

Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2016

Im Auftrag der



Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Impressum

Herausgeber:

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
der Freien und Hansestadt Hamburg
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Ansprechpartner:

Dirk Ritter
E-Mail: dirk.ritter@bwvi.hamburg.de

Erarbeitung:

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Standort Hamburg
Steckelhörn 12
20457 Hamburg

Ansprechpartner:

Sven Kristen
E-Mail: sven.kristen@statistik-nord.de

© Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg
Auszugsweise Vervielfältigung und Verbreitung mit Quellenangabe gestattet.
Sofern in den Produkten auf das Vorhandensein von Copyrightrechten Dritter hingewiesen
wird, sind die in deren Produkten ausgewiesenen Copyrightbestimmungen zu wahren.
Alle übrigen Rechte bleiben vorbehalten.

Hamburg, November 2017

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..... | 6 |
| 3.1 | Ergebnisse auf Taxenebene in der Jahresbetrachtung..... | 7 |
| 3.1.1 | Anzahl der Schichten pro Jahr | 7 |
| 3.1.2 | Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr | 7 |
| 3.1.3 | Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr..... | 8 |
| 3.1.4 | Laufleistung pro Jahr..... | 8 |
| 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 | 17 |
| 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 | Arbeitsstunden nach Nettoumsatz | 38 |
| 3.2.8 | Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht..... | 41 |
| 3.2.9 | Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht | 44 |
| 3.3 | Ergebnisse auf Tourenebene | 47 |
| 3.3.1 | Laufleistung pro Tour..... | 47 |
| 3.3.2 | Nettoumsatz pro Tour | 50 |
| 3.3.3 | Tourendauer | 53 |
| 3.3.4 | Touren nach Uhrzeiten | 56 |
| 3.3.5 | Touren nach Wochentagen | 58 |
| 3.3.6 | Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten | 60 |
| 3.3.7 | Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten..... | 67 |
| 4 | Anhang..... | 69 |

1 Einleitung durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Mit der Auswertung über das Jahr 2016 legt das Statistikamt Nord seinen dritten Bericht zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes vor.

Wie bereits in den Vorjahren 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 2 216 im Bericht über 2016. In keiner anderen Stadt in Deutschland werden in derartigem Umfang betriebliche Daten des Taxengewerbes erhoben und ausgewertet.

Folgende weitere Daten und Informationen, die nicht das Ergebnis der Auswertung durch das Statistikamt Nord sind, sondern insbesondere auf den Angaben der Verkehrsgewerbeaufsicht beruhen, sind für das Verständnis der wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes von Interesse.

- 2016 waren im Jahresdurchschnitt **3 151** Taxen in Hamburg konzessioniert, 2015 waren es **3 188**, 2014 waren es **3 288**. Mit Stand vom 30.09.2017 sind es **3 065**. Der kontinuierliche Rückgang der Taxenzahl hält weiterhin an und bleibt das Ergebnis der als „Hamburger Modell“ verstandenen konsequenten Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen und der Marktanpassung durch das Gewerbe.
- Die Anzahl der Mehrwagenunternehmen ist weiterhin rückläufig. Während es seit Jahren konstant rd. **1 800** Unternehmer mit nur einer Taxe im Betrieb gibt, so ist die Anzahl der Mehrwagenunternehmen auf aktuell nur noch **277** gesunken (2015 noch 315 Mehrwagenunternehmen).
- Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge betrug 2004 **6,7** Jahre, 2016 waren es **3,6** Jahre – heute ist ein Taxi in Hamburg durchschnittlich **3,3** Jahre alt.
- Die Anzahl der durchgeführten Taxenfahrten in Hamburg liegt ungefähr auf dem Niveau der Vorjahre (mehr dazu unter 3). In den am Flughafen speziell für Taxen geschaffenen Wartebereich (Speicher) sind im Jahr 2016 ca. **1 055 000** eingefahren, 2014 waren es ca. **1 019 000** Fahrzeuge, 2015 waren es ca. **1 035 000**.
- Die Entgelte im Taxenverkehr sind in den Jahren 2015 und 2016 unverändert geblieben, eine Anpassung erfolgte zum 1. Juni 2017.

2 Methodik und Verteilung

Der vorliegende Bericht beruht auf einer Untersuchung der wichtigsten Kenngrößen des Hamburger Taxengewerbes. Dabei standen für das Jahr 2016 die Daten von 2 216 Fahrzeugen zu Verfügung, die in einem Datensatz von mehr als 10,6 Millionen Einzeldaten zusammengefasst und vom Statistikamt Nord analysiert wurden. Dies entspricht 70 Prozent der durchschnittlich 3 151 Taxen, die im Jahr 2016 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 8 313 757 Touren zur Verfügung, wobei von jedem der 2 216 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 693 758 Schichten für die Analyse zur Verfügung.

Auf Taxiebene standen für 1 487 von insgesamt 2 216 Fahrzeugen Daten für das komplette Jahr zur Verfügung. Dies entspricht 67,1 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 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 905 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 Anteilen 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, die die Ergebnisse beeinflussen und die die natürliche 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.

2.3 Verteilung

Tabelle 1: Verteilung der Touren nach Betriebsart

| | |
|------------------------------------|--------|
| Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal | 17,5 % |
| Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal | 21,3 % |
| Mehrwagenbetriebe | 61,2 % |

17,5 Prozent der im Datensatz enthaltenen Touren stammen von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal und 21,3 Prozent von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal. Mit 61,2 Prozent stammt der überwiegende Teil der Touren im Datensatz von Mehrwagenbetrieben.

Tabelle 2: Verteilung der Schichten nach Betriebsart

| | |
|------------------------------------|--------|
| Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal | 18,3 % |
| Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal | 21,2 % |
| Mehrwagenbetriebe | 60,5 % |

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 | 28,4 % | 27,2 % | 19,1 % |
| Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal | 23,1 % | 21,4 % | 18,0 % |
| Mehrwagenbetriebe | 41,9 % | 51,4 % | 62,9 % |

Auf Taxenebene handelt es sich im gesamten Datensatz (2 216 Fahrzeuge) bei knapp 28,4 Prozent der Fahrzeuge um Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal, bei etwa 23,1 Prozent um Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und rund 41,9 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 2016 durchschnittlich 3 151 konzessionierten Taxen an, wurden 2016 rund 1,3 Millionen Schichten geleistet, in denen 14,2 Millionen Touren gefahren wurden und knapp 10,5 Millionen Stunden gearbeitet wurde. Zusammen legten die Hamburger Taxen eine Strecke von knapp 200 Millionen Kilometer zurück und erwirtschafteten einen Umsatz von rund 228,9 Millionen Euro.

Tabelle 4: Die wichtigsten Durchschnittsergebnisse auf einen Blick

| | |
|---|----------|
| Umsatz pro km | 1,16 € |
| Umsatz pro Tour | 16,15 € |
| Umsatz pro Arbeitsstunde (abzüglich gesetzlicher Pausen – nur Unternehmen mit Fahrpersonal) | 21,66 € |
| Umsatz pro Schicht | 170,35 € |
| Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr (abzüglich gesetzlicher Pausen) | 31,7 % |
| Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht | 46,6 % |

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.

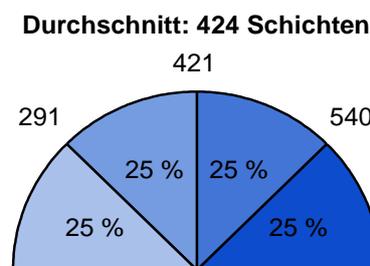
3.1 Ergebnisse auf Taxenebene in der Jahresbetrachtung

Die jährliche Anzahl der Schichten, die Anzahl der Arbeitsstunden, der prozentuale Besetzungsanteil gemessen an der Arbeitszeit sowie der Umsatz pro Arbeitsstunde je Fahrzeug nach Betriebsart werden auf Basis der Jahresdaten von 905 Fahrzeugen ermittelt. Die Analyse der Laufleistung, der Anzahl der Touren und des Nettoumsatzes pro Taxi beinhaltet die Daten von 1 487 Fahrzeugen (405 Fahrzeuge von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 318 Fahrzeuge von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 764 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.

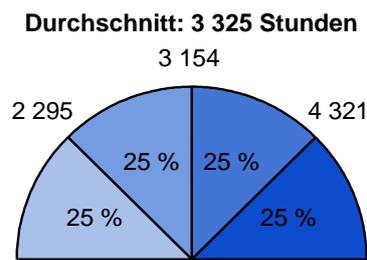
Grafik 1: Anzahl Schichten pro Taxi 2016 – Durchschnitt und Quartile



Im Jahr 2016 fuhr ein Hamburger Taxi durchschnittlich 424 Schichten, wobei ein Viertel der Fahrzeuge 291 oder weniger Schichten jährlich zu verzeichnen hatte. Die Hälfte der Fahrzeuge erreichte mindestens 421 Schichten.

3.1.2 Anzahl der Arbeitsstunden pro Jahr

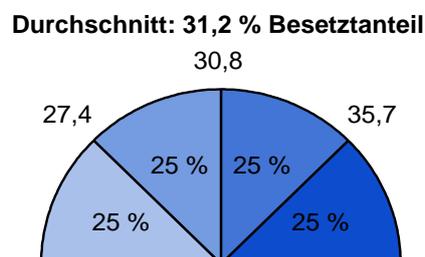
Die Arbeitszeit pro Jahr entspricht der aufsummierten Stundenzahl aller Schichten pro Jahr abzüglich aggregierter Pausenzeiten. Als Pausenzeiten wurden die gesetzlichen Pausenzeiten angenommen. Bei einer Schichtdauer von unter sechs Stunden wurde keine Pausenzeit abgezogen, ab einer Schichtdauer von 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 2016 – Durchschnitt und Quartile

Im Durchschnitt wurden pro Hamburger Taxi 3 325 Arbeitsstunden im Jahr abgeleistet. In der Hälfte der Taxen wurden mindestens 3 154 Stunden gearbeitet.

3.1.3 Besetztanteil der Arbeitszeit pro Jahr

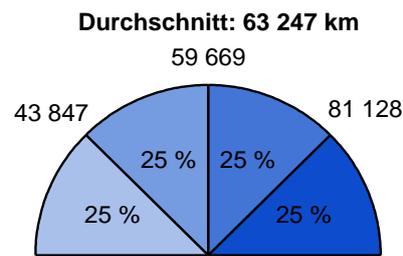
Der prozentuale Besetztanteil ermittelt sich aus dem Verhältnis der gesamten Zeiten innerhalb eines Jahres, in denen das Taxi durch Fahrgäste besetzt war, zur aggregierten Anzahl der jährlichen Arbeitszeit.

Grafik 3: Prozentualer Besetztanteil gemessen an der Arbeitszeit pro Taxi 2016 – Durchschnitt und Quartile

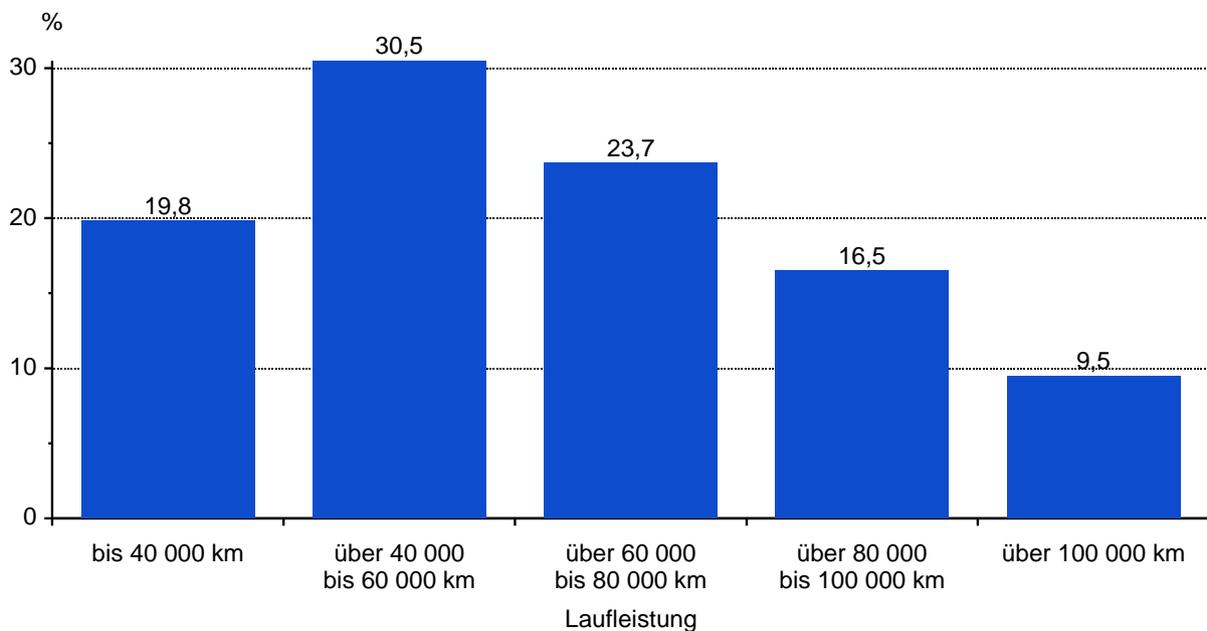
Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen im Jahr 2016 während 31,2 Prozent ihrer Arbeitszeit besetzt. Ein Viertel der Taxen hatte einen Besetztanteil von nur 27,4 Prozent, ein weiteres Viertel hingegen knapp 36 Prozent zu verzeichnen.

3.1.4 Laufleistung pro Jahr

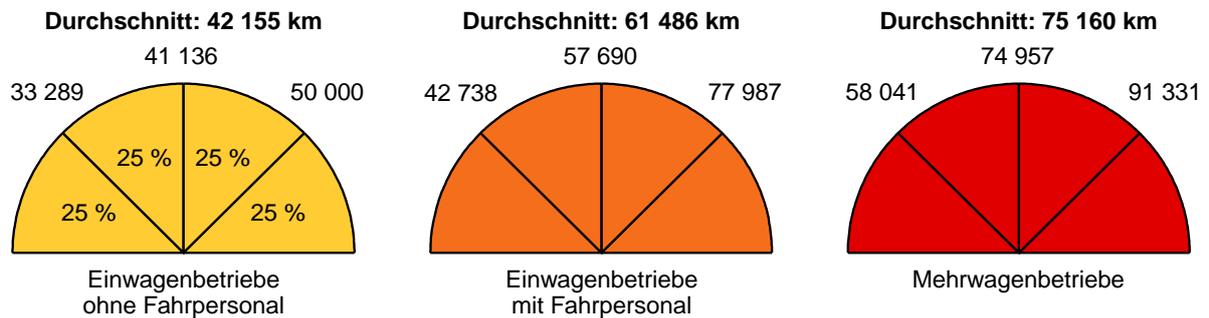
Die jährliche Laufleistung eines Taxis ergibt sich aus der Differenz des Kilometerstandes am Ende des Jahres und des Kilometerstandes zu Anfang des Jahres. Die Jahreslaufleistung enthält damit neben Kilometerlaufleistungen pro Schicht auch andere Fahrten, wie private Nutzung oder Testfahrten.

Grafik 4: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2016 – Durchschnitt und Quartile

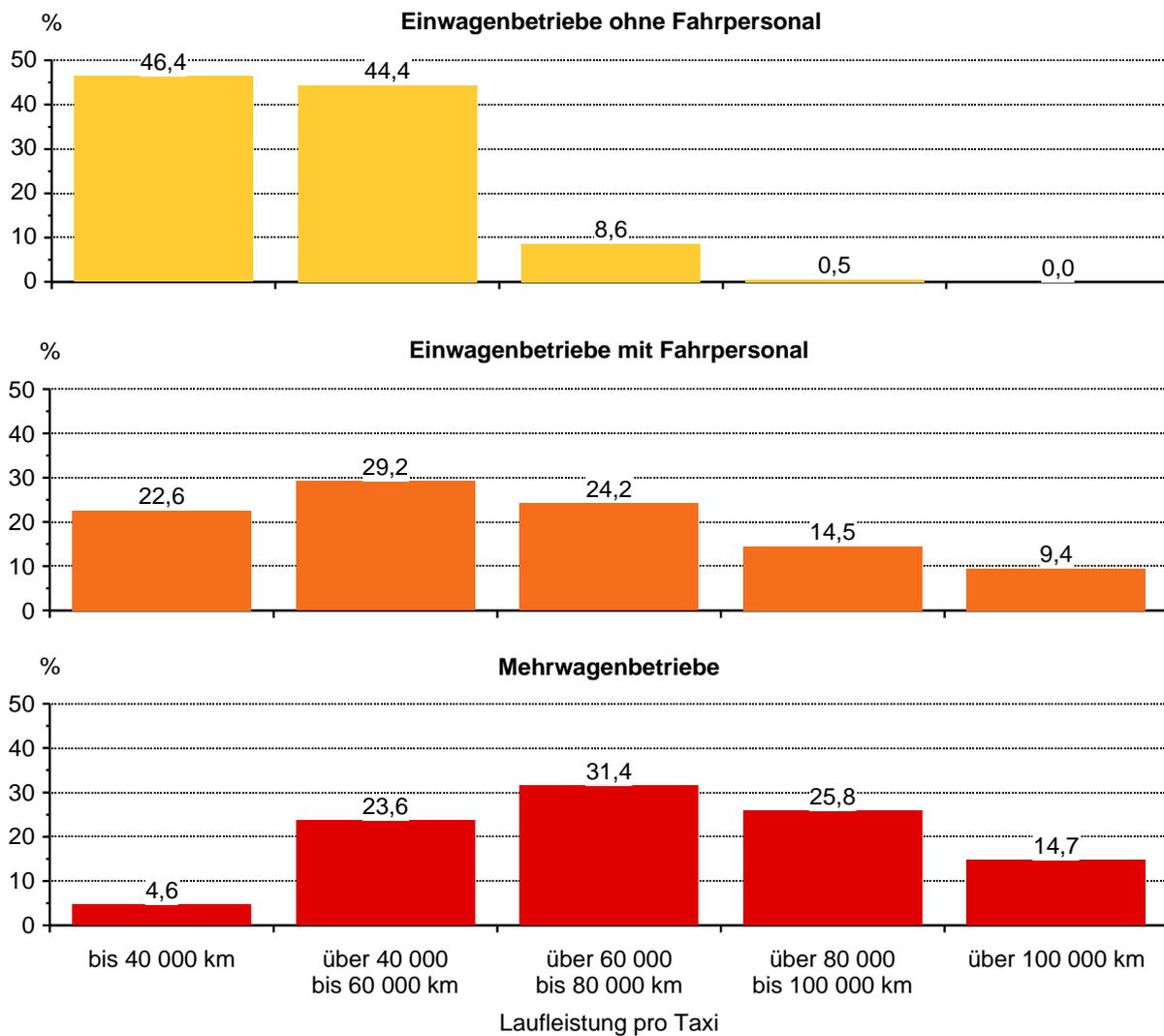
Durchschnittlich waren die Hamburger Taxen im Jahr 2016 über 63 000 Kilometer unterwegs. Ein Viertel der Fahrzeuge erreichte Laufleistungen von über 81 000 Kilometern.

Grafik 5: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2016 – Verteilung

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

Grafik 6: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2016 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Taxen aus Betrieben mit Fahrpersonal erreichen deutlich höhere Laufleistungen als Alleinfahrer. Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben fahren im Jahr 2016 im Durchschnitt über 75 000 Kilometer. Fahrzeuge aus Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal erreichten durchschnittlich 61 486 Kilometer und somit rund 19 300 Kilometer mehr als Alleinfahrer. Dreiviertel der Taxen aus Betrieben ohne Fahrpersonal blieben 2016 bei einer Laufleistung von unter 50 000 Kilometern.

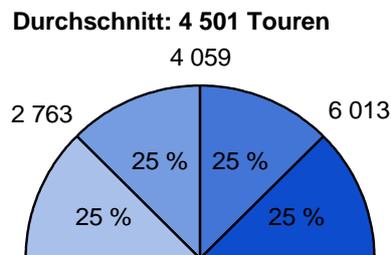
Grafik 7: Laufleistung pro Taxi in Kilometern 2016 nach Betriebsarten – Verteilung

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 28,2 Prozent. Über 100 000 Kilometer fuhren rund 15 Prozent der Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben und 9,4 Prozent der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal.

3.1.5 Anzahl der Touren pro Jahr

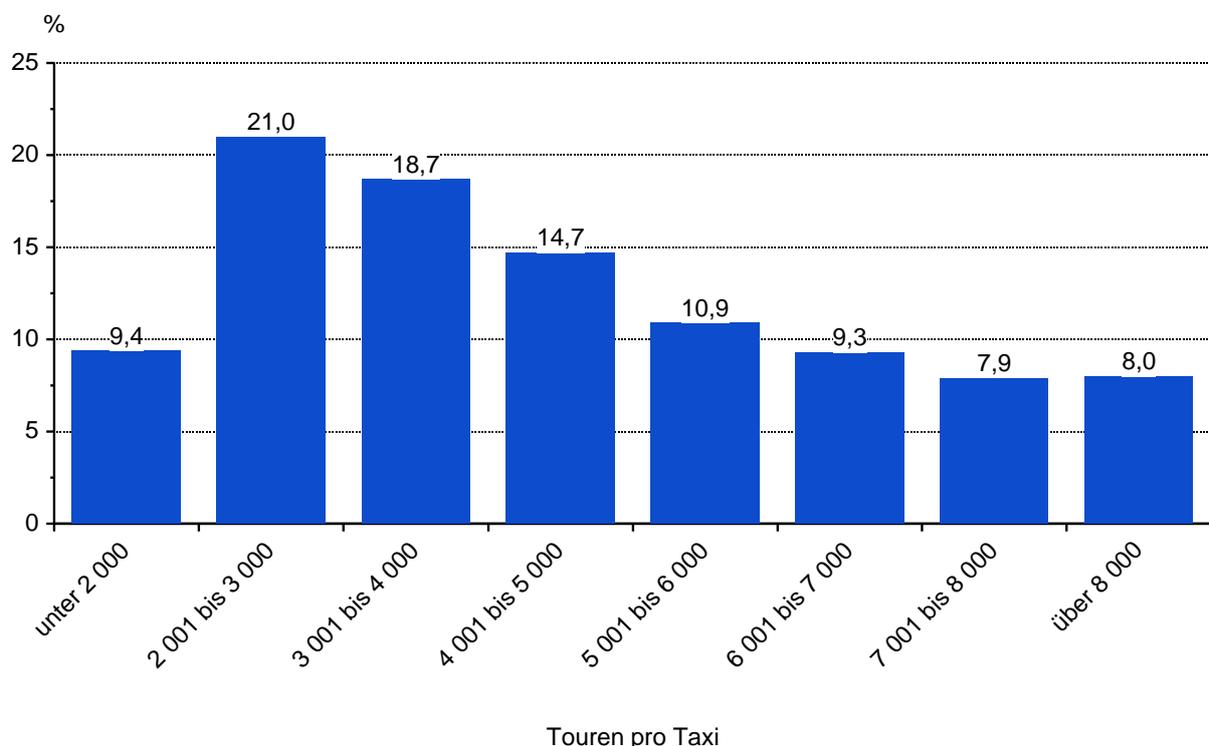
Die Anzahl der Touren entspricht der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi im Jahr 2016 zurückgelegt hat.

Grafik 8: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2016 – Durchschnitt und Quartile



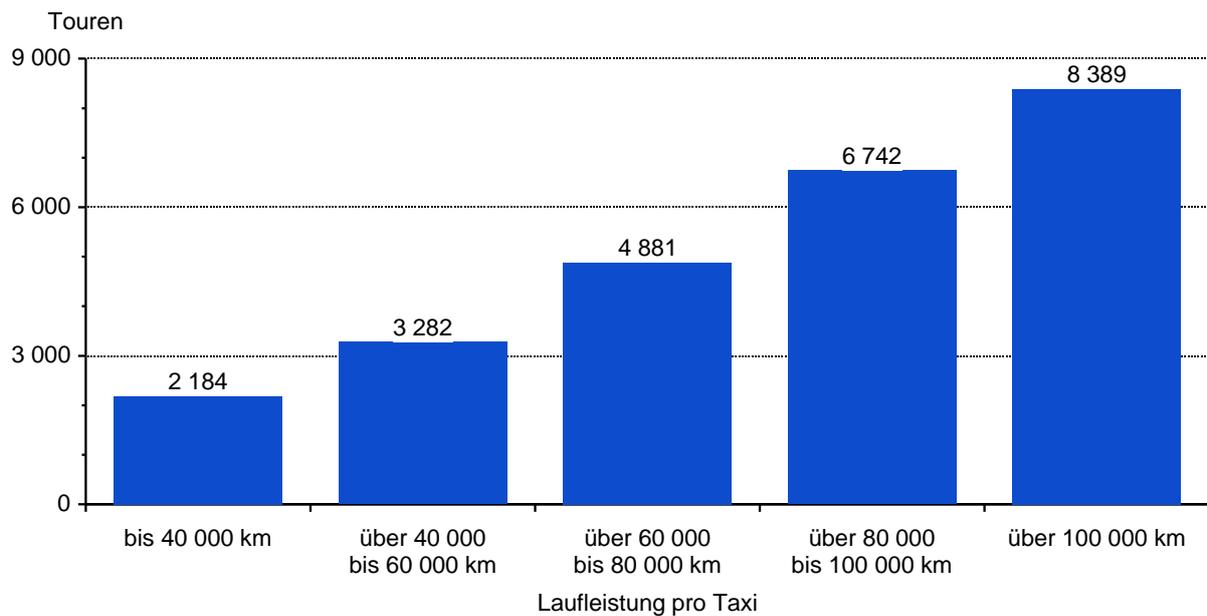
2016 entfielen auf ein Hamburger Taxi durchschnittlich 4 501 Touren. Ein Viertel der Betriebe fuhr 2 763 oder weniger Touren, ein weiteres Viertel kam auf 6 013 oder mehr.

