Schaffhausen, 14. Februar 2025

An den
Verein Agglomeration Schaffhausen
zHv. Frau Alexandra Lampater, Geschäftsführerin
Beckenstube 7
8200 Schaffhausen

Stellungnahme zu Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen 5. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne reichen wir hiermit innert Frist (14. Februar 2025) unsere nachstehende Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen 5. Generation ein. Wir übermitteln Ihnen dieses Dokument per E-Mail sowie in Papierversion. Unsere Anmerkungen beziehen sich auf den Hauptbericht vom 11. Dezember 2024. Als Verkehrsverband mit der Zielsetzung Mobilität mit Zukunft konzentrieren wir uns weitgehend auf den Bereich Verkehr.

Allgemeine Bemerkungen

Der Nexus-IPBES-Bericht 2025, das Résumé von 165 Experten aus 57 Ländern, warnt Ende Januar 2025 vor den massiven Bedrohungen des Globus durch ungebremsten Artenschwund, Verlust von Wasserqualität und Zerstörung der Grundlagen zur Nahrungsmittelproduktion.
Die Kostenfolgen werden mit 10 bis 25 Billionen Dollar pro Jahr berechnet.

Im Bereich Umwelt (Kap. 4.4 Seite 134 ff. im Hauptbericht) begrüssen wir die postulierte Absicht des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen, aktiv an den von der Schweiz ratifizierten Ziele der Reduktion der Klimagase um 50% bis zum Jahr 2030 und netto Null bis zum Jahr 2050 mitzuwirken. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, ist sofortiges und wirksames Handeln in allen Massnahmen, welche dem Kanton Schaffhausen zur entsprechenden Gestaltung zur Verfügung stehen, angesagt.

Das ist die zwingende Ausgangslage für alle Planung, auch in der Verkehrspolitik. Die Bevölkerung hat die Zeichen der Zeit erkannt und den ideenlosen, steten Weiterausbau von Strassen für noch mehr MIV und die damit verbundene Umweltbelastung am 24. November 2024 mit der Versenkung von STEP 23 abgelehnt.

Der VCS erwartet von der künftigen Verkehrsplanung auf jeder Stufe Sensibilität für die bedrohten Bereiche, insbesondere Achtsamkeit für Biodiversität, Schutz der Gewässer und ihrer Uferräume, Verzicht auf jegliche zusätzliche Klimabelastung durch den Verkehr.

Die konsequente Umsetzung einer zukunftstauglichen Verkehrsplanung erfordert auf Stufe Stadt/Gemeinden/Kanton die prioritäre Förderung des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) sowie den Ausbau des ÖV, wie er den Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft entspricht. Der Kanton Schaffhausen hat in der Vergangenheit wiederholt erklärt, dass wenigstens das zukünftige Verkehrswachstum nur noch im

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Schaffhausen
Postfach 264, 8201 Schaffhausen
www.vcs-sh.ch; info-vcs-sh@verkehrsclub.ch

Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs stattfinden soll. Selbst dieses Minimalziel konnte bisher nicht erreicht werden. Der ursprünglich geplante Viertelstundentakt auf der Bahnstrecke Schaffhausen-Erzingen wurde bereits nach kurzer Zeit «wegen geringer Nutzung» wieder fallengelassen und in jüngster Vergangenheit wurde dieser auch auf dem Ast Schaffhausen-Beringen wieder gestrichen. Dabei ist seit langem bekannt, dass öV-Angebote eine gewisse Zeitdauer benötigen, um angenommen zu werden. Zudem erhöhten die gleichzeitig erfolgten Ausbauten der Strassenkapazität auf dieser Verkehrsachse (Galgenbucktunnel, Aufhebung diverser Niveauübergänge usw.) die Attraktivität des MIV zu Lasten des öffentlichen Verkehrs und haben zudem den Grossteil der vorhandenen Mittel gebunden. Die Ziele der vorangegangenen Aggloprogramme konnten daher weitgehend nicht erreicht werden.

