

Dipl.-Kaufmann Roland Fischer

Eisenbahnverkehr 2001

In Deutschland waren im Jahr 2001 insgesamt 130 Eisenbahnunternehmen am öffentlichen Eisenbahnverkehr beteiligt. Diese Unternehmen haben insgesamt 2001 Mill. Fahrgäste befördert und 289 Mill. t Güter transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr wurde beim Fahrgastaufkommen eine Stagnation (-0,1%) verzeichnet, die beförderte Gütermenge ging um 2,0% zurück. Gegenüber dem Jahr 2000 erhöhten sich die Einnahmen im Personenverkehr um 2,9% auf 5,5 Mrd. Euro; der entsprechende Wert für den Güterverkehr (3,3 Mrd. Euro) lag um 0,4% unter dem Vorjahresergebnis.

Für die Abwicklung dieser Verkehrsleistungen wurden Ende 2000 etwa 209 400 Beschäftigte (-8,8%) auf einem Schienennetz von rund 41 700 km Länge eingesetzt. In dem Bericht werden, neben näheren Ausführungen zu den o. a. Themen, noch Angaben zu Fahrzeugbeständen und Unfällen veröffentlicht.

Vorbemerkung

Der folgende Beitrag behandelt in erster Linie Ergebnisse über die Verkehrsleistungen der Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs.¹⁾ Der Berichtskreis der Eisenbahnstatistik ist funktional abgegrenzt, das heißt es melden alle inländischen Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Eisenbahnverkehr als Haupt-, Neben- oder Hilfstätigkeit betreiben. Im Berichtsjahr 2001 waren dies 130 Unternehmen. In den Berichtskreis der Eisenbahnstatistik somit nicht einbezogen sind diejenigen Eisenbahnunternehmen, die keiner allgemeinen Beförderungspflicht unterlie-

gen und nicht das öffentliche Netz nutzen. Zu diesen Unternehmen zählen hauptsächlich Hafen- und Werksbahnen.

1 Personenverkehr

Die Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs beförderten im Jahr 2001 insgesamt 2001 Mill. Fahrgäste. 136 Mill. Personen fuhren im Fernverkehr, während mit 1 865 Mill. über 90% der Fahrgäste die Eisenbahnen im Nahverkehr benutzten. Im Vergleich zu 2000 ging die Zahl der Fahrgäste der Eisenbahnen insgesamt um 0,1% zurück; insbesondere durch Verlagerungen vom Fernverkehr zum Nahverkehr kam es beim Fernverkehr sogar zu einem Rückgang von 5,9%, während der Nahverkehr eine Zunahme von 0,4% verzeichnete.

Bei den Ergebnissen ist zu beachten, dass jedes Eisenbahnunternehmen seine Fahrgäste angibt; das heißt steigt ein Reisender um und wechselt dabei das befördernde Unternehmen, so zählen beide Unternehmen den Reisenden als Fahrgast. Da immer mehr Eisenbahnunternehmen Teile des Nahverkehrs von der Deutschen Bahn AG übernehmen, ergeben sich durch Umsteigeverkehre zwischen diesen neuen Gesellschaften und der Deutschen Bahn AG Doppelzählungen der Fahrgäste in größerem Umfang (rd. 120 Mill. Umsteiger pro Jahr). Dadurch kommt es im Vergleich zu früheren Perioden zu einer Erhöhung der Zahl der beförderten Personen. Um einen Vergleich mit den Ergebnissen der Vorjahre zu ermöglichen, wurden die Daten der Fahrgäste für die Vorperioden entsprechend angepasst.

¹⁾ Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann.

