

Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2014

Im Auftrag der



Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Inhalt

1	Einleitung durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.....	2
2	Methodik und Verteilung	4
2.1	Methodik und Datensatz	4
2.2	Verteilung	6
3	Ergebnisse der Untersuchung	7
3.1	Ergebnisse auf Taxenebene in der Jahresbetrachtung	8
3.1.1	Anzahl der Schichten pro Jahr	8
3.1.2	Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr.....	8
3.1.3	Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr.....	9
3.1.4	Laufleistung pro Jahr	10
3.1.5	Anzahl der Touren pro Jahr	13
3.1.6	Nettoumsatz pro Jahr	16
3.2	Ergebnisse auf Schichtebene	20
3.2.1	Anzahl der Touren pro Schicht.....	20
3.2.2	Laufleistung pro Schicht.....	23
3.2.3	Nettoumsatz pro Schicht.....	26
3.2.4	Schichtdauer.....	29
3.2.5	Arbeitszeit pro Schicht	32
3.2.6	Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht.....	35
3.2.7	Umsatz je Arbeitsstunde pro Schicht	38
3.2.8	Arbeitsstunden nach Stundenumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal	41
3.2.9	Umsatz je Kilometer pro Schicht	43
3.2.10	Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht	46
3.3	Ergebnisse auf Tourenebene.....	49
3.3.1	Laufleistung pro Tour.....	49
3.3.2	Nettoumsatz pro Tour	52
3.3.3	Tourendauer	55
3.3.4	Touren nach Uhrzeiten	58
3.3.5	Touren nach Wochentagen.....	60
3.3.6	Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten.....	62
4	Anhang.....	69

1 Einleitung durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Die vorliegende Darstellung zur wirtschaftlichen Lage des Taxengewerbes in Hamburg baut auf den seit einem Jahrzehnt gesammelten Erfahrungen bei der systematischen Erhebung und Auswertung von Daten über Fahrleistungen und Umsätze im Taxiverkehr auf. Die erste Berichterstattung über das Jahr 2004 beruhte noch auf Selbstauskünften der Unternehmen. Allen folgenden Gutachten und Auswertungen lagen dagegen gemessene Daten zu Grunde. Dieser empirische Ansatz hat wichtige Impulse gegeben für das, was deutschlandweit inzwischen das „Hamburger Modell“ genannt wird: Betriebliche Angaben zu Fahrleistungen und Umsätzen werden im Verfahren zur Erteilung von Genehmigungen auf ihre Plausibilität überprüft. Gibt es hierbei nicht behebbare Mängel wird die Genehmigung verweigert. Während es Anfang 2004 noch mehr als 3 600 Taxenkonzessionen in Hamburg gab, sind es Ende Mai 2015 weniger als 3 200. Der Rückgang hat die Rahmenbedingungen für die Unternehmen, die alle Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erfüllen, ebenso spürbar verbessert wie die Qualität der Kundenbedienug durch das Taxigewerbe. Eine andere Kennzahl mag das verdeutlichen: Der erste Zwischenbericht des Gutachtens stellte ein Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 6,7 Jahren fest – heute ist ein Taxi in Hamburg durchschnittlich 3,8 Jahre alt.

Die Methodik der Datenerhebungen zum Taxigewerbe hat sich ebenfalls deutlich verändert. Ursprünglich beruhten die Auswertungen auf einem Sample von rund 100 Fahrzeugen, deren Daten regelmäßig per Key ausgelesen werden mussten. Die aus heutiger Sicht bescheidene Zahl von freiwilligen Teilnehmern aus dem Gewerbe und das vom Gutachter Linne&Krause entwickelte Verfahren haben Pionierarbeit geleistet. Denn hiermit wurde die Grundlage gelegt für die automatisierte Aufzeichnung und gesicherte Übertragung der Daten zu Fahrleistungen und Umsätzen, die mit dem Stichwort „Fiskaltaxameter“ bezeichnet wird. Inzwischen verfügen rund 2 100 Fahrzeuge in Hamburg über die erforderliche Technik, mit der die Daten an mehrere Dienstleister übertragen werden.

Der massive Anstieg der auszuwertenden Daten und der Gesichtspunkt, dass es sich empfiehlt, zwischen der Dienstleistungsfunktion für die Fiskaltaxameterdaten und der statistischen Auswertung zu trennen, haben die Verkehrsgewerbeaufsicht veranlasst, erstmals das Statistikamt Nord mit der Erstellung des jährlichen Berichts zu beauftragen.

Die früheren Gutachten und Berichte waren geprägt von der Unterscheidung zwischen Taxen mit Funkanschluss und Fahrzeugen ohne Funk. Diese beiden Gruppen finden sich im vorliegenden Bericht nicht mehr wieder. Während die frühere freiwillige Mitarbeit im Auswertungspanel eine eindeutige Zuordnung zu einer der Gruppen ermöglichte, ist dies bei dem nunmehr zu Grunde gelegten Datenbestand nicht mehr sicher gewährleistet. Die Datensätze aus den Fahrzeugen hätten hierzu von der Verkehrsgewerbeaufsicht nach der Funkzugehörigkeit gekennzeichnet werden müssen, was mit erheblichen Unsicherheiten verbunden gewesen wäre: Zahlreiche Unternehmen mit mehreren Fahrzeugen betreiben sowohl Taxen mit Funkanschluss als auch solche ohne, so dass die bisherige Unterscheidung bereits nicht unternehmensscharf war. Auch von Taxen mit Funkanschluss werden nicht durchgängig Fahraufträge von den jeweiligen Funkzentralen entgegengenommen; viele Fahrer melden sich zeitweise vom Funk ab und stehen am Taxenstand oder nehmen andere „Anläufer“ auf, so dass in der Realität die Unterscheidung zwischen Funk und ohne Funk nicht einmal für einzelne Fahrzeuge zutrifft. Hinzu kommt, dass elektronisch eingehende Fahraufträge nicht mehr ausschließlich durch die traditionellen Zentralen vermittelt werden, sondern zuneh-

mend unmittelbar über Apps. Deren Nutzung ist für die Verkehrsgewerbeaufsicht nicht mehr zu erkennen und zuzuordnen. Andererseits ist die App-Nutzung noch weniger signifikant für das Erscheinungsbild der Fahrzeuge/Unternehmen als die Funkzugehörigkeit. Sie findet sowohl bei Fahrzeugen mit wie ohne Funk in sehr unterschiedlichem Umfang statt. Somit ist die bisherige Unterscheidung der Unternehmen nach der technischen Form der Vermittlung immer weniger geeignet, um die tatsächliche Differenzierung im Gewerbe abzubilden.

Mit dem Verzicht auf die Differenzierung nach Funknutzung entfällt aber auch die Notwendigkeit, bei der Auswahl des Panels im Vorhinein eine möglichst hohe Repräsentativität auf der Grundlage vorhandener Kenntnisse über die Marktstruktur in Hamburg zu sichern. Bisher musste darauf geachtet werden, die Unterscheidung zwischen Betrieben mit und ohne Funk möglichst entsprechend der Verteilung auf dem Markt vorzunehmen und insbesondere im Funkbereich nicht zu viele Teilnehmer aus Unternehmen einzubeziehen, von denen überdurchschnittliche Umsätze erwartet wurden. Indem nunmehr alle mit Fiskaltaxameter ausgestatteten Fahrzeuge einbezogen werden, kann mehr Transparenz erzeugt werden. Alle Unternehmen haben danach verbesserte Möglichkeiten, ihre eigenen Ergebnisse mit der vorliegenden Auswertung zu vergleichen.

2 Methodik und Verteilung

Der vorliegende Bericht beruht auf einer Untersuchung der wichtigsten Kenngrößen des Hamburger Taxengewerbes. Dabei standen für das Jahr 2014 die Daten von 1 779 Fahrzeugen zu Verfügung, die in einem Datensatz von mehr als 8,5 Millionen Einzeldaten zusammengefasst und vom Statistikamt Nord analysiert wurden. Dies entspricht rund 54 Prozent der durchschnittlich 3 288 Taxen, die im Jahr 2014 in Hamburg angemeldet waren. Voraussetzung für die Teilnahme an der Auswertung war, dass Daten für mindestens drei Monate verfügbar waren. Dies traf für 1 779 der 2 104 mit dem sogenannten Fiskaltaxameter ausgestatteten Taxen zu.

2.1 Methodik und Datensatz

Die Untersuchung basiert auf folgenden Basiswerten, auf deren Grundlage alle weiteren Kenngrößen errechnet wurden: Anonymisierte laufende Identifikationsnummer des Taxis, Identifikationsnummer der Schicht, An- und Abmeldedatum sowie An- und Abmeldezeiten der Schicht, Gesamtkilometerstand zu Schichtanfang und Schichtende, Datum und Uhrzeit zu Tourenbeginn und -ende, gefahrene Kilometer pro Tour, Bruttoumsatz und Umsatzsteuersatz pro Tour. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal wurden dadurch identifiziert, dass Schichtanmeldungen mit mehr als einer Fahrernummer erfolgten und regelmäßig mehr als eine Schicht pro Tag geleistet wurde.

Nach Plausibilisierung der Daten standen noch 7 144 231 Touren für die Analyse zur Verfügung wobei von jedem der 1 779 Fahrzeuge Daten in die Berechnungen einfließen. Dies entspricht 98,8 Prozent der insgesamt im Datensatz enthaltenen Tourendaten.

Auch auf Schichtebene standen von jedem Fahrzeug Daten zur Verfügung. In mehreren Fällen konnten Schichten nicht in der Analyse berücksichtigt werden, da keine korrekte An- oder Abmeldung erfolgte und die Datensätze somit mehrere Schichten enthielten. Nach Plausibilisierung der Daten standen 572 760 Schichten für die Analyse zur Verfügung. Dies entspricht rund 87,5 Prozent der insgesamt im Datensatz enthaltenen Schichten.

Auf Taxiebene standen für 971 von insgesamt 1 779 Fahrzeugen Daten für das komplette Jahr zur Verfügung. Alle anderen Datensätze enthielten längere Zeitabschnitte ohne Datenübertragung. In den meisten Fällen stammten die unvollständigen Jahresdaten von Taxen, die erst im Laufe des Jahres auf die automatisierte Übertragung der Taxidaten umgestellt wurden, für die die Taxenkonzession erst im Laufe des Jahres erteilt wurde oder von Fällen in denen das Geschäft aufgegeben wurde.

Für einige Untersuchungen auf Jahresebene waren sowohl plausible Schichtdaten als auch plausible Jahresdaten der Taxen notwendig. Dies betraf beispielsweise die Anzahl der Schichten pro Jahr oder die Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr. Um diese Werte zu ermitteln, wurden lediglich Fahrzeuge mit einem geringen Anteil unplausibler Schichten analysiert. Für diese Auswertung standen insgesamt 404 Fahrzeuge zur Verfügung. Aufgrund der geringeren Anzahl der Fahrzeuge ist hier eine Unterteilung in verschiedene Betriebsgruppen nicht möglich.

Teilweise ist es möglich, Einzelergebnisse der verschiedenen Unterabschnitte auf einer höherliegenden Ebene rechnerisch zu ermitteln. So kann beispielsweise durch Division der

Anzahl der Touren pro Jahr durch die durchschnittliche Anzahl der Touren pro Schicht, die Anzahl der Schichten pro Jahr auf Taxenebene errechnet werden. Da die Berechnungen für jede Untersuchungsebene – Touren, Schichten und Jahresbetrachtung auf Taxenebene – auf verschiedenen Teilgruppen des Datensatzes basieren, kann es hierbei zu geringen Abweichungen kommen.

Bei prozentualen Anteilen können Rundungsdifferenzen auftreten. Damit kann die Summe aller Anteile um bis zu 0,2 Prozentpunkte von 100 abweichen.

2.2 Verteilung

Tabelle 1: Verteilung der Touren nach Betriebsart

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal	18,5 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	15,8 %
Mehrwagenbetriebe	65,7 %

18,5 Prozent der im Datensatz enthaltenen Touren stammen von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal und 15,8 Prozent von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal. Mit 65,7 Prozent stammt der überwiegende Teil der Touren im Datensatz von Mehrwagenbetrieben.

Tabelle 2: Verteilung der Schichten nach Betriebsart

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal	19,5 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	14,4 %
Mehrwagenbetriebe	66,0 %

Die Verteilung der Schichten im Datensatz unterscheidet sich leicht von der Verteilung der Touren. Dies rührt im Wesentlichen daher, dass, je nach Betriebsart, unterschiedlich viele Touren pro Schicht gefahren wurden.

Tabelle 3: Verteilung der Taxen nach Betriebsart

	Datensatz	Jahres- betrachtung	Jahres- betrachtung mit Schichtdaten
Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal	30,3 %	28,7 %	25,5 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	13,6 %	13,9 %	9,7 %
Mehrwagenbetriebe	56,1 %	57,4 %	64,8 %

Auf Taxenebene handelt es sich im gesamten Datensatz (1 779 Fahrzeuge) bei knapp 30 Prozent der Fahrzeuge um Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal, bei etwa 14 Prozent um Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal, rund 56 Prozent der Fahrzeuge zählen zu Mehrwagenbetrieben. In der Jahresbetrachtung ergeben sich keine gravierenden Unterschiede zur Ursprungsverteilung, die die ermittelten Werte der Analyse verzerren könnten.

In der Jahresbetrachtung mit plausiblen Schichtdaten hingegen ergeben sich starke Veränderungen im Vergleich zum Gesamtdatensatz. Insbesondere Einwagenbetriebe sind hier stark unterrepräsentiert. Daher wurden hier in der Gesamtbetrachtung Gewichtungsfaktoren verwendet um die Ursprungsverteilung im Datensatz wieder herzustellen.

3 Ergebnisse der Untersuchung

Wendet man die Ergebnisse der Jahresbetrachtung dieser Analyse auf das Hamburger Taxengewerbe mit seinen im Jahr 2014 durchschnittlich 3 288 konzessionierten Taxen an, ergeben sich beachtliche Werte. So wurden im Jahr 2014 rund 1,465 Millionen Schichten geleistet, in denen 15,279 Millionen Touren gefahren wurden und über 11,968 Millionen Stunden gearbeitet wurde. Zusammen legten die Hamburger Taxen eine Strecke von knapp 222,5 Millionen Kilometer zurück und erwirtschafteten einen Umsatz von rund 227,9 Millionen Euro.

Tabelle 4: Die wichtigsten Durchschnittsergebnisse auf einen Blick

Umsatz pro km	1,10 €
Umsatz pro Tour	15,02 €
Umsatz pro Arbeitsstunde (abzüglich gesetzlicher Pausen – nur Unternehmen mit Arbeitnehmern)	19,16 €
Umsatz pro Schicht	154,88 €
Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr (abzüglich gesetzlicher Pausen)	29,3 %
Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht	45,8 %

Die Ergebnisse werden im Detail in den folgenden Teilabschnitten aufgeführt und beschrieben. Dabei gliedert sich die Analyse in drei Unterabschnitte: Zunächst erfolgt im ersten Teil der Ergebnisbetrachtung eine Jahresdarstellung auf Taxenebene. Im zweiten Abschnitt werden Schichtdaten betrachtet. Im dritten Abschnitt folgt die Analyse der Tourendaten.

Eine Erläuterung der statistischen Instrumente und Grafiken befindet sich im Anhang dieses Berichts.

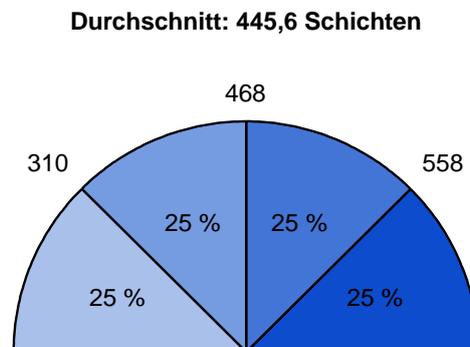
3.1 Ergebnisse auf Taxenebene in der Jahresbetrachtung

Die jährliche Anzahl der Schichten, die Anzahl der Arbeitsstunden und der prozentuale Be-
setztanteil, gemessen an der Arbeitszeit, werden auf Basis der Jahresdaten von 404 Fahr-
zeugen ermittelt. Die Analyse der Laufleistung, der Anzahl der Touren und des Nettoum-
satzes pro Taxi beinhaltet die Daten von 971 Fahrzeugen (279 Fahrzeuge von Einwagen-
betrieben ohne Fahrpersonal; 135 Fahrzeuge von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 557
Fahrzeuge von Mehrwagenbetrieben).

3.1.1 Anzahl der Schichten pro Jahr

Bei der Anzahl der Schichten handelt es sich um die insgesamt geleisteten Schichten eines
Fahrzeuges pro Jahr.

Grafik 1: Anzahl Schichten pro Taxi 2014 – Durchschnitt und Quartile



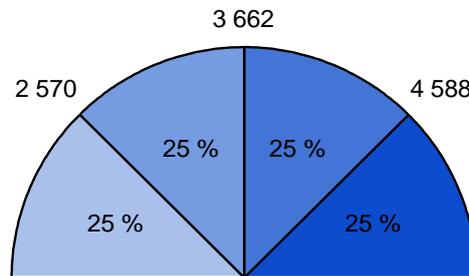
Ein Hamburger Taxi leistete 2014 durchschnittlich 445,6 Schichten. Wobei ein Viertel der
Fahrzeuge auf lediglich 310 oder weniger Schichten jährlich kam, während 25 Prozent mehr
als 558 Schichten im Jahr leisteten.

3.1.2 Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr

Die Arbeitszeit pro Jahr entspricht der aufsummierten Stundenzahlen aller Schichten pro
Jahr abzüglich aggregierter Pausenzeiten. Als Pausenzeiten wurden die gesetzlichen Pau-
senzeiten angenommen. Bei einer Schichtdauer unter sechs Stunden wurde keine Pausen-
zeit abgezogen, ab einer Schichtdauer von 6 Stunden und 30 Minuten eine Pausenzeit von
30 Minuten und ab einer Schichtdauer von 9 Stunden und 45 Minuten wurden 45 Minuten
abgezogen. Da lediglich Schichtzeiten inklusive der Pausenzeiten in den Datensätzen vor-
handen waren, wurden in den Übergangszeiten (zwischen 6 Stunden und 6 Stunden und 30
Minuten sowie zwischen 9 Stunden und 30 Minuten und 9 Stunden und 45 Minuten) gleiten-
de Pausenzeiten berechnet. Betrug die Schichtdauer beispielsweise sechs Stunden und
zehn Minuten, so wurde lediglich von einer Pausenzeit von zehn Minuten ausgegangen.

Grafik 2: Arbeitszeit in Stunden pro Taxi 2014 – Durchschnitt und Quartile

Durchschnitt: 3 640 Arbeitsstunden



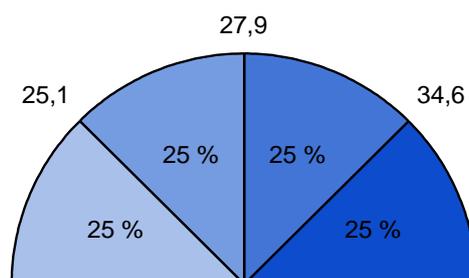
Im Durchschnitt wurden pro Hamburger Taxi 3 640 Arbeitsstunden im Jahr abgeleistet. In einem Viertel der Fahrzeuge wurde 2014 über 4 588 Stunden gearbeitet, dies entspricht etwas mehr als 191 vollen Tagen im Jahr. Ein Viertel erreichte 2 570 oder weniger Arbeitsstunden im Jahr 2014.

3.1.3 Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr

Der prozentuale Besetztanteil ermittelt sich aus dem Verhältnis der gesamten Zeiten innerhalb eines Jahres in denen das Taxi durch Kunden besetzt war, zur aggregierten Anzahl der jährlichen Arbeitszeit.

Grafik 3: Prozentualer Besetztanteil gemessen an der Arbeitszeit pro Taxi 2014 – Durchschnitt und Quartile

Durchschnitt: 29,3 Prozent

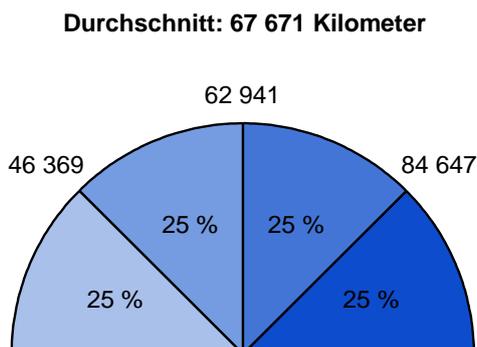


Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen 2014 während rund 29 Prozent ihrer Arbeitszeit besetzt. Wobei 25 Prozent lediglich einen Besetztanteil von gut einem Viertel ihrer Arbeitszeit oder weniger aufwiesen. Ein Viertel hingegen war während mehr als einem Drittel der Arbeitszeit im Jahr 2014 besetzt.

3.1.4 Laufleistung pro Jahr

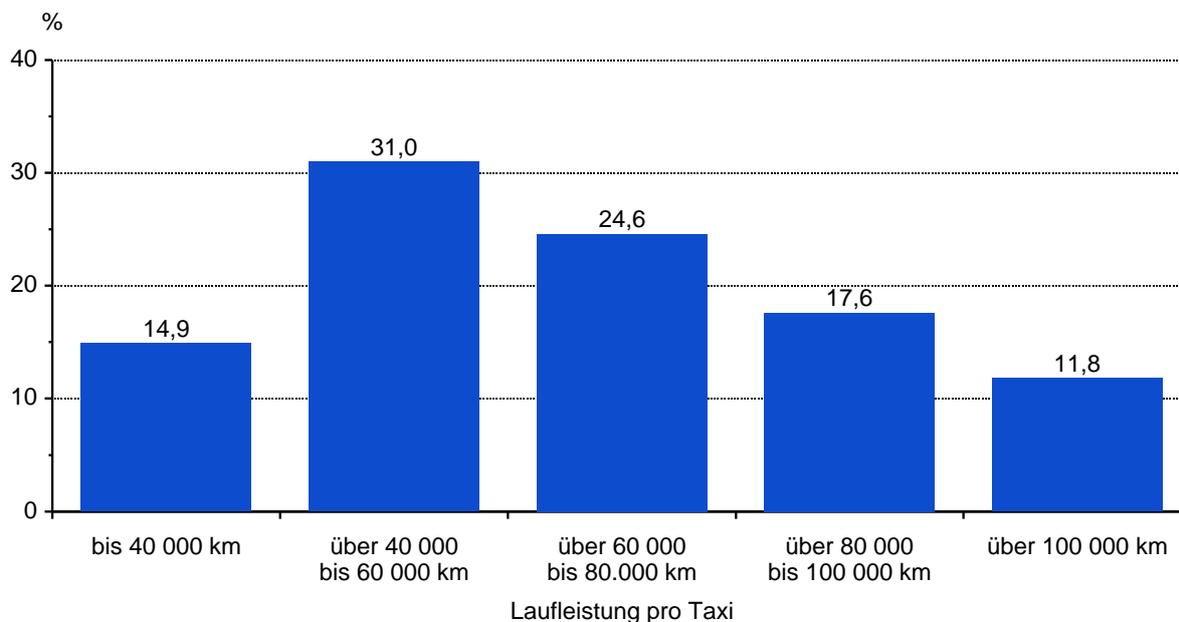
Die jährliche Laufleistung eines Taxies ergibt sich aus der Differenz des Kilometerstandes am Ende des Jahres und des Kilometerstandes zu Anfang des Jahres. Die Jahreslaufleistung enthält damit neben Kilometerlaufleistungen pro Schicht auch andere Fahrten, wie private Nutzung oder Testfahrten.

Grafik 4: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2014 – Durchschnitt und Quartile



Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen im Jahr 2014 rund 67 671 Kilometer unterwegs. Ein Viertel der Taxen erreichte Laufleistungen von über 84 647 Kilometer.

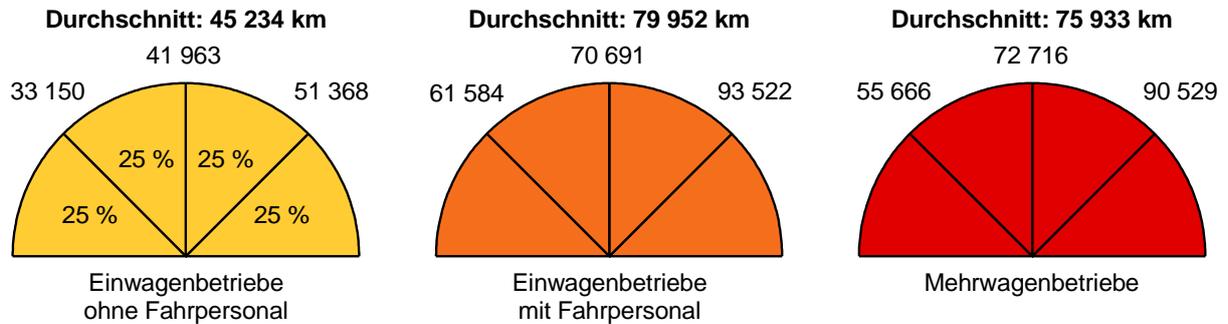
Grafik 5: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2014 – Verteilung



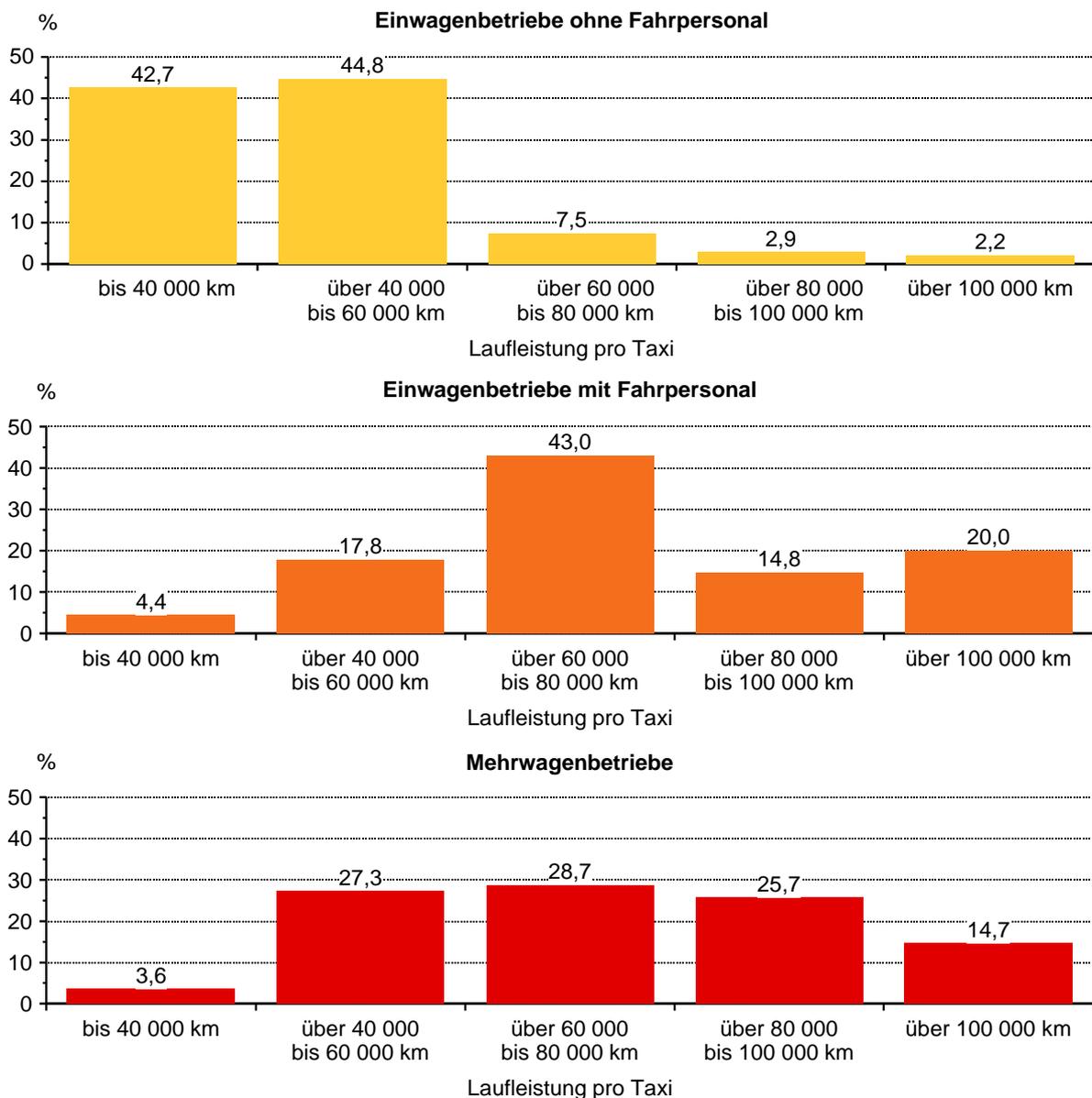
Mit 31 Prozent ist eine Laufleistung von über 40 000 bis maximal 60 000 Kilometern pro Jahr die am stärksten vertretene Gruppe. Knapp ein Viertel der Fahrzeuge erreichte 2014 Lauf-

leistungen zwischen 60 000 und 80 000 Kilometer. Gemeinsam machen diese beiden Gruppen etwas mehr als die Hälfte der Fahrzeuge aus. Fast zwölf Prozent der Fahrzeuge erreichten 2014 eine Laufleistung von über 100 000 Kilometern.

