

Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2015

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	3
2.1	Methodik und Datensatz	3
2.2	Eingeschränkter Vergleich zu Vorjahresergebnissen	4
2.3	Verteilung	5
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	Besetzanteil der Arbeitszeit pro Jahr.....	9
3.1.4	Laufleistung pro Jahr	9
3.1.5	Anzahl der Touren pro Jahr	12
3.1.6	Nettoumsatz pro Jahr	15
3.1.7	Nettoumsatz pro Arbeitsstunde je Fahrzeug nach Betriebsart	18
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	Besetzanteil der Arbeitszeit pro Schicht.....	35
3.2.7	Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht	38
3.2.8	Arbeitsstunden nach Nettoumsatz	41
3.2.9	Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht	45
3.2.10	Besetzanteil der Laufleistung pro Schicht	48
3.3	Ergebnisse auf Tourenebene.....	51
3.3.1	Laufleistung pro Tour.....	51
3.3.2	Nettoumsatz pro Tour	54
3.3.3	Tourendauer	57
3.3.4	Touren nach Uhrzeiten	59
3.3.5	Touren nach Wochentagen.....	61
3.3.6	Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten.....	63
3.3.7	Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten	70
4	Anhang.....	72

1 Einleitung durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Mit der vorliegenden Auswertung über das Jahr 2015 liegt der zweite Bericht des Statistikamts Nord zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes vor.

Wie im Vorjahr beruht er auf den Daten, die in Taxen über Fahrleistungen und Umsätze automatisiert erfasst und an verschiedene Dienstleister übertragen werden. Entsprechend der von Hamburg geförderten fortschreitenden Ausstattung mit der hierfür erforderlichen Hardware hat sich die Zahl der insgesamt in die Auswertung einbezogenen Fahrzeuge weiterhin erhöht: von 1 779 im Bericht über das Jahr 2014 auf 2 092 im vorliegenden Bericht (über die weitere Aufgliederung geben die Erläuterungen zur Methodik unter 2. Auskunft). In keiner anderen Stadt in Deutschland werden in derartigem Umfang betriebliche Daten des Taxengewerbes erhoben und ausgewertet.

Folgende weitere Informationen, die auf den Angaben der Verkehrsgewerbeaufsicht beruhen, sind für das Verständnis der wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes von Interesse.

1. 2014 waren im Jahresdurchschnitt 3 288 Taxen in Hamburg konzessioniert, 2015 waren es 3 188; mit Stand vom 30.06.2016 sind es noch 3 141. Der kontinuierliche Rückgang der Taxenzahl hält also an. Er ist vor allem das Ergebnis der als „Hamburger Modell“ verstandenen Überprüfung, ob die im Verfahren zur Erteilung von Genehmigungen und in Betriebsprüfungen von den Unternehmen vorgelegten betrieblichen Angaben zu Fahrleistungen, zum Fahrpersonal und zu den Umsätzen plausibel sind. Gibt es hierbei nicht behebbare Mängel wird die Genehmigung verweigert oder widerrufen. Daneben verringern Mehrwagenunternehmen ihren Fahrzeugbestand und passen sich den betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Ordnungsrahmen an. Der nachhaltige Rückgang der Taxenzahl hat die Rahmenbedingungen für die Unternehmen, die alle Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erfüllen, ebenso spürbar verbessert, wie die Qualität der Kundenbedienung durch das Taxigewerbe.
2. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge betrug 2004 6,7 Jahre, 2015 waren es 3,8 Jahre und heute ist ein Taxi in Hamburg durchschnittlich 3,6 Jahre alt.
3. Die Anzahl der durchgeführten Taxenfahrten in Hamburg liegt ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres. In den am Flughafen speziell für Taxen geschaffenen Wartebereich (Speicher) sind im Jahr 2014 ca. 1 019 000 Fahrzeuge eingefahren, 2015 waren es ca. 1 035 000.
4. Die Entgelte im Taxenverkehr sind zuletzt im Oktober 2014 insbesondere im Hinblick auf den ab 01.01.2015 zu zahlenden Mindestlohn für Arbeitnehmer um durchschnittlich knapp acht Prozent erhöht worden. Diese Erhöhung wirkte sich also ab dem letzten Quartal des Jahres 2014 auf die Umsätze aus. Im Jahr 2015 sind die Entgelte unverändert geblieben und betragen nach wie vor: 3,20 Euro Grundpreis; 2,35 Euro Kilometerpreis bis vier Kilometer; 2,10 Euro bis neun Kilometer; 1,45 Euro ab dem zehnten Kilometer. Das Wartegeld, das erst ab einer Wartezeit von mehr als 60 Sekunden zu zahlen ist (sog. „Karenzminute“), beträgt 30 Euro pro Stunde.

2 Methodik und Verteilung

Der vorliegende Bericht beruht auf einer Untersuchung der wichtigsten Kenngrößen des Hamburger Taxengewerbes. Dabei standen für das Jahr 2015 die Daten von 2 092 Fahrzeugen zu Verfügung, die in einem Datensatz von mehr als 9,6 Millionen Einzeldaten zusammengefasst und vom Statistikamt Nord analysiert wurden. Dies entspricht rund 66 Prozent der durchschnittlich 3 188 Taxen, die im Jahr 2015 in Hamburg konzessioniert waren.

2.1 Methodik und Datensatz

Die Untersuchung basiert auf folgenden Werten, 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.

Für die Untersuchung standen 8 033 280 Touren zur Verfügung, wobei von jedem der 2 092 Fahrzeuge Daten in die Berechnungen einfließen.

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 670 994 Schichten für die Analyse zur Verfügung. Dies entspricht rund 89,6 Prozent der insgesamt im Datensatz enthaltenen Schichten.

Auf Taxiebene standen für 1 472 von insgesamt 2 092 Fahrzeugen Daten für das komplette Jahr zur Verfügung. Dies entspricht 70,4 Prozent aller im Datensatz enthaltenen Taxen. Alle anderen Fahrzeugdaten 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 welche 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 845 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.

Im Text wird der Begriff Alleinfahrer als Synonym für Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal verwendet. Unter dem Begriff Betriebe mit Fahrpersonal werden Mehrwagenbetriebe sowie Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal zusammengefasst.

Bei der tabellarischen Darstellung prozentualer Anteile können Rundungsdifferenzen auftreten. Damit kann die Summe aller Anteile um bis zu 0,9 Prozentpunkte von 100 abweichen.

2.2 Eingeschränkter Vergleich zu Vorjahresergebnissen

Jedes Jahr kommt es zu Veränderungen der Zusammensetzung des Taxengewerbes durch das Ausscheiden von Betrieben aus dem Taxengeschäft und dem Eintritt neuer Unternehmen in den Markt. Hierdurch entstehen Verschiebungen in den Anteilen der einzelnen Betriebsgruppen, welche die Ergebnisse beeinflussen und die die reale Entwicklung des Taxengewerbes wiedergeben. Während die Vergleichbarkeit der einzelnen Betriebsgruppen hierdurch nicht beeinträchtigt wird, muss die Entwicklung der Anteile der Betriebsarten bei der Gegenüberstellung zweier Jahresergebnisse für das gesamte Taxengewerbe stets berücksichtigt werden. In diesem Jahr ergeben sich jedoch noch weitere Unterschiede zum Vorjahr, welche die Vergleichbarkeit beider Analysen einschränken.

Diese entstehen durch die Erweiterung der Datengrundlage und durch eine Änderung der Zuteilungskriterien. Die Abweichung der Anteile der Einwagenbetriebe mit und ohne Fahrpersonal ist hierbei zu einem erheblichen Teil auf eine Änderung der Einteilungskriterien zurückzuführen. Für das Berichtsjahr 2014 wurden die Fahrzeuge manuell anhand mehrerer Merkmale zu Einwagenbetrieben mit und ohne Personal zugeteilt. Neben dem Vorhandensein mehrerer Fahrernummern waren Laufleistung und Jahresumsatz entscheidend. Ab dem Berichtsjahr 2015 ist alleine ausschlaggebend, ob mehrere Fahrernummern verwendet wurden. Die Zuordnung erfolgt nunmehr automatisch. Somit wird ab diesem Jahr ein Teil der Fahrzeuge, die im letzten Jahr zu den Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal zählten, den Fahrzeugen mit Fahrpersonal zugeteilt. Hieraus ergeben sich Unterschiede in den Auswertungsergebnissen. In der Gruppe der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal sind im Berichtsjahr 2015 deutlich mehr Taxen mit geringen Laufleistungen, geringen Umsätzen und wenigen Schichten enthalten.

In den Berichtsdaten des Jahres 2015 ist auch ein höherer Anteil plausibler Schichtdaten zu verzeichnen. Der Anteil korrekter Schichtanmeldungen und Abmeldungen hat stark zugenommen. Die Verbesserung der Datenqualität führt dazu, dass insbesondere bei Fahrzeugen mit Fahrpersonal weniger Schichten korrigiert wurden. Im Berichtsjahr 2014 musste bei einem erheblichen Anteil der Schichten der Schichtanfang oder das Schichtende plausibilisiert werden. Dies war der Fall, wenn keine korrekte Schichtabmeldung erfolgte oder wenn eine Schichtanmeldung versehentlich direkt mit Ende der vorherigen Schicht vorgenommen wurde. Dabei wurde in der Korrektur der Schichtanfang auf eine Stunde vor dem ersten Tourenbeginn und das Schichtende auf eine Stunde nach der letzten Tour festgesetzt. Für das Berichtsjahr 2015 ist der Anteil der Schichten, für den eine solche Korrektur vorgenommen wurde, deutlich zurückgegangen. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Schicht- und Arbeitszeiten. Da die erste und letzte Tour bei korrekter An- und Abmeldung in den meisten

Fällen näher am Schichtanfang oder Schichtende liegt, ist ein Rückgang der Schicht- und Arbeitszeit zu verzeichnen.

Insbesondere zur Analyse von Taxen, für die plausible und vollständige Daten, des gesamten Jahres notwendig sind, hat sich die Datenqualität deutlich verbessert. Statt wie im letzten Jahr 404 Fahrzeuge, stehen für die Jahresbetrachtung 2015 mindestens 845 Taxen zur Verfügung. Somit hat sich die Zahl der Fahrzeuge mehr als verdoppelt. Daher ist davon auszugehen, dass dieses Jahr deutlich validere Daten zur Verfügung stehen. Im Vorjahr, konnten die Ergebnisse noch merklich durch einzelne Fahrzeuge, die besonders hohe oder niedrige Werte erreichten, beeinflusst werden. Durch die höhere Anzahl an untersuchten Fahrzeugen für das Jahr 2015, sind die Ergebnisse weniger anfällig für solche Ausreißer.

2.3 Verteilung

Tabelle 1: Verteilung der Touren nach Betriebsart

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal	14,2 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	22,8 %
Mehrwagenbetriebe	62,9 %

14,2 Prozent der im Datensatz enthaltenen Touren stammen von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal und 22,8 Prozent von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal. Mit 62,9 Prozent stammt der überwiegende Teil der Touren im Datensatz von Mehrwagenbetrieben.

Tabelle 2: Verteilung der Schichten nach Betriebsart

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal	14,7 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	22,5 %
Mehrwagenbetriebe	62,8 %

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	22,8 %	22,5 %	16,2 %
Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal	25,1 %	24,1 %	18,5 %
Mehrwagenbetriebe	52,2 %	53,4 %	65,3 %

Auf Taxenebene handelt es sich im gesamten Datensatz (2 092 Fahrzeuge) bei knapp 22,8 Prozent der Fahrzeuge um Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal, bei etwa 25,1 Prozent um Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und rund 52,2 Prozent der Fahrzeuge zählen zu Mehrwagenbetrieben. In der Jahresbetrachtung ergeben sich geringfügige Unterschiede zur Ursprungsverteilung.

In der Jahresbetrachtung mit plausiblen Schichtdaten 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 wiederherzustellen.

3 Ergebnisse der Untersuchung

Wendet man die Ergebnisse der Jahresbetrachtung dieser Analyse auf das Hamburger Taxengewerbe mit seinen im Jahr 2015 durchschnittlich 3 188 konzessionierten Taxen an, wurden 2015 rund 1,4 Millionen Schichten geleistet, in denen 14,3 Millionen Touren gefahren wurden und über 10,7 Millionen Stunden gearbeitet wurde. Zusammen legten die Hamburger Taxen eine Strecke von knapp 200,1 Millionen Kilometer zurück und erwirtschafteten einen Umsatz von rund 228,5 Millionen Euro.

Tabelle 4: Die wichtigsten Durchschnittsergebnisse auf einen Blick

Umsatz pro km	1,16 €
Umsatz pro Tour	15,98 €
Umsatz pro Arbeitsstunde (abzüglich gesetzlicher Pausen – nur Unternehmen mit Fahrpersonal)	21,07 €
Umsatz pro Schicht	167,24 €
Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr (abzüglich gesetzlicher Pausen)	30,4 %
Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht	46,4 %

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.

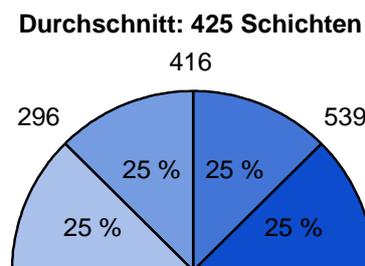
3.1 Ergebnisse auf Taxenebene in der Jahresbetrachtung

Die jährliche Anzahl der Schichten, die Anzahl der Arbeitsstunden, der prozentuale Besetztanteil gemessen an der Arbeitszeit sowie der Umsatz pro Arbeitsstunde je Fahrzeug nach Betriebsart werden auf Basis der Jahresdaten von 845 Fahrzeugen ermittelt. Die Analyse der Laufleistung, der Anzahl der Touren und des Nettoumsatzes pro Taxi beinhaltet die Daten von 1 472 Fahrzeugen (331 Fahrzeuge von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 355 Fahrzeuge von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 786 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.

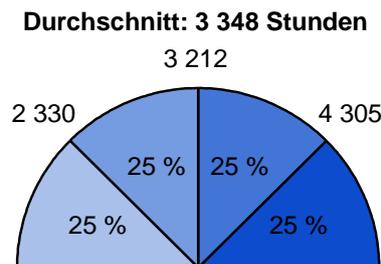
Grafik 1: Anzahl Schichten pro Taxi 2015 – Durchschnitt und Quartile



Im Jahr 2015 fuhr ein Hamburger Taxi durchschnittlich 425 Schichten, wobei ein Viertel der Fahrzeuge 296 oder weniger Schichten jährlich zu verzeichnen hatte. Die Hälfte der Fahrzeuge erreichte mindestens 416 Schichten.

3.1.2 Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr

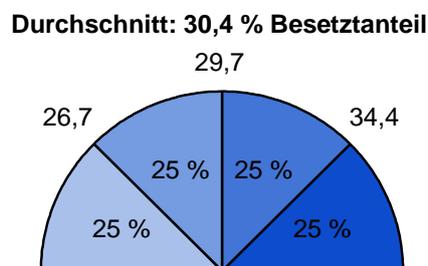
Die Arbeitszeit pro Jahr entspricht der aufsummierten Stundenzahl aller Schichten pro Jahr abzüglich aggregierter Pausenzeiten. Als Pausenzeiten wurden die gesetzlichen Pausenzeiten angenommen. Bei einer Schichtdauer von unter sechs Stunden wurde keine Pausenzeit abgezogen, ab einer Schichtdauer von 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 vorhanden 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) gleitende 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 2015 – Durchschnitt und Quartile

Im Durchschnitt wurden pro Hamburger Taxi 3 348 Arbeitsstunden im Jahr abgeleistet. In der Hälfte der Taxen wurden mindestens 3 212 Stunden gearbeitet, dies entspricht 134 vollen Tagen im Jahr.

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 Fahrgäste besetzt war, zur aggregierten Anzahl der jährlichen Arbeitszeit.

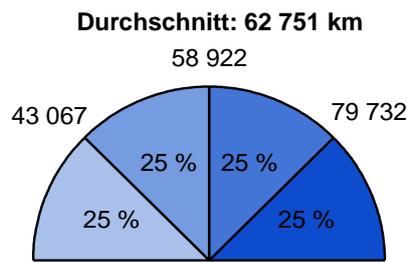
Grafik 3: Prozentualer Besetztanteil gemessen an der Arbeitszeit pro Taxi 2015 – Durchschnitt und Quartile

Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen im Jahr 2015 während 30,4 Prozent ihrer Arbeitszeit besetzt. Ein Viertel der Taxen hatte einen Besetztanteil von nur 26,7 Prozent, ein weiteres Viertel hingegen über 34 Prozent zu verzeichnen.

3.1.4 Laufleistung pro Jahr

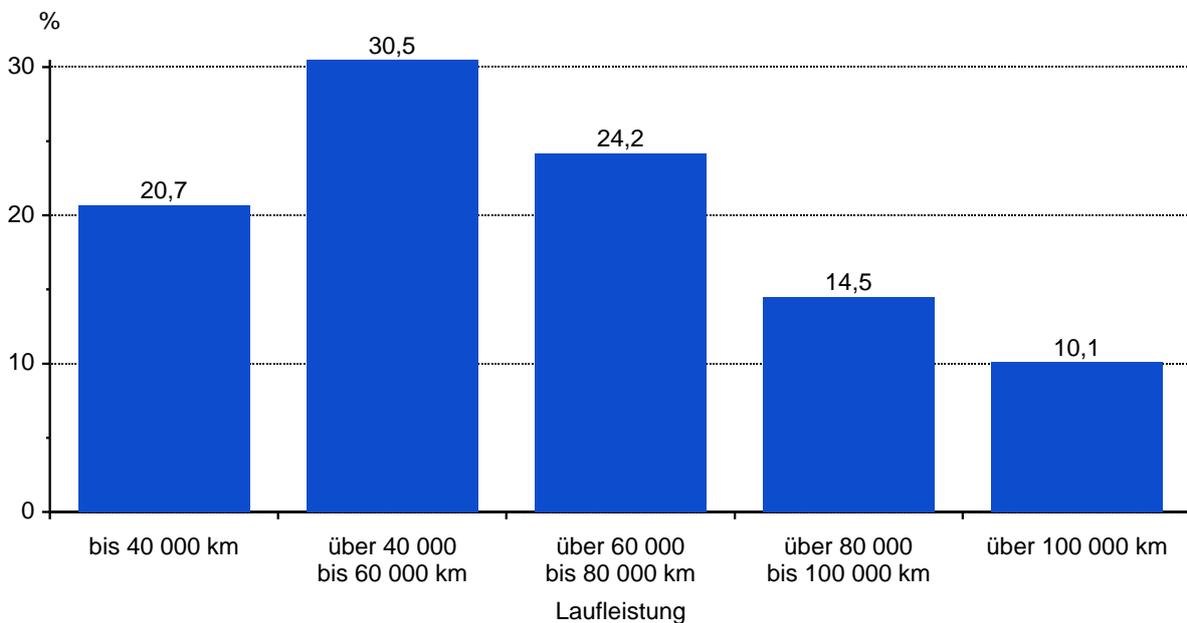
Die jährliche Laufleistung eines Taxis ergibt sich aus der Differenz des Kilometerstandes am Ende des Jahres und des Kilometerstandes zu Anfang des Jahres. Die Jahreslaufleistung enthält damit neben Kilometerlaufleistungen pro Schicht auch andere Fahrten, wie private Nutzung oder Testfahrten.

Grafik 4: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2015 – Durchschnitt und Quartile



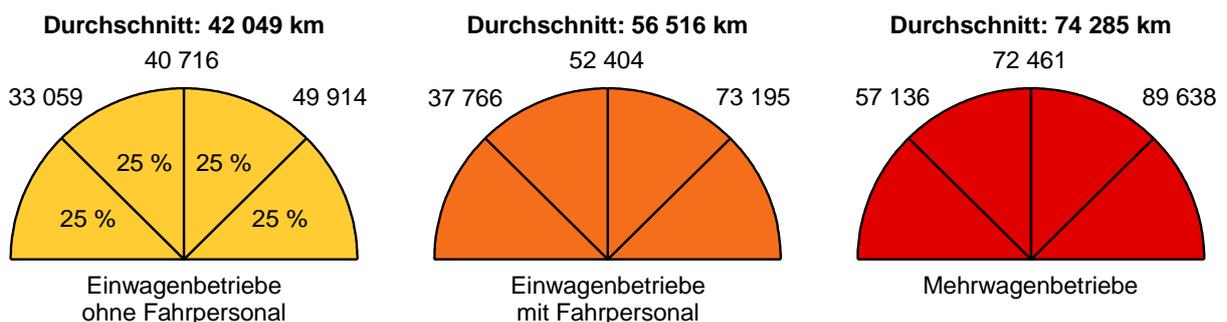
Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen im Jahr 2015 fast 63 000 Kilometer unterwegs. Ein Viertel der Fahrzeuge erreichte Laufleistungen von über 79 000 Kilometern.

Grafik 5: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2015 – Verteilung



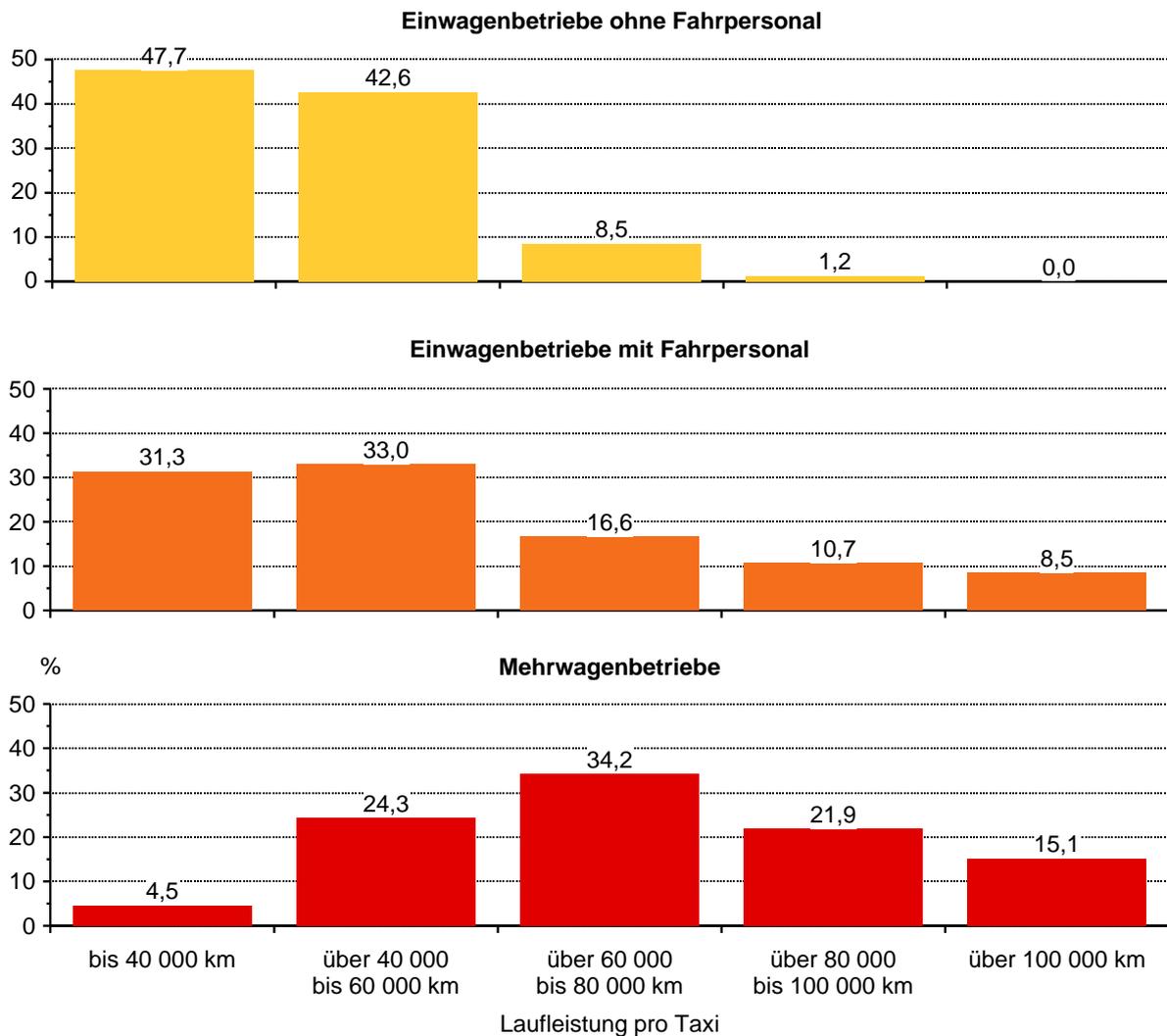
Über die Hälfte der Taxen erreichte eine jährliche Laufleistung von maximal 60 000 Kilometern. Fast ein Viertel der Fahrzeuge waren über 80 000 Kilometer unterwegs.

Grafik 6: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2015 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Taxen aus Betrieben mit Fahrpersonal erreichen höhere Laufleistungen als Alleinfahrer. Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben fahren im Jahr 2015 im Durchschnitt über 74 000 Kilometer. Fahrzeuge aus Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal erreichten durchschnittlich 56 516 Kilometer und somit rund 14 500 Kilometer mehr als Alleinfahrer. Dreiviertel der Taxen aus Betrieben ohne Fahrpersonal blieben 2015 bei einer Laufleistung von unter 50 000 Kilometern.

Grafik 7: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2015 nach Betriebsarten – Verteilung

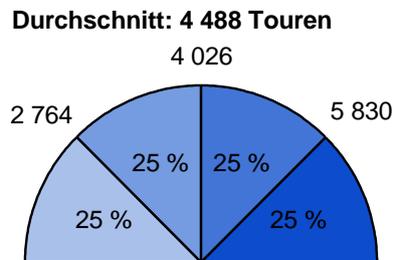


Betrachtet man die Betriebsarten getrennt voneinander, so ist zu erkennen, dass gut 90 Prozent der Fahrzeuge ohne Fahrpersonal eine Laufleistung von unter 60 000 Kilometern im Jahr erreichten, bei Mehrwagenbetrieben lag dieser Anteil bei lediglich 28,8 Prozent. Über 100 000 Kilometer fuhren rund 15 Prozent der Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben und 8,5 Prozent der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal.

3.1.5 Anzahl der Touren pro Jahr

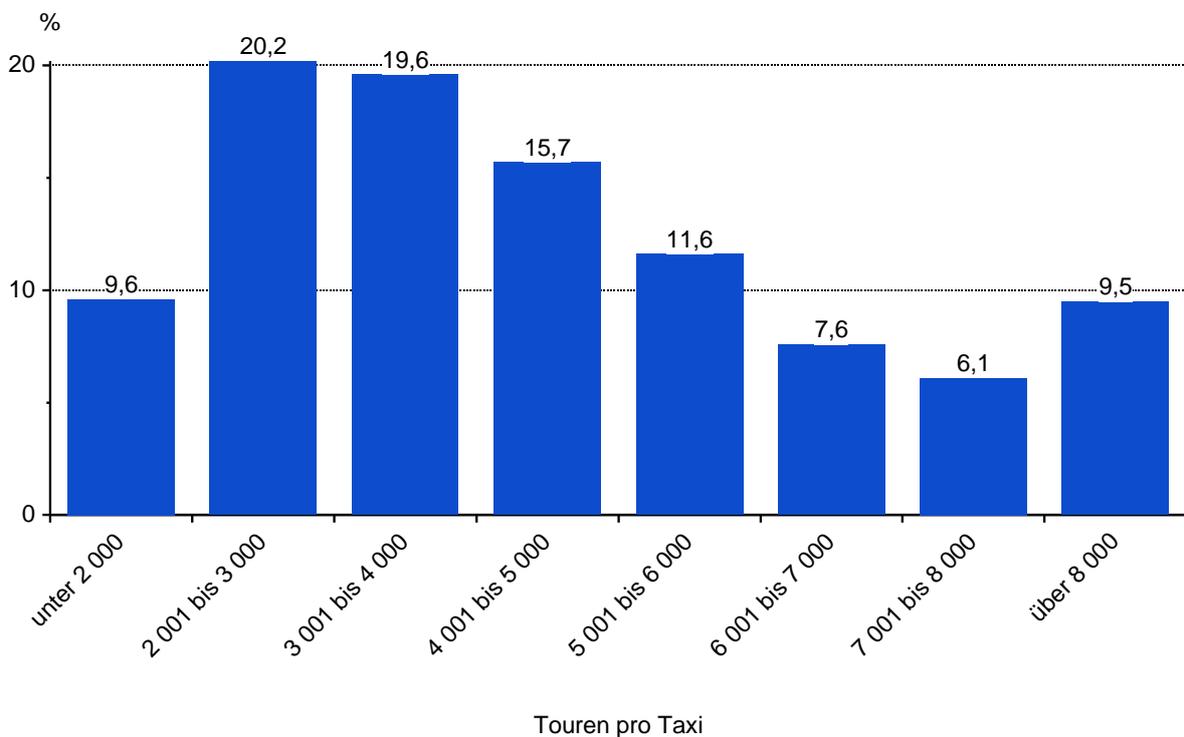
Die Anzahl der Touren entspricht der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi im Jahr 2015 zurückgelegt hat.

