

Zeitfahrkarte für Busse und Bahnen

Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und thematische Einordnung

Die Stadt Nürnberg will die Förderung des sogenannten Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen) weiter vorantreiben. Dies erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund des ambitionierten Klimaschutzfahrplans 2020 – 2030 und der anvisierten Verkehrswende.

Im Auftrag der VAG wird jährlich eine Mobilitätsuntersuchung durchgeführt, die u.a. die alltägliche Verkehrsmittelwahl erfragt. 2019 wurde festgestellt, dass 61 % aller Wege von Nürnbergerinnen und Nürnbergern mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Dieser Anteil liegt damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt und bewegt sich auf einem ähnlichen Niveau wie in anderen deutschen Großstädten mit mindestens 500 000 Einwohnern (vgl. [Abb. 1](#)), die in der bundesweiten Studie „*Mobilität in Deutschland 2017*“ (MiD 2017) ermittelt wurden. 39 % aller Wege der Nürnberger Bevölkerung werden dagegen mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad bewältigt, also mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Als verkehrspolitische Zielmarke strebt Nürnberg an, dass künftig 70 % aller Wege zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖV zurückgelegt werden (vgl. 4. Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Nürnberg: „*Nürnberg nachhaltig 2015-2017*“, S. 82), so dass noch eine ansehnliche Wegstrecke bis zur Zielerreichung bevorsteht.

In der vom Amt für Stadtforschung und Statistik durchgeführten Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg wird regelmäßig nach den größten Problemen in Nürnberg gefragt. Die meisten Nennungen fielen dabei in den letzten Jahren auf den Mobilitäts- und Verkehrssektor. 2019 ließen sich über 40 % aller Antworten diesem Aufgabenbereich zuordnen, danach wurden die Probleme des Wohnungsmarktes mit knapp 20 % aller Antworten angeführt. Als konkreter Einzelaspekt wurden die Kostenstrukturen des ÖV am häufigsten genannt bzw. kritisiert (10 % aller Antworten). Nach dem Stadtratsbeschluss vom 17.06.2020 wird spätestens am 1. Januar 2023 ein 365-Euro-Jahresticket im Stadtgebiet Nürnberg eingeführt. Diese Entscheidung war Anlass dafür, um sich mit den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen

Verkehrssystems eingehend zu beschäftigen. Ein Schwerpunktthema der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019 bildeten Fragen zu den Mobilitätsvoraussetzungen und dem Mobilitätsverhalten der erwachsenen

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Besitzquote von Zeitfahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr (ÖV) und die Inanspruchnahme von Bussen und Bahnen in Nürnberg ist auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen deutschen Großstädten mit mindestens 500 000 Einwohnern.
- ÖV-Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber, die mehrere Optionen bei der Verkehrsmittelwahl besitzen, sind häufig mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs.
- Ein gut ausgebauter ÖV ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Nutzung von Bussen und Bahnen, um als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr aufzutreten.
- Im Berufs- und Ausbildungsverkehr ergeben sich schon heute Umstiegspotenziale vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel von knapp 25 %.
- Wenn das 365-Euro-Jahresticket dazu führt, dass insgesamt wesentlich mehr Nürnbergerinnen und Nürnberger ÖV-Zeitkarten besitzen, dann wird es den Umstieg in Richtung Umweltverbund fördern.

Abb. 1: Verteilung des Wegeaufkommens zwischen Umweltverbund und MIV (in %)