Zu den konkreten Massnahmen des Aggloprogramms 5 wünschen wir generell, den Langsamverkehr als zwei eigenständige Bedürfnisse von Velo und Fussverkehr zu denken. Das Velo gehört, mit sicherer Spur, auf die Strasse. Die heutigen Mischkonzepte auf Trottoirs, entlang breiter Fahrbahnen für den MIV sind untauglich und für zu Fuss Gehende gefährlich. Zudem sind schlecht beleuchtete, aber häufig nachts benutzte Wege durch Grünraum (Parks, Uferwege u.a.) für die Benutzer*innen bedrohlich und unzumutbar.

Zu Gunsten des Fussverkehrs, aber auch des Tourismus sind bei der Planung von Aufenthaltsorten wie Plätzen, Marktzonen, Ankunfts-/Abfahrtsstellen des ÖV, bei Einkaufszentren und ihren Zugängen ausreichend Sitzgelegenheiten vorzusehen. Diese sollen einladend und zweckmässig sein, kolossartige Baumtröge dagegen, wie sie in der Stadt zunehmend als Sitzgelegenheit erstellt werden, sind kalt und bieten nicht den nötigen Komfort.

Aufgrund der Ablehnung des Ausbaus auch der Autobahn A4 (2. Röhre Fäsenstaubtunnel usw.) im Rahmen von STEP 2023 muss die Einrichtung von Pförtneranlagen an den Haupteinfallachsen nun endlich ernsthaft an die Hand genommen werden. Die heute bei Störungen auf der A4-Stadtdurchfahrt sofort auftretenden Verkehrszusammenbrüche im Stadtgebiet können nur vermieden werden, wenn die in solchen Situationen unvermeidlichen Rückstaus mit geeigneten Massnahmen ausserhalb des Siedlungsgebietes gehalten werden.

Nachstehend unsere Anmerkungen zu den einzelnen vorgesehenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms 5. Generation (Kap. 8.2.1 A-Massnahmen ab Seite 318 ff. des Hauptberichts)

AUF01.01, S. 318
Die vorgeschlagenen Massnahmen zum Schutz des Veloverkehrs sind pragmatisch und vermutlich innerhalb des beschränkten Spielraums eine Verbesserung zur Sicherheit. Wir unterstützen ausdrücklich die vorgesehene Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 auf der gesamten Steigstrasse (auch aus Lärmschutzgründen). Die Steigstrasse wird sehr stark auch von jugendlichen Verkehrsteilnehmenden auf dem Schulweg frequentiert. Speziell diese Benützergruppe ist auf eine wirksame Verbesserung der Verkehrssicherheit zwingend angewiesen.
Als Alternative wäre eventuell auch eine Lösung mit Lift im Raum Hintersteig oder ab Steigkirche Richtung Mühlental zu prüfen.

AUF01.02, S. 318
Bei der Umgestaltung des Schützenhauskreisels ist auf logische und kurze Wege/Fussgängerstreifen von allen Zugangsstrassen zu den Bushaltestellen zu achten.

Bei der Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist das heute nicht, respektive schlecht begehbare Trottoir (Bäume/Wurzeln, Grünstreifen) ab Wiesli bis Schützenhaus an der Rietstrasse für den Fussverkehr zu optimieren. Es soll auch mit Kinderwagen oder Rollator begehbar sein.

AUF01.05, S. 320
Nachdem in Neuhausen a.Rhf. die Zentrumsfunktion im Dreieck Wildenstrasse/Industriestrasse/ Zentralstrasse/Wildenhof mit der konzeptionell unglücklichen Gestaltung der Überbauung Wildenhof sowie der Neubauten an der Wildenstrasse weitgehend ruiniert wurde, ist bei der Gestaltung des Kirchackerareals besondere Sorgfalt zu beachten, damit wenigstens in diesem Bereich eine einigermassen akzeptable Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung erhalten bleibt/erreicht werden kann. Auch dieser Bereich ist durch den öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen.
Eine Erhöhung der Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze im Rahmen einer Überbauung des Kirchackerareals lehnen wir entschieden ab, da dadurch das Verkehrsaufkommen auf der vorbildlich beruhigten Zentralstrasse wieder unnötig erhöht würde. Zudem muss darauf geachtet werden, dass inskünftig der Charakter eines «Flanierbereichs» in diesem Areal erhalten bleibt und noch akzentuiert werden kann.