Grafik 8: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2015 – Durchschnitt und Quartile



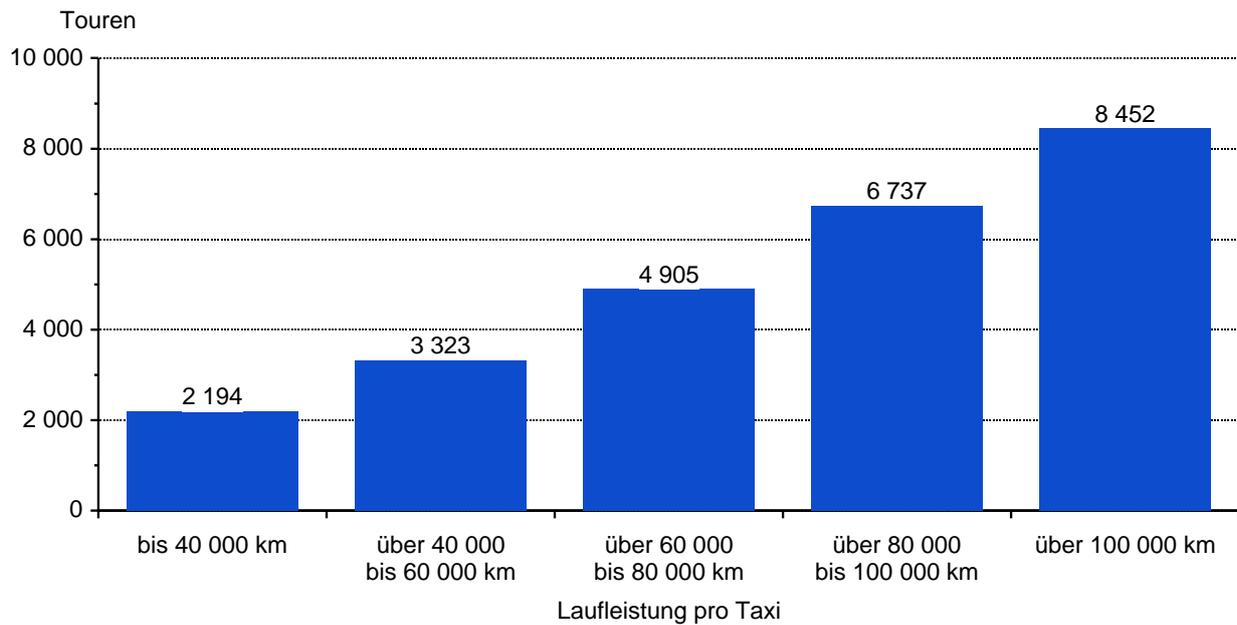
2015 entfielen auf ein Hamburger Taxi durchschnittlich 4 488 Touren. Ein Viertel der Betriebe fuhr 2 764 oder weniger Touren, ein weiteres Viertel kam auf 5 830 oder mehr.

Grafik 9: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2015 – Verteilung



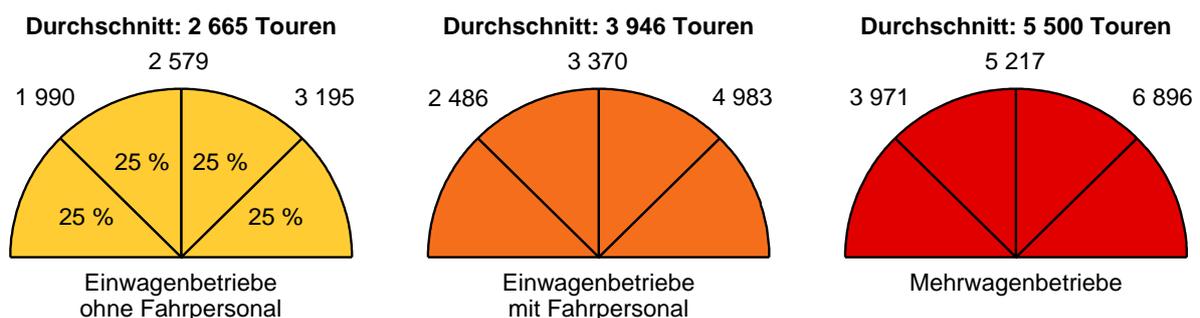
39,8 Prozent der Taxen legten 2 001 bis 4 000 Touren im Jahr zurück. Über die Hälfte der Taxen fuhren mehr als 4 000 Touren, mehr als 8 000 Touren erreichten 9,5 Prozent der Fahrzeuge.

Grafik 10: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2015 – Durchschnitt nach Laufleistung

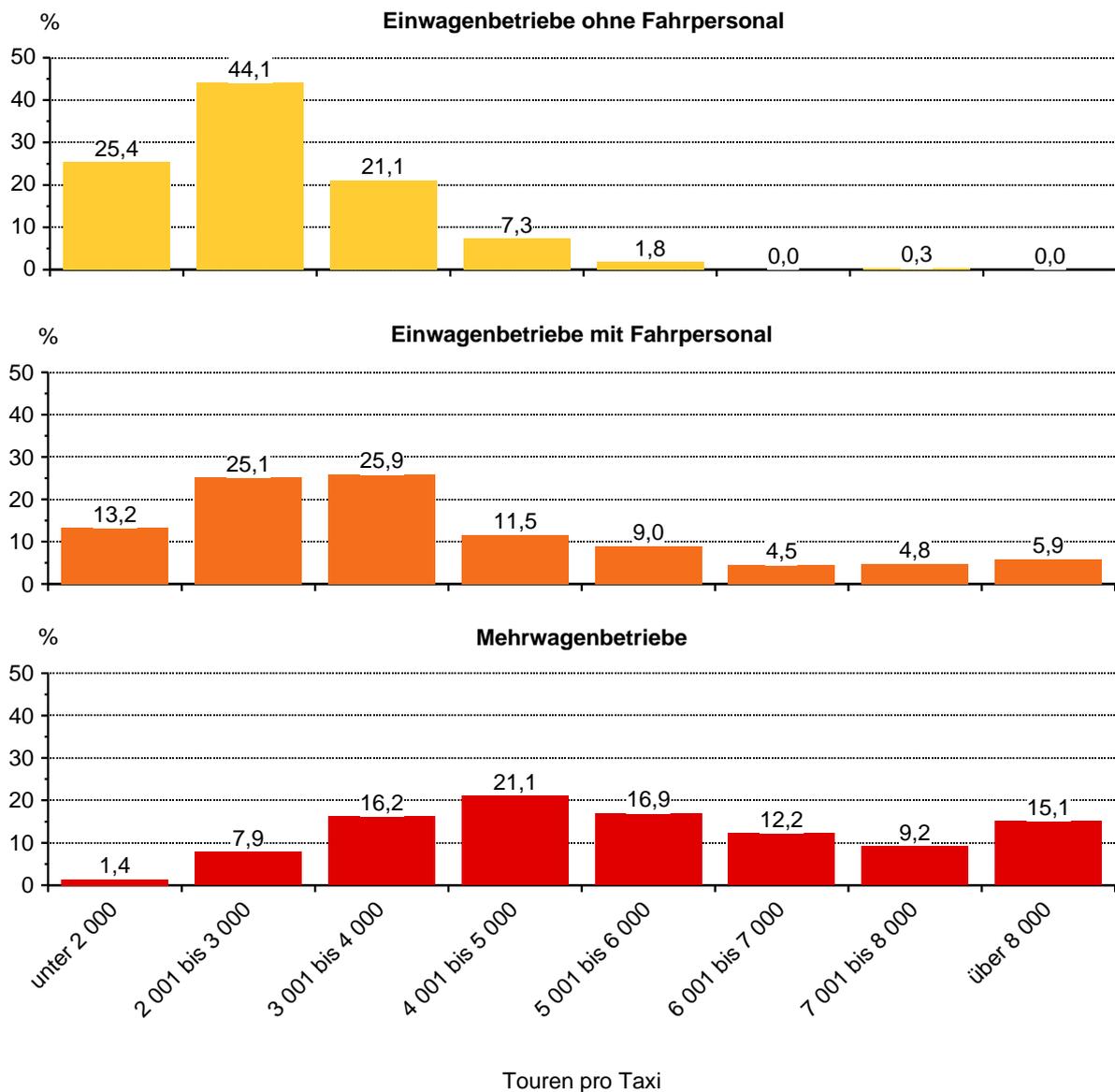


Die Anzahl der Touren steigt mit zunehmender Laufleistung. Die Fahrzeuge, die im Jahr 40 000 bis 60 000 Kilometer zurücklegten, fuhren rund 1 100 Touren mehr als Fahrzeuge, die maximal 40 000 Kilometer erreichten. Taxen mit einer Laufleistung von 80 000 bis 100 000 Kilometern hatten durchschnittlich über 1 800 Touren mehr als Fahrzeuge mit einer Laufleistung zwischen 60 000 und 80 000 Kilometern.

Grafik 11: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2015 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die Verteilung getrennt nach Fahrzeuggruppen zeigt, dass Alleinfahrer im Jahr 2015 durchschnittlich 2 665 Touren fuhren. Mehrwagenbetriebe hatten mit 5 500 Touren mehr als doppelt so viele Fahrten zu verzeichnen. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen durchschnittlich auf 3 946 Touren.

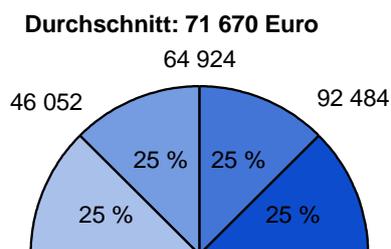
Grafik 12: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2015 nach Betriebsarten – Verteilung

Wie bei der Laufleistung differieren die Betriebe mit und ohne Fahrpersonal auch bei der Anzahl der gefahrenen Touren stark. Nahezu 98 Prozent der Betriebe ohne Fahrpersonal fahren höchstens 5 000 Touren im Jahr. Hingegen legten 24,2 Prozent der Taxen aus Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal 5 000 Touren und mehr zurück. Bei Mehrwagenbetrieben erreichten über die Hälfte der Fahrzeuge mindestens 5 000 Touren und 15,1 Prozent fahren mehr als 8 000 Touren im Jahr 2015.

3.1.6 Nettoumsatz pro Jahr

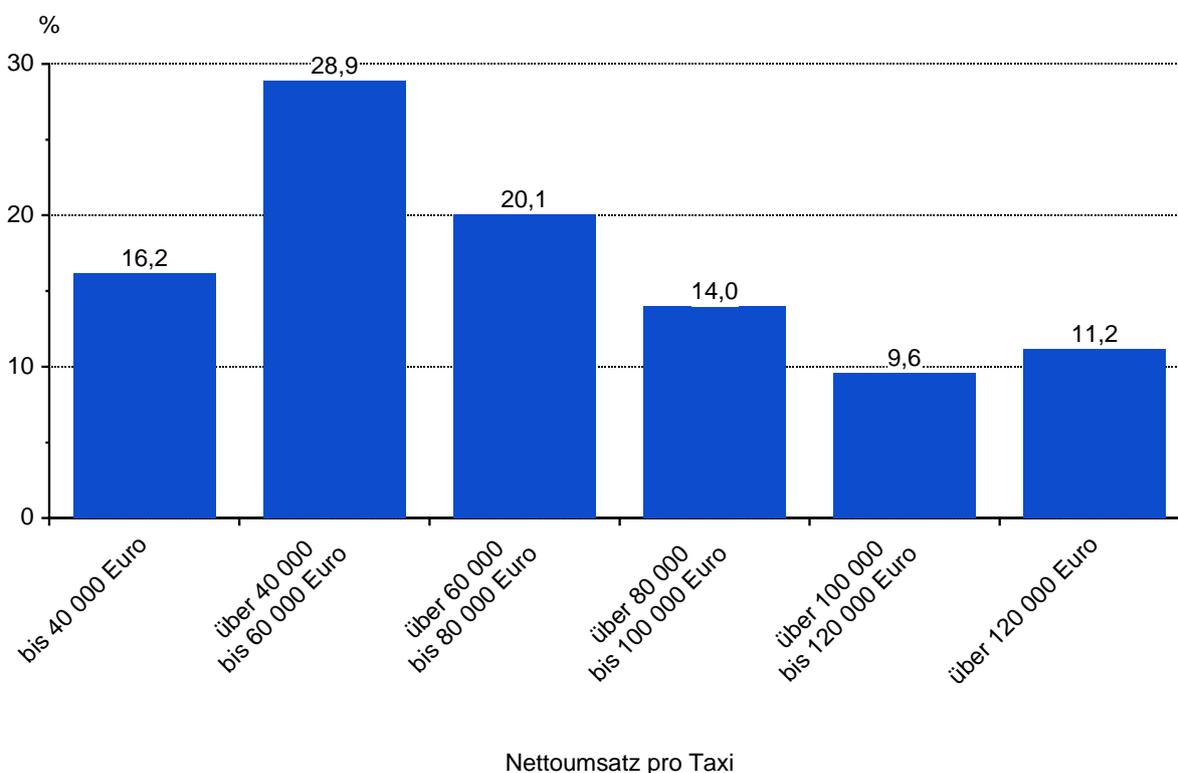
Der Nettoumsatz pro Jahr ergibt sich aus der Summe aller Nettoumsätze der Fahrten, die über das Jahr hinweg geleistet wurden. Dabei ermittelt sich der Nettoumsatz aus dem angegebenen Bruttoumsatz abzüglich der ausgewiesenen Mehrwertsteuer. Der Begriff Jahresumsatz bezieht sich stets auf den Nettoumsatz. 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 2015 – Durchschnitt und Quartile



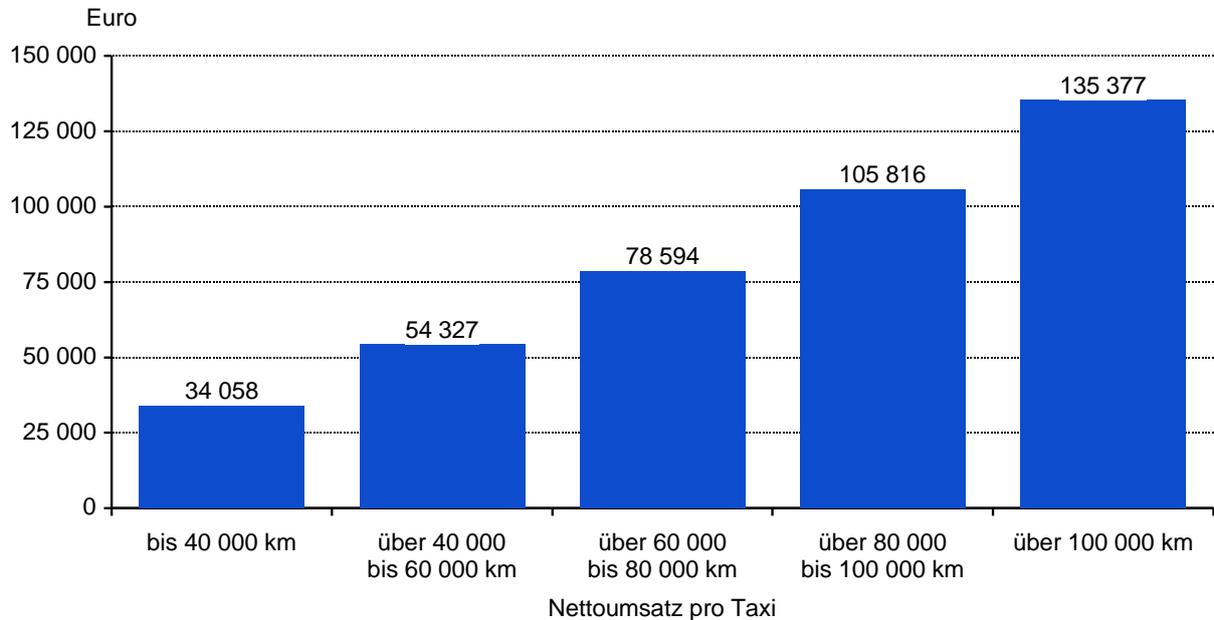
Der durchschnittliche Nettoumsatz eines Hamburger Taxis lag 2015 bei 71 670 Euro. Ein Viertel der Fahrzeuge erreichte Umsätze von mehr als 92 000 Euro und über die Hälfte der Taxen erwirtschaftete mindestens 64 000 Euro Jahresumsatz.

Grafik 14: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2015 – Verteilung

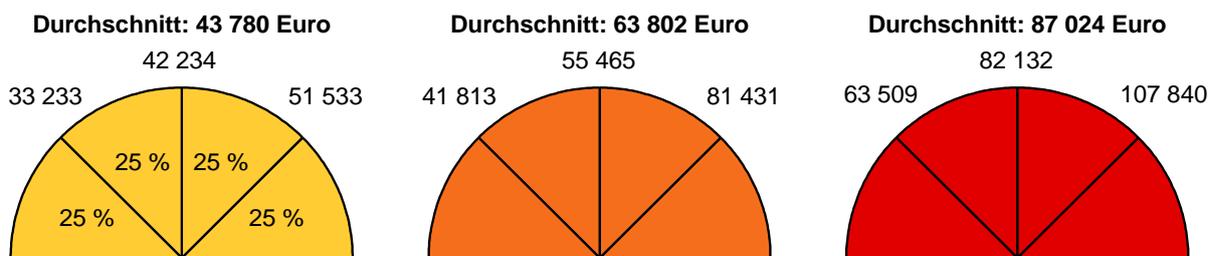


16,2 Prozent der Fahrzeuge erreichten Nettojahresumsätze von 40 000 Euro oder weniger. Über die Hälfte der Taxen erzielte 2015 einen Umsatz von über 60 000 Euro und 20,8 Prozent über 100 000 Euro.

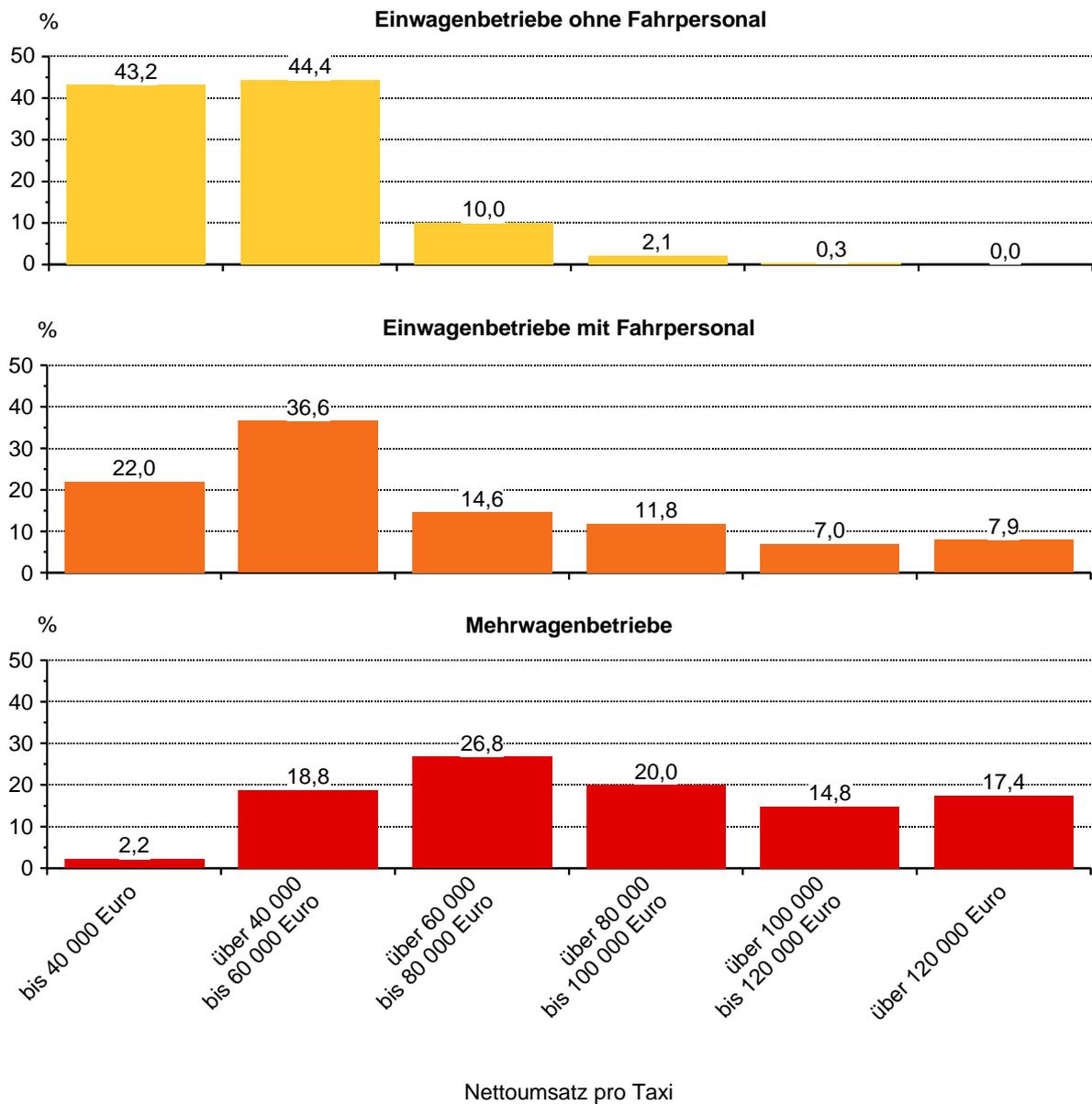
Grafik 15: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2015 – Durchschnitt nach Laufleistung



Grafik 16: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2015 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Mit durchschnittlich 87 024 Euro wurde in Mehrwagenbetrieben rund doppelt so viel Umsatz pro Fahrzeug erwirtschaftet wie in Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erreichten im Durchschnitt fast 64 000 Euro Jahresumsatz. Ein Viertel der Taxen der Mehrwagenbetriebe erwirtschaftete 2015 über 107 000 Euro.

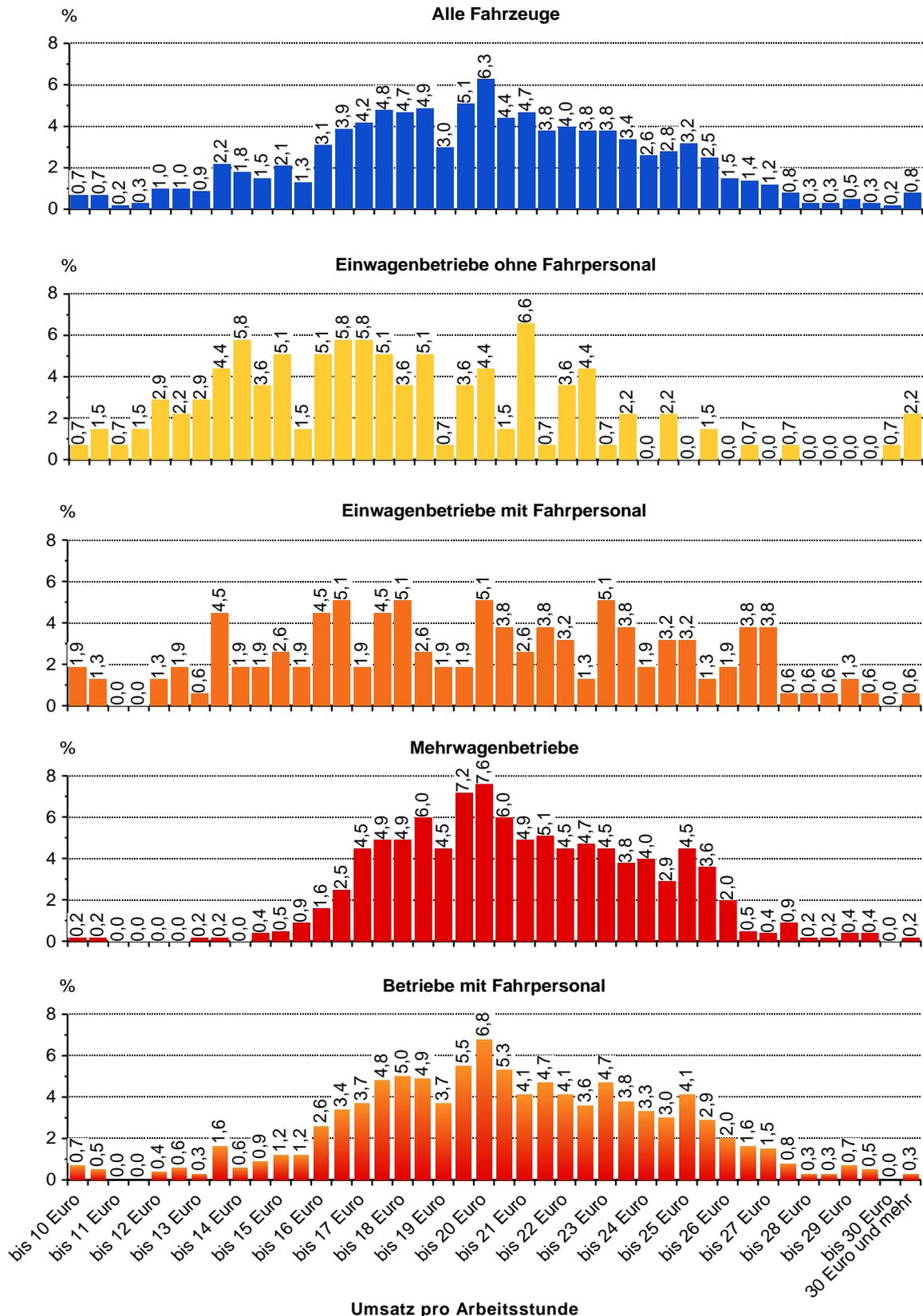
Grafik 17: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2015 nach Betriebsarten – Verteilung

Nahezu 98 Prozent der Fahrzeuge ohne Fahrpersonal erwirtschafteten Jahresumsätze von maximal 80 000 Euro. Dagegen erreichten über die Hälfte der Fahrzeuge von Mehrwagenbetrieben Jahresumsätze von über 80 000 Euro. 36,6 Prozent der Fahrzeuge aus Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal und 44,4 Prozent der Alleinfahrer kamen auf Jahresumsätze zwischen 40 000 und 60 000 Euro.

3.1.7 Nettoumsatz pro Arbeitsstunde je Fahrzeug nach Betriebsart

Der Umsatz pro Arbeitsstunde je Fahrzeug zeigt die Verteilung der Taxen nach durchschnittlichem Stundenumsatz im Jahr 2015.

Grafik 18: Verteilung der Fahrzeuge nach Umsatz pro Arbeitsstunde – prozentuale Werte



Die Verteilung zeigt, dass der durchschnittliche Stundenumsatz pro Taxi im Jahr 2015 stark variierte. 9,8 Prozent aller Fahrzeuge erreichten einen Nettoumsatz von über 25 Euro pro Stunde. Auf der anderen Seite erwirtschafteten 12,4 Prozent der Taxen durchschnittlich 15 Euro oder weniger pro Arbeitsstunde. 57,7 Prozent erzielten im Durchschnitt Einnahmen von mindestens 19 Euro.

Betrachtet man die einzelnen Betriebsgruppen, so zeigt sich, dass Mehrwagenbetriebe häufiger hohe Durchschnittsumsätze erzielten als andere Betriebe. Fast 54 Prozent der Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben hatten im Jahr 2015 durchschnittliche Stundenumsätze von 20 Euro oder mehr.

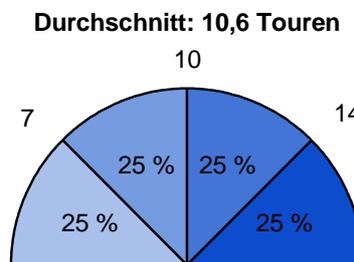
3.2 Ergebnisse auf Schichtebene

Für die Untersuchung auf Schichtebene standen die Daten von insgesamt 670 994 Schichten zur Verfügung (98 373 Schichten von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 150 975 Schichten von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 421 646 Schichten von Mehrwagenbetrieben).