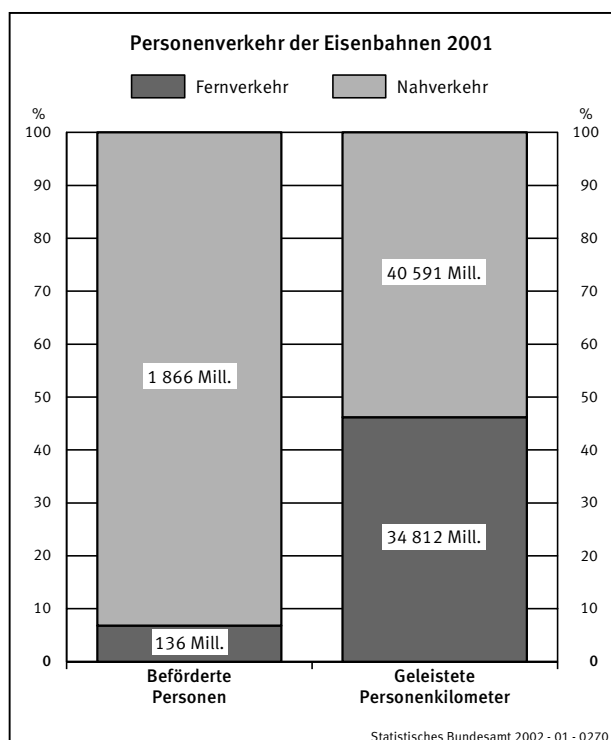
Tabelle 1: Personenverkehr der Eisenbahnen

Verkehrsart	1990 ¹⁾	1995	2000	2001	2001 gegenüber 2000
	Mill.				%
Beförderte Personen	1 643	1 921	2 003	2 001	-0,1
Fernverkehr	-	149	144	136	-5,9
Nahverkehr	-	1 772	1 859	1 865	+0,4
Geleistete Personenkilometer	61 985	73 970	75 111	75 403	+0,4
Fernverkehr	-	35 277	35 853	34 812	-2,9
Nahverkehr	-	38 693	39 257	40 591	+3,4

1) Ohne Doppelzählungen.

Die im Personenverkehr erbrachte Verkehrsleistung wird als Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der Entfernung in Form von Personenkilometern (Pkm) ermittelt. Sie stieg 2001 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 0,4% auf 75,4 Mrd. Pkm; davon entfielen 34,8 Mrd. Pkm (-2,9%) auf den Fernverkehr und 40,6 Mrd. Pkm (+3,4%) auf den Nahverkehr; auch hier haben hauptsächlich die Verlagerungen von Fernverkehren zum Nahverkehr zu den gezeigten Veränderungen geführt.

Schaubild 1



2 Güterverkehr

Mit insgesamt 288,5 Mill.t lag die transportierte Gütermenge im Jahr 2001 um 2,0% unter dem Ergebnis des Vorjahres und konnte damit die relativ positive Verkehrsentwicklung des Jahres 2000 (+2,4%) nicht fortsetzen. Haupt-

ursache für den Rückgang der Beförderungsmenge waren die wieder abnehmenden Transportaufträge für Güter des Montanbereichs.

2.1 Wagenladungsverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Der weitaus größte Teil der Bahntransporte entfällt auf den frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr. Dieser nahm von 2000 auf 2001 um 2,0% auf 288,2 Mill.t ab. Die bei diesen Transporten erbrachten Beförderungsleistungen nahmen noch stärker, und zwar um 2,3% auf 74,3 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ab.

Von den Gütern des frachtpflichtigen Verkehrs sind 189,6 Mill.t (-2,1%) im Binnenverkehr, also zwischen deutschen Be- und Entladeorten, befördert worden; die tonnenkilometrische Leistung ging dabei um 1,4% auf 34,6 Mrd.tkm zurück. Im grenzüberschreitenden Verkehr sank der Versand um 2,5%; insgesamt wurden 41,3 Mill.t in das Ausland transportiert. Der Empfang aus dem Ausland nahm um 1,2% auf 47,2 Mill.t ab. Der Durchgangsverkehr durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland nahm gleichzeitig um 2,9% ab; hier wurden 10,2 Mill.t Güter transportiert.