Grafik 6: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2014 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Hohe Laufleistungen werden vor allem von Fahrzeugen aus Betrieben mit Fahrpersonal erreicht. Während Einwagenbetriebe ohne Fahrer durchschnittlich rund 45 000 Kilometer im Jahr zurücklegten, kamen sowohl Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal als auch Mehrwagenbetriebe auf durchschnittliche Laufleistungen von über 75 000 Kilometern.

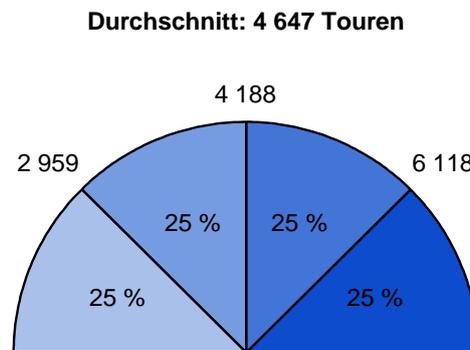
Grafik 7: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2014 nach Betriebsarten – Verteilung

Betrachtet man die einzelnen Betriebsarten getrennt voneinander, so ist zu erkennen, dass Fahrzeuge mit einer Laufleistung von maximal 40 000 Kilometern im Jahr fast ausschließlich zu Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal gehören. Knapp 88 Prozent der Taxen ohne Fahrpersonal weisen Laufleistungen von 60 000 Kilometern oder weniger auf. Mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge aus Betrieben mit Fahrpersonal legen hingegen über 60 000 Kilometer im Jahr zurück. Sowohl bei Einwagenbetrieben mit Fahrern als auch bei Mehrwagenbetrieben erreichten weniger als fünf Prozent der Fahrzeuge Laufleistungen, die unter 40 000 Kilometer jährlich lagen. Jeweils rund 15 beziehungsweise 20 Prozent der Fahrzeuge mit Fahrpersonal legten mehr als 100 000 Kilometer im Jahr zurück.

3.1.5 Anzahl der Touren pro Jahr

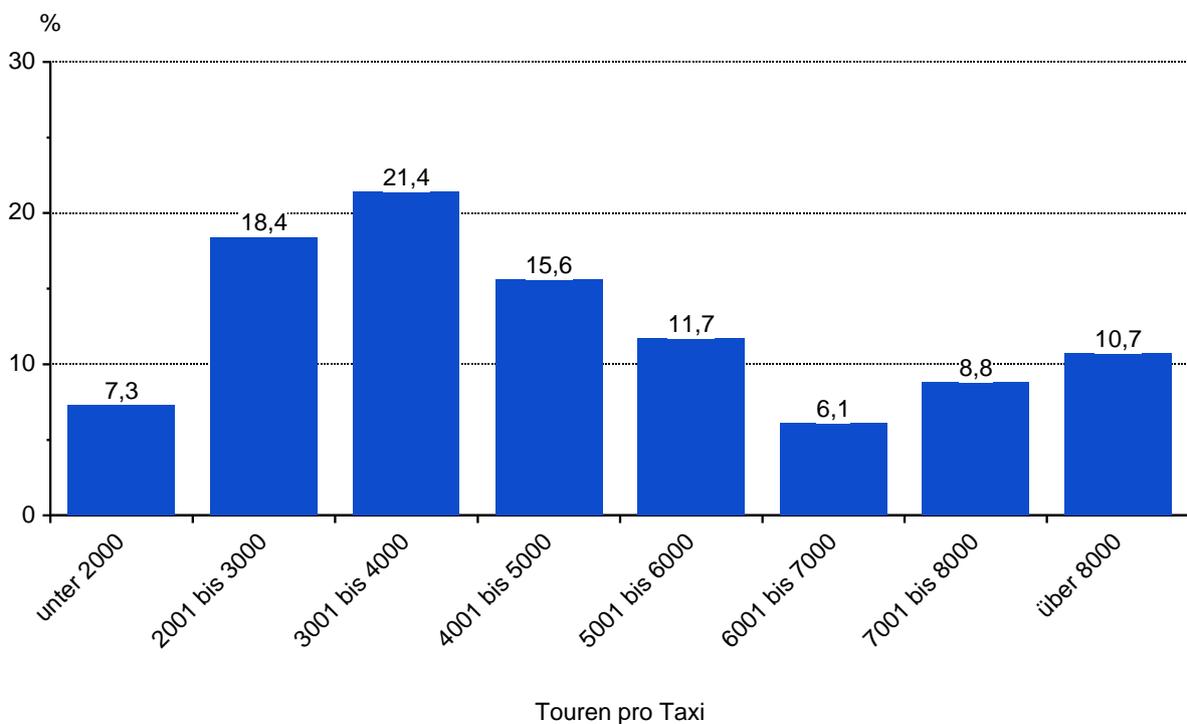
Die Anzahl der Touren entspricht der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi im Jahr 2014 zurückgelegt hat.

Grafik 8: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2014 – Durchschnitt und Quartile



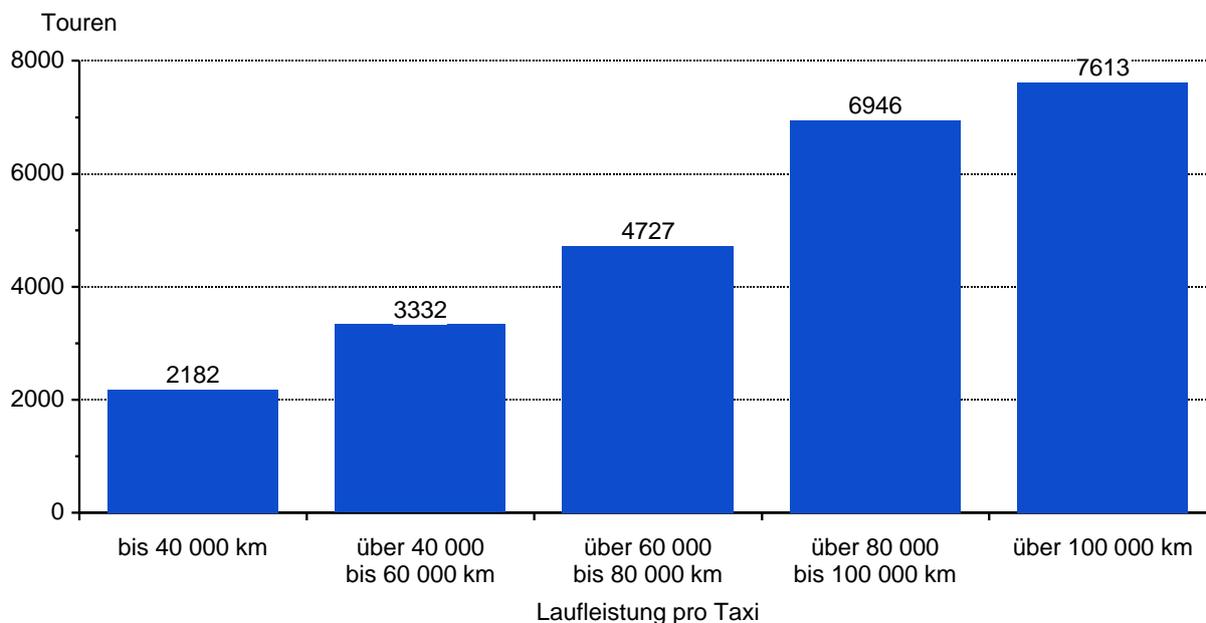
2014 legte ein Hamburger Taxi durchschnittlich 4 647 Touren zurück. Ein Viertel der Taxen leistete 2014 sogar über 6 118 besetzte Fahrten.

Grafik 9: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2014 – Verteilung



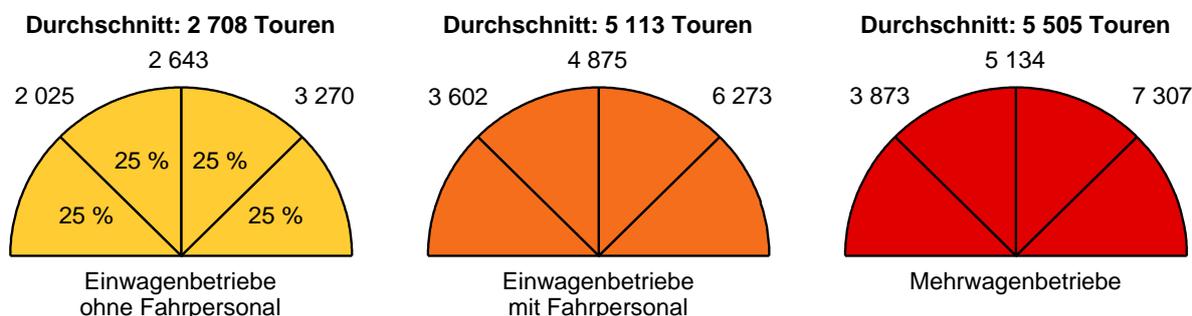
21,4 Prozent der Taxen legten 3 001 bis 4 000 Touren im Jahr zurück. während 27,3 Prozent zwischen 4 001 und 6 000 Touren hatten. Insgesamt fuhren über die Hälfte der Taxen zwischen 2 001 und 5 000 Touren. Über 8 000 Touren jährlich erreichten 10,7 Prozent der Fahrzeuge.

Grafik 10: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2014 – Durchschnitt nach Laufleistung



Die Anzahl der Touren steigt mit zunehmender Laufleistung, dabei werden im Durchschnitt je 20 000 zusätzlich gefahrener Kilometer rund 1 200 bis 1 400 Touren mehr gefahren.

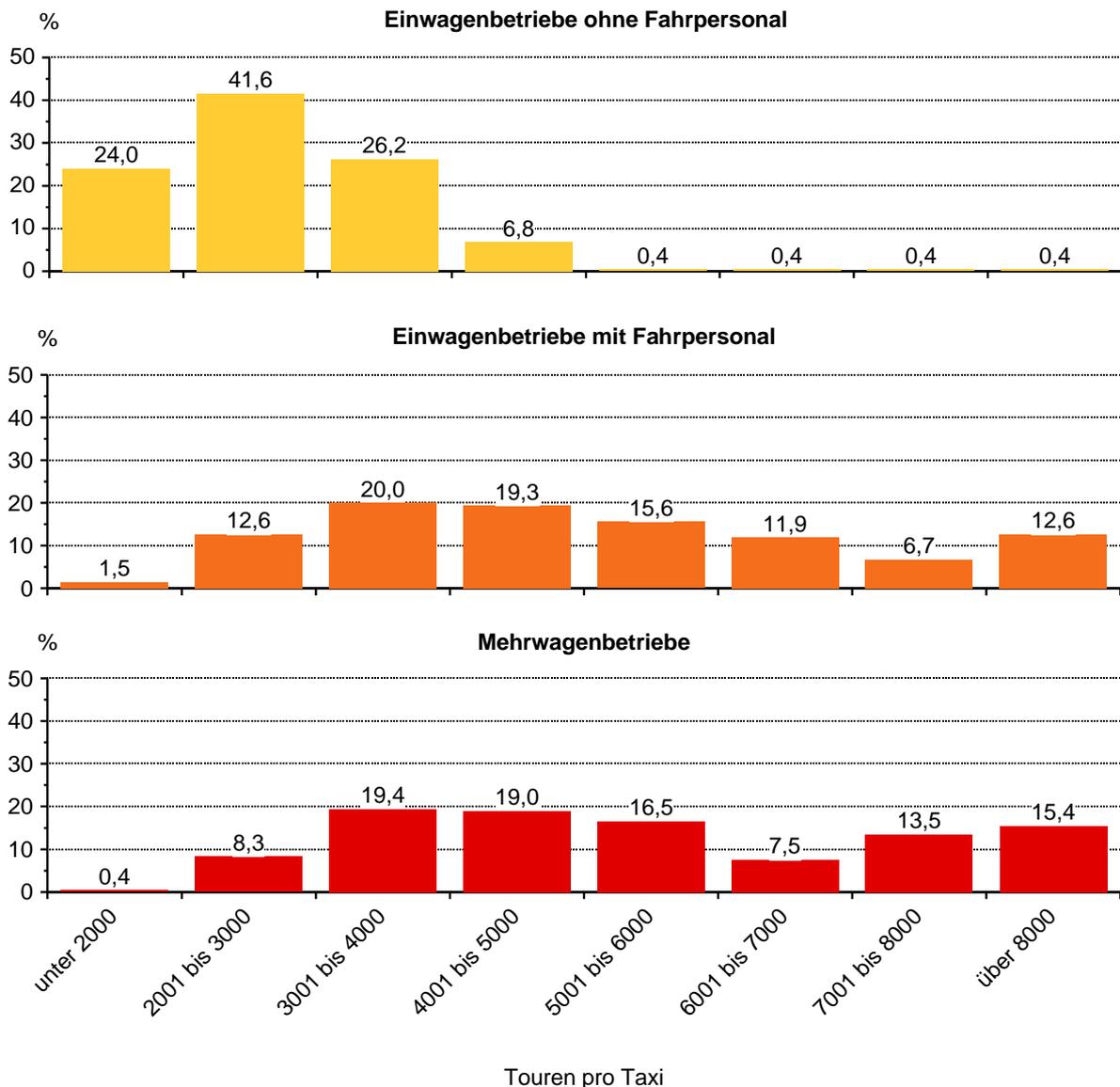
Grafik 11: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2014 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die Verteilung getrennt nach Fahrzeuggruppen zeigt, dass Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal im Jahr 2014 durchschnittlich 2 708 Touren zu verzeichnen hatten. Mehrwagenbetrie-

be erreichten mit 5 505 Touren mehr als doppelt so viele besetzte Fahrten. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen durchschnittlich auf etwas über 5 100 Touren.

Grafik 12: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2014 nach Betriebsarten – Verteilung

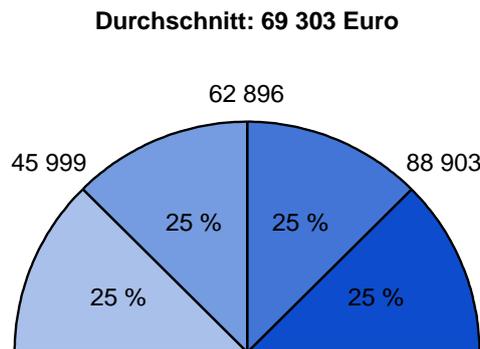


Wie bei der Laufleistung, wird auch bei der Anzahl der gefahrenen Touren deutlich, dass man die Kategorien mit vielen und wenigen Touren im Wesentlichen auf Betriebe mit und ohne Fahrpersonal aufteilen kann. Taxenbetriebe ohne Fahrpersonal sind 2014 in der Regel maximal 5 000 Touren gefahren. Rund 55 Prozent der Betriebe mit Fahrpersonal legten dagegen zwischen 3 001 und 6 000 Touren zurück. In beiden Gruppen mit Fahrpersonal liegt auch der Anteil der Fahrzeuge die mehr als 8 000 Schichten im Jahr leisteten über zehn Prozent.

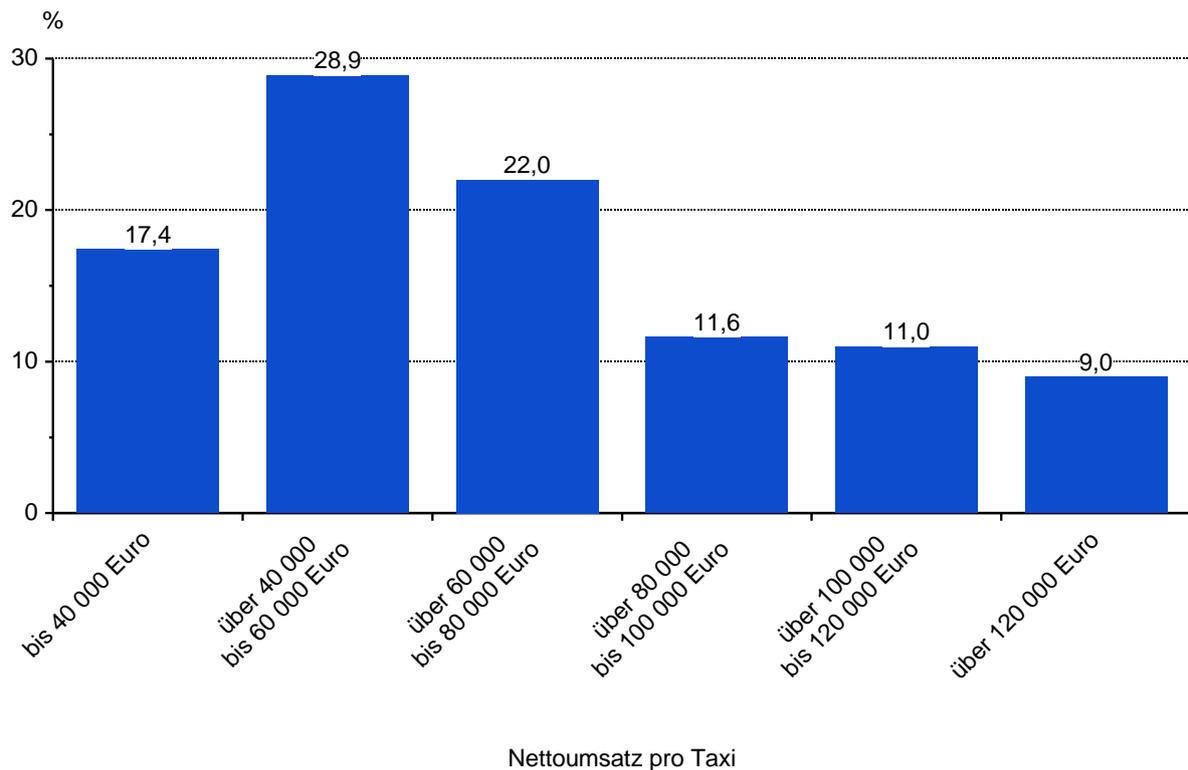
3.1.6 Nettoumsatz pro Jahr

Der Nettoumsatz pro Jahr ergibt sich aus der Summe aller Nettoumsätze der Fahrten die über das Jahr hinweg geleistet wurden. Dabei ermittelt sich der Nettoumsatz aus dem angegebenen Bruttoumsatz, abzüglich der ausgewiesenen Mehrwertsteuer. Der Begriff Jahresumsatz bezieht sich stets auf den Nettoumsatz. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Hamburger Pflichtfahrtgebiets).

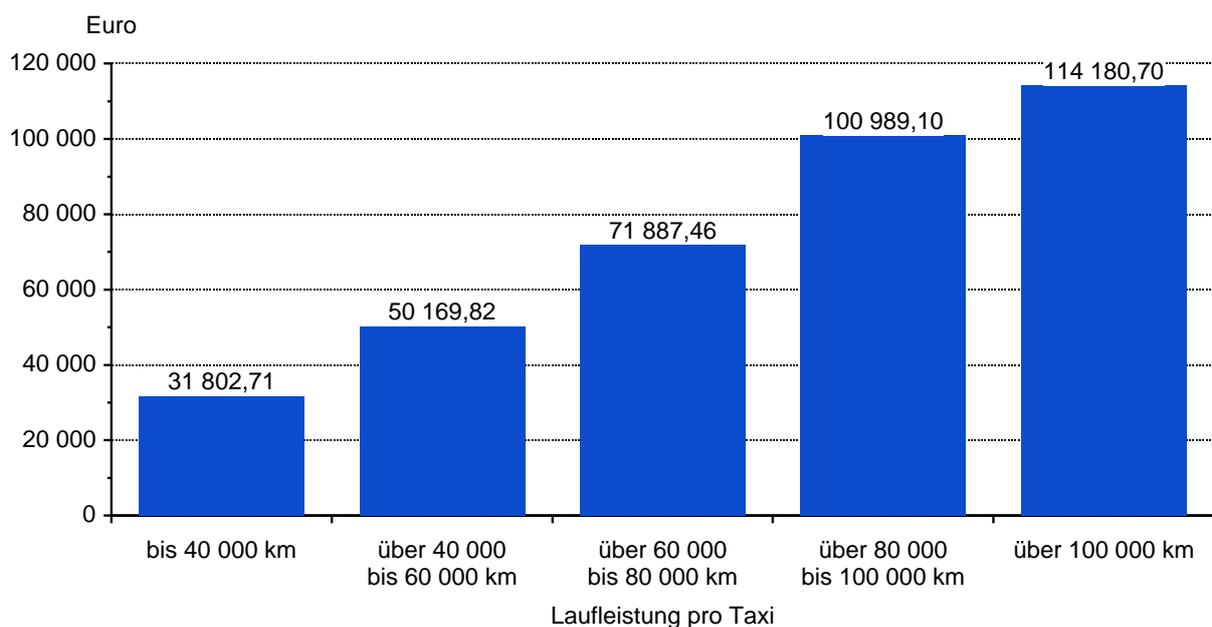
Grafik 13: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2014 – Durchschnitt und Quartile

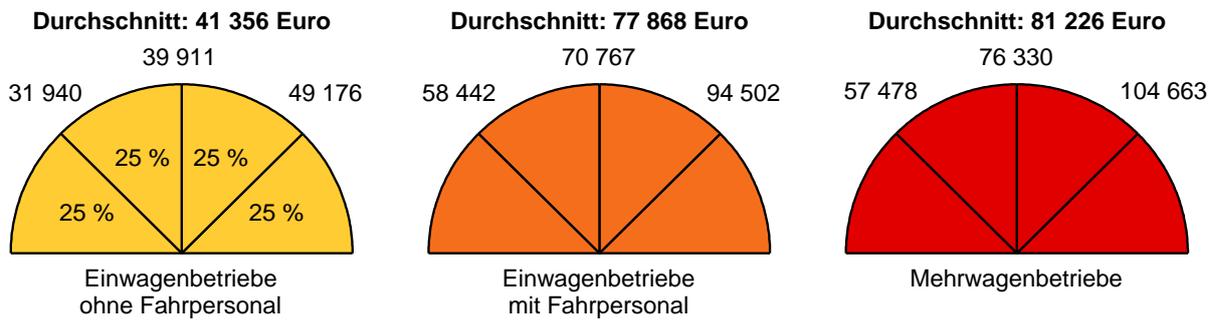


Der durchschnittliche jährliche Nettoumsatz eines Hamburger Taxis lag 2014 bei rund 69 300 Euro. Das Viertel der Fahrzeuge mit den geringsten Umsätzen erreichte Nettoumsätze von unter 46 000 Euro. Fast die Hälfte der Taxen erwirtschaftete mehr als 63 000 Euro Jahresumsatz. Die 25 Prozent der Fahrzeuge mit den höchsten Nettoumsätzen erreichte Werte von über 88 000 Euro im Jahr.

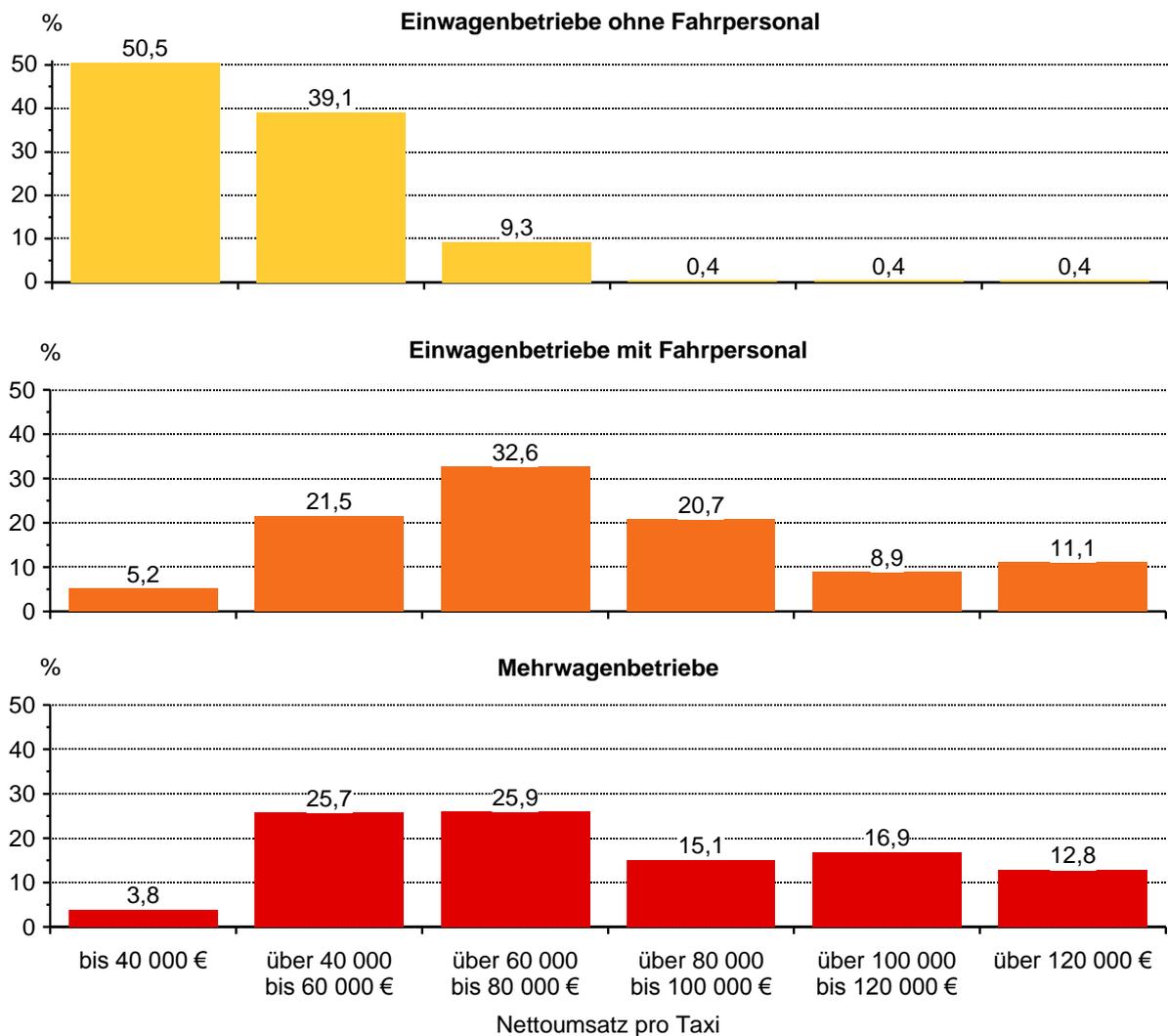
Grafik 14: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2014 – Verteilung

Während die Gruppe mit einem Jahresnettoumsatz von über 40 000 bis 60 000 Euro mit fast 29 Prozent die größte Teilkategorie darstellt, erreichen immerhin noch ein Fünftel der Fahrzeuge einen Jahresnettoumsatz von mehr als 100 000 Euro.

Grafik 15: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2014 – Durchschnitt nach Laufleistung

Grafik 16: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2014 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Mit durchschnittlich 81 226 Euro Jahresumsatz wurde in Mehrwagenbetrieben rund doppelt so viel Umsatz pro Fahrzeug erwirtschaftet wie in Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erreichten mit rund 78 000 Euro etwa 3 000 Euro weniger Jahresumsatz als Mehrwagenbetriebe. Das umsatzschwächste Viertel der Betriebe mit Fahrpersonal erreichte Umsatz bis zu 57 000 beziehungsweise 58 000 Euro. Bei Alleinfahrern liegt dieser Wert bei 32 000 Euro.

