



FAKTEN UND SAURE GURKEN

Schilder für das Velo forderte ein Nationalrat kürzlich. Damit Velos nicht so unordentlich parkiert werden. Und wegen der Kostenwahrheit im Verkehr. Dabei argumentierte der Politiker fast durchwegs falsch.

Politiker können einem ja ein wenig leid tun. Sie wollen oder müssen gewählt werden, und damit das geschieht und man sie nicht vergisst, müssen sie sich immer wieder mal in Erinnerung rufen. Und weil Aufmerksamkeit ein beschränktes Gut ist, erst recht, wenn in Brasilien die Fussball-WM läuft und in der halben Welt der Krieg tobt, muss man schon ziemlich laut schreien, um gehört zu werden. Anstatt laut zu schreien, kann man natürlich wahlweise auch etwas besonders Schlaues oder – im Normalfall unfreiwillig – etwas besonders Blödes sagen.

VELOSTEUER VERLANGT

CVP-Nationalrat Markus Lehmann aus Basel hat zwar in der vergangenen Sommersession weder laut geschrien, noch war seine Interpellation zum Thema Velo besonders schlau oder sonderlich blöd,

wenn auch mit Fehlern gespickt. Also müsste man denken, man könnte die Anfrage einfach vergessen und zur Tagesordnung zurückkehren. Aber Herr Lehmann hat mit seiner Interpellation einige Themen aufgegriffen, die durchaus etwas Aufmerksamkeit verdienen. Er fragt in seiner Anfrage, ob es möglich sei, wieder eine Veloregistrierung einzuführen, weil seit der Abschaffung der Vignette zunehmend wild parkierte Velos die Innenstädte und Agglomerationen verschandeln. Und weil das allein wahrscheinlich noch nicht für eine Interpellation reicht, will Lehmann gleich auch noch wissen, ob es möglich sei, eine kostendeckende Gebühr für das Kontrollschild einzuführen oder sogar eine kleine «Velosteuer» zu erheben, im Sinne der Kostenwahrheit im Verkehr. In den letzten beiden Fragen will er wissen, ob man E-Bikes eine grosse Nummer geben könnte, damit ►

INHALT

Aedes	3
Voll krass laut	4
Winterthur	5
Thurgau	6
Tour	10
Schaffhausen	12
Zug	16

sie auch gebüsst werden könne, und welche Massnahmen der Bund vorsieht, um die Velofahrenden an den Kosten für die vielen baulichen Verbesserungen im Strassenverkehr zu beteiligen.

Zuerst einmal, ist praktisch alles in dieser Interpellation entweder unbewiesen oder schlichtweg falsch. Man darf nämlich sein Velo praktisch überall abstellen, solange genügend Platz bleibt. Auf Trottoirs heisst genügend Platz: 1,5 Meter. Ob die parkierten Velos ordentlich abgestellt werden sollen, davon steht in den Gesetzen und Verordnungen zum Thema nichts.

Überhaupt: Wenn Tausende Velos unordentlich um die Schweizer Bahnhöfe herumstehen, anstatt in Reih und Glied in den Veloabstellanlagen parkiert zu werden, dann dürfte das eher mit dem Mangel an Veloabstellplätzen rund um ebendiese Bahnhöfe zu tun haben und weniger mit einem kollektiven Hang zur Anarchie unter den Zweiradfahrenden. Auch die Forderung nach lesbaren Nummernschildern für E-Bikes ist zumindest halb falsch, denn diese Nummernschilder sind für die schnellen E-Bikes längst vorgeschrieben. Zu begrüssen wäre eine Registrierung von Velos auf nationaler Ebene jedoch tatsächlich, wenn auch nicht aus den von Lehmann aufgeführten Gründen, sondern um dem grassierenden Velodiebstahl etwas entgegenzusetzen und mehr gestohlene Velos wieder ihren

ehemaligen Besitzern zuführen zu können. Eine Forderung, die Pro Velo im Zuge der Abschaffung der Velovignette erhoben hat. Ebendiese Vignette, die aufgrund eines Vorstosses von Ständerat Philipp Stähelin abgeschafft wurde. Herr Stähelin und Herr Lehmann sind übrigens – wer hätte es gedacht – Parteigpändli.

Aber das alles sind Kinkerlitzchen.