Grafik 9: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2016 – Verteilung



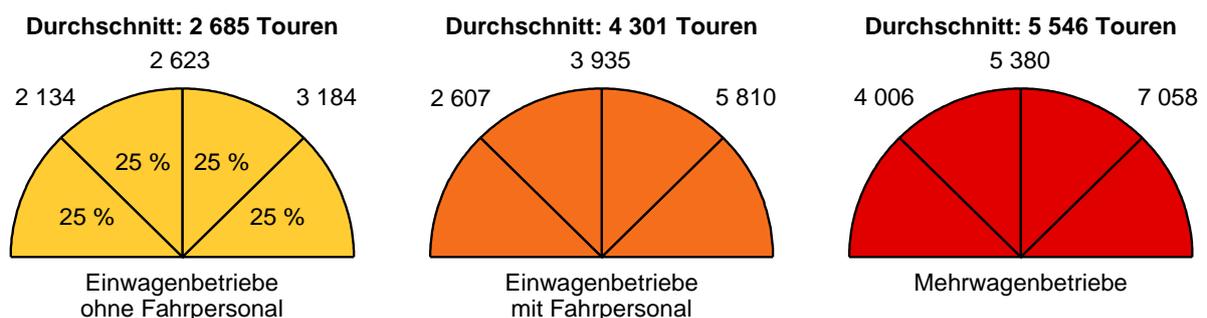
39,7 Prozent der Taxen legten 2 001 bis 4 000 Touren im Jahr zurück. Über die Hälfte der Taxen fuhren mehr als 4 000 Touren, mehr als 8 000 Touren erreichten acht Prozent der Fahrzeuge.

Grafik 10: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2016 – Durchschnitt nach Laufleistung

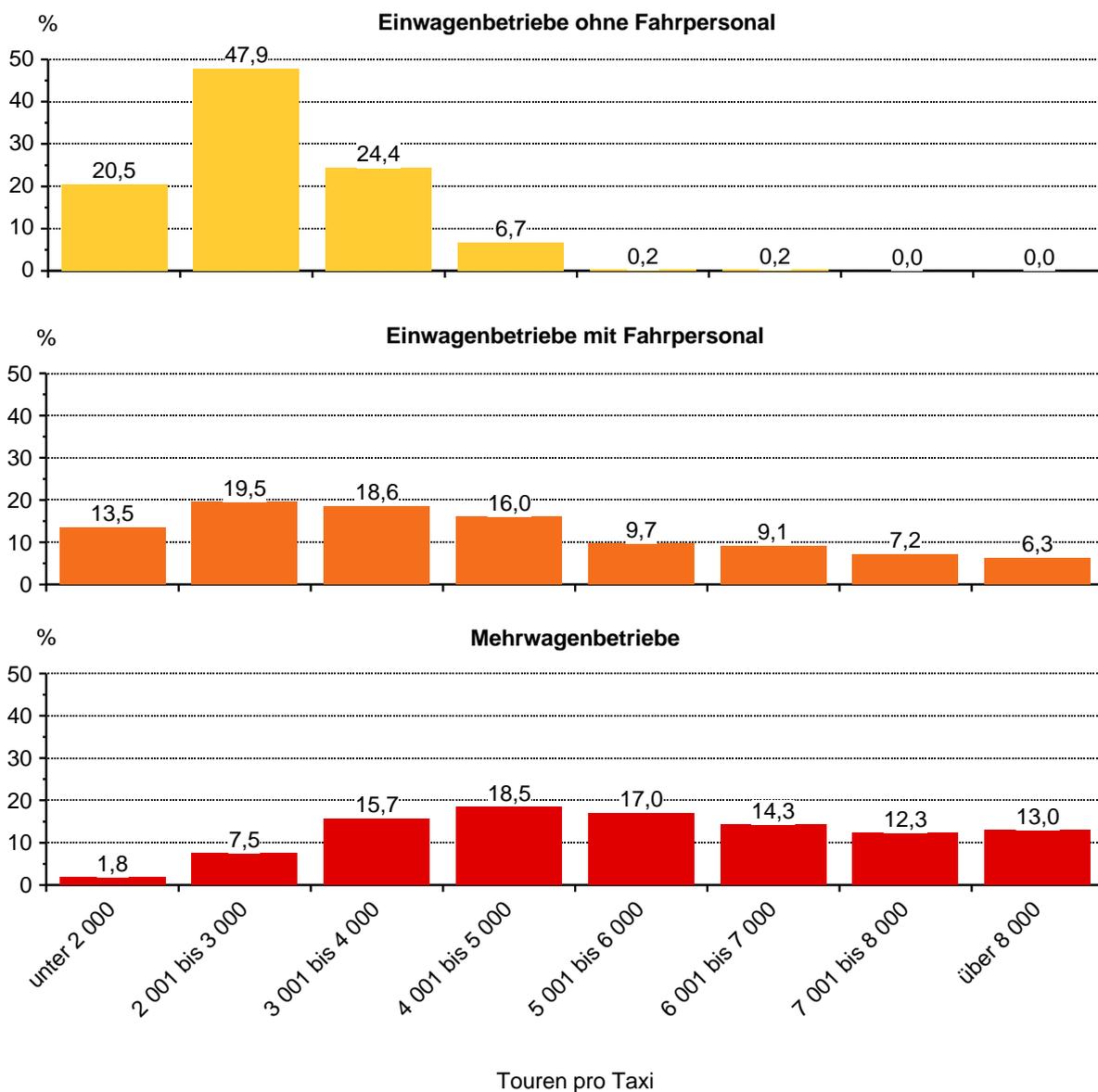


Die Anzahl der Touren steigt mit zunehmender Laufleistung. Die Fahrzeuge, die im Jahr 40 000 bis 60 000 Kilometer zurücklegten, fuhren rund 1 100 Touren mehr als Fahrzeuge, die maximal 40 000 Kilometer erreichten. Taxen mit einer Laufleistung von 80 000 bis 100 000 Kilometern hatten durchschnittlich knapp 1 900 Touren mehr als Fahrzeuge mit einer Laufleistung zwischen 60 000 und 80 000 Kilometern.

Grafik 11: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2016 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die Verteilung getrennt nach Fahrzeuggruppen zeigt, dass Alleinfahrer im Jahr 2016 durchschnittlich 2 685 Touren fuhren. Mehrwagenbetriebe hatten mit 5 546 Touren mehr als doppelt so viele Fahrten zu verzeichnen. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen durchschnittlich auf 4 301 Touren.

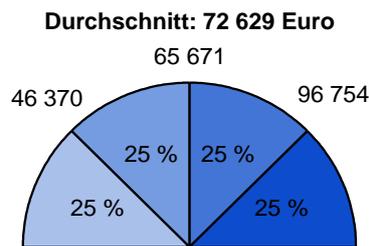
Grafik 12: Anzahl gefahrene Touren pro Taxi 2016 nach Betriebsarten – Verteilung

Wie bei der Laufleistung differieren die Betriebe mit und ohne Fahrpersonal auch bei der Anzahl der gefahrenen Touren stark. Nahezu 99 Prozent der Betriebe ohne Fahrpersonal fahren höchstens 5 000 Touren im Jahr. Hingegen legten 32,3 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 13 Prozent fahren mehr als 8 000 Touren im Jahr 2015.

3.1.6 Nettoumsatz pro Jahr

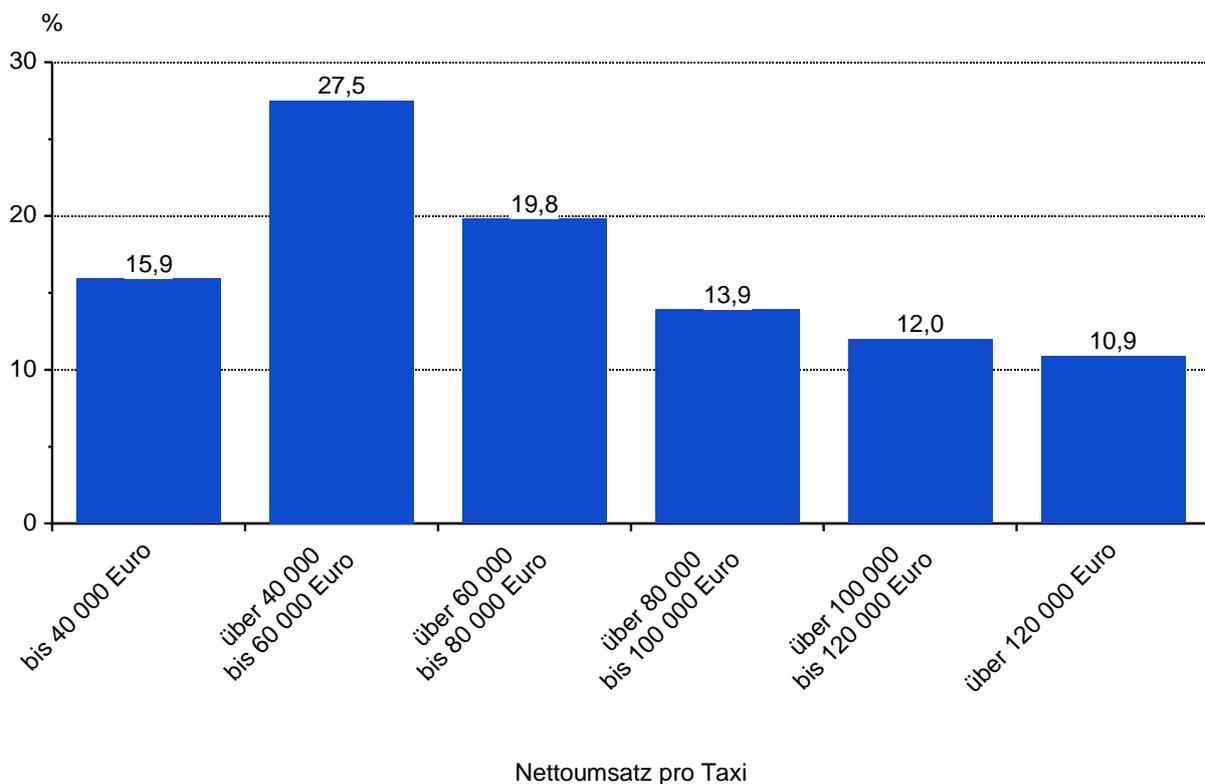
Der Nettoumsatz pro Jahr ergibt sich aus der Summe aller Nettoumsätze der Fahrten, die über das Jahr hinweg geleistet wurden. Dabei ermittelt sich der Nettoumsatz aus dem angegebenen Bruttoumsatz abzüglich der ausgewiesenen Mehrwertsteuer. Der Begriff Jahresumsatz bezieht sich stets auf den Nettoumsatz. 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 2016 – Durchschnitt und Quartile



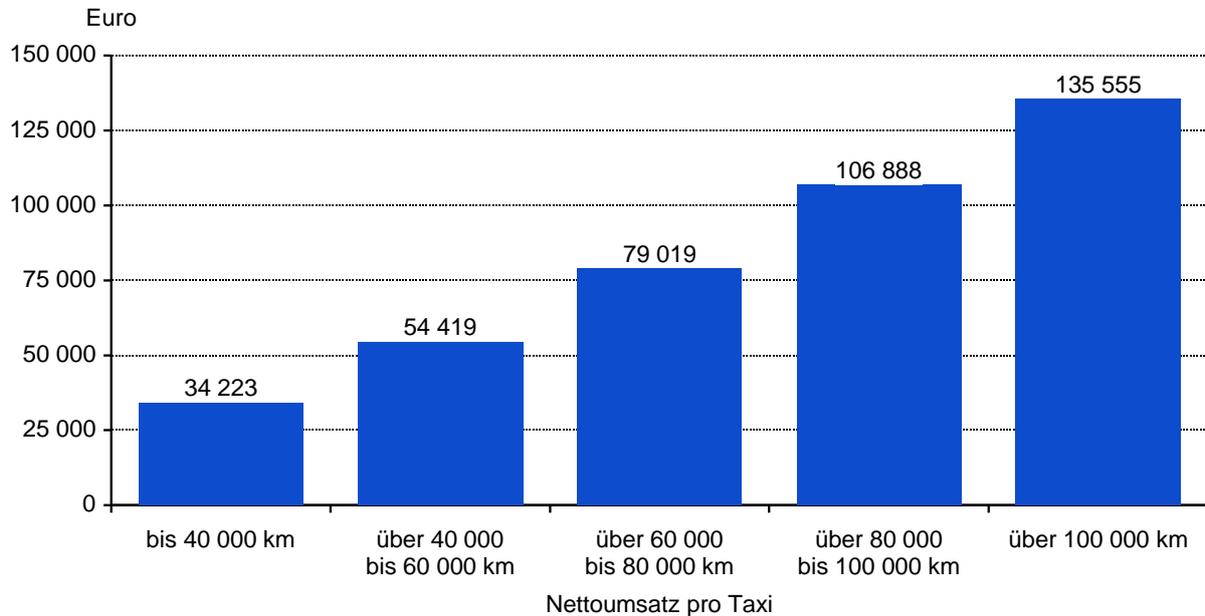
Der durchschnittliche Nettoumsatz eines Hamburger Taxis lag 2016 bei 72 629 Euro. Ein Viertel der Fahrzeuge erreichte Umsätze von mehr als 96 754 Euro und über die Hälfte der Taxen erwirtschaftete mindestens 65 671 Euro Jahresumsatz.

Grafik 14: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2016 – Verteilung

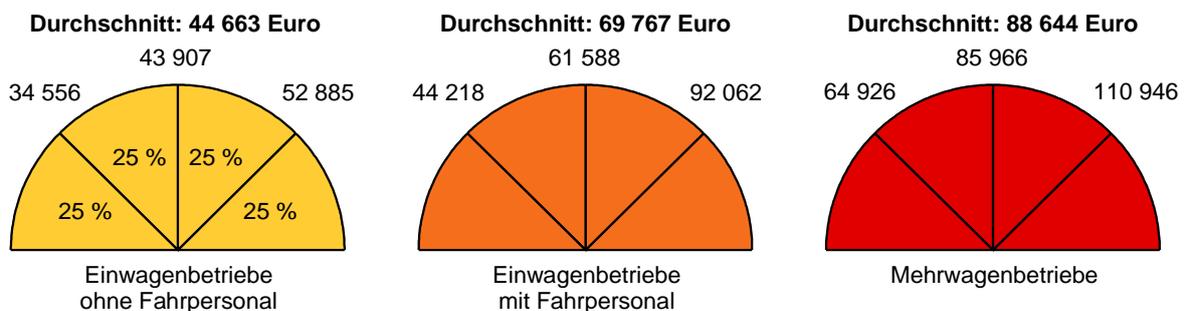


15,9 Prozent der Fahrzeuge erreichten Nettojahresumsätze von 40 000 Euro oder weniger. Über die Hälfte der Taxen erzielte 2016 einen Umsatz von über 60 000 Euro und 22,9 Prozent über 100 000 Euro.

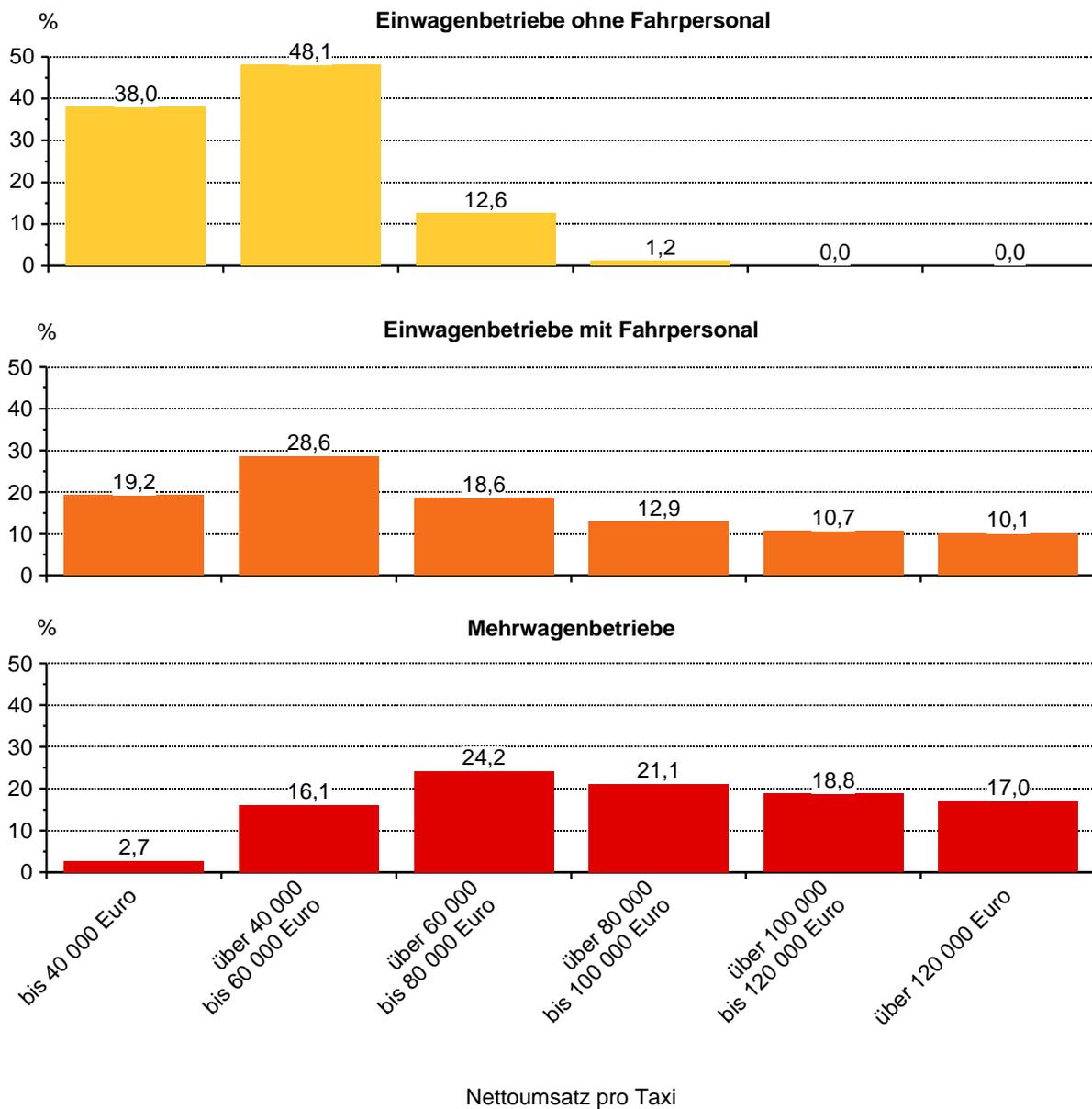
Grafik 15: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2016 – Durchschnitt nach Laufleistung



Grafik 16: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2016 nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Mit durchschnittlich 88 644 Euro wurde in Mehrwagenbetrieben rund doppelt so viel Umsatz pro Fahrzeug erwirtschaftet wie in Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erreichten im Durchschnitt fast 70 000 Euro Jahresumsatz. Ein Viertel der Taxen der Mehrwagenbetriebe erwirtschaftete 2016 knapp 111 000 Euro oder mehr.

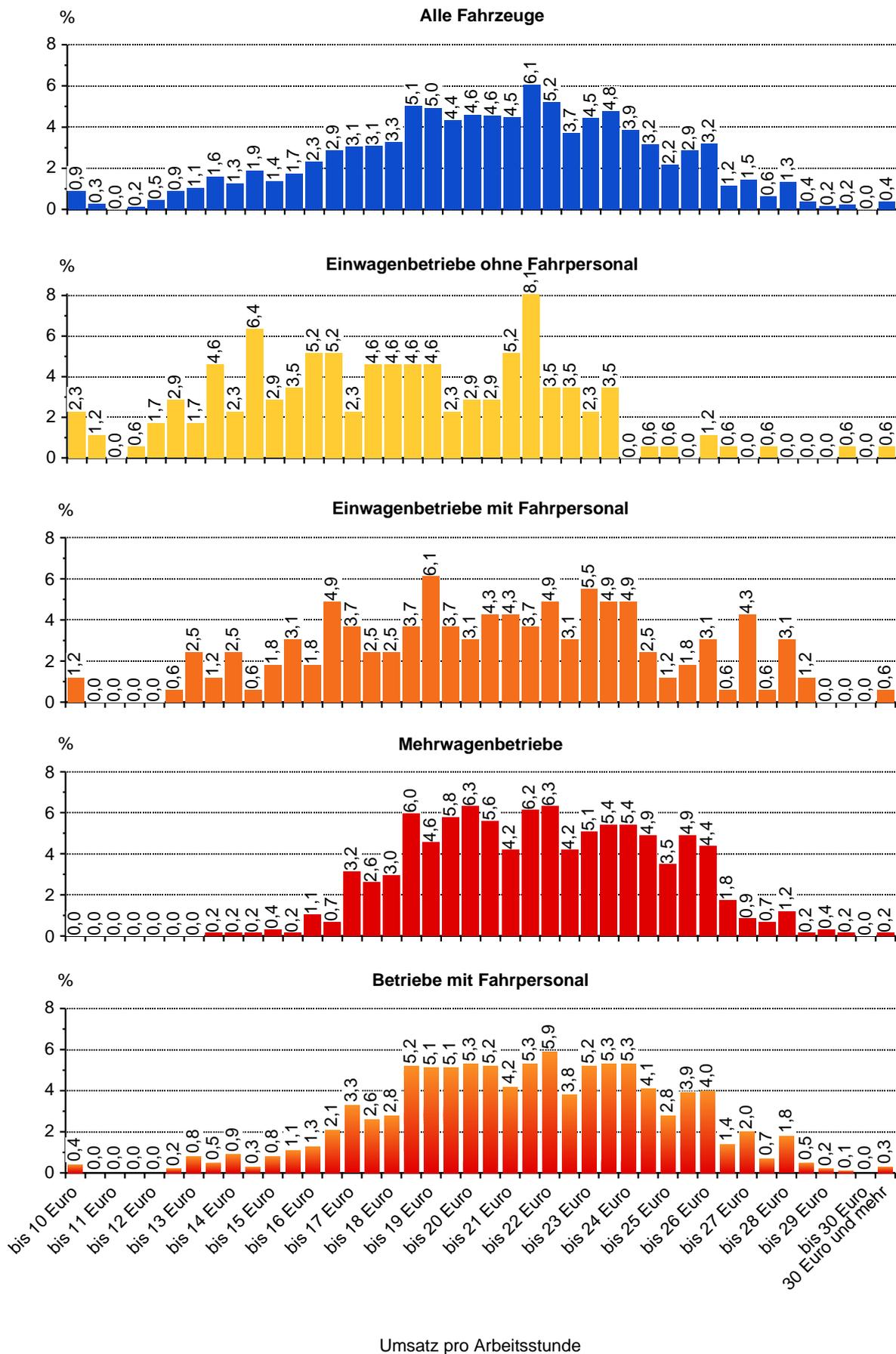
Grafik 17: Nettoumsatz in Euro pro Taxi 2016 nach Betriebsarten – Verteilung

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. 28,6 Prozent der Fahrzeuge aus Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal und 48,1 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 2016. Die hierfür notwendige Berechnung der Arbeitszeit entspricht der unter 3.1.2 beschriebenen Vorgehensweise.

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



Die Verteilung zeigt, dass der durchschnittliche Stundenumsatz pro Taxi im Jahr 2016 stark variierte. 11,9 Prozent aller Fahrzeuge erreichten einen Nettoumsatz von über 25 Euro pro Stunde. Auf der anderen Seite erwirtschafteten 10,1 Prozent der Taxen durchschnittlich 15 Euro oder weniger pro Arbeitsstunde. 36,7 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.

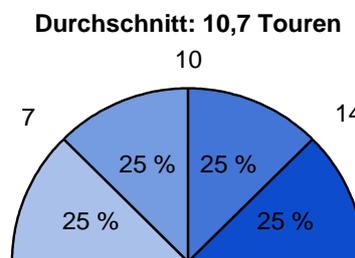
3.2 Ergebnisse auf Schichtebene

Für die Untersuchung auf Schichtebene standen die Daten von insgesamt 693 758 Schichten zur Verfügung (126 772 Schichten von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 147 103 Schichten von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 419 983 Schichten von Mehrwagenbetrieben).

3.2.1 Anzahl der Touren pro Schicht

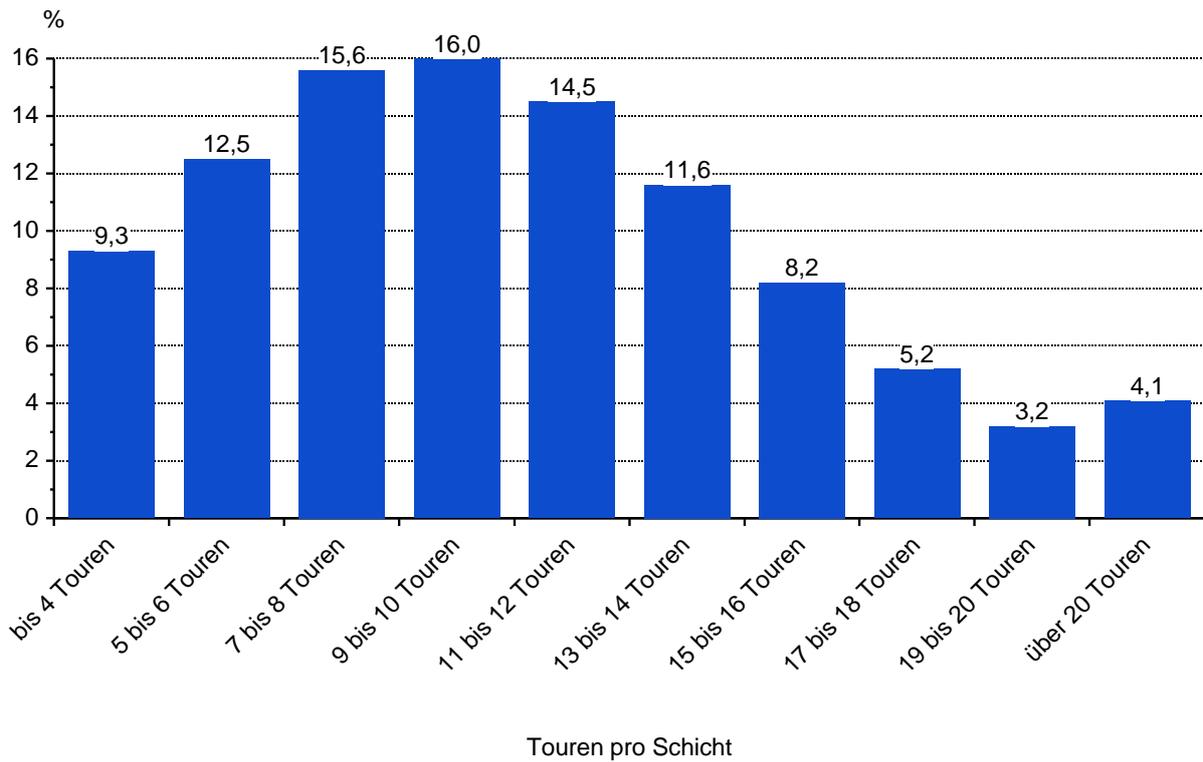
Die Anzahl der Touren pro Schicht ergibt sich aus der Summe aller Fahrten mit Fahrgast, die ein Taxi in einer Schicht zurückgelegt hat.