3.2.1 Anzahl der Touren pro Schicht

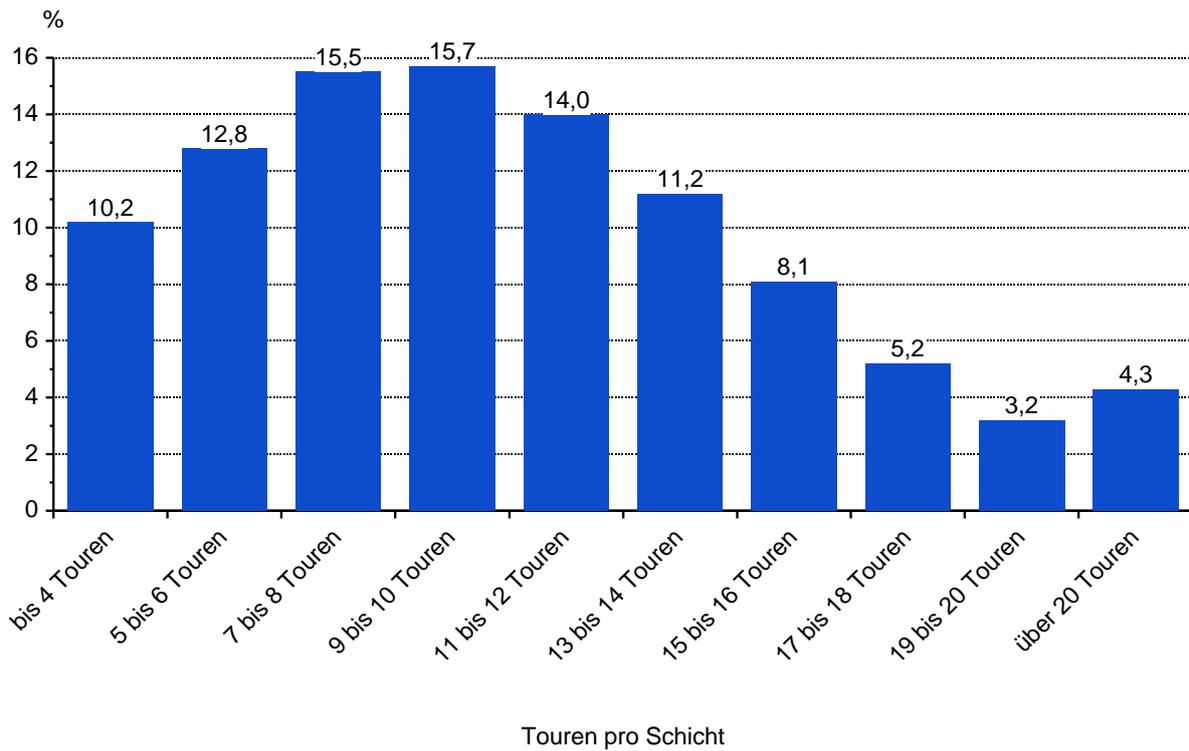
Die Anzahl der Touren pro Schicht ergibt sich aus der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi in einer Schicht zurückgelegt hat.

Grafik 19: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



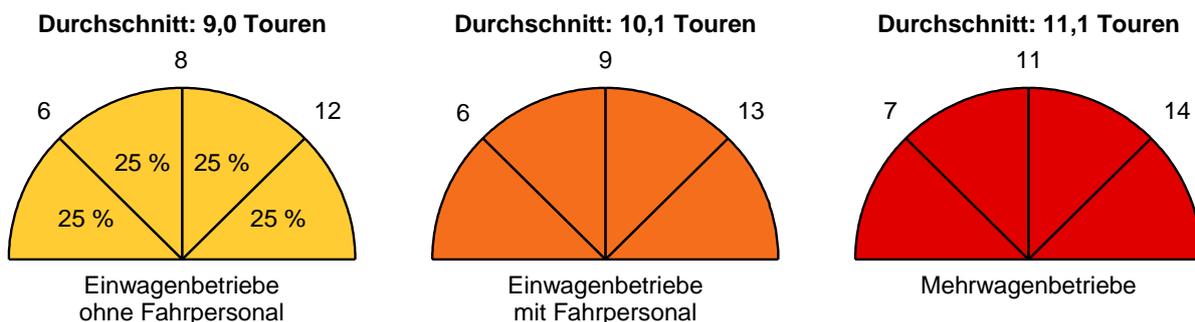
Das durchschnittliche Tourenaufkommen pro Schicht betrug 10,6 Fahrten. In einem Viertel der untersuchten Schichten wurden höchstens sieben Touren gefahren und in einem weiteren Viertel mindestens 14.

Grafik 20: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht – Verteilung

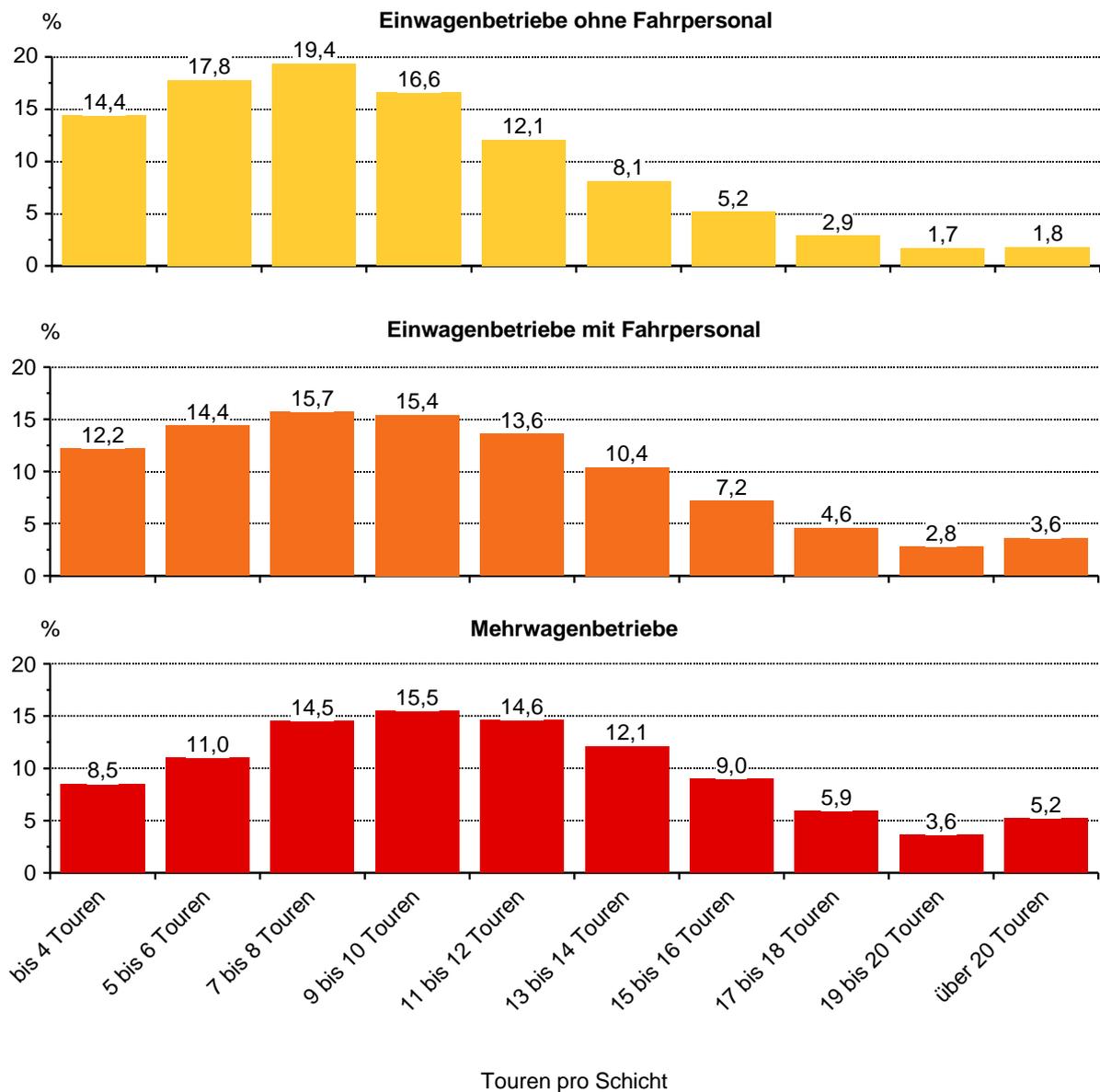


In etwas mehr als zehn Prozent der Schichten wurden höchstens vier Touren gefahren. In rund 46 Prozent der Schichten wurden mindestens elf Touren zurückgelegt. Über 20 Fahrten kamen in 4,3 Prozent der Schichten zustande.

Grafik 21: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Alleinfahrer fahren durchschnittlich neun Touren pro Schicht. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen im Durchschnitt auf 10,1 und Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben auf 11,1 Fahrten.

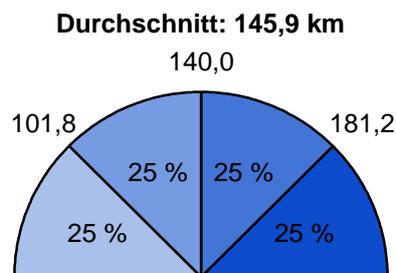
Grafik 22: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Die Verteilung nach Betriebsgruppen zeigt, dass Schichten mit einer geringen Anzahl von Touren bei Einwagenbetrieben häufiger auftraten als bei Mehrwagenbetrieben. So wurden in 14,4 Prozent der Schichten der Alleinfahrer und in 12,2 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal maximal vier Touren gefahren. Dies war lediglich in 8,5 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe der Fall. In fast einem Viertel der Schichten der Mehrwagenbetriebe wurden 15 oder mehr Fahrten zurückgelegt.

3.2.2 Laufleistung pro Schicht

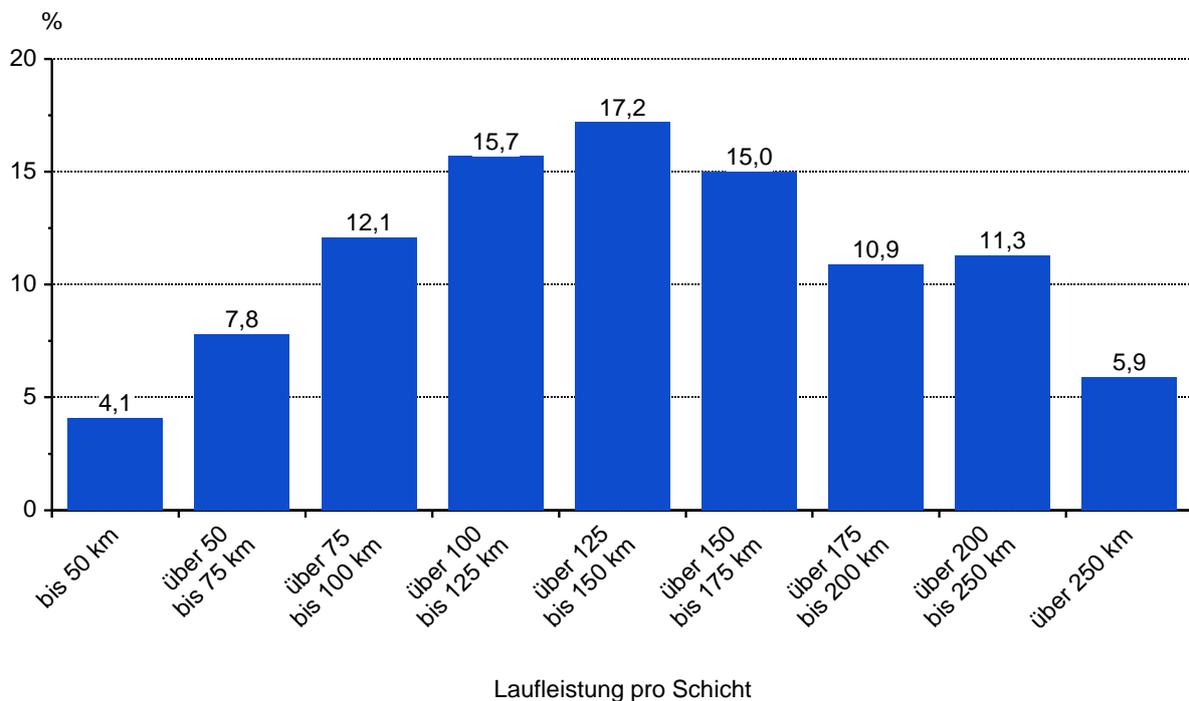
Die Laufleistung pro Schicht ergibt sich aus allen Fahrleistungen, besetzt oder unbesetzt, innerhalb einer Schicht. Im Unterschied zur Jahreslaufleistung enthält die Laufleistung pro Schicht jedoch keine Zwischenschichtkilometer (Fahrten zwischen Ab- und Anmeldung).

Grafik 23: Laufleistung in Kilometern pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



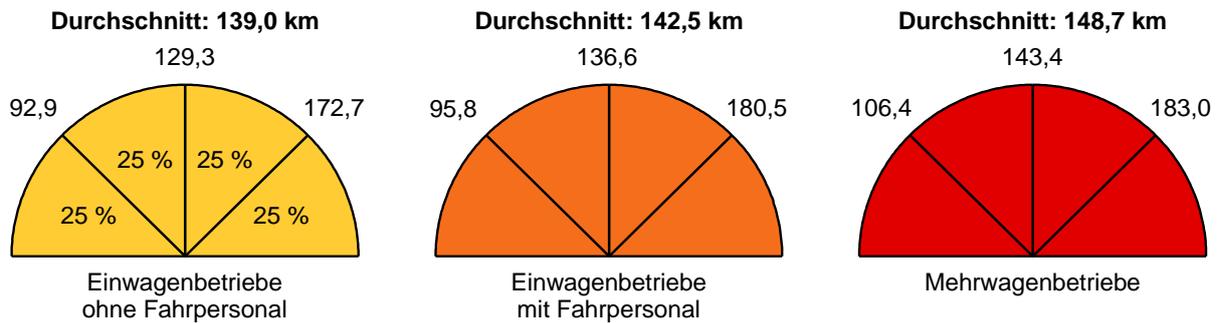
Die durchschnittliche Laufleistung eines Hamburger Taxis betrug 2015 rund 146 Kilometer pro Schicht. Dabei wurden in einem Viertel der Schichten etwas mehr als 100 Kilometer und in einem weiteren Viertel der Schichten über 180 Kilometer gefahren.

Grafik 24: Laufleistung in Kilometern pro Schicht – Verteilung

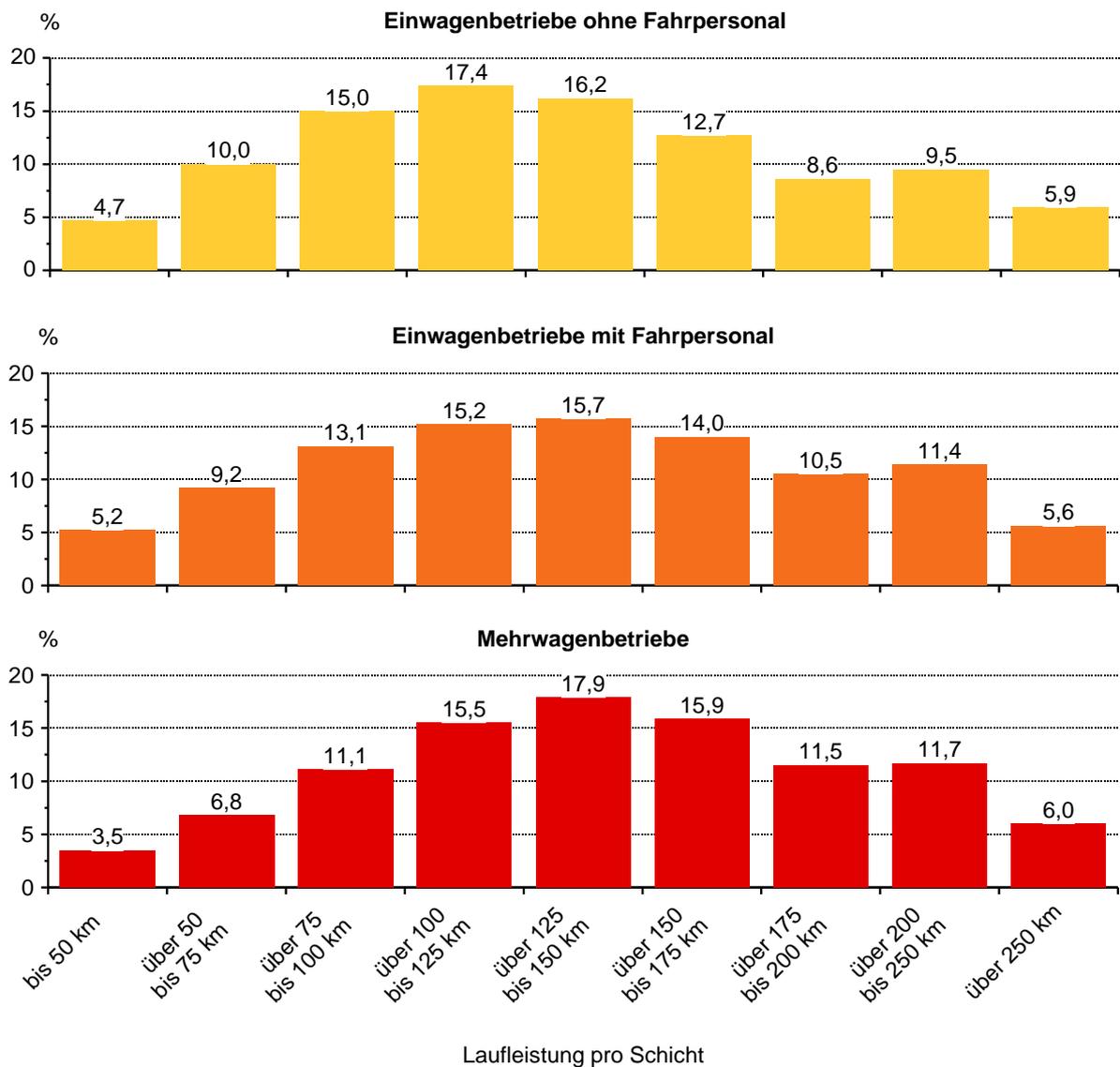


In 11,9 Prozent der Schichten wurden höchstens 75 Kilometer zurückgelegt. In über 60 Prozent der Schichten erreichten die Fahrzeuge eine Laufleistung von 125 Kilometern oder mehr. Strecken von mehr als 250 Kilometern wurden in 5,9 Prozent der Schichten gefahren.

Grafik 25: Laufleistung in Kilometern pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die höchste durchschnittliche Kilometerlaufleistung pro Schicht erreichten Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben. Sie legten durchschnittlich 148,7 Kilometer pro Schicht zurück. Bei den Einwagenbetrieben wurden rund einem Viertel der Schichten weniger als 100 Kilometer gefahren. Alleinfahrer hatten im Mittel die geringsten Kilometerlaufleistungen. Sie fuhren durchschnittlich 139 Kilometer pro Schicht.

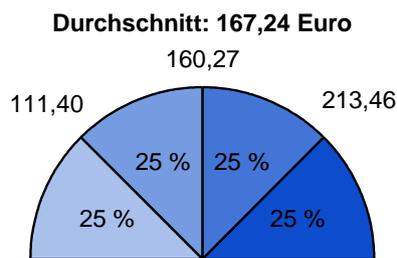
Grafik 26: Laufleistung in Kilometern pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Schichten mit geringen Laufleistungen kamen bei Einwagenbetrieben häufiger vor als bei Mehrwagenbetrieben. In über 27,5 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und in 29,7 Prozent der Schichten der Fahrzeuge ohne Fahrpersonal wurden maximal 100 Kilometer gefahren. Bei den Mehrwagenbetrieben traf dies nur auf rund 21 Prozent zu. Je nach Betriebsart wurden in 5,6 bis 6 Prozent der Schichten über 250 Kilometer zurückgelegt.

3.2.3 Nettoumsatz pro Schicht

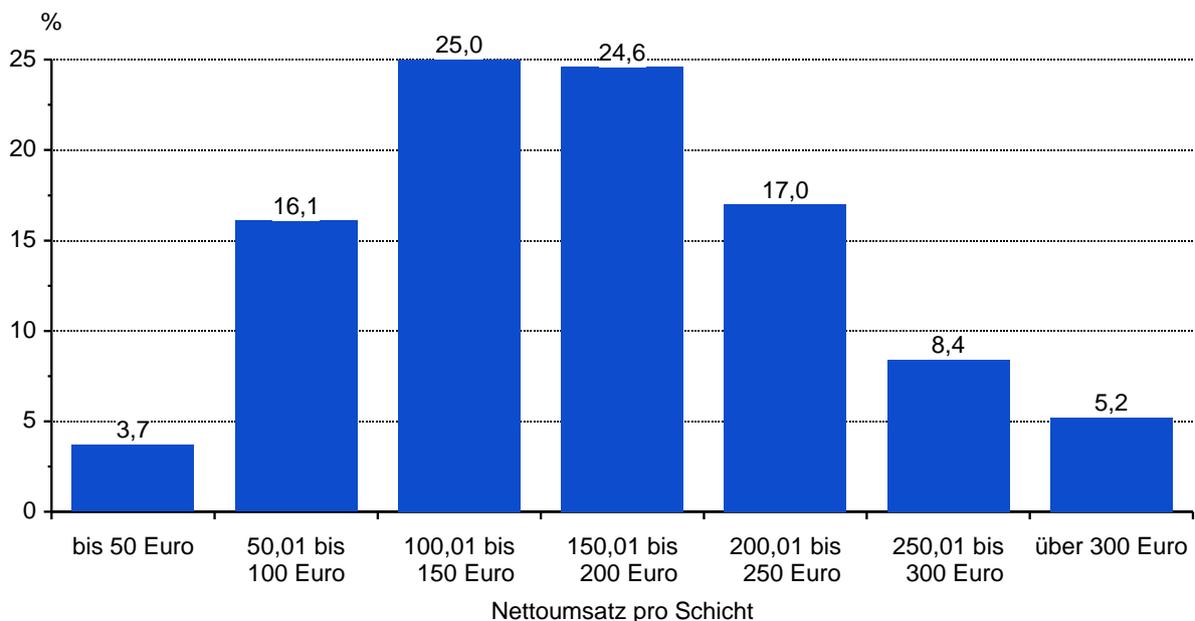
Der Nettoumsatz pro Schicht ergibt sich aus der Summe der Bruttoumsätze aller Fahrten pro Schicht abzüglich der Summe der darin enthaltenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit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

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

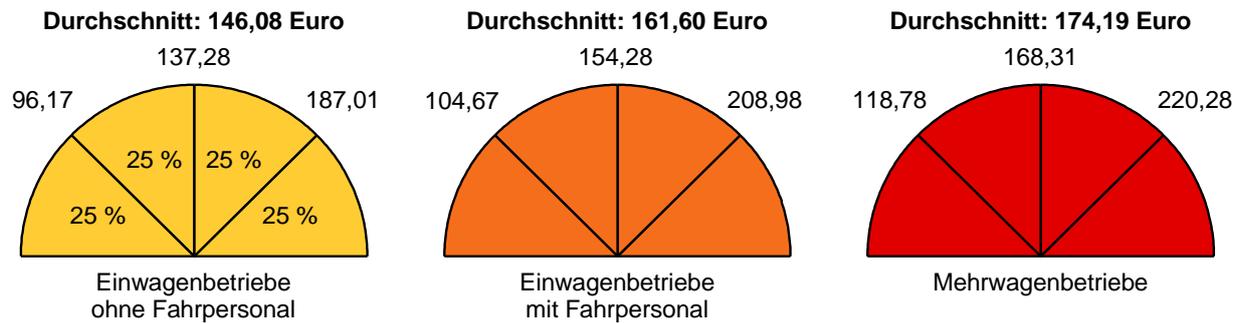


Im Jahr 2015 wurden durchschnittlich 167,24 Euro pro Schicht erwirtschaftet. In einem Viertel der Schichten wurden Nettoumsätze von über 213 Euro erzielt, in 25 Prozent der Schichten lag der Umsatz hingegen bei maximal 111,40 Euro.

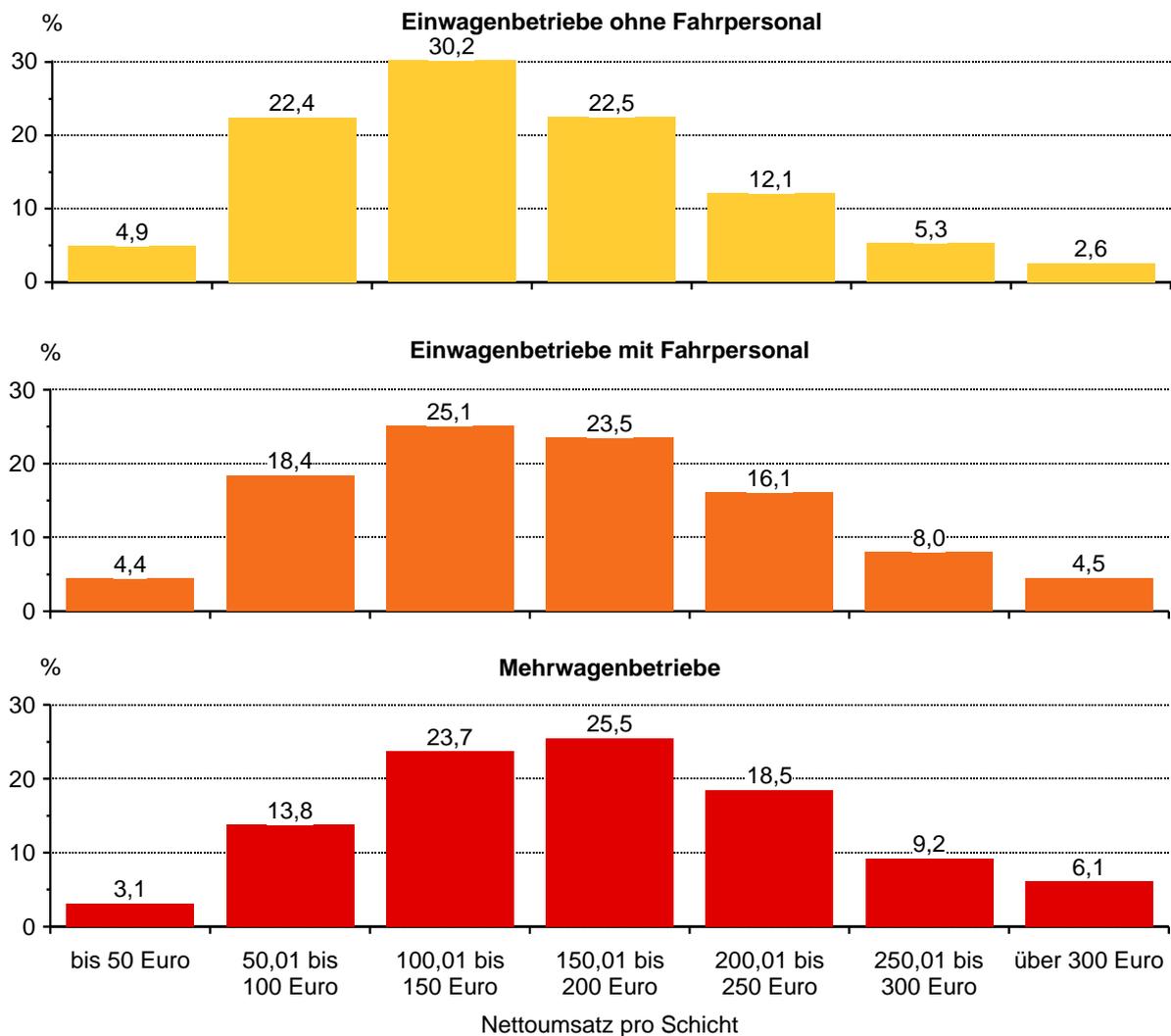
Grafik 28: Nettoumsatz in Euro pro Schicht – Durchschnitt und Quartile – Verteilung



In fast der Hälfte der Schichten wurden zwischen 100 und 200 Euro erwirtschaftet. In gut jeder fünften Schicht lag der Umsatz bei maximal 100 Euro und in 5,2 Prozent der Schichten wurden Umsätze von über 300 Euro erzielt.

Grafik 29: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben erzielten im Schnitt die höchsten Umsätze. Sie erwirtschafteten 174,19 Euro pro Schicht. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal lag der durchschnittliche Nettoumsatz pro Schicht fast 15 Euro darunter. Alleinfahrer erwirtschafteten den geringsten Umsatz pro Schicht, er lag im Durchschnitt bei 146,08 Euro.

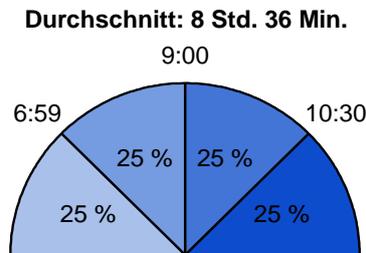
Grafik 30: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

In allen drei Betriebsarten liegt der Anteil der Schichten, in denen zwischen 100 und 200 Euro Nettoumsatz erzielt wurde, bei rund 50 Prozent. In über einem Drittel der Schichten der Mehrwagenbetriebe wurden Nettoumsätze von über 200 Euro erreicht. Bei Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal war dies nur in jeder fünften Schicht der Fall. In über einem Viertel der Schichten der Alleinfahrer wurden Umsätze von unter 100 Euro erwirtschaftet.