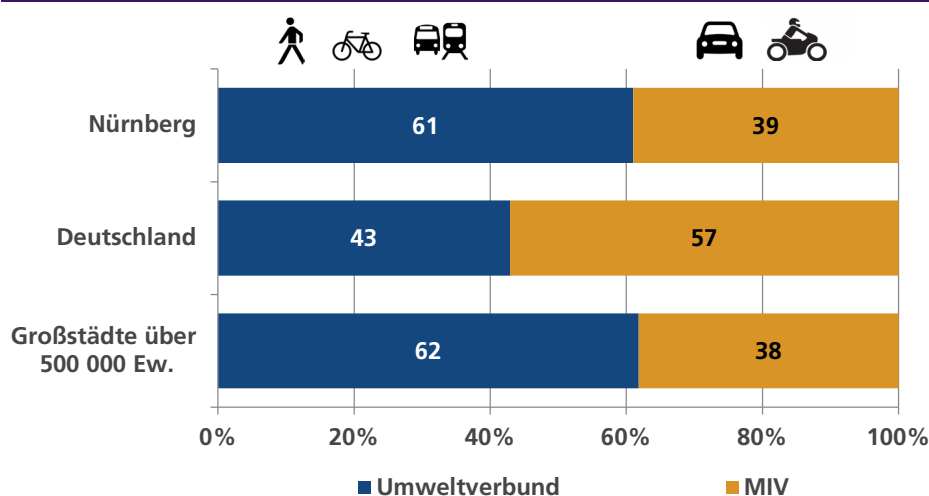
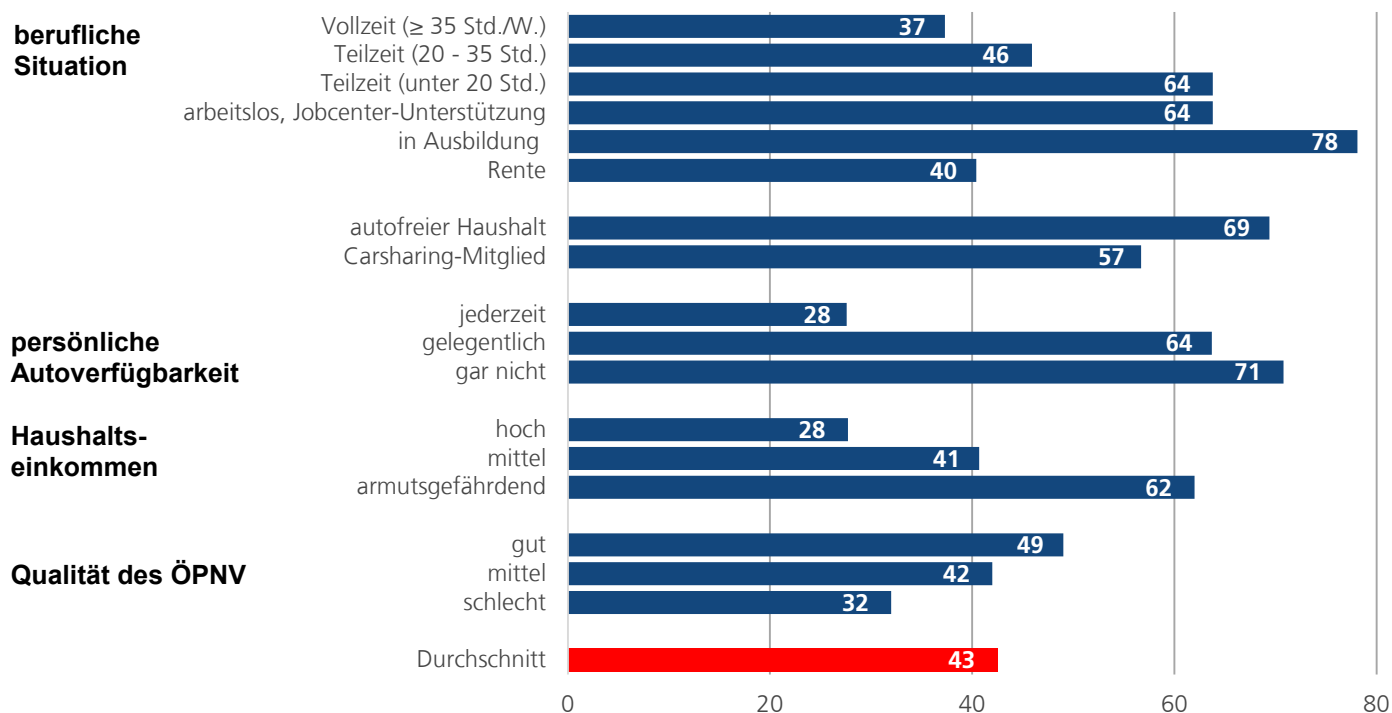


Abb. 2: Besitzquoten von Zeitfahrkarten für den ÖV nach ausgewählten Merkmalen (in %)

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Nürnberger Bevölkerung. Die Ergebnisse zu diesem Themenblock wurden in dem Sonderbericht **S276** veröffentlicht. Die nachstehenden Analysen sollen insbesondere vorhandene Nutzungsstrukturen beschreiben und -potenziale aufdecken. Die Befragung hat vor dem Corona-Ausbruch stattgefunden. Ob das Virus langfristige Folgen auf die Verkehrsmittelwahl haben wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Besitz von Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr

Der Zeitkartenbesitz im öffentlichen Personennahverkehr ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren Nutzung von Bussen und Bahnen beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt im Alltagsverkehr das öffentliche Transportsystem in einem viel stärkeren Maße. Im Zusammenspiel mit einem verbesserten Angebot lassen sich über die Erhöhung des Zeitfahrkartenbesitzes sicherlich neue ÖV-Kundinnen und -Kunden gewinnen.