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



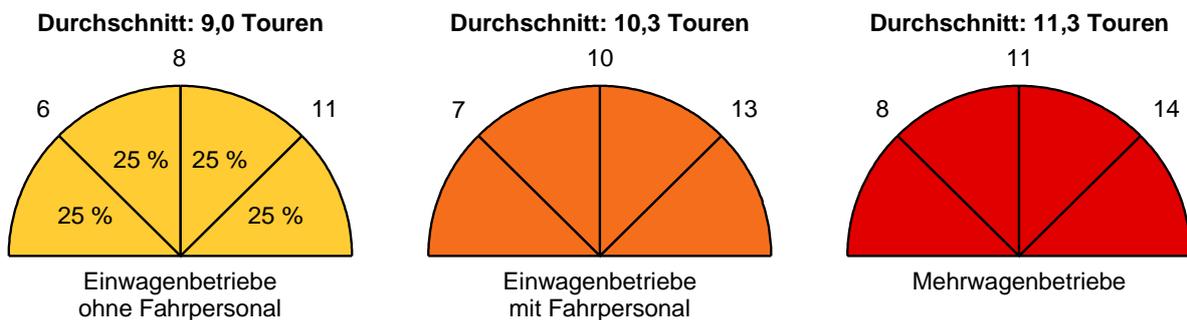
Das durchschnittliche Tourenaufkommen pro Schicht betrug 10,7 Fahrten. In einem Viertel der untersuchten Schichten wurden höchstens sieben Touren gefahren und in einem weiteren Viertel mindestens 14.

Grafik 20: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht – Verteilung

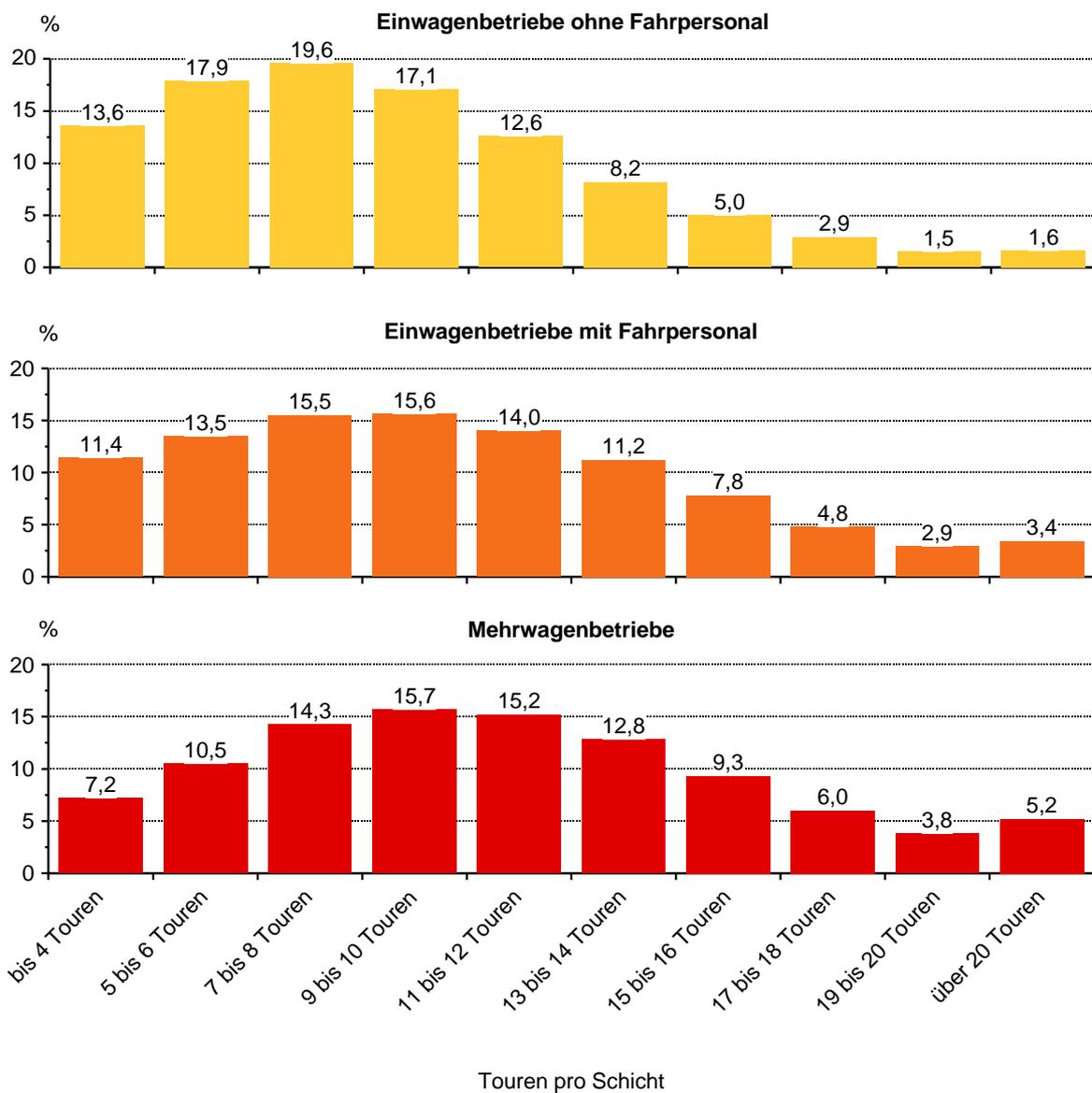


In etwas weniger als zehn Prozent der Schichten wurden höchstens vier Touren gefahren. In knapp 47 Prozent der Schichten wurden mindestens elf Touren zurückgelegt. Über 20 Fahrten kamen in 4,1 Prozent der Schichten zustande.

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



Alleinfahrer fuhren durchschnittlich neun Touren pro Schicht. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal kamen im Durchschnitt auf 10,3 und Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben auf 11,3 Fahrten.

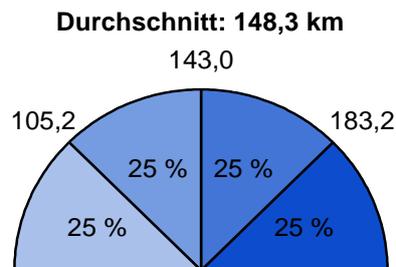
Grafik 22: Anzahl gefahrene Touren pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Die Verteilung nach Betriebsgruppen zeigt, dass Schichten mit einer geringen Anzahl von Touren bei Einwagenbetrieben häufiger auftraten als bei Mehrwagenbetrieben. So wurden in 13,6 Prozent der Schichten der Alleinfahrer und in 11,4 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal maximal vier Touren gefahren. Dies war lediglich in 7,2 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

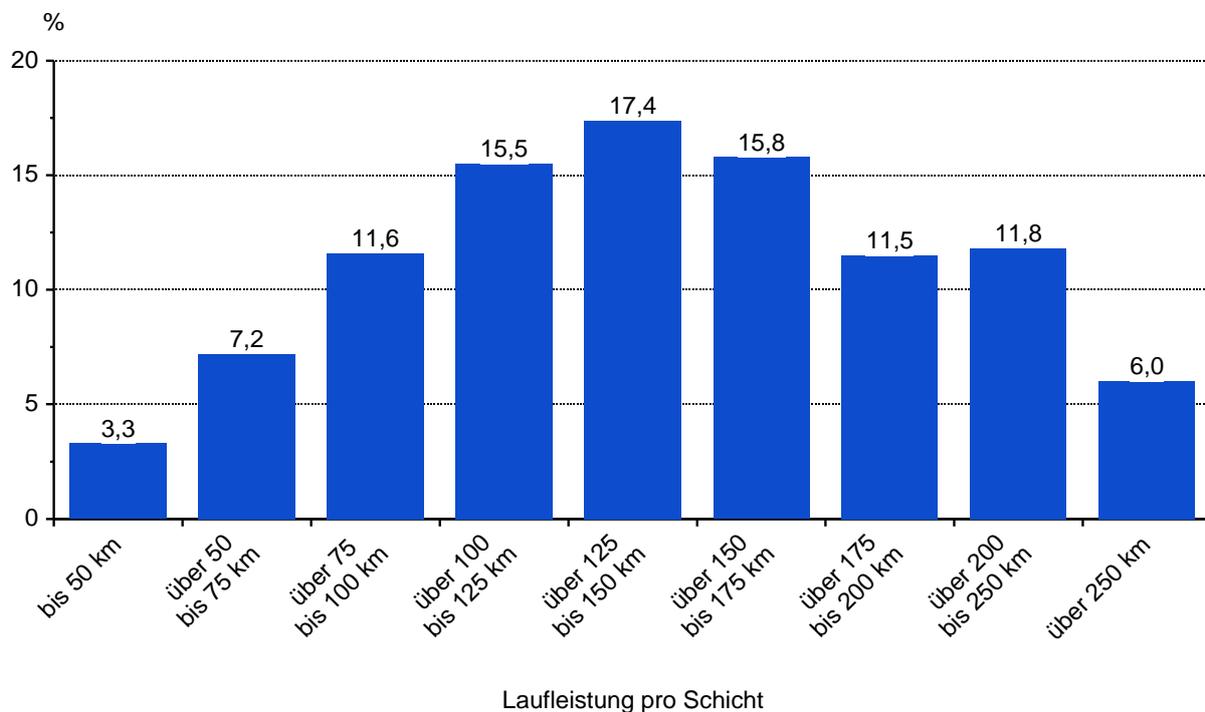
Die Laufleistung pro Schicht ergibt sich aus allen Fahrleistungen, besetzt oder unbesetzt, innerhalb einer Schicht. Im Unterschied zur Jahreslaufleistung enthält die Laufleistung pro Schicht jedoch keine Zwischenschichtkilometer (Fahrten zwischen Ab- und Anmeldung).

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

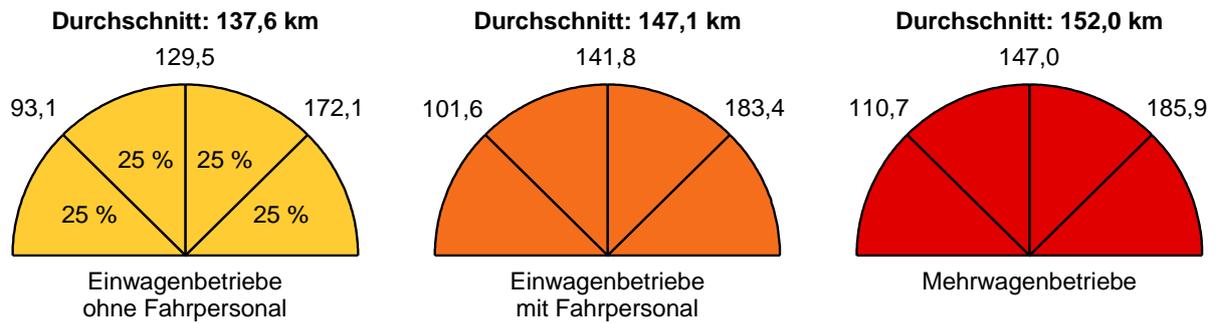


Die durchschnittliche Laufleistung eines Hamburger Taxis betrug 2016 rund 148 Kilometer pro Schicht. Dabei wurden in einem Viertel der Schichten etwas mehr als 100 Kilometer und in einem weiteren Viertel der Schichten über 180 Kilometer gefahren.

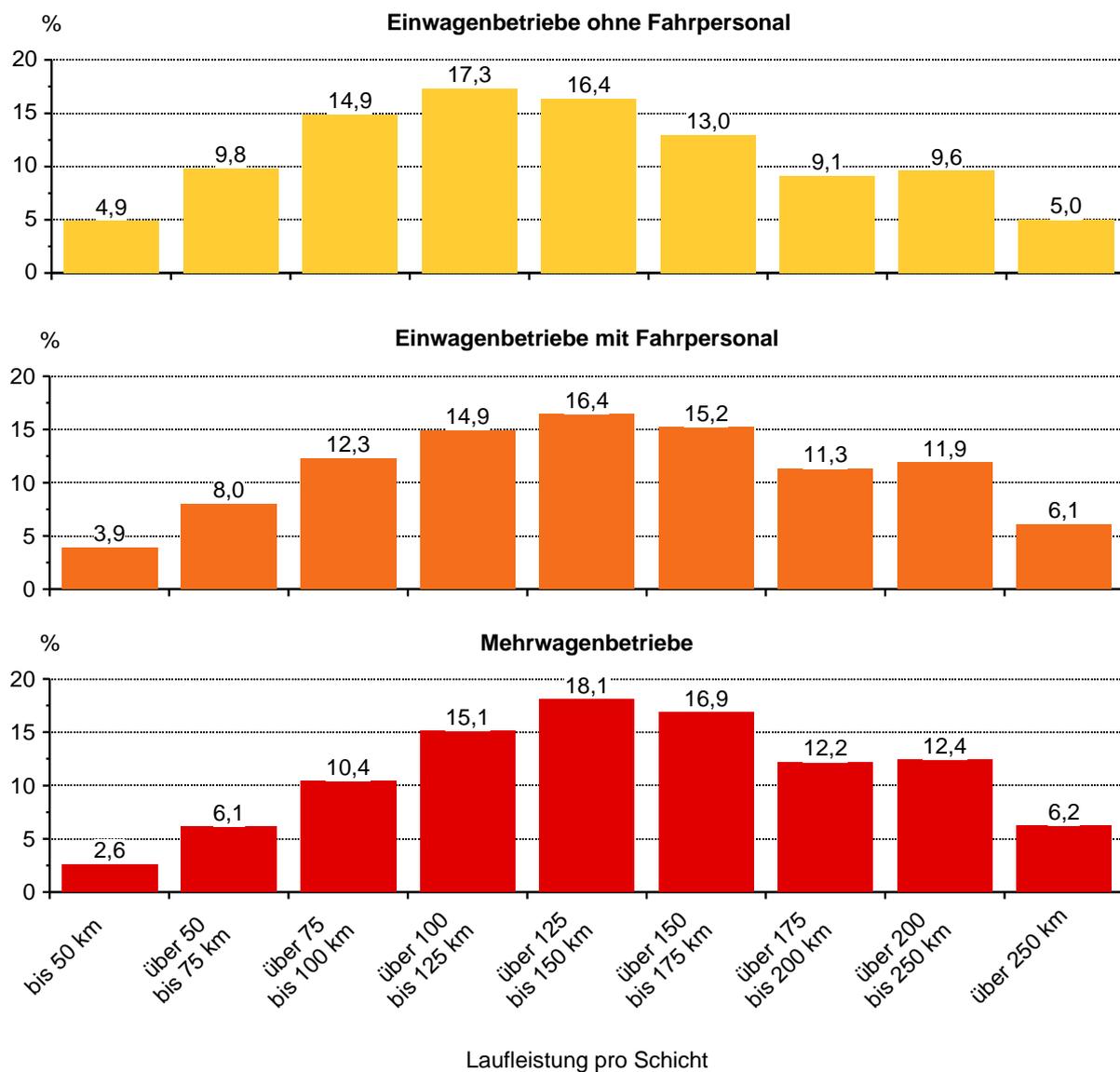
Grafik 24: Laufleistung in Kilometern pro Schicht – Verteilung



In 10,5 Prozent der Schichten wurden höchstens 75 Kilometer zurückgelegt. In über 62 Prozent der Schichten erreichten die Fahrzeuge eine Laufleistung von 125 Kilometern oder mehr. Strecken von mehr als 250 Kilometern wurden in 6 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 152 Kilometer pro Schicht zurück. Bei den Einwagenbetrieben wurden bei rund einem Viertel der Schichten weniger als 100 Kilometer gefahren. Alleinfahrer hatten im Mittel die geringsten Kilometerlaufleistungen. Sie fuhren durchschnittlich 137,6 Kilometer pro Schicht.

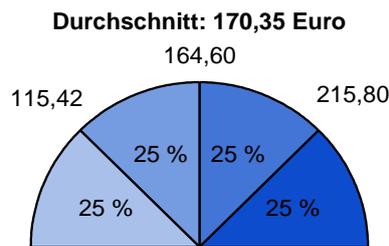
Grafik 26: Laufleistung in Kilometern pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Schichten mit geringen Laufleistungen kamen bei Einwagenbetrieben häufiger vor als bei Mehrwagenbetrieben. In 24,2 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und in 29,6 Prozent der Schichten der Fahrzeuge ohne Fahrpersonal wurden maximal 100 Kilometer gefahren. Bei den Mehrwagenbetrieben traf dies nur auf rund 19 Prozent zu. Je nach Betriebsart wurden in 5,0 bis 6,2 Prozent der Schichten über 250 Kilometer zurückgelegt.

3.2.3 Nettoumsatz pro Schicht

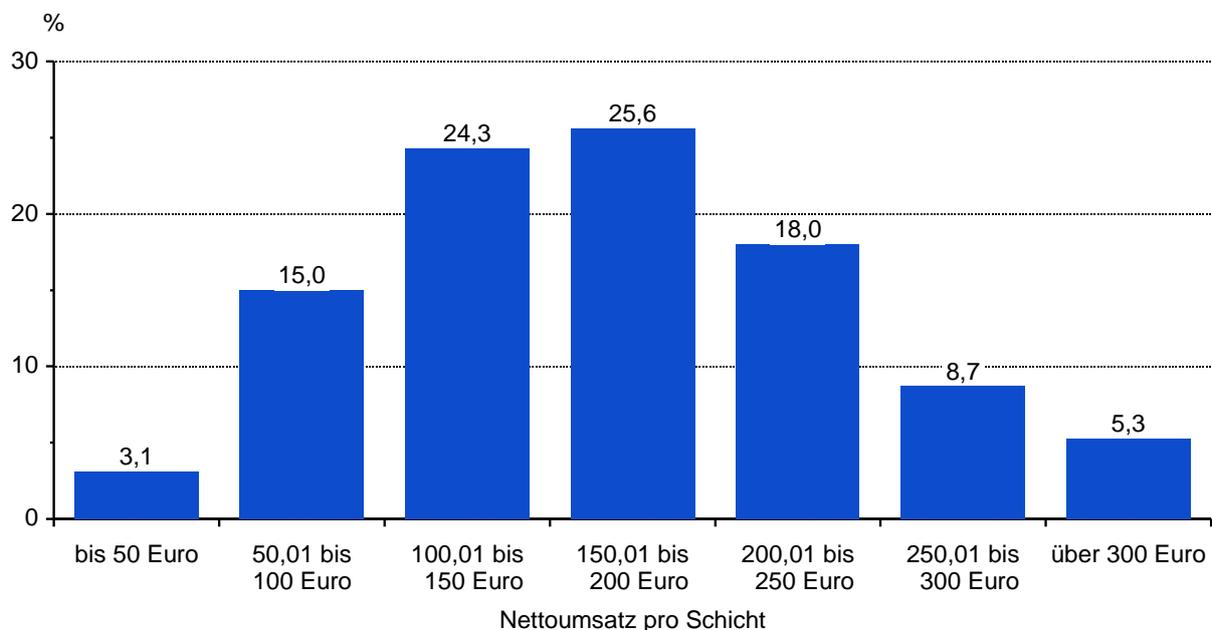
Der Nettoumsatz pro Schicht ergibt sich aus der Summe der Bruttoumsätze aller Fahrten pro Schicht abzüglich der Summe der darin enthaltenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit 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

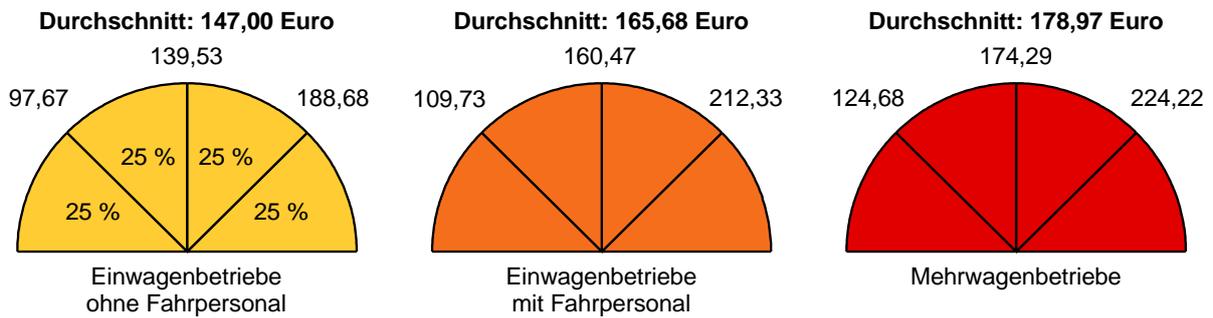


Im Jahr 2016 wurden durchschnittlich 170,35 Euro pro Schicht erwirtschaftet. In einem Viertel der Schichten wurden Nettoumsätze von über 215,80 Euro erzielt, in 25 Prozent der Schichten lag der Umsatz hingegen bei maximal 115,42 Euro.

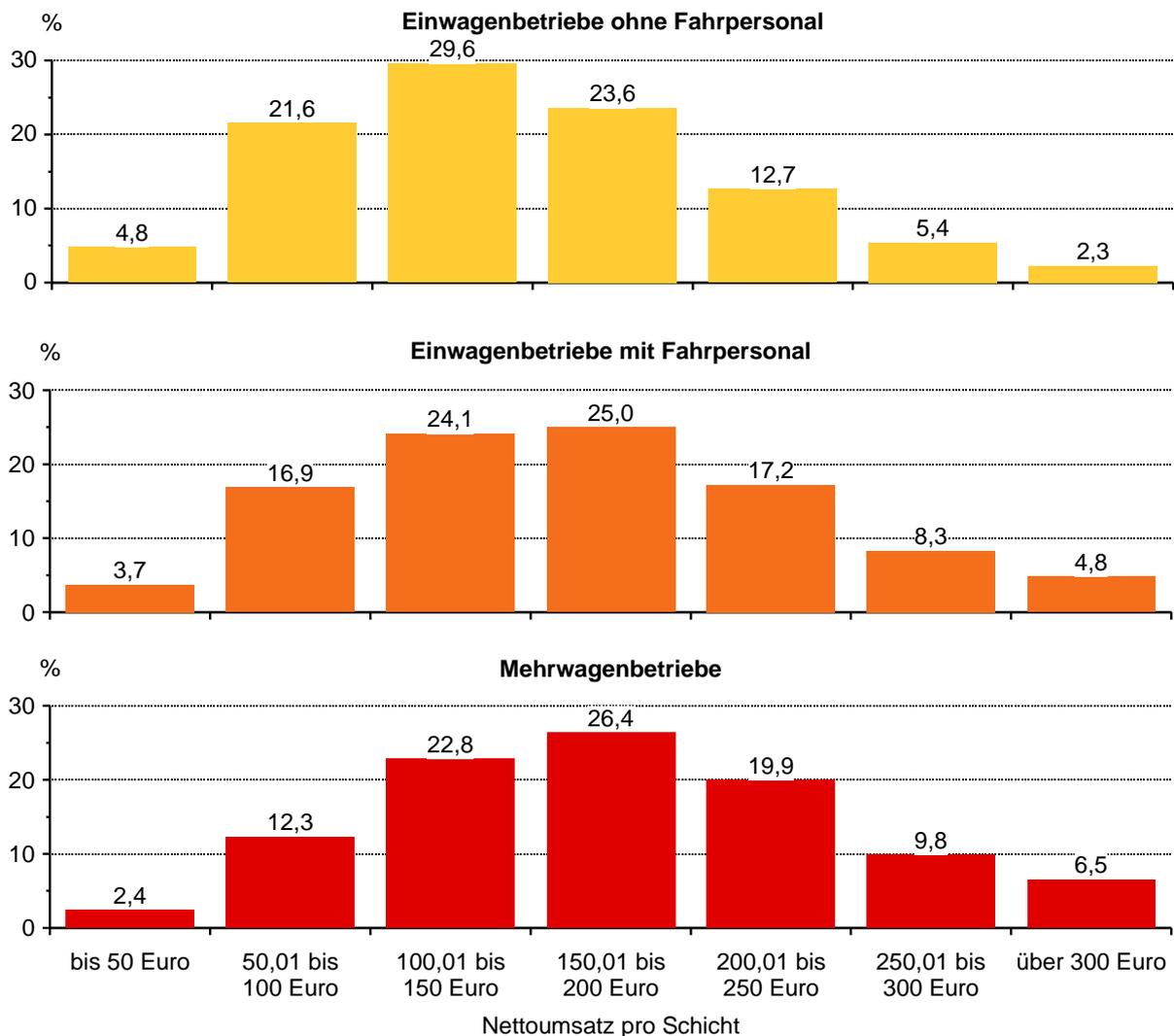
Grafik 28: Nettoumsatz in Euro pro Schicht – Durchschnitt und Quartile – Verteilung



In fast der Hälfte der Schichten wurden zwischen 100 und 200 Euro erwirtschaftet. In knapp jeder fünften Schicht lag der Umsatz bei maximal 100 Euro und in 5,3 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 178,97 Euro pro Schicht. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal lag der durchschnittliche Nettoumsatz pro Schicht gut 13 Euro darunter. Alleinfahrer erwirtschafteten den geringsten Umsatz pro Schicht, er lag im Durchschnitt bei 147 Euro.

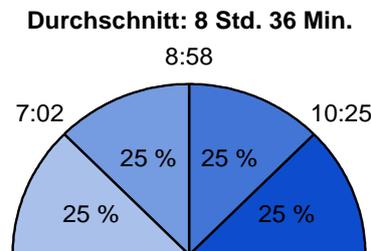
Grafik 30: Nettoumsatz in Euro pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

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 gut jeder fünften Schicht der Fall. In über einem Viertel der Schichten der Alleinfahrer wurden Umsätze von unter 100 Euro erwirtschaftet.