FVV01.01, S. 321
An der Hochstrasse aufwärts ist der Gehweg mit Velozulassung geplant.
Generell ist der Schutz für Fussgänger*innen auf gemischt genutzten Gehwegen besonders heikel und meistens ungenügend. E-Bikes sind auch bergwärts schnell unterwegs und für zu Fussgehende gefährlich. Velos gehören daher grundsätzlich auf die Strasse, wenn nötig mit Einschränkung der Fahrbahn und wo sinnvoll und nötig ist auch eine Temporeduktion für den MIV vorzusehen.

Für Velofahrende besonders gefährlich sind zudem die an der äusseren Hochstrasse ab Gemsstübli in Richtung Sandlöchli vorhandenen Längsparkplätze, welche aufgehoben werden müssen. Zudem sollte die gesamte äussere Hochstrasse ab Gemsstübli bis zum Kreisel St. Peter in den bereits teilweise bestehenden T30-Bereich einbezogen werden.

Die Änderung des Vortrittsregimes an der Verzweigung Hochstrasse/Gemsgasse lehnen wir entschieden ab. Auf einer Buslinie im innerstädtischen Bereich hat die Führung der Kantonsstrasse keine Priorität gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Zudem ist die spitzwinklige Einmündung der Gemsgasse verkehrstechnisch ungünstig. Konkret würde die Änderung des Vortrittsregimes für die in Richtung Bahnhof verkehrenden Busse dort jeweils einen Sicherheitshalt mit entsprechendem Zeitverlust bedingen. Dieser Aspekt der Verkehrssicherheit war seinerzeit der Grund für die bestehende Vortrittsregelung und diese muss daher beibehalten werden.
Nebenbei bemerkt, ist nicht ersichtlich, was die Änderung des Vortrittsregimes an dieser Stelle zur «Beseitigung Schwachstellen im Velonetz» beitragen könnte.

FVV01.02, S. 321
Den Versuch zur Lösung des Konflikts Velo/Fussgänger*innen in Ehren, aber ein Steg entlang, respektive über dem Wasser ist rechtswidrig. Falls sich keine bauliche Lösung findet, massive Temporeduktion für Velos setzen (oder Velofahrer in diesem Bereich absteigen und zu Fuss gehen), unterstützt durch gestalterische Elemente (Belag, Grünpflanzen).
Ein Steg über dem Wasser dagegen würde die Flora/Fauna, insbesondere Insekten im Uferbereich stören. Letztere prozessieren nicht, sie verschwinden. Wir tragen die Verantwortung für den Erhalt der Arten.

FVV01.04, S. 322
Die Schaffung zusätzlicher attraktiver Fussgängerverbindungen wird grundsätzlich begrüsst, sofern eine erkennbare Verbesserung des Nutzens für eine breitere Öffentlichkeit gegeben ist. Die Zielsetzung der Zugangsverbesserung allein für die Alterswohnungen an der Rabenfluhstrasse erscheint uns als ungenügend.
Aufgrund der baulichen Situation der Alterswohnungen an der Rabenfluhstrasse gehen wir davon aus, dass die geplante Fussgängerverbindung im Bereich Rabenfluhstieg vorgesehen ist. Eine Anbindung an den Rhysichtweg zwischen den Grundstücken GB1472 und GB1107 erscheint uns aus Gründen der Siedlungsqualität sowie der Erreichung des Verbesserungsziels ungeeignet. Der Rhysichtweg hat heute eher den Charakter eines mehr oder weniger privaten Durchgangs- und Spazierweges zwischen den bestehenden und im Bau befindlichen Mehrfamilienhäusern und sollte nicht durch zusätzlichen «quartierfremden» Publikumsverkehr frequentiert werden.

Zur Überwindung des beträchtlichen Höhenunterschiedes ab Rheinufer bis auf das Niveau Rabenfluhstrasse muss zudem eine Lösung mit Lift vorgesehen werden. Auch sollte eine Anbindung an das Mittelperron am Bhf SBB (mit Lift) einbezogen werden.