43 % der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger ab 18 Jahre besitzen einen Zeitfahrtausweis für Busse und Bahnen. Dieser Anteil ist damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen deutschen Großstädten mit einer

vergleichbaren Einwohnerzahl (MiD-Ergebnis: 42 %).

Die höchste Zeitkartenbesitzquote findet sich unter den erwachsenen Schülerinnen und Schülern, Studierenden sowie den Auszubildenden. Knapp 80 % der in Ausbildung befindlichen Personen können auf eine ÖV-Zeitfahrkarte zurückgreifen (vgl. **Abb. 2**). Der Besitz einer Zeitfahrkarte ist von weiteren Faktoren wie der persönlichen Verfügbarkeit über einen Pkw, der Einkommenssituation oder der Qualität des öffentlichen Verkehrssystems abhängig. So steigt die Besitzquote, wenn sich in der Nähe der Wohnung eine U-Bahn- bzw. eine Straßenbahn-Haltestelle befindet. Knapp die Hälfte aller Personen, deren Wohnung unter 300 Metern von einer U-Bahn- bzw. eine Straßenbahn-Haltestelle entfernt ist, besitzt eine Zeitfahrkarte für Busse und Bahnen.

Weitere Mobilitätsvoraussetzungen

70 % der befragten Haushalte in Nürnberg besitzen mindestens ein Auto, folglich können 30% als autofreie Haushalte eingestuft werden. Darüber hinaus können zwei von drei Befragten jederzeit auf ein Auto zurückgreifen, ein Sechstel kann immerhin noch zeitweise bzw. nach Absprache ein Auto nutzen. Fast jeder fünften Person aus Nürnberg steht hingegen kein Auto zur Verfügung.

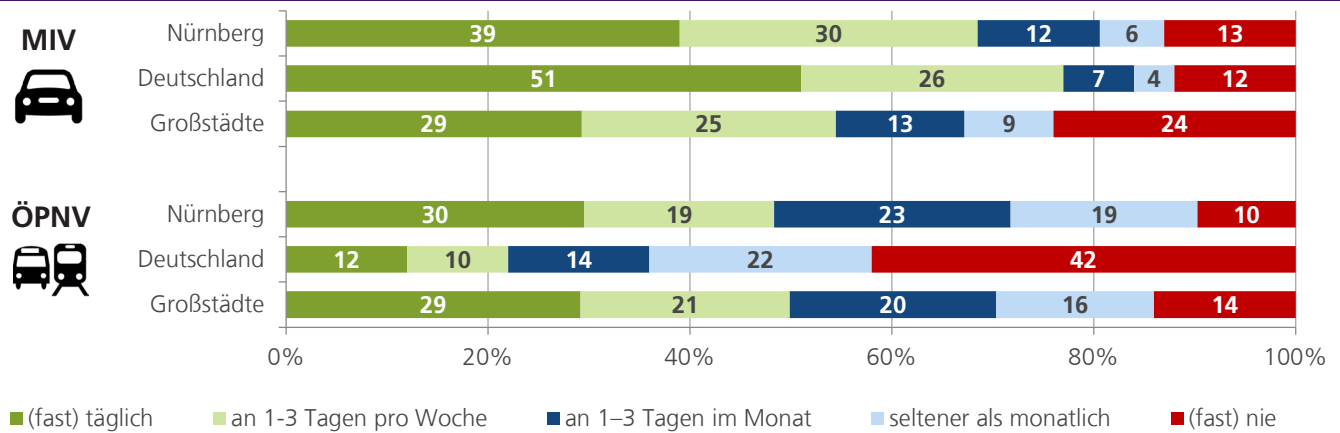
Aus der Kombination von ÖV-Zeitkartenbesitz und der Pkw-Verfügbarkeit lassen sich persönliche Mobilitätsvoraussetzungen ableiten (vgl. **Tab. 1**).

Etwas weniger als die Hälfte aller Nürnbergerinnen und Nürnberger besitzt zwar keine Zeitfahrkarte für Busse und Bahnen, kann jedoch