3.2.4 Schichtdauer

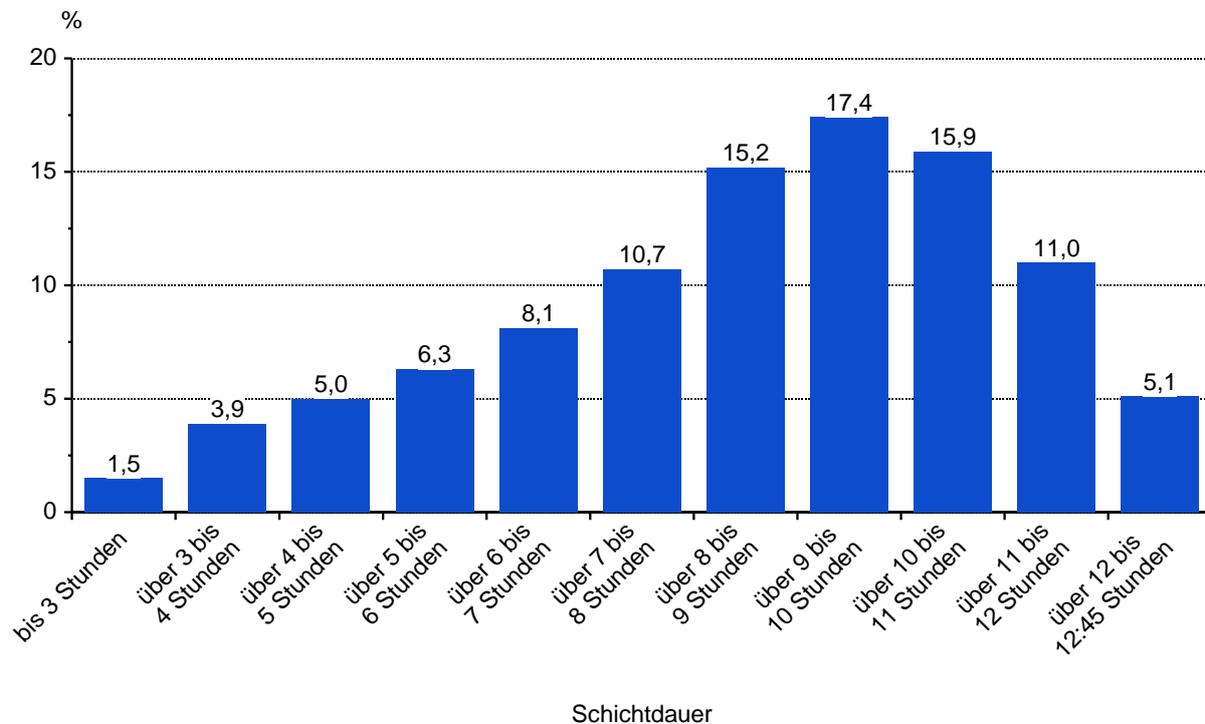
Die Schichtdauer ergibt sich aus der zeitlichen Spanne zwischen Schichtan- und Schichtabmeldung.

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

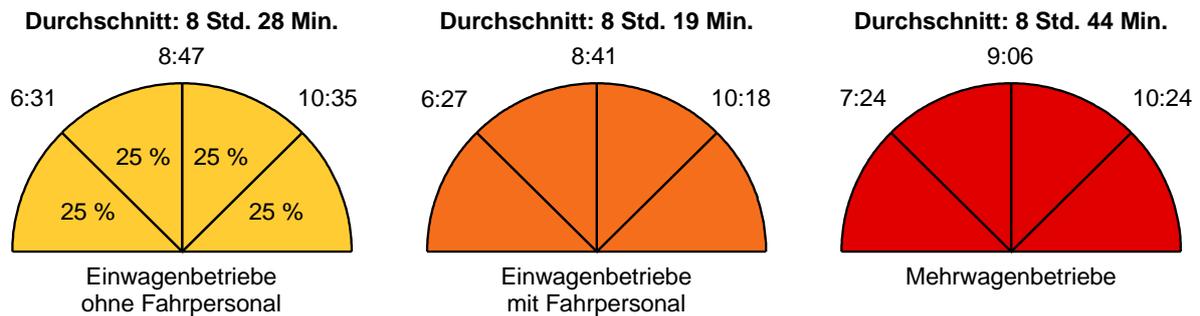


Die durchschnittliche Schichtdauer eines Hamburger Taxis lag 2016 bei acht Stunden und 36 Minuten. Ein Viertel der Schichten dauerte rund sieben Stunden, ein weiteres Viertel mindestens zehn Stunden und 25 Minuten.

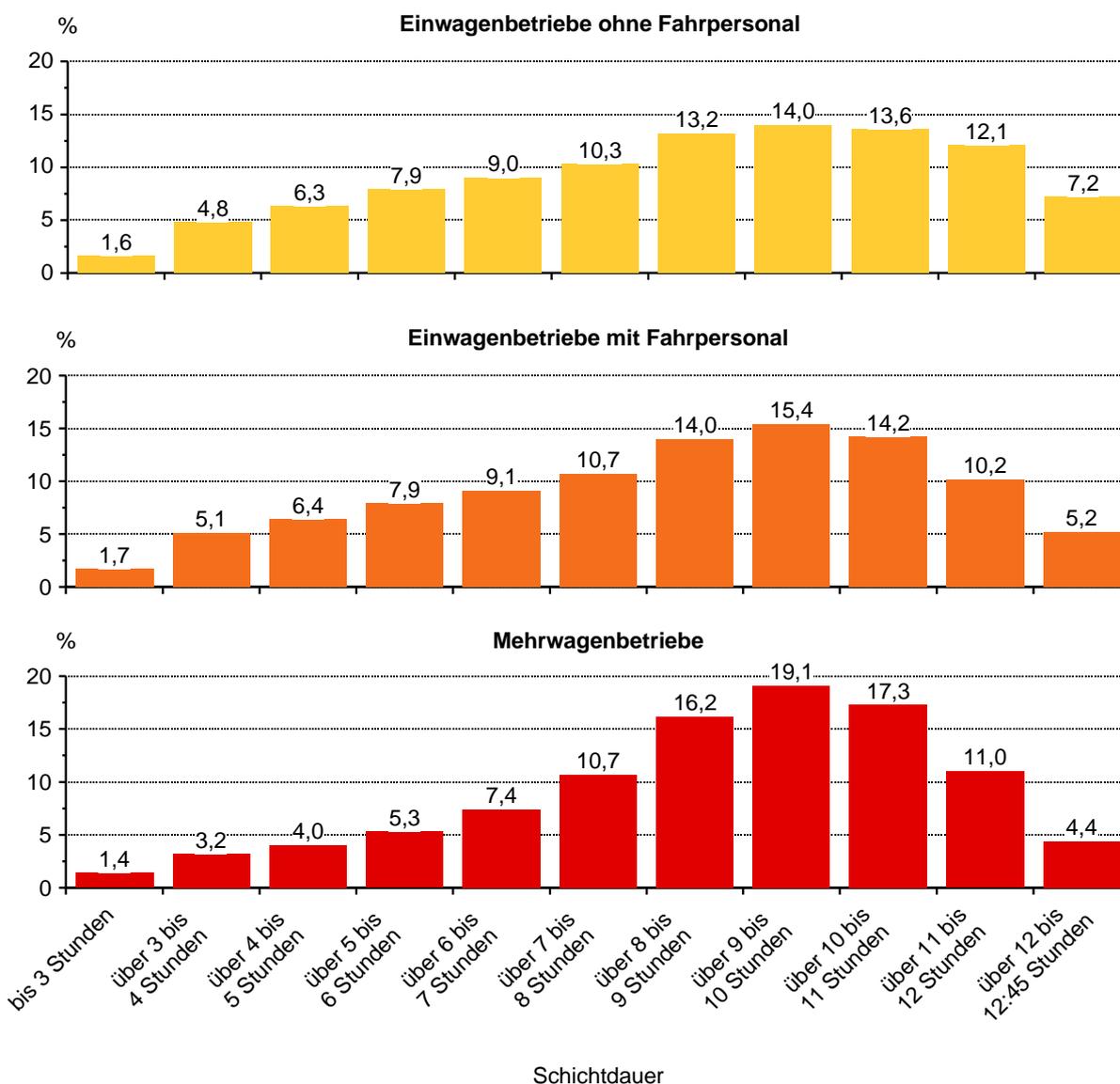
Grafik 32: Schichtdauer in Stunden – Verteilung



Rund 75 Prozent der Schichten hatten eine Länge von mindestens sieben Stunden und lediglich 1,5 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 44 Minuten war die durchschnittliche Schichtlänge in Mehrwagenbetrieben 25 Minuten länger als bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal und 16 Minuten länger als bei Alleinfahrern.

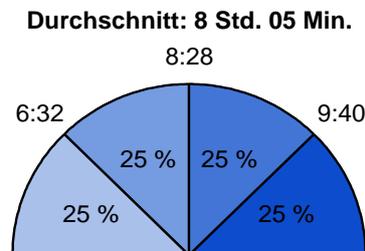
Grafik 34: Schichtdauer in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

Einwagenbetriebe weisen bezüglich der Schichtdauer höhere Unterschiede auf als Mehrwagenbetriebe. So hatten rund 30 Prozent der Schichten aller Einwagenbetriebe eine Länge von maximal sieben Stunden, bei Mehrwagenbetrieben betrug dieser Anteil lediglich 21,3 Prozent. Zudem fahren Einwagenbetriebe häufiger lange Schichten als Mehrwagenbetriebe. So hatten 5,2 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal und 7,2 Prozent der Schichten der Alleinfahrer eine Länge von über zwölf Stunden. Bei den Mehrwagenbetrieben waren dies nur 4,4 Prozent der Schichten.

3.2.5 Arbeitszeit pro Schicht

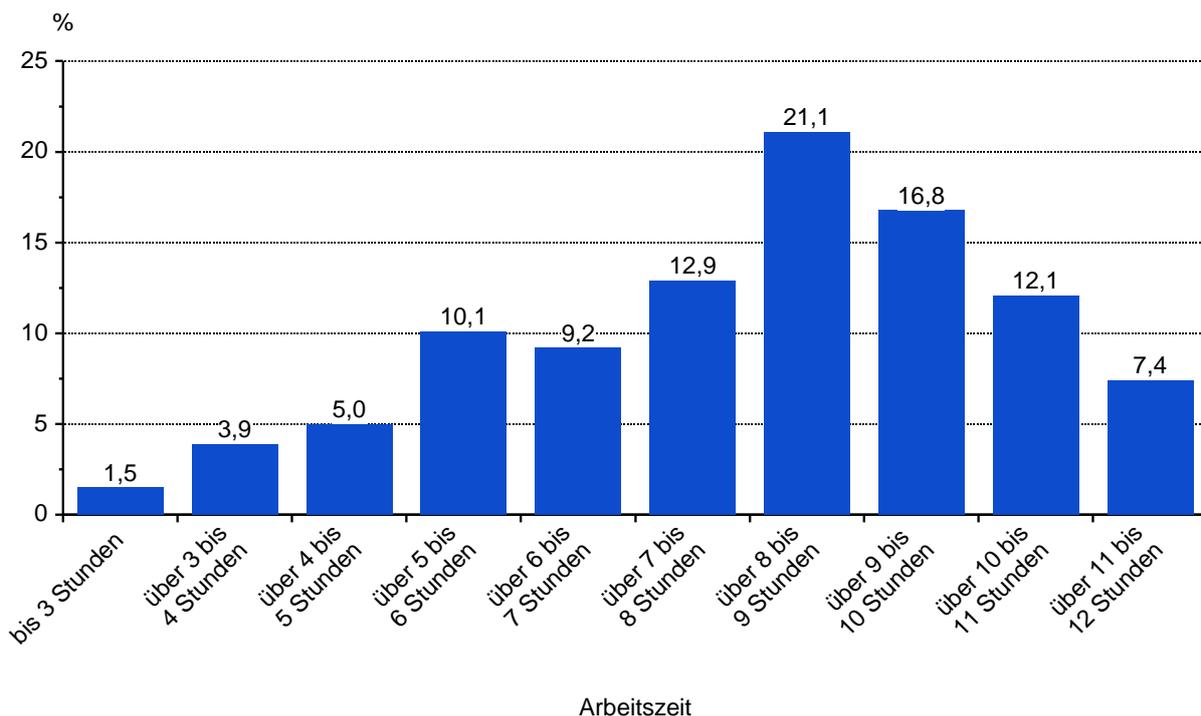
Die Arbeitszeit pro Schicht ergibt sich aus der Schichtlänge abzüglich der Pausenzeit. Zur Anrechnung von Pausenzeiten siehe Punkt 3.1.2.

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



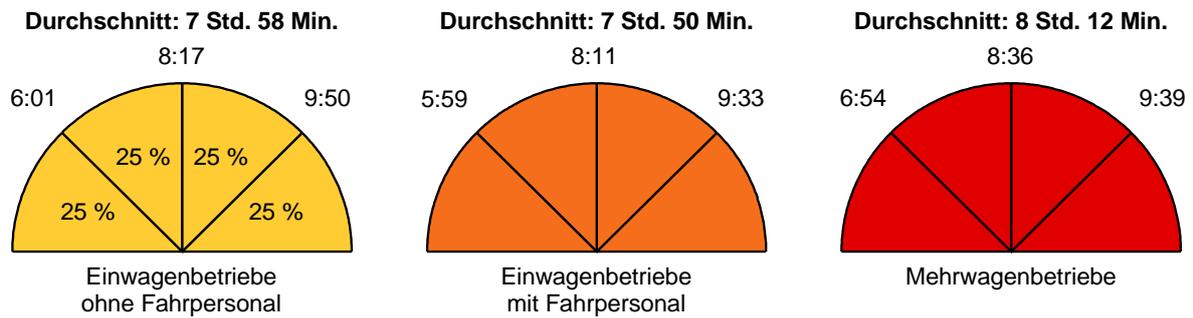
Die durchschnittliche Arbeitszeit pro Schicht betrug im Jahr 2016 acht Stunden und fünf Minuten.

Grafik 36: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden – Verteilung

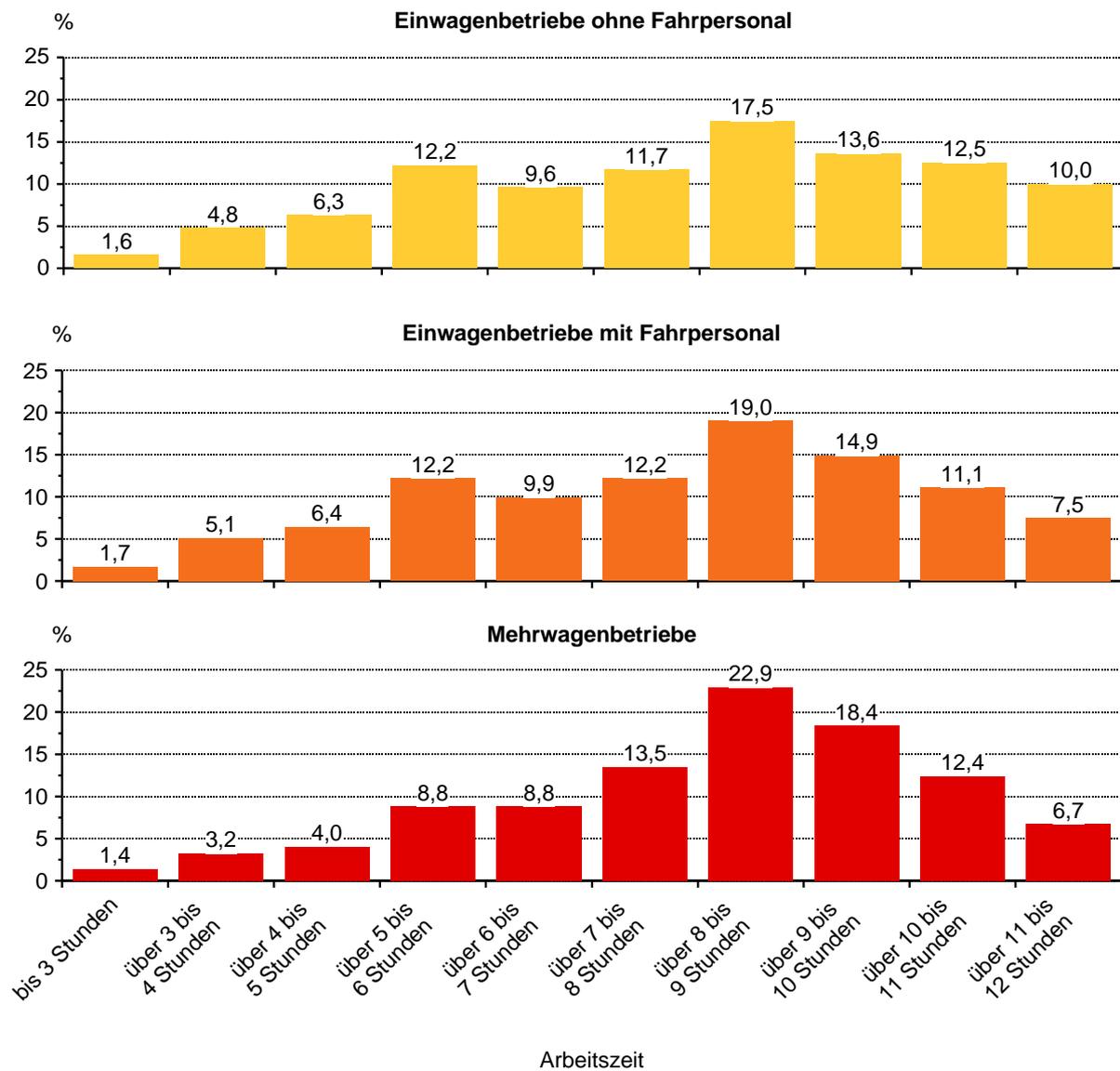


In rund jeder fünften Schicht betrug die Arbeitszeit zwischen acht und neun Stunden. In 7,4 Prozent der Schichten wurden Arbeitszeiten von elf bis zwölf Stunden erreicht. Auf der anderen Seite lag die Arbeitszeit in 20,5 Prozent der Schichten bei sechs Stunden oder darunter. In gut der Hälfte der Schichten 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 zwölf Minuten nur 14 Minuten über der durchschnittlichen Arbeitszeit der Alleinfahrer und 22 Minuten über der durchschnittlichen Arbeitszeit der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal.

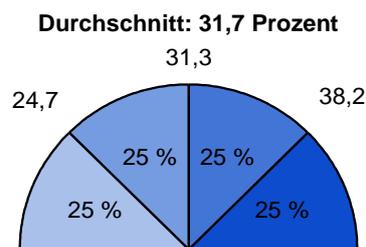
Grafik 38: Arbeitszeit pro Schicht in Stunden nach Betriebsarten – Verteilung

Schichten mit sehr hohen sowie sehr geringen Arbeitszeiten kamen bei Einwagenbetrieben häufiger vor als bei Mehrwagenbetrieben. In rund 25 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe betrug die Arbeitszeit höchstens sechs Stunden. Dies war lediglich bei 17,4 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe der Fall. Während 10 Prozent der Schichten der Alleinfahrer und 7,5 Prozent der Schichten der Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal Arbeitszeiten von über elf Stunden aufweisen, waren nur 6,7 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe elf bis zwölf Stunden lang.

3.2.6 Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht

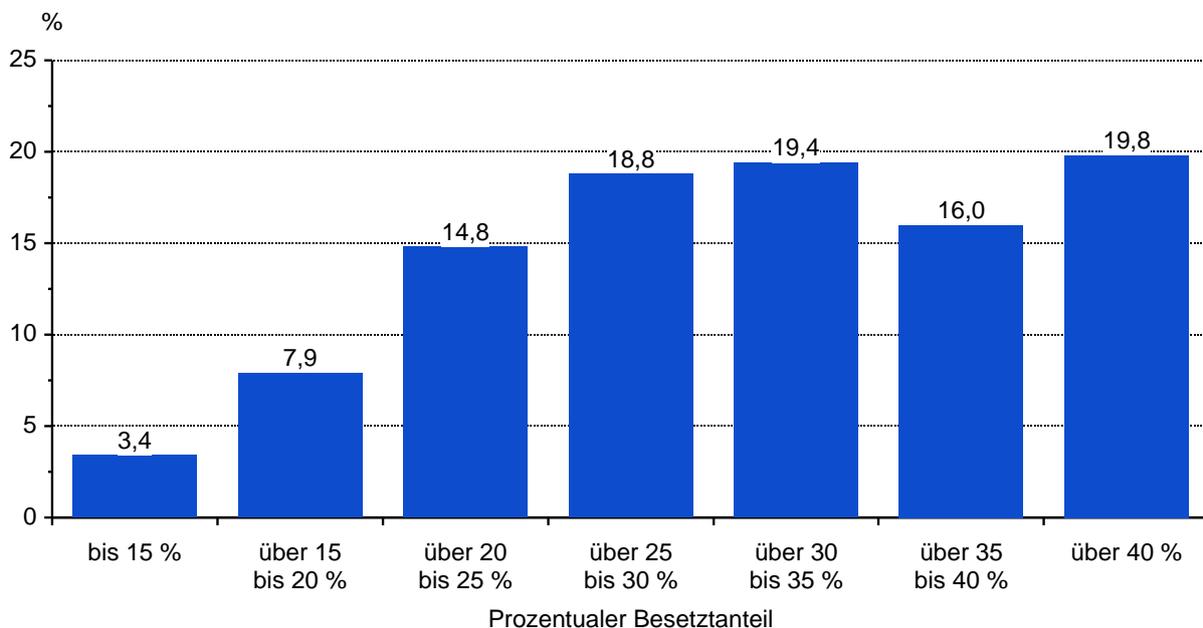
Der Besetztanteil der Arbeitszeit pro Schicht entspricht dem prozentualen Anteil der Zeit, in der ein Taxi durch einen Fahrgast besetzt war, gemessen an der gesamten Arbeitszeit einer Schicht. Der Besetztanteil wurde auf Basis der Arbeitszeit und nicht der gesamten Schichtlänge errechnet, da die Fahrzeuge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

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



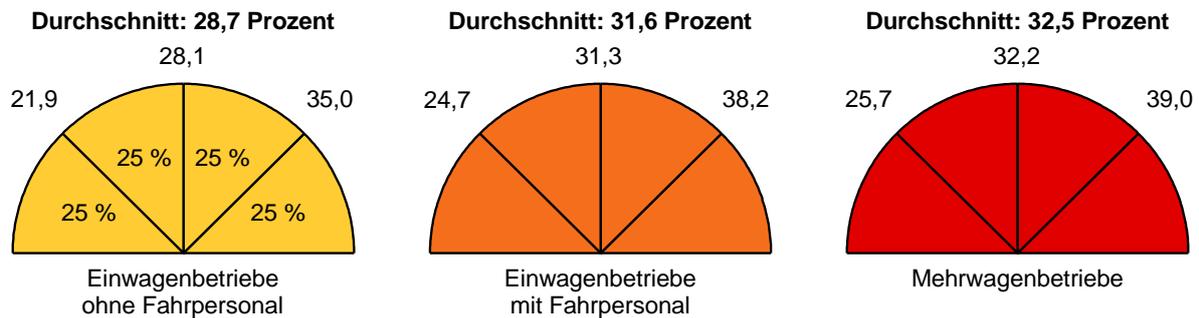
Im Durchschnitt waren die Hamburger Taxen im Jahr 2016 in 31,7 Prozent ihrer Arbeitszeit pro Schicht besetzt. In einem Viertel der Schichten lag der Besetztanteil bei über 38,2 Prozent.

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

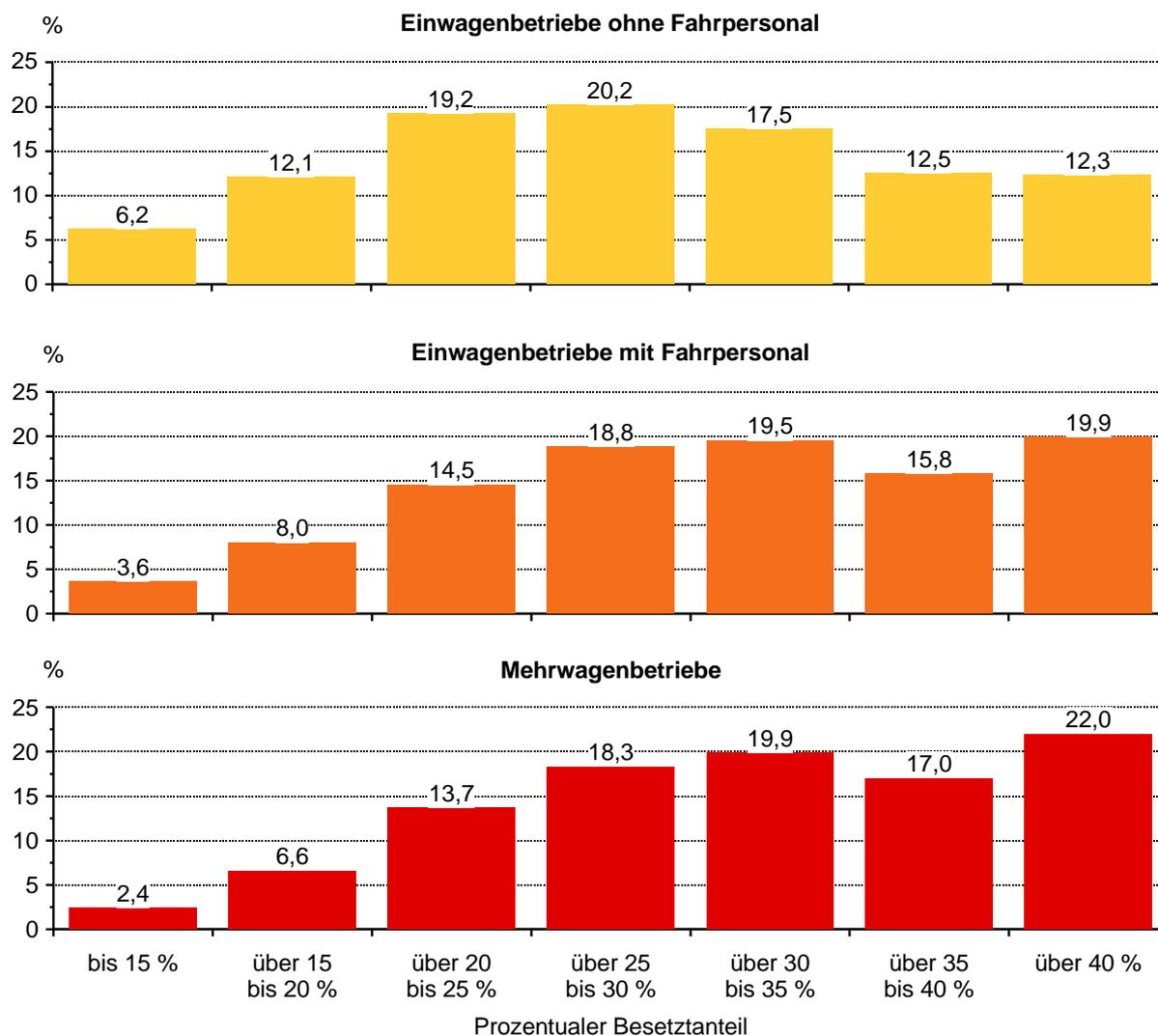


In 11,3 Prozent der Schichten lag der Besetztanteil der Arbeitszeit bei 20 Prozent oder darunter. In 19,8 Prozent der Schichten wurden Besetztanteile von mindestens 40 Prozent erreicht.