Tabelle 2: Güterverkehr der Eisenbahnen

Gegenstand der Nachweisung	1990	2000	2001	2001 gegenüber 2000
Beförderungsmenge				
		Mill. t		%
Insgesamt	541,1	294,4	288,5	-2,0
Wagenladungsverkehr	520,5	294,2	288,2	-2,0
Binnenverkehr .....	.	193,6	189,6	-2,1
Versand in das Ausland ....	.	42,3	41,3	-2,5
Empfang aus dem Ausland .	.	47,7	47,2	-1,2
Durchgangsverkehr .....	.	10,5	10,2	-2,9
Dienstgutverkehr	16,5	0,3	0,3	+2,8
Beförderungsleistung				
		Mrd. tkm		
Insgesamt		76,1	74,3	-2,3
Wagenladungsverkehr .....	.	76,0	74,3	-2,3
Binnenverkehr .....	.	35,0	34,6	-1,4
Versand in das Ausland ....	.	17,0	16,4	-3,7
Empfang aus dem Ausland .	.	15,9	15,6	-1,5
Durchgangsverkehr .....	.	8,1	7,7	-5,3
Dienstgutverkehr .....	.	0,1	0,1	-1,3

Damit hat sich der Anteil des internationalen Eisenbahnverkehrs auf dem deutschen Netz seit 1991 bei der beförderten Tonnage von 22 auf 34% erhöht. Der internationale Anteil an der tonnenkilometrischen Leistung erreichte durch die im Vergleich zum Binnenverkehr meistens größeren Transportweiten 2001 sogar einen Anteil von 54% an der tkm-Gesamtleistung; hierbei ist anzumerken, dass beim grenzüberschreitenden Verkehr nur die auf dem Bundesgebiet geleisteten Tonnenkilometer nachgewiesen werden.

Schaubild 2

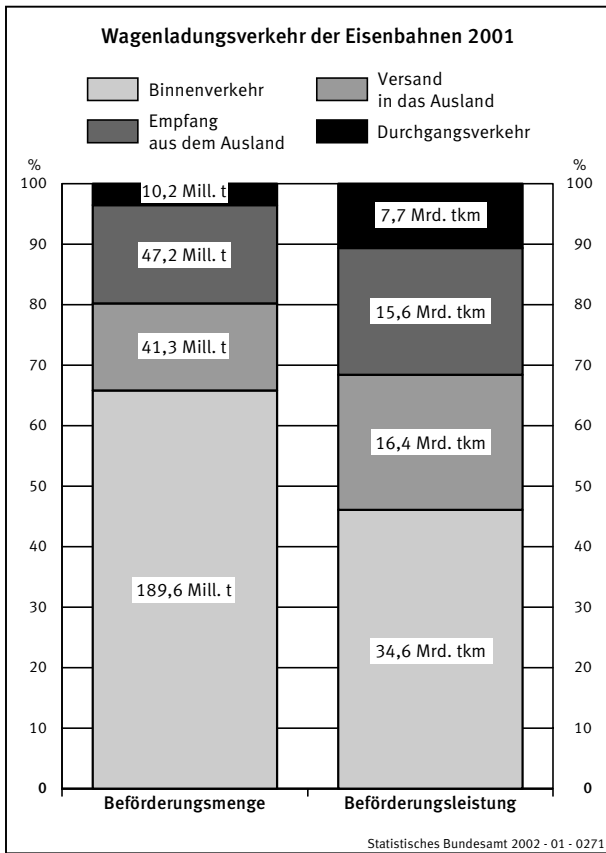
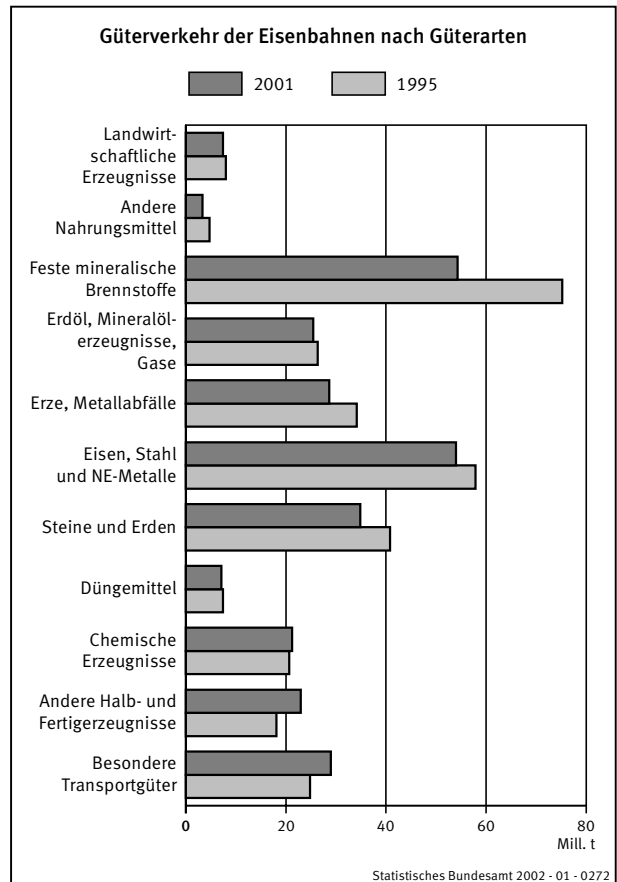