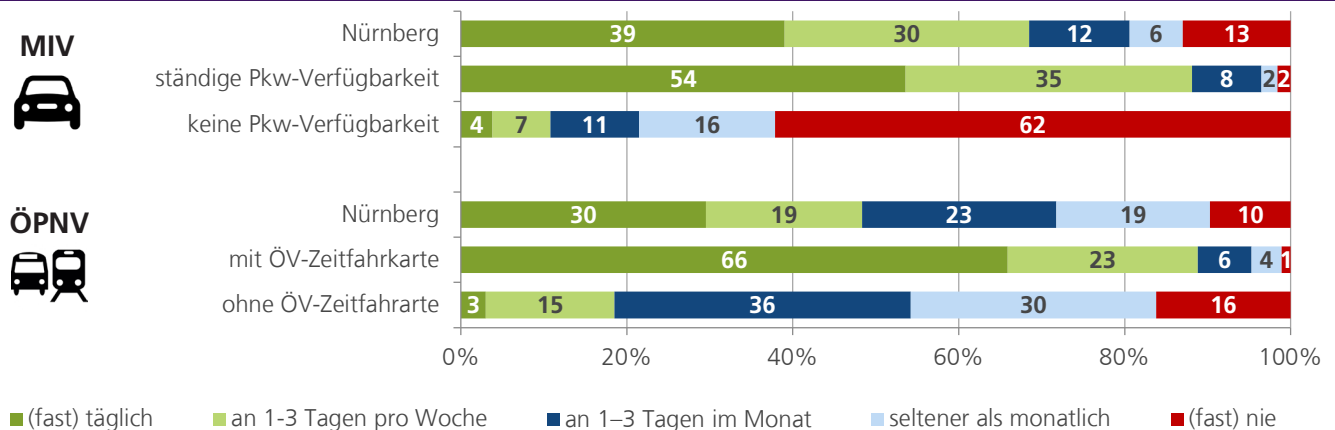
Tab.1: Mobilitätsvoraussetzungen (in %)

ÖV-Zeitfahrkarte	Pkw-Verfügbarkeit	Nürnberg
ohne ÖV-Zeitfahrkarte	jederzeit	47
	gelegentlich	6
	gar nicht	5
mit ÖV-Zeitfahrkarte	jederzeit	18
	gelegentlich	11
	gar nicht	13
Insgesamt		100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Abb. 3: allgemeine Verkehrsmittelnutzung im räumlichen Vergleich (in %)

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
 Quellen: Nürnberg: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019
 „Deutschland“ und „Großstädte“: Untersuchungsergebnisse aus „Mobilität in Deutschland 2017“

Abb. 4: allgemeine Verkehrsmittelnutzung nach Mobilitätsvoraussetzungen in Nürnberg (in %)

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
 Quellen: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

ohne Einschränkung über einen Pkw verfügen. Immerhin 18 % haben sowohl eine ÖV-Zeitkarte, als auch eine ständige Pkw-Verfügbarkeit, so dass diese Gruppe bei der Verkehrsmittelwahl mehrere Optionen besitzt. Demgegenüber verfügen 5 % weder über eine ÖV-Zeitkarte noch über ein Auto.

Nutzungshäufigkeit von Auto sowie Bussen und Bahnen in der Region

Um räumliche Vergleiche zu ermöglichen, wurde eine identische Frage aus der MiD-Studie gestellt. Die allgemeine Nutzungshäufigkeit der motorisierten Verkehrssysteme (Pkw und ÖV) ergibt folgendes Bild: Vier von zehn befragten Nürnbergerinnen und Nürnbergern nutzen das Auto täglich, weitere 30 % benutzen es zumindest mehrmals wöchentlich (vgl. [Abb. 3](#)). Das öffentliche Verkehrssystem in der Region wird indes etwas seltener in Anspruch genommen; 30 % sind täglich mit Bussen und Bahnen unterwegs. Ein

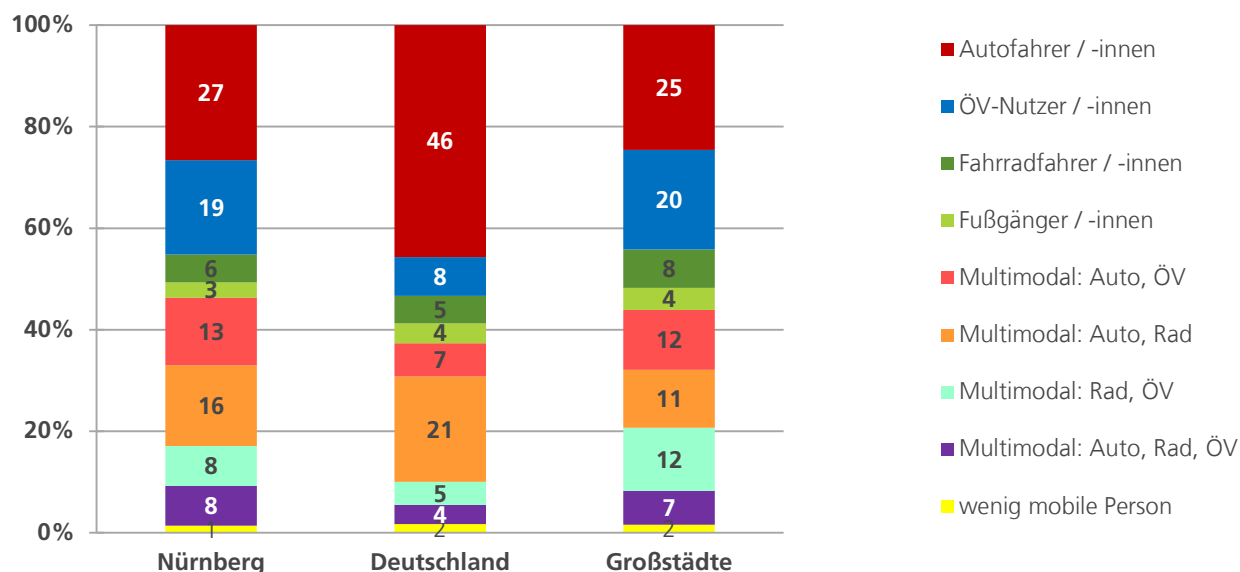
vergleichbarer Anteil von 30 % fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sporadisch (seltener als monatlich oder so gut wie nie). Mehrheitlich liegen die festgestellten Nutzungshäufigkeiten für Nürnberg auf einem ähnlichen Niveau anderer Städte mit einer vergleichbaren Einwohneranzahl. Das Auto wird in Nürnberg öfters genutzt als in anderen deutschen Großstädten.

