission vor dem Abstieg. Laut Draghi hat Europa die digitale Revolution verpasst und riesige Investitionslücken. Im Vergleich zu den USA, aber auch zu China sei die europäische Wirtschaft träge

und wenig produktiv. «Radikale Massnahmen» seien notwendig. Auf bis zu 800 Milliarden Euro pro Jahr beziffert er den zusätzlichen Investitionsbedarf. Neben der Mobilisierung von privatem Kapital solle die EU auch neue gemeinsame Schulden aufnehmen. (rhe) **Kommentar 5. Spalte** 10

ANZEIGE

abo+ News

Jetzt anmelden und sparen
luzernerzeitung.ch/aboplusnews



Inhalt Denksport 15 Piazza 17/18
Agenda 31 Forum 8/13/23 Ratgeber 13

Service 12 **TV/Radio** 16
Sport 32-36 **Wirtschaft** 9-11

Internet www.zugerzeitung.ch **Redaktion** 041 725 44 55, redaktion@zugerzeitung.ch **Inserate** 041 725 44 56, inserate-lzmedien@chmedia.ch **Abonnemente und Zustelldienst** 058 200 55 55, aboservice@chmedia.ch

Die vergessenen Geleise

Die Verbindungsgeleise im Kanton Zug sind nahezu unerforscht. Dieser Artikel bildet den Auftakt zu einer Serie über diese.

Martin Stuber

Ab 1853 begann in der Schweiz der Bau der Eisenbahn so richtig – bis 1860 wurden über 1000 Kilometer Geleise gelegt. Die Eisenbahn wurde in den ersten Jahrzehnten vor allem für den Güterverkehr gebaut. Kein Wunder also, dass Gewerbe- und Industriebetriebe den direkten Weg zur Schiene suchten. Am direktesten waren eigene Geleise, die zu einem Bahnhof oder einer Station führten oder sogar direkt in ein Hauptgeleise mündeten.

Diese sogenannten «Verbindungsgeleise» sind bisher historisch kaum erforscht. Im grossen Standardwerk der Schweizer Eisenbahngeschichte – dem in fünf Bänden publizierten Opus «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen» – sind von rund 3000 Seiten keine 14 diesem Thema gewidmet. Dabei zeigt eine Auswertung der Statistik, dass der lange Aufschwung mit dem enormen Industrialisierungsschub zwischen 1890 und 1914 ohne diese Geleiseanschlüsse kaum möglich gewesen wäre.

Papierfabrik Perlen als Auslöser

Mit dem Eisenbahngesetz von 1852 war der Bau und Betrieb der Eisenbahnen fast vollständig in die Hände von Privaten und den Kantonen als Konzessionsgeber gelegt. Wenn ein Betrieb einen Gleisanschluss wollte, musste er sich für die Konzession an den Kanton und für den physischen Anschluss an die Eisenbahngesellschaft, welcher der Bahnhof oder das Hauptgeleise gehörte, richten. Kein Wunder also, dass es 1873 in der Schweiz erst 43 Verbindungsgeleise gab.

Die Basis für eine Verbesserung der Situation lieferte das neue Eisenbahngesetz (EBG) von 1872, welches am 1. April 1873 in Kraft trat und die Eisenbahn zur Bundessache machte. Was hiess das aber für Eisenbahnen von Privatfirmen, welche keine Eisenbahngesellschaft waren? Im August 1873 wiesen National- und Ständerat ein Konzessionsgesuch der Papierfabrik Perlen für ein Verbindungsgeleise zwischen Gision und der Fabrik in Perlen an den Bundesrat zurück, mit dem Auftrag, «daß wir nochmals und gründlich die Frage prüfen und den Räten darüber Bericht erstatten, welche Stellung solchen Bahnen von rein privatem Charakter, wie die vorliegende, im neuen Eisenbahnrechte angewiesen, und namentlich, ob das Expropriationsrecht denselben unter allen Umständen gestattet werden solle.»