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



Mehrwagenbetriebe hatten 2016 mit 32,5 Prozent den höchsten durchschnittlichen Besetztanteil pro Schicht. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal waren im Durchschnitt in 31,6 Prozent der Arbeitszeit pro Schicht besetzt und Alleinfahrer in 28,7 Prozent.

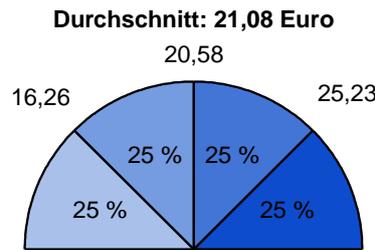
Grafik 42: Prozentualer Besetztanteil an der Arbeitszeit pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

In 22 Prozent der Schichten der Mehrwagenbetriebe betrug der Anteil der Arbeitszeit, in der das Taxi besetzt war, 40 Prozent oder mehr. Bei Einwagenbetrieben ohne Personal war dies in 12,3 Prozent und in denen mit Fahrpersonal in 19,9 Prozent der Schichten der Fall. Besetztanteile von unter 20 Prozent kamen je nach Betriebsart in neun bis 18,3 Prozent der Schichten vor.

3.2.7 Arbeitsstunden nach Nettoumsatz

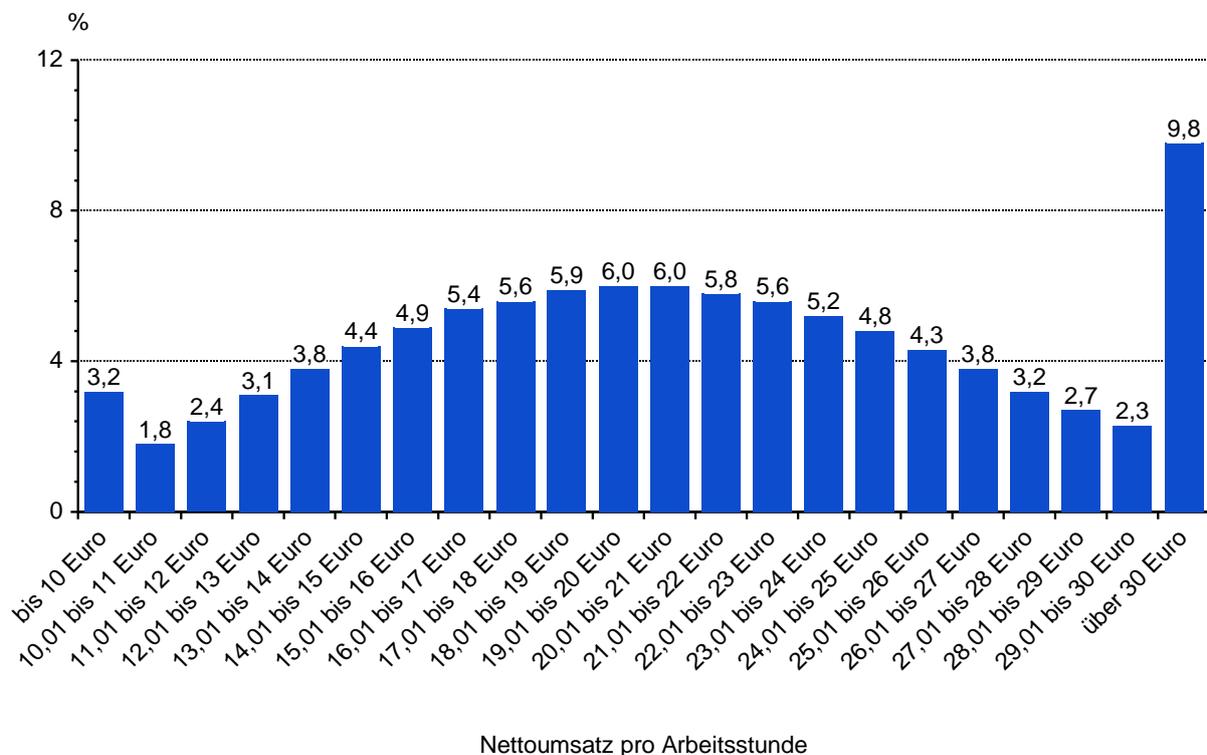
Zur Ermittlung der Arbeitsstunden nach Nettoumsatz wird zunächst der Nettoumsatz pro Arbeitsstunde je Schicht ermittelt. Anschließend werden die Schichten gemäß ihrer Schichtlänge gewichtet. Somit wird sichergestellt, dass lange Schichten einen stärkeren Einfluss auf die Ermittlung des durchschnittlichen Nettoumsatzes pro Arbeitsstunde haben, als kurze Schichten.

Grafik 43: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz – Durchschnitt und Quartile



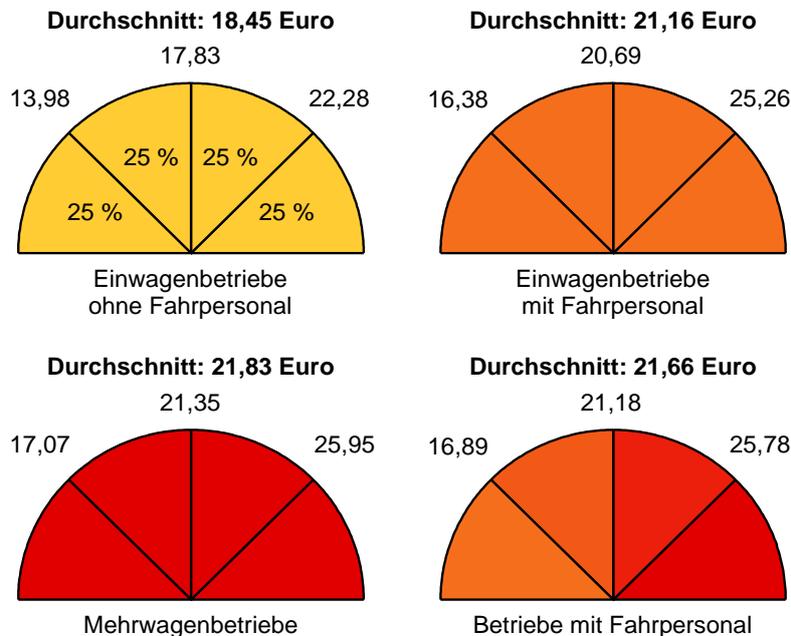
Der durchschnittliche Nettoumsatz pro Arbeitsstunde betrug 21,08 Euro. In einem Viertel der Arbeitsstunden wurden mindestens 25,23 Euro umgesetzt.

Grafik 44: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz – Verteilung



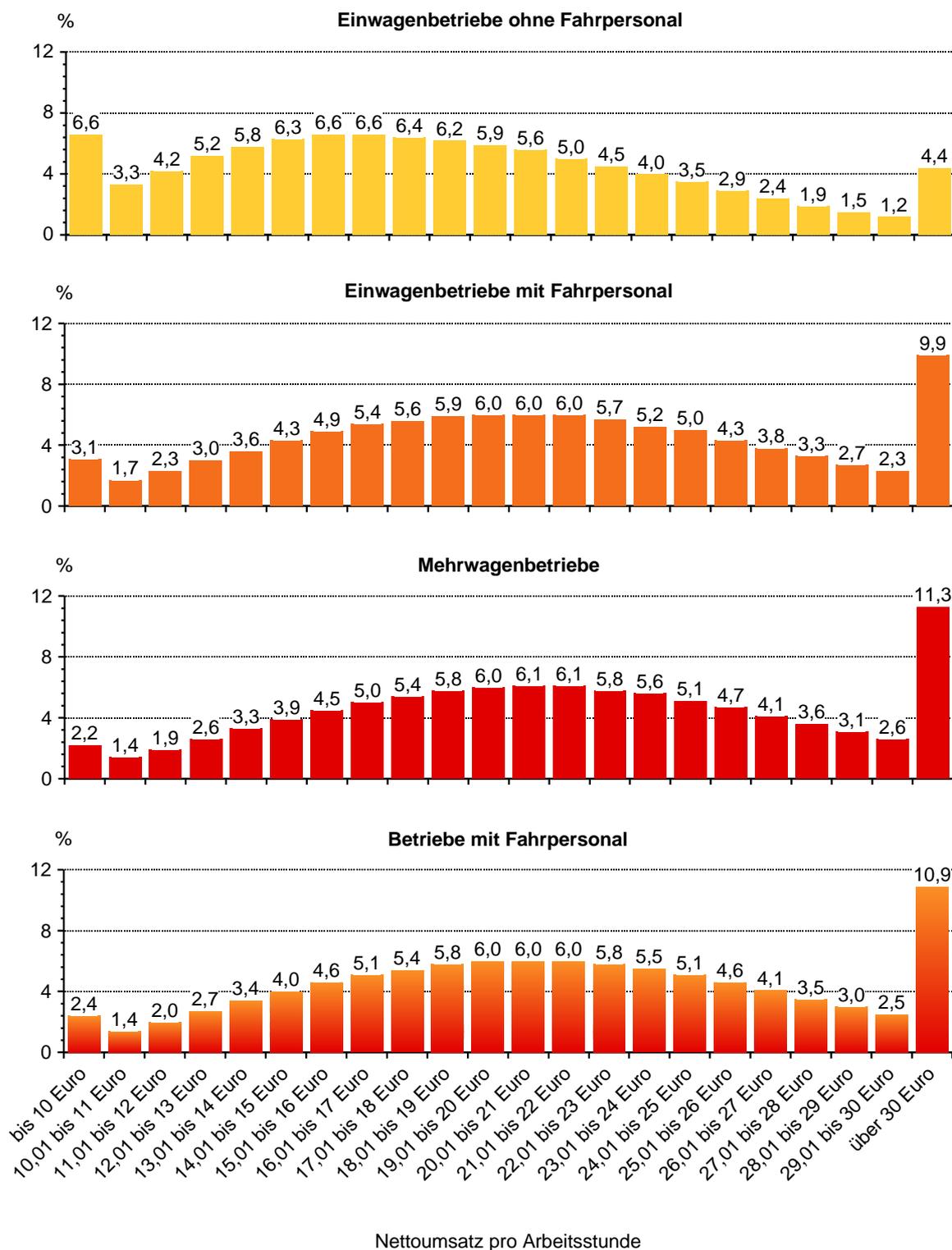
In über der Hälfte der Arbeitsstunden wurden mindestens 20 Euro erwirtschaftet. In 9,8 Prozent der Arbeitsstunden lag der Umsatz bei 30 Euro oder mehr. Stundenumsätze von höchstens 15 Euro wurden in 18,7 Prozent der Arbeitsstunden erzielt.

Grafik 45: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz und Betriebsart – Durchschnitt und Quartile



Mehrwagenbetriebe erzielten die höchsten Umsätze pro Stunde. Sie erwirtschafteten im Schnitt 21,83 Euro. Bei den Alleinfahrern waren es lediglich 18,45 Euro. Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal erwirtschafteten 21,16 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 21,66 Euro.

Grafik 46: Arbeitsstunden nach Nettoumsatz und Betriebsart – Verteilung

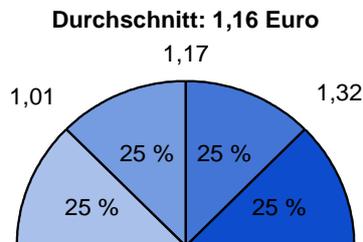


Die Verteilung zeigt, dass geringe Umsätze pro Arbeitsstunde bei Alleinfahrern deutlich häufiger vorkamen als bei Betrieben mit Fahrpersonal. Rund ein Drittel der Arbeitsstunden der Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal hatte einen Stundenumsatz von höchstens 15 Euro. Bei Betrieben mit Fahrpersonal waren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

3.2.8 Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht

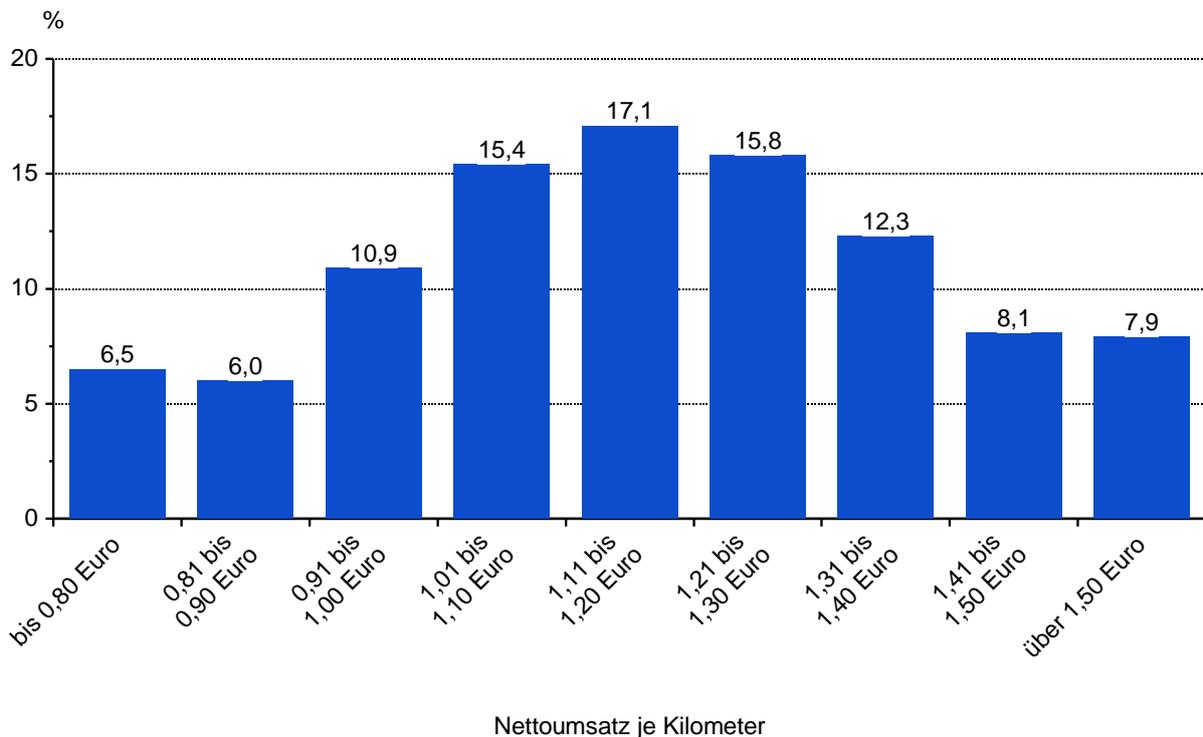
Der Umsatz pro Kilometer ergibt sich aus dem Verhältnis der Summe des Nettoumsatzes innerhalb einer Schicht zu der gesamten Laufleistung innerhalb der Schicht.

Grafik 47: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Durchschnitt und Quartile



Der durchschnittliche Kilometerumsatz pro Schicht betrug im Jahr 2016 1,16 Euro. In 25 Prozent der Schichten wurde mindestens 1,32 Euro pro Kilometer erwirtschaftet.

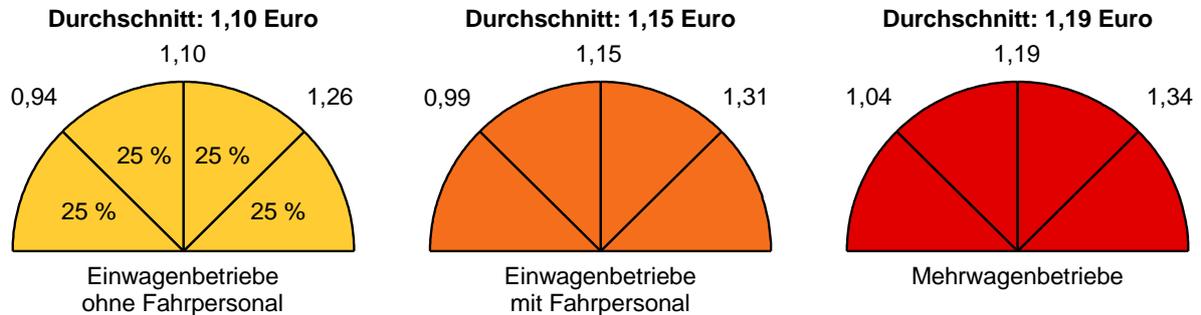
Grafik 48: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro – Verteilung



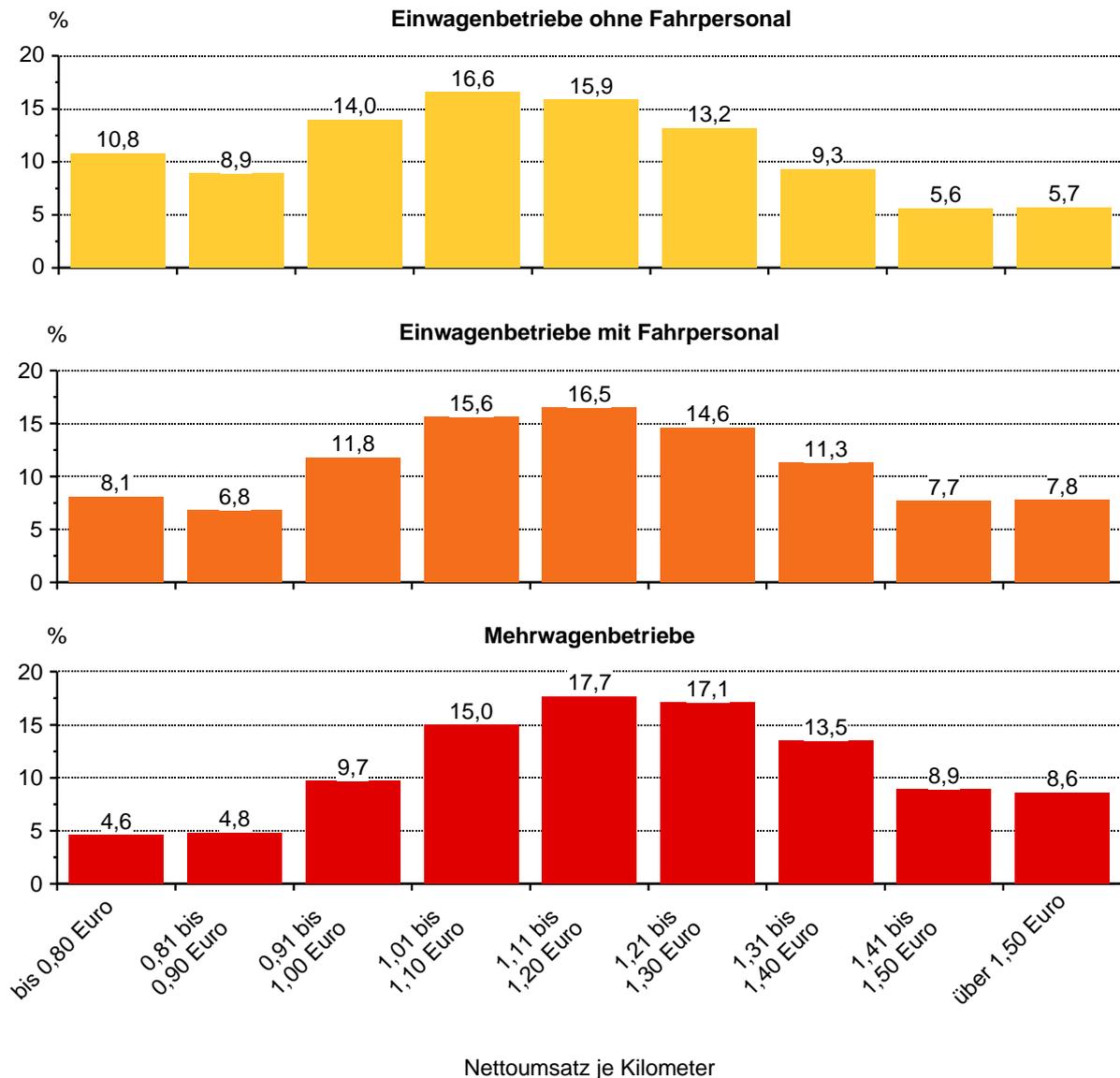
In 23,4 Prozent der Schichten wurde ein Umsatz von höchstens einem Euro je Kilometer erzielt. In fast jeder dritten Schicht erwirtschafteten die Hamburger Taxen zwischen 1,11 Euro

ro und 1,30 Euro. Umsätze von über 1,50 Euro pro Kilometer wurden in knapp acht Prozent der Schichten erreicht.

Grafik 49: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die höchsten Umsätze pro Kilometer erzielten Mehrwagenbetriebe. Im Durchschnitt lag dieser bei 1,19 Euro. Alleinfahrer erwirtschafteten in einer durchschnittlichen Schicht 1,10 Euro pro Kilometer und Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal 1,15 Euro.

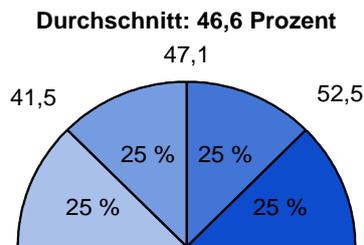
Grafik 50: Nettoumsatz je Kilometer pro Schicht in Euro nach Betriebsarten – Verteilung

In gut einem Drittel der Schichten der Alleinfahrer wurden Kilometerumsätze von höchstens einem Euro erzielt. Bei Mehrwagenbetrieben trifft dies lediglich auf knapp jede fünfte Schicht zu. Über 1,50 Euro pro Kilometer wurden, je nach Betriebsart, in 5,7 bis 8,6 Prozent der Schichten erzielt.

3.2.9 Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht

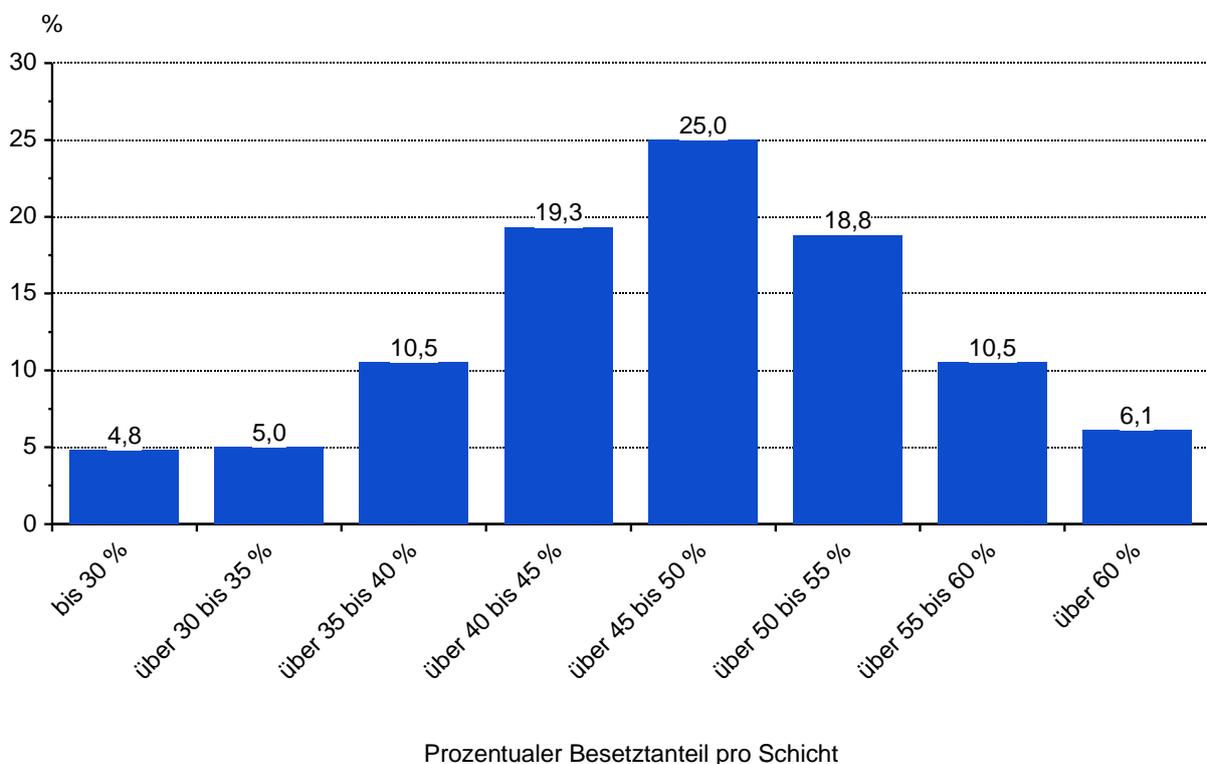
Der Besetztanteil der Kilometer pro Schicht ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Distanzen aller besetzten Fahrten einer Schicht zu den insgesamt gefahrenen Kilometern der Schicht.

Grafik 51: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Mittelwert und Quartile



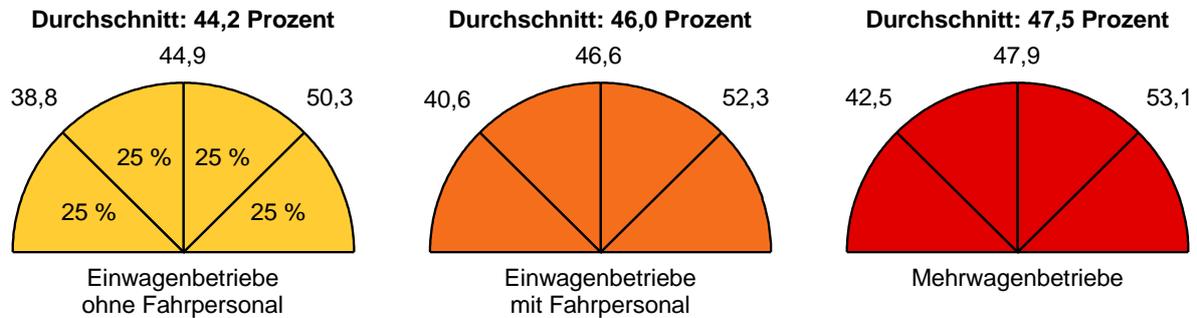
Durchschnittlich 46,6 Prozent der zurückgelegten Strecke pro Schicht waren die Hamburger Taxen mit Fahrgästen besetzt. In einem Viertel der Schichten betrug der Besetztanteil der Fahrstrecke höchstens 41,5 Prozent, in einem weiteren Viertel lag der Anteil bei 52,5 Prozent und darüber.