WER WAS BEZAHLT

Denn die wirklich krasse Falschaussage, die Lehmann in seiner Interpellation macht, das ist die zur Kostenwahrheit im Verkehr. «Ist auch eine anteilmässige Beteiligung der nichtmotorisierten Zweiräder an der Strasseninfrastruktur möglich, im Sinn der Kostenwahrheit?» fragt er in seiner Interpellation. Und impliziert damit, dass das bisher nicht so ist. Was schlichtweg falsch ist und einem Mitglied der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen eigentlich bekannt sein müsste. Denn 72 Prozent aller Strassen in der Schweiz sind Gemeindestrassen, und diese werden nicht mit Treibstoffzöllen oder Fahrzeugsteuern finanziert, sondern aus allgemeinen Steuermitteln. Und es ist anzunehmen, dass Velofahrende sich zu einem hohen Anteil auf ebendiesen Gemeindestrassen bewegen. Auf jeden Fall fahren sie nicht auf den Autobahnen. Übrigens: Auch der Unterhalt, also Reinigung, Be-

leuchtung oder Schneeräumung von kommunalen Strassen, wird vollumfänglich über allgemeine Steuermittel bestritten, womit immer mehr Gemeinden Mühe haben (NZZ vom 7.5.2014). Und VelofahrerInnen und Velofahrer sind natürlich auch Steuerzahlende. Kommt hinzu, dass Veloverkehr äusserst wenig Platz braucht, VelofahrerInnen den teuren Bau und Unterhalt von überdimensionierten Strassen jedoch genauso mittragen müssen wie der stolze Besitzer eines platzfressenden Offroaders.

Es lässt sich jedoch noch mehr ins Detail gehen. Zum Beispiel Garagen. Heutzutage kann in Tiefgaragen ausserhalb der City kaum eine Miete von mehr als 120 Franken generiert werden. Die Investitions- und Unterhaltskosten deckt das bei Weitem nicht. Wollte ein Vermieter eine marktübliche Rendite auf seinem investierten Geld erzielen, müsste er rund das Doppelte verlangen. Die Lücke wird auf die Mieten überwält. Autofreie Mieter finanzieren also den Garagenplatz des Nachbarn mit, meist ohne sich dessen überhaupt bewusst zu sein. Die nicht vermieteten Parkplätze in überdimensionierten Tiefgaragen schlagen sogar gleich doppelt zuungunsten der auto-abstinenten Mieter zu Buche.

KOSTENWAHRHEIT, JA GERN

Herr Lehmann fordert in einem Interview in «20 Minuten» eine Gebühr von 50 Franken pro Velo, «um die Zweiradfahrer auch an den vielen baulichen Verbesserungen im Strassenverkehr zu beteiligen analog anderer Verkehrsteilnehmer?» Da hat er nicht unrecht. Es wird zunehmend mehr Geld für den Zweiradverkehr ausgegeben. Aber das ist hauptsächlich die Folge davon, dass in den vierzig Jahren zuvor die Velofahrenden fast überall fast vollständig vergessen gingen und heute grosser Nachholbedarf besteht. Und, Hand aufs Herz: Wären die Strassen nicht notorisch mit Autos verstopft und müssten verletzte Verkehrsteilnehmer nicht zunehmend von den Stärkeren getrennt werden, dann bräuchten wir keine extra Verkehrsinfrastruktur für Velofahrende.

In dem Sinn kann man Lehmanns Ruf nach Kostenwahrheit im Verkehr eigentlich nur unterstützen. Gut möglich oder sogar sehr wahrscheinlich, dass dieser Schuss nach hinten losgeht. ■

Dave Durner

Velofahrende zahlen durchaus an die Verkehrsinfrastruktur.



PARKINGTEST: COOP

Ab und zu kann man bei Neubauten nur davor stehen und sich wundern, ob sich überhaupt irgendjemand auch nur eine Sekunde lang überlegt hat, was für Menschen Velofahrende sind.