FVV01.06, S322
Der Charakter des Eisernen Steges als historischer, einspuriger Rheinübergang soll grundsätzlich beibehalten werden. Allfällige Erweiterungsbauten sollen ausschliesslich der Verbesserung des Fussgänger- und Veloverkehrs dienen. Eine Erweiterung auf 2 Fahrspuren für den MIV würde zusätzlichen unerwünschten Schleichverkehr durch das Zentrum von Neuhausen generieren und muss daher vermieden werden.

FVV01.09, S. 323
Wir begrüssen die Installation von zusätzlichen Velo-Abstellanlagen an intermodalen Knoten. Diese Abstellanlagen sollen wo immer möglich gedeckt ausgeführt werden.

MIV01, S. 323
Die beabsichtigte Aufwertung Rheinufer Ost Etappe 1 mit Vollsperrung der heutigen Kantonsstrasse ab Kreuzung Fischerhäuserstrasse/Buchthalerstrasse bis Lindliweg mit neuer Verkehrsführung über eine «Verbindungsstrasse» durch das Gaswerkareal ist verkehrstechnisch ein Fehlkonstrukt und für das Wohnquartier Buchthalen eine unzumutbare Verkehrsbelastung. Die räumlichen Voraussetzungen zur Einmündung der «Verbindungsstrasse» sind schlicht nicht vorhanden, zudem ist die topografische Situation äusserst ungünstig. Der Verkehr auf der Buchthalerstrasse oberhalb des Gaswerkareals würde in beiden Fahrtrichtungen erheblich gestört und für Stadt- und Überlandbusse unnötig erschwert. Die heute zu Spitzenzeiten schon stark frequentierte und schnelle Achse Buchthalerstrasse würde noch gefährlicher, die Lärmemissionen für die zahlreichen Anwohner*innen noch unerträglicher, ihre Liegenschaften würden entwertet.

Zudem wird das Rheinufer durch die neue Gestaltung und die beabsichtigte publikumsintensive Nutzung, vor allem auch nachts, seinen heute hohen ökologischen Wert einbüssen. (s. oben Licht, Lärm, Publikumsverkehr). Es kann nicht sein, dass die Stadt ihren politisch motivierten Gestaltungswillen einseitig auf Kosten eines ganzen Quartiers und der Natur durchsetzt.

MIV02, S. 324
Nachdem nun die Gemeinde Merishausen offenbar doch einen Direktanschluss an die H4 wünscht, ist es sinnvoll, die K 725 primär für den Veloverkehr vorzusehen.
Allerdings plant der Kanton, neben dem VV und dem ÖV inskünftig auch weiterhin den landwirtschaftlichen Verkehr über die K 725 zu führen. Umso wichtiger ist der Ausbau der Strasse zur Beseitigung von Gefahrenstellen für den Veloverkehr, respektive die Verbreiterung der Strasse bei Engpässen und ein durchgehender Radstreifen.
Für die H4 schlagen wir für die gesamte Strecke ab Zoll Bargen bis zum Anschluss SH-Schweizersbildstrasse Tempo 80 vor.

MIV03, S. 324
Dem skizzierten Bau einer Strassenunterführung an Stelle des Bahnübergangs an der Kaltenbachstrasse in Stein am Rhein stehen wir äusserst skeptisch gegenüber. Eine solche Strassenunterführung würde die Kaltenbachstrasse infolge der notwendigen Rampen beidseitig des Bahntrasses in eine Strassenschlucht monumentalen Ausmasses verwandeln, was aus Gründen des Ortsbildschutzes entschieden abzulehnen ist. Der gesamte Bereich Burg ist mit den Überresten des Römischen Kastells dem Friedhof und der Kirche Burg für Stein am Rhein von historischer Bedeutung und sollte in der heutigen Form vor weiteren Beeinträchtigungen geschützt bleiben.