Grafik 17: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2014 nach Betriebsarten – Verteilung

Nur knapp zehn Prozent der Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal erreichten Jahresumsätze von über 60 000 Euro. Bei den Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren dies fast Dreiviertel der Fahrzeuge. Unter den Fahrzeugen der Mehrwagenbetriebe sind mit jeweils rund 25 Prozent die Gruppen der Fahrzeuge mit über 40 000 bis 60 000 und mit über 60 000 bis 80 000 Euro Jahresumsatz nahezu gleichgroß.

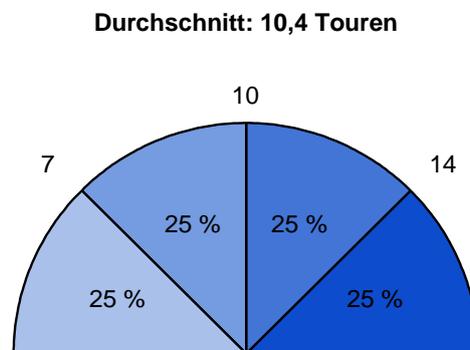
3.2 Ergebnisse auf Schichtebene

Für die Untersuchung auf Schichtebene standen insgesamt die Daten von 572 760 Schichten zur Verfügung (111 877 Schichten von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 82 609 Schichten von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 378 274 Schichten von Mehrwagenbetrieben).

3.2.1 Anzahl der Touren pro Schicht

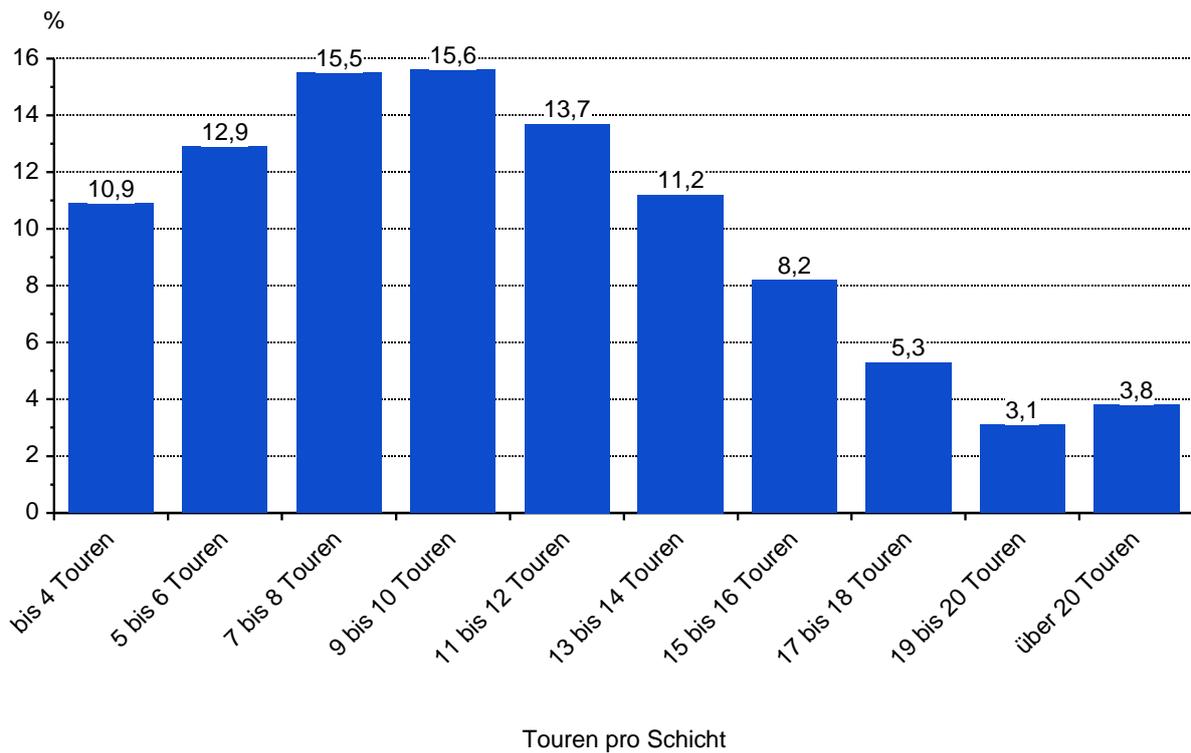
Die Anzahl der Touren pro Schicht ergibt sich aus der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi in einer Schicht zurückgelegt hat.

Grafik 18: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



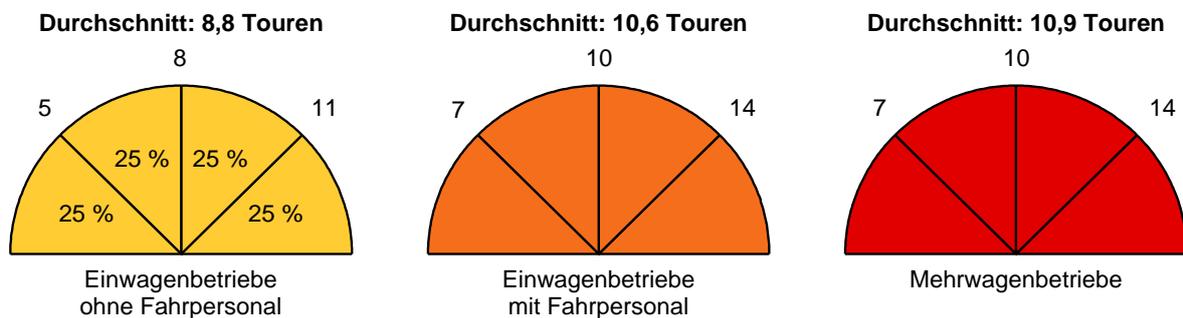
Die durchschnittliche Anzahl der Touren pro Schicht betrug 10,4. In dem Viertel der untersuchten Schichten mit den wenigsten Touren wurden maximal sieben Fahrten geleistet. In den 25 Prozent der Schichten mit den meisten Touren waren es 14 oder mehr Fahrten.

Grafik 19: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht – Verteilung

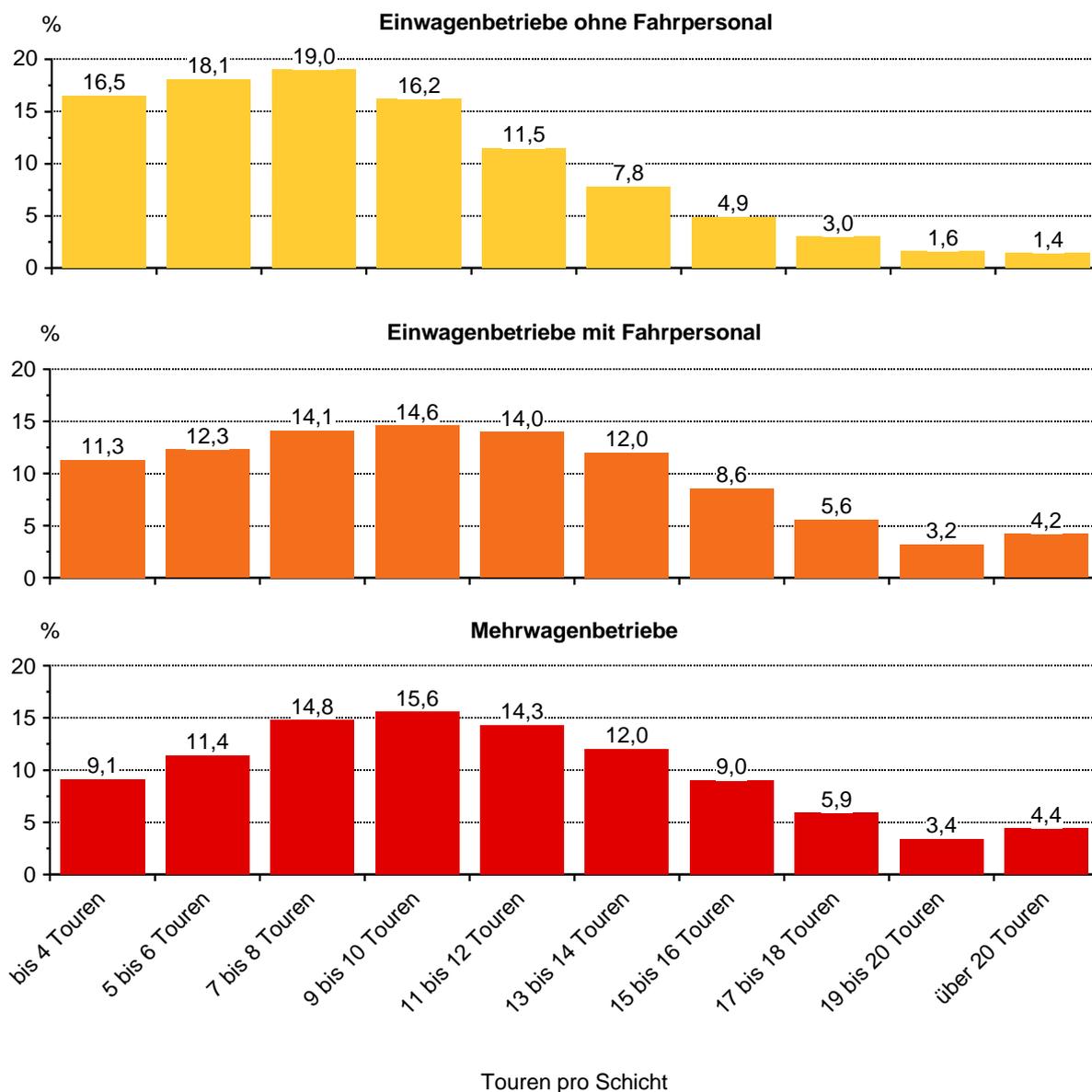


Die Verteilung zeigt, dass selbst Schichten mit vier oder weniger Touren keine Seltenheit waren. Knapp jede zehnte Schicht kam nicht über vier besetzte Fahrten hinaus. In knapp 30 Prozent der Schichten wurden sieben bis zehn Touren gefahren. In gut 25 Prozent der Schichten waren es 11 bis 14 Touren.

Grafik 20: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal fahren deutlich weniger Touren pro Schicht als Betriebe mit Fahrpersonal. Alleinfahrer kamen auf durchschnittlich 8,8 besetzte Fahrten je Schicht, bei Mehrwagenbetrieben lag der Durchschnitt bei rund elf Touren.

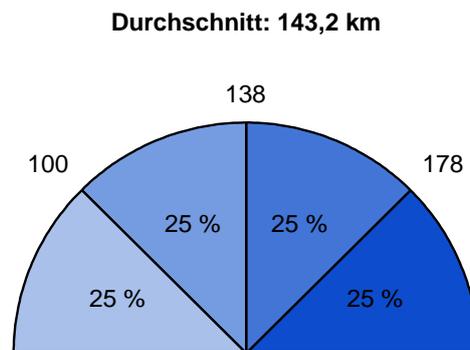
Grafik 21: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Die Verteilung nach Betriebsgruppen zeigt, dass Schichten mit wenigen Touren bei Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal sehr viel häufiger auftraten als bei Betrieben mit Fahrpersonal. In über 80 Prozent der Schichten der Alleinfahrer wurden maximal zwölf Touren oder weniger gefahren. Bei Betrieben mit Fahrpersonal waren dies nur rund 65 Prozent. Einen Wert von über 20 Touren pro Schicht wurde, je nach Betriebsart, lediglich in 1,4 bis 4,4 Prozent der Schichten erreicht.

3.2.2 Laufleistung pro Schicht

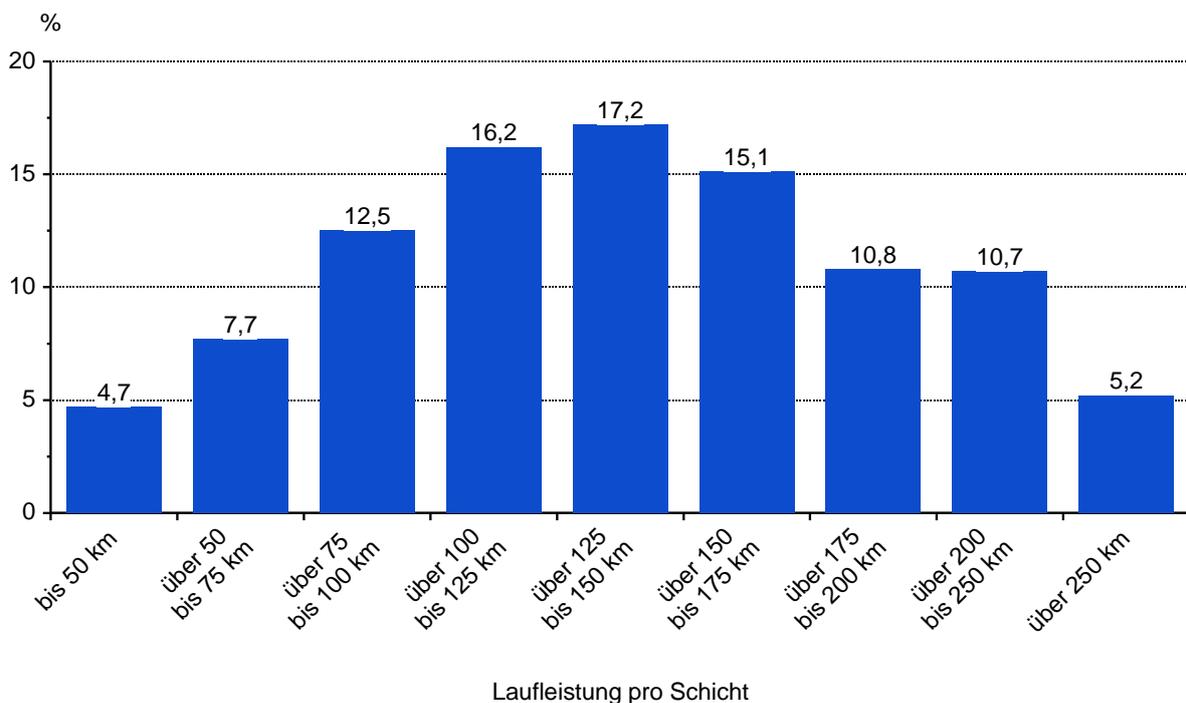
Die Laufleistung pro Schicht ergibt sich aus allen Fahrleistungen, besetzt oder unbesetzt, innerhalb einer Schicht. Im Unterschied zur Jahreslaufleistung enthält die Laufleistung pro Schicht jedoch keine Zwischenschichtkilometer (Fahrten zwischen Ab- und Anmeldung).

Grafik 22: Laufleistung in Kilometer pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



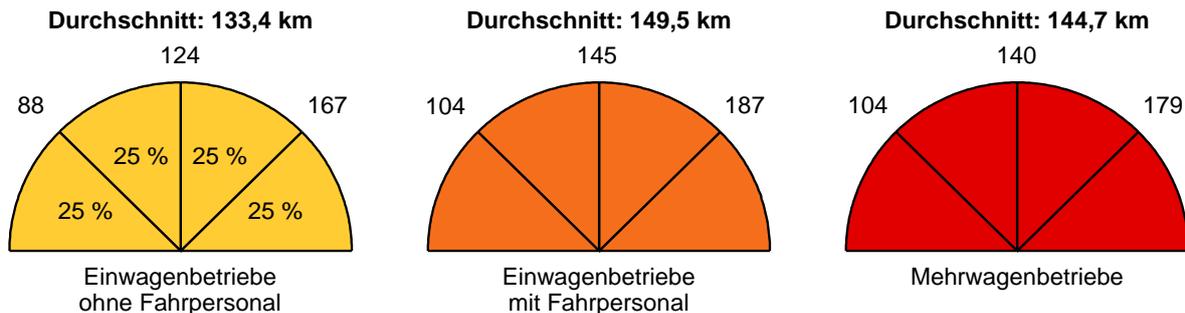
Ein Hamburger Taxi legte im Jahr 2014 durchschnittlich 143,2 Kilometer pro Schicht zurück. Dabei wurden in 25 Prozent der Schichten lediglich rund 100 Kilometer oder weniger gefahren in dem Viertel der Schichten mit den höchsten Laufleistungen wurden dagegen 178 Kilometer und mehr gefahren.

Grafik 23: Laufleistung in Kilometer pro Schicht – Verteilung

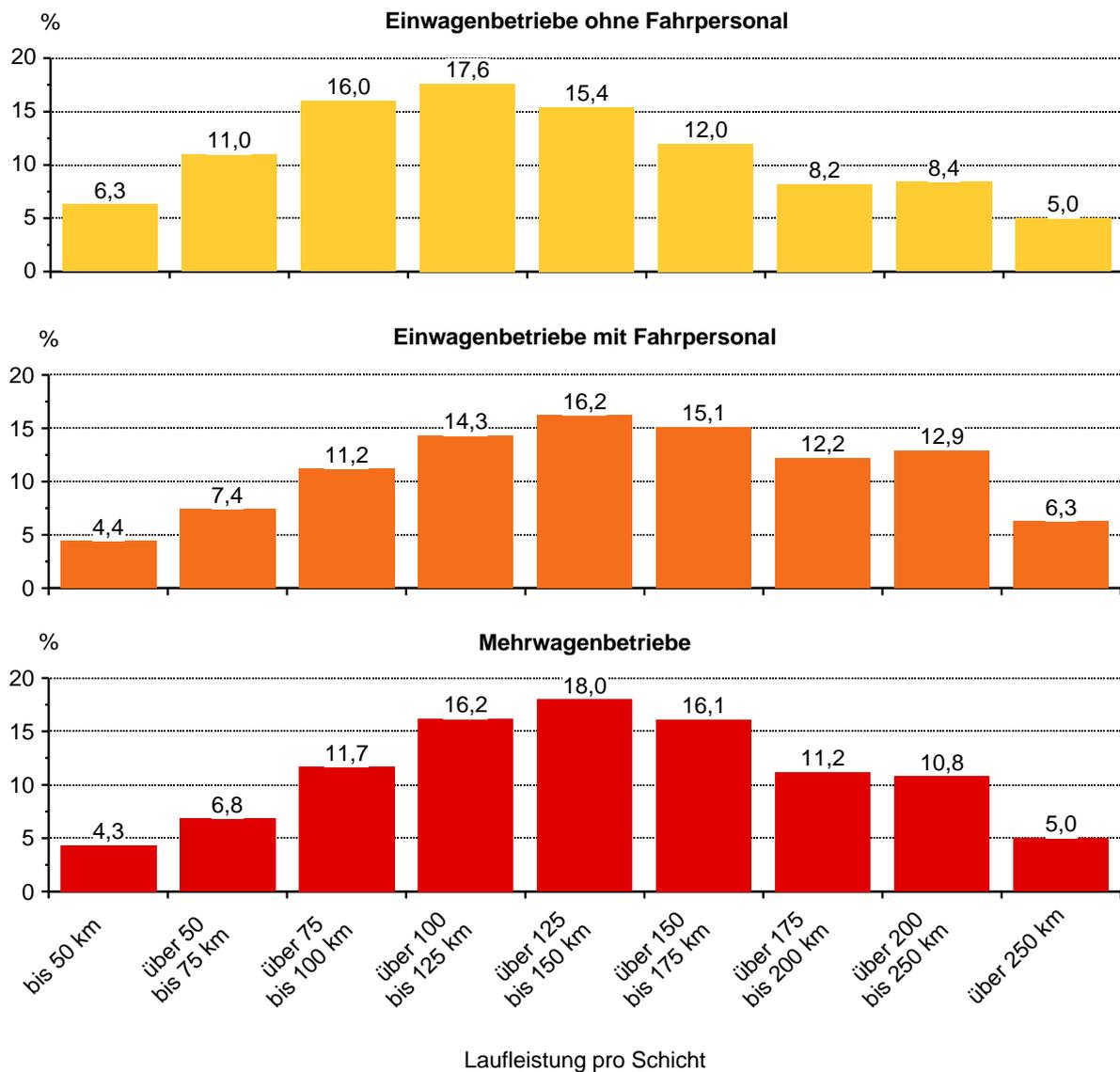


Die Verteilung der Laufleistungen pro Schicht zeigt, dass 125 bis 150 Kilometer pro Schicht mit 17,2 Prozent die Kategorie mit den meisten Beobachtungen darstellt. In 16,2 Prozent der Schichten wurden 100 bis 125 Kilometer gefahren, in 15,1 Prozent der Schichten zwischen 150 und 175 Kilometer. Somit wurden in fast der Hälfte der Schichten zwischen 100 und 175 Kilometer zurückgelegt.

Grafik 24: Laufleistung in Kilometer pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal weisen die höchste durchschnittliche Kilometerlaufleistung auf. Sie kamen durchschnittlich auf fast 150 Kilometer pro Schicht. Alleinfahrer erreichten durchschnittlich etwa 133 Kilometer und Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben rund 145 Kilometer. In der Hälfte der Schichten der Alleinfahrer wurden weniger als 124 Kilometer pro Schicht zurückgelegt.

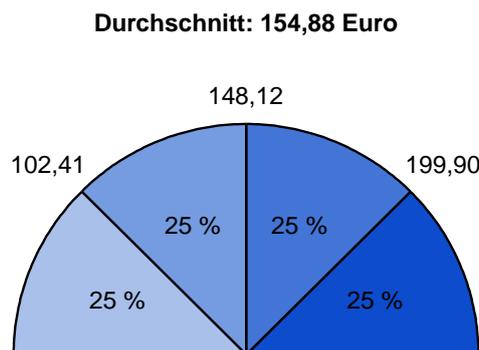
Grafik 25: Laufleistung in Kilometer pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Betrachtet man die Verteilung der Laufleistungen pro Schicht getrennt nach Betriebsarten, so zeigt sich, dass zwar die Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal in Schichten mit geringen Laufleistungen überrepräsentiert sind, in der Kategorie mit über 250 Kilometern ist die Verteilung jedoch ausgeglichener. In je fünf Prozent der Schichten von Alleinfahrern als auch von Mehrwagenbetrieben wurden Laufleistungen von über 250 Kilometern erreicht. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren es 6,3 Prozent.

3.2.3 Nettoumsatz pro Schicht

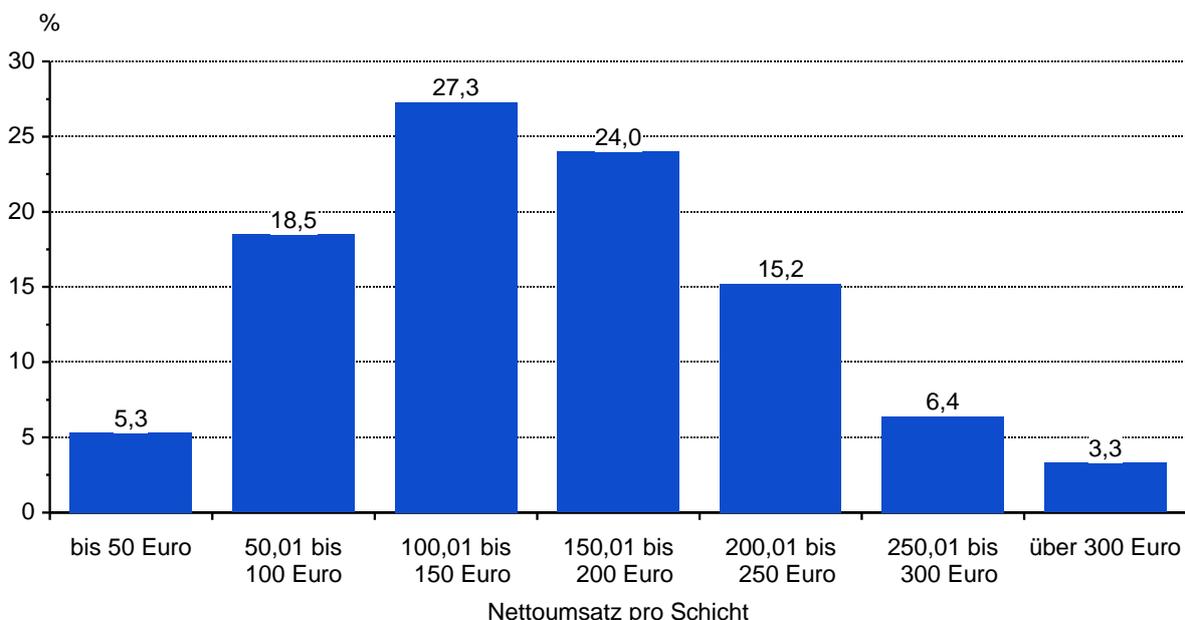
Der Nettoumsatz pro Schicht ergibt aus der Summe der Bruttoumsätze aller Fahrten pro Schicht abzüglich der Summe, der darin enthaltenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Hamburger Pflichtfahrtgebiets). Der Begriff Schichtumsatz bezieht sich stets auf den Nettoumsatz.

Grafik 26: Nettoumsatz in Euro pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



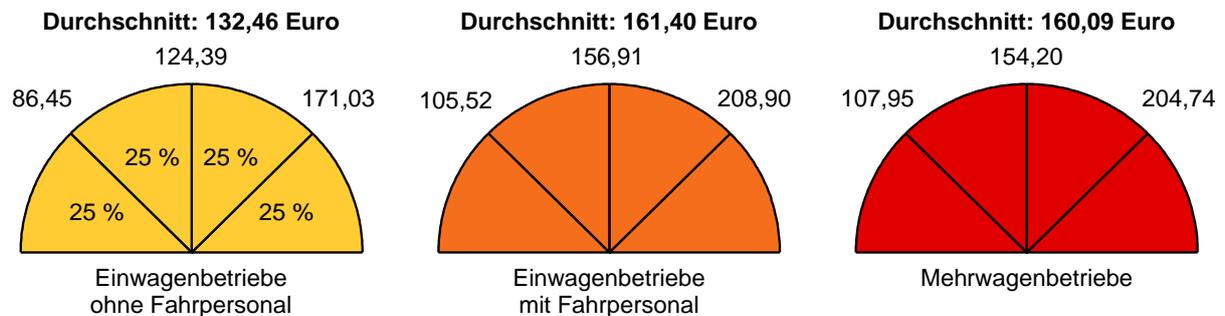
Der Durchschnittliche Nettoumsatz pro Schicht betrug im Jahr 2014 154,88 Euro. In fast einem Viertel der Schichten wurden Nettoumsätze von 200 Euro und mehr erreicht.