Ein solcher Neubau wurde kürzlich in Schwamendingen erstellt. Da hat eine Grossbank einen Wohnblock mit Einkaufsläden gebaut, und der lokale Coop hat die Chance ergriffen und ist gute hundert Meter in Richtung Dübendorf gezügelt. Da steht der Laden nun, und direkt davor gibt es eine ziemlich grosse, noch ziemlich tötelig anmutende Fläche. Die wird wohl etwas belebter aussehen, wenn dann einmal in den dafür vorgesehenen Löchern im Teer die Bäumchen und Pflanzen spriessen. Egal, ob tötelig oder nicht, muss hier nicht interessieren, wir wollen das Veloparking testen und müssen alsogleich feststellen, dass sich niemand die Mühe genommen hat, die eingangs erwähnte Überlegung anzustellen. Die Antwort ist übrigens ziemlich einfach: Velofahrende sind grundsätzlich nicht weniger faul oder, etwas netter formuliert: bequem als alle anderen Menschen. VelofahrerInnen möchten möglichst nah zum Laden, Hauseingang, Billettschalter oder was auch immer ihr Ziel ist hinfahren und nicht noch mühsame zwanzig oder dreissig Meter zu Fuss zurücklegen. Wenn sie nämlich lau-

fen wollten, hätten sie das Velo gleich zuhause gelassen.

Eben. Und das hat sich beim Neubau niemand überlegt. Sondern man hat einen Platz geplant, mit hübschem Grünzeug hier und da und alles ganz nett und sauber und ordentlich, wenn auch noch etwas tötelig. Und sich dabei gedacht, dass ein Veloständer direkt vor dem Laden den Platz ästhetisch extrem abwertet, und ihn deshalb an den Rand des Platzes, direkt an die Strasse geschoben. Von wo aus eben um die dreissig Meter bis zum Laden zu laufen sind, dreissig Meter, die man genauso gut mit dem Velo zurücklegen kann. Und so steht denn der Veloständer praktisch leer vorne an der Strasse, während hinten, beim Ladeneingang, die Velofahrerinnen und Velofahrer ihr Gefährt in unordentlicher Manier und sich um jegliche Ästhetik foutierend parkieren.

Wo's doch dort sogar Platz unter dem Vordach gehabt hätte, der Witterungsschutz für die Velos also gratis zu haben gewesen wäre. ■

Dave Durner



Der Coop Hirzenbach.

BEWERTUNG

Anzahl Abstellplätze: ca. 20

Veloständermodell: Bügel

Anschliessen: Ja

Witterungsschutz: Nein

Gesamtbeurteilung: Genügend gross ist das Parking sicher, Bügel erfüllen den Zweck. Abzug gibts für den fehlenden Witterungsschutz und vor allem für die unüberlegte Platzierung.

Punkte: ●●○○○

KOLUMNE

DIE FETTE HEILIGE KUH NAMENS «FREIER WARENVERKEHR»

Seit der Abstimmung gegen die Massenwanderung wird in allen Farben und Formen über die Personenfreizügigkeit gestritten. Aber warum spricht kaum jemand über Sinn und Unsinn des freien Warenverkehrs? Warum nimmt man diesen gleichsam als absolutes Freiheitsrecht hin? Weil wir dank freiem Warenverkehr zu spottbilligen Lebensmitteln, Kleidern und Möbeln kommen? Selbst zu billigerem Mineralwasser aus Italien?

Gewiss, für unsere Exporte ist der freie Warenverkehr unverzichtbar. Aber ist das billige Transportieren von Lebensmitteln für die Länder Europas tatsächlich ein nachhaltiges Geschäft? Tausende von Lastwagen täglich. Mit Billigchauffeuren für weniger als 800 Franken Monatslohn.

Wenn diese Güter wenigstens auf der Schiene transportiert würden. Aber die Bahnen Europas haben Mühe, im Wettbe-

werb zwischen Schiene und Strasse mitzuhalten. Ein Wettbewerb, der weit weg ist von jeglicher Kostenwahrheit und umweltfreundlicher Lenkung. Doch für die EU scheinen Kostenwahrheit und Lenkungsmaßnahmen bloss Störfaktoren zu sein. Und so wird die Freiheit des Warenverkehrs immer absurder. Die Freiheit, ferne Produkte aus Grossplantagen zu Dumpingpreisen kaufen zu können und dadurch die kleinräumige Landwirtschaft kaputt zu machen. Bereits hausiert die EU mit der Botschaft, beim freien Warenverkehr hätten Landwirtschaftsbetriebe unter 100 Hektaren keine Chance mehr.