3.2.4 Schichtdauer

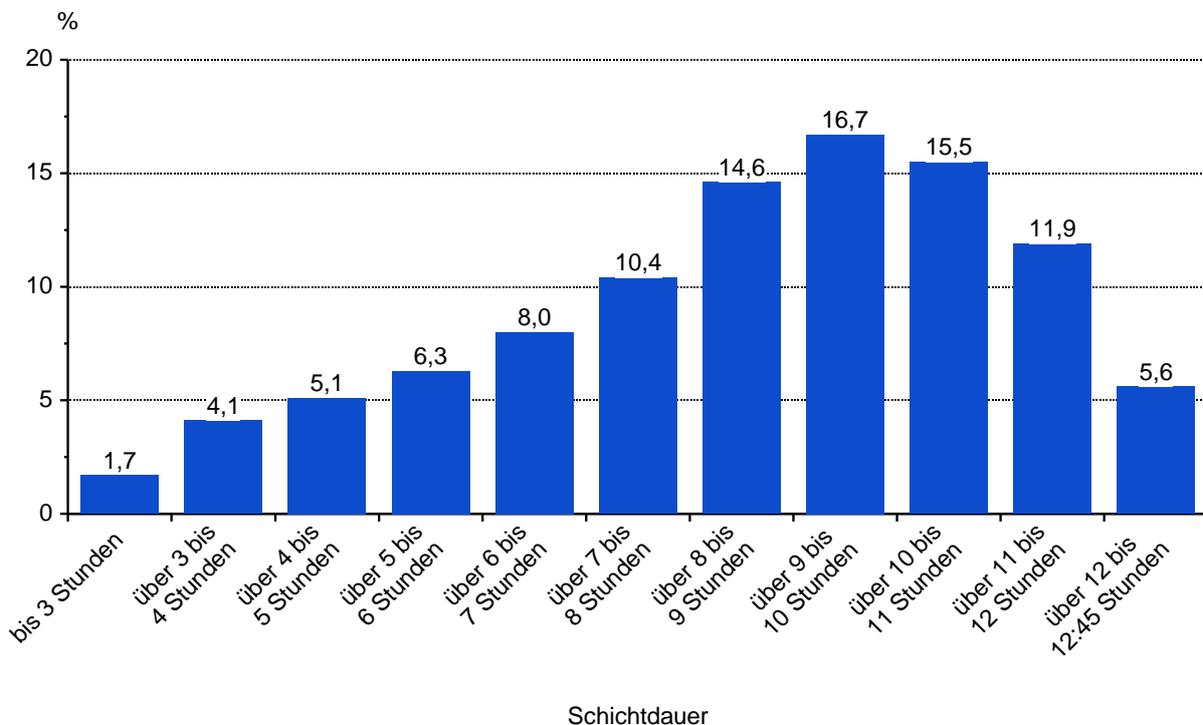
Die Schichtdauer ergibt sich aus der zeitlichen Spanne zwischen Schichtan- und Schichtabmeldung.

Grafik 31: Schichtdauer in Stunden und Minuten – Durchschnitt und Quartile



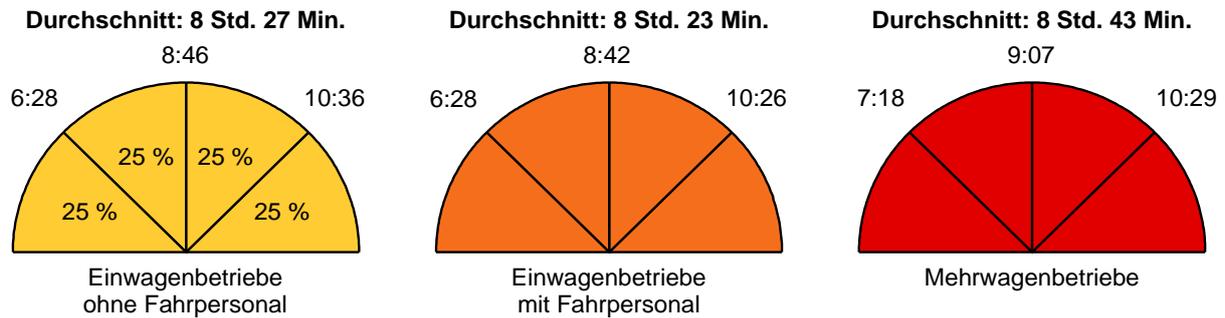
Die durchschnittliche Schichtdauer eines Hamburger Taxis lag 2015 bei acht Stunden und 36 Minuten. Ein Viertel der Schichten dauerte rund sieben Stunden, ein weiteres Viertel mindestens zehn Stunden und 30 Minuten.

Grafik 32: Schichtdauer in Stunden – Verteilung

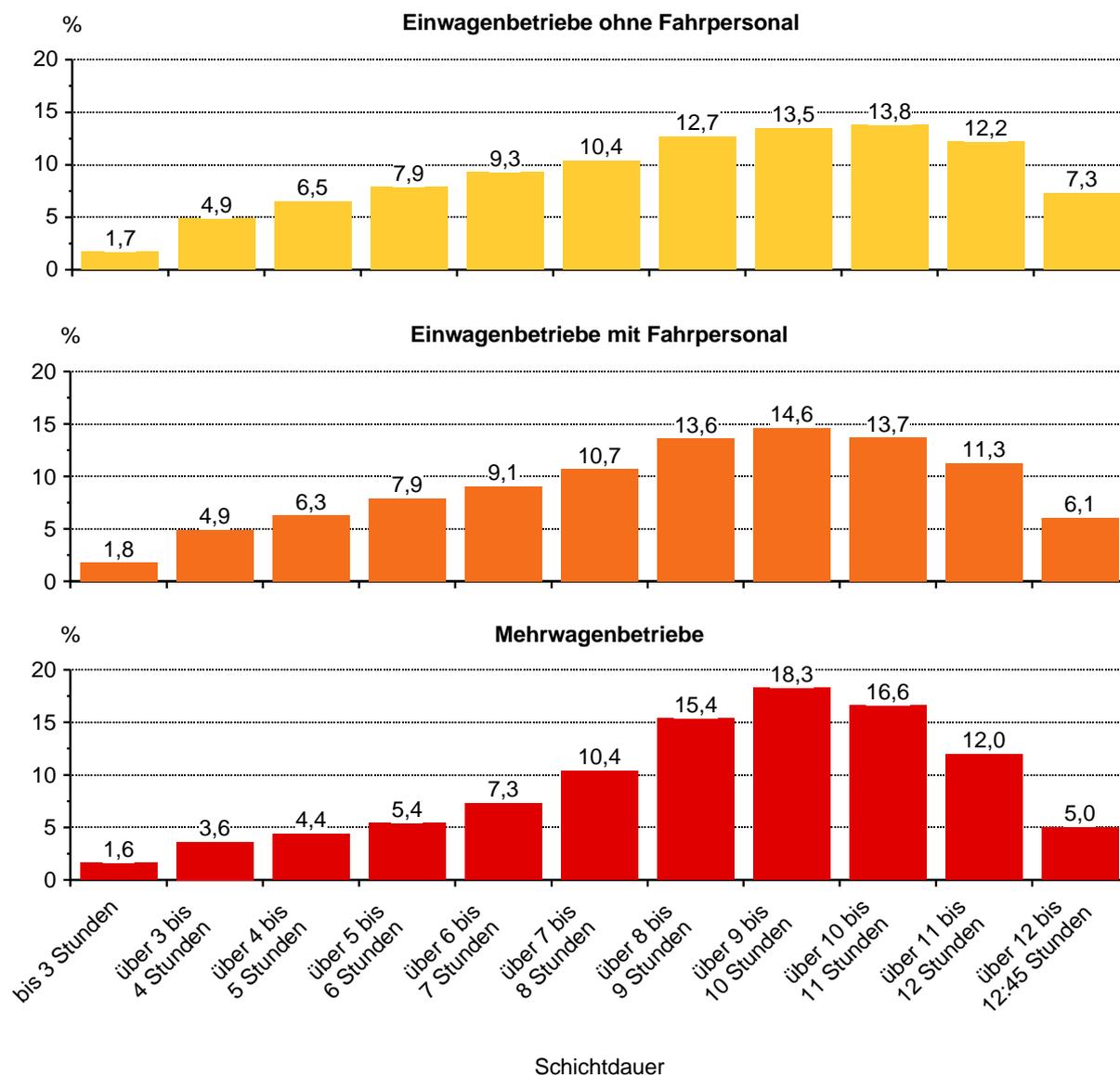


Rund 87 Prozent der Schichten hatten eine Länge von mindestens sieben Stunden und lediglich 1,7 Prozent dauerten weniger als drei Stunden.

Grafik 33: Schichtdauer in Stunden und Minuten nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die Schichtdauer unterscheidet sich nur geringfügig zwischen den Betriebsarten. Mit acht Stunden und 43 Minuten war die durchschnittliche Schichtlänge in Mehrwagenbetrieben 20 Minuten länger als bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal und 16 Minuten länger als bei Alleinfahrern.

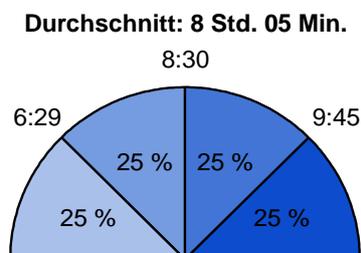
Grafik 34: Schichtdauer in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

Einwagenbetriebe weisen bezüglich der Schichtdauer höhere Unterschiede auf als Mehrwagenbetriebe. So hatten rund 30 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe eine Länge von maximal sieben Stunden, bei Mehrwagenbetrieben betrug dieser Anteil lediglich 22,3 Prozent. Zudem fahren Einwagenbetriebe häufiger lange Schichten als Mehrwagenbetriebe. So hatten 6,1 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und 7,3 Prozent der Schichten der Alleinfahrer eine Länge von über zwölf Stunden. Bei den Mehrwagenbetrieben waren dies nur fünf Prozent der Schichten.

3.2.5 Arbeitszeit pro Schicht

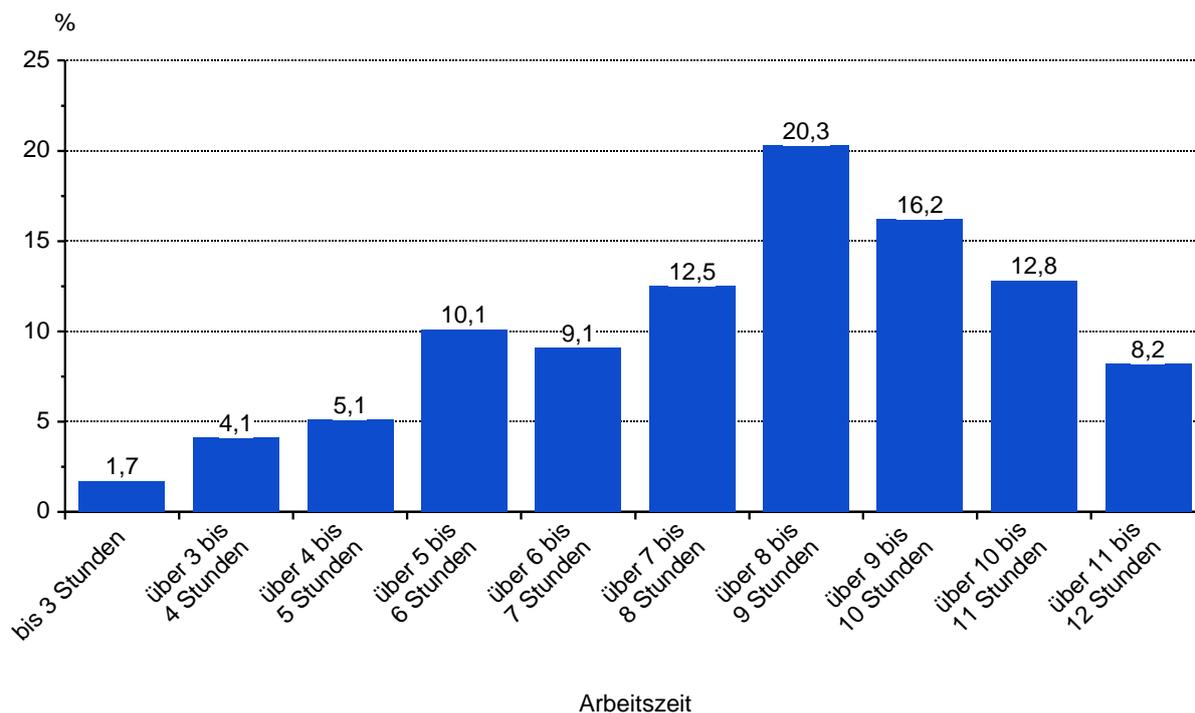
Die Arbeitszeit pro Schicht ergibt sich aus der Schichtlänge abzüglich der Pausenzeit. Zur Anrechnung von Pausenzeiten siehe Punkt 3.1.2.

Grafik 35: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden und Minuten – Durchschnitt und Quartile



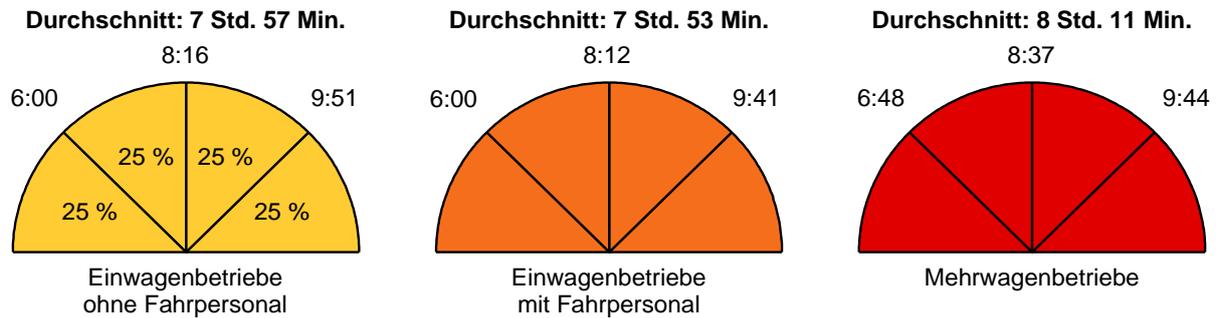
Die durchschnittliche Arbeitszeit pro Schicht betrug im Jahr 2015 acht Stunden und fünf Minuten.

Grafik 36: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden – Verteilung



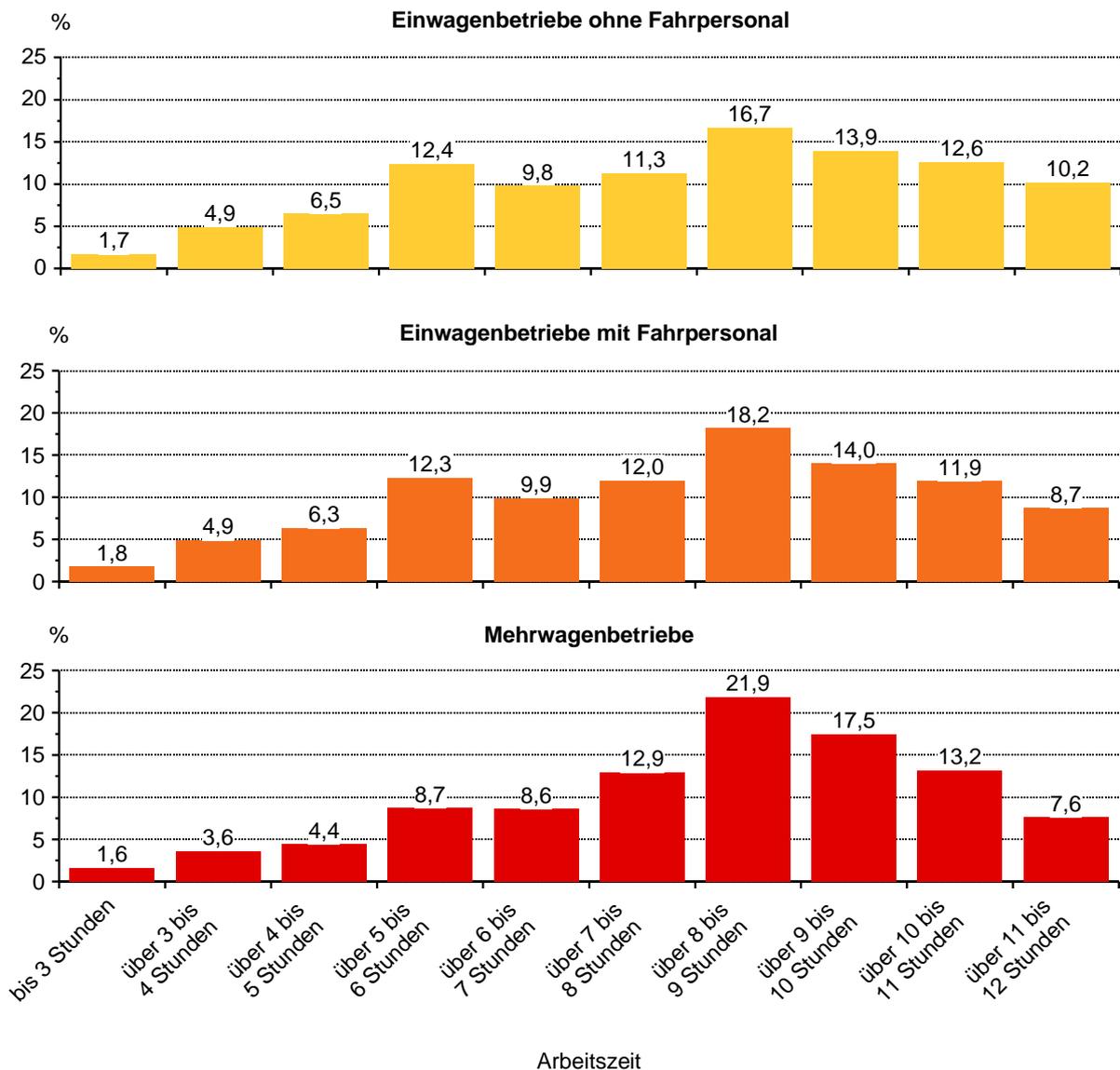
In rund jeder fünften Schicht betrug die Arbeitszeit zwischen acht und neun Stunden. In 8,2 Prozent der Schichten wurden Arbeitszeiten von elf bis zwölf Stunden erreicht. Auf der anderen Seite lag die Arbeitszeit in 21 Prozent der Schichten bei sechs Stunden oder darunter. In fast der Hälfte der Schichten wurde zwischen sieben und zehn Stunden gearbeitet.

Grafik 37: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden und Minuten nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Betrachtet man die Betriebsarten getrennt voneinander, sind lediglich geringe Unterschiede in der Arbeitszeit festzustellen. Sie lag bei Mehrwagenbetrieben mit acht Stunden und elf Minuten nur 14 Minuten über der durchschnittlichen Arbeitszeit der Alleinfahrer und 18 Minuten über der durchschnittlichen Arbeitszeit der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal.

Grafik 38: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

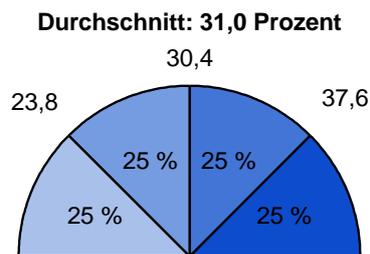


Schichten mit sehr hohen sowie sehr geringen Arbeitszeiten kamen bei Einwagenbetrieben deutlich häufiger vor als bei Mehrwagenbetrieben. In rund 25 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe betrug die Arbeitszeit höchstens sechs Stunden. Dies war lediglich bei 18,7 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe der Fall. Während 10,2 Prozent der Schichten der Alleinfahrer und 8,7 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal Arbeitszeiten von über elf Stunden aufweisen, waren nur 7,6 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe elf bis zwölf Stunden lang.

3.2.6 Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht

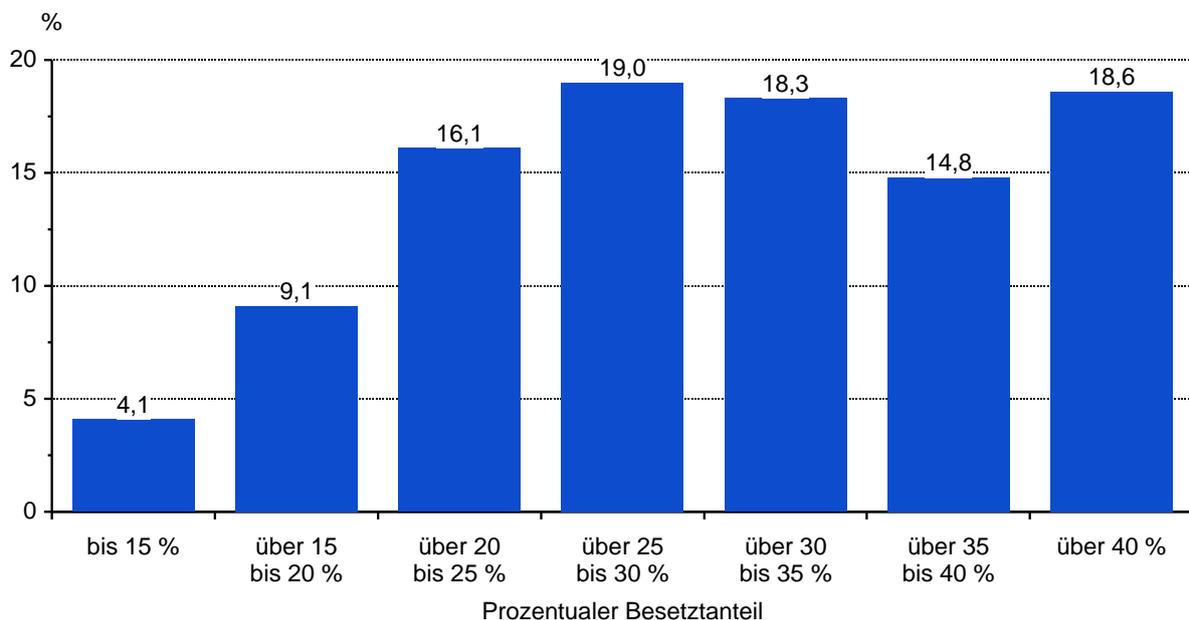
Der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht entspricht dem prozentualen Anteil der Zeit, in der ein Taxi durch einen Fahrgast besetzt war, gemessen an der gesamten Arbeitszeit einer Schicht. Der Besetztanteil wurde auf Basis der Arbeitszeit und nicht der gesamten Schichtlänge errechnet, da die Fahrzeuge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

Grafik 39: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



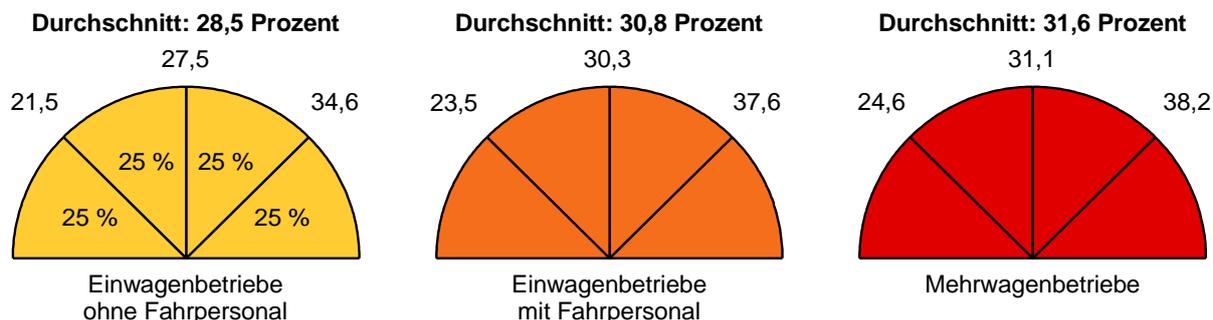
Im Durchschnitt waren die Hamburger Taxen im Jahr 2015 in 31 Prozent ihrer Arbeitszeit pro Schicht besetzt. In einem Viertel der Schichten lag der Besetztanteil bei über 37,6 Prozent.

Grafik 40: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht – Verteilung



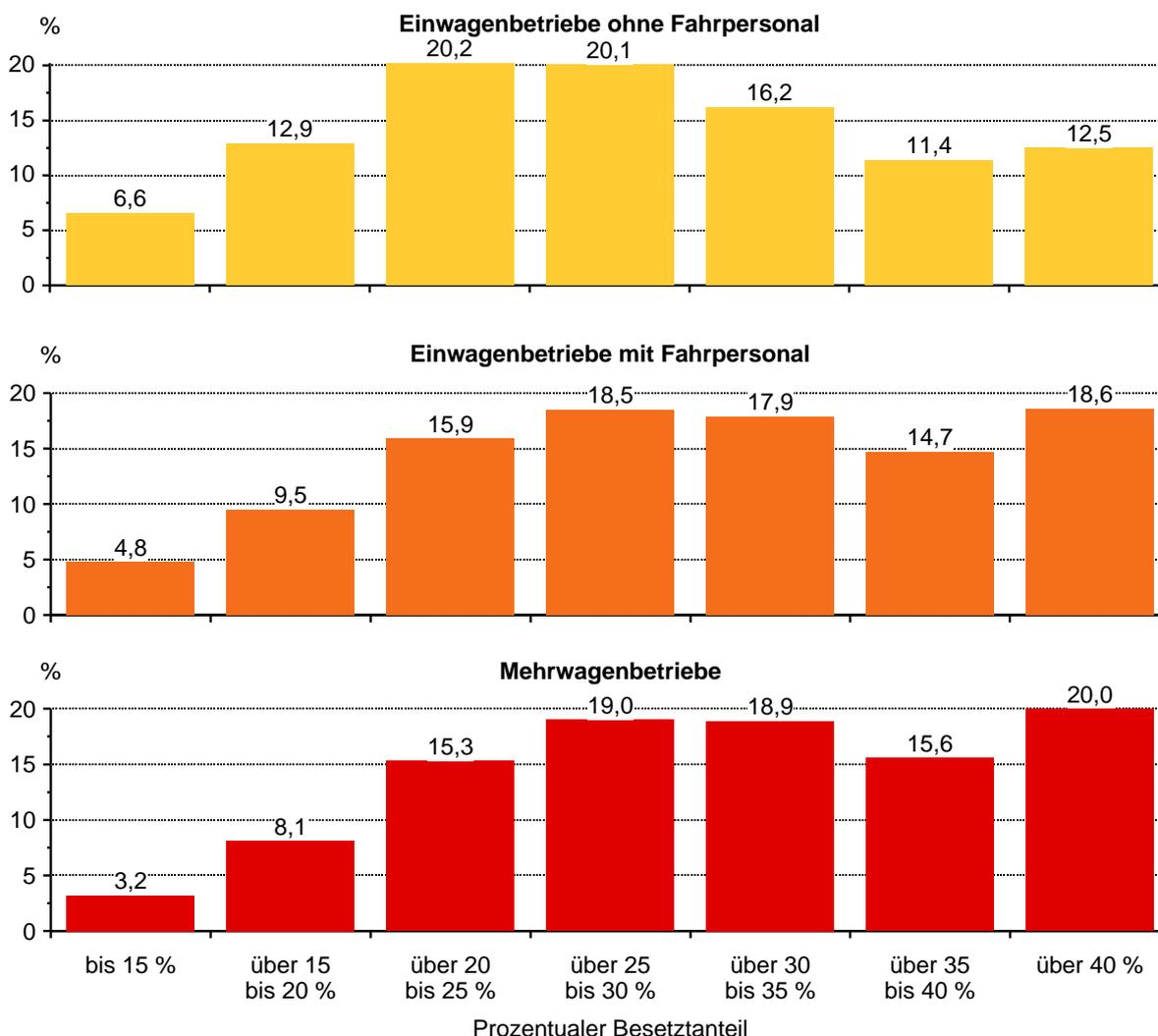
In 13,2 Prozent der Schichten lag der Besetztanteil der Arbeitszeit bei 20 Prozent oder darunter. In 18,6 Prozent der Schichten wurden Besetztanteile von mindestens 40 Prozent erreicht.

Grafik 41: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Mehrwagenbetriebe hatten 2015 mit 31,6 Prozent den höchsten durchschnittlichen Besetztanteil pro Schicht. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal waren im Durchschnitt in 30,8 Prozent der Arbeitszeit pro Schicht besetzt und Alleinfahrer in 28,5 Prozent.

Grafik 42: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

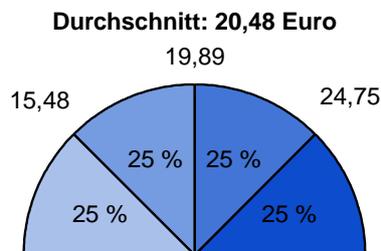


In jeder fünften Schicht der Mehrwagenbetriebe betrug der Anteil der Arbeitszeit, in der das Taxi besetzt war, 40 Prozent oder mehr. Bei Alleinfahrern war dies nur in 12,5 Prozent der Schichten der Fall. Besetztanteile von unter 20 Prozent kamen je nach Betriebsart in 11,3 bis 19,5 Prozent der Schichten vor.

