TAXI

LINNE+KRAUSE
Marketing-Forschung

Auswertung 2011 des Hamburger Taxipanels

Im Auftrag der

Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Hamburg im Mai 2012

Inhalt

	Seite
Kernergebnisse 2011	3
Panelstruktur 2011	8
Anzahl Taxen 1966 – 2012	9
Tarifstrukturdaten 2009 – 2011	10
Erlössituation 2009 – 2011	12
Schichtdaten 2011	25
Kilometerstaffeln 2009 – 2011	27
Auslastung 2009 – 2011	29
Zeitliche Verteilung der Touren 2009 – 2011	37
Schichtdauer 2009 – 2011	40

Kernergebnisse 2011

Im März 2012 beauftragte die Behörde für Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) die Fa. Linne + Krause mit einer Auswertung des Hamburger Taxipanels für das Jahr 2011.

Panelstruktur

Nach Anzahl Fahrzeugen: Im Jahr 2011 bestand das 2004 ins Leben gerufene Hamburger Taxipanel aus durchschnittlich 135 Fahrzeugen aus 45 Betrieben. 94 Fahrzeuge verfügten über einen Funkanschluss, 41 Fahrzeuge erwirtschafteten ihre Umsätze ohne Funkunterstützung.

Quotierung nach Funkanschluss:

Die Quotierung des Hamburger Taxipanels nach Funkanschluss gestaltete sich 2011 wie folgt:

Quotenplan Taxipanel		2011 (Panelstruktur)		2011 (Marktstruktur)		
		alle	nur Funk		alle	nur Funk
Funkanschluss	*Panelteil-nehmer*	*Panelteil-nehmer in %*	*Panelteil-nehmer in %*	*Grundgesamtheit nach Fahrzeugen (Stichprobenträger)*	*Marktanteil nach Fahrzeugen*	*Marktanteil nach Fahrzeugen*
Hauptzentralen	87	*64,44%*	*92,6%*	2.038	*58,2%*	*90,6%*
Stadtrandzentr.	7	*5,19%*	*7,4%*	212	*6,1%*	*9,4%*
Funk	**94**	***69,63%***	***100,0%***	**2.250**	***64,3%***	***100,0%***
ohne Funk	41	*30,37%*		1.251	*35,7%*	
gesamt	**135**	***100,00%***		**3.501**	***100,0%***	

Basisdaten

- Die im Hamburger Taxipanel registrierten Fahrzeuge erzielten im Jahr 2011 einen Nettoumsatz von insgesamt 5.840.794,- Euro. Dabei legten sie eine Strecke von 5.836.777 km zurück. Insgesamt wurden 39.196 Schichten bzw. 467.275 Touren gefahren.

Anzahl Taxen 2011

- Die Zahl der Hamburger Taxifahrzeuge ist im Vergleich zum Vorjahr weiter angestiegen. Im Jahr 2011 waren im Durchschnitt 3.501 Taxen genehmigt (2010: 3.424), am 30.04.2012 waren es 3.500 Taxen. Zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres waren es 3.493.
- Im Gegensatz zu den Fahrzeugzahlen sinkt die Zahl der Taxenbetriebe in Hamburg wieder leicht. Am 31.03.2012 waren 2.179 Betriebe bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) registriert. Zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres waren es 2.218.