Die EU segelt allerdings bloss im Schatten einer globalen Liberalisierung, wo Kostenwahrheit kaum ein Thema ist. Selbst in den Köpfen von Umweltfachleuten nicht, die zu Tausenden mit dem Flugzeug zu Umweltkonferenzen fliegen und über das Weltklima diskutieren.

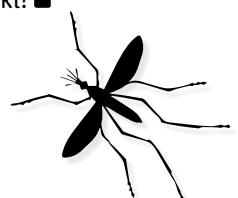
Wann dämmert es den wirtschaftsliberalen Fundis und den EU-Freiheitsbürokraten,

dass freier Warenverkehr ohne Kostenwahrheit sowohl die Umwelt als auch die Menschen kaputt macht? Dass Kerosen weltweit besteuert werden müsste? Dass Treibstoffpreise als Lenkungsmaßnahme jährlich erhöht werden müssten?

Hochwertige Geräte würden auch bei höheren, kostenwahren Preisen gekauft, Bananen mit Schiffs- und Bahntransport ebenso. Mineralwasser aus Italien oder Wales sowie Spargeln aus Kalifornien hätten beim Kunden dagegen keine grosse Chance mehr.

Dürfen wir hoffen, dass die EU und die Schweiz den Treibstoffpreis berechenbar erhöhen und Produkte dadurch wertvoller werden und weniger weggeworfen werden? Dürfen wir hoffen, dass die Menschen die Freiheit erhalten, ohne Lärm, Smog und Grünraumzerstörung zu leben? Oder mu-tiert das Friedensprojekt EU langsam zu einem Umweltzerstörungsprojekt? ■

Aedes



VOLL KRASS LAUT

Ein nicht wirklich geruhames, aber doch sehr günstiges Familienevent ist der Besuch der offenen Rennbahn in Oerlikon. Man muss noch nicht mal verstehen, was passiert, um Spass zu haben.

Es ist ein lauer Dienstagabend im Frühling, ein perfekter Tag, um ein altes Versprechen einzulösen und mit den Kindern endlich einmal die offene Rennbahn zu besuchen. Zu meiner Schande muss ich ja zugeben, dass ich selber noch nie da gewesen bin, noch nie ein Velorennen im über hundertjährigen Betonoval mitverfolgt habe. Aber heute soll sich das alles ändern. Aus Schwamendingen ist die Rennbahn innert Minuten erreicht, natürlich per Zweirad.

ES KNATTERT UND STINKT

Und kurz darauf sitzen wir auf der Gegentribüne, geniessen die Sonne, ein gekühltes Getränk und harren der Dinge, die da kommen mögen. Es kommen, wenig überraschend, Männer auf Rennvelos. Die fahren wie die Irrwitzigen ums Oval herum, brettern tollkühn durch die Steilwandkurven, taktieren und sprinten, pedalen und schwitzen. Es ist Americaine oder Australienne, so richtig haben wir das nicht verstanden. Aber klar ist: Der Letzte jeder Runde fliegt raus, was ziemlich spektakulär ist, wenn kurz vor der Ziellinie alle noch einmal alles geben.

Rundherum im Oval herum, und das mit viel Krach und Geknatter.

Einer gewinnt, erhält einen Blumenstraus und eine Zwanzigernote (sic!) und schon bald beginnt das nächste Rennen.

Die Jungs stellen ein Dutzend Fragen, die ich alle nicht beantworten kann, aber ein netter, älterer Herr auf der Tribüne hinter uns erklärt uns die wichtigsten Prinzipien. Überhaupt ist das Publikum eher gesetzteren Alters, aber es hat auch einige Familien, die den Dienstagabend auf der Rennbahn vertun.

Dann, endlich, der von den Buben langersehnte erste Höhepunkt: Die Steher steigen auf ihre Töffs, die schweren Maschinen knattern vom Platz auf die Rennbahn und drehen Aufwärmrunden. Es dröhnt, stinkt und macht einen Heidenlärm, ganz nach dem Gusto der Jungmannschaft. Irgendwann sind die Motoren warm, die Rennfahrer gesellen sich zu ihrem Steher, das Rennen beginnt und wir haben wieder keine Ahnung, wie das funktioniert und wer denn jetzt in Führung liegt respektive wer bereits hoffnungslos abgehängt ist. Aber das alles tut dem Spass keinen Abbruch, denn «die Töffs sind voll geil» wie die Sprösslinge es belieben auszudrücken, und innert Minuten ist die extragrosse Speicherkarte der Kamera mit mehr oder weniger unscharfen Bildern von Töffs

gefüllt. Ab und zu ist darauf sogar auch ein Velorennfahrer zu sehen. Es ist tatsächlich sehr eindrücklich, zuzuschauen, mit was für Geschwindigkeiten die Töffs und Velos durch das Oval brausen und wie nah die Rennfahrer hinter den Stehern fahren.