Schaubild 3



2.2 Wagenladungsverkehr nach Güterarten

Wie bereits erwähnt mussten die Eisenbahnen nach der positiven Entwicklung des Vorjahres im Montangüterbereich wieder eine sinkende Nachfrage nach Gütern dieser Produktkategorie registrieren. Bei den Kohletransporten fiel die

beförderte Menge um 4,1 Mill. t (- 6,9%) auf 54,3 Mill. t und bei „Erzen und Metallabfällen“ um 1,5 Mill. t (- 5,1%) auf 28,7 Mill. t. Bei den Transporten von „Eisen, Stahl und NE-Metallen“ blieb die beförderte Gütermenge mit 54,0 Mill. t (+ 0,3%) annähernd unverändert.

Tabelle 3: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen nach Güterabteilungen

Güterabteilungen	1990	1995	2000	2001	2001 gegenüber 2000
	Mill. t				%
Insgesamt	520,5	318,2	294,2	288,2	-2,0
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	.	8,0	10,3	7,4	-27,8
Andere Nahrungsmittel	.	4,7	3,5	3,3	-5,7
Feste mineralische Brennstoffe	.	75,2	58,4	54,3	-6,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	.	26,4	24,7	25,4	+2,8
Erze, Metallabfälle	.	34,2	30,2	28,7	-5,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	.	57,9	53,9	54,0	+0,3
Steine und Erden	.	40,8	32,7	34,9	+6,7
Düngemittel	.	7,4	7,4	7,1	-4,9
Chemische Erzeugnisse	.	20,6	21,7	21,2	-2,1
Andere Halb- und Fertigerzeugnisse	.	18,1	21,5	22,9	+6,6
Besondere Transportgüter	.	24,8	30,0	29,0	-3,2

Bei den Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen wurde mit 7,4 Mill. t eine Verkehrseinbuße von 27,8% gegenüber dem Jahr 2000 festgestellt; damit hat sich das sehr positive Ergebnis des Jahres 2000 (+ 31,9% gegenüber 1999) nicht fortsetzen können.

Bei den „Besonderen Transportgütern“²⁾ wurde ein Minus von 3,2% auf insgesamt 29,0 Mill. t registriert; von dieser Güterkategorie entfällt ein großer Teil auf Transporte des kombinierten Verkehrs.³⁾

2.3 Wagenladungsverkehr nach Bundesländern

Durchleuchtet man den Güterverkehr der Eisenbahnen nach Bundesländern, so stellt man fest, dass 34% des Ladungsaufkommens innerhalb der Landesgrenzen der einzelnen Bundesländer sowohl ein- als auch ausgeladen wurden. Damit zeigt sich, dass die Eisenbahn – ähnlich wie beim

2) Transportgüter, die nach ihrer Art nicht einzugruppiert sind.
3) Beförderung von Containern und Wechselbehältern sowie „Rollende Landstraße“.