Zudem ist unklar, wie die Liegenschaften im betroffenen Bereich an der Kaltenbachstrasse überhaupt noch sinnvoll verkehrlich erschlossen werden könnten und in welchem Ausmass diese durch eine solche Strassenschlucht eine Wertverminderung erfahren könnten.
Es ist längst nicht mehr zeitgemäss, die Strassenkapazitäten prioritär auf die kurzen Verkehrsspitzen auszurichten. Zudem stellen diese Verkehrsspitzen an besagter Stelle kein wirkliches Problem dar und die vorgesehene Massnahme richtet sich quasi «in vorauseilendem Gehorsam» bereits auf eine möglicherweise zu erwartende Verkehrszunahme in der Zukunft aus.
Anwohner des Ortsteils Kaltenbach müssen übrigens nicht zwingend die Route via Kaltenbachstrasse benützen um auf die H13 zu gelangen. Es gibt auch die Möglichkeit, das Bahntrasse via die Unterführung Käsereistrasse zu passieren. Falls notwendig, kann diese Unterführung in Absprache mit dem Kanton Thurgau ohne gravierende städtebauliche Verwüstungen moderat ausgebaut werden.

OEV01, S. 324
Die Erweiterung der Buslinie 1 Richtung Langriet, Langacker begrüssen wir sehr.
Wichtig scheint uns auch mit der Linienerweiterung die Koordination der Fahrzeiten, damit die Anschlüsse am Bahnhof Schaffhausen Werktags und an Feiertagen sowie im 20-Minutentakt des Abendverkehrs gesichert sind.

AUF02.01, S. 325
Wie im Bericht sehr zutreffend dargestellt wird, verfügt der Bereich der äusseren Vorstadt ab Bogenstrasse bis zum Schwabentor über eine geringe Aufenthaltsqualität. Diese kann nur durch den uneingeschränkten Einbezug in die bestehende Fussgängerzone wirksam verbessert werden. Gerade im Hinblick auf die Umgestaltung der Adlerstrasse ist diese Massnahme geradezu zwingend notwendig, ansonsten droht die Aufwertung der Adlerstrasse grösstenteils wirkungslos zu verpuffen. Für die wenigen Parkplätze an der äusseren Vorstadt sowie der Bogenstrasse ist in nächster Umgebung ein genügendes Angebot vorhanden. Zudem sollte die Stadt Schaffhausen im Rahmen des Aggloprogramms den Erwerb des Brühlmannareals anstreben. Dieses Areal ist von grösstem städtebaulichem Wert und sollte daher freigehalten werden.

Leider stellen wir fest, dass die bestehende Fussgängerzone ausserhalb der Zulassungszeiten zunehmend von Velofahrenden missachtet wird. Dagegen braucht es Massnahmen, andernfalls verkommt die Fussgängerzone zunehmend zur freien Durchfahrt für Velos und E-Trottinets, worunter ganz besonders ältere Menschen, aber auch Eltern mit Kleinkindern gefährdet werden. Nicht zu unterschätzen ist auch der touristische Wert der Fussgängerzone. Das sorglose Flanieren in den Gassen der Altstadt macht den besonderen Reiz unserer Stadt aus und dieser sollte nicht in zunehmendem Mass durch die erwähnten Verkehrsübertretungen geschmälert und gefährdet werden.

AUF 02.02, S. 325
Bei der Aufwertung des Knotens Post, Herblinger Zentrum sind die Verbindungen für die Fussgänger*innen besonders zu beachten. Anders als heute braucht es logische, gut markierte Verbindungswege, die bisher vornehmlich mit dem motorisierten Strassenverkehr erschlossene Geschäfte auch zu Fuss gut erreichbar machen.

AUF02.04
Auch bei der Aufwertung des Neherplatzes ist auf die Erstellung von gedeckten Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl zu achten.

AUF02.05, S. 326
Der Bahnhofplatz beim Bahnhof SBB in Neuhausen a.Rhf. wird wegen des dortigen Verkaufslokals oft und gerne von sogenannten Autoposern angefahren. Diese führen dann ebenso gerne ihre Boliden mit entsprechender unnötiger Lärmentwicklung auf der Bahnhofstrasse in Richtung Zentralstrasse vor. Daher sollte im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes SBB auch gleich die Verkehrsberuhigung der gesamten Bahnhofstrasse mittels T30-Zone ins Auge gefasst werden.