Grafik 27: Nettoumsatz in Euro pro Schicht – Durchschnitt und Quartile – Verteilung

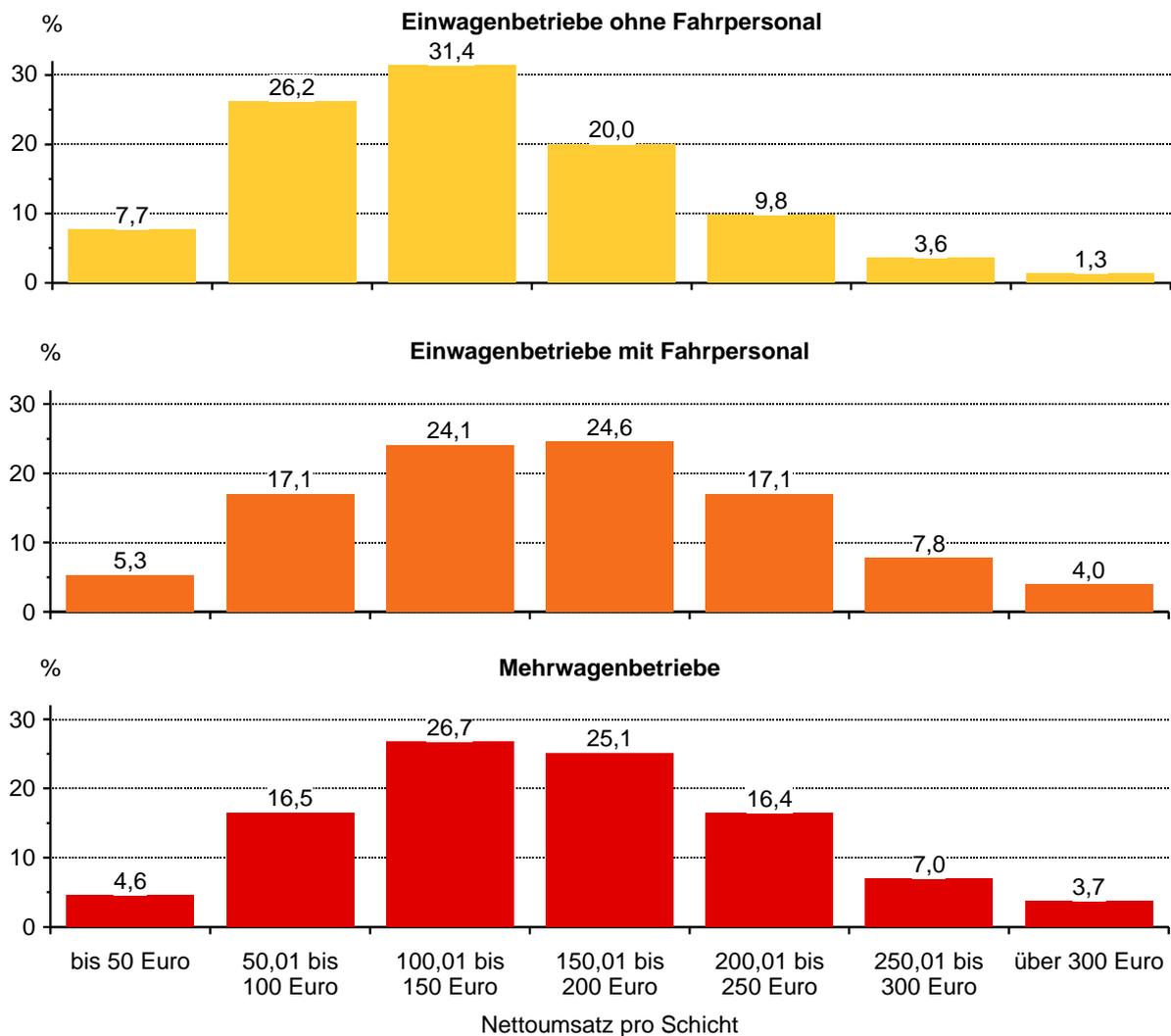


In etwas mehr als der Hälfte der Schichten wurden Nettoumsätze zwischen 100 und 200 Euro erzielt. In lediglich 5,3 Prozent waren die Nettoumsätze 50 Euro oder geringer. In 3,3 Prozent der Schichten wurden Schichtumsätze von über 300 Euro erzielt.

Grafik 28: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und Mehrwagenbetriebe erzielten 2014 einen durchschnittlichen Schichtumsatz von rund 160 Euro. In beiden Betriebsarten wurden in mehr als jeder vierten Schicht Nettoumsätze von über 200 Euro erzielt. Bei Alleinfahrern lag der durchschnittliche Schichtumsatz bei 132,46 Euro. In einem Viertel der Schichten dieser Betriebe wurden Umsätze von höchstens 86,45 Euro erzielt, in einem weiteren Viertel der Schichten lagen die Umsätze bei über 171,03 Euro.

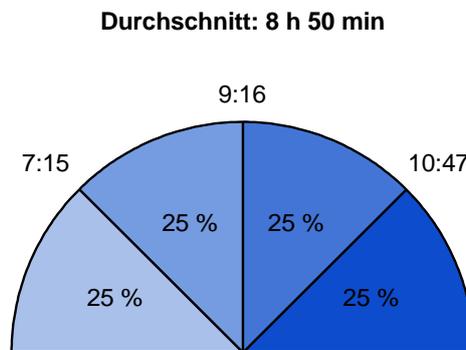
Grafik 29: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

In rund einem Drittel der Schichten der Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal wurden Nettoumsätze von 100,01 bis 150 Euro erwirtschaftet, während diese Kategorie bei den anderen Betriebsarten nur rund ein Viertel der Schichten ausmachte. Umsätze von über 300 Euro wurden je nach Betriebsart in 1,3 bis 4,0 Prozent der Schichten erreicht.

3.2.4 Schichtdauer

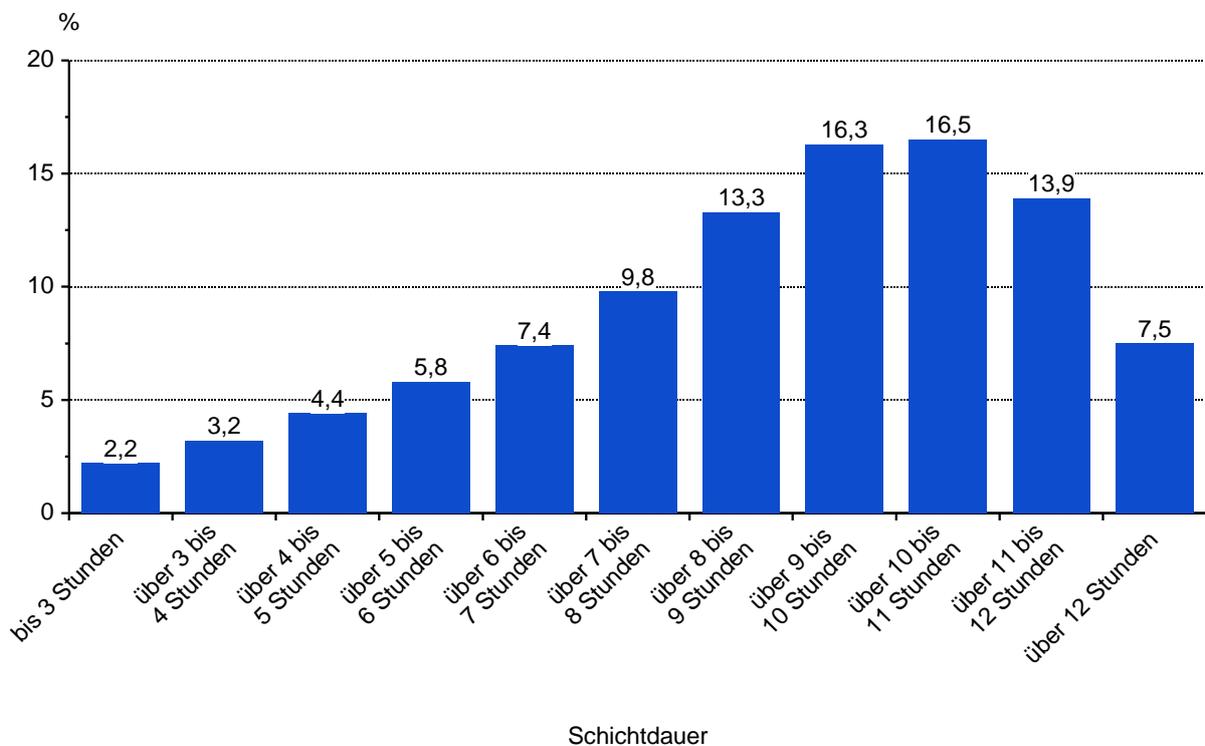
Die Schichtdauer ergibt sich aus der zeitlichen Spanne zwischen Schichtan- und Schichtabmeldung.

Grafik 30: Schichtdauer in Stunden und Minuten – Durchschnitt und Quartile

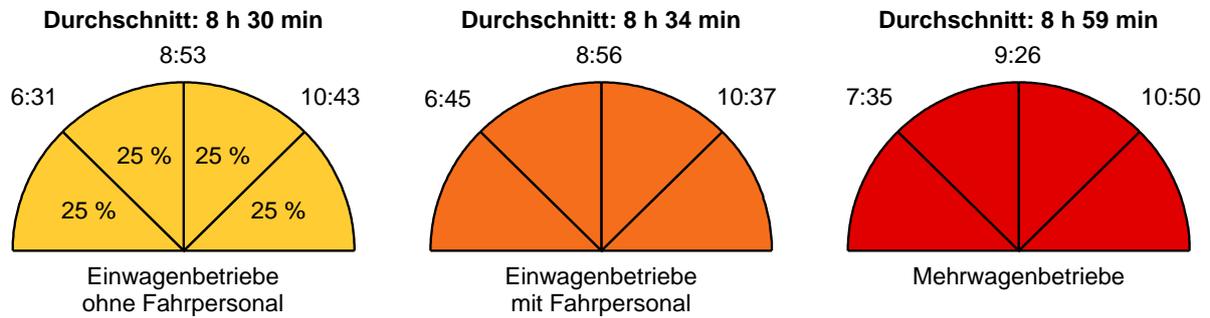


Die durchschnittliche Schichtdauer eines Hamburger Taxis lag 2014 bei 8 Stunden und 50 Minuten.

Grafik 31: Schichtdauer in Stunden – Verteilung

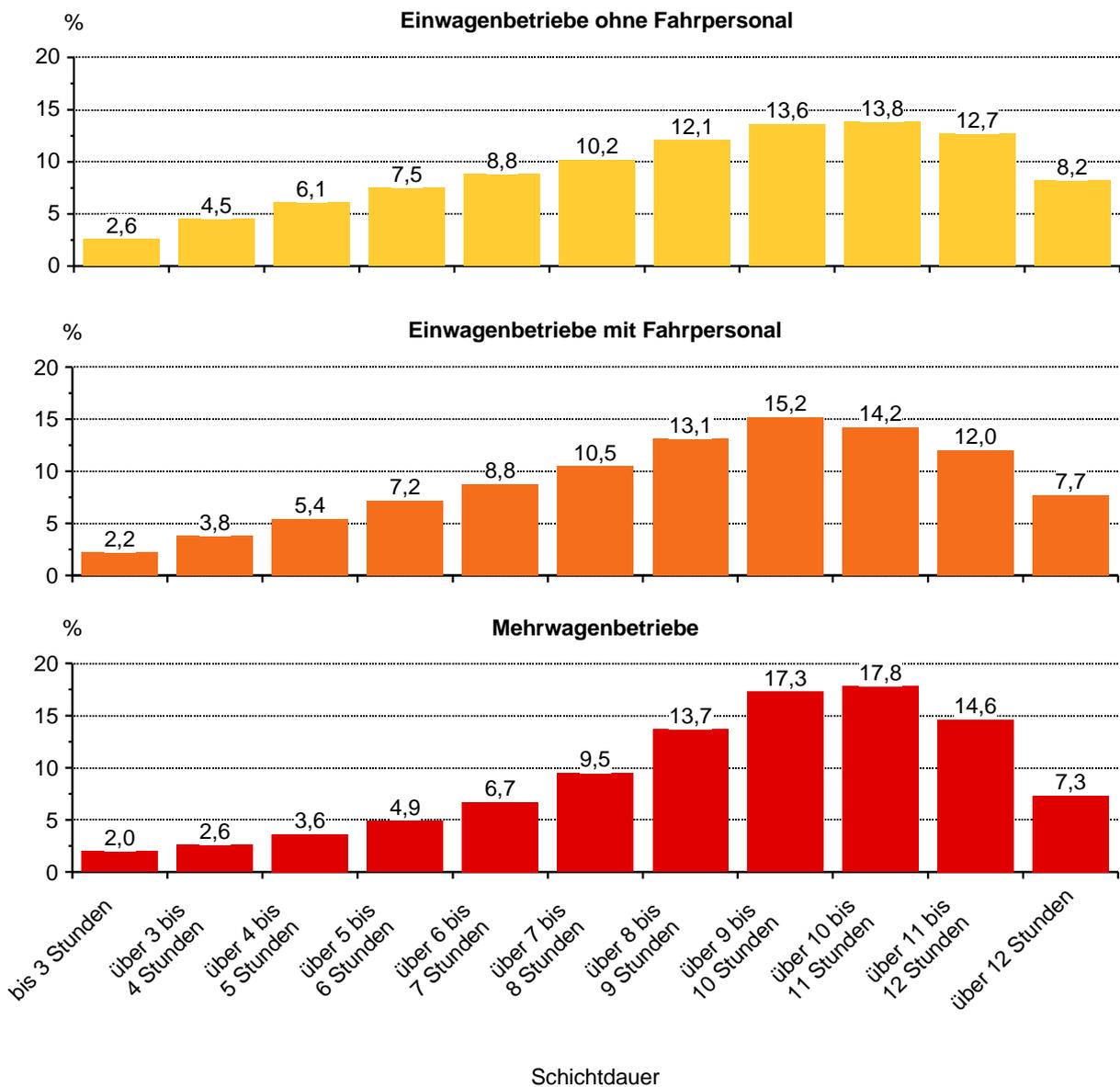


Rund 60 Prozent der Schichten hatten eine Gesamtdauer von acht bis zwölf Stunden. 7,5 Prozent der Schichten dauerten mehr als zwölf Stunden.

Grafik 32: Schichtdauer in Stunden und Minuten nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Mehrwagenbetriebe weisen die längste durchschnittliche Schichtdauer auf. Mit fast neun Stunden war die durchschnittliche Schichtlänge in Mehrwagenbetrieben rund eine halbe Stunde länger als bei Einwagenbetrieben.

Grafik 33: Schichtdauer in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

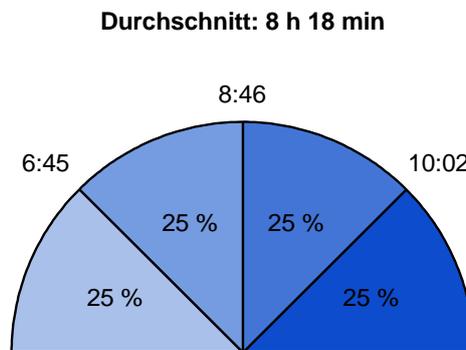


Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal weisen bezüglich der Schichtdauer höhere Unterschiede auf als andere Betriebsarten. So haben Alleinfahrer sowohl bei Schichten unter drei Stunden als auch bei Schichten über zwölf Stunden den höchsten Prozentanteil aller Betriebsarten. Bei den Mehrwagenbetrieben sind 63,4 Prozent der Schichten zwischen acht und zwölf Stunden lang, während es bei den Einwagenbetrieben maximal 55 Prozent der Schichten sind.

3.2.5 Arbeitszeit pro Schicht

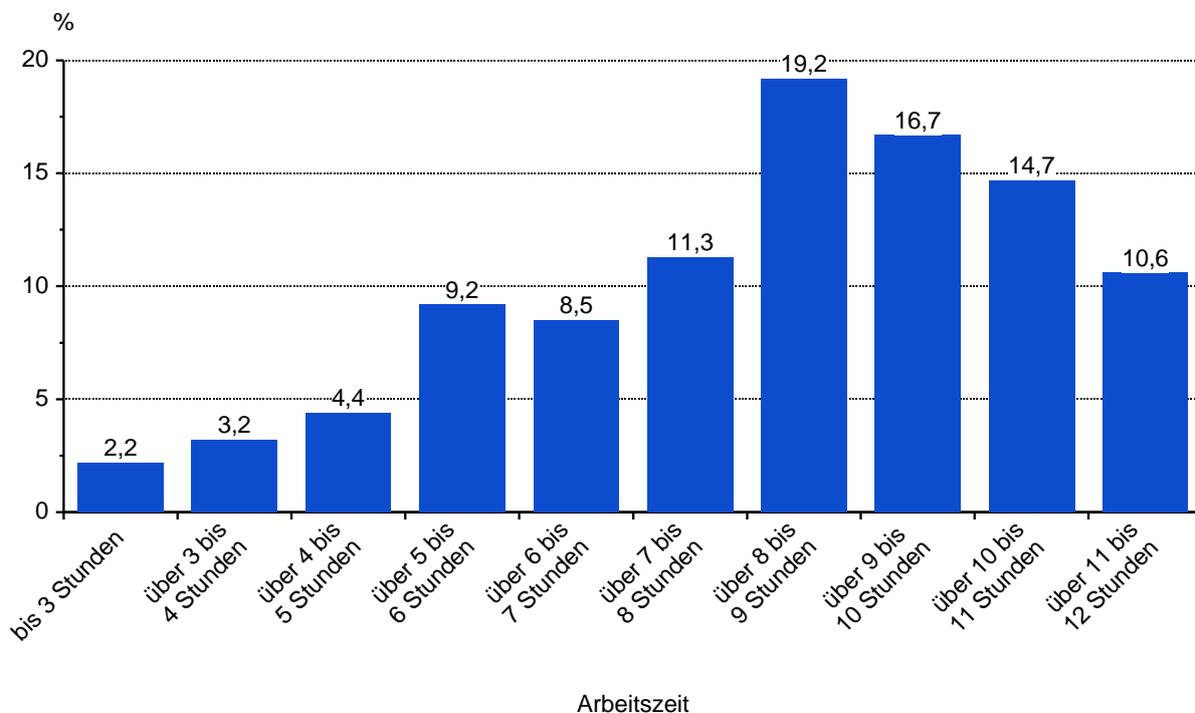
Die Arbeitszeit pro Schicht ergibt sich aus der Schichtlänge, abzüglich der Pausenzeit. Zur Anrechnung von Pausenzeiten, siehe Punkt 3.1.2.

Grafik 34: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden und Minuten – Durchschnitt und Quartile



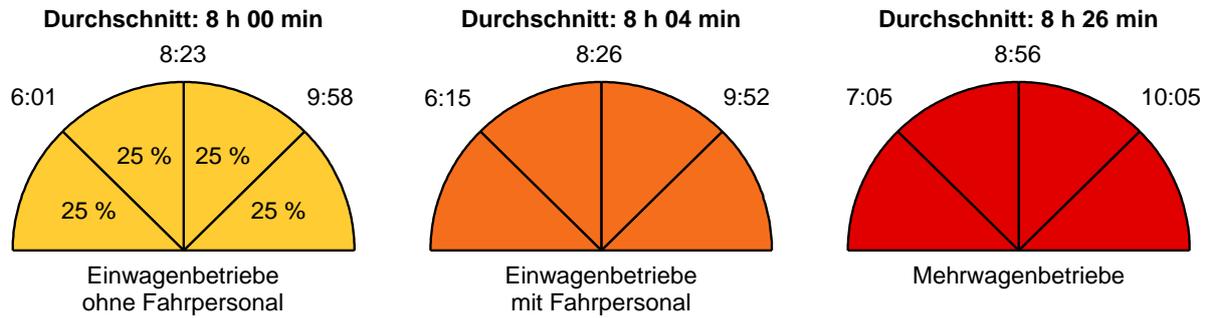
Die durchschnittliche Arbeitszeit pro Schicht betrug 8 Stunden und 18 Minuten. In gut einem Viertel der Schichten wurden Arbeitszeiten von über zehn Stunden erreicht.

Grafik 35: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden – Verteilung

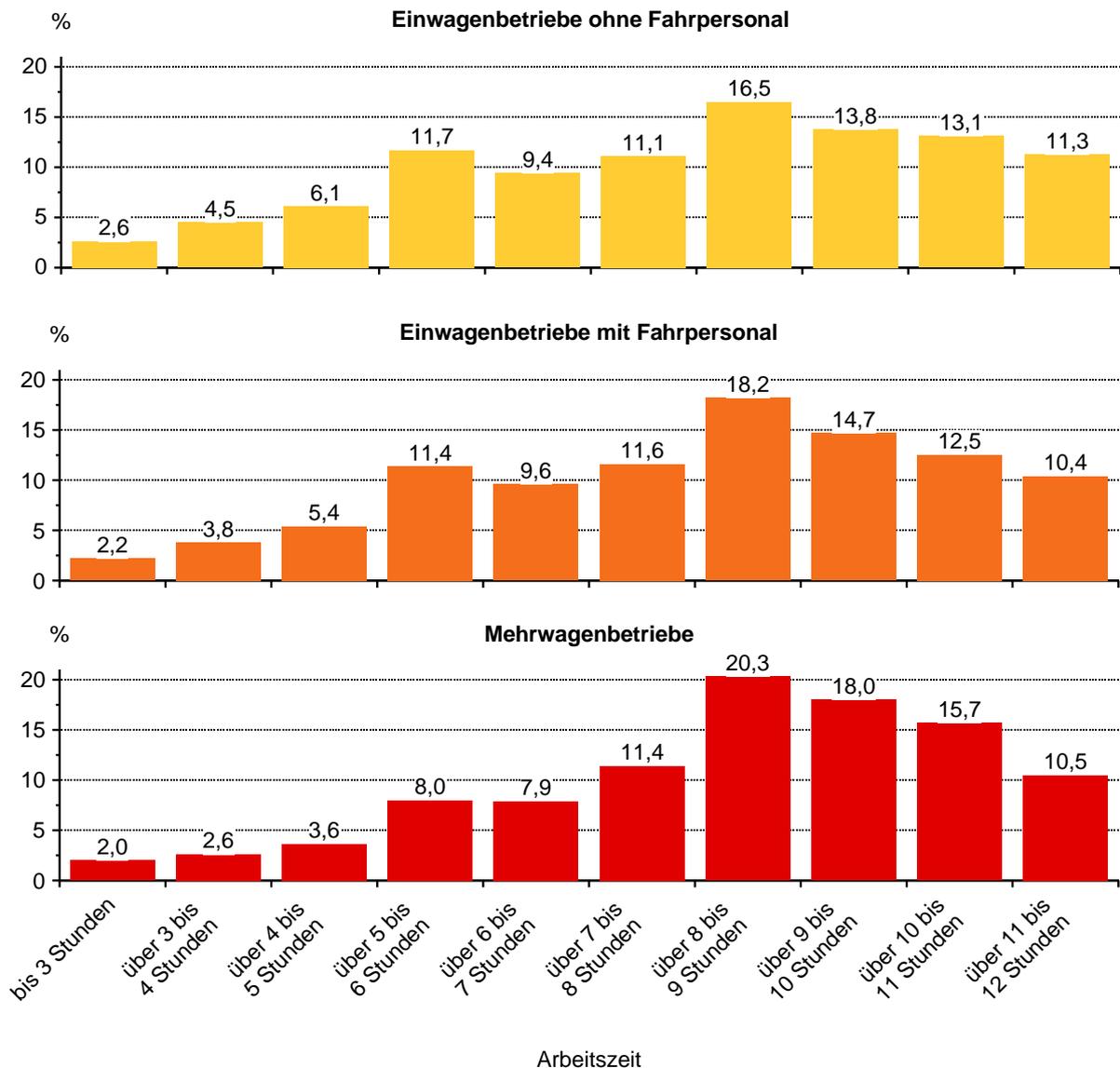


In knapp der Hälfte der Schichten wurde 2014 zwischen acht und elf Stunden gearbeitet, wobei die Kategorie mit einer Schichtdauer zwischen acht und neun Stunden mit 19,2 Prozent den größten Anteil ausmachte.

Grafik 36: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden und Minuten nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Grafik 37: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

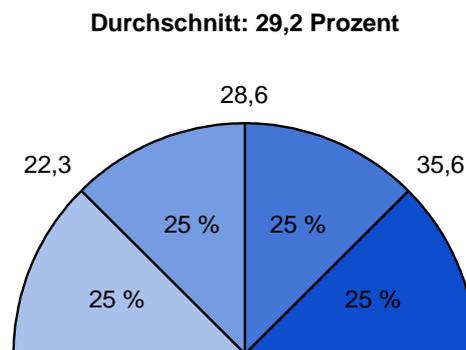


Arbeitszeiten von elf bis zwölf Stunden pro Schicht machten bei Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal 11,3 Prozent und damit den, im Vergleich zu den anderen Betriebsarten, höchsten Anteil in dieser Kategorie aus. Allerdings haben Mehrwagenbetriebe mit 15,7 Prozent der Schichten prozentual den höchsten Anteil bei der Schichtdauer von zehn bis elf Stunden.

3.2.6 Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht

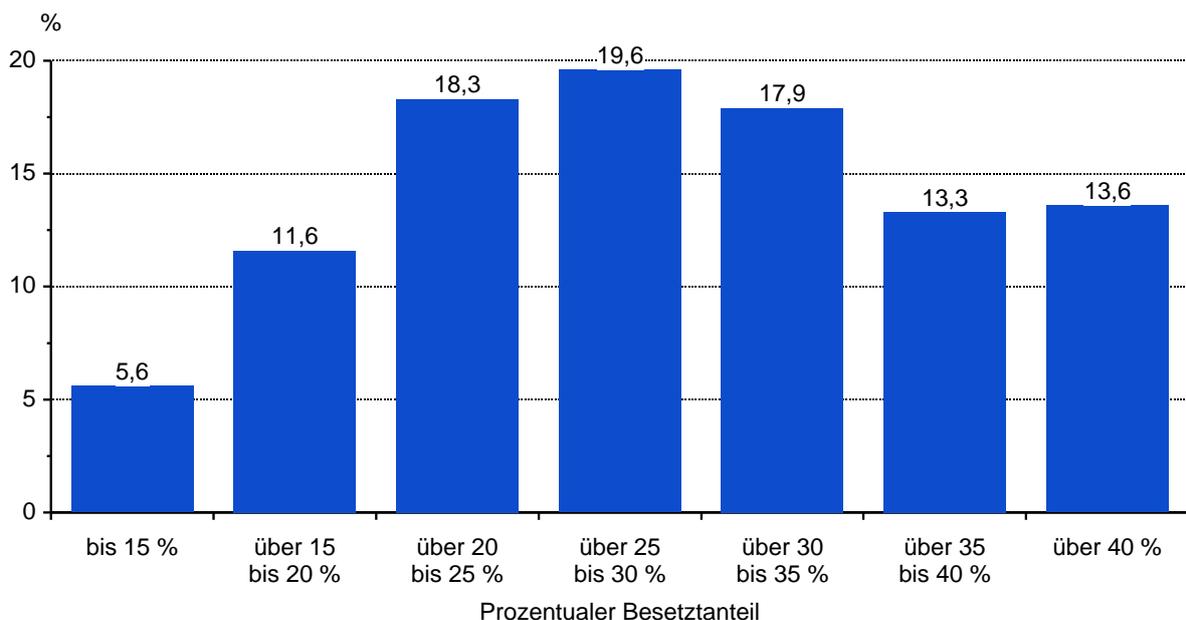
Der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht entspricht dem prozentualen Anteil der Zeit, in der ein Taxi durch einen Fahrgast besetzt war, gemessen an der gesamten Arbeitszeit einer Schicht. Der Besetztanteil wurde auf Basis der Arbeitszeit und nicht der gesamten Schichtlänge errechnet, da die Fahrzeuge während der Pausenzeiten grundsätzlich nicht besetzt sein können.

Grafik 38: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



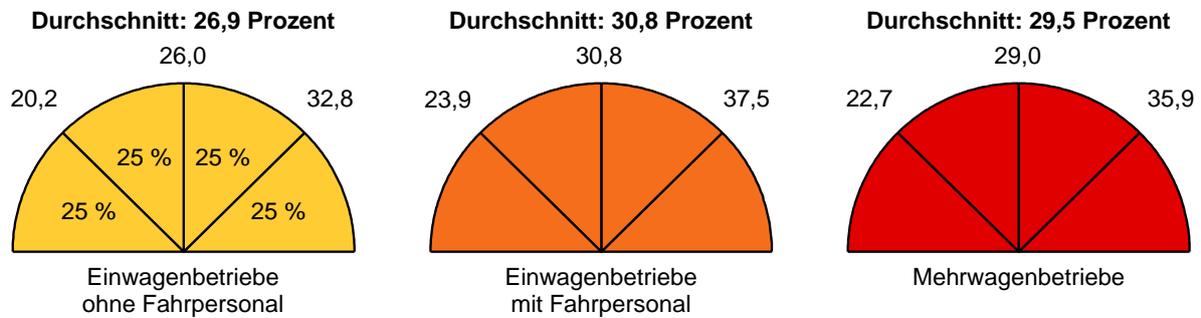
Im Durchschnitt waren die Hamburger Taxen im Jahr 2014 zu 29,2 Prozent ihrer Arbeitszeit pro Schicht besetzt. In einem Viertel der Schichten lag der Besetztanteil über 35 Prozent.