Personenverkehr – auch im Güterverkehr in hohem Umfang über relativ kurze Entfernungen genutzt wird.

Rund 33% aller Güter wurden zwischen den Bundesländern transportiert, während 14% in das Ausland versandt wurden und 16% der gesamten Tonnage aus dem Ausland in Deutschland empfangen wurden.

Tabelle 4: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen 2001 nach Ländern und Hauptverkehrsbeziehungen
Mill. t

Land	Verkehr innerhalb des Bundeslandes ¹⁾	Versand in das	Empfang aus dem	Versand in das	Empfang aus dem
		übrige/n Bundesgebiet		Ausland	
Insgesamt	95,3	94,6	94,6	41,2	47,4
Baden-Württemberg	4,1	4,2	7,5	4,2	3,9
Bayern	8,3	5,4	9,3	7,3	9,9
Berlin	0,1	1,0	3,6	0,1	0,4
Brandenburg	1,8	7,4	8,8	2,1	3,6
Bremen	0,2	2,1	5,0	1,6	1,3
Hamburg	0,0	13,7	7,3	2,0	1,7
Hessen	1,8	5,0	4,3	2,0	1,6
Mecklenburg-Vorpommern	0,6	2,9	3,9	0,8	0,4
Niedersachsen	8,5	9,2	15,4	3,2	2,1
Nordrhein-Westfalen	50,4	16,3	11,1	8,0	10,9
Rheinland-Pfalz ...	0,7	3,2	3,8	2,9	1,3
Saarland	10,2	2,0	0,9	1,5	5,6
Sachsen	0,7	6,9	5,3	2,1	3,0
Sachsen-Anhalt ...	6,7	12,7	3,3	1,5	0,7
Schleswig-Holstein	0,9	1,5	1,8	1,0	0,4
Thüringen	0,3	1,3	3,3	0,9	0,6

1) Versand = Empfang.

Ein besonders hohes Transportaufkommen innerhalb von Landesgrenzen zeigte sich bei den Ländern mit bedeutenden Kohle- und Stahlstandorten. So wurden zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen mit 50,4 Mill. t rund 52% des gesamten Eisenbahngüteraufkommens innerhalb des Landes befördert. Im Saarland wurde mit 10,2 Mill. t die Hälfte aller Güter innerhalb der Landesgrenzen transportiert.

2.4 Container- und Huckepackverkehr

Wie bereits in den vergangenen Jahren melden die Eisenbahnen im Rahmen des kombinierten Verkehrs den Transport von Großcontainern und Wechselbehältern als zusammengefasste Position, da für sie transporttechnisch kein Unterschied besteht. Im Jahr 2001 musste auch dieser Beförderungszweig im Eisenbahnverkehr eine leichte Verkehrseinbuße hinnehmen; es wurden 1,8 Mill. beladene Einheiten (-3,4%), die mit 23,7 Mill. t Gütern (-1,9%) beladen waren, befördert. Auch beim Transport von leeren Ladeeinheiten hielt der Abwärtstrend an: Mit 0,6 Mill. Einheiten wurde ein Minus von 8,5% registriert.

4) Z. B. Zahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten.

5) Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik liegen als Jahresstatistik für 2001 erst zu einem späteren Zeitpunkt vor.

Im „Huckepackverkehr“ konnte im Jahr 2001 dagegen mit 385 200 (+5,5%) mit Ladung beförderten Lastkraftfahrzeugen und Sattelanhängern eine Steigerung registriert werden; bei einer Tonnage von 9,0 Mill. t Gütern ergab sich dabei sogar ein Plus von 11,8%. Beim Transport von leeren Fahrzeugen wurde dagegen mit 8 100 beförderten Einheiten ein geringer Aufkommensrückgang festgestellt (-1,9%).