Grafik 52: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht – Verteilung

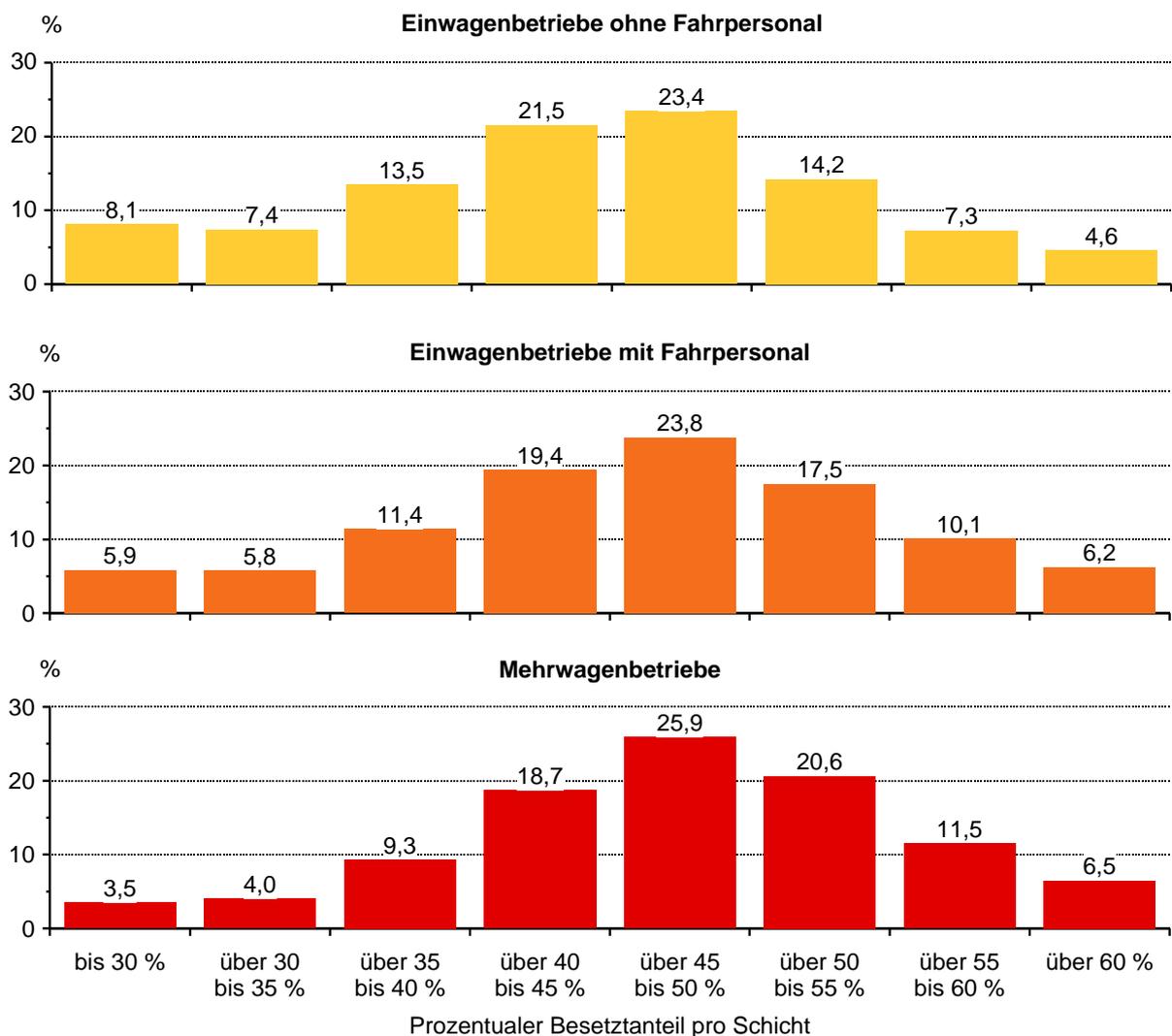


In gut einem Drittel der Schichten waren die Taxen mindestens bei der Hälfte der zurückgelegten Strecke besetzt. In knapp zehn Prozent der Schichten betrug der Besetztanteil der gefahrenen Distanz höchstens 35 Prozent.

Grafik 53: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Mittelwert und Quartile



Gemessen an der Fahrstrecke weisen Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal den geringsten durchschnittlichen Besetztanteil auf. Durchschnittlich beförderten sie in 44,2 Prozent der gefahrenen Strecke einen Fahrgast. In allen Betriebsarten waren die Fahrzeuge mindestens in jeder vierten Schicht zur Hälfte der zurückgelegten Distanz besetzt.

Grafik 54: Besetztanteil der Laufleistung pro Schicht nach Betriebsarten – Verteilung

Je nach Betriebsart wurde ein Besetztanteil von 55 Prozent und mehr der gefahrenen Kilometer in 11,9 bis 18 Prozent der Schichten erreicht. Schichten, in denen das Fahrzeug höchstens 30 Prozent der Strecke besetzt war, machten 2016 bei Alleinfahrern 8,1 Prozent der gesamten Schichten aus, bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren es 5,9 Prozent und bei Mehrwagenbetrieben 3,5 Prozent.

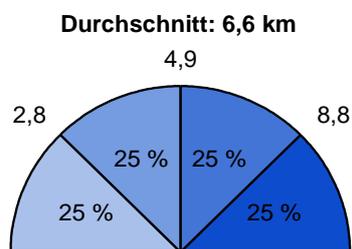
3.3 Ergebnisse auf Tourenebene

Die Analyse der Tourenebene beruht auf den Daten von insgesamt 8 313 757 Touren (1 450 006 Touren von Einwagenbetrieben ohne Fahrpersonal; 1 771 589 Touren von Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal; 5 090 564 Touren von Mehrwagenbetrieben).

3.3.1 Laufleistung pro Tour

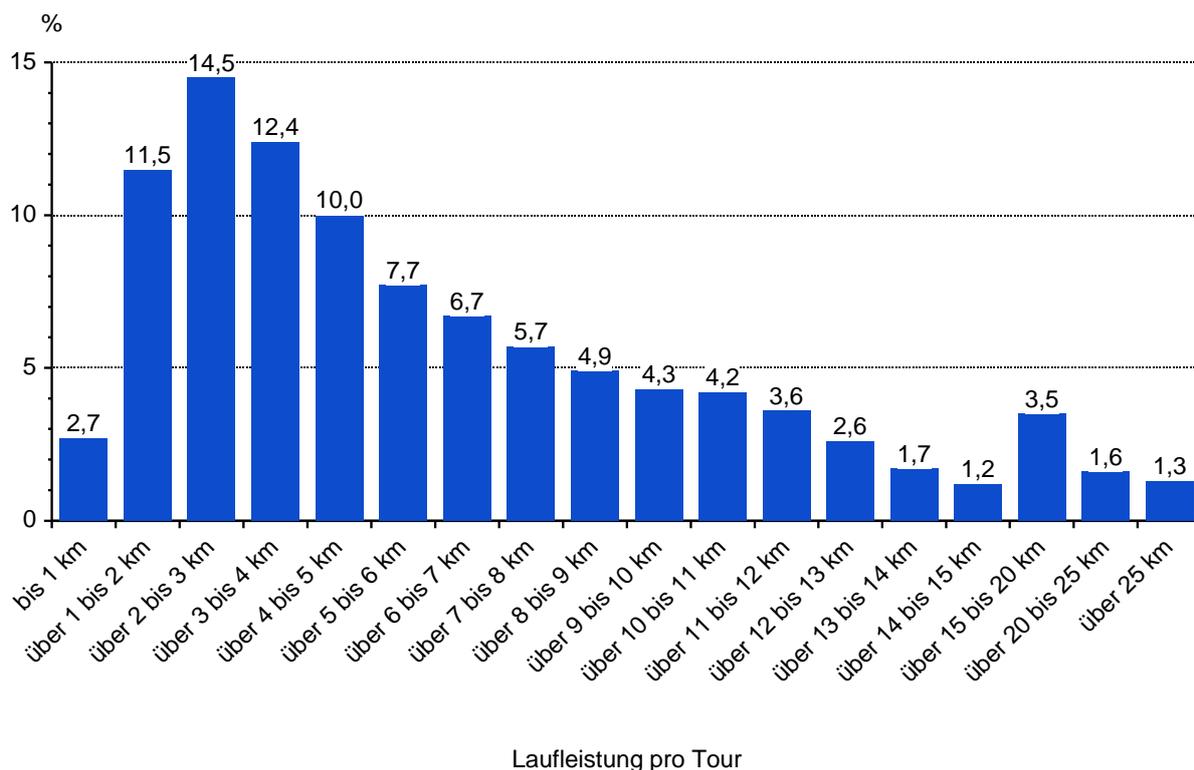
Die Laufleistung pro Tour entspricht der zurückgelegten Strecke in Kilometern je Fahrt mit Fahrgast.

Grafik 55: Laufleistung in Kilometer pro Tour – Durchschnitt und Quartile



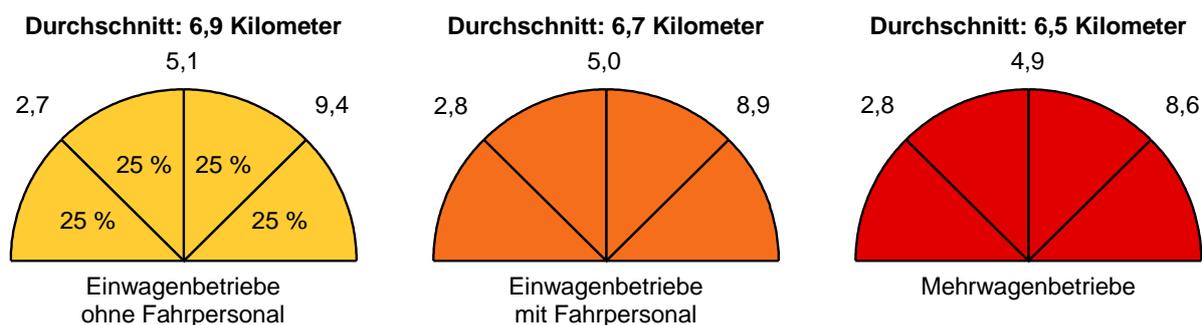
2016 lag die durchschnittliche Laufleistung pro Tour bei 6,6 Kilometern. Die Hälfte aller Touren umfasste Laufleistungen von höchstens 4,9 Kilometern und in einem Viertel der Touren wurden mindestens 8,8 Kilometer zurückgelegt.

Grafik 56: Laufleistung in Kilometern pro Tour – Verteilung



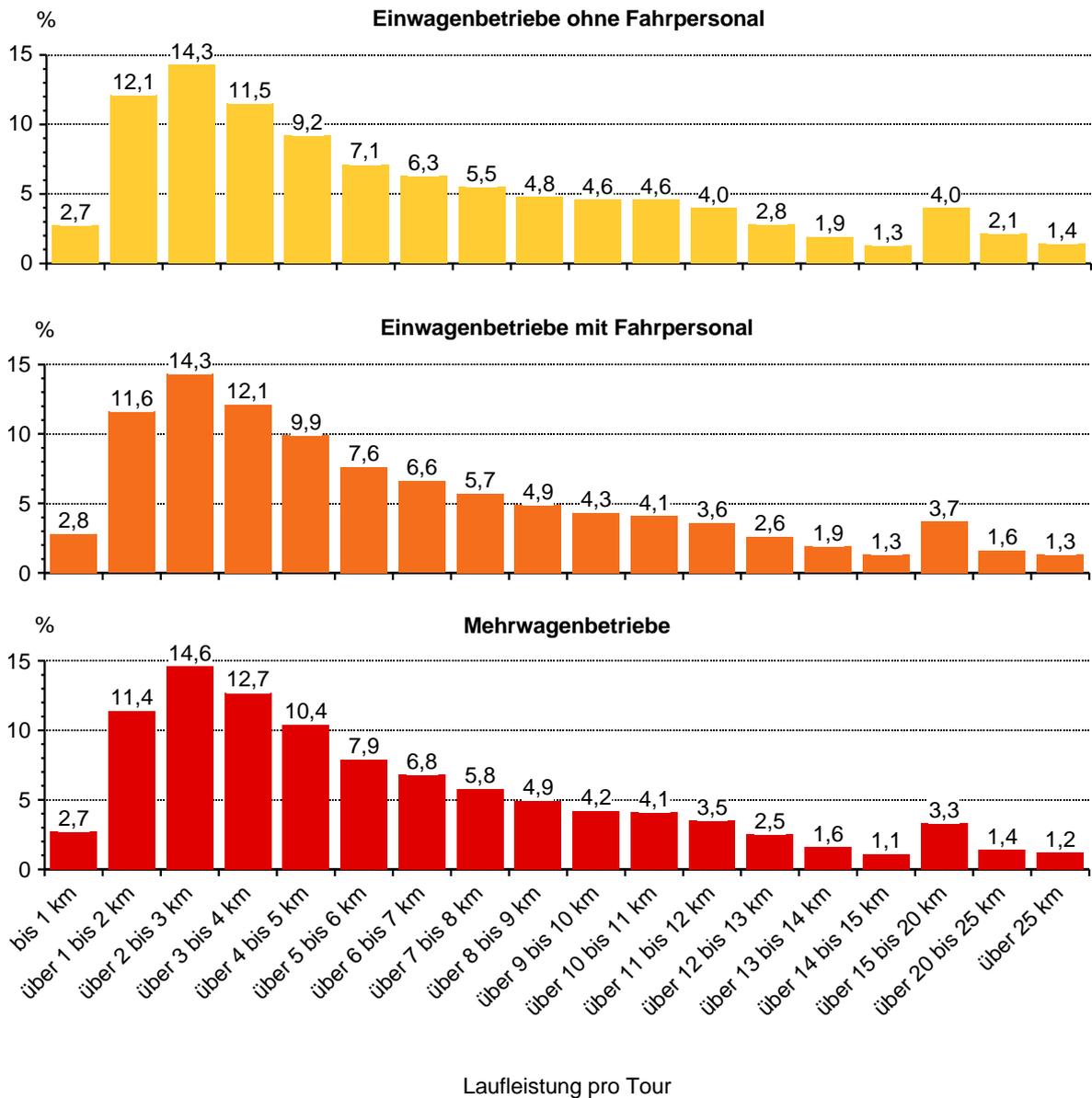
Über die Hälfte der Touren hatte eine Länge von höchstens fünf Kilometern. Über zehn Kilometer wurden in knapp 20 Prozent der Touren gefahren.

Grafik 57: Laufleistung in Kilometern pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile



Die durchschnittliche Tourenlänge variierte im Jahr 2016 bei den Betriebsarten kaum. Die Alleinfahrer legten durchschnittlich 6,9 Kilometer pro Tour zurück. Bei Einwagenbetrieben mit Fahrpersonal waren es durchschnittlich 6,7 und bei Mehrwagenbetrieben 6,5 Kilometer pro Tour.

Grafik 58: Laufleistung in Kilometern pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

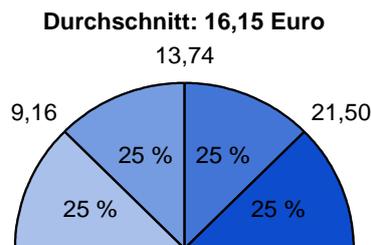


Mit 22,1 Prozent war mehr als jede fünfte Tour der Alleinfahrer über zehn Kilometer lang. Bei Mehrwagenbetrieben wurde in nur 18,7 Prozent der Touren eine Strecke von über zehn Kilometern zurückgelegt.

3.3.2 Nettoumsatz pro Tour

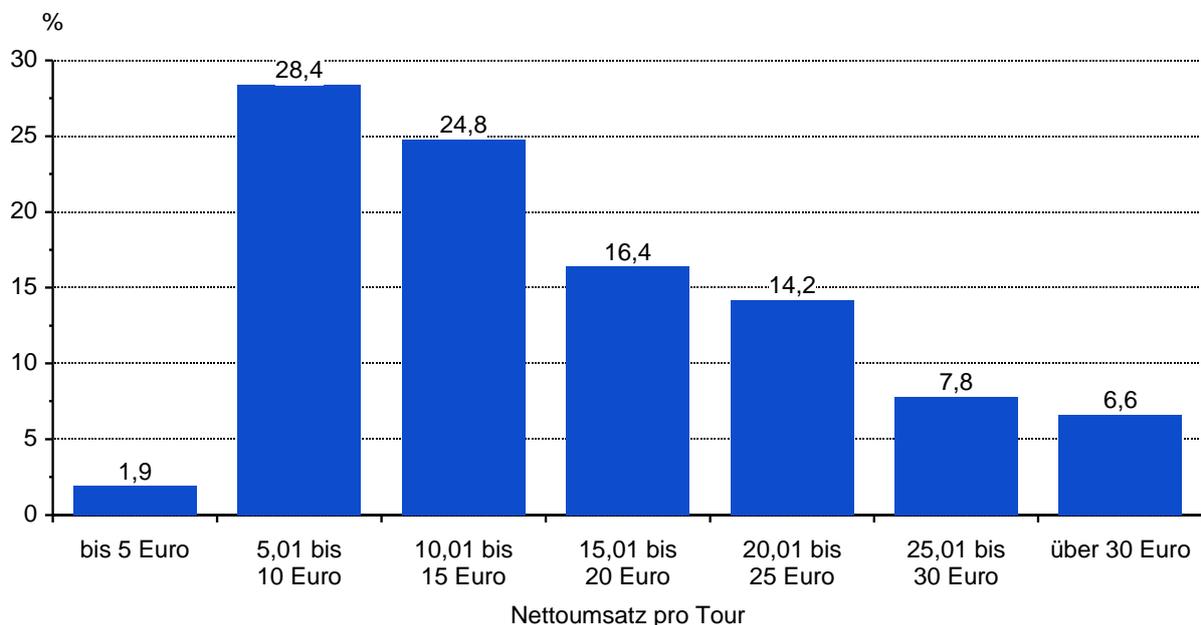
Der Nettoumsatz pro Tour ergibt sich aus dem Bruttoumsatz der Fahrt abzüglich der ausgewiesenen Umsatzsteuer. Nicht erfasst sind umsatzrelevante Fahrten, die ohne Preisermittlung durch das Taxameter gefahren wurden (beispielsweise Botenfahrten, Fahrten mit Start oder Ziel außerhalb des Hamburger Pflichtfahrtgebiets).

Grafik 59: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Durchschnitt und Quartile

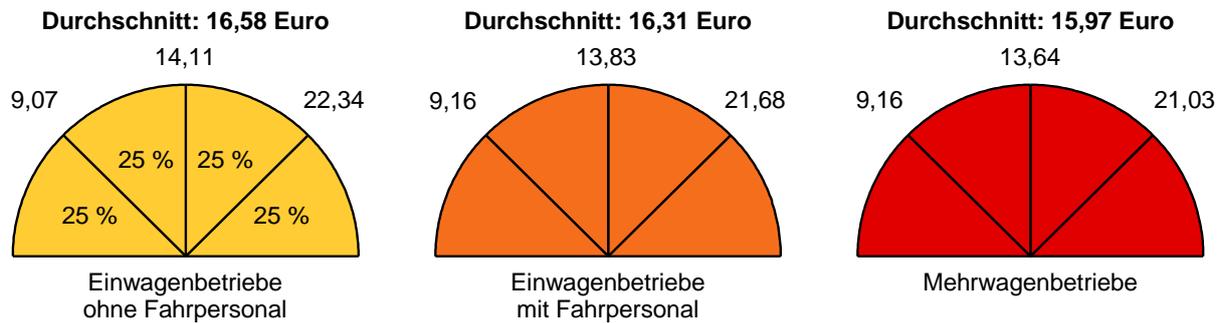


Im Durchschnitt erwirtschafteten die Hamburger Taxen im Jahr 2016 16,15 Euro pro Tour. In einem Viertel der Touren wurden Umsätze von über 21,50 Euro erreicht.

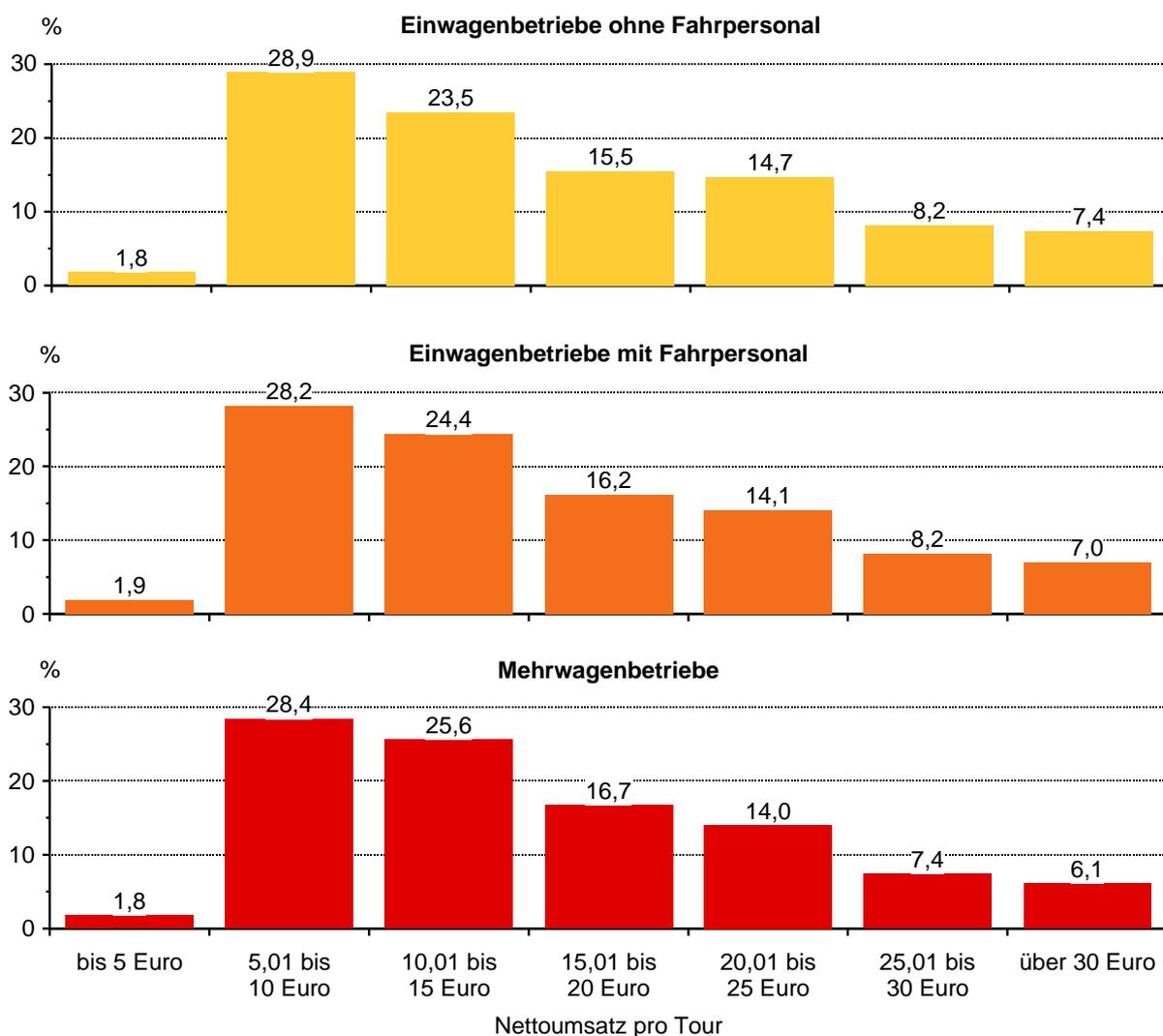
Grafik 60: Nettoumsatz in Euro pro Tour – Verteilung



In mehr als der Hälfte der Touren wurden Umsätze von maximal 15 Euro erzielt. In 14,4 Prozent überstieg der Tourenumsatz 25 Euro und in 83,8 Prozent der Touren erwirtschafteten die Taxen zwischen fünf und 25 Euro.

Grafik 61: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Durchschnitt und Quartile

Einwagenbetriebe ohne Fahrpersonal erzielten die höchsten Umsätze pro Tour. Mit 16,58 Euro lag der durchschnittliche Nettoumsatz 0,61 Euro über dem durchschnittlichen Nettoumsatz einer Tour von Mehrwagenbetrieben. In einem Viertel der Touren wurden, je nach Betriebsart, zwischen 21,03 und 22,34 Euro umgesetzt.

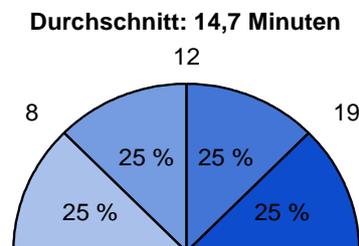
Grafik 62: Nettoumsatz in Euro pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

Bei Fahrten mit Nettoumsätzen über 30 Euro sind Einwagenbetriebe mit einem Anteil von mindestens sieben Prozent am stärksten vertreten. Mehrwagenbetriebe erwirtschafteten lediglich in 6,1 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

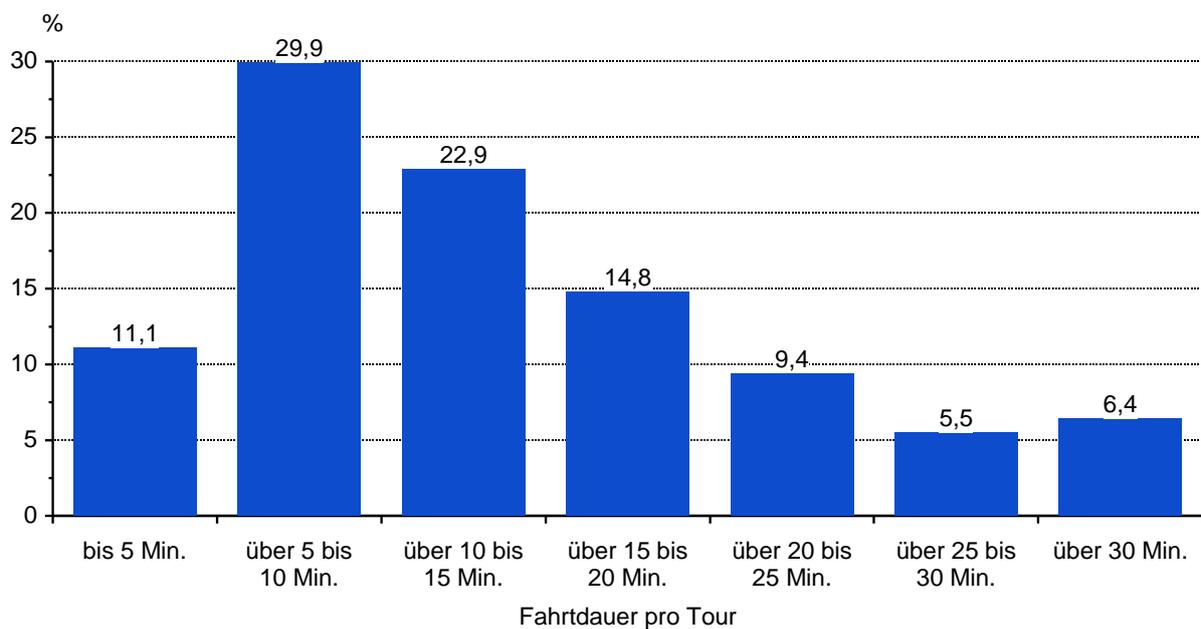
Die Tourendauer gibt die Fahrtzeiten der besetzten Touren in Minuten an.