Das Ausmaß der Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln ist abhängig von den persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen. Über die Hälfte aller Personen, denen ständig ein Auto zur Verfügung steht, nutzt z.B. das Auto täglich. Auf der anderen Seite sind zwei von drei Inhaberinnen und Inhabern einer ÖV-Zeitfahrkarte täglich mit Bussen und Bahnen unterwegs (vgl. [Abb. 4](#)).

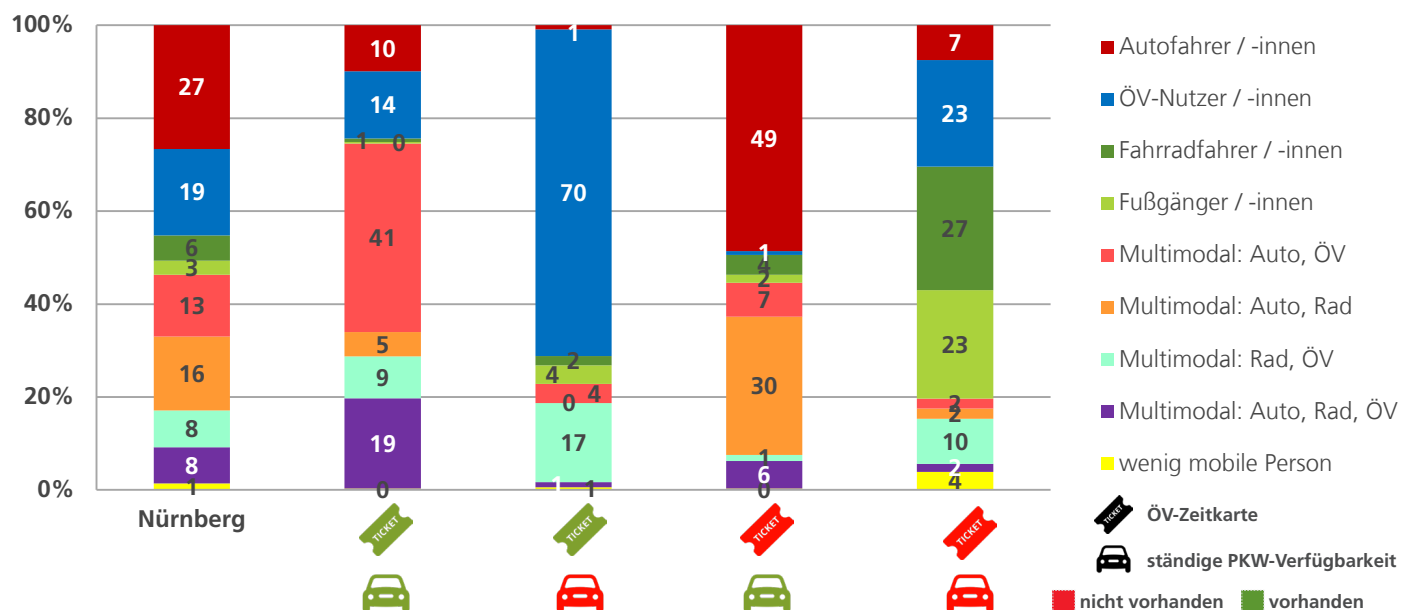
Aus der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung aller abgefragten Verkehrsarten (Auto, ÖV, Fahrrad, zu Fuß) lässt sich eine Typologie

entwickeln, die weitere Aufschlüsse über das Mobilitätsverhalten erlaubt. Damit kann abgelesen werden, ob die persönliche Fortbewegung im Wesentlichen auf einem (monomodal) oder auf mehreren Verkehrsmitteln (multimodal) beruht (vgl. [Abb. 5](#)).