Grafik 39: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht – Verteilung

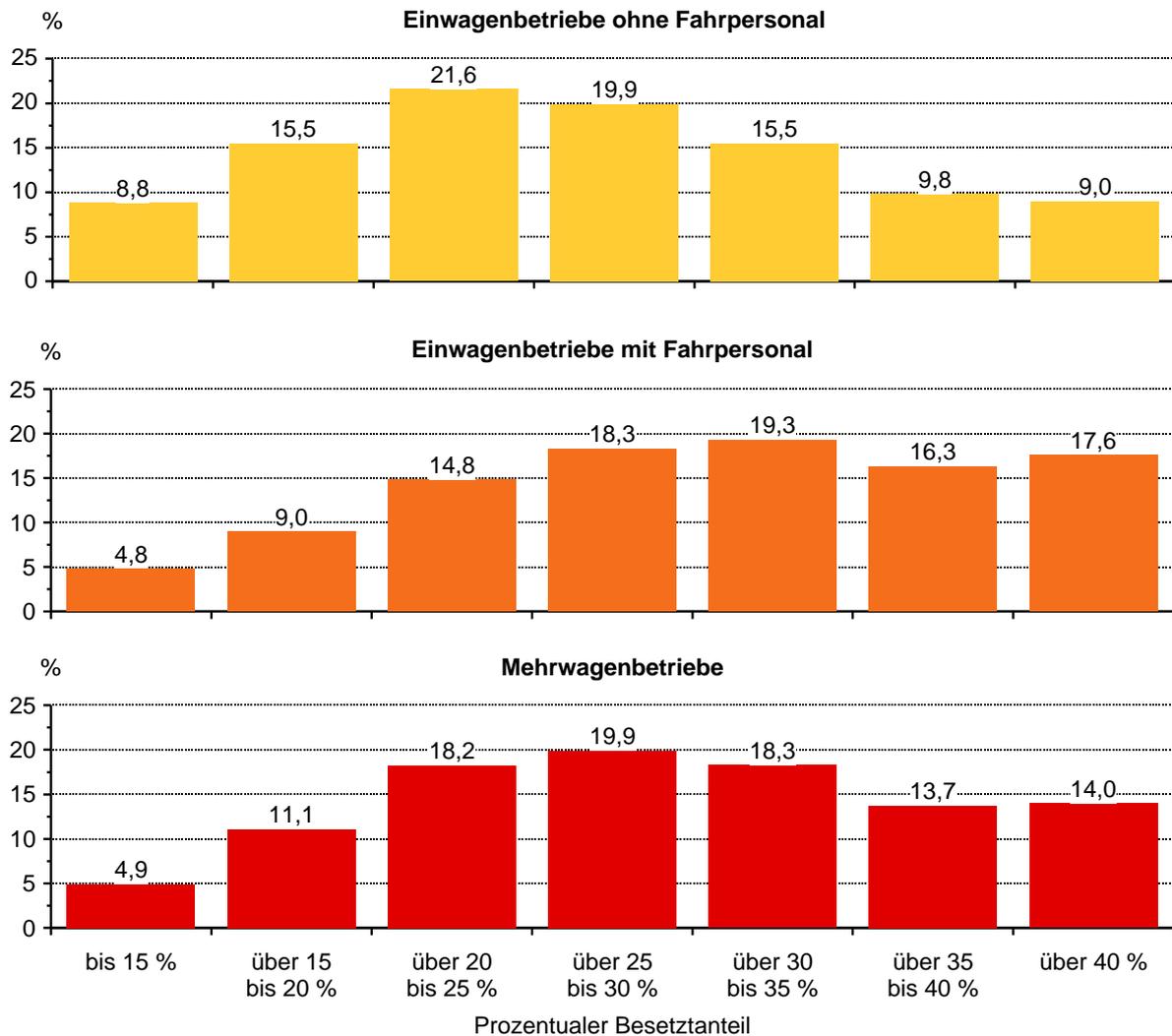


Besetztanteile von unter 15 Prozent kamen nur in 5,6 Prozent der Schichten vor. In 13,6 Prozent der Schichten waren die Fahrzeuge über 40 Prozent der Arbeitszeit besetzt.

Grafik 40: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal weisen für das Jahr 2014 den höchsten Besetztanteil pro Schicht auf. Sie waren im Durchschnitt 30,8 Prozent der Arbeitszeit pro Schicht besetzt. Mehrwagenbetriebe liegen mit 29,5 Prozent nur knapp darunter. Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal erreichten einen durchschnittlichen Besetztanteil von 26,9 Prozent je Schicht.

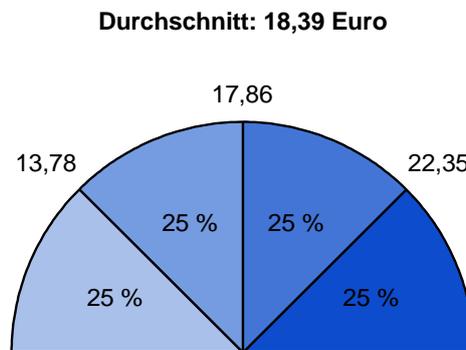
Grafik 41: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Bei Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal weisen gut ein Viertel der Schichten einen Besetztanteil von maximal 20 Prozent auf. Ein Besetztanteil von über 40 Prozent wurde in dieser Fahrzeuggruppe lediglich in neun Prozent der Schichten erreicht. Bei Fahrzeugen mit Fahrpersonal liegt der Anteil der Schichten mit Besetztzeiten von über 40 Prozent, je nach Betriebsart bei 14 beziehungsweise 17,6 Prozent.

3.2.7 Umsatz je Arbeitsstunde pro Schicht

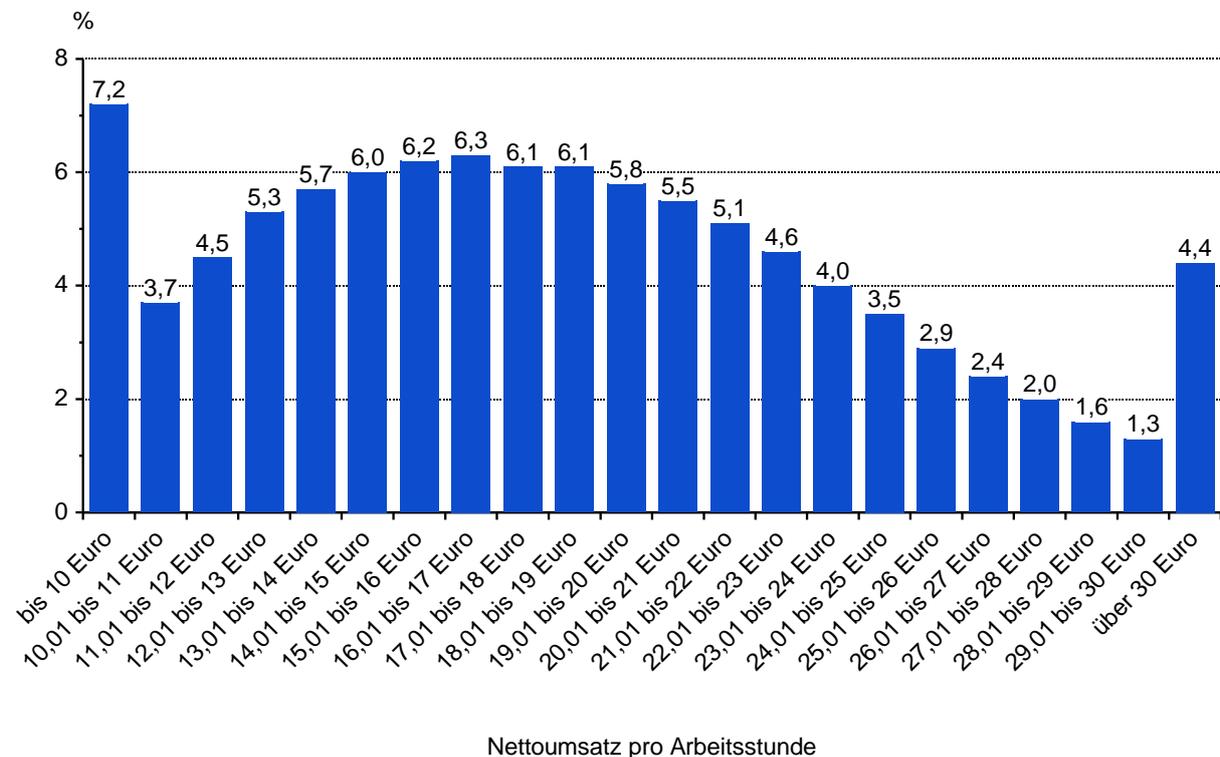
Der Umsatz pro Arbeitsstunde entspricht der Summe des Nettoumsatzes einer Schicht, dividiert durch die Anzahl der Arbeitsstunden der Schicht.

Grafik 42: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



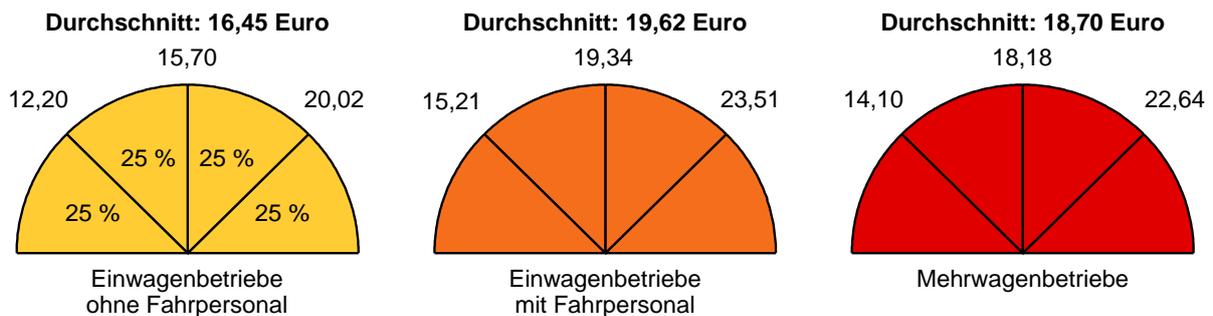
In einer durchschnittlichen Schicht erreichten die Hamburger Taxen im Jahr 2014 einen Nettoumsatz von 18,39 Euro je Arbeitsstunde. Während in einem Viertel der Schichten Nettoumsätze von maximal 13,78 Euro je Arbeitsstunde erreicht wurden, wurden in einem weiteren Viertel der Schichten Nettoumsätze von über 22,35 Euro pro Arbeitsstunde erzielt.

Grafik 43: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht – Verteilung



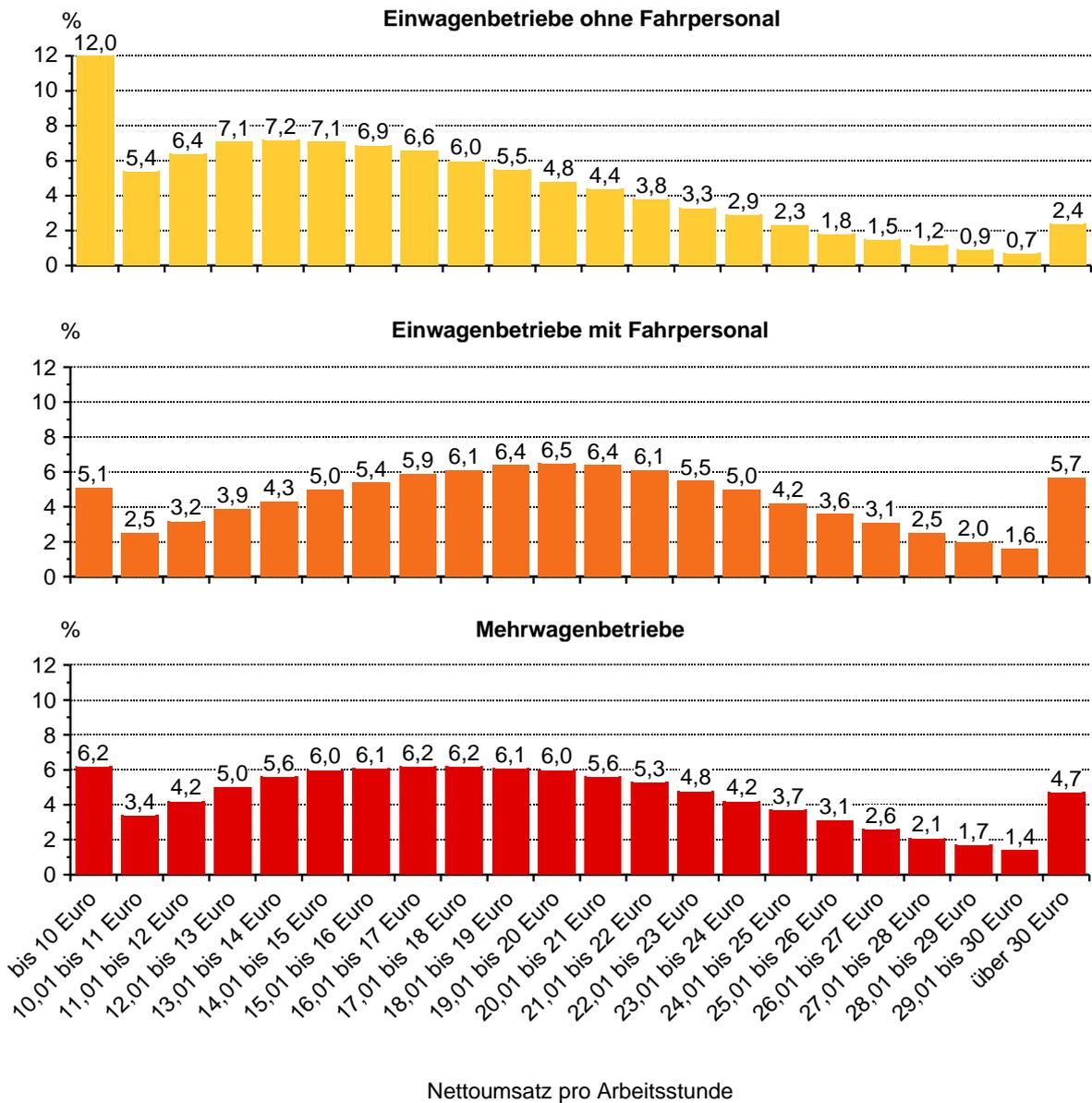
In 7,2 Prozent der Schichten betrug der Nettoumsatz pro Arbeitsstunde maximal 10 Euro. In rund 31 Prozente der Schichten wurden Nettoumsätze von 15,01 bis 20 Euro erreicht. In 14,6 Prozent der Schichten wurden Nettoumsätze von über 25 Euro pro Arbeitsstunde erwirtschaftet.

Grafik 44: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal erreichten 2014 pro Schicht einen durchschnittlichen Nettoumsatz je Arbeitsstunde von 16,45 Euro. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal lagen mit 19,62 Euro Durchschnittsumsatz je Arbeitsstunde gut drei Euro darüber. Mehrwagenbetriebe erreichten einen Nettoumsatz von 18,70 Euro je Arbeitsstunde pro Schicht. In allen Betriebsarten waren in mindestens einem Viertel der Schichten Nettoumsätze je Arbeitsstunde von über 20 Euro zu verzeichnen.

Grafik 45: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

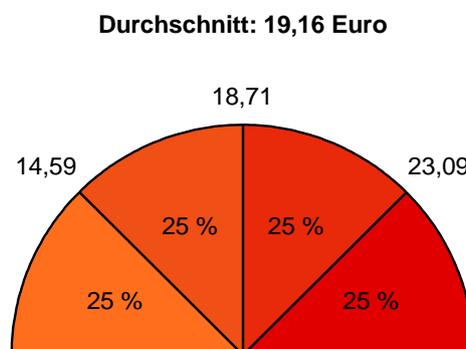


Die Verteilung zeigt deutlich, dass Schichten, in denen Nettoumsätze von unter 20 Euro pro Stunde erzielt wurden, am häufigsten bei Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal vorkamen. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erzielten in rund einem Viertel der Schichten Umsätze zwischen 18,01 Euro und 22 Euro. Bei Mehrwagenbetrieben lag dieser Anteil bei 23 Prozent.

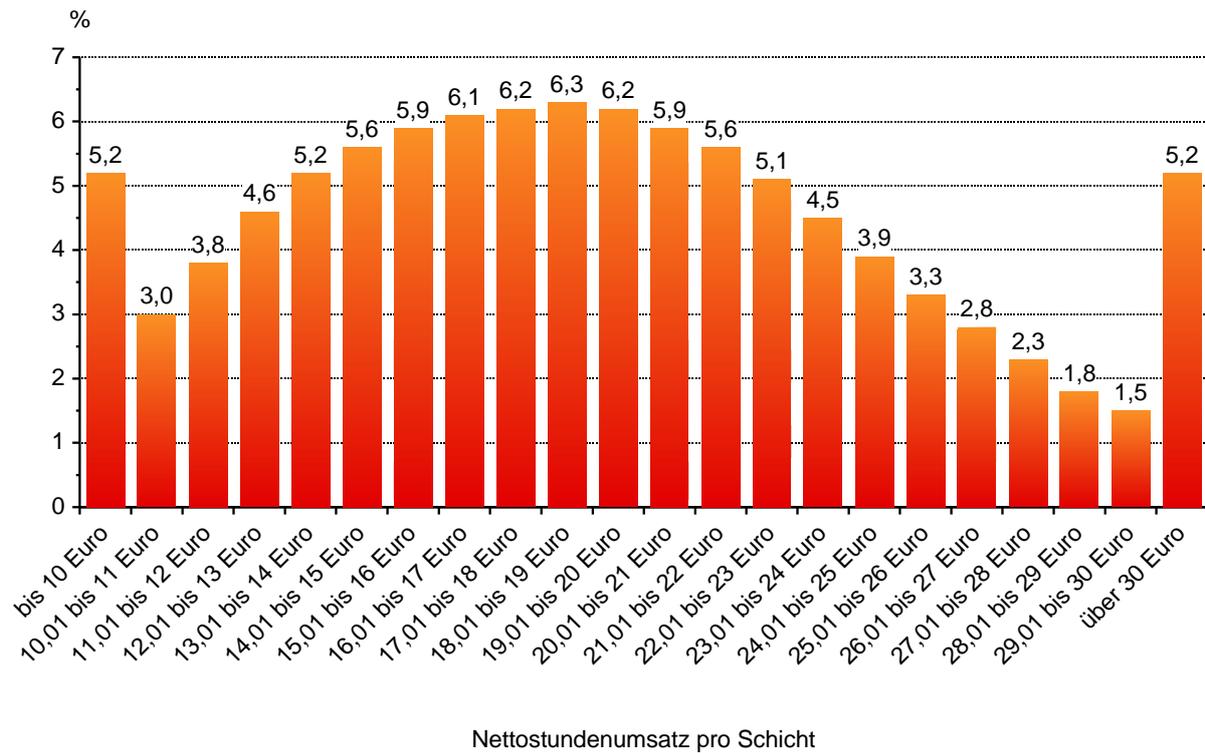
3.2.8 Arbeitsstunden nach Stundenumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal

Aufgrund der Personalkosten, ist für Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und Mehrwagenbetriebe neben den statistischen Werten und der Verteilung der Schichten nach durchschnittlichem Nettoumsatz pro Stunde, die Verteilung der Arbeitsstunden nach Nettoumsätzen von Interesse. Daher enthält die Auswertung der Arbeitsstunden nach Stundenumsatz zusammengefasste Daten dieser beiden Betriebsarten. Dabei errechnet sich der Nettoumsatz exakt wie unter Punkt 3.2.7. Für die Verteilung der Arbeitsstunden ist jedoch die Schichtlänge von Relevanz. Da längere Schichten auch mehr Arbeitsstunden enthalten, haben diese für die Ermittlung der statistischen Werte auch eine höhere Relevanz. Alle Umsatzangaben beziehen sich auf Nettoumsätze.

Grafik 46: Arbeitsstunden nach Stundenumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal – Durchschnitt und Quartile



Durchschnittlich wurde 2014 pro Arbeitsstunde ein Umsatz von 19,16 Euro erzielt. In einem Viertel der Arbeitsstunden wurden maximal 14,59 erwirtschaftet. In 25 Prozent der Arbeitsstunden wurde ein Umsatz von über 23,09 Euro erzielt.

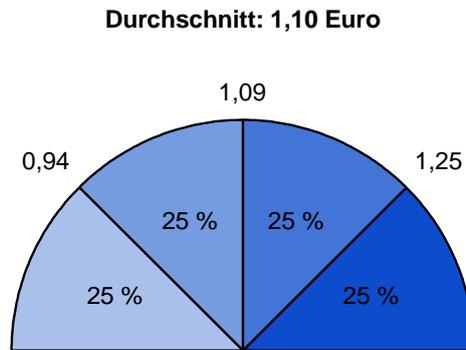
Grafik 47: Arbeitsstunden nach Stundenumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal – Verteilung

In rund 52 Prozent der Arbeitsstunden wurden Stundenumsätze bis 19 Euro erzielt. In 5,2 Prozent lag der Stundenumsatz bei maximal 10 Euro. In weiteren 5,2 Prozent der Arbeitsstunden wurden Stundenumsätze von über 30 Euro erwirtschaftet.

3.2.9 Umsatz je Kilometer pro Schicht

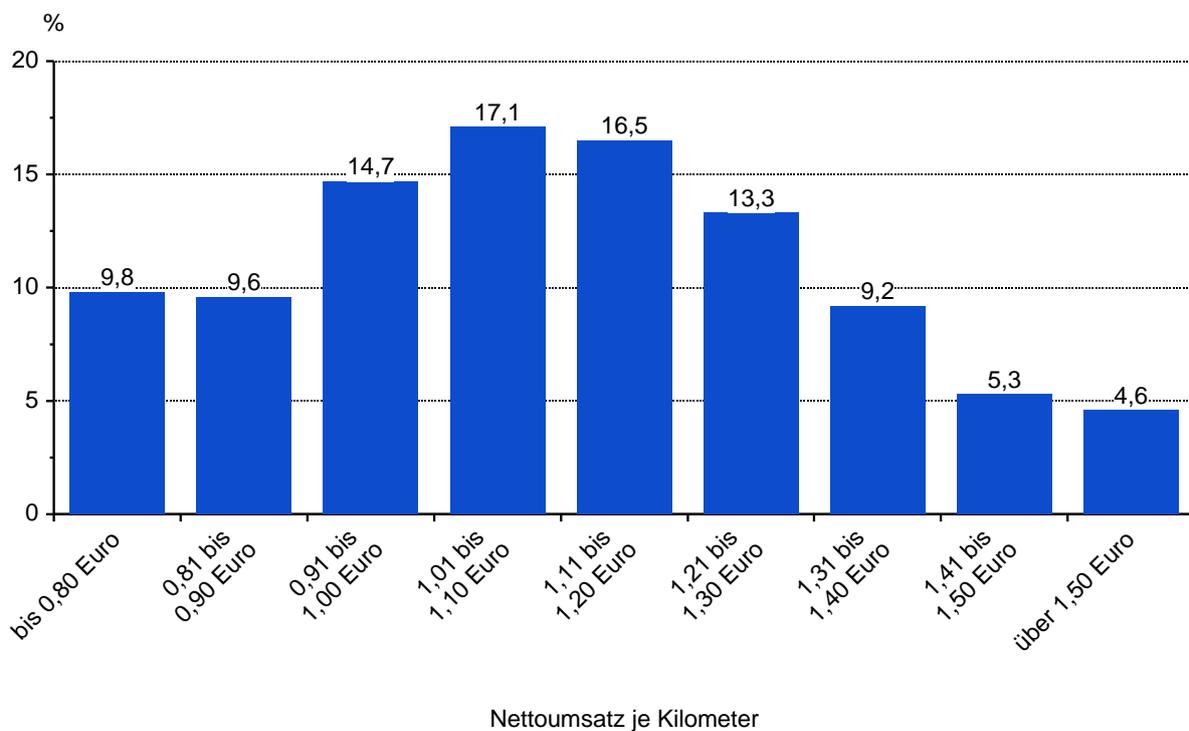
Der Umsatz pro Kilometer ergibt sich aus dem Verhältnis der Summe des Nettoumsatzes innerhalb einer Schicht zu der gesamten Laufleistung innerhalb der Schicht.

Grafik 48: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Durchschnitt und Quartile



Von den Hamburger Taxen wurde 2014 durchschnittlich ein Umsatz von 1,10 Euro je Kilometer pro Schicht erzielt. In einem Viertel der Schichten lag der Umsatz pro Kilometer über 1,25 Euro.

Grafik 49: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Verteilung

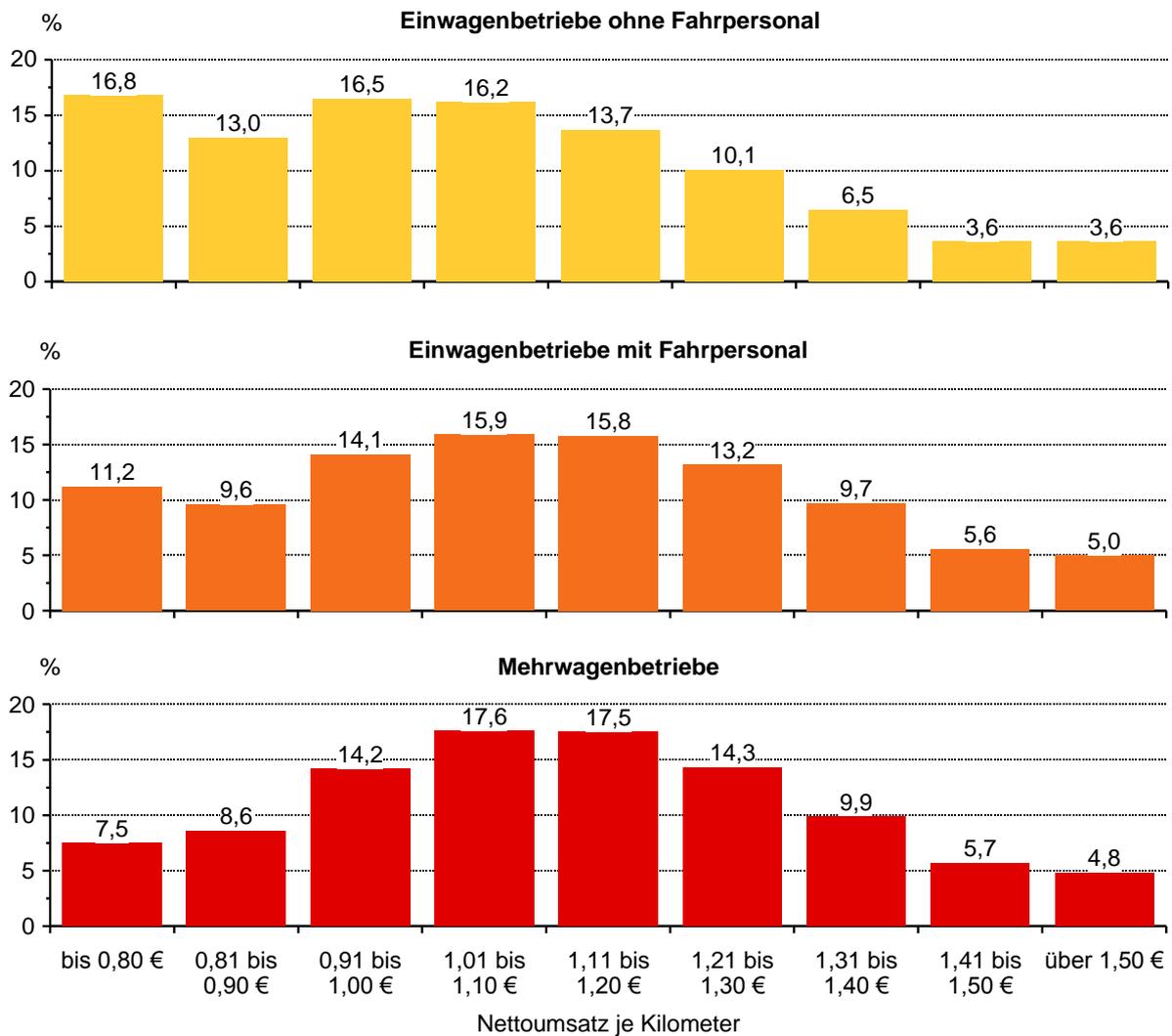


Bei rund einem Drittel der Schichten werden Nettoumsätze pro Kilometer zwischen 1,01 und 1,20 Euro erzielt. In etwa zehn Prozent der Schichten belaufen sich die Umsätze pro Kilometer auf mehr als 1,41 Euro.

Grafik 50: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Mehrwagenbetriebe erzielten 2014 mit durchschnittlich 1,12 Euro die höchsten Nettoumsätze je Kilometer pro Schicht, Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen hier auf durchschnittlich 1,09 Euro und Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal auf 1,03 Euro je Kilometer.