3 Einnahmen

Die Eisenbahnunternehmen erzielten im Jahr 2001 insgesamt 8,8 Mrd. Euro an Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr (+1,6% gegenüber 2000); dabei stiegen die Einnahmen im Personenverkehr um 2,9% gegenüber 2000 auf 5,5 Mrd. Euro. In diesem Betrag sind neben den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf auch die Ausgleichszahlungen des Bundes⁴⁾ enthalten. Die im Jahr 2001 im Rahmen der Neuordnung des Eisenbahnwesens für den Schienenpersonennahverkehr nach einem Verteilungsschlüssel über die Bundesländer zugewiesenen Bundesleistungen in Höhe von mehr als 6 Mrd. Euro sind in den nachgewiesenen Einnahmen nicht enthalten. Im Güterverkehr sanken die Einnahmen um 0,4% auf 3,3 Mrd. Euro.

Tabelle 5: Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Schienenverkehr¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	1995	2000	2001	2001 gegenüber 2000
	Mill. Euro			%
Insgesamt	8 471	8 644	8 783	+1,6
Personenverkehr	4 548	5 331	5 484	+2,9
Güterverkehr	3 922	3 313	3 299	-0,4

1) Ohne Umsatzsteuer.

4 Beschäftigte

Der seit Jahren bei den Eisenbahnunternehmen zu beobachtende Personalabbau setzte sich auch im Jahr 2000 fort.⁵⁾ Zum Jahresende 2000 beschäftigten die Eisenbahnunternehmen noch 209 400 Personen, etwa 20 000 Personen (-8,8%) weniger als Ende 1999.

5 Fahrzeugbestand

Zum Jahresende 2000 standen den Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs 3 888 Elektrolokomotiven und 3 933 Diesellokomotiven (einschl. Lokomotiven anderer Antriebsarten) zur Verfügung; das waren 67 Elektrolokomotiven (-1,7%) und 278 Diesellokomotiven (-6,7%) weniger als Ende 1999.

Bei den elektrischen Triebwagen nahm die Zahl der Einheiten, insbesondere durch die Auslieferung der neuesten

ICE-Züge, die als Triebwagen konzipiert sind, um 1 207 auf 4 150 zu. Auch bei den Dieseltriebwagen nahm im Zuge der Modernisierung des Fahrzeugparks die Zahl um 360 auf 1 760 Einheiten zu.

Tabelle 6: Fahrzeugbestand der Eisenbahnen¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	1990	1995	1999	2000
Einsatzbestand an Lokomotiven				
Insgesamt	12 263	9 458	8 166	7 821
Elektrische Lokomotiven	3 867	3 583	3 955	3 888
Diesellokomotiven ²⁾	8 396	5 875	4 211	3 933
Fahrzeuge für die Personenbeförderung und Gepäckwagen				
Insgesamt	23 920	20 058	23 182	22 962
Elektrische Triebwagen	2 461	2 880	2 943	4 150
Dieseltriebwagen	783	1 031	1 400	1 760
Reisezugwagen	19 235	14 791	15 333	13 872
Steuer- und Beiwagen	1 441	1 356	3 506	3 180
Sitzplätze insgesamt (1 000) ..	1 681	1 382	.	.
Gepäckwagen	2 232	419	511	144
Güterwagen				
Insgesamt ³⁾	426 008	256 041	191 718	190 446
Eigentumsbestand	367 592	178 493	132 396	131 372
Gedeckte Güterwagen	125 521	62 463	32 721	32 444
Offene Güterwagen	130 461	60 004	42 715	41 746
Flache Güterwagen	80 819	53 298	54 642	55 049
Sonstige Güterwagen .....	.	2 728	2 318	2 133
Dienstgüterwagen	6 318	5 222	378	461
Privatbestand	52 098	77 548	59 322	59 074
Gedeckte Güterwagen	8 706	10 083	9 698	10 538
Offene Güterwagen	1 470	2 841	2 756	2 574
Flache Güterwagen	3 030	10 528	5 876	6 068
Sonstige Güterwagen	38 892	54 096	40 992	39 894

1) Stand am Jahresende. – 2) Einschl. Fahrzeugen anderer Antriebsarten. – 3) Ohne Dienstgüterwagen.