Die bedeutende Stellung des Autos zeigt sich darin, dass über ein Viertel der befragten Personen nur mit diesem Verkehrsmittel regelmäßig unterwegs ist. Knapp ein Fünftel der Befragten setzt meistens für die Fortbewegung öffentliche Verkehrsmittel ein. 6 % fahren vorwiegend mit dem Fahrrad und 3 % sind in der Regel lediglich als Fußgänger unterwegs; d.h. 9 % nehmen nur selten ein motorisiertes Transportmittel in Anspruch. Alles in allem sind 54 % aller Personen hauptsächlich als monomodale Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer anzusehen.

Abb. 5: Typen der Verkehrsmittelnutzung im räumlichen Vergleich (in %)


Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
 Quelle: „Nürnberg“: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019
 „Deutschland“ und „Großstädte“: Untersuchungsergebnisse aus „Mobilität in Deutschland 2017“

Abb. 6: Typen der Verkehrsmittelnutzung nach Mobilitätsvoraussetzungen in Nürnberg (in %)


Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
 Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

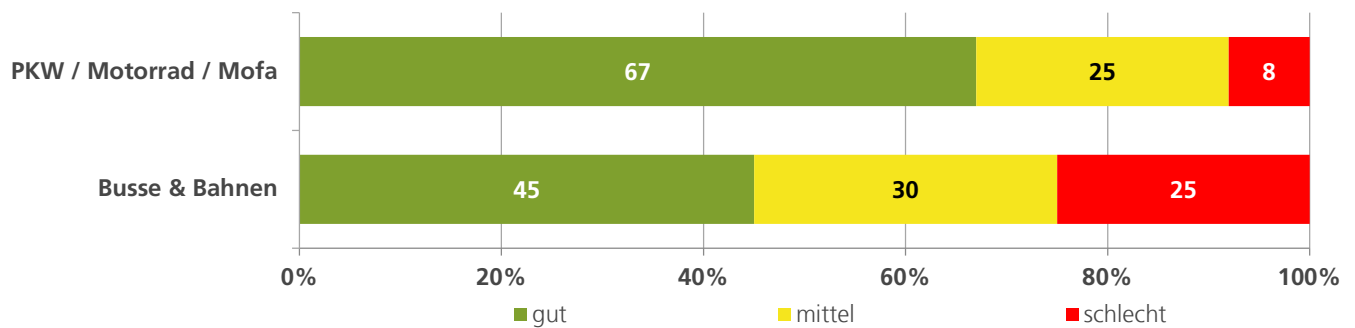
Demgegenüber sind 45 % als kombinierte bzw. multimodale Mobilitätstypen einzuschätzen. Als häufigste Kombinationen kommen in Nürnberg die regelmäßige Nutzung von Pkw und Rad (16 %) bzw. Auto und öffentliche Verkehrsmittel (13 %) vor. Immerhin 8 % aller Nürnbergerinnen und Nürnberger nutzen alle abgefragten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Busse und Bahnen) mehrmals in der Woche.

Im Vergleich zu den anderen Großstädten mit über 500 000 Einwohnern sind keine signifikanten Unterschiede erkennbar. Die Anteile der multimodalen Nutzerinnen

und Nutzer sind annähernd gleich, wobei die Kombination „Fahrrad und ÖV“ in Nürnberg etwas seltener vorkommt als in den deutschen Großstädten. Die etwas höhere Autonutzung in Nürnberg führt zu leicht erhöhten Anteilen in den entsprechenden Kategorien.

Die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen bestimmen maßgeblich die alltägliche Verkehrsmittelnutzung (vgl. Abb. 6). So bewegen sich ÖV-Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber, die über keinen Pkw verfügen, überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln fort. Im Gegensatz dazu nutzen Personen, die keine

ÖV-Zeitfahrkarte besitzen, aber jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen können, vor allem das Auto als Fortbewegungsmittel. Diejenigen, die weder eine ÖV-Zeitfahrkarte besitzen noch auf einen Pkw zurückgreifen können, sind häufig mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Die Aktivitätsmuster in dieser Gruppe scheinen mehrheitlich auf eine wohnungsnaher Mobilität ausgerichtet zu sein, da sie die motorisierten Verkehrssysteme relativ selten in Anspruch nehmen. Die Personengruppe, die sowohl ständig über einen Pkw als auch über eine ÖV-Zeitfahrkarte verfügen, besitzen vielfältige Mobilitätsoptionen. Diese

Abb. 7: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes nach Verkehrssystem (in %)


Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Wahlfreiheit spiegelt sich in ihrem Mobilitätsverhalten wider: 74 % in dieser Gruppe ist als multimodaler Mobilitätstyp unterwegs. Ein Fünftel dieses Typs nutzt neben dem öffentlichen Transportsystem, das Auto und das Fahrrad mehrmals wöchentlich.

Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle nach Verkehrsmitteln


















Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird von den betreffenden Befragten am besten eingestuft (vgl. Abb. 7). Während nur 8 % der Personen die Erreichbarkeit mittels Auto mit „schlecht“ benoten, schätzen zwei von drei Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden die Erreichbarkeit dieses Ziels mit „gut“ ein. Die Erreichbarkeitsbewertung mit

den öffentlichen Verkehrsmitteln fällt etwas schlechter aus. Knapp die Hälfte ist der Meinung, dass ihre Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle gut mit Bussen und Bahnen zu erreichen ist.

Eine kombinierte Auswertung der Erreichbarkeitsbewertung nach den beiden Verkehrssystemen zeigt, dass 30 % aller Personen den Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz sowohl mit dem Auto als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichen können; lediglich 2 % bewerten die Erreichbarkeit mit beiden Verkehrsmitteln als schlecht (vgl. Abb. 8). Entgegengesetzte Bewertungen kommen in 21 % aller Fälle vor: 17 % geben eine gute Auto- sowie eine schlechte ÖV-Erreichbarkeit an und bei 4% fällt die Bewertung genau andersherum aus (schlechte Auto-,

aber gute ÖV-Erreichbarkeit). Insgesamt bewerten 40 % der Betroffenen die Erreichbarkeit ihrer Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle mit dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln identisch (jeweils gut, mittel oder schlecht). 43 % sind der Auffassung, das Ziel besser mit dem Auto erreichen zu können. Diese Personen gaben jeweils bessere Bewertungen für die Autoerreichbarkeit an (MIV gut – ÖV mittel, MIV gut – ÖV schlecht oder MIV mittel – ÖV schlecht). Umgekehrt erreichen 17 % den Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz besser mit dem öffentlichen Transportsystem als mit dem Auto. Zusammenfassend zeigt diese Analyse, dass 57 % aller Erwerbstätigen und Auszubildenden die Erreichbarkeit ihrer Berufs- bzw. Ausbildungsstelle mit Bussen und Bahnen identisch oder besser einschätzen als mit dem Auto.

Abb. 8: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes nach Verkehrssystem (in %)

		Erreichbarkeitsbewertung mit dem Auto			ÖV gesamt
		gut	mittel	schlecht	
ÖV-Erreichbarkeitsbewertung	gut	 30%	 11%	 4%	 45%
	mittel	 20%	 8%	 2%	 30%
	schlecht	 17%	 6%	 2%	 25%
Auto gesamt		 67%	 25%	 8%	MIV  ÖV  100%

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Potenzialanalysen zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

Aus den Befragungsergebnissen können Überlegungen über Verlagerungspotenziale in Richtung der Nutzung von Bussen und Bahnen angestellt werden. Die Nutzung einer ÖV-Zeitfahrkarte bietet sich vor allem bei Wegen an, die regelmäßig durchgeführt werden.

Bei vergleichbaren persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen kann der Besitz einer Zeitfahrkarte für das öffentliche Verkehrssystem einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Wenn beispielsweise Personen mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz sowohl mit dem Auto als auch mit Bussen und Bahnen gut erreichen können, entscheidet maßgeblich der ÖV-Zeitkartenbesitz, mit welchem motorisierten Verkehrsmittel dieses Ziel angesteuert wird (vgl. **Abb. 9**). Gut acht von zehn Zeitfahrkarteninhaberinnen und -inhabern nutzen für die Wegstrecke das öffentliche Verkehrssystem. Demgegenüber fahren 95 % aller Personen ohne Zeitfahrkarte mit dem Auto. Personen, mit diesen Mobilitätsvoraussetzungen (ständige Pkw-Verfügbarkeit, keine ÖV-Zeitkarte, Nutzung des Autos auf den Arbeits-/Ausbildungsweg) stellen immerhin einen Anteil von 8 % aller Erwerbstätigen bzw. Personen in der Ausbildung.