BRATWURST, COLA UND GLACE

Leider geht auch dieses Rennen irgendwann zu Ende, sehr zum Leidwesen von Moritz und Till. Aber die Freude ist nur kurz getrübt, denn jetzt ist Pause, und Pause heisst: Bratwurst, Cola und Glace. Genau so muss das sein auf der Rennbahn. Es folgen noch diverse Rennen, aber irgendwann ist Schluss, wenigstens für uns, denn am nächsten Tag ist Schule, also ab nach Hause, ins Bett. Auf dem Nachhauseweg heisst immer wieder: «Genau so einen Töff will ich.» Mein Einwand, dass ein Steher-Töff dann doch etwas unpraktisch sei, weil man ja – wie der Name schon sagt – darauf stehe, lassen die Jungs nicht gelten. Denn «voll krass laut», das ist ein Argument, das nicht zu toppen ist. ■

Dave Durner

www.rennbahn-oerlikon.ch





Sicher, aber viel zu schnell kaputt.

TRAMTEST GESCHEITERT

dd. Wie verschiedentlich berichtet, haben die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ in den vergangenen Monaten in einem ausführlichen Versuchsbetrieb velofreundliche Tramschienen getestet. Nun steht fest, was schon ziemlich kurz nach Beginn der Tests befürchtet werden musste: Der Test war erfolgreich und ist trotzdem gescheitert. Erfolgreich war er, weil die Gummifüllungen in den Schienen ein absolut gefahrloses Queren ermöglichten, selbst bei Nässe und in spitzen Winkeln. Gescheitert ist der Test, weil der Gummi den enormen Belastungen durch die Tramräder nicht standhielt. Eines der beiden getesteten Gummiprofile ging so schnell kaputt, dass die VBZ kaum mit Reparieren nachkamen. Das andere hielt zwar etwas länger, aber immer noch deutlich weniger lang als die angestrebten ein bis zwei Jahre.

«Die VBZ werfen aber die Flinte noch nicht ins Korn», wie sie in einer Medienmitteilung schreiben, «in einer nächsten Phase wird es darum gehen, noch widerstandsfähigeres Füllmaterial zu entwickeln und dieses dann umfangreichen, harten Labortests zu unterziehen.» Wir hoffen auf und wünschen viel Erfolg.

VELOMITNAHMEVERBOT IN SZU

dd. Einmal mehr haben es die Biker am Üetliberg in die Schlagzeilen geschafft. Respektive die Sihltal Zürich Üetliberg Bahn SZU. Die hat jetzt nämlich einen Weg gefunden, das Velomitnahmeverbot zwischen Waldegg und Üetliberg Kulm durchzusetzen. Verboten war es schon seit einigen Jahren, aber das Transportgesetz erlaubte keine Busse, sofern die Biker, die mit der Bahn auf den Berg fahren, ein gültiges Billett hatten. Der Trick ist, dass neu keine Busse, sondern ein Zuschlag von hundert Franken erhoben wird.

Besonders innovativ ist das natürlich nicht, aber als Nicht-Downhiller braucht es einen auch nicht sonderlich zu stören. Viel störender ist es jedoch, dass man je länger desto mehr das Gefühl erhält, dass Zweiradfahrende in Zürichs Wäldern nur noch als unerwünschte Störfaktoren wahrgenommen werden. Dabei wird völlig vergessen, dass das Velofahren und das Mountainbiken der Zürcher liebste sportliche Freizeitbeschäftigung sind und die entsprechende Aufmerksamkeit mehr als verdient hätten.