Die Zahl der Fahrzeuge zur Personenbeförderung lag am Ende des Jahres 2000 mit 22 962 Einheiten um 220 Wagen (–0,9%) niedriger als im Jahr zuvor. Für die Güterbeförderung standen den Eisenbahnunternehmen 2000 in Deutschland insgesamt 190 446 Güterwagen zur Verfügung; das waren 1 272 Einheiten oder 0,7% weniger als im Vorjahr.

Von diesen Güterwagen waren 131 372 im Eigentumsbestand der Eisenbahnen (–0,8%) und 59 074 als Privatgüterwagen⁶⁾ bei den Eisenbahnunternehmen eingestellt (–0,4%).

6 Schienennetz

Zum Jahresende 2000 hatte das Schienennetz der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs eine Betriebsstreckenlänge von insgesamt 41 681 km und war damit, bedingt durch Neubaustrecken, um 69 km länger als im Vorjahr. Die Länge der elektrifizierten Strecken, auf denen der größte Teil der Eisenbahnleistungen erbracht wird, stieg im gleichen Zeitraum um 64 km auf 19 505 km.

6) Güterwagen, die nicht den Eisenbahnunternehmen gehören, aber in ihren Wagenpark eingestellt sind.

7) Todesfälle durch Selbstmorde sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Nach Angaben der DB-AG nehmen sich im Durchschnitt pro Tag drei bis vier Menschen auf den Bahngleisen das Leben; siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 4. März 1999.

Tabelle 7: Unternehmen und feste Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	1990	1995	1999	2000
Unternehmen	Anzahl	105	103	120	130
Eigentumsstreckenlänge	km	44 122	46 756	44 996	44 730
Betriebsstreckenlänge	km	44 001	45 118	41 612	41 681
dar.: elektrifiziert	km	16 120	18 551	19 441	19 505
eingleisig	km	3 216	4 074	4 290	4 285
mehrgleisig	km	12 904	14 477	15 151	15 220
Gesamtgleislänge	km	90 760	80 297	80 447	80 217
dar.: elektrifiziert	km	41 847	.	46 373	44 826
Bahnhöfe	Anzahl	5 828	5 768	5 441	5 317
Gleisanschlüsse	Anzahl	15 653	12 380	7 405	6 833
Höhengleiche Bahnübergänge	Anzahl	37 029	34 759	33 967	33 322
dar.: mit Schranken	Anzahl	15 606	15 218	.	.

1) Stand am Jahresende.

7 Unfälle

Auf dem von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betriebenen Netz ereigneten sich im Jahr 2000 insgesamt 946 Bahnbetriebsunfälle, bei denen Personenschaden registriert wurde; dabei wurden 247 Personen getötet und 1 214 Menschen verletzt.⁷⁾ Damit bewegt sich sowohl die Zahl der Unfälle als auch die der Getöteten und Verletzten, mit Ausnahme des durch den Großunfall in Eschede negativ beeinflussten Ergebnisses von 1998, seit Jahren in der gleichen Größenordnung.

Diejenigen Eisenbahnunfälle, an denen überwiegend nur Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren, forderten bei insgesamt 111 Entgleisungen, Zusammenstößen oder dem Aufprallen auf Gegenstände im Jahr 2000 insgesamt 12 Tote und 444 Verletzte. Mit 146 Getöteten wurde rund ein Drittel aller Todesopfer in der Kategorie der so genannten persönlichen Unfälle von Reisenden, Bahnbediensteten und Bahnfremden registriert; hier wurden 371 Verletzte gezählt. Zu einer Kollision mit Wegbenutzern kam es auf höhengleichen Bahnübergängen in 242 Fällen; dabei starben 84 Menschen und 352 Personen wurden verletzt. [u](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2002

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: N. N.
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: wirtschaft-und-statistik@destatis.de

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage
Part of the Elsevier Group
Postfach 43 43
72774 Reutlingen
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35
E-Mail: destatis@s-f-g.com

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: www.destatis.de

oder bei unserem Informationsservice
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- www.destatis.de/kontakt