3.2.7 Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht

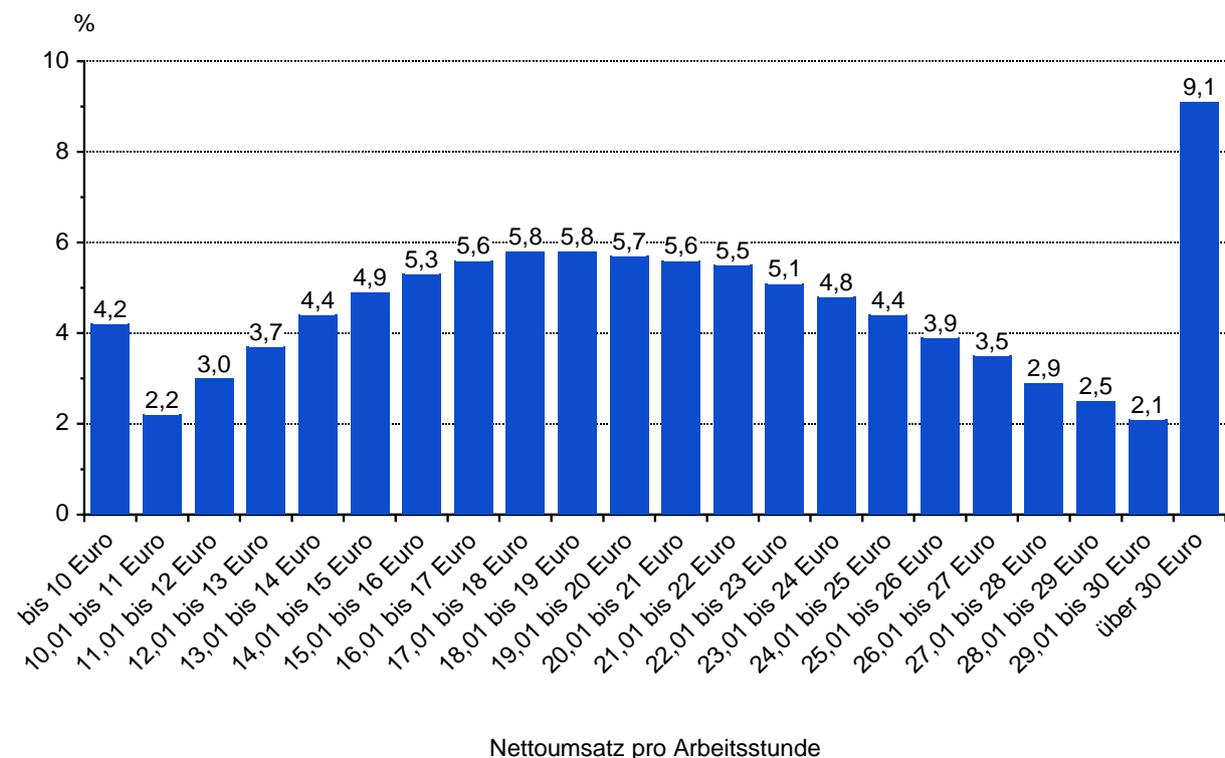
Der Umsatz pro Arbeitsstunde entspricht der Summe des Nettoumsatzes einer Schicht dividiert durch die Anzahl der Arbeitsstunden der Schicht.

Grafik 43: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht – Durchschnitt und Quartile



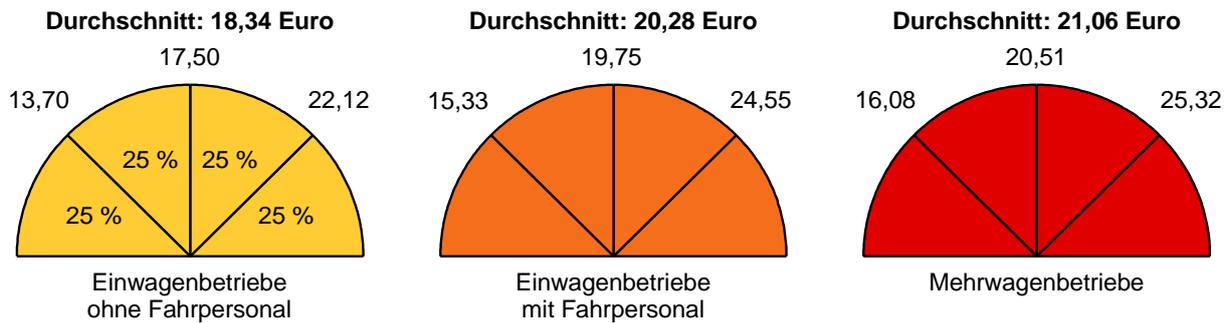
In einer Schicht erreichten die Hamburger Taxen im Jahr 2015 einen Nettoumsatz von durchschnittlich 20,48 Euro je Arbeitsstunde. In einem Viertel der Schichten wurden maximal 15,48 Euro je Arbeitsstunde erwirtschaftet und in einem weiteren Viertel 24,75 Euro oder mehr.

Grafik 44: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht – Verteilung



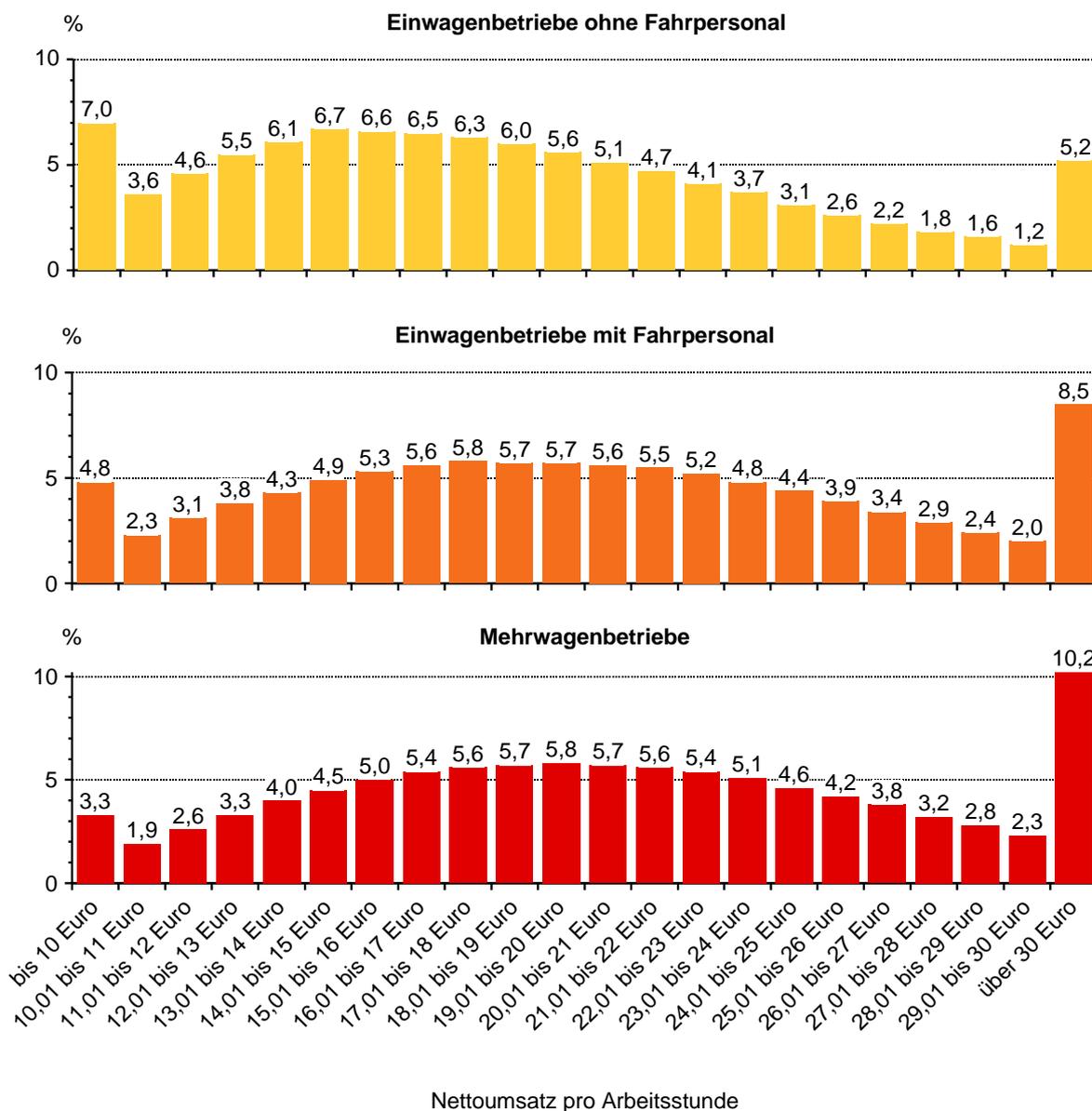
In rund der Hälfte der Schichten wurden Nettoumsätze von mehr als 20 Euro pro Arbeitsstunde erzielt. Andererseits betrug der Nettoumsatz pro Arbeitsstunde in 39,1 Prozent der Schichten 18 Euro oder weniger.

Grafik 45: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Alleinfahrer erreichten pro Schicht einen durchschnittlichen Umsatz je Arbeitsstunde von 18,34 Euro. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal lagen mit 20,28 Euro etwa zwei Euro darüber und Mehrwagenbetriebe erreichten mit 21,06 Euro die höchsten durchschnittlichen Nettoumsätze je Arbeitsstunde. In allen Betriebsarten waren in mindestens einem Viertel der Schichten Umsätze von über 22 Euro pro Arbeitsstunde zu verzeichnen.

Grafik 46: Nettoumsatz je Arbeitsstunde pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

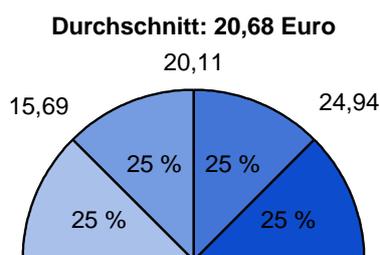


Der Nettoumsatz je Arbeitsstunde variiert stark zwischen den Betriebsarten. In sieben Prozent der Schichten der Alleinfahrer wurden maximal zehn Euro pro Arbeitsstunde erwirtschaftet. Mehrwagenbetriebe erzielten hingegen in über zehn Prozent der Schichten Umsätze von über 30 Euro pro Arbeitsstunde.

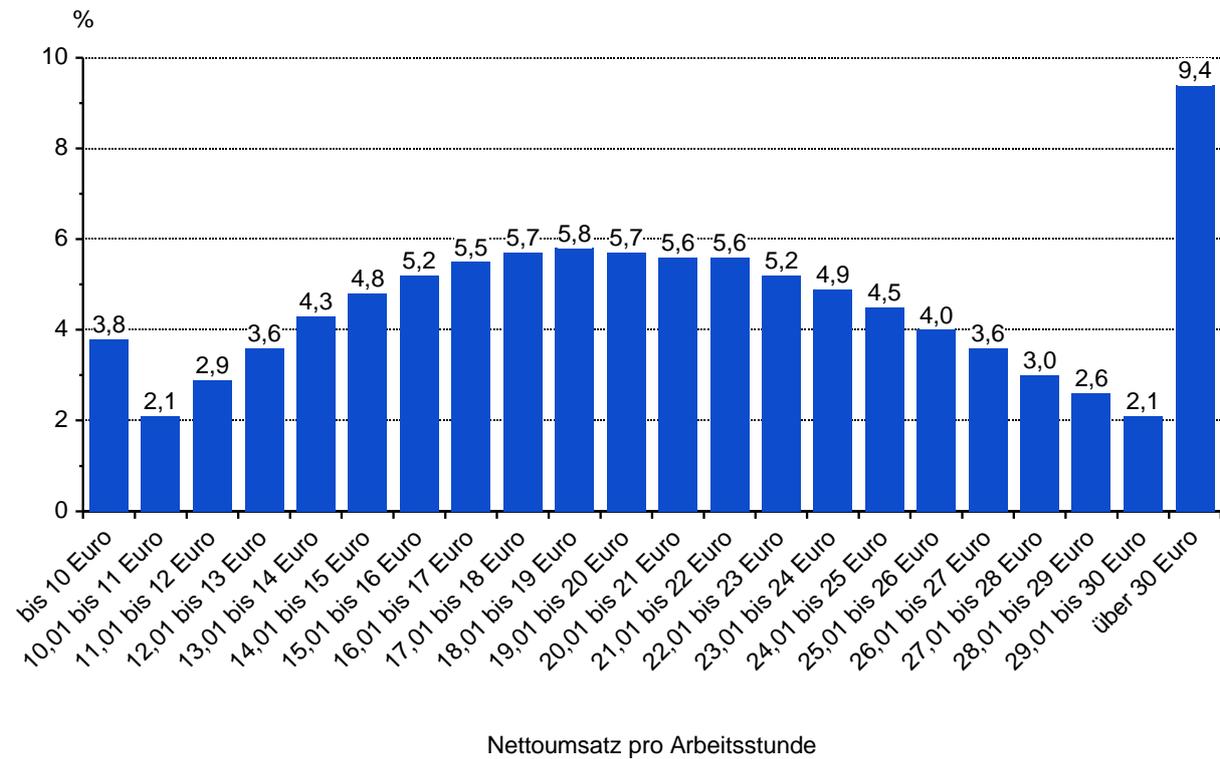
3.2.8 Arbeitsstunden nach Nettoumsatz

Die Ergebnisse des Punkt 3.2.7. (Umsatz je Arbeitsstunde pro Schicht) berücksichtigen nicht, dass Schichten unterschiedlich lang sind. Hier wird lediglich der durchschnittliche Umsatz pro Stunde je Schicht ermittelt. Die Anzahl der Stunden der Schicht sind aber für die Wirtschaftlichkeit der Taxen und eine Berechnung des Umsatzes pro Stunde von Bedeutung. So können umsatzschwache aber kurze Schichten durch umsatzstarke und lange Schichten ausgeglichen werden. So hat eine Schicht mit zehn Arbeitsstunden und dem dazugehörigen Stundenumsatz im Echtbetrieb mehr Gewicht als eine mit nur zwei Arbeitsstunden. Aus diesem Grund ist neben der Ermittlung des durchschnittlichem Stundenumsatzes nach Schichten auch der durchschnittliche Nettoumsatz nach Arbeitsstunden von Interesse. Dabei wird wie in Punkt 3.2.7 der durchschnittliche Nettostundenumsatz pro Schicht berechnet. Dieser wird anschließend mit der Anzahl der Arbeitsstunden der jeweiligen Schicht multipliziert, damit gehen die tatsächlichen Arbeitsstunden mit ihren durchschnittlichen Umsätzen in die Ermittlung ein.

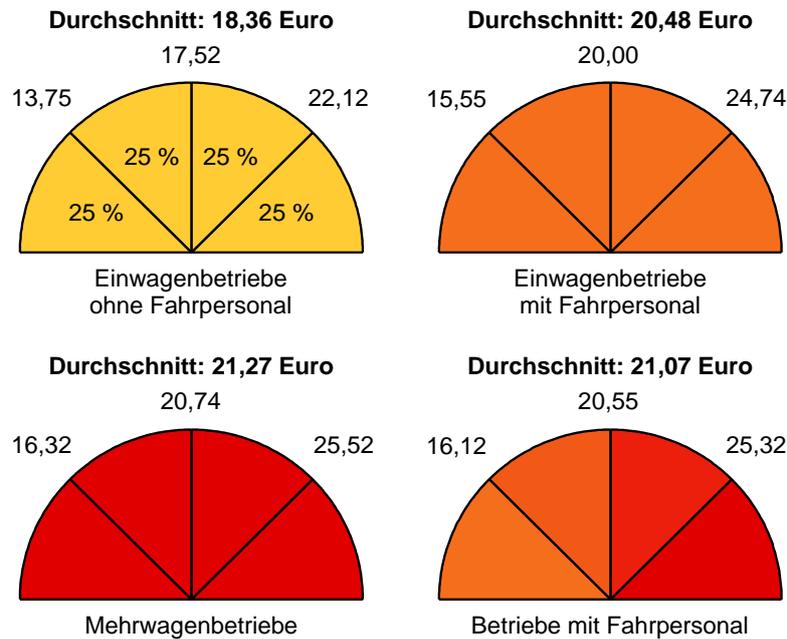
Grafik 47: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal – Durchschnitt und Quartile



Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde betrug 20,68 Euro. In einem Viertel der Arbeitsstunden wurden mindestens 24,94 Euro umgesetzt.

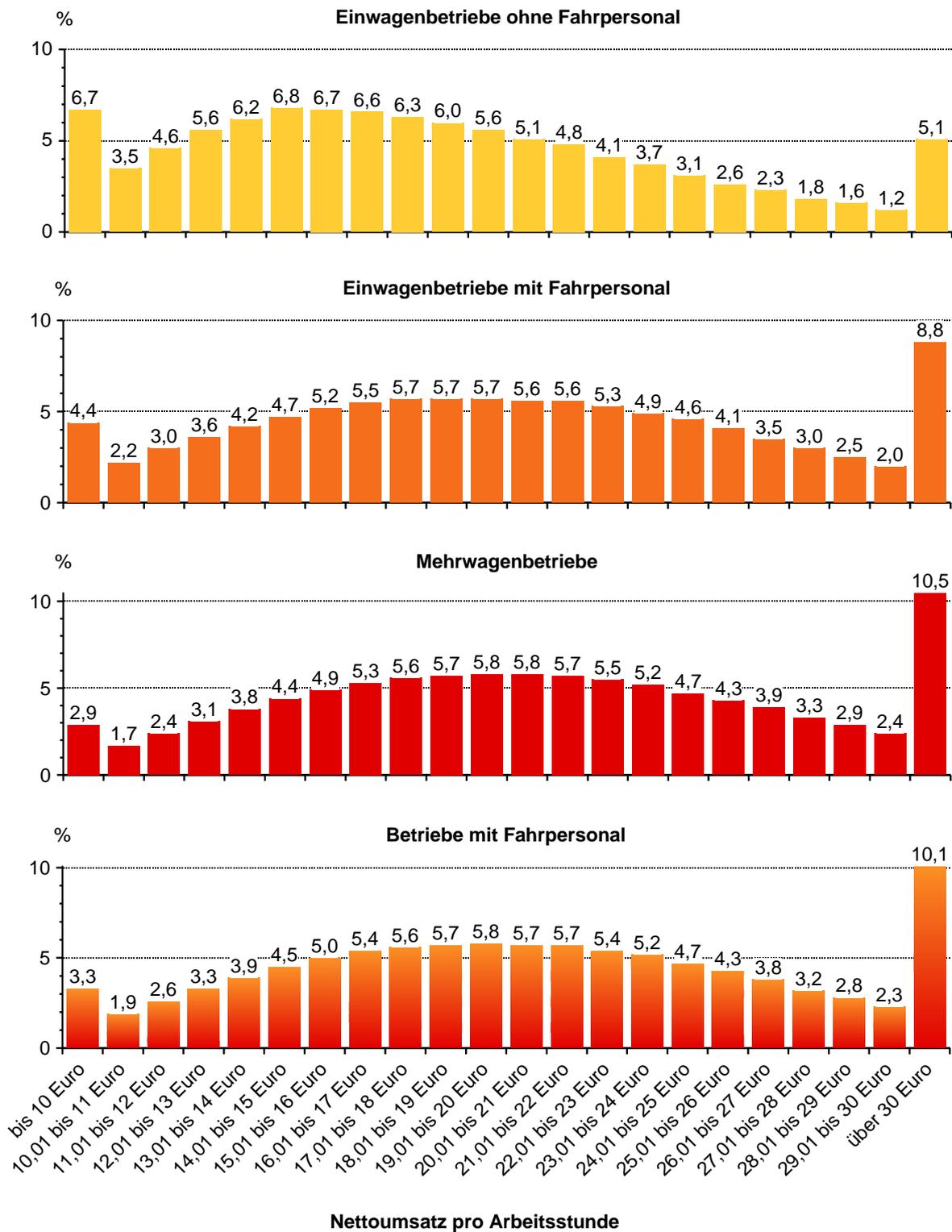
Grafik 48: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz der Fahrzeuge mit Fahrpersonal – Verteilung

In der Hälfte der Arbeitsstunden wurden mindestens 20 Euro erwirtschaftet. In 9,4 Prozent der Arbeitsstunden lag der Umsatz bei 30 Euro oder mehr. Stundenumsätze von höchstens 15 Euro wurden in 21,5 Prozent der Arbeitsstunden erzielt.

Grafik 49: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz und Betriebsart – Durchschnitt und Quartile

Mehrwagenbetriebe erzielten die höchsten Umsätze pro Stunde. Sie erwirtschaften im Schnitt 21,27 Euro. Bei den Alleinfahrern waren es lediglich 18,36 Euro. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erwirtschafteten 20,48 pro Stunde. Für Betriebe mit Fahrpersonal ist der durchschnittliche Umsatz pro Arbeitsstunde von besonderer Relevanz, da hiervon die Personalkosten gedeckt werden müssen. Gemeinsam erwirtschafteten Mehrwagenbetriebe und Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal einen durchschnittlichen Arbeitsstundenumsatz von 21,07 Euro.

Grafik 50: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz und Betriebsart – Verteilung

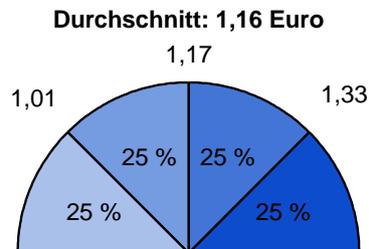


Die Verteilung zeigt, dass geringe Umsätze pro Arbeitsstunde bei Alleinfahrern deutlich häufiger vorkamen als bei Betrieben mit Fahrpersonal. Rund ein Drittel der Arbeitsstunden der Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal hatte einen Stundenumsatz von höchstens 15 Euro. Bei Betrieben mit Fahrpersonal waren dies nicht einmal 20 Prozent. Umgekehrt erwirtschafteten Mehrwagenbetriebe in über zehn Prozent der Arbeitsstunden 30 Euro und mehr. Bei Alleinfahrern war dies nur in rund jeder zwanzigsten Arbeitsstunde der Fall.

3.2.9 Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht

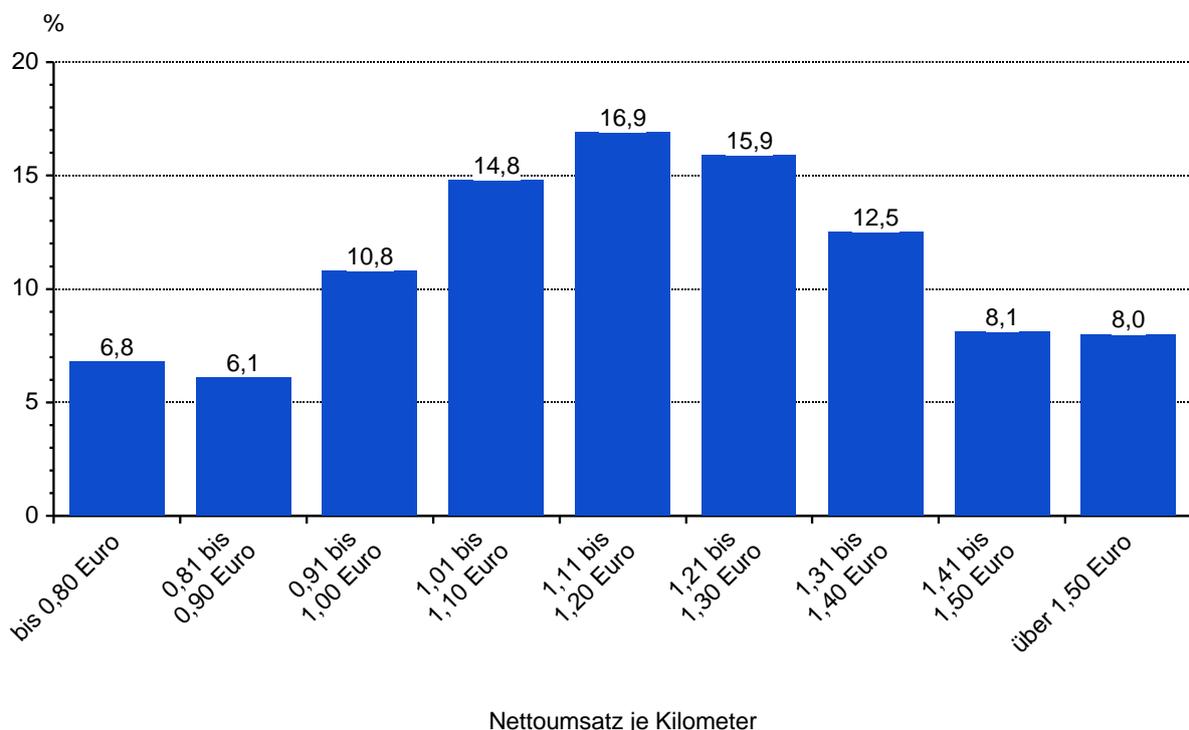
Der Umsatz pro Kilometer ergibt sich aus dem Verhältnis der Summe des Nettoumsatzes innerhalb einer Schicht zu der gesamten Laufleistung innerhalb der Schicht.

Grafik 51: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Durchschnitt und Quartile



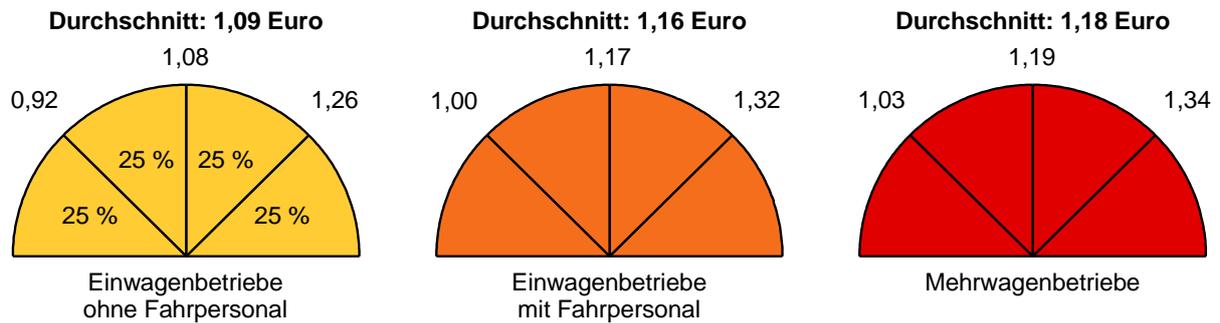
Der durchschnittliche Kilometerumsatz pro Schicht betrug im Jahr 2015 1,16 Euro. In 25 Prozent der Schichten wurden mindestens 1,33 Euro pro Kilometer erwirtschaftet.

Grafik 52: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Verteilung

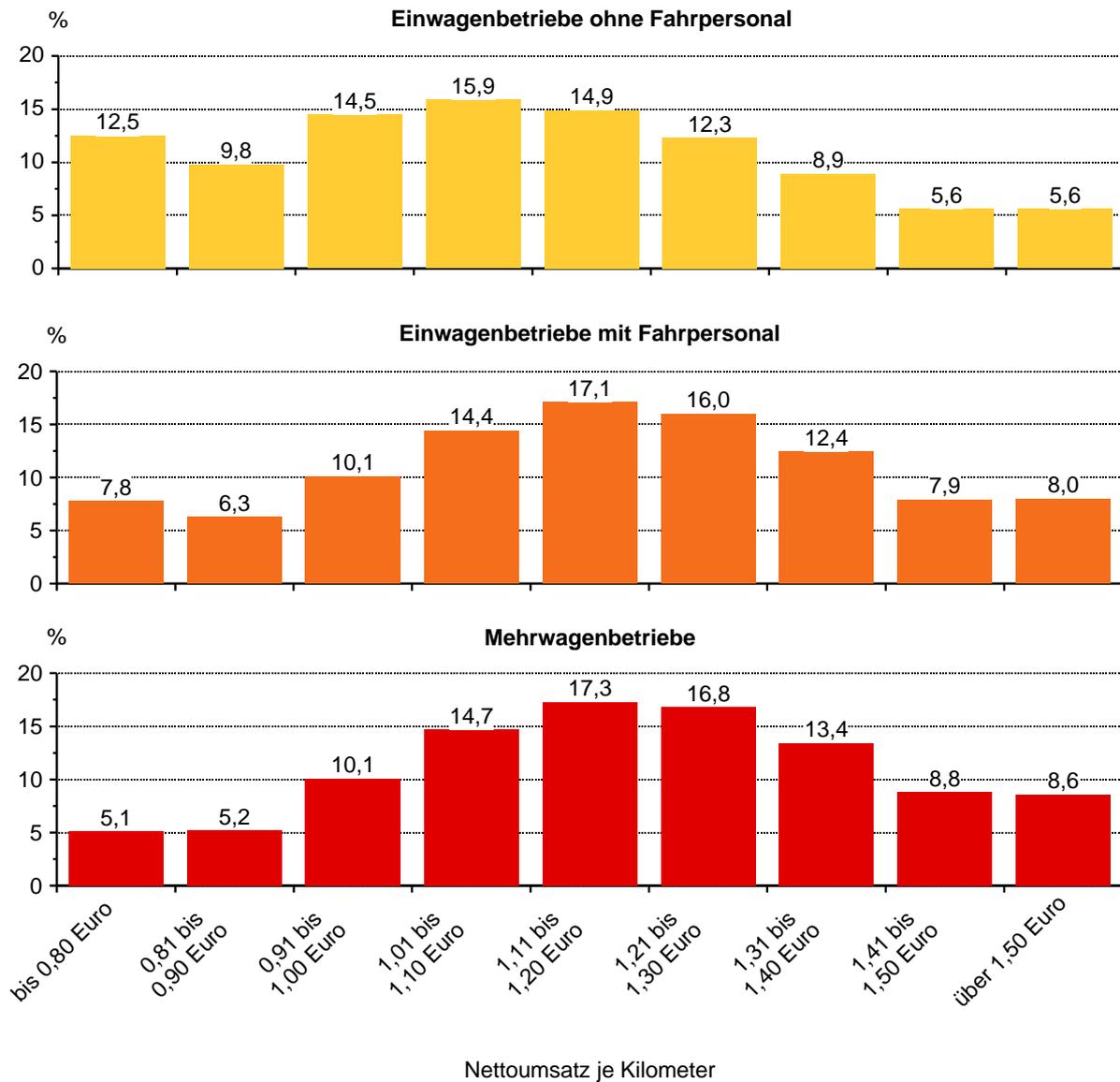


In 23,7 Prozent der Schichten wurde ein Umsatz von höchstens einem Euro je Kilometer erzielt. In fast jeder dritten Schicht erwirtschafteten die Hamburger Taxen zwischen 1,11 Euro und 1,30 Euro. Umsätze von über 1,50 Euro pro Kilometer wurden in acht Prozent der Schichten erreicht.