Wenn der Betrachtungsrahmen weiter gefasst wird, ergibt sich sogar ein Verlagerungspotenzial vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel von bis zu 24 %. Diese Personen fahren auf der einen Seite mit dem Auto zur Arbeit oder zur Ausbildungsstelle, bewerten auf der anderen Seite die Erreichbarkeit dieser Ziele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gut oder zumindest mittel. Über die Hälfte dieser Personen ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gelegentlich unterwegs (zwischen mindestens einmal im Monat bis mehrmals wöchentlich), hat also schon praktische Nutzungserfahrungen sammeln können. Ein gewisser Teil dieses Potenzials kann sicherlich über geeignete Maßnahmen gewonnen werden. Der übrige Teil wird aus diversen Gründen (von Bequemlichkeit, über persönliche Aversionen gegenüber dem öffentlichen Verkehrssystem bis hin zur beruflichen Angewiesenheit auf ein Auto) weiterhin mit einem eigenen Fahrzeug den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg antreten.

Eine entsprechende Analyse wurde ebenfalls zur Erreichbarkeit der Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle mit dem Fahrrad durchgeführt. Hier wurde ein Verlagerungspotenzial von 22 % vom Auto auf das Fahrrad ermittelt. Die beiden Potenzialwerte bewegen sich folglich auf einem ähnlichen Niveau.

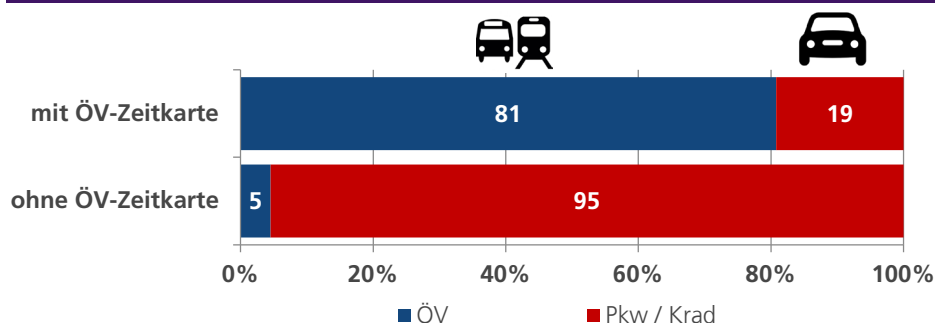
Fazit / Schlussfolgerungen

In den Analysen konnte nachgewiesen werden, dass Zeitfahrkarteninhaberinnen und -inhaber mit den öffentlichen Verkehrsmitteln tatsächlich regelmäßig unterwegs sind. Dies trifft selbst für Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer zu, die ständig auf ein eigenes Auto zurückgreifen können. Eine Erhöhung der Zeitfahrkartenbesitzquote wird zweifellos zu einer höheren Nutzungsinanspruchnahme von Bussen und Bahnen führen. Wenn also das 365-Euro-Jahresticket dazu führt, dass insgesamt wesentlich mehr Nürnbergerinnen und Nürnberger ÖV-Zeitfahrkarten besitzen, dann wird es den Umstieg in Richtung Umweltverbund fördern.

Das öffentliche Transportsystem kann sich als geeignete Alternative zum motorisierten Individualverkehr etablieren, wenn entsprechende Rahmenbedingungen vorhanden sind bzw. geschaffen werden. Dies lässt sich schon heute für Wege in das Stadtzentrum feststellen. Über die Hälfte aller Nürnbergerinnen und Nürnberg nutzt Busse und Bahnen, um in das Stadtzentrum zu gelangen; lediglich 14 % fahren mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad. Das gut ausgebildete öffentliche Verkehrsnetz im Stadtzentrum, die vergleichsweise kurzen Fahrtzeiten, die dichte Taktfolge, die Bereitstellung von Fahrgastinformationssystemen oder die kurzen Wege von bzw. zu den Haltestellen sind wesentliche Qualitätsmerkmale, die ein attraktives öffentliches Verkehrssystem ausmachen.

In den letzten Jahren sind die Pendlerverflechtungen in der Metropolregion Nürnberg überproportional angestiegen. Insofern ist die Bestrebung einer größeren regionalen Reichweite des 365-Euro-Tickets sinnvoll.

Abb. 9: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits-/Ausbildungsplatz mit vergleichbaren Mobilitätsvoraussetzungen (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Unschlittplatz 7a, 90403 Nürnberg, Telefon 09 11 / 2 31- 28 43, Fax 09 11 / 2 31- 74 60
statistikinfo@stadt.nuernberg.de, www.statistik.nuernberg.de

Zitiervorschlag: Stadt Nürnberg - Amt für Stadtforschung und Statistik (2020): Stadtforschung und Statistik Aktuell (M507).

Druck: noris inklusion gemeinnützige GmbH, Werk West/Druckerei, Dorfäckerstraße 37, 90427 Nürnberg

LD