AUF02.07, S. 326
Die Schaffhauserstrasse im Abschnitt Scheidegg bis Rheinhof führt mitten durch ein dichtbebautes Wohngebiet. Allein schon aus Lärmschutzgründen und auch im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit für zu Fussgehende und Velofahrende sollte dieser Abschnitt analog der Zentralstrasse saniert und mit T30 belegt werden.

FVV02.01, S. 327
Es gibt Zweifel, ob die relativ breiten Gassen Neustadt und Frauengasse als Begegnungszonen mit T20 ohne Trottoir für Fussgänger*innen genügend Schutz bieten, zumal in T20-Zonen Tempoüberschreitungen kaum je geahndet werden. Besser ist daher die vollständige Sperrung (ausgenommen für Anwohner und Lieferanten) der Neustadt für den MIV. Damit wird auch die unnötige Zufahrt zu den Herrenackerparkhäusern via Neustadt unterbunden, was auch den oberen Teil der Oberstadt wirksam entlastet.
Die Frauengasse mit der Zufahrt zum Parkhaus Herrenacker wird wohl kaum je die Qualität einer Begegnungszone erreichen.

FVV02.02, S. 327
Die heutige Ausgestaltung des Münsterplatzes ist eine eigentliche Verschandelung des gesamten Areals des historischen Klosters Allerheiligen. Mit dem Bau des Parkhauses Kammgarn ist genügend Ersatz geschaffen und wir begrüssen die Entfernung der Parkfelder wie beschrieben und den Ersatz des Asphalts durch eine Pflästerung. Zudem sollte der Einbezug des gesamten Münsterplatzes in die Fussgängerzone angestrebt werden.

Was aber geschieht beim Klosterbogen? Diese nach wie vor bestehende Gefahrenstelle für die Passage zu Fuss muss gerade aufgrund der gesteigerten Bedeutung für künftige PH-SH Studierende und Besucher*innen der Stadtbibliothek beseitigt werden. Die Durchfahrt durch den Klosterbogen ist für den MIV nicht zwingend notwendig kann daher unterbunden werden.

FVV02.06, S. 328
Zur hier erneut angesprochenen Aufhebung der Rheinhaldenstrasse für den Durchgangsverkehr und die Verlagerung des MIV via «Verbindungsstrasse» auf die Buchthalerstrasse haben wir uns unter Punkt MIV01 bereits deutlich kritisch geäussert.

Die an dieser Stelle beschriebene neue Nutzung des Uferbereichs für Freizeitaktivitäten bedeutet eine Intensivierung und damit auch eine zusätzliche Belastung für das Siedlungsgebiet, sprich Fauna, Flora und die Menschen. Es ist darum wichtig, die Umweltverbände bereits bei der Projektierung einzubeziehen um Licht-, Lärm- und andere Emissionen auf ein Minimum zu beschränken.

VM01, S. 329
Der Ansatz zur Vereinheitlichung von Parkierungsreglementen mit Unterstützung durch den Kanton entspricht einer langjährigen Forderung des VCS für die Bewirtschaftung von Parkflächen. Es ist zu wünschen, dass diese Lenkungsmassnahme dem ÖV, aber auch den Geschäften in der Altstadt zugutekommt.

In den Wohnquartieren der Stadt Schaffhausen ist insbesondere die Einrichtung von Blauen Zonen mit entsprechender Einschränkung der maximalen Parkierungszeit vorzusehen, um der heute vielerorts vorherrschenden Zuparkierung der Quartierstrassen durch orts- und quartierfremde Motorfahrzeuge entgegenzuwirken. Die Quartierstrassen sollen als wichtige Lebens- und Begegnungsräume prioritär den Bedürfnissen der direkt Anwohnenden dienen.

Soweit unsere Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung. Wir bedanken uns für den Einbezug unserer Vorschläge und Anmerkungen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen
VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
Sektion Schaffhausen

Iren Eichenberger
Vorstandsmitglied

Felix Schweizer
Vorstandsmitglied

Übermittelt in Papierversion per Bote am 14. Februar 2025;
als PDF-Dokument per E-Mail am 14. Februar 2025