BULLINGERSTRASSE OFFEN

dd. Vieles wurde besser, als vor Jahren die flankierenden Massnahmen entlang der Westtangente umgesetzt wurden. Leider wurde nicht alles gut. Zum Beispiel an der Bullingerstrasse, wo es den stadtauswärts verkehrenden Velofahrenden nicht ermöglicht wurde, geradeaus über die Hardstrasse zu fahren. Mit diesem Verbot wurde eine direkte und gut funktionierende Veloverbindung aus dem Kreis Vier in Richtung Altstetten brutal unterbrochen, was Pro Velo immer kritisiert hatte.

Diese Kritik hat man im Tiefbauamt und in der Dienstabteilung Verkehr ernst ge-

FOTOS: DAVE DURNER



**Lieblingsorte
DER BEGEGNUNG**

**52 x anders,
52 x besonders**

www.youthhostel.ch

 Schweizer Jugendherbergen. So muss es sein.



Dank Velosignal geradeaus über die Hardstrasse.

nommen und eine Lösung ausgearbeitet. Seit wenigen Wochen darf man nun mit dem Velo ganz offiziell und durch eine Velosignal geregelt die Hardstrasse in Richtung Altstetten überqueren. Einziger Wermutstropfen: Wenn aus beiden Richtungen VBZ-Busse kommen, kanns manchmal ganz schön lange dauern, bis man eine Grünphase erhält.

EIN STADTRAT MALT ROT

Seit diesem Jahr dürfen gefährliche oder als gefährlich empfundene Abschnitte von Radstreifen durch Roteinfärbungen ganz offiziell besser sichtbar gemacht werden.

Rot eingefärbt wurde zwar auch schon früher, aber eben ohne rechtliche Grundlage. Nicht zuletzt infolge eines Vorstosses von Balthasar Glättli (Grüne) und eines Versuchs in Zürich, der sehr positiv verlief und eine deutliche Reduktion der Unfälle ergab, wurde per 1. Januar die entsprechende Verordnung geändert. Die Stadt Zürich hat jetzt ein zweijähriges Projekt gestartet, in dessen Verlauf rund vierzig solcher Stellen rot eingefärbt werden. Stadtrat Richard Wolff hat die erste dieser Einfärbungen bei der Bergstation der Polybahn gleich selber vorgenommen. ■

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich
 Auflage: 5000 Exemplare
 Redaktion: Dave Durner
 (verantwortlich, ZH),
 Kurt Egli (Winterthur),
 Victor Zoller (Zug),
 Vera Zahner (TG),
 Martin Schwarz (SH)
 Layout: tnt-graphics AG,
 www.tnt-graphics.ch

KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN:

Zürich/Winterthur:
 info@provelozuerich.ch
 Zug: seki@provelozug.ch
 Thurgau: info@provelothurgau.ch
 Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

○○ **PRO VELO**

TERMINE

- 19. Juli, Velobörse Helvetiaplatz
- 16. August, Velobörse Helvetiaplatz
- 23. August, Züritrails Kids Day,
 Bike Park Allmend
 www.zueritrails.ch
- 22. September, Velodemo, Bürkliplatz
 www.velodemo.ch
- 27. September, Velobörse
 Helvetiaplatz
 www.provelozuerich.ch
- 28. August, slowUp Zürichsee,
 mit Laufrad-Weltmeisterschaft
 beim Seehof in Uerikon
 www.laufradwm.ch

Wir wünschen all unseren Leserinnen und Lesern einen schönen Sommer und viele unfallfreie und genussvolle Stunden im Velosattel.

Redaktion Velojournal regional

www.fahrradbaustolz.ch

TREUE BEGLEITER FÜR ALLE WEGE

Handgefertigte Touren- und Alltagsvelos: Rahmen nach Mass und nach Ihren Wünschen zusammengestellte Ausstattung. **Serienvelos mit optimalem Preis-Leistungsverhältnis:** Arios, eine Schweizer Marke, bietet grosse Wahlmöglichkeiten bei Farbe, Sattel, Lenker... Wir beraten Sie individuell und ausführlich. **Wir sind erst dann zufrieden, wenn Sie es sind!** Zudem führen wir ein breites Angebot an Zubehör und Ausrüstung für Alltag und Touren.

STOLZ

Fahrradbau Stolz Hofwiesenstrasse 200 8057 Zürich Tel. 044 362 92 90 Fax 044 362 39 43 fahrradbau@bluewin.ch