Grafik 63: Tourendauer in Minuten pro Tour – Durchschnitt und Quartile

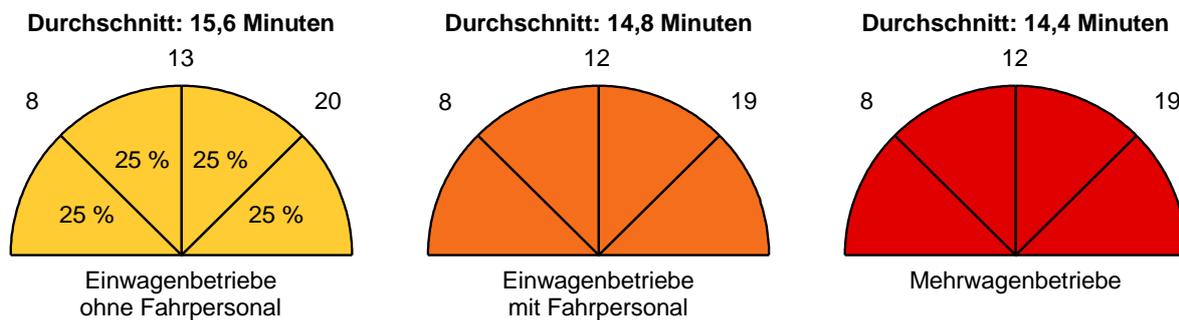


Die durchschnittliche Taxifahrt hatte im Jahr 2016 eine Länge von 14,7 Minuten. In einem Viertel der Fälle dauerte die Tour mindestens 19 Minuten.

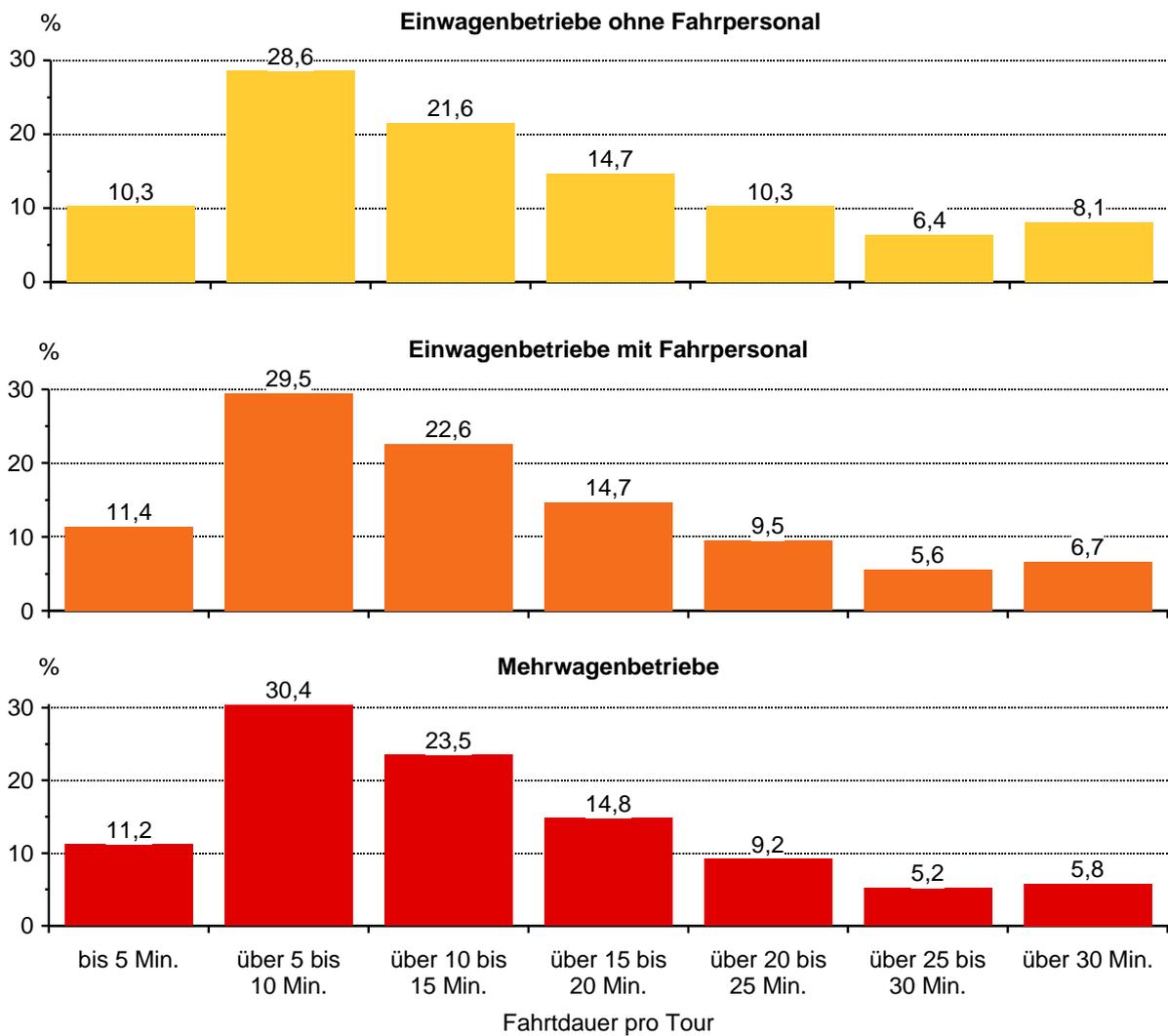
Grafik 64: Tourendauer in Minuten pro Tour – Verteilung



Über die Hälfte der Touren dauerte im Jahr 2016 zwischen fünf und 15 Minuten. 6,4 Prozent der Fahrten waren länger als eine halbe Stunde.

Grafik 65: 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.

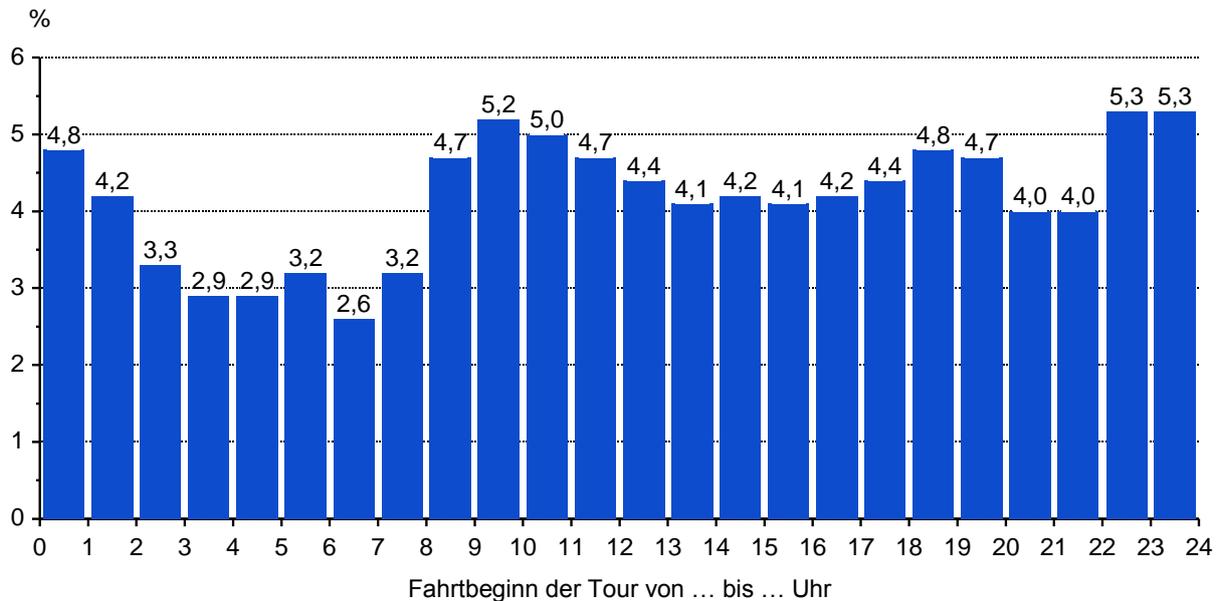
Grafik 66: Tourendauer in Minuten pro Tour nach Betriebsarten – Verteilung

39,5 Prozent der Touren der Alleinfahrer und 35 Prozent der Fahrten der Mehrwagenbetriebe dauerten länger als 15 Minuten. Touren mit einer Länge von höchstens zehn Minuten kamen bei allen Betriebsarten in rund 40 Prozent der Fahrten vor.

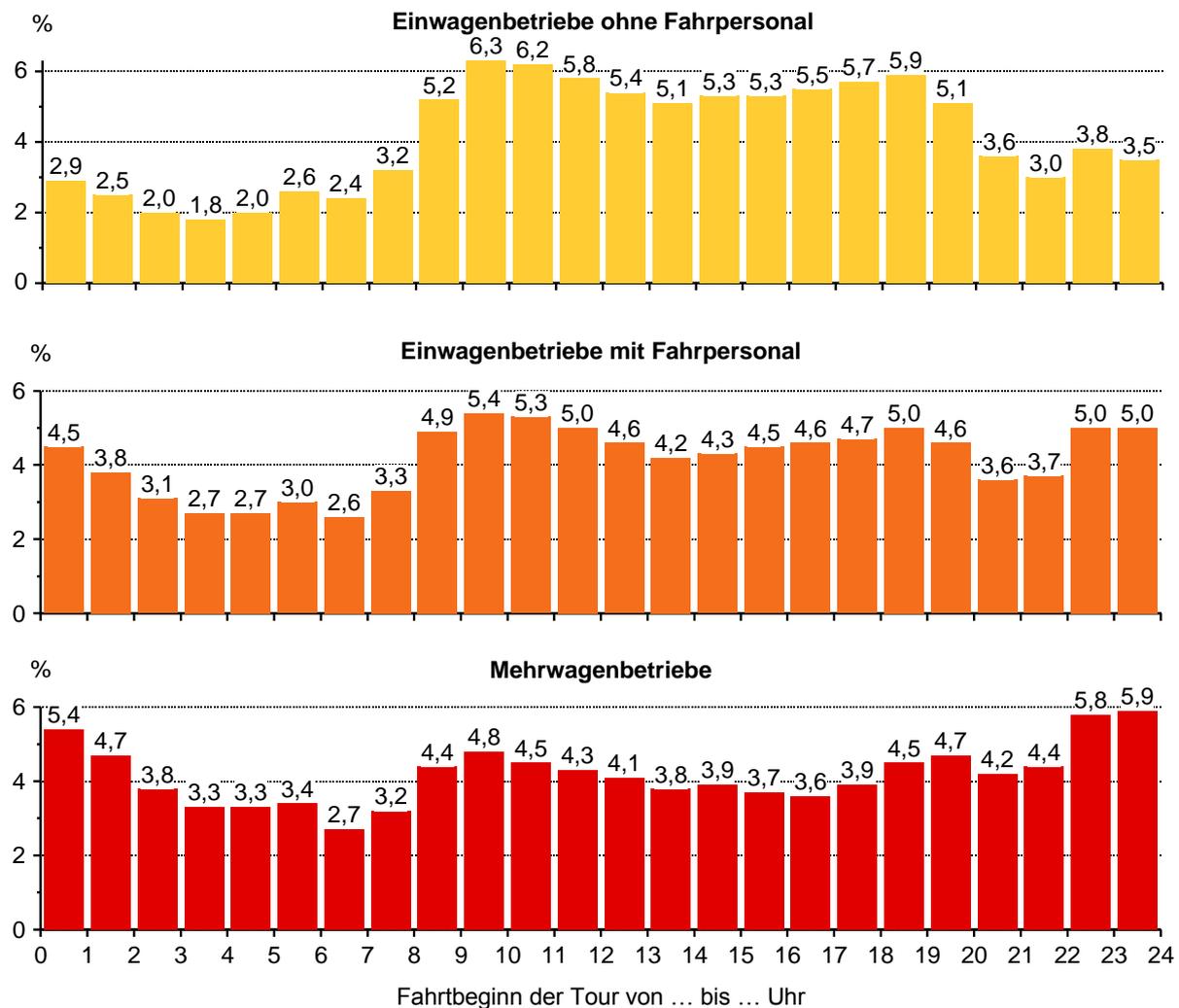
3.3.4 Touren nach Uhrzeiten

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

Grafik 67: 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.

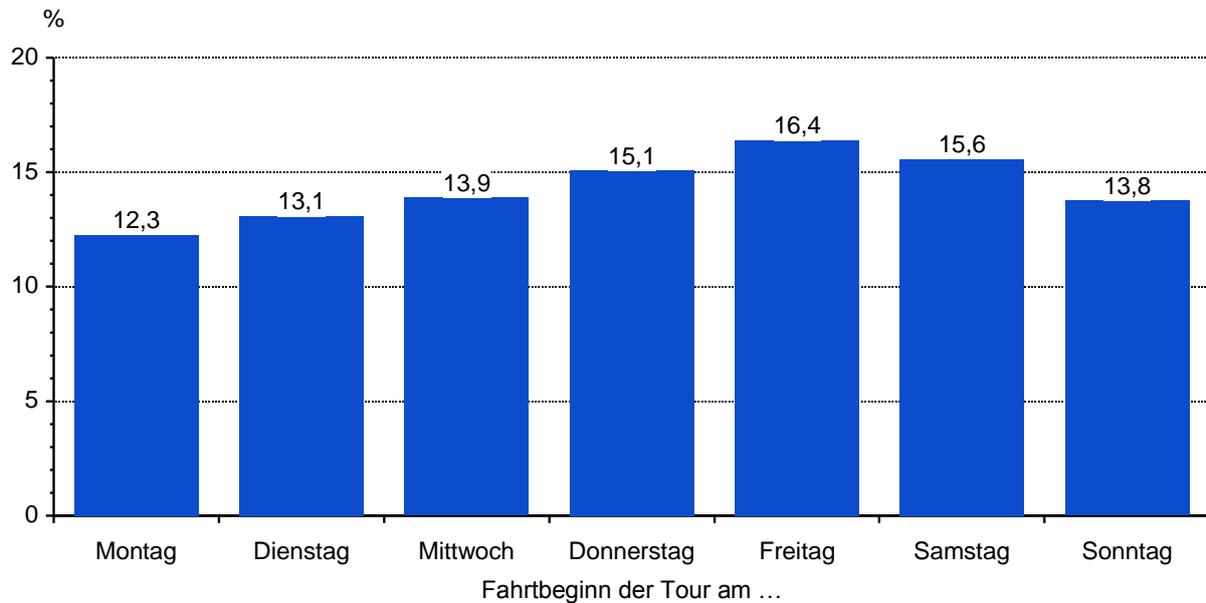
Grafik 68: Uhrzeit Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

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.

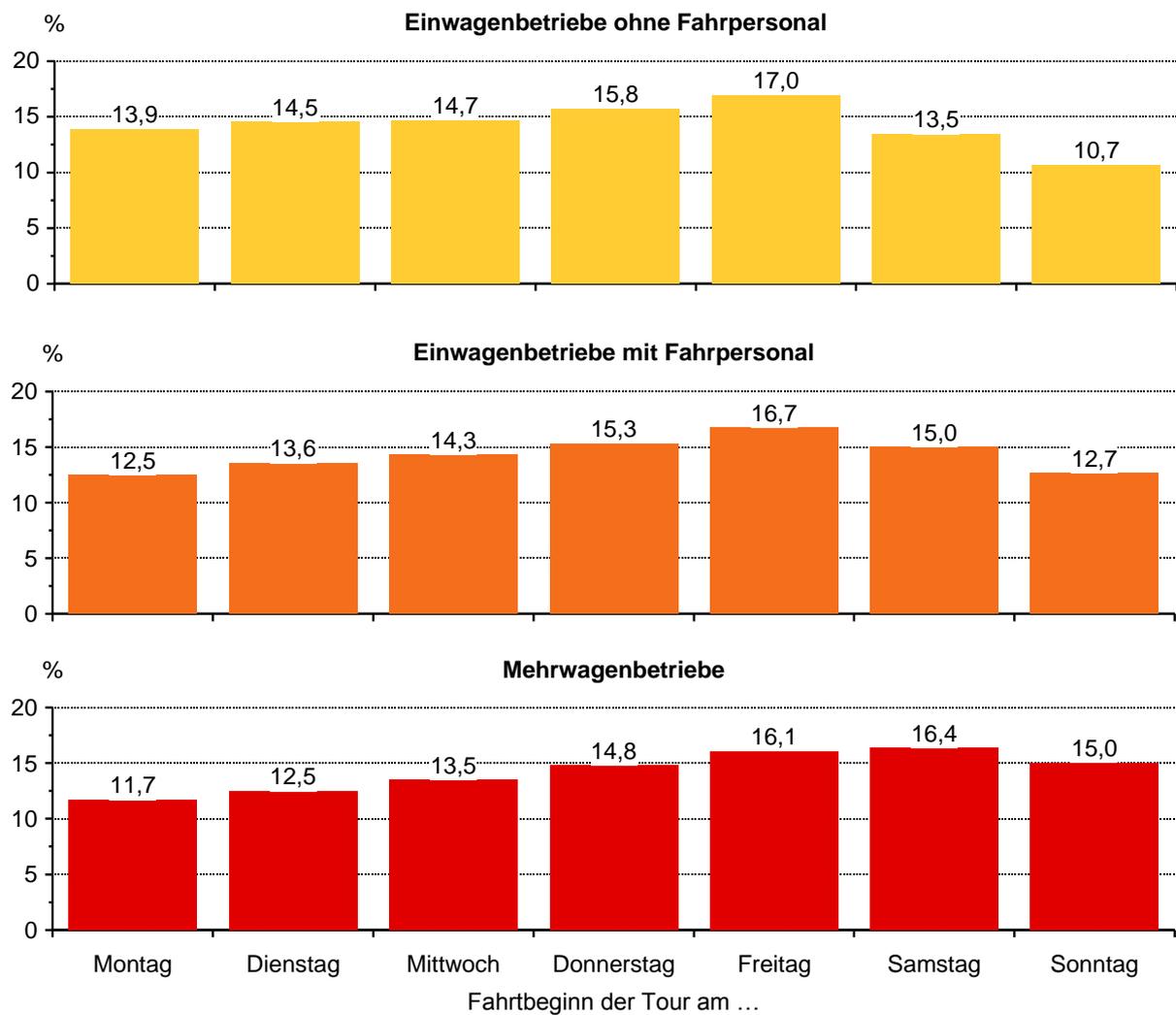
3.3.5 Touren nach Wochentagen

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

Grafik 69: 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.

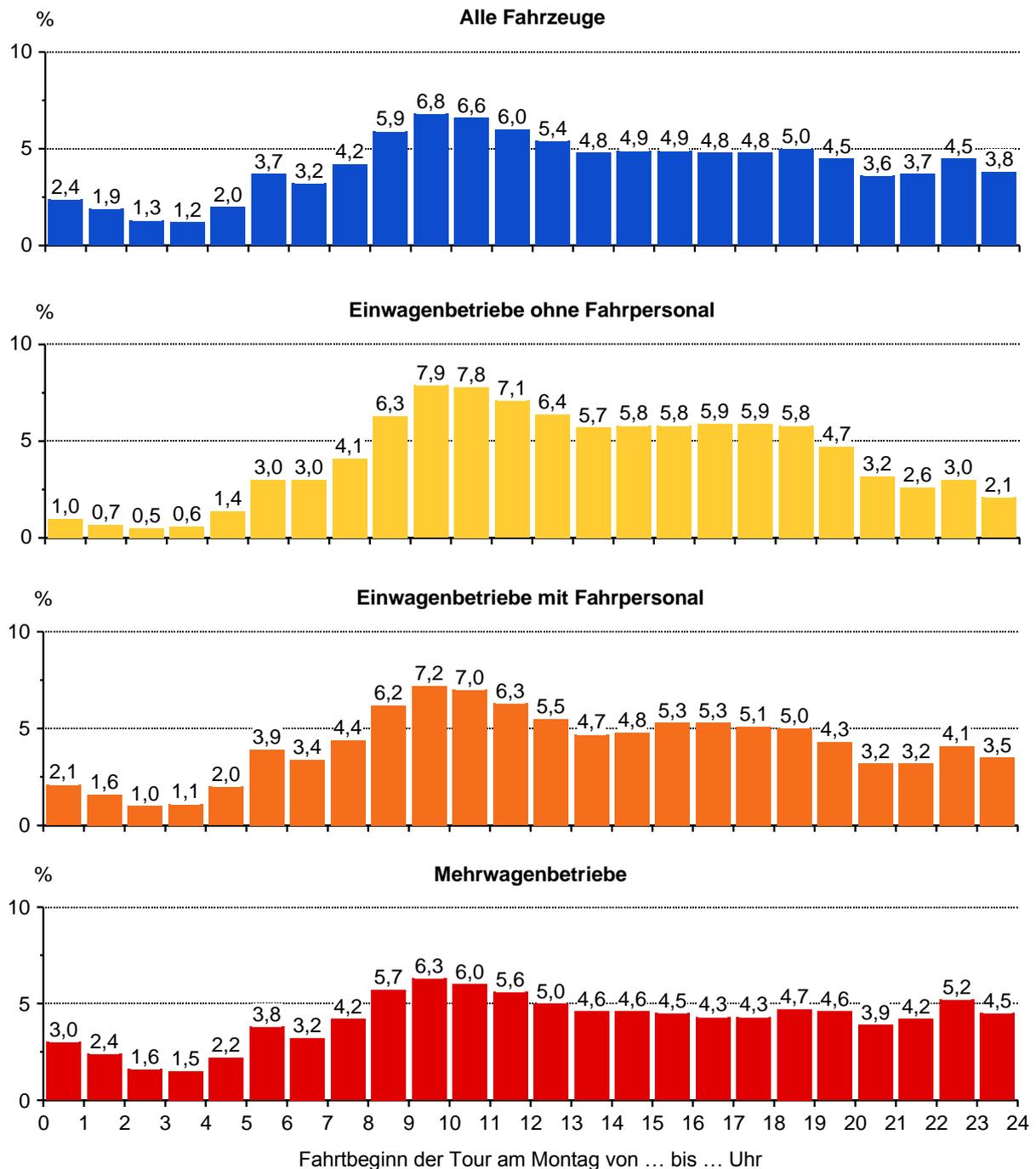
Grafik 70: Wochentag Tourenbeginn nach Betriebsarten – Verteilung

Betriebe mit Fahrpersonal führen von Freitag bis Sonntag besonders viele Touren. An diesen drei Tagen wurden 44,4 Prozent (Einwagenbetriebe mit Fahrpersonal) bzw. 47,5 Prozent (Mehrwagenbetriebe) ihres gesamten Tourenaufkommens geleistet. Einwagenbetriebe haben donnerstags und freitags die meisten Fahrten, an diesen beiden Tagen fanden fast ein Drittel aller Touren statt.

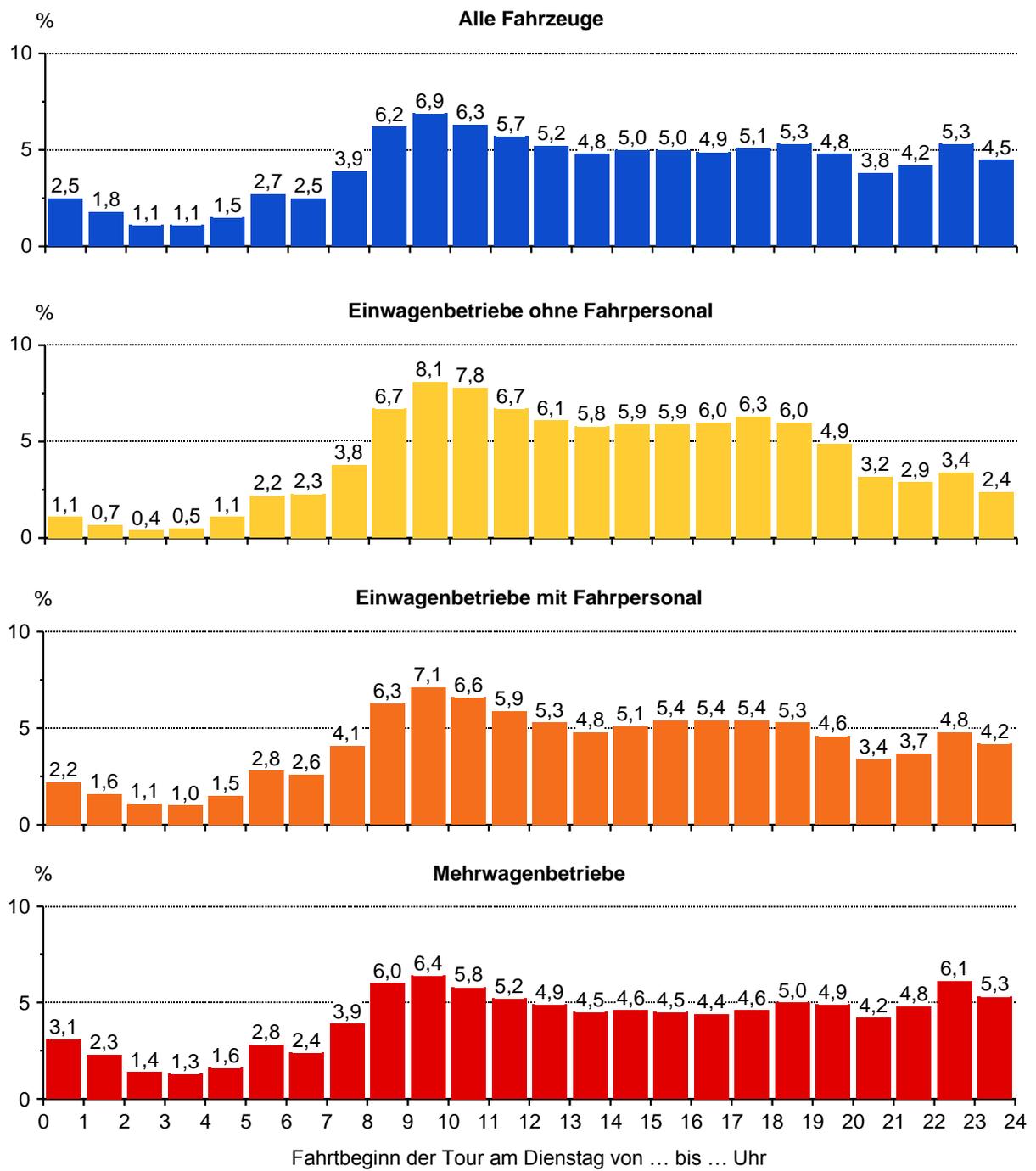
3.3.6 Touren nach Wochentagen und Uhrzeiten

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.