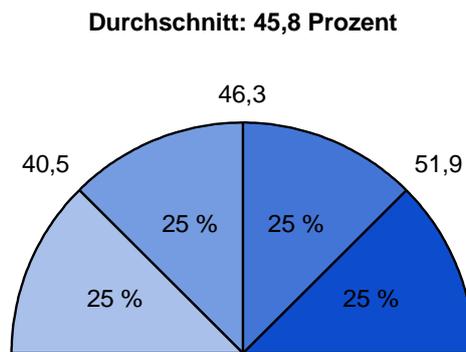
Grafik 51: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Verteilung

Die Verteilung der Nettoumsätze je Kilometer getrennt nach Betriebsarten zeigt, dass sich der Kilometerumsatz bei 16,8 Prozent der Alleinfahrer auf weniger als 0,80 Euro beläuft. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal und Mehrwagenbetrieben beträgt dieser Anteil 11,2 beziehungsweise 7,5 Prozent. In allen drei Betriebsarten liegt der Anteil der Schichten in denen zwischen 0,91 und 1,20 Euro Nettoumsatz je Kilometer erzielt wurde zwischen 45 und 50 Prozent.

3.2.10 Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht

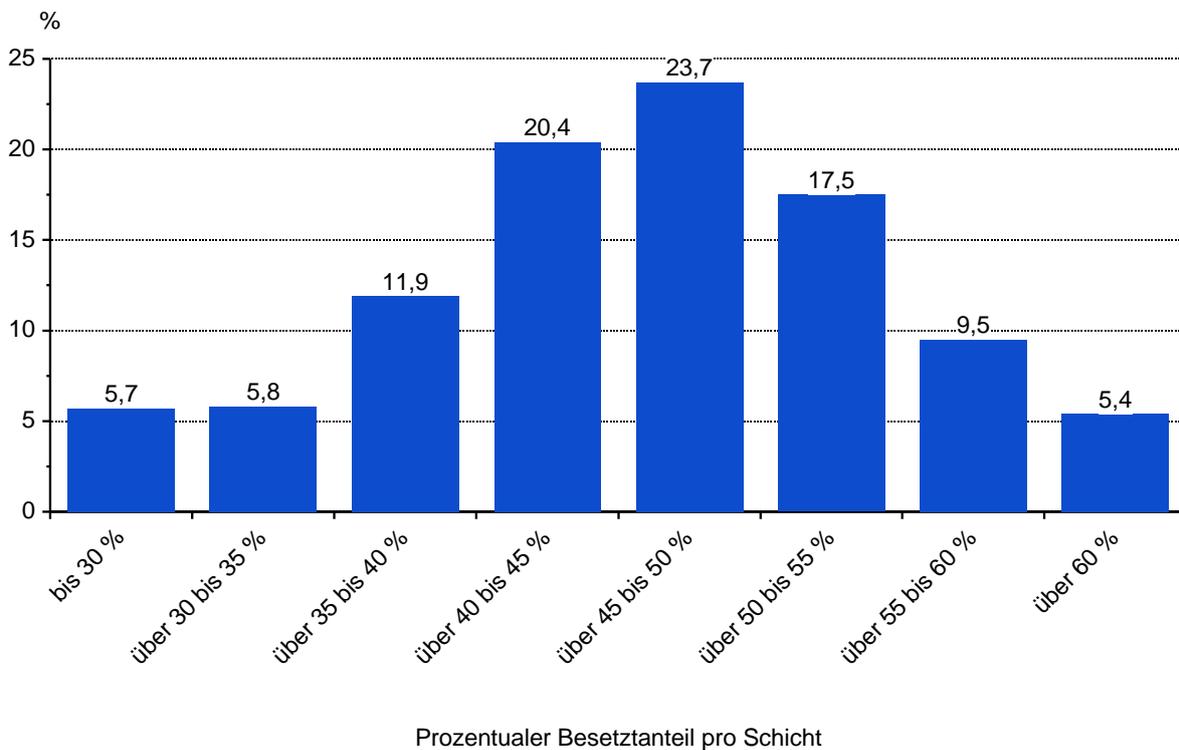
Der Besetztanteil der Kilometer pro Schicht ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Distanzen aller besetzten Fahrten einer Schicht zu den insgesamt gefahrenen Kilometern der Schicht.

Grafik 52: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Mittelwert und Quartile



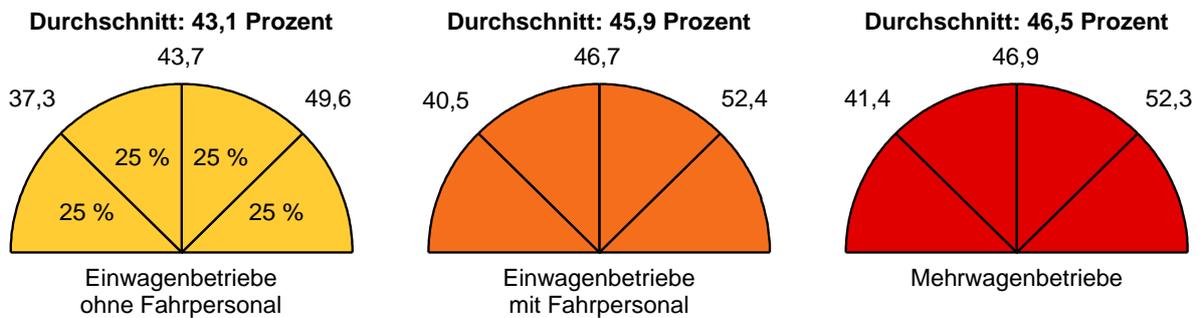
Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen 2014 in 45,8 Prozent der zurückgelegten Strecke pro Schicht besetzt. In einem Viertel der Schichten waren die Taxen über 51,9 Prozent der zurückgelegten Strecke besetzt.

Grafik 53: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Verteilung

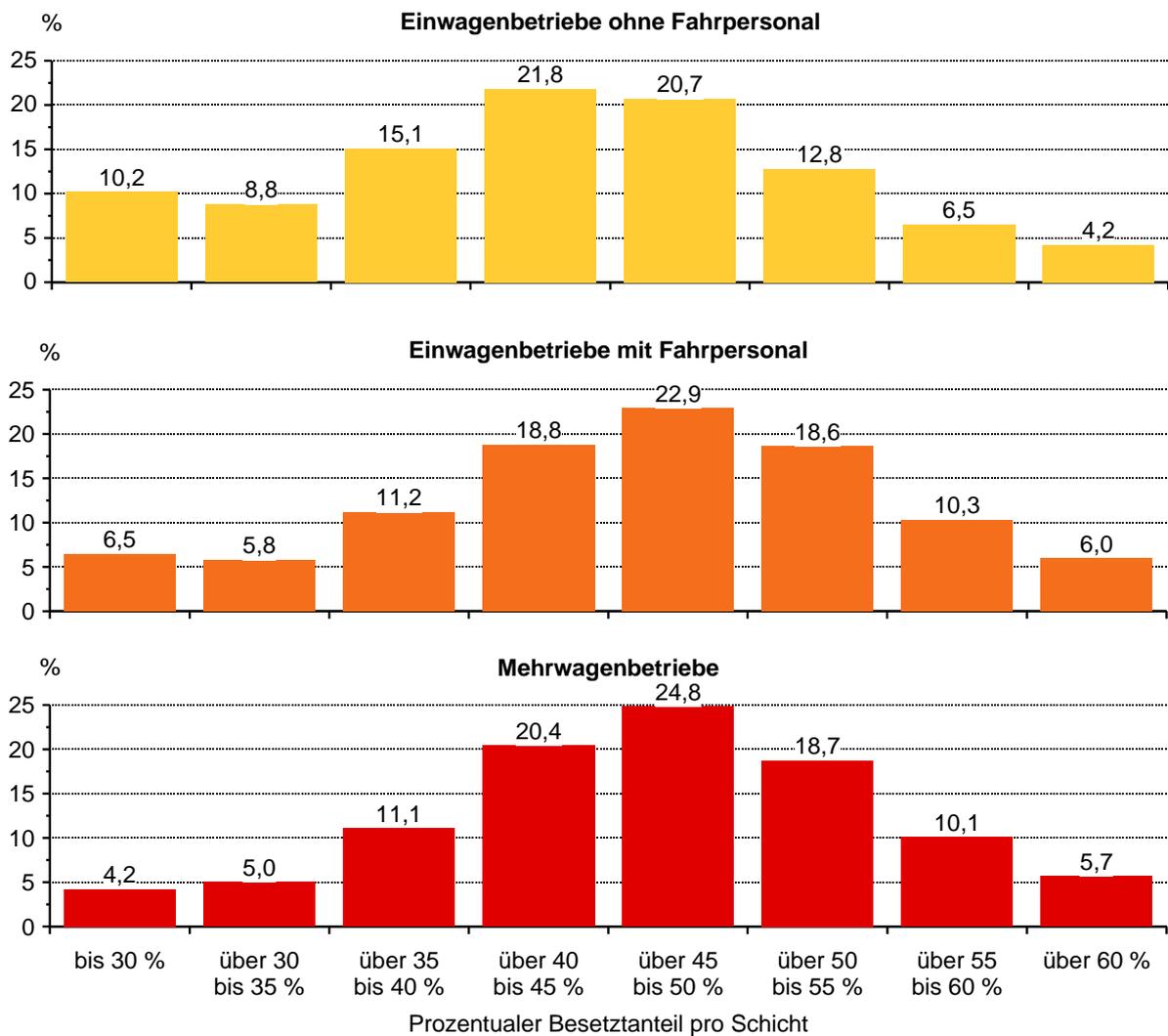


In rund 41 Prozent der Schichten waren die Taxen zwischen 40 und 50 Prozent der zurückgelegten Strecke besetzt. In 5,4 Prozent der Schichten war der Besetztanteil der gefahrenen Distanz über 60 Prozent.

Grafik 54: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Mittelwert und Quartile



Mehrwagenbetriebe haben den höchsten Anteil an Besetzkilometern. Sie waren durchschnittlich in 46,5 Prozent der Kilometer pro Schicht besetzt. Alleinfahrer kommen hier auf einen Anteil von 43,1 Prozent.

Grafik 55: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Während bei Alleinfahrern in knapp zehn Prozent der Schichten der Anteil der besetzten Kilometer bei maximal 30 Prozent liegt, befinden sich in dieser Kategorie rund 6,5 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und 4,2 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe. Je nach Betriebsart wiesen 4,2 bis 6,0 Prozent der Schichten einen Besetztanteil der Strecke von über 60 Prozent auf.

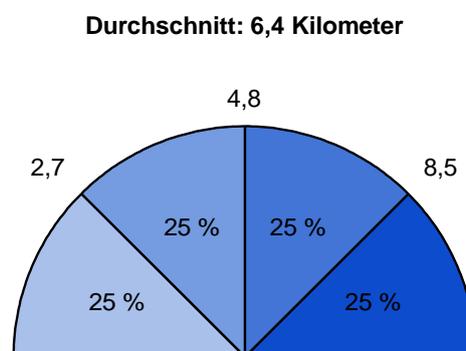
3.3 Ergebnisse auf Tourenebene

Die Analyse der Tourenebene beruht auf den Daten von insgesamt 7 144 231 Touren (1 321 559 Touren von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 1 126 343 Touren von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 4 696 329 Touren von Mehrwagenbetrieben).

3.3.1 Laufleistung pro Tour

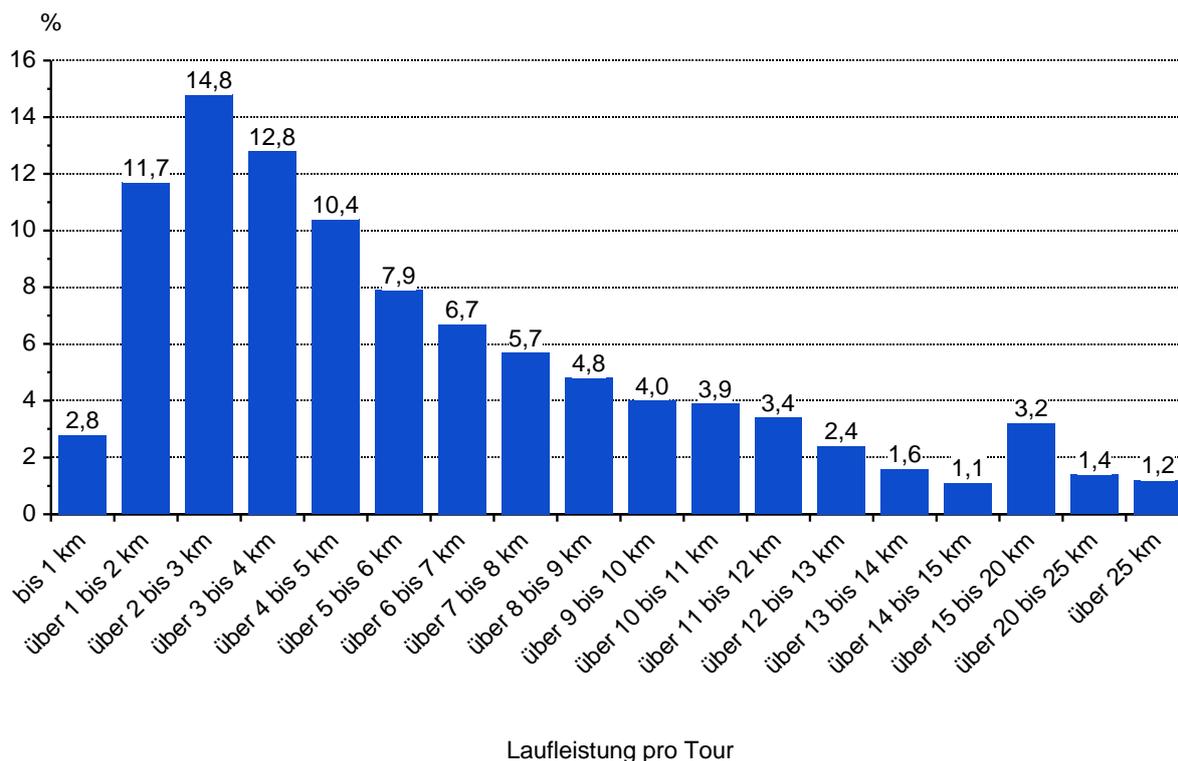
Die Laufleistung pro Tour entspricht der zurückgelegten Strecke in Kilometern je Fahrt mit Fahrgast.

Grafik 56: Laufleistung in Kilometer pro Tour – Durchschnitt und Quartile



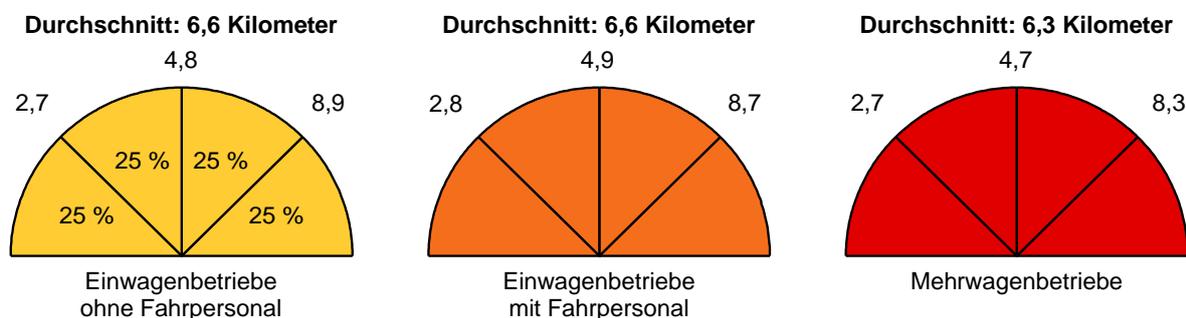
In Hamburg lag die durchschnittliche Laufleistung pro Tour 2014 bei 6,4 Kilometern. Die Hälfte aller Touren umfasste Laufleistungen von 4,8 Kilometern und darunter. In einem Viertel der Touren wurden mindestens 8,5 Kilometer zurückgelegt.

Grafik 57: Laufleistung in Kilometer pro Tour – Verteilung



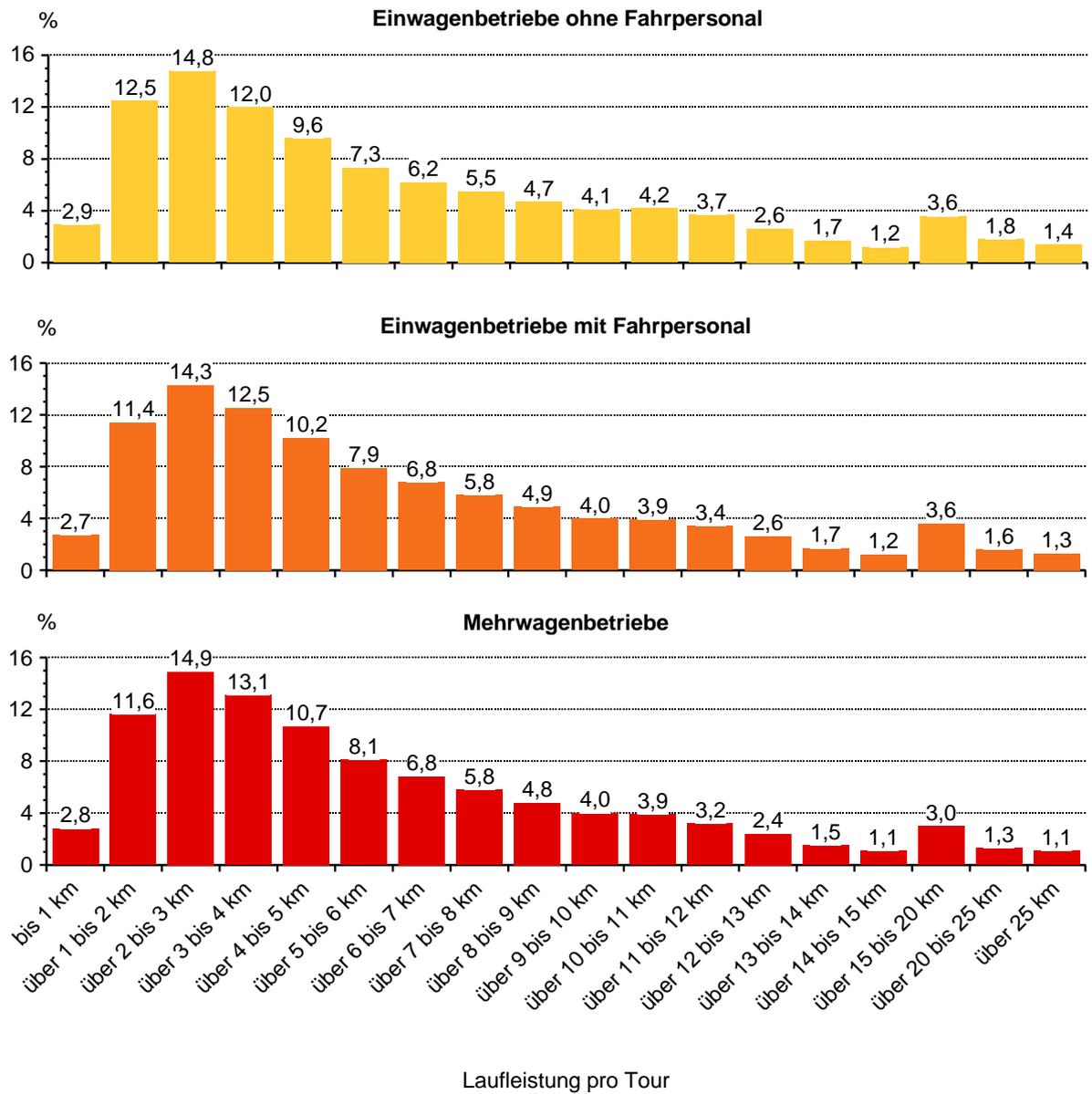
Mit fast 15 Prozent waren Tourenstrecken zwischen zwei und drei Kilometern die am häufigsten geleistete Distanz. Die Hälfte der Touren hatte eine Länge von maximal fünf Kilometern. Insgesamt wurden bei über 80 Prozent der Touren Distanzen bis zu zehn Kilometern zurückgelegt. In lediglich etwas mehr einem Prozent der Touren wurden über 25 Kilometer gefahren.

Grafik 58: Laufleistung in Kilometer pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die Distanzen unterschieden sich in den unterschiedlichen Betriebsarten fast nicht. Lediglich Mehrwagenbetriebe hatten eine durchschnittliche Laufleistung pro Tour, die etwas geringer ausfiel.

Grafik 59: Laufleistung in Kilometer pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

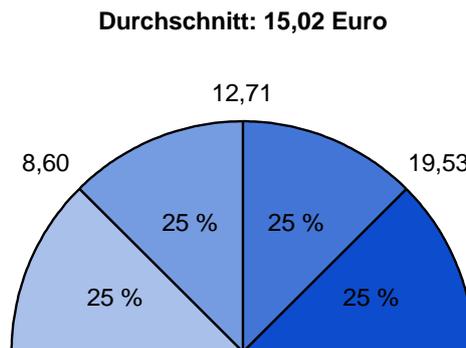


Einwagenbetriebe weisen insbesondere bei längeren Tourendistanzen höhere prozentuale Anteile auf als Mehrwagenbetriebe. Bei rund jeder fünften Tour dieser Betriebe wurde eine Strecke von über zehn Kilometern zurückgelegt. Bei Mehrwagenbetrieben waren es lediglich 17,5 Prozent.

3.3.2 Nettoumsatz pro Tour

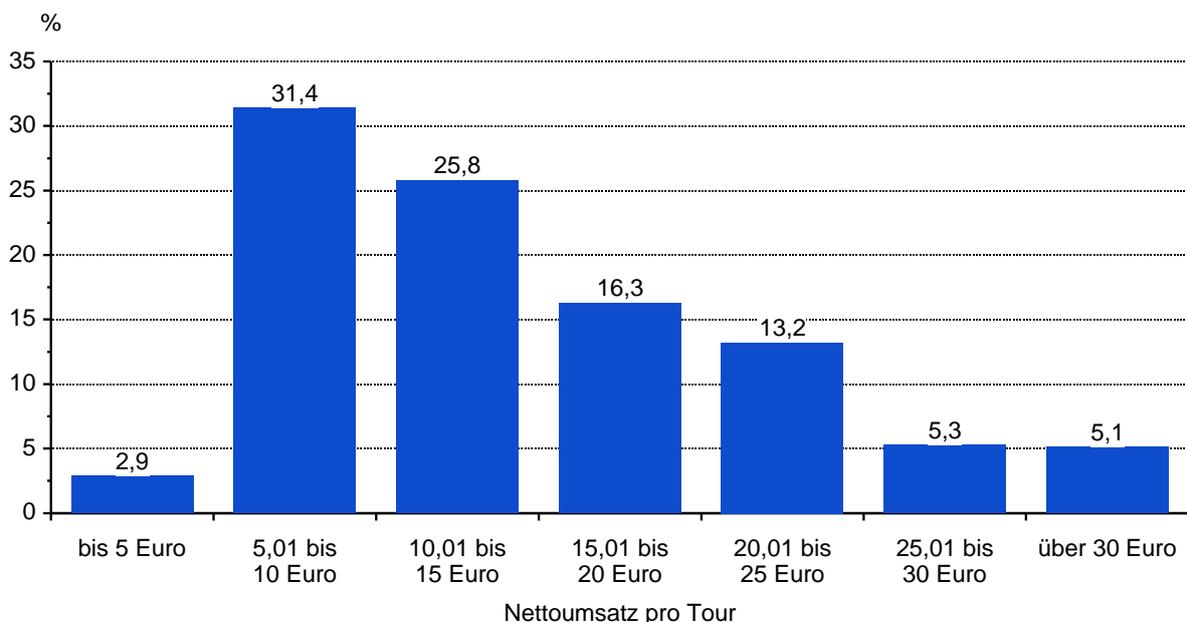
Der Nettoumsatz pro Tour ergibt sich aus dem Bruttoumsatz der Fahrt abzüglich der ausgewiesenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Hamburger Pflichtfahrtgebiets).

Grafik 60: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Durchschnitt und Quartile



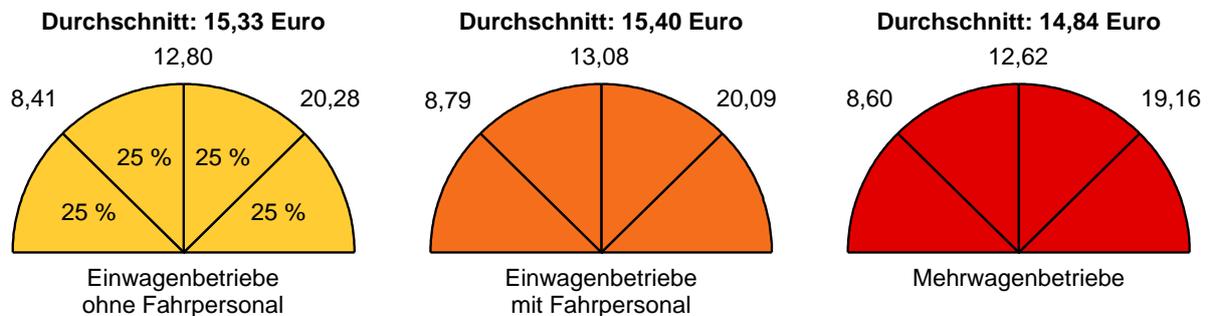
2014 betrug der durchschnittliche Nettoumsatz pro Tour 15,02 Euro. Ein Viertel der Touren erzielten Umsätze von 8,60 Euro oder darunter. In 25 Prozent der Touren wurden Umsätze von mehr als 19,53 Euro erzielt.

Grafik 61: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Verteilung

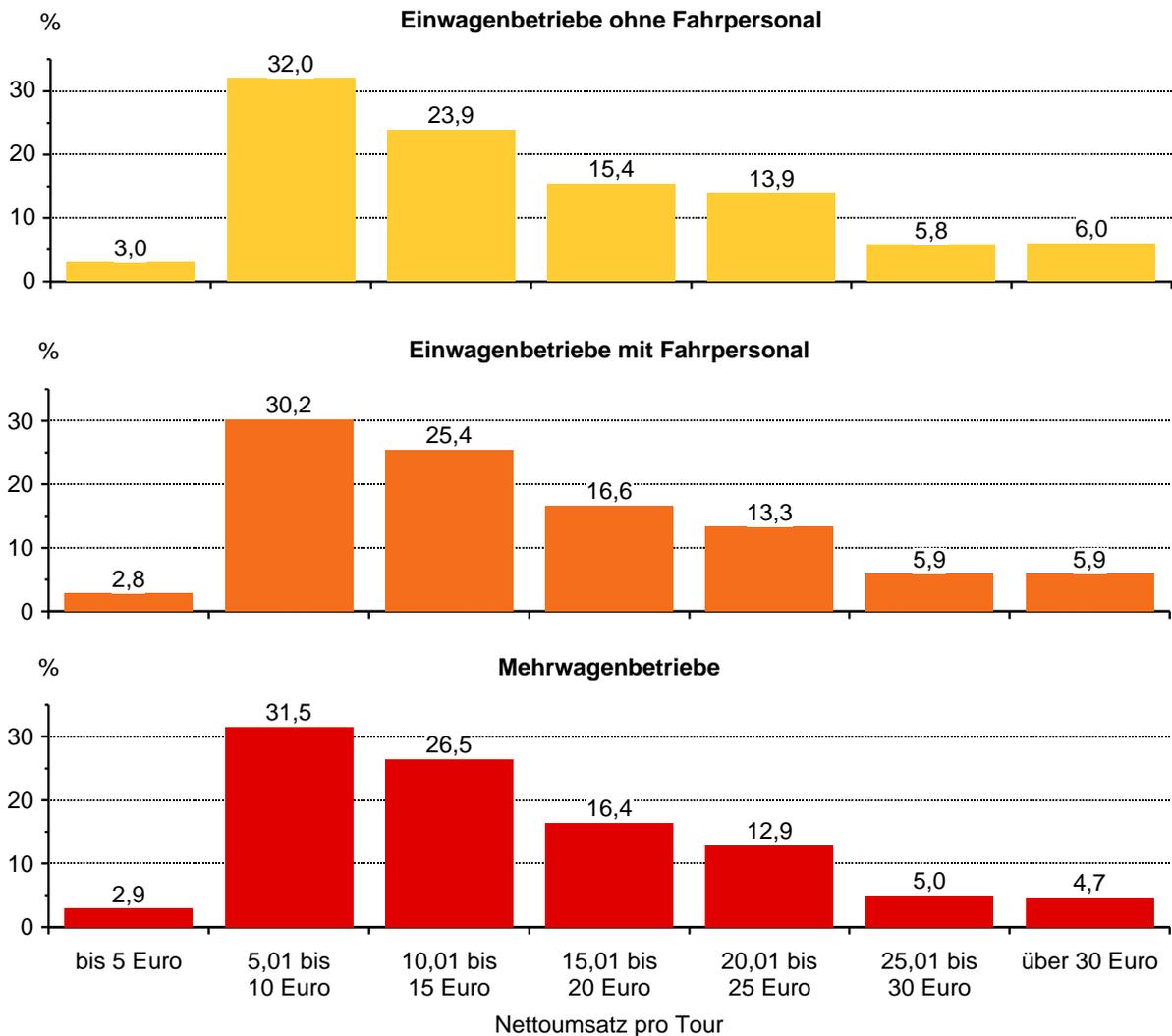


Die Verteilung zeigt, dass mehr als jede zehnte Fahrt Umsätze von über 25 Euro erzielt hat. Bei einem Drittel der Fahrten lag der Umsatz bei maximal zehn Euro. Bei knapp 42 Prozent der Fahrten lag der Umsatz zwischen 10,01 und 20 Euro.