Erlöse

- Umsatz / km: Insgesamt stieg der Umsatz pro km im Vergleich zu 2010 um 4 Cent auf 1,00 Euro netto. Nur bei den Alleinfahrern ohne Funk* war eine rückläufige Entwicklung zu beobachten: Von 0,88 Euro/km in 2010 auf 0,84 Euro/km in 2011. Überdurchschnittlich zugelegt haben 1 Fahrzeugbetriebe mit Angestellten Fahren und Funkanschluss auf bis zu 1,09 Euro netto im 4. Quartal 2011**.
- Umsatz / Tour: Der Umsatz pro Tour stieg wie bereits 2010 auch in 2011 vor allem bei den Alleinfahrern deutlich an. Bei Alleinfahrern ohne Funk* von 13,17 auf 16,44 Euro netto pro Tour. Fahrzeuge ohne Funk aus Mehrwagenbetrieben erzielten einen geringeren Zuwachs von 12,14 Euro auf 12,44 Euro netto pro Tour. Bei den Fahrzeugen mit Funk stieg der Wert von 11,82 Euro auf 12,42 Euro netto pro Tour.
- Umsatz / Stunde: Die Umsätze pro Stunde haben sich im Jahr 2011 positiv entwickelt. Bei den Funkfahrzeugen erhöhte sich der Stundenumsatz von 15,30 Euro in 2010 auf 16,15 Euro netto. Fahrzeuge ohne Funk konnte 2011 einen Stundenumsatz von 12,35 Euro erzielen (2010: 11,66 Euro).
- Umsatz / Schicht: Die Schichtumsätze stiegen im Jahr 2011 weiter an. Insgesamt erhöhte sich der Umsatz pro Schicht von 143,- auf 149,- Euro netto. Fahrzeuge mit Funk erzielten einen Nettoumsatz pro Schicht in Höhe von 157,- Euro (2010: 150,- Euro). Fahrzeuge ohne Funk verbesserten Ihre Schichtumsätze auf 126,- Euro (2010: 123,- Euro). Den insgesamt größten Zuwachs erzielte die Gruppe der 1-Fahrzeugbetriebe mit Angestellten und Funk mit 166,- Euro (2010: 147,- Euro).

** Alleinfahrer ohne Funk: 2011 geringe Datenbasis(4 Fahrzeuge).*
Alleinfahrer mit Funk: Bei den Alleinfahrern mir Funk war - wie in den Jahren zuvor - eine erhebliche Zahl von Fahrzeugen aus Randzentralen im Panel vertreten. Diese hatten – wie bereits 2010 - jedoch weniger Einfluss auf das Ergebnis der Teilgruppe, da die Zugänge des Jahres 2010 aus größeren Zentralen auch im Jahr 2011 am Panel teilnahmen.
*** Anpassung des Hamburger Taxitarifes zum 01.08.2011*

Schichten

- Kilometer / Schicht: Im Durchschnitt umfasste eine Schicht im Jahr 2011 149 km, der gleiche Wert wie 2010. Einen leichten Rückgang von 137 km auf 134 km pro Schicht war bei den Fahrzeuge ohne Funk zu beobachten. Bei den 1-Fahrzeugbetrieben mit Funk stieg die Fahrleistung je Schicht mit 158 km im Jahr 2011 (2010: 147 km) deutlich an.
- Schichtdauer: Die durchschnittliche Schichtdauer blieb im Vergleich zum Vorjahr stabil: 2011 betrug sie 9,86 Stunden, in 2010 waren es 9,94 Stunden. Bei den Funkfahrzeugen blieb die Schichtdauer mit 9,73 Stunden in 2011 ebenfalls stabil (2010: 9,72). Bei Fahrzeugen ohne Funk sank dagegen die durchschnittliche Schichtdauer zum ersten Mal seit 2007 und zwar von 10,56 auf 10,23 Stunden.

Touren

- Tourenlänge: Die durchschnittliche Tourenlänge verkürzte sich leicht von 5,94 auf 5,90 km.
- Tourenstruktur: Die Tourenstruktur blieb wie bereits in den Vorjahren weitgehend stabil. „Mittel- und Langstreckentouren" (> 9 km) nahmen leicht zu.

Einsatzzeiten

- Tagesverlauf: Das Abend- und Nachtgeschäft hat 2011 leicht abgenommen. Dem steht ein Zuwachs des Morgen- und Mittagsgeschäfts (6:00 bis 16:00 Uhr) gegenüber.
- Wochenverlauf: Im Jahr 2011 war der Sonnabend in Bezug auf das Tourenaufkommen mit 16,48% der stärkste Tag. Der Freitag verlor seinen Status als tourenstärkster Tag der Woche und lag mit 16,20% auf Platz zwei.

** Alleinfahrer ohne Funk: 2011 geringe Datenbasis(4 Fahrzeuge).*
Alleinfahrer mit Funk: Bei den Alleinfahrern mir Funk war - wie in den Jahren zuvor - eine erhebliche Zahl von Fahrzeugen aus Randzentralen im Panel vertreten. Diese hatten – wie bereits 2010 - jedoch weniger Einfluss auf das Ergebnis der Teilgruppe, da die Zugänge des Jahres 2010 aus größeren Zentralen auch im Jahr 2011 am Panel teilnahmen.