Grafik 53: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die höchsten Umsätze pro Kilometer erzielten Mehrwagenbetriebe. Im Durchschnitt lag dieser bei 1,18 Euro. Alleinfahrer erwirtschafteten in einer durchschnittlichen Schicht 1,09 Euro pro Kilometer und Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal 1,16 Euro.

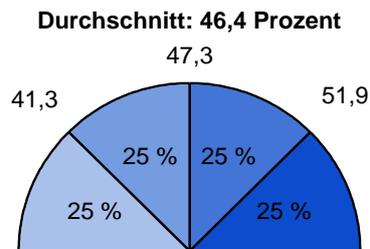
Grafik 54: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Verteilung

In über einem Drittel der Schichten der Alleinfahrer wurden Kilometerumsätze von höchstens einem Euro erzielt. Bei Mehrwagenbetrieben trifft dies lediglich auf jede fünfte Schicht zu. Über 1,50 Euro pro Kilometer wurden, je nach Betriebsart, in 5,6 bis 8,6 Prozent der Schichten erzielt.

3.2.10 Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht

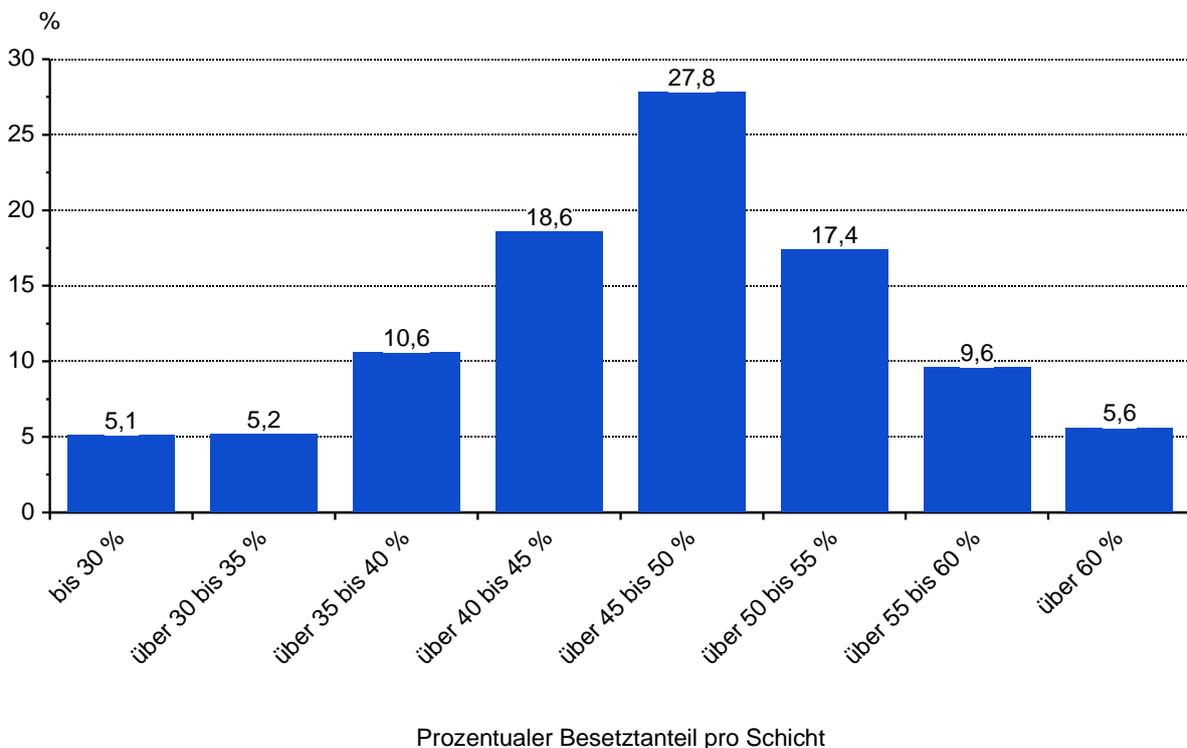
Der Besetztanteil der Kilometer pro Schicht ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Distanzen aller besetzten Fahrten einer Schicht zu den insgesamt gefahrenen Kilometern der Schicht.

Grafik 55: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Mittelwert und Quartile



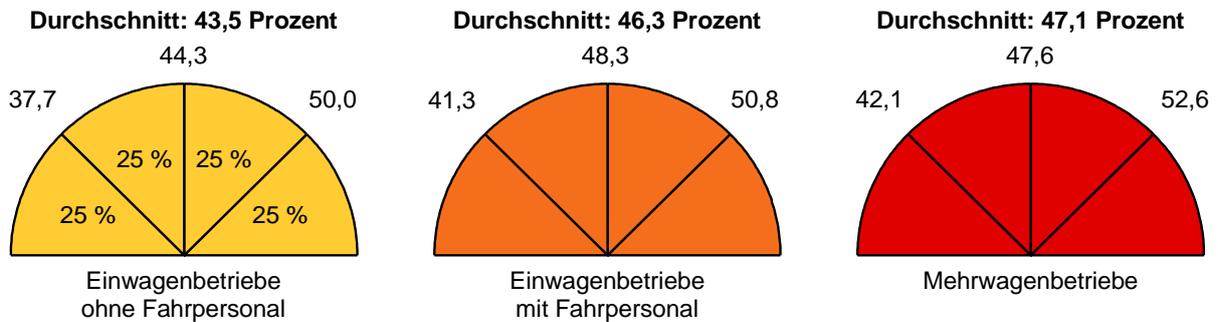
Durchschnittlich 46,4 Prozent der zurückgelegten Strecke pro Schicht waren die Hamburger Taxen mit Fahrgästen besetzt. In einem Viertel der Schichten betrug der Besetztanteil der Fahrstrecke höchstens 41,3 Prozent, in einem weiteren Viertel lag der Anteil bei 51,9 Prozent und darüber.

Grafik 56: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Verteilung

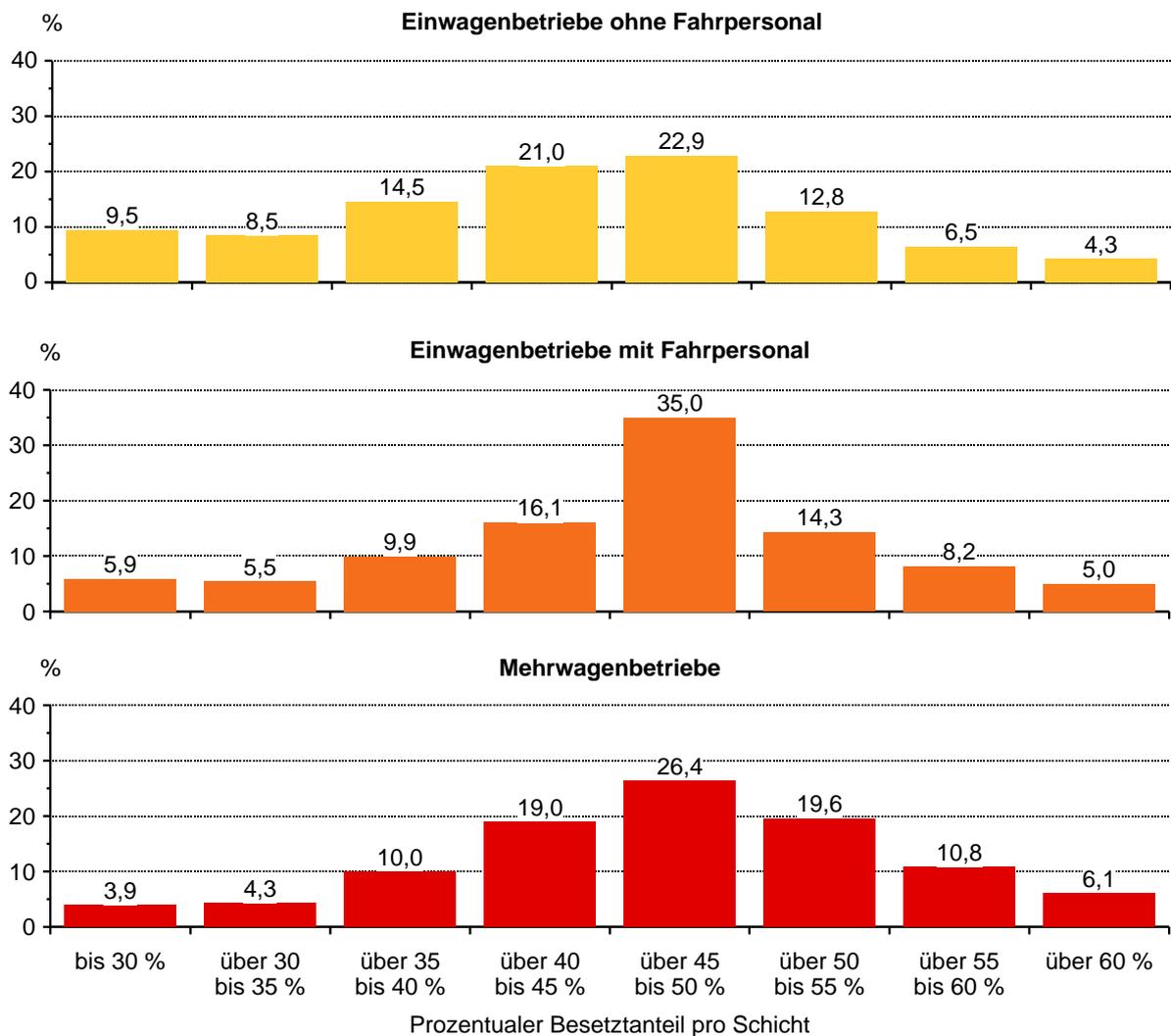


In rund einem Drittel der Schichten waren die Taxen mindestens bei der Hälfte der zurückgelegten Strecke besetzt. In rund zehn Prozent der Schichten betrug der Besetztanteil der gefahrenen Distanz höchstens 35 Prozent.

Grafik 57: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Mittelwert und Quartile



Gemessen an der Fahrtstrecke weisen Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal den geringsten durchschnittlichen Besetztanteil auf. Durchschnittlich beförderten sie in 43,5 Prozent der gefahrenen Strecke einen Fahrgast. In allen Betriebsarten waren die Fahrzeuge mindestens in jeder vierten Schicht zur Hälfte der zurückgelegten Distanz besetzt.

Grafik 58: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Je nach Betriebsart wurde ein Besetztanteil von 55 Prozent und mehr der gefahrenen Kilometer in 10,8 bis 16,9 Prozent der Schichten erreicht. Schichten, in denen das Fahrzeug höchstens 30 Prozent der Strecke besetzt war, machten 2015 bei Alleinfahrern 9,5 Prozent der gesamten Schichten aus, bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren es 5,9 Prozent und bei Mehrwagenbetrieben 3,9 Prozent.

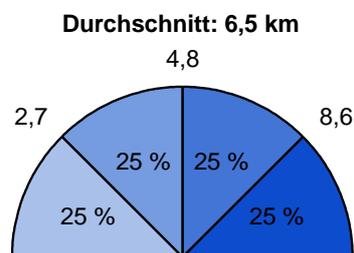
3.3 Ergebnisse auf Tourenebene

Die Analyse der Tourenebene beruht auf den Daten von insgesamt 8 033 280 Touren (1 143 826 Touren von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 1 832 711 Touren von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 5 056 743 Touren von Mehrwagenbetrieben).

3.3.1 Laufleistung pro Tour

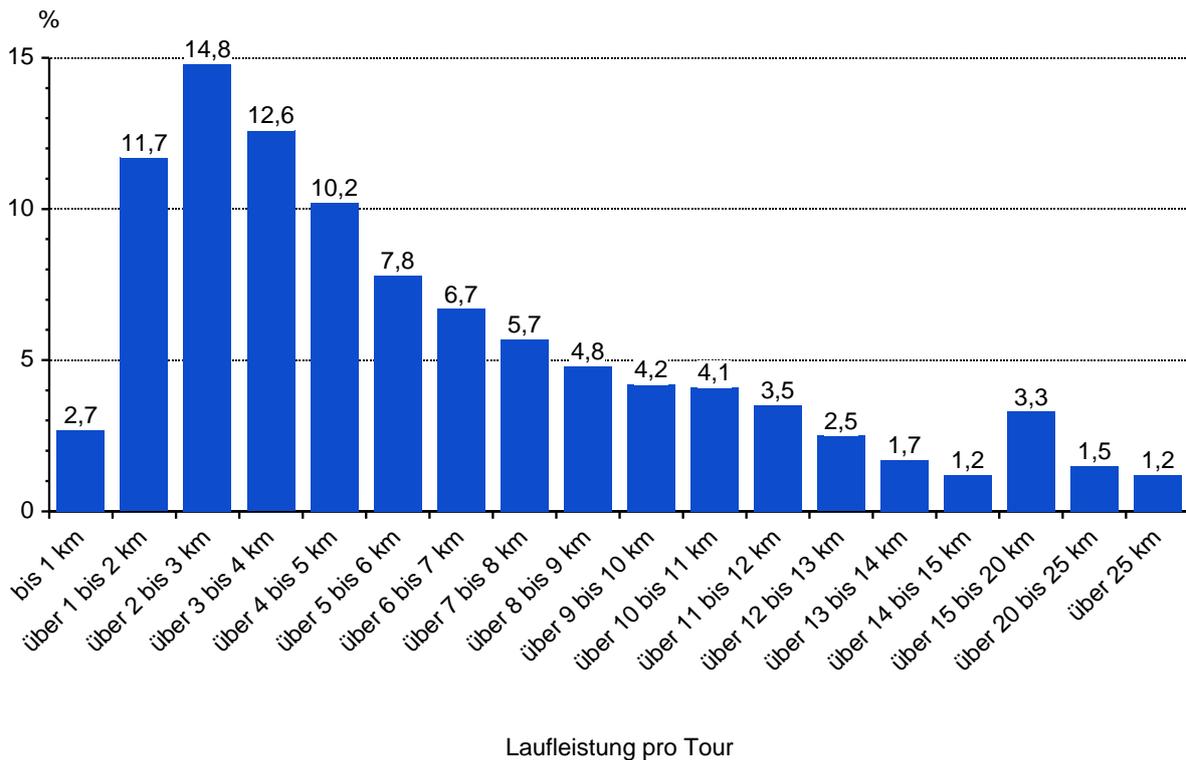
Die Laufleistung pro Tour entspricht der zurückgelegten Strecke in Kilometern je Fahrt mit Fahrgast.

Grafik 59: Laufleistung in Kilometer pro Tour – Durchschnitt und Quartile



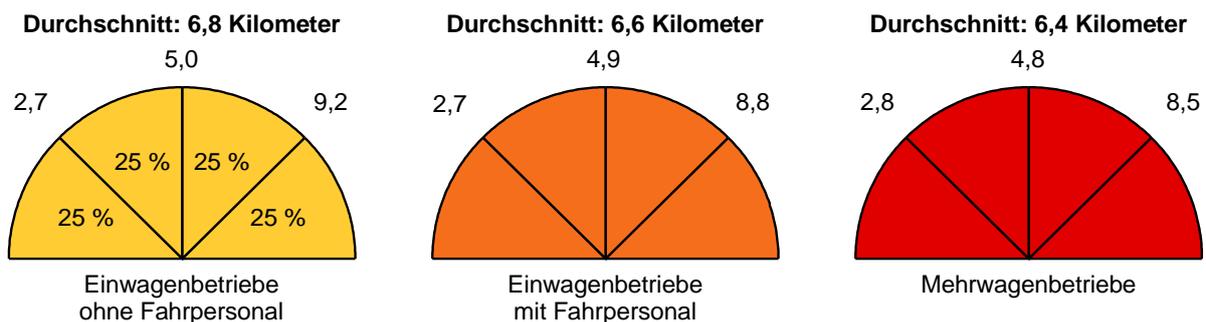
2015 lag die durchschnittliche Laufleistung pro Tour bei 6,5 Kilometern. Die Hälfte aller Touren umfasste Laufleistungen von höchstens 4,8 Kilometern und in einem Viertel der Touren wurden mindestens 8,6 Kilometer zurückgelegt.

Grafik 60: Laufleistung in Kilometern pro Tour – Verteilung



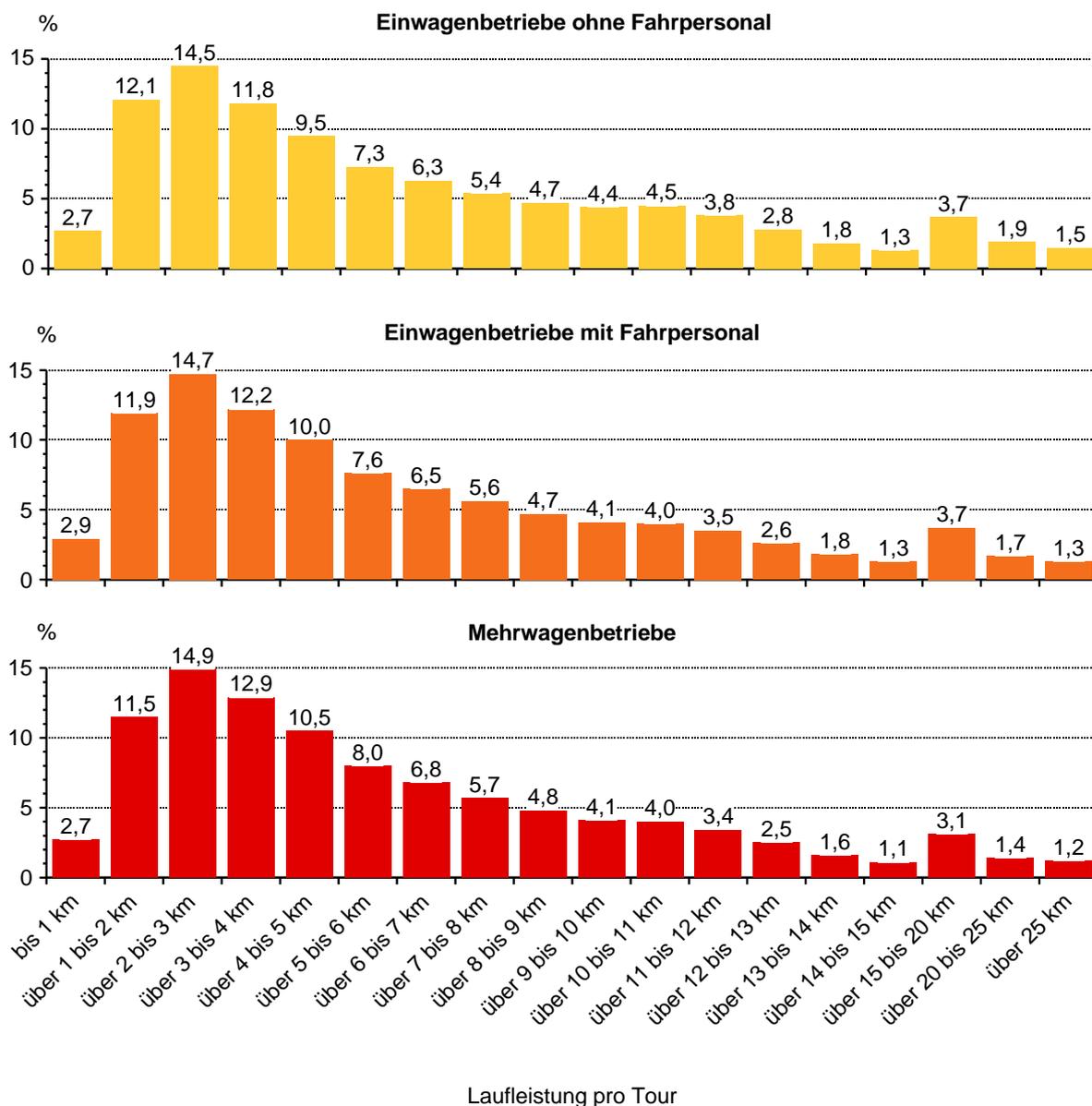
Über die Hälfte der Touren hatte eine Länge von höchstens fünf Kilometern. Über zehn Kilometer wurden in 19 Prozent der Touren gefahren.

Grafik 61: Laufleistung in Kilometern pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die durchschnittliche Tourenlänge variierte im Jahr 2015 bei den Betriebsarten kaum. Die Alleinfahrer legten durchschnittlich 6,8 Kilometer pro Tour zurück. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren es durchschnittlich 6,6 und bei Mehrwagenbetrieben 6,4 Kilometer pro Tour.

Grafik 62: Laufleistung in Kilometern pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

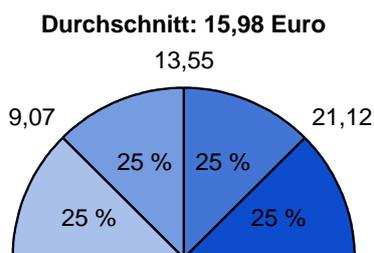


Mit 21,3 Prozent war mehr als jede fünfte Tour der Alleinfahrer über zehn Kilometer lang. Bei Mehrwagenbetrieben wurde in nur 18,3 Prozent der Touren eine Strecke von über zehn Kilometern zurückgelegt.

3.3.2 Nettoumsatz pro Tour

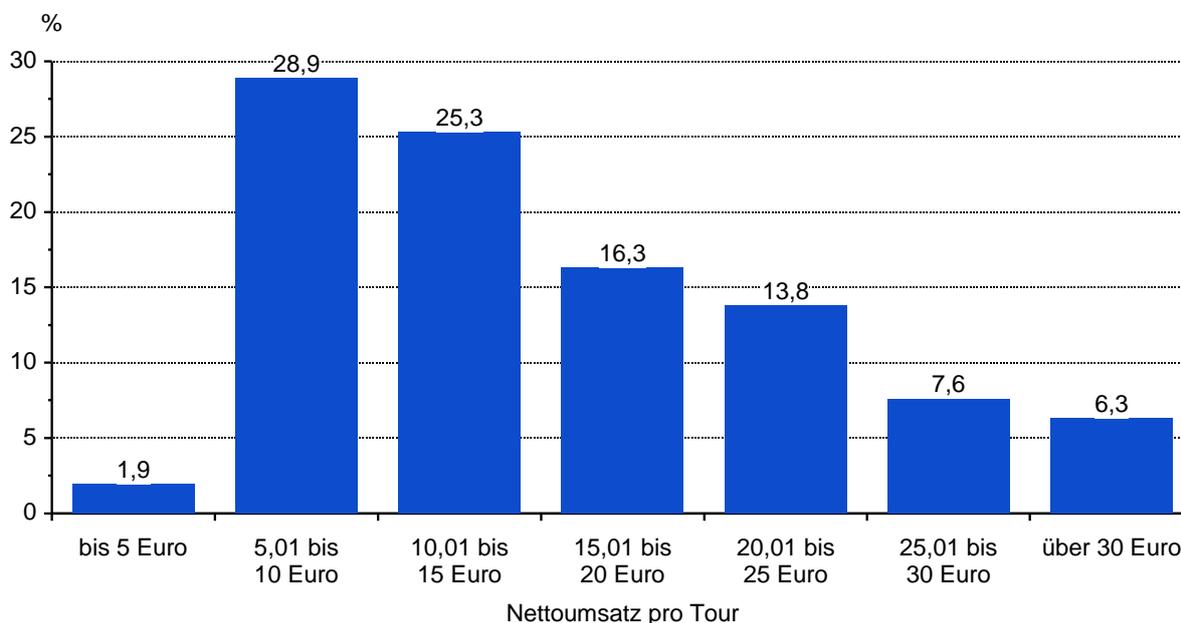
Der Nettoumsatz pro Tour ergibt sich aus dem Bruttoumsatz der Fahrt abzüglich der ausgewiesenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Hamburger Pflichtfahrtgebiets).

Grafik 63: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Durchschnitt und Quartile

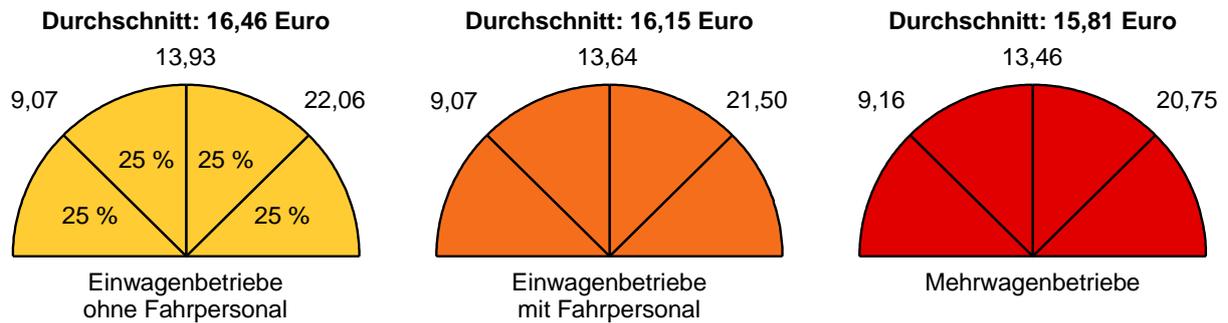


Im Durchschnitt erwirtschafteten die Hamburger Taxen im Jahr 2015 15,98 Euro pro Tour. In einem Viertel der Touren wurden Umsätze von über 21 Euro erreicht.

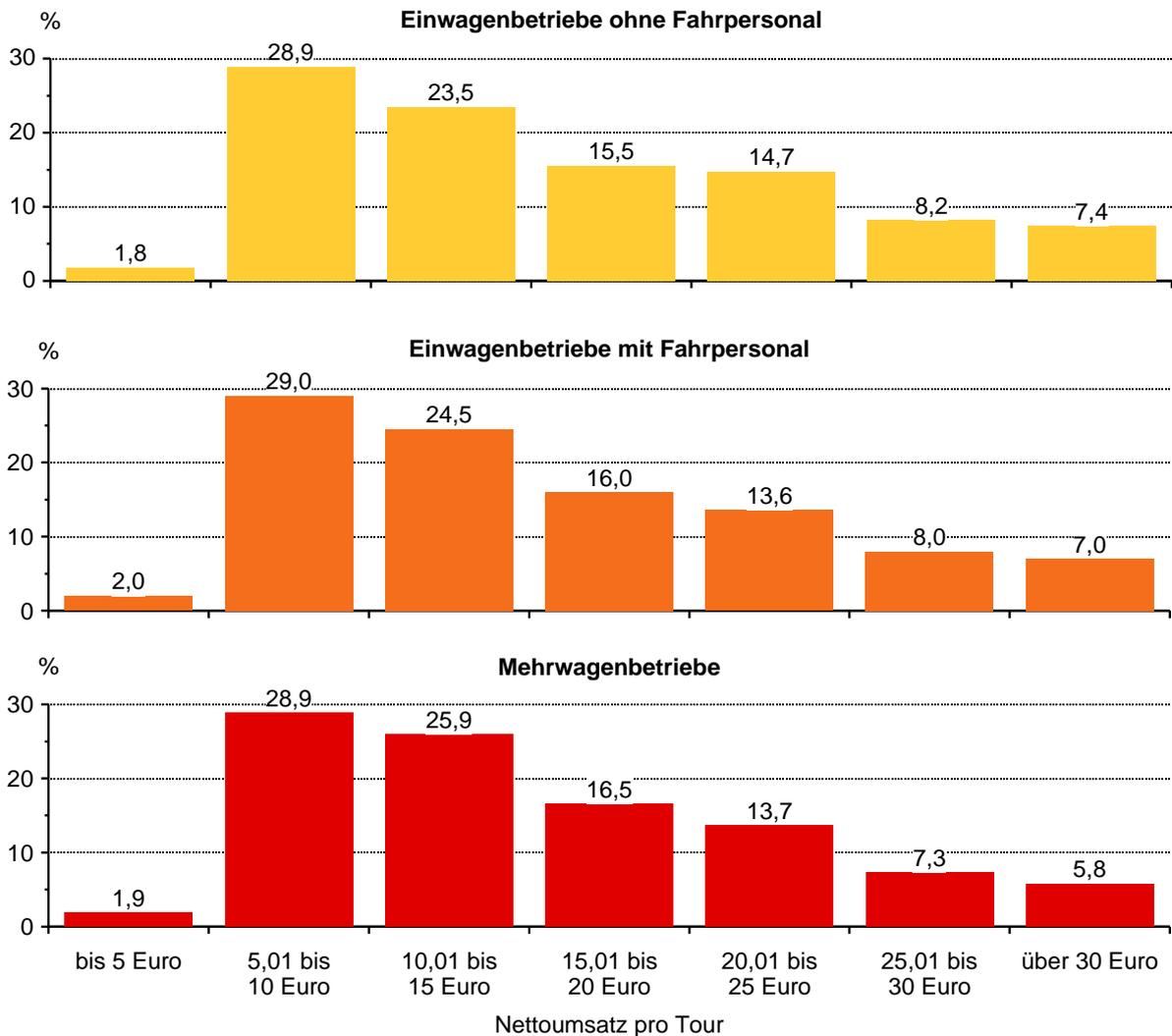
Grafik 64: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Verteilung



In mehr als der Hälfte der Touren wurden Umsätze von maximal 15 Euro erzielt. In 13,9 Prozent überstieg der Tourenumsatz 25 Euro und in 84,2 Prozent der Touren erwirtschafteten die Taxen zwischen fünf und 25 Euro.