Grafik 62: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Betrachtet man die Nettoumsätze pro Tour nach Einwagenbetrieben und Mehrwagenbetrieben getrennt, so wird ersichtlich, dass Einwagenbetriebe durchschnittlich höhere Umsätze pro Fahrt erzielten. Mehrwagenbetriebe weisen mit 14,84 Euro den niedrigsten Durchschnittsumsatz auf. Zudem erzielten Einwagenbetriebe bei rund jeder vierten Tour Umsätze von über 20 Euro.

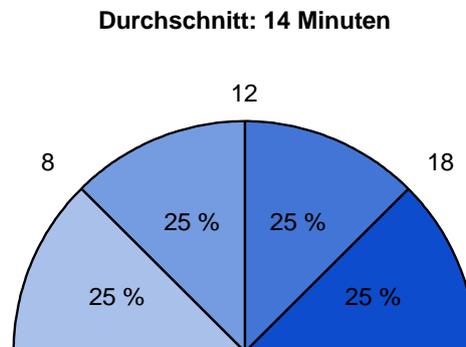
Grafik 63: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

Bei Fahrten mit Nettoumsätzen über 30 Euro sind Einwagenbetriebe mit einem Anteil von sechs Prozent am stärksten vertreten. Mehrwagenbetriebe erwirtschafteten lediglich in 4,7 Prozent ihrer Fahrten einen Umsatz von über 30 Euro. Allerdings machten in allen drei Betriebsgruppen die Touren mit Umsätzen zwischen 5,01 und 30 Euro einen Anteil von rund 85 Prozent der besetzten Fahrten aus.

3.3.3 Tourendauer

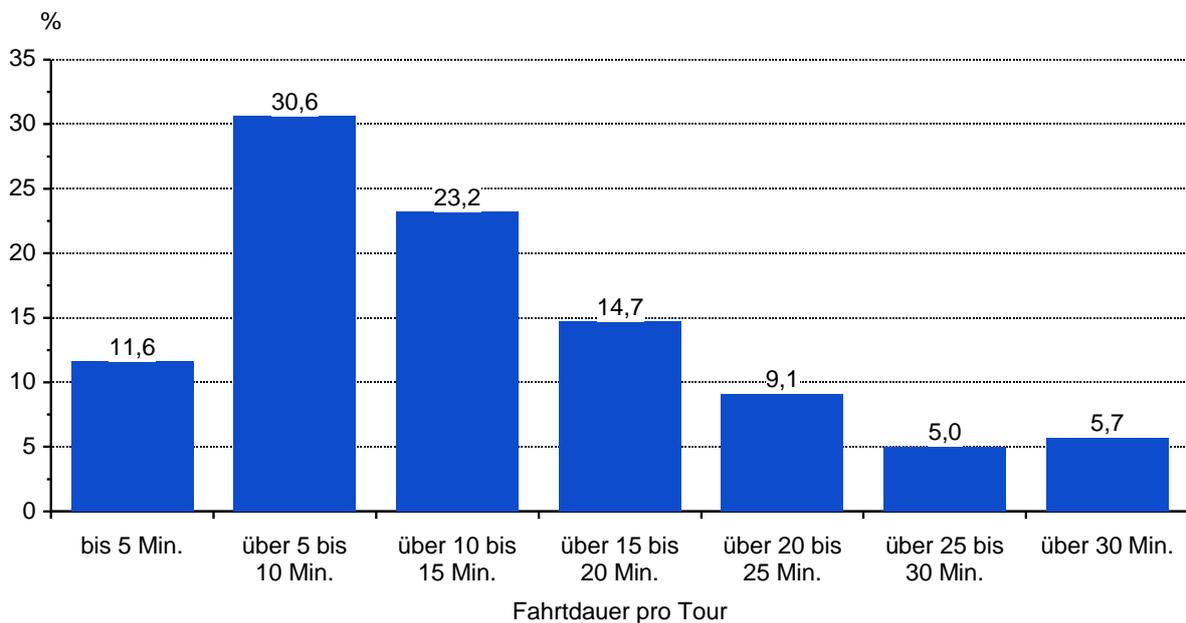
Die Tourendauer gibt die Fahrtzeiten der besetzten Touren in Minuten an.

Grafik 64: Tourendauer in Minuten pro Tour – Durchschnitt und Quartile



Die durchschnittliche Tour eines Hamburger Taxis dauerte im Jahr 2014 rund 14 Minuten. Touren über 18 Minuten kamen bei einem Viertel der Fälle vor.

Grafik 65: Tourendauer in Minuten pro Tour – Verteilung



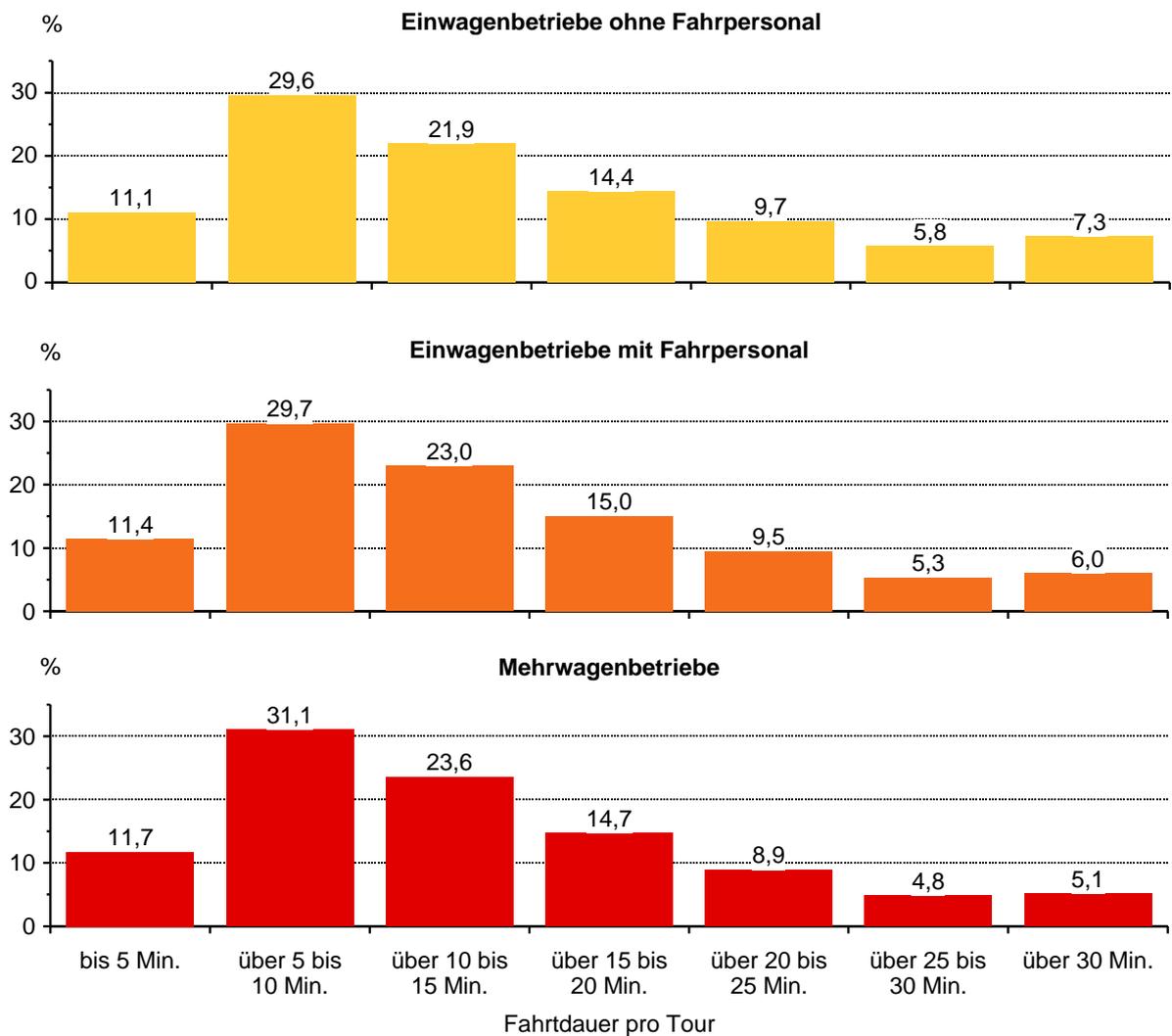
Die Aufteilung der Touren nach Fahrdauer zeigt, dass rund zwei Drittel der Touren nicht länger als 15 Minuten andauerten. Lediglich in 5,7 Prozent der Fälle betrug die Fahrdauer mehr als eine halbe Stunde.

Grafik 66: Tourendauer in Minuten pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Betrachtet man die Fahrtzeiten getrennt nach Betriebsgruppen, so zeigen sich sowohl beim Durchschnitt als auch bei der Aufteilung in Quartile sehr geringe Unterschiede.

Grafik 67: Tourendauer in Minuten pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

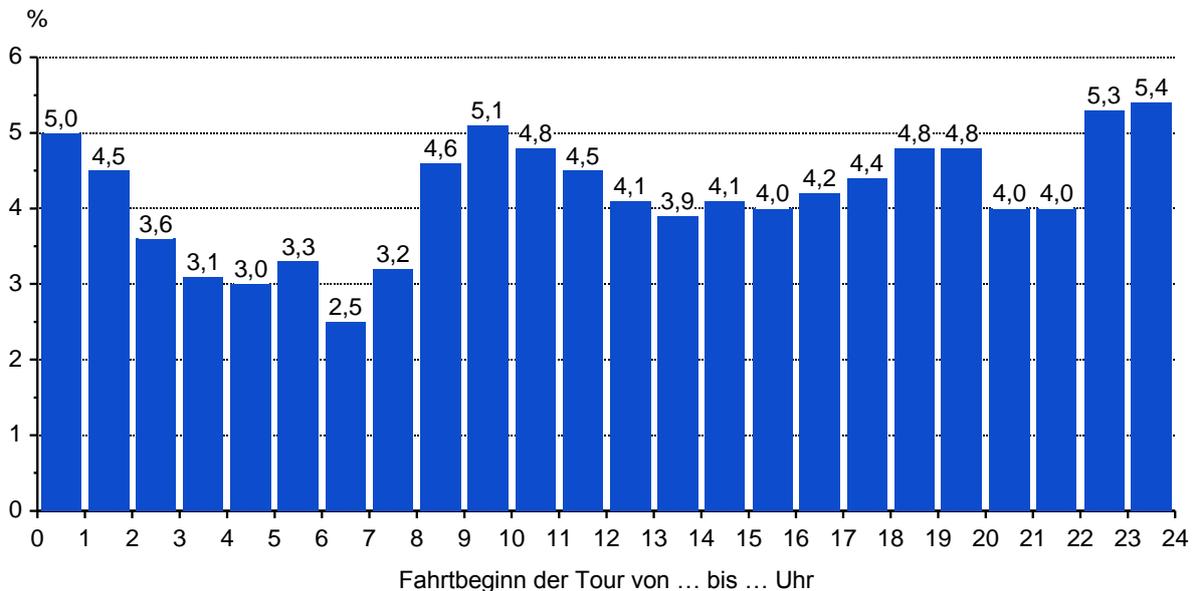


Die Verteilung der Fahrdauer nach Betriebsart zeigt, dass Alleinfahrer bei einer Fahrdauer von über 20 Minuten einen um vier Prozentpunkte höheren Anteil haben als Mehrwagenbetriebe. Bei Fahrtzeiten von bis zu fünf Minuten weisen alle Betriebsarten Anteile von elf bis zwölf Prozent auf.

3.3.4 Touren nach Uhrzeiten

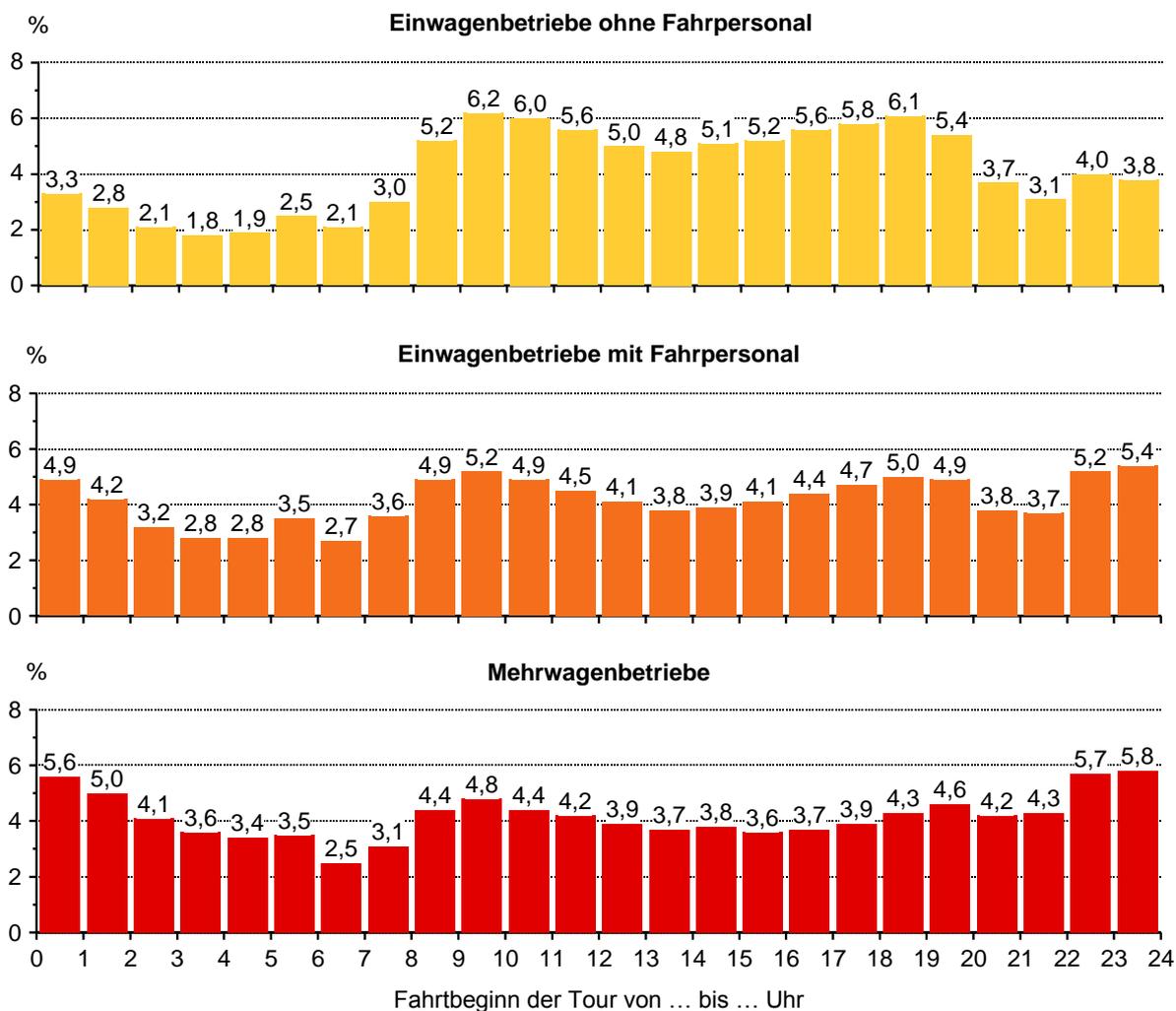
Die folgenden Grafiken zeigen die besetzten Touren nach Uhrzeiten. Ausschlaggebend für die Kategorisierung war der Zeitpunkt zu Fahrtbeginn.

Grafik 68: Uhrzeit Tourenbeginn – Verteilung



Die Verteilung der Fahrten nach Uhrzeit zeigt, dass im Wesentlichen drei Zeitspannen existieren, in denen mehr Fahrten geleistet wurden als sonst. So ist insbesondere zu Anfang und Ende der Geschäftszeiten, zwischen 8:00 und 11:00, und von 17:00 bis 20:00 Uhr ein höheres Tourenaufkommen zu beobachten. Hinzu kommen Fahrten zwischen 22:00 und 2:00 Uhr. In diesen zehn Stunden wird gut die Hälfte aller Touren gefahren.

Grafik 69: Uhrzeit Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

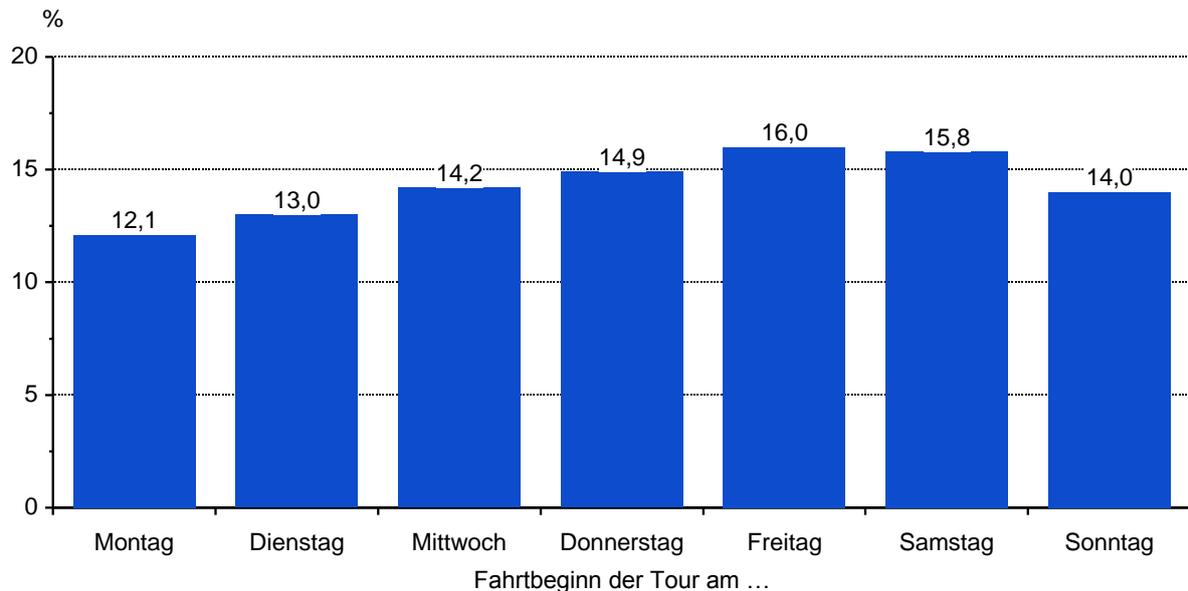


Die Aufteilung auf Betriebsgruppen zeigt, dass Alleinfahrer eher in der Zeit von 8:00 bis 20:00 Uhr aktiv waren und anteilig die meisten Touren zwischen 9:00 und 11:00 Uhr sowie zwischen 17:00 und 19:00 Uhr absolvierten. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal hatten ebenfalls zu Geschäftsbeginn und Geschäftsende hohe Tourenaufkommen zu verzeichnen. Hinzu kam noch ein hoher Anteil an Touren zwischen 22:00 und 24:00 Uhr. Mehrwagenbetriebe erreichten ihre anteiligen Spitzenwerte zwischen 22:00 und 2:00 Uhr. In diesem Zeitraum von vier Stunden fuhren Mehrwagenbetriebe rund 22 Prozent ihre gesamten Touren.

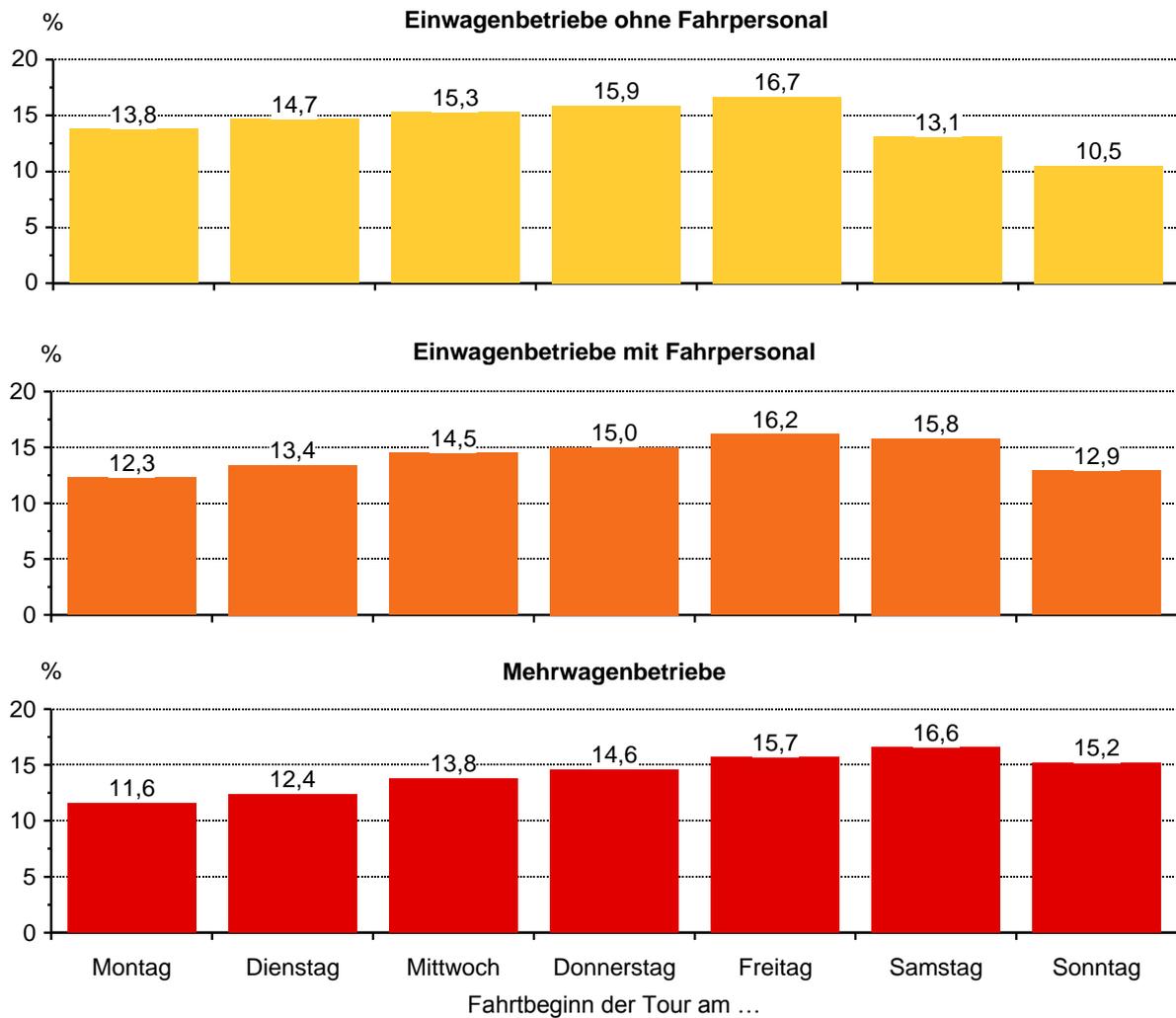
3.3.5 Touren nach Wochentagen

Die folgenden Verteilungen zeigen die besetzten Touren nach Wochentagen. Ausschlaggebend für die Kategorisierung war der Wochentag zu Fahrtbeginn.

Grafik 70: Wochentag Tourenbeginn – Verteilung



Die Verteilung nach Wochentagen zeigt einen erhöhten Tourenanteil an Freitagen und Samstagen, wobei von Montag ab eine klare Zunahme des Tourenanteils bis Freitag zu beobachten ist. Im Jahr 2014 wurden somit 31,8 Prozent der Touren an Freitagen und Samstagen geleistet.

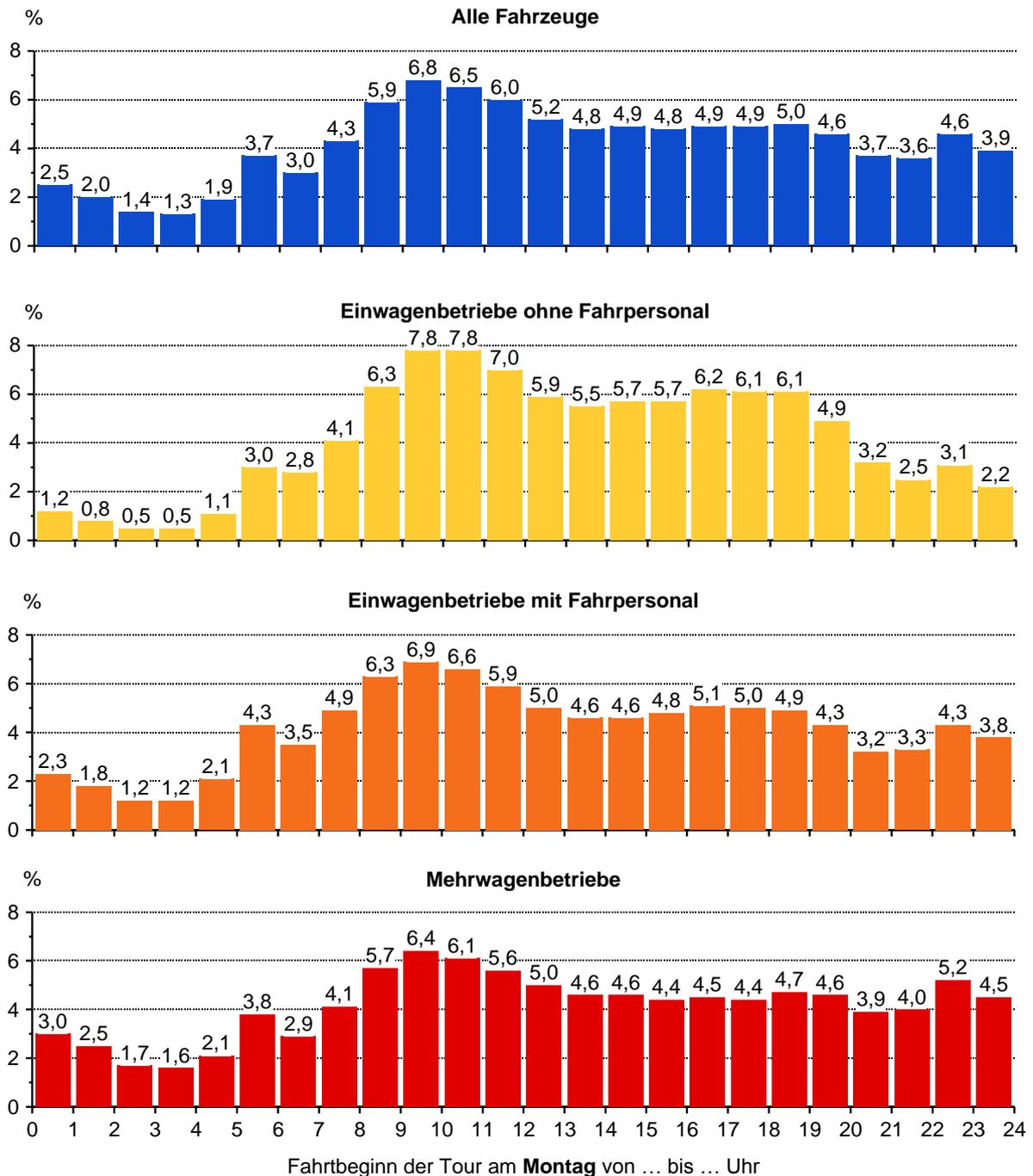
Grafik 71: Wochentag Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

Die Verteilung der Touren nach Betriebsart zeigt, dass das erhöhte Tourenaufkommen an Samstagen vorwiegend von Betrieben mit Fahrpersonal geleistet wurde. So haben Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal 15,8 Prozent ihrer Touren am Samstag geleistet. Bei Mehrwagenbetrieben lag dieser Anteil bei 16,6 Prozent. Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal kamen hier 2014 lediglich auf einen Anteil von 13,1 Prozent.