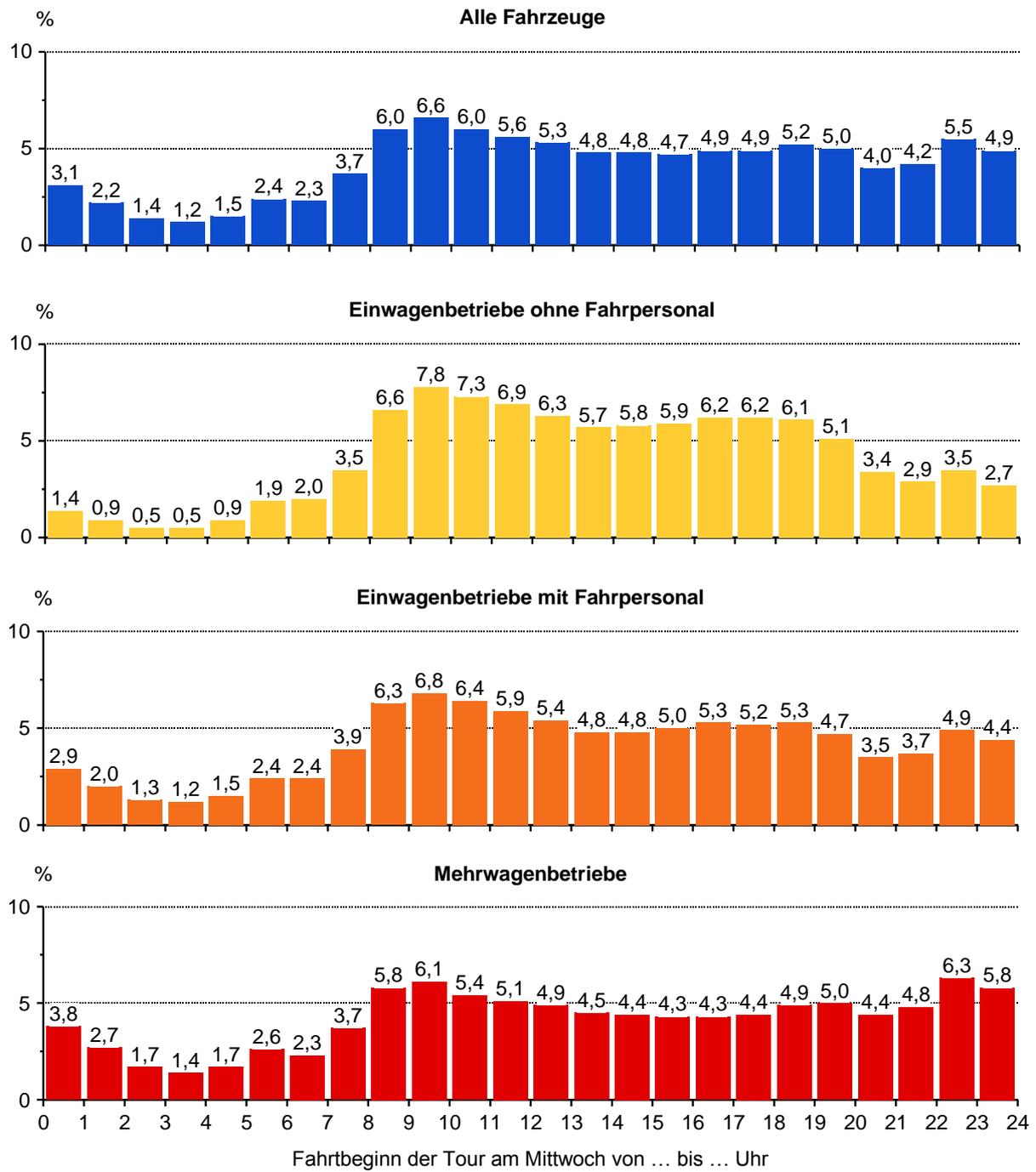
Grafik 71: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Montag – Verteilung



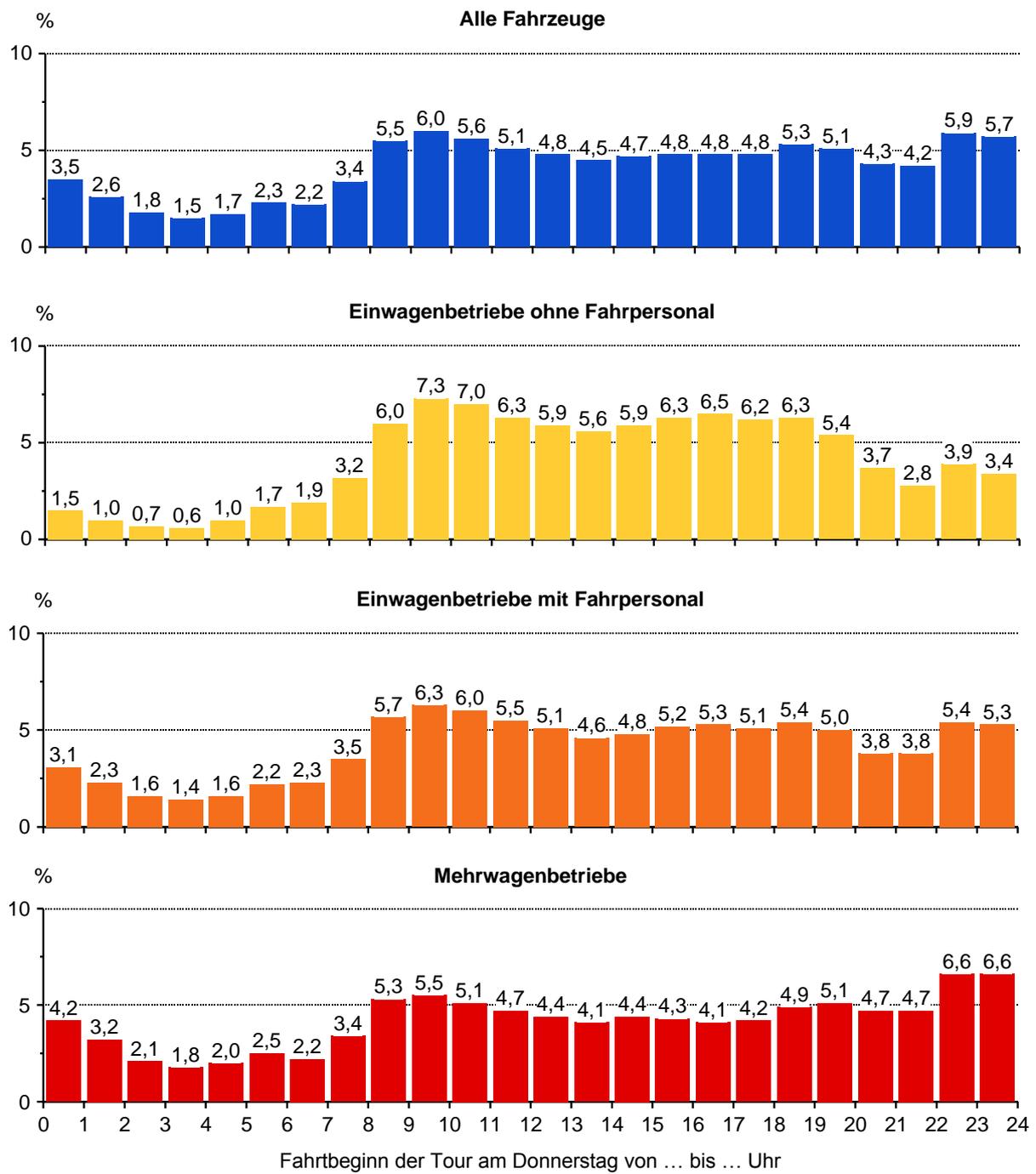
Grafik 72: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Dienstag – Verteilung



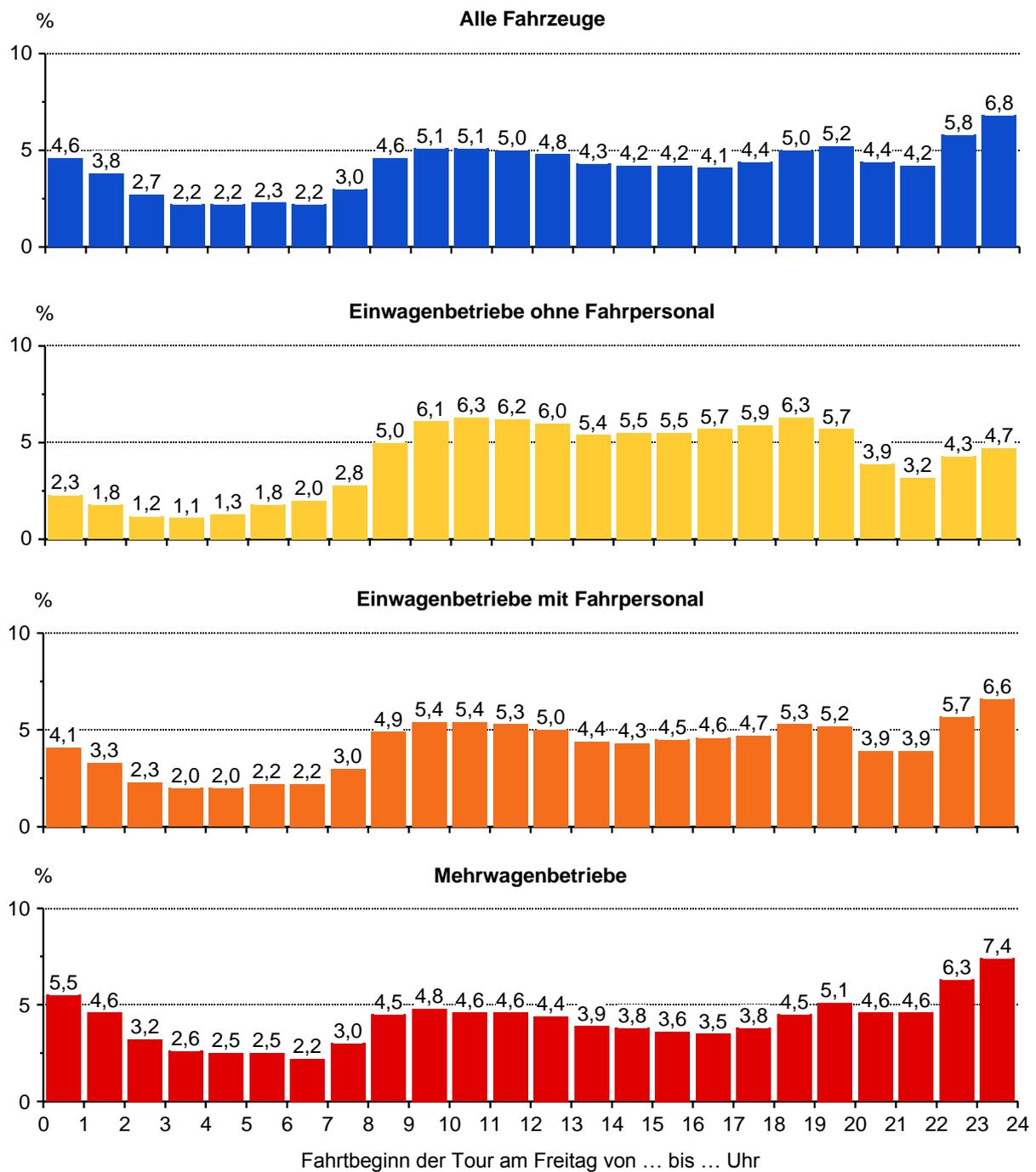
Grafik 73: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Mittwoch – Verteilung



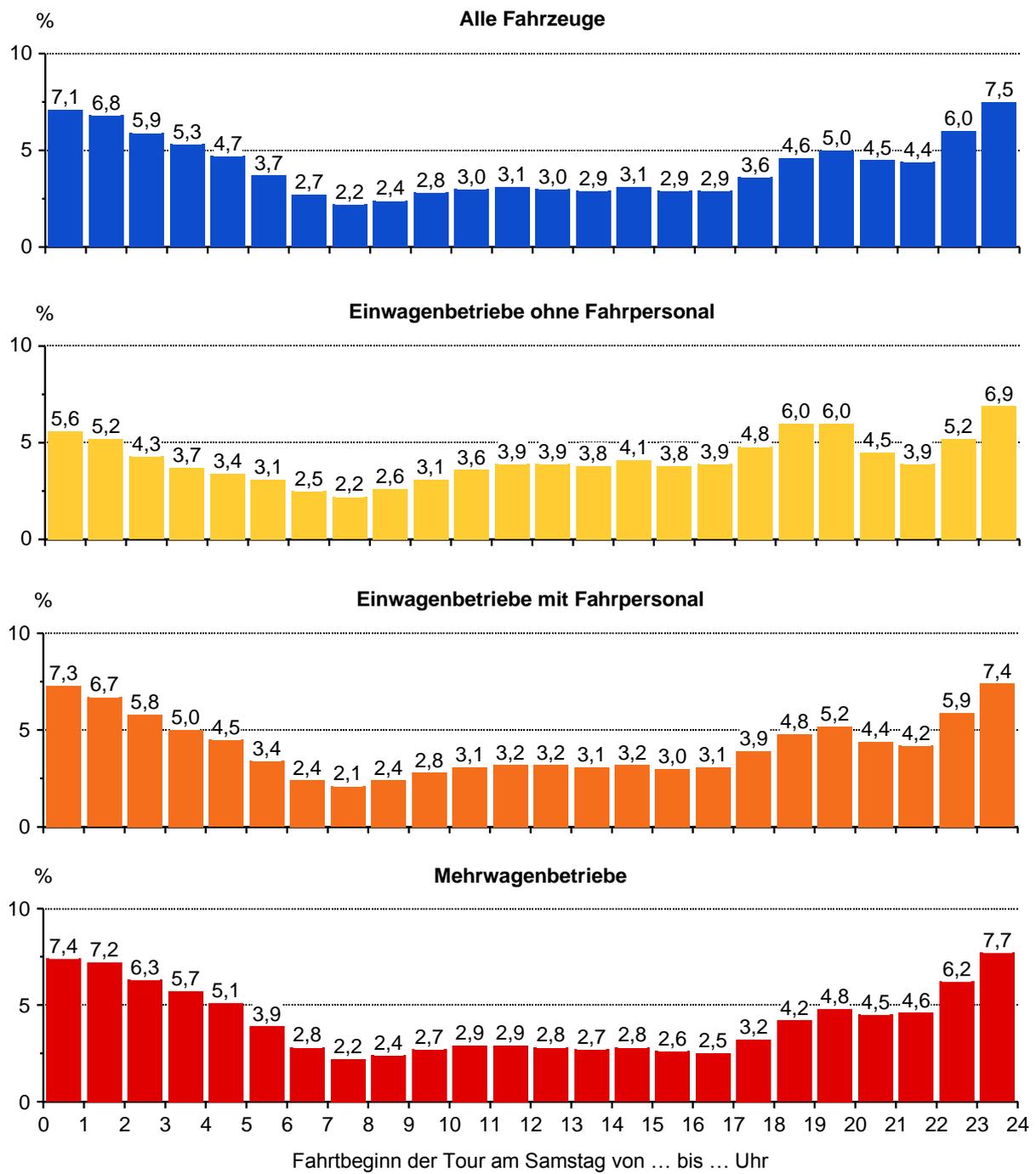
Grafik 74: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Donnerstag – Verteilung



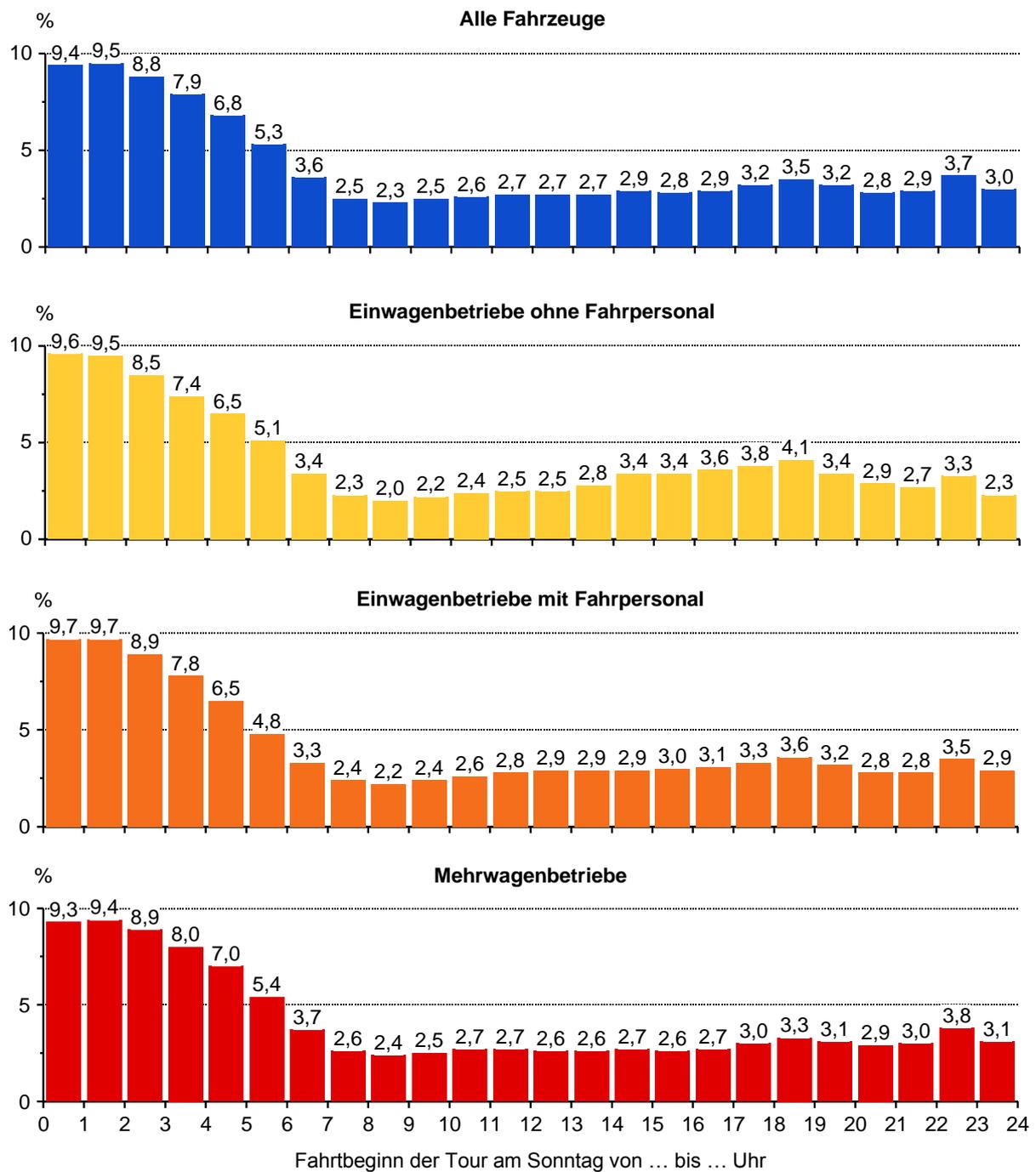
Grafik 75: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Freitag – Verteilung



Grafik 76: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Samstag – Verteilung



Grafik 77: Tourenbeginn nach Uhrzeiten am Sonntag – Verteilung

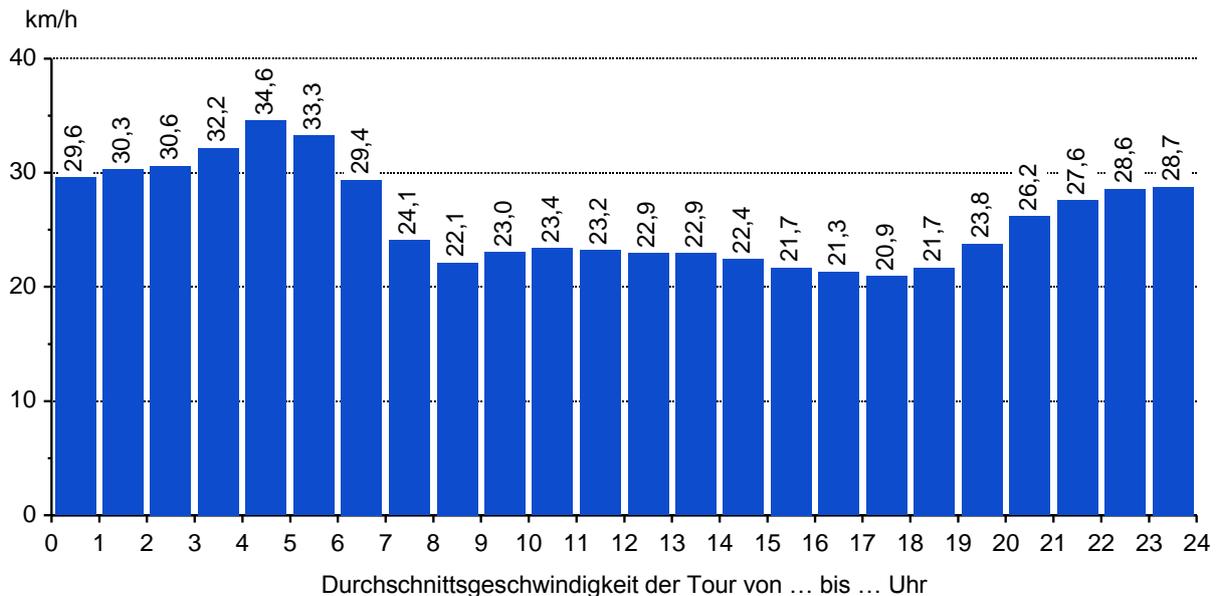


Die Grafiken zeigen deutliche Unterschiede der Tourenverteilung. Von Montag bis Freitag herrscht innerhalb der Geschäftszeiten ein erhöhtes Tourenaufkommen. Zudem ist im Laufe der Woche eine deutliche Zunahme der Nachttouren zu beobachten. In der Nacht von Samstag auf Sonntag ist der Anteil der Touren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

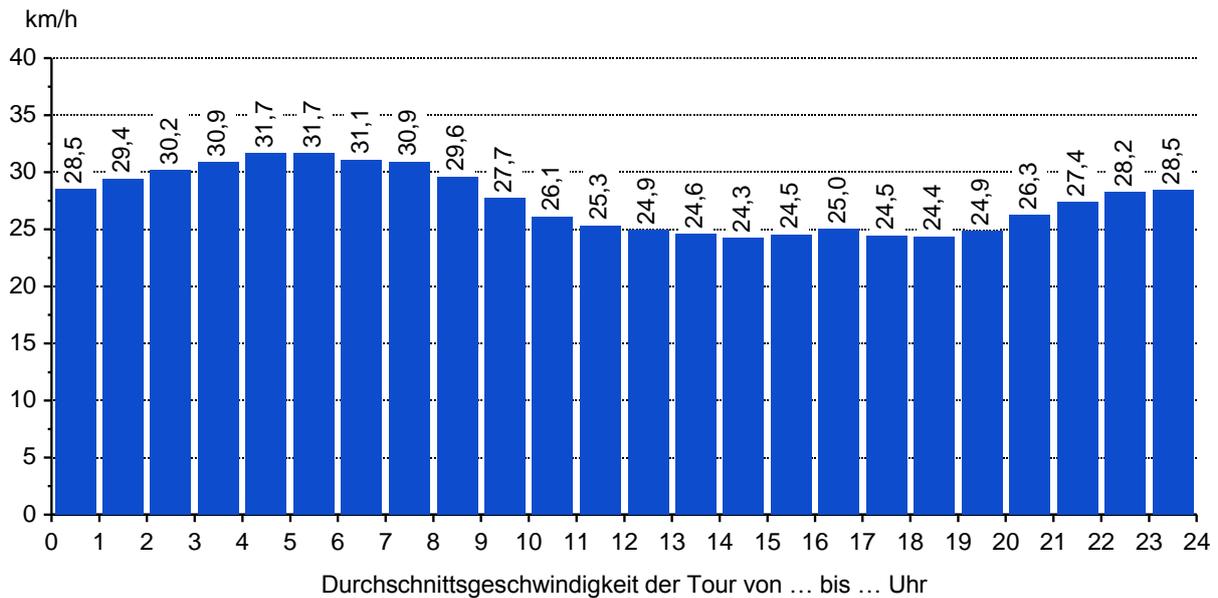
3.3.7 Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde nach Uhrzeiten

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 78: 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 79: 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.

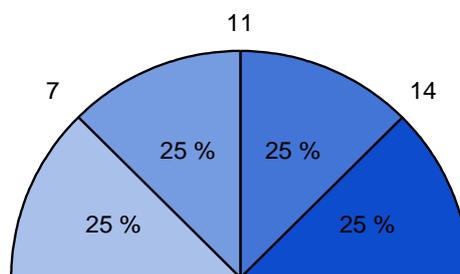
Durchschnitt (auch arithmetisches Mittel): Der Quotient aus der Summe aller in der Untersuchungsgruppe enthaltenen Werte.

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