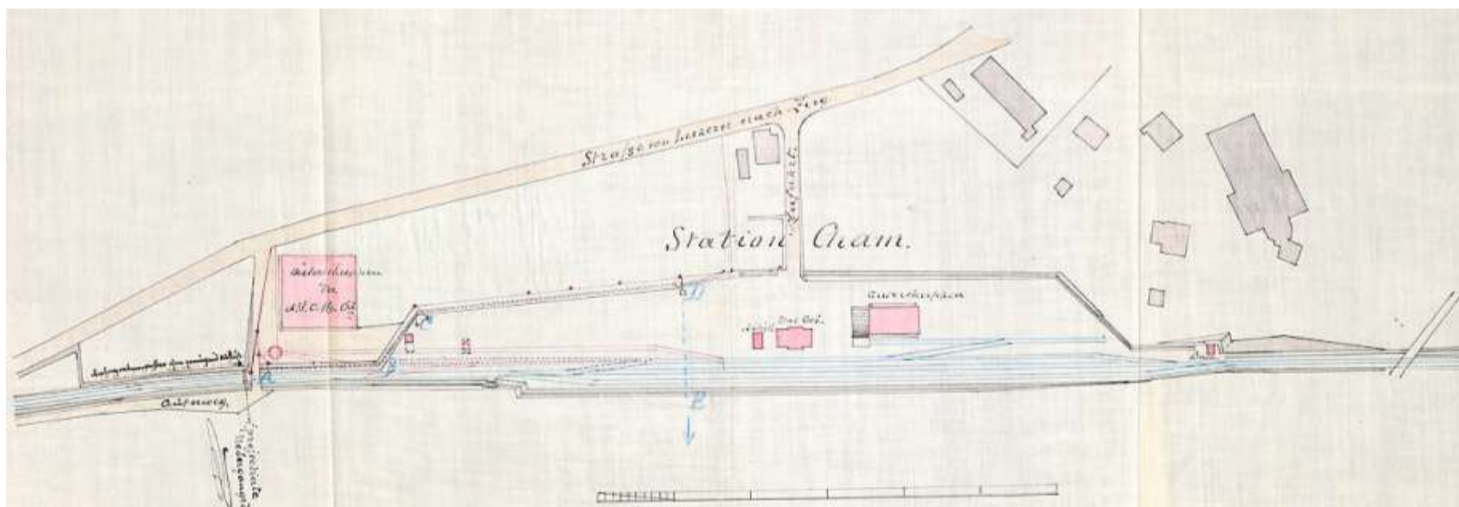
Ein langlebiges Gesetz

Die Enteignungsfrage wurde praktisch ganz prinzipiell durch die revidierte Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 geklärt: Artikel 26 stipulierte nämlich: «Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist Bundessache.» In Kombination mit dem neuen EBG war damit klar, dass einem



Die einzige bekannte Gesamtsicht des ersten Bahnhofes in Cham stammt von 1877 und zeigt den Bau des Lagerhauses der Anglo-Swiss. Das Verbindungsgeleise wird 1879 mit einer Drehscheibe an das Auszugsgeleise, auf welchem die Güterwagen stehen, angeschlossen werden.

Bild: Archives Historiques Nestlé, Vevey



Rot eingetragen das Verbindungsgeleise der Anglo-Swiss. Es liegt zum Teil auf dem Bahnhofsgebiet der NOB. Anglo-Swiss und NOB stritten sich mehrmals wegen der Benützungsbüher für den NOB-Abschnitt.

Bild: BB Historic VGB_NOB_SBBNOB01_003, Scan Martin Stuber

Betrieb für den Bau seines Verbindungsgeleises auch das Enteignungsrecht zukam.

Die andere grosse Frage musste aber in einem neuen Gesetz geregelt werden. Der Kommissionsbericht des «Nationalrates» vom 12. November 1874 brachte es auf den Punkt: «Der Hauptzweck des Gesetzes ist die allgemeine Pflicht der Hauptlinien, den Anschluss zu gestatten, wodurch die Privatbahnen eine selbstständige rechtliche Stellung erhalten und dem bonplaisir, resp. der einseitigen Konvention der Hauptbahnen entzogen werden. Neben diesem Hauptzweck ist der zweite Gesichtspunkt des Gesetzes die Normierung der gegenseitigen Leistungen und Verbindlichkeiten.»

Der Artikel 1 war unmissverständlich: «Jeder Eigentümer einer im öffentlichen Betriebe stehenden Eisenbahn ist verpflichtet, Schienengeleisen, welche zu einem gewerblichen Etablissement irgend welcher Art führen, ohne erschwerende, ausser dem gegenwärtigen Gesetz

liegende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Lokomotiven ausgenommen) auf seiner Linie zirkulieren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann.»

Es bestand also ein Rechtsanspruch auf den Anschluss an die Geleise der Eisenbahngesellschaften! Und fairerweise bestand neu auch das Recht, an dieses Verbindungsgeleise anzuschliessen: «In analoger Weise ist der Eigentümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen eines neben- oder hinterliegenden Etablissements anschliessen und das zu dessen Bedienung bestimmte Betriebsmaterial auf seinen eigenen Schienen zirkulieren zu lassen.»

Auf gut vier Seiten und 14 Artikeln wurden alle weiteren Details gut geregelt. Das «Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten» vom 18. Dezember 1874 blieb über

118 Jahre unverändert bis am 15. März 1992 in Kraft! Und es wirkte: 1896 zählte die Schweiz bereits 262 Verbindungsgeleise mit total 87.5 Kilometer Länge.