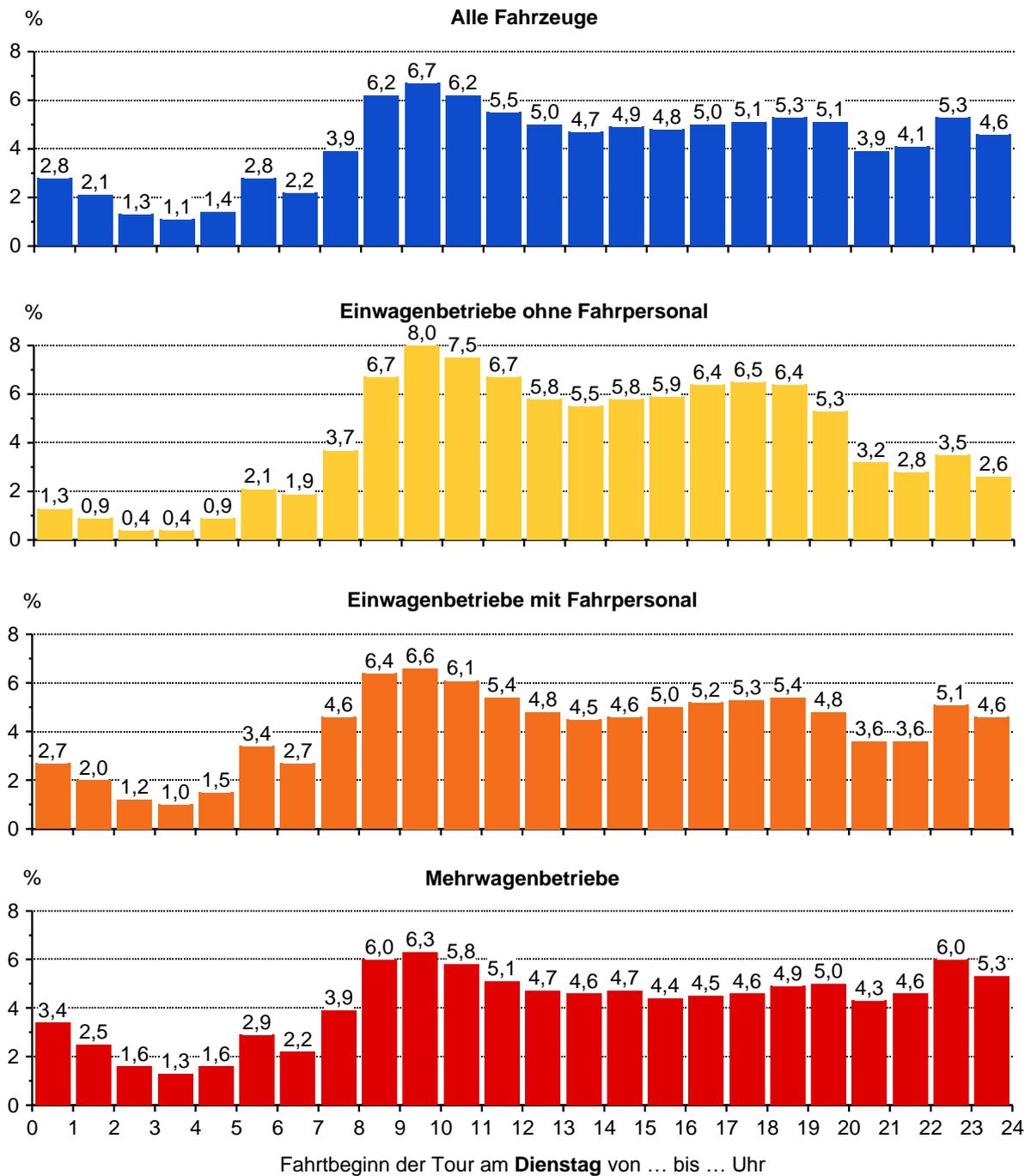
3.3.6 Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten

In der Verteilung der Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten wird der Anteil der Touren nach Uhrzeit und nach Wochentag insgesamt, und für die verschiedenen Betriebsgruppen getrennt veranschaulicht. Ausschlaggebend waren Uhrzeit und Wochentag zum Zeitpunkt des Tourenbeginns.

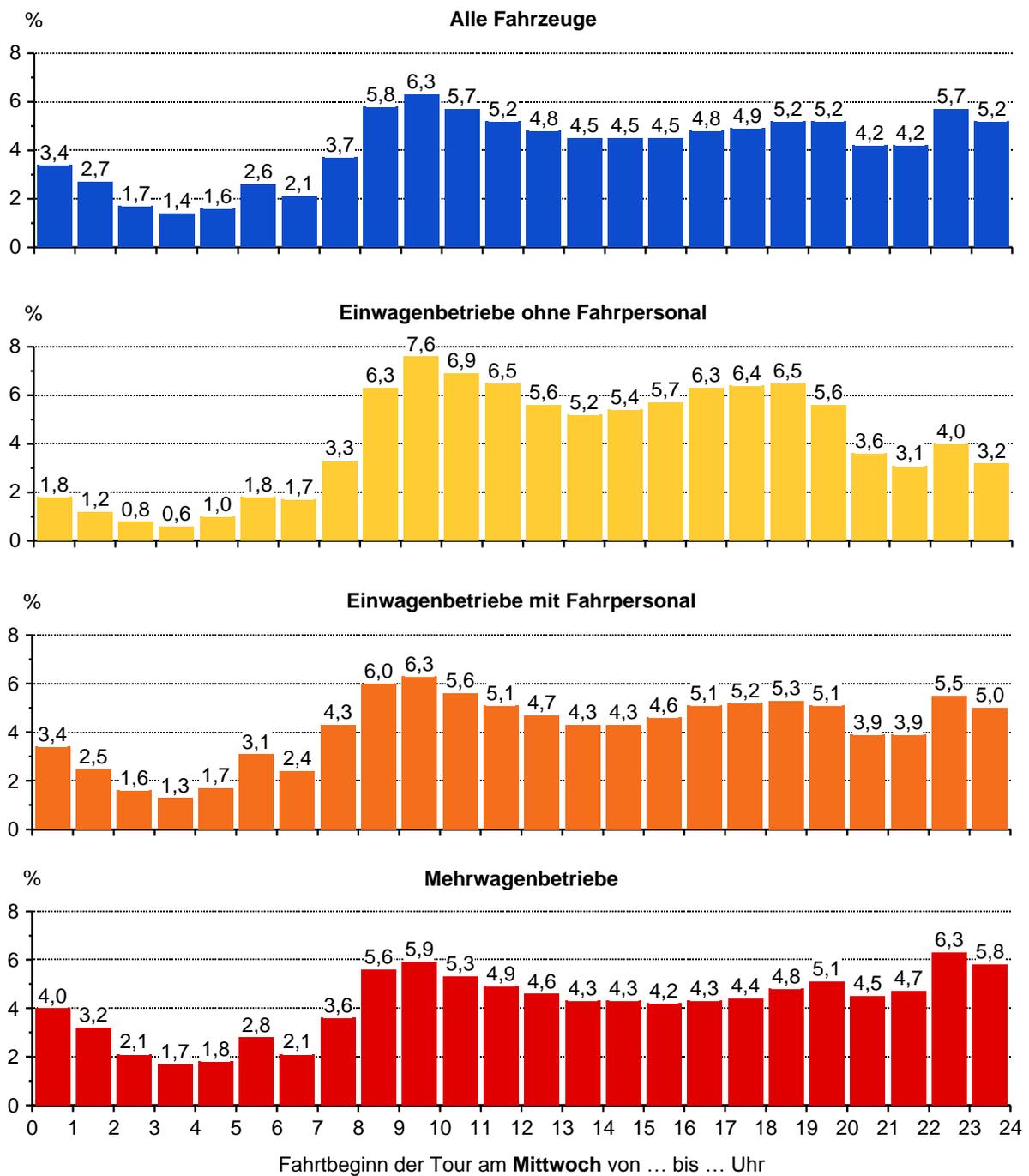
Grafik 72: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Montag – Verteilung



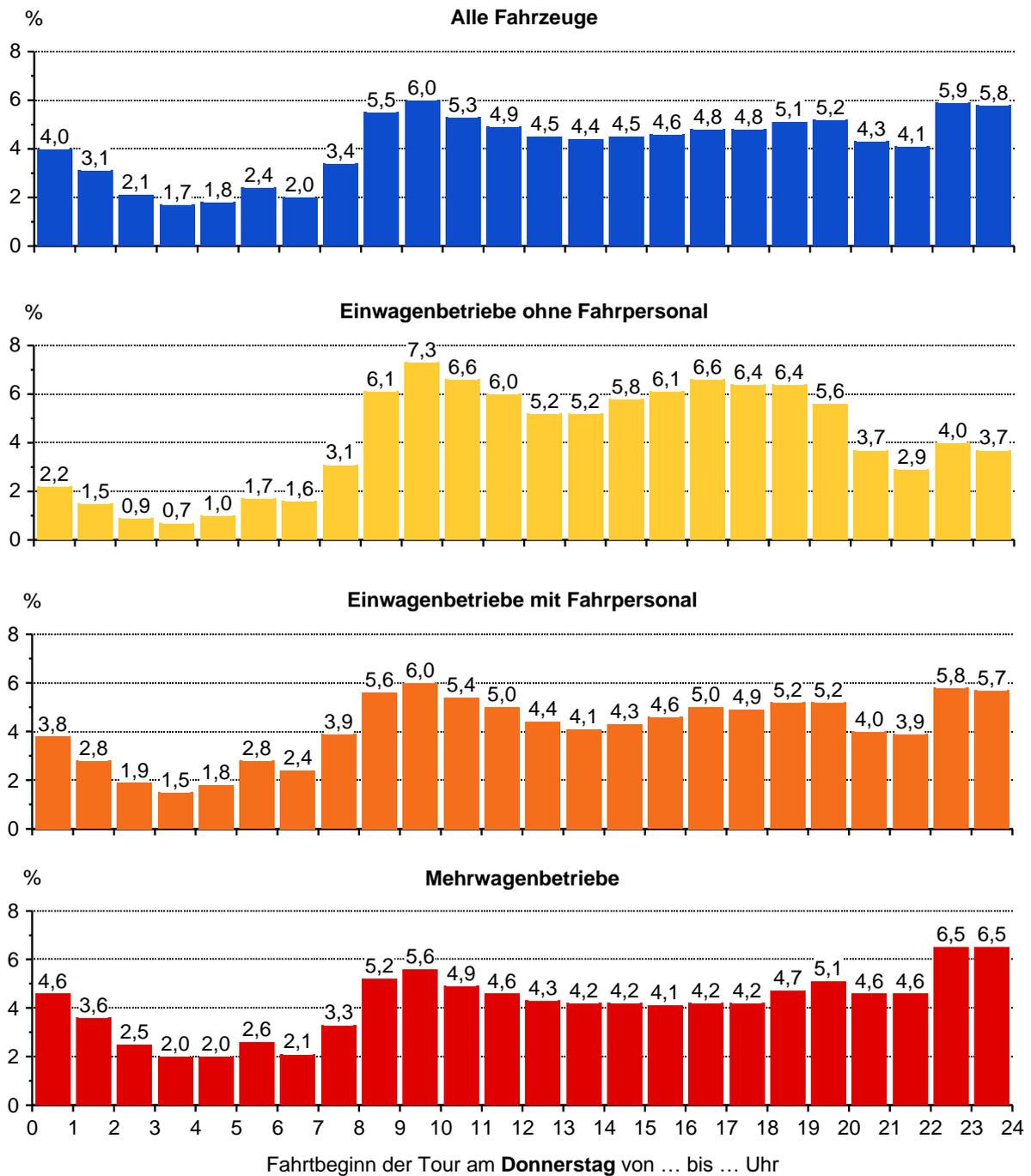
Grafik 73: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Dienstag – Verteilung



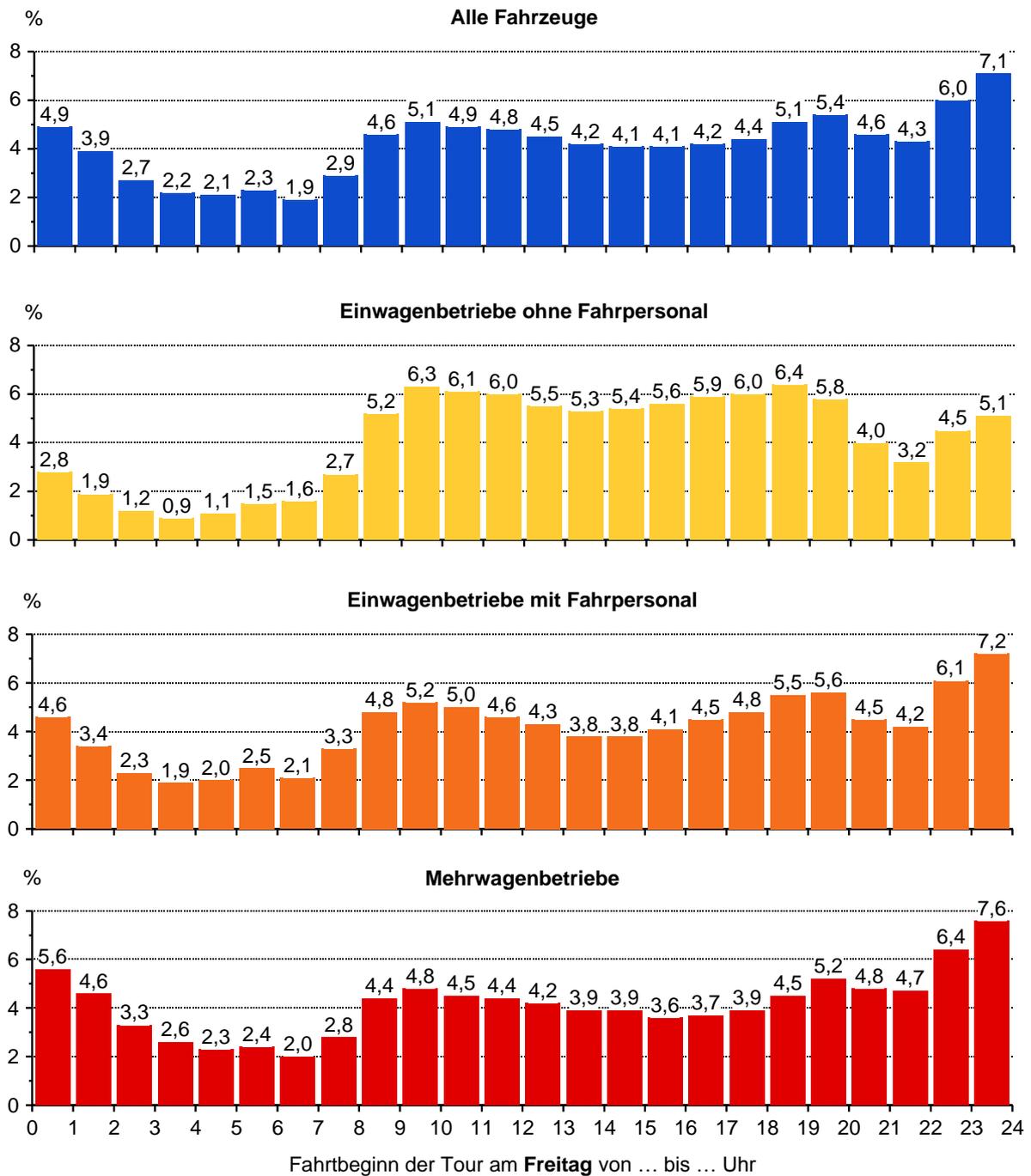
Grafik 74: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Mittwoch – Verteilung

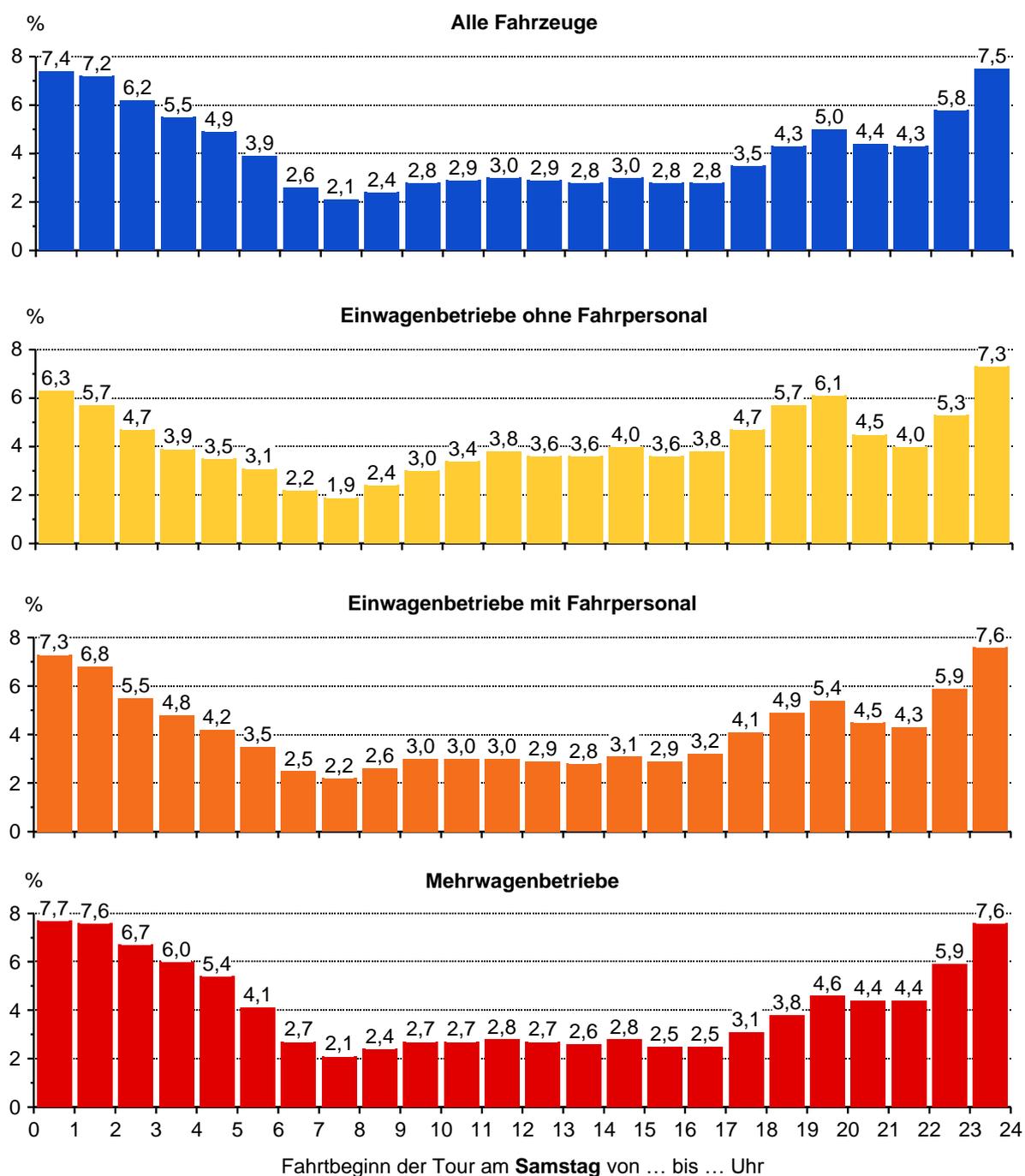


Grafik 75: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Donnerstag – Verteilung



Grafik 76: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Freitag – Verteilung

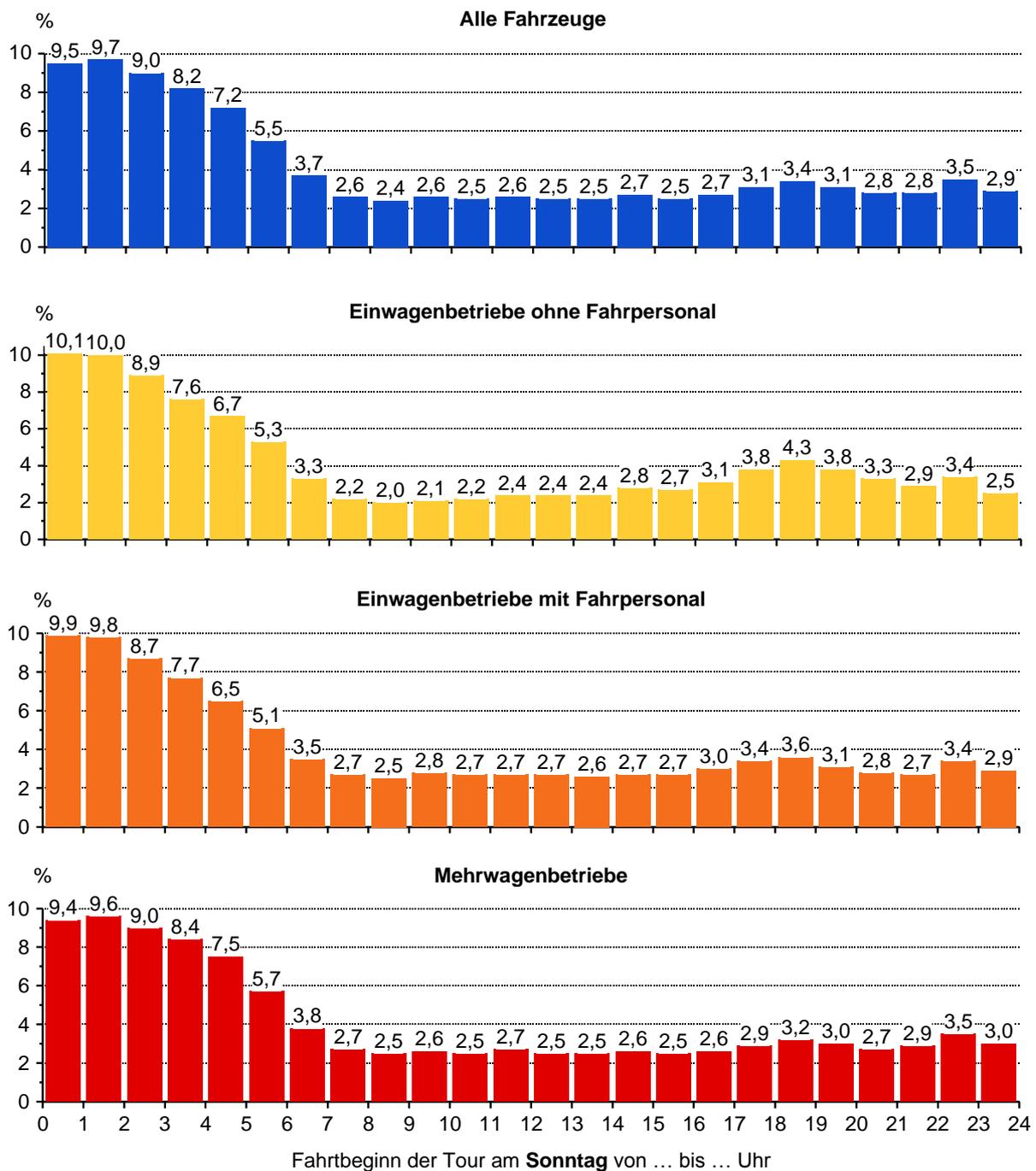


Grafik 77: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Samstag – Verteilung

Die Grafiken lassen deutliche Unterschiede der Tourenverteilung erkennen. Von Montag bis Donnerstag wurden von allen Betrieben die meisten Touren in den Geschäftszeiten zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr geleistet, wobei jeweils zu Beginn und Ende der Geschäftszeit ein Anstieg der gefahrenen Touren zu verzeichnen war. Bereits am Mittwochabend ist auch zwischen 22:00 und 24:00 ein höheres Tourenaufkommen zu verzeichnen. Mehrwagenbetriebe leisteten sowohl am Mittwoch als auch am Donnerstag die höchsten Tourenanteile mit

(Fortsetzung nächste Seite)

Grafik 78: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Sonntag – Verteilung



6,3 beziehungsweise 6,5 Prozent zwischen 22:00 und 23:00 Uhr. Samstags sind in allen Betriebsarten morgens, zwischen 0:00 und 4:00 sowie abends, ab 19:00 Uhr, die höchsten Fahraufkommen zu verzeichnen. Sonntags werden sowohl bei Einwagenbetrieben als auch bei Mehrwagenbetrieben über ein Viertel der Touren in den frühen Morgenstunden, zwischen 0:00 und 3:00 Uhr geleistet.

4 Anhang

Erläuterung der statistischen Instrumente

In der vorliegenden Analyse werden hauptsächlich Durchschnittswerte und Verteilungen präsentiert um einen möglichst detaillierten Überblick über die Daten zu vermitteln. Im Folgenden werden die verwendeten statistischen Instrumente erläutert.

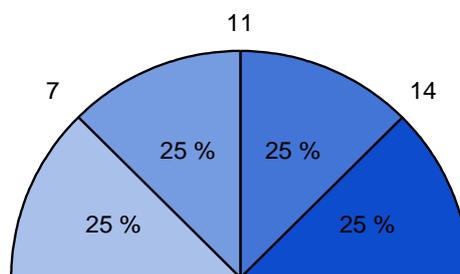
Durchschnitt (auch arithmetisches Mittel): Der Quotient aus der Summe aller in der Untersuchungsgruppe enthaltenen Werte.

Beispiel: Wenn Taxi A fünf Touren, Taxi B sieben Touren und Taxi C zwölf Touren pro Schicht fährt, so beträgt die durchschnittliche Anzahl der Touren pro Taxi acht.

$$(5 + 7 + 12) / 3 = 8$$

Quartile: Die Werte die die Untersuchungsgruppe aufsteigend nach dem untersuchten Wert in vier gleichgroße Teile aufteilen. Dabei bilden die Quartile immer den obersten Grenzwert innerhalb einer Gruppe. Da die meisten Werte in Kategorien eingeteilt wurden, entspricht der oberste Grenzwert häufig dem Minimalwert der nächsten Gruppe. Quartile werden im vorliegenden Bericht durch folgende Grafiken veranschaulicht:

Beispielgrafik 1: Quartile



Dabei steht jedes Teilstück für 25 Prozent der Untersuchungsgruppe und jeder Zwischenstrich für das Quartil, welches den Grenzwert zwischen den Gruppen bildet.

Beispiel: Eine Untersuchungsgruppe enthält 120 Fahrzeuge. 30 Fahrzeuge fahren sieben oder weniger Touren, 30 Fahrzeuge fahren zwischen sieben und elf Touren, 30 Fahrzeuge fahren zwischen elf und 14 Touren und 30 Fahrzeuge fahren mehr als 14 Touren. Somit bilden 7, 11 und 14 die Quartile, also jene Grenzwerte, die die Gruppe in vier gleichgroße Teile aufteilen.

Verteilung: Der prozentuale Anteil mit der ein Wert oder eine Kategorie in den Daten vorkommt. In der Regel differiert die Varianz innerhalb der ersten und letzten Kategorie eines Verteilungsdiagramms. In einigen Fällen umfassen zur besseren Darstellung weitere Kategorien eine höhere oder niedrigere Wertespanne. In Verteilungen, die die Fahrzeuge getrennt nach Betriebsart analysieren, summieren sich stets alle Anteile innerhalb einer Gruppe zu 100 Prozent. Verteilungen werden im vorliegenden Bericht durch Balkendiagramme veranschaulicht:

Beispielgrafik 2: Verteilung