Grafik 65: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal erzielten die höchsten Umsätze pro Tour. Mit 16,46 Euro lag der durchschnittliche Nettoumsatz 0,65 Euro über dem durchschnittlichen Nettoumsatz einer Tour von Mehrwagenbetrieben. In einem Viertel der Touren wurden, je nach Betriebsart, zwischen 20,75 und 22,06 Euro umgesetzt.

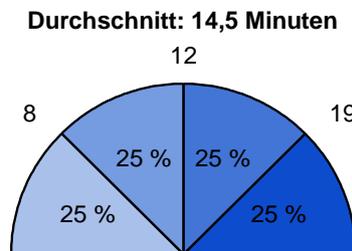
Grafik 66: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

Bei Fahrten mit Nettoumsätzen über 30 Euro sind Einwagenbetriebe mit einem Anteil von mindestens sieben Prozent am stärksten vertreten. Mehrwagenbetriebe erwirtschafteten lediglich in 5,8 Prozent ihrer Fahrten einen solchen Umsatz. In allen Betriebsarten machten Touren mit einem durchschnittlichen Nettoumsatz zwischen fünf und 15 Euro jeweils mehr als die Hälfte des gesamten Tourenaufkommens aus.

3.3.3 Tourendauer

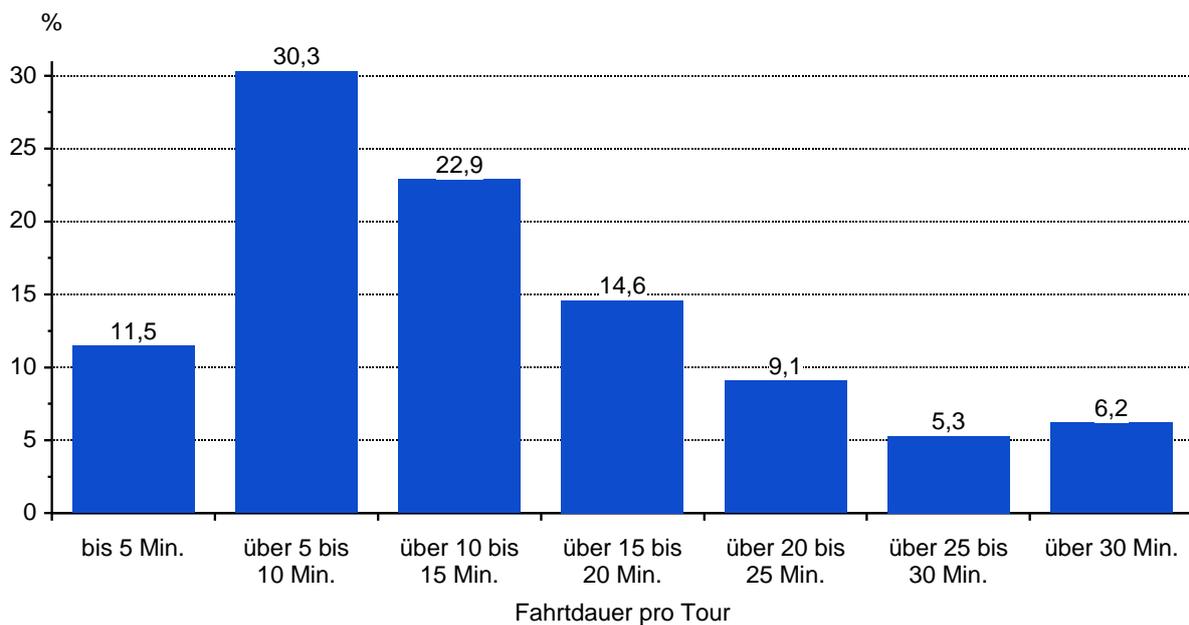
Die Tourendauer gibt die Fahrzeiten der besetzten Touren in Minuten an.

Grafik 67: Tourendauer in Minuten pro Tour – Durchschnitt und Quartile



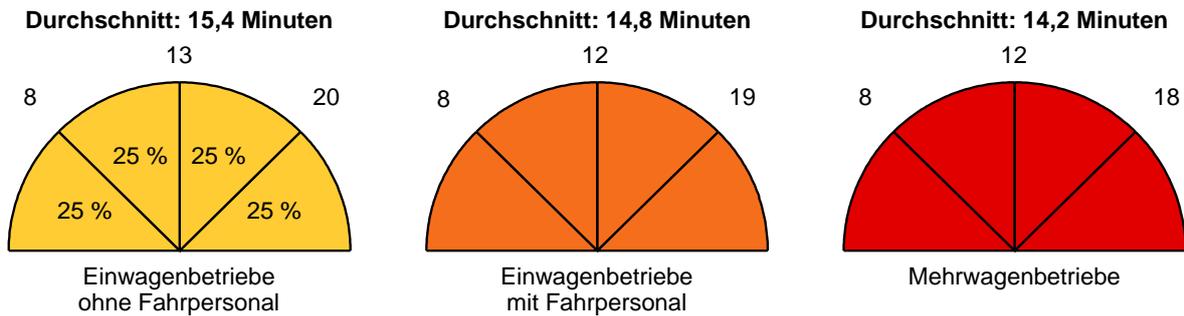
Die durchschnittliche Taxifahrt hatte im Jahr 2015 eine Länge von 14,5 Minuten. In einem Viertel der Fälle dauerte die Tour mindestens 19 Minuten.

Grafik 68: Tourendauer in Minuten pro Tour – Verteilung



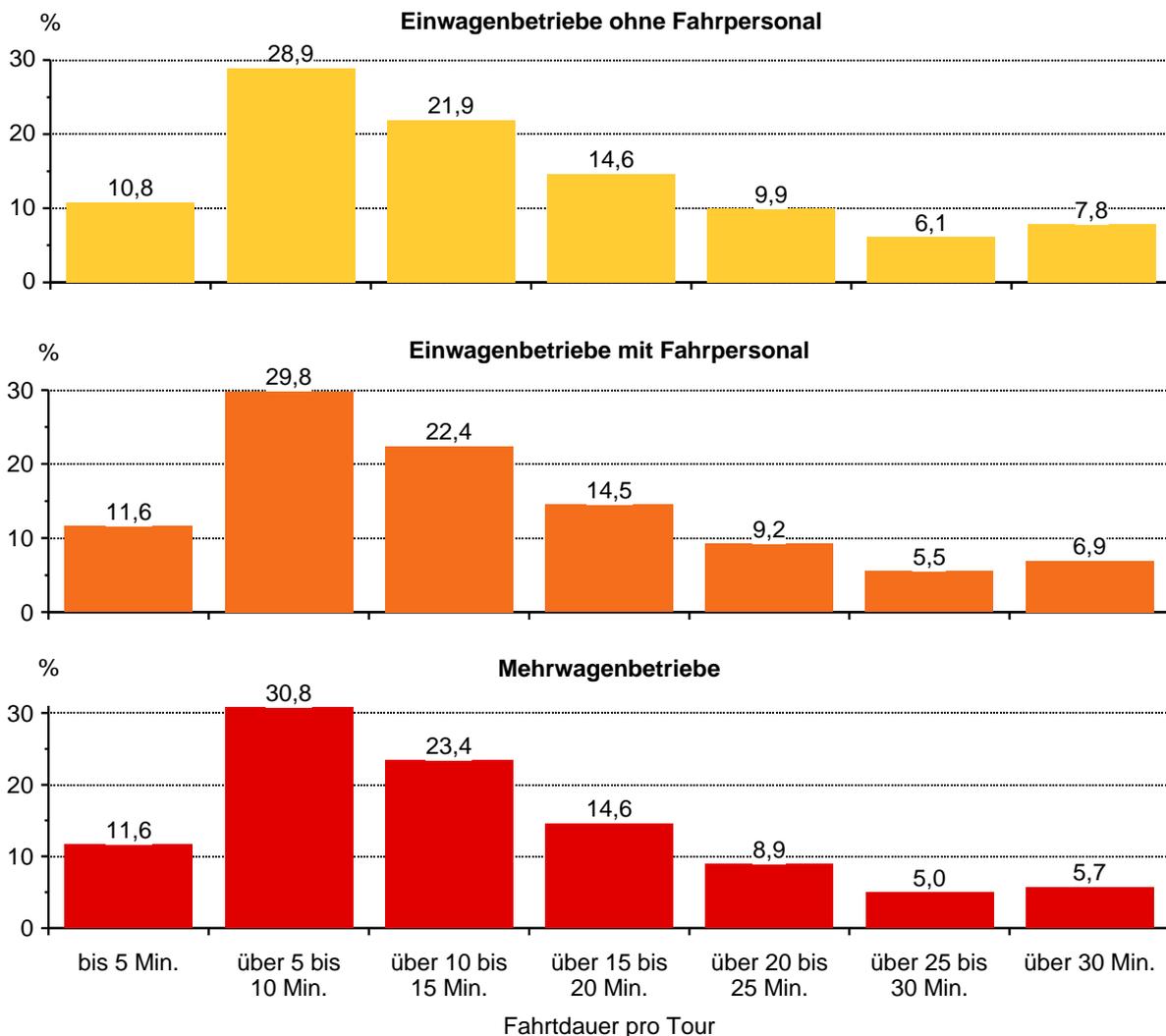
Über die Hälfte der Touren dauerte im Jahr 2015 zwischen fünf und 15 Minuten. 6,2 Prozent der Fahrten waren länger als eine halbe Stunde.

Grafik 69: 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 geringe Unterschiede von ein bis zwei Minuten.

Grafik 70: Tourendauer in Minuten pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

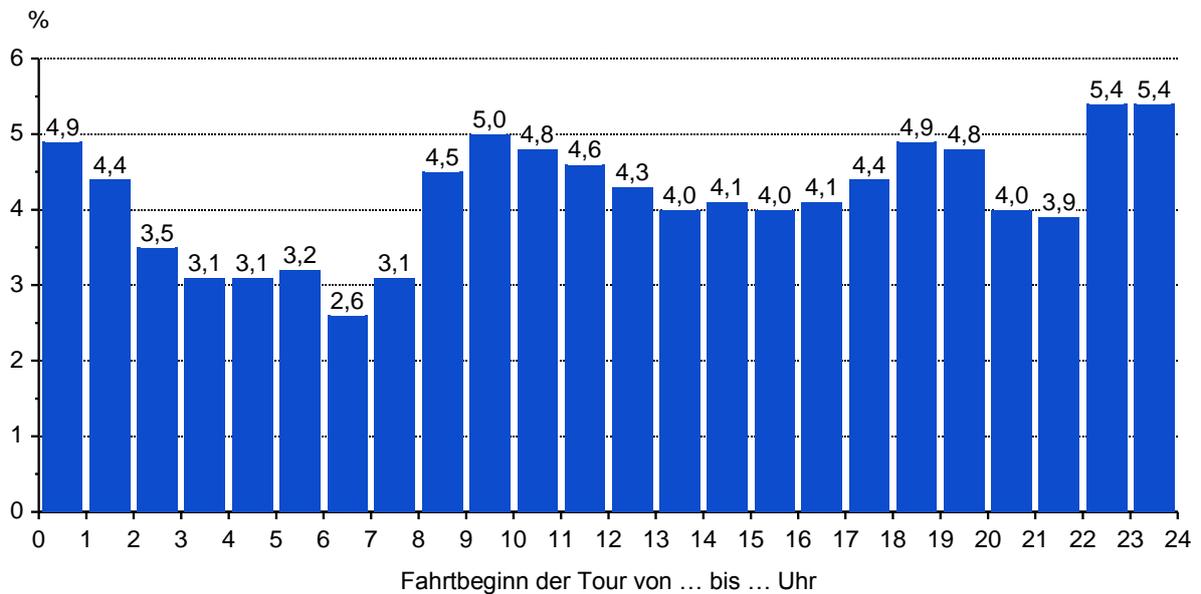


38,4 Prozent der Touren der Alleinfahrer und 34,2 Prozent der Fahrten der Mehrwagenbetriebe dauerten länger als 15 Minuten. Touren mit einer Länge von höchstens zehn Minuten kamen bei allen Betriebsart in rund 40 Prozent der Fahrten vor.

3.3.4 Touren nach Uhrzeiten

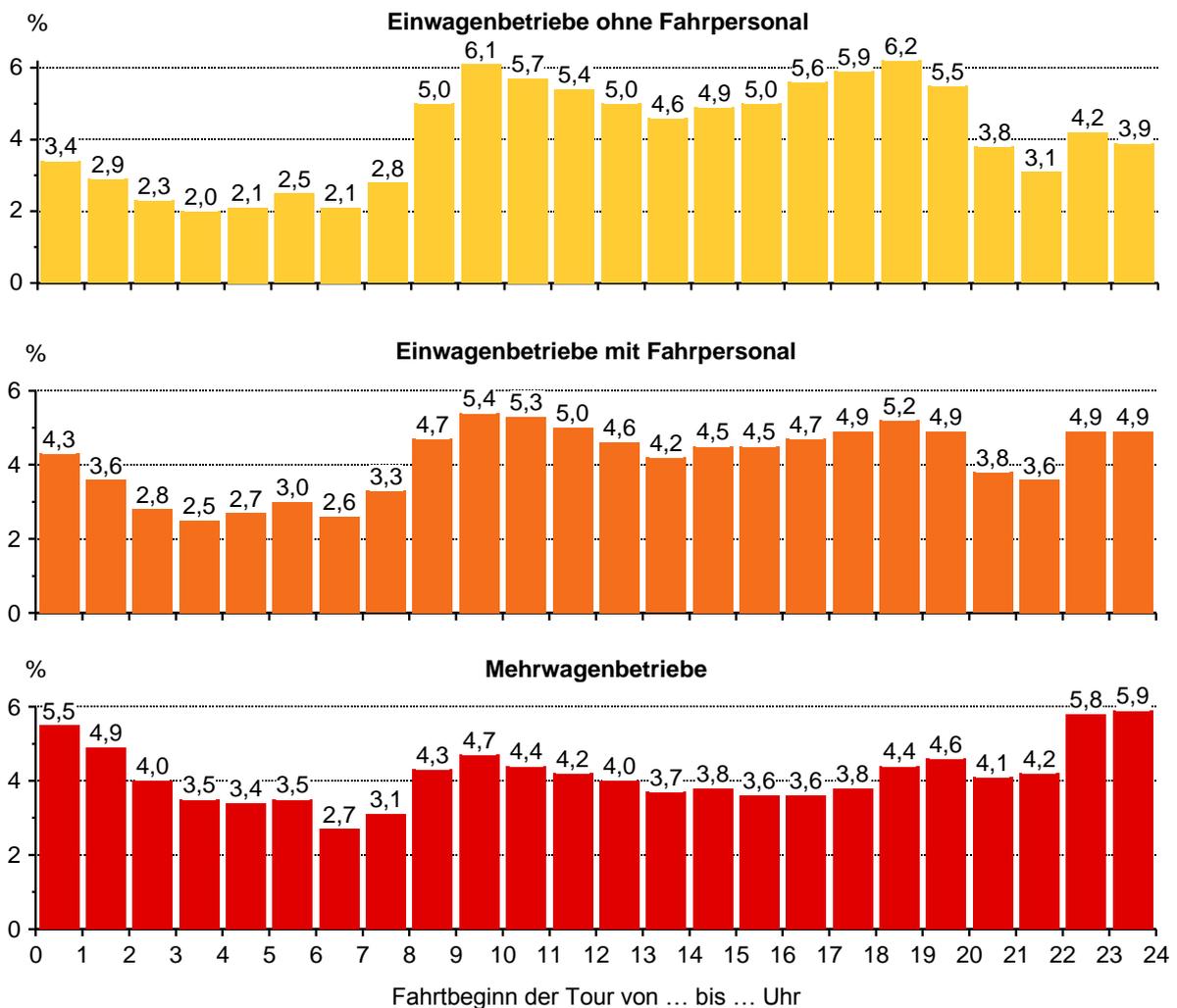
Die folgenden Grafiken zeigen die besetzten Touren nach Uhrzeiten. Ausschlaggebend für die Kategorisierung war der Zeitpunkt zu Fahrtbeginn.

Grafik 71: Uhrzeit Tourenbeginn – Verteilung



In drei Zeiträumen ist ein erhöhtes Tourenaufkommen zu beobachten. So finden besonders viele Fahrten zwischen 8:00 und 12:00 Uhr, zwischen 18:00 und 20:00 Uhr sowie nachts zwischen 22:00 und 1:00 Uhr statt.

Grafik 72: Uhrzeit Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

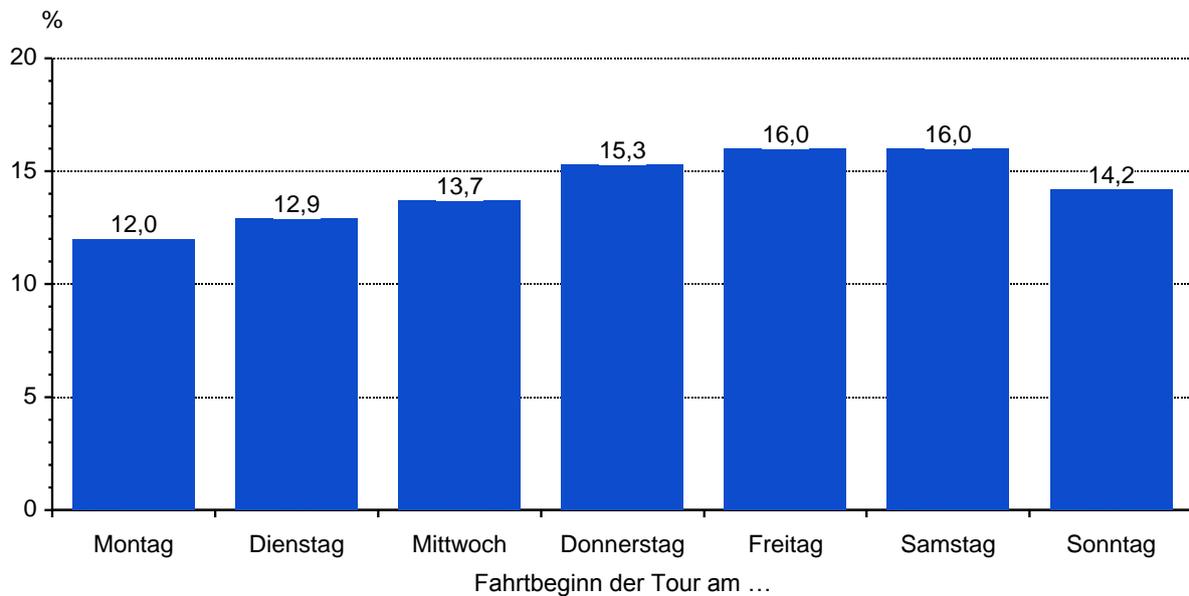


Alleinfahrer fuhren die meisten Touren von 9:00 bis 10:00 Uhr und von 18:00 bis 19:00 Uhr. Sie wiesen deutlich weniger Nachttouren auf als Betriebe mit Fahrpersonal. Mehrwagenbetriebe hatten insbesondere zwischen 22:00 und 1:00 Uhr ein hohes Tourenaufkommen zu verzeichnen. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal spiegelt das Tourenaufkommen weitestgehend die Struktur aller Taxen wieder. So waren sowohl in den Geschäftszeiten als auch in der Zeit von 22:00 bis 1:00 Uhr viele Fahrten zu beobachten.

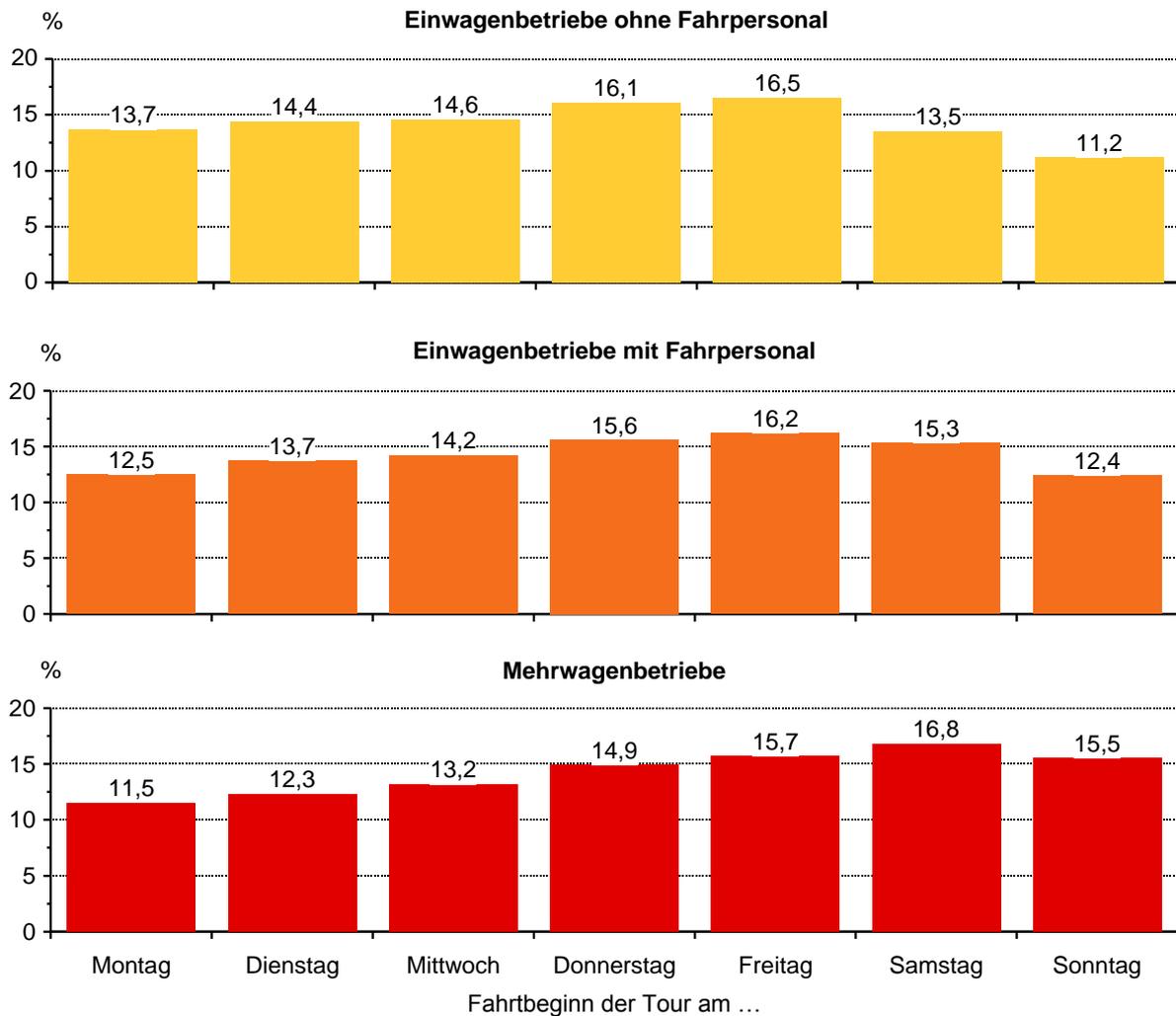
3.3.5 Touren nach Wochentagen

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

Grafik 73: Wochentag Tourenbeginn – Verteilung



Freitags und samstags wurden die meisten Touren gefahren. Gemeinsam machten die Fahrten dieser zwei Tage 32 Prozent des gesamten Tourenaufkommens aus, dies war fast ein Drittel aller zurückgelegten Touren.

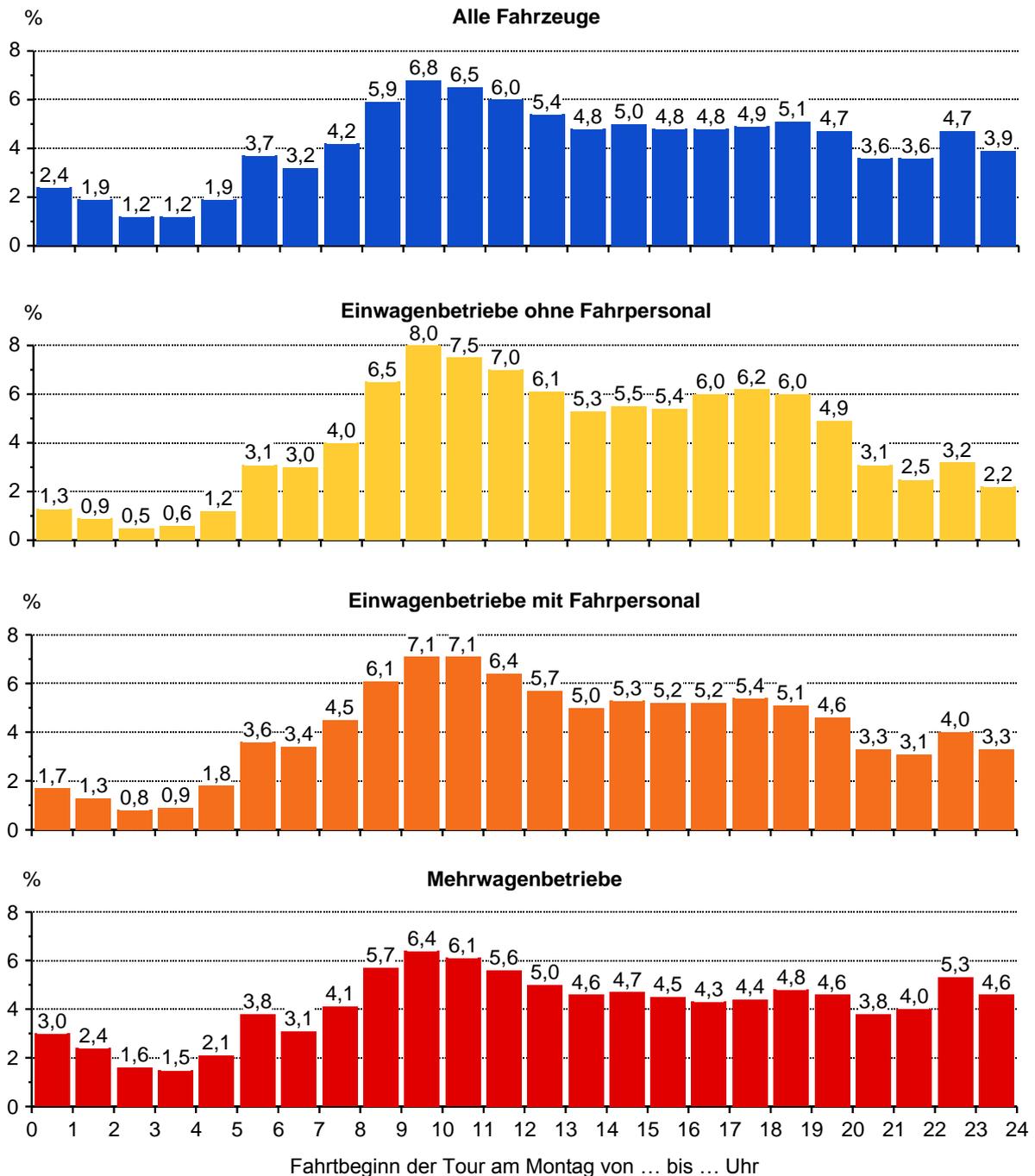
Grafik 74: Wochentag Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

Vor allem Mehrwagenbetriebe fahren von Freitag bis Sonntag besonders viele Touren. An diesen drei Tagen wurden 48 Prozent ihres gesamten Tourenaufkommens geleistet. Einwagenbetriebe haben donnerstags und freitags die meisten Fahrten, an diesen beiden Tagen fanden fast ein Drittel aller Touren statt.