Cham macht den Anfang

Die ab 1867 in Cham produzierende Anglo-Swiss Condensed Milk Company – kurz: Anglo-Swiss – bemühte sich zusammen mit der Gemeinde früh um eine Verbesserung der Situation auf dem Bahnhof Cham. Niemand hatte mit dem schnellen Wachstum in Cham gerechnet und die Nordostbahn (NOB) war eine vor allem profitgetriebene Eisenbahngesellschaft, welche ihre Unkosten so tief wie möglich halten wollte und deshalb grösste Zurückhaltung bei Ausbauten übte. So dauerte das Hin und Her für den ersten Ausbau in Cham vier Jahre, bis 1874 Geleise und Güterschuppen erweitert wurden.

Ob es der obenerwähnte neu geschaffene Rechtsanspruch auf

ein Verbindungsgeleise war, wird aus den Dokumenten nicht ersichtlich, aber Tatsache ist, dass die NOB 1878 der Anglo-Swiss ein eigenes Geleise zu ihrem neugebauten Lagerhaus zugestehen musste. Das 298 Meter lange Geleise mit Drehkreuz wurde in der Schweizerischen Eisenbahnstatistik, welche 1883 das erste Mal die Verbindungsgeleise erfasste, auf 1879 datiert. Die «Vorschriften über den Bau und Betrieb eines Verbindungsgeleises zwischen der Nordostbahnstation Cham und dem Etablissement der Anglo-Swiss Condensed Milk Company in Cham», erlassen vom «schweiz. Bundesrath», tragen das Datum 3. September 1878. Wie auch immer – im Kanton Zug stand der erste private Geleiseanschluss eines «Etablissements» in Cham.

Das «Lagerhaus» in Zug

Während beim Bahnhof Cham keinerlei Spuren des Lagerhauses samt Verbindungsgeleise mehr existieren, so ist das beim

nächsten Anschluss anders. 1881 liessen J. M. Stadlin und C. Stocklin das «Lagerhaus» direkt am Rand des Stadtzuger Bahnhofsgeländes der NOB erstellen. Ein Jahr später war längs der Südseite des Hauses der Geleisanschluss verlegt. In der Verbindungsgeleisestatistik von 1883 war er unter der Bezeichnung «Stöcklin und Stadlin; Lagerplatz» und mit einer Länge von 69 Metern aufgeführt. Korrekt wäre «Stocklin» gewesen, der Schreibfehler wurde in der Statistik nie korrigiert, auch der Besitzerwechsel nicht.

Am 1. April 1891 stieg nämlich Franz-Xaver Felber als Compagnon ein. Er ersetzte Carl Stocklin und wurde 50-Prozent-Teilhaber des Geschäftes. In der Annonce vom 2. April 1891 teilte er «ergebenst mit, dass wir das Baumaterialien- und Kohlengeschäft im «Lagerhaus Zug» in gleicher Weise fortführen werden und es unser Bestreben sein wird, wie bis anhin die Titl. Kundschaft mit guter und reeller Waare aufs Prompteste und Billigste zu bedienen.» Im Artikel 2 des «Gesellschaftsvertrags» zwischen Stadlin und Felber kommt das Geleise vor: «Herrn J. M. Stadlin gibt hiezu die nötigen Räumlichkeiten als das Magazin & Bureau im ersten Stocke, den grossen Keller mit Trotteleinrichtungen, den langen Keller unter dem Schienengeleise».

Mit dem Neubau des Bahnhofes verlor das Lagerhaus 1897 seinen direkten Gleisanschluss (und verschwand sofort aus der Statistik!) – fortan fuhr die Eisenbahn nördlich vom Lagerhaus auf einem Viadukt vorbei. Felber arrangierte sich – und nutzte unter anderem einen benachbarten Viaduktbogen für seine Zementröhrenfabrikation. Das Lagerhaus wurde 1907 dann definitiv zum «Haus Felber», weil Felber die Liegenschaft vollständig übernehmen konnte und Alleininhaber nicht nur der Firma sondern auch der Liegenschaft wurde. Der Verkäufer Johann Michael Stadlin wird uns im nächsten Artikel wieder begegnen. Das Lagerhaus wird heute für Büros genutzt und prägt mit seiner markanten Erscheinung zusammen mit der reformierten Kirche und dem Schulhaus das Quartier Neustadt. Und «de Chole-Felber» war für Jahrzehnte ein Begriff in der Stadt.

Für die weitere Industrialisierung in Zug schaffte 1897 die neue Linie «Thalweil-Zug-Goldau» mit der neuen grossen Güteranlage im neuen Zuger Bahnhof die Voraussetzung für bessere Geleiseanschlüsse. Diese sind das Thema der nächsten Folge.

Hinweis

Martin Stuber publiziert 2023 «Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)». Seither forscht er weiter zur Geschichte der Eisenbahn im Kanton Zug. Der Autor betreibt einen Blog: www.eisenbahngeschichte.ch.