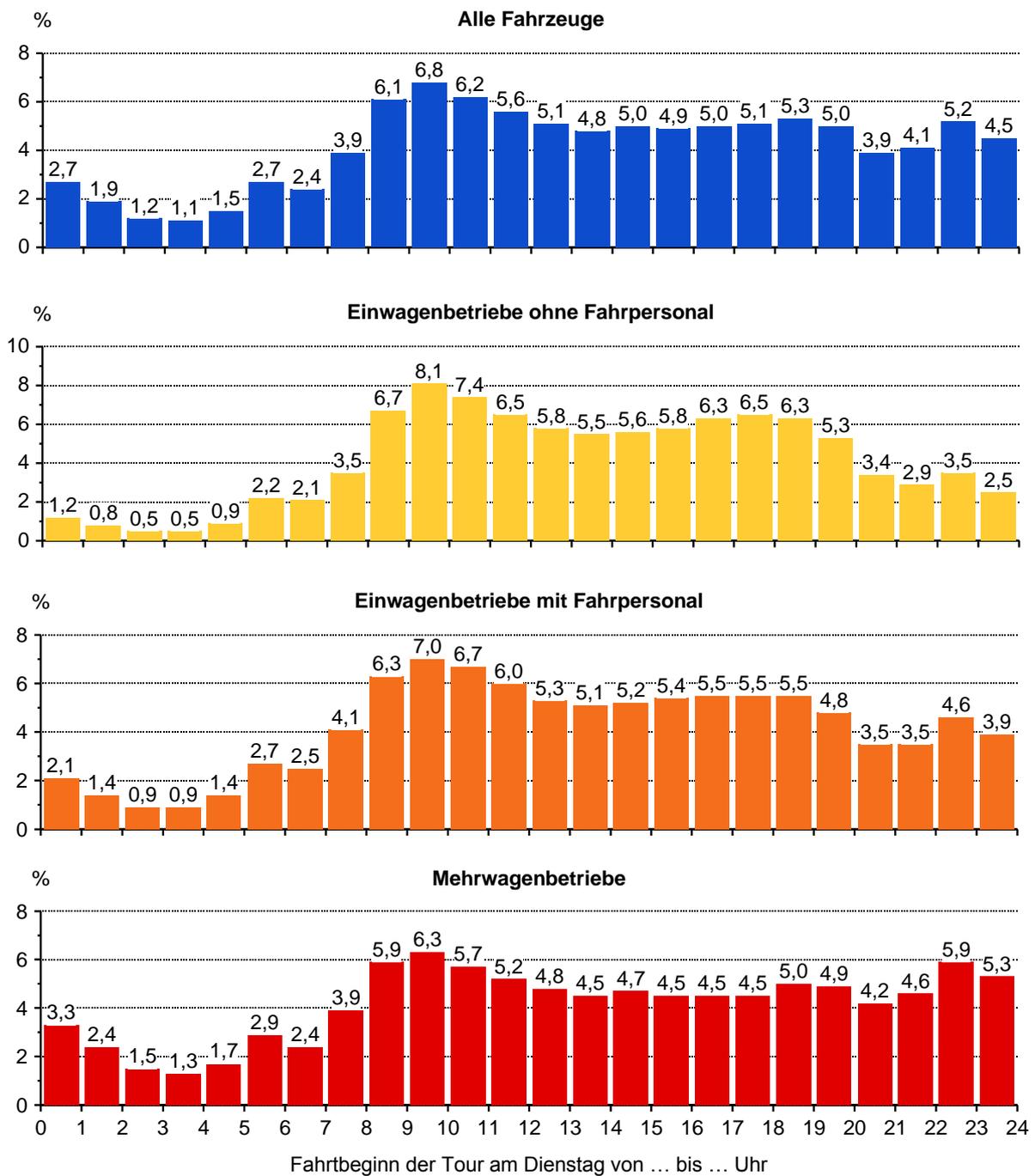
3.3.6 Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten

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

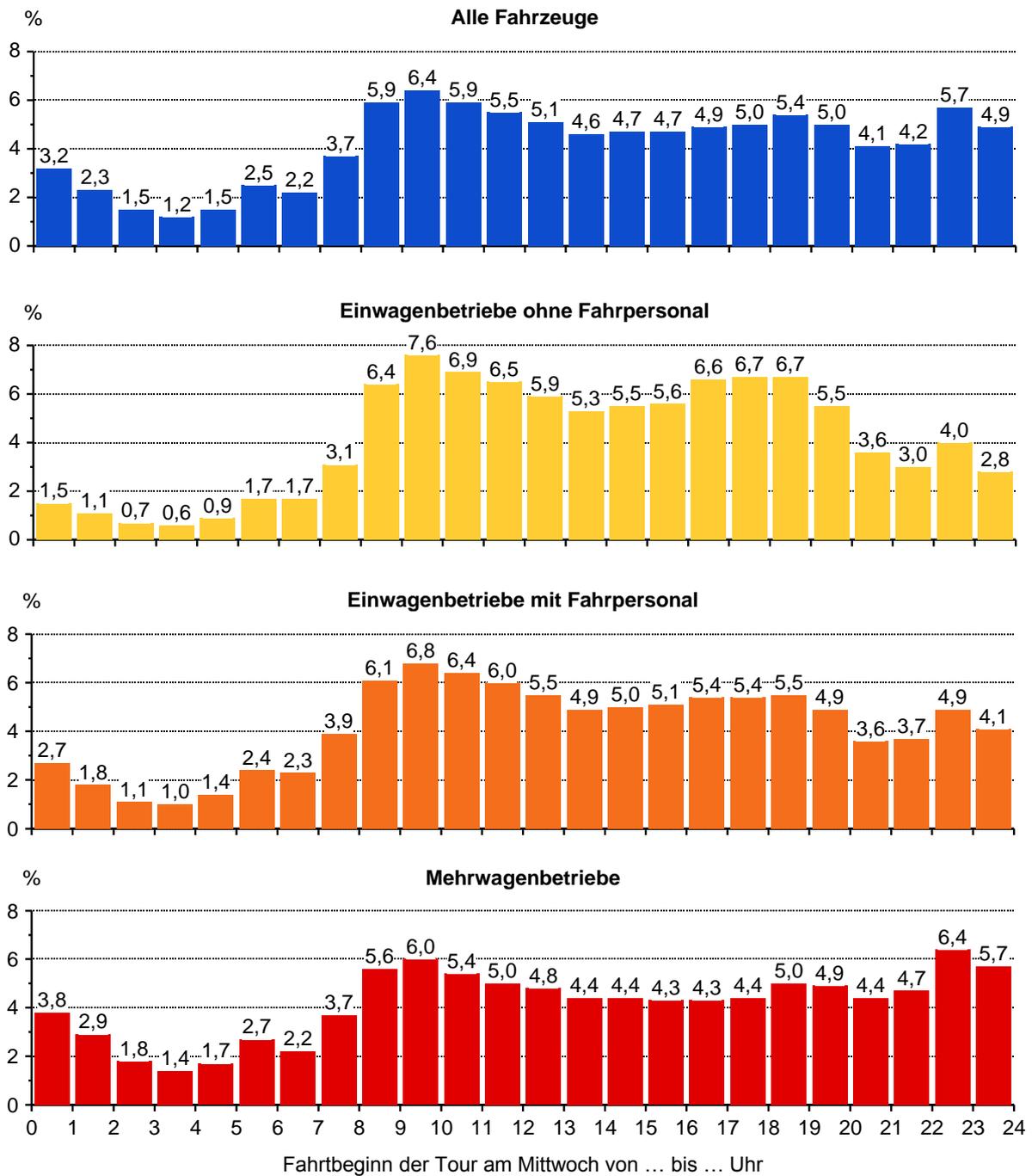
Grafik 75: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Montag – Verteilung



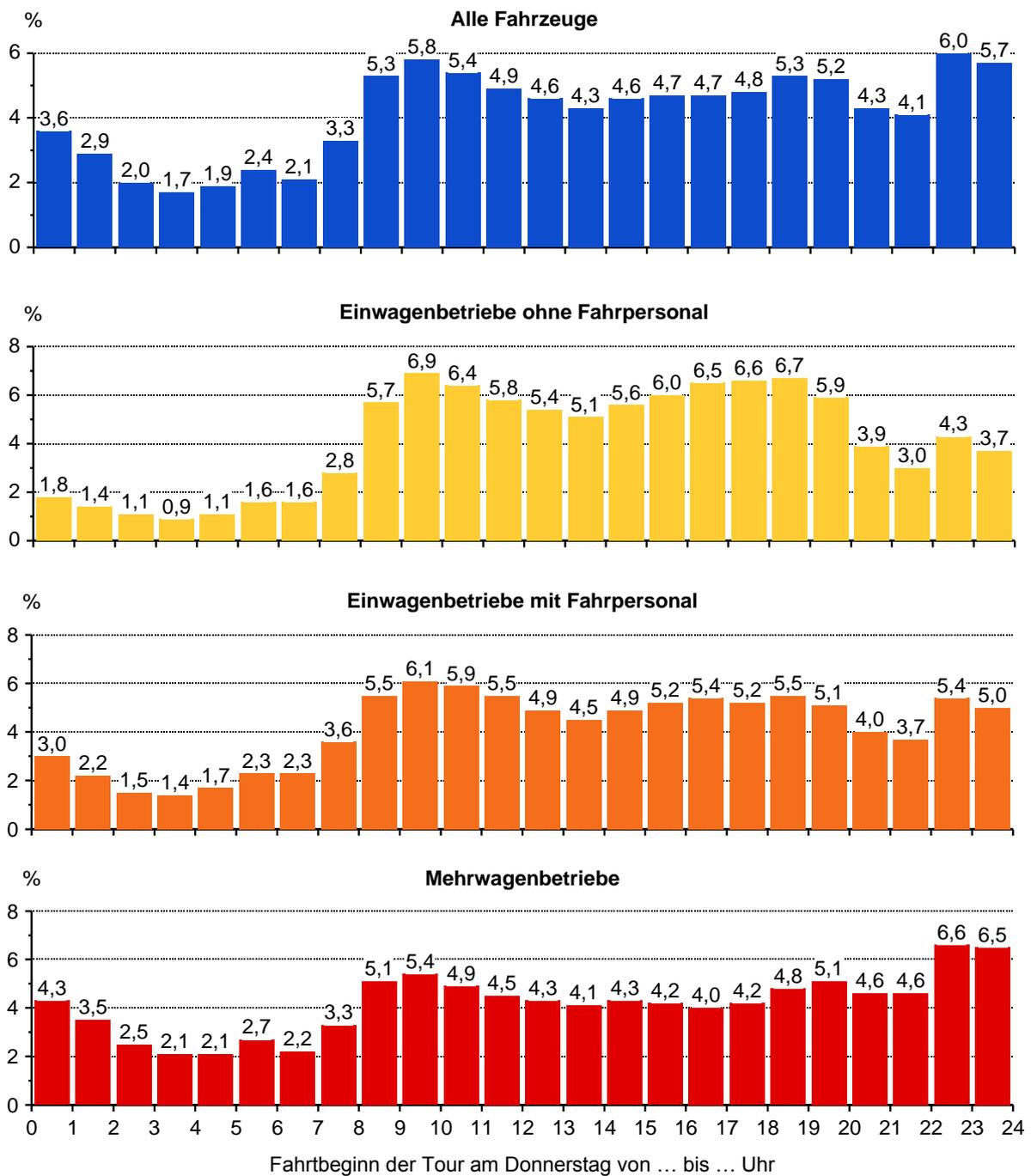
Grafik 76: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Dienstag – Verteilung



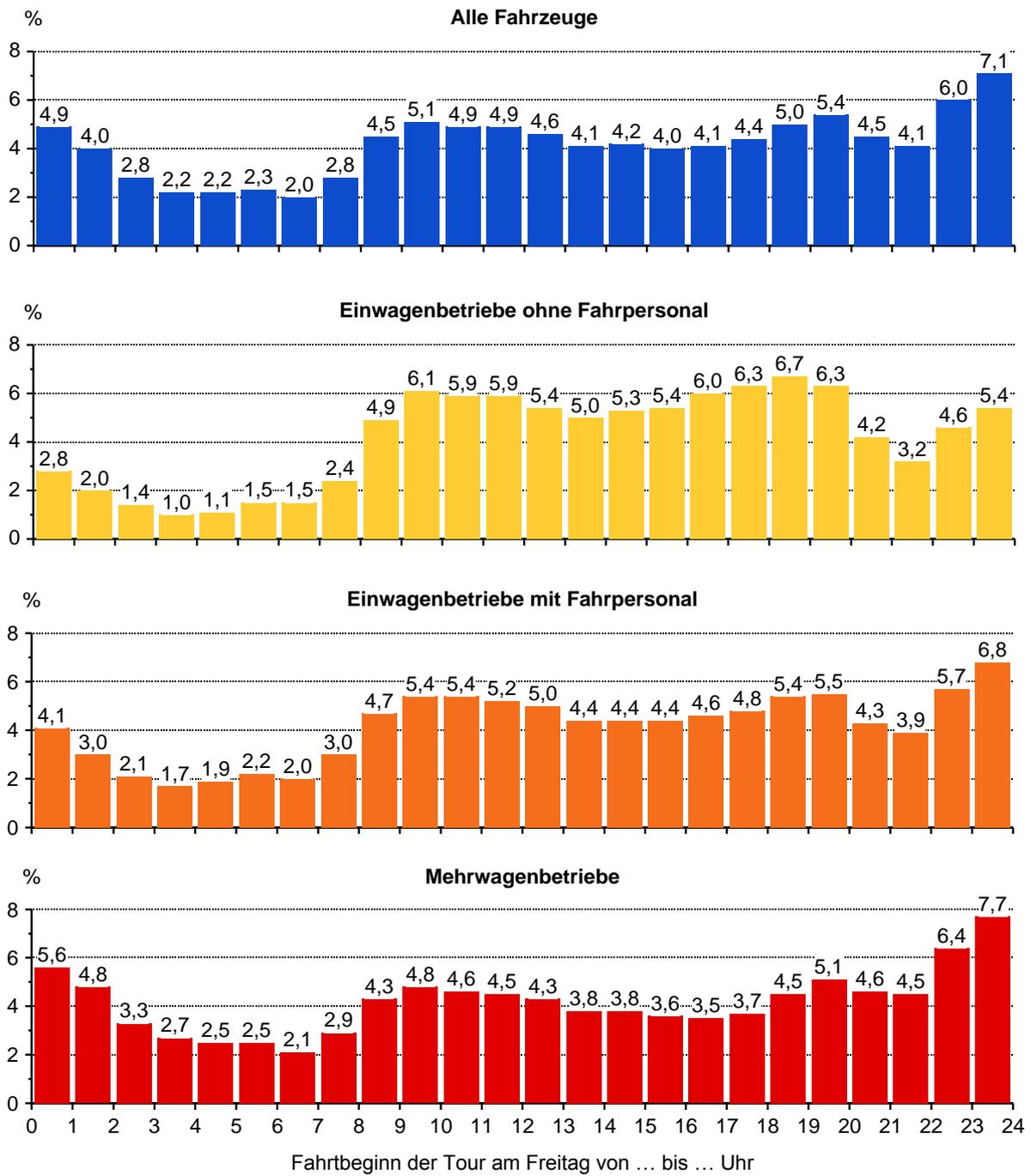
Grafik 77: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Mittwoch – Verteilung



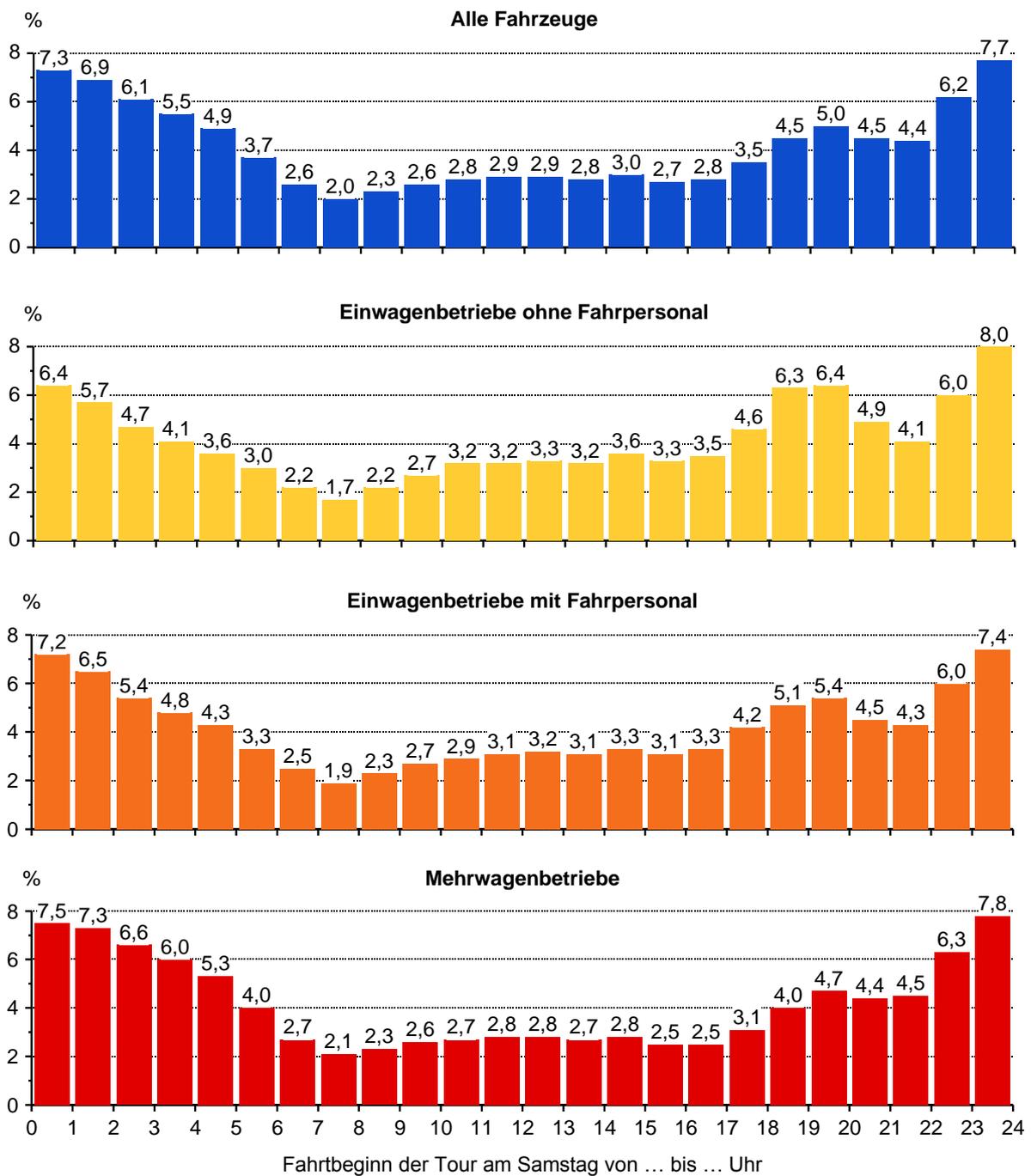
Grafik 78: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Donnerstag – Verteilung



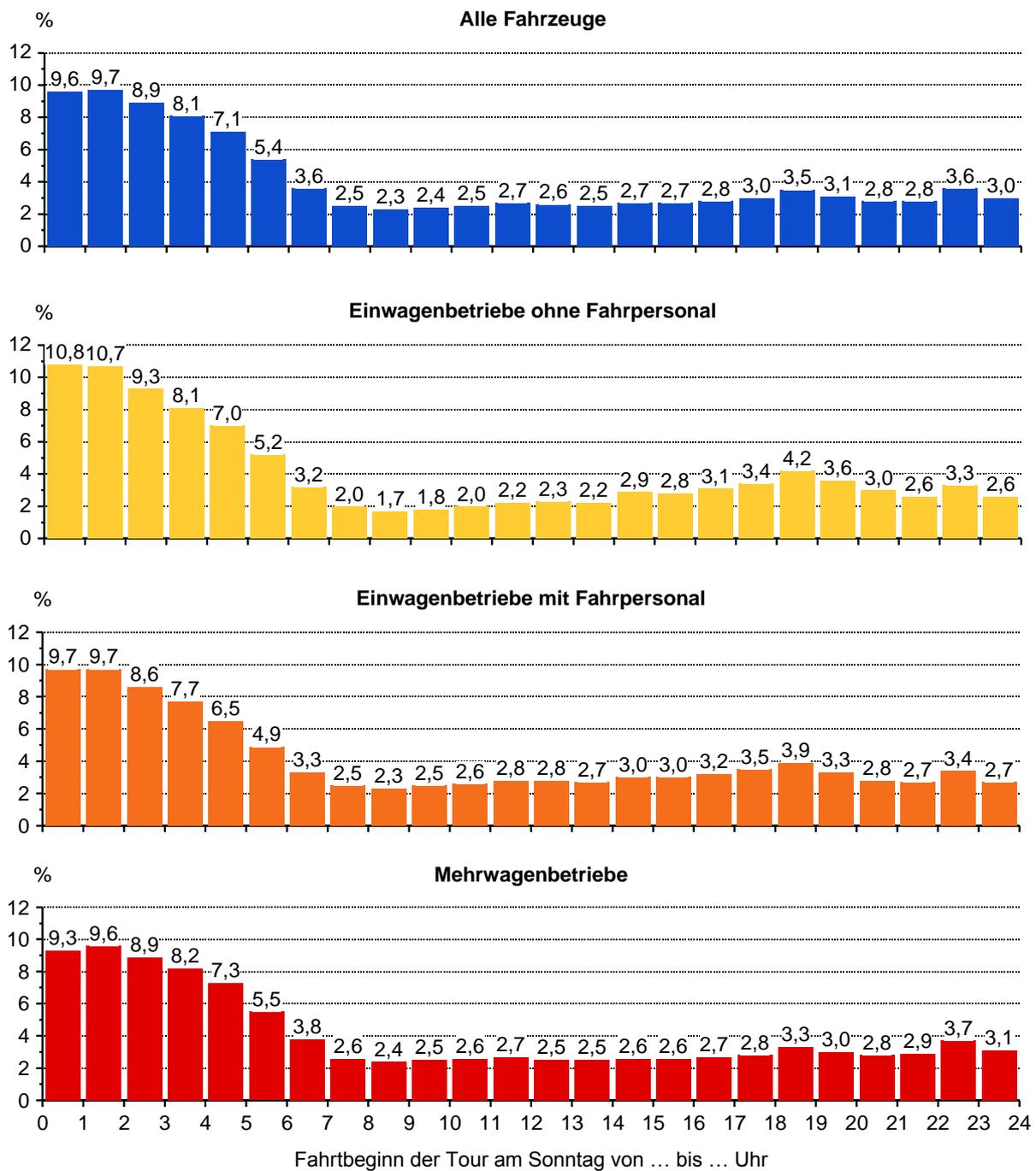
Grafik 79: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Freitag – Verteilung



Grafik 80: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Samstag – Verteilung



Grafik 81: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Sonntag – Verteilung

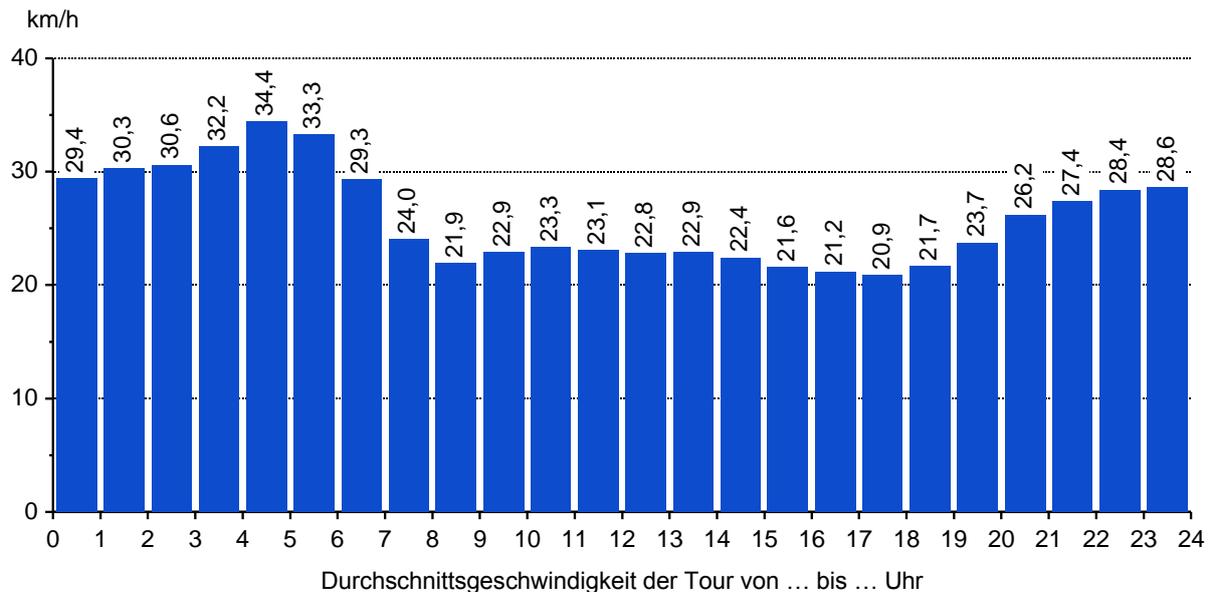


Die Grafiken zeigen deutliche Unterschiede der Tourenverteilung. Von Montag bis Freitag herrscht innerhalb der Geschäftszeiten ein erhöhtes Tourenaufkommen. Zudem ist im Laufe der Woche eine deutliche Zunahme der Nachttouren zu beobachten. In der Nacht von Samstag auf Sonntag ist der Anteil der Touren besonders hoch. Andererseits werden an Samstagen und Sonntagen sehr wenige Touren in der Zeit zwischen 8:00 und 18:00 Uhr gefahren.

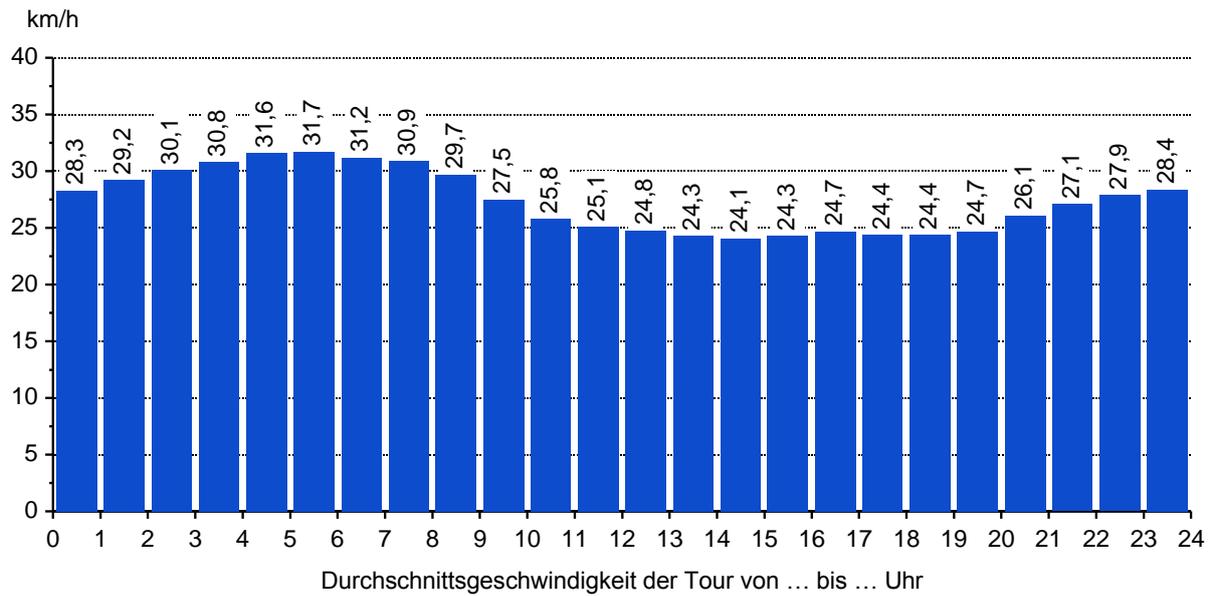
3.3.7 Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten

Die Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten ergibt sich aus dem Verhältnis der gefahrenen Strecke pro Tour zu der dafür benötigten Zeit. Die durchschnittliche Geschwindigkeit nach Uhrzeiten wird getrennt nach den Wochentagen Montag bis Freitag und Samstag und Sonntag ausgewiesen, da durch den Wegfall des Geschäftsverkehrs an Samstagen und Sonntagen andere Muster als an den Tagen Montag bis Freitag zu erwarten sind.

Grafik 82: Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten von Montag bis Freitag



Es ist deutlich zu erkennen, dass die Geschwindigkeit durch den Geschäftsverkehr beeinträchtigt wird. In den Zeiten von 8:00 bis 8:59 Uhr und von 15:00 bis 18:59 Uhr lag die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Hamburger Taxis bei unter 22 Stundenkilometern. In der Hauptgeschäftszeit des Feierabendverkehrs, zwischen 17:00 und 17:59 Uhr ist mit 20,9 Kilometern pro Stunde der tiefste Wert zu beobachten. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit erreichten die Hamburger Taxen bei Touren zwischen 4:00 und 4:59 Uhr.

Grafik 83: Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten von Samstag bis Sonntag

Am Wochenende entfielen die besonders geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf die Zeiten des Geschäftsverkehrs. Auch wenn das Durchschnittstempo etwas geringer ausfiel als montags bis freitags, wurden auch am Wochenende die höchsten Werte in der Zeit von 4:00 bis 5:59 Uhr erreicht.

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.

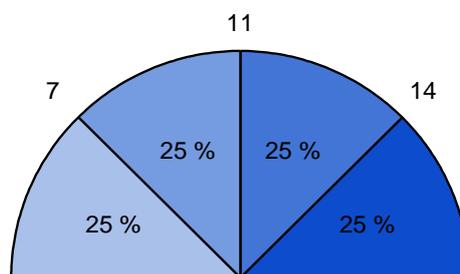
Durchschnitt (auch arithmetisches Mittel): Der Quotient aus der Summe aller in der Untersuchungsgruppe enthaltenen Werte.

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 gleich große 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 gleich große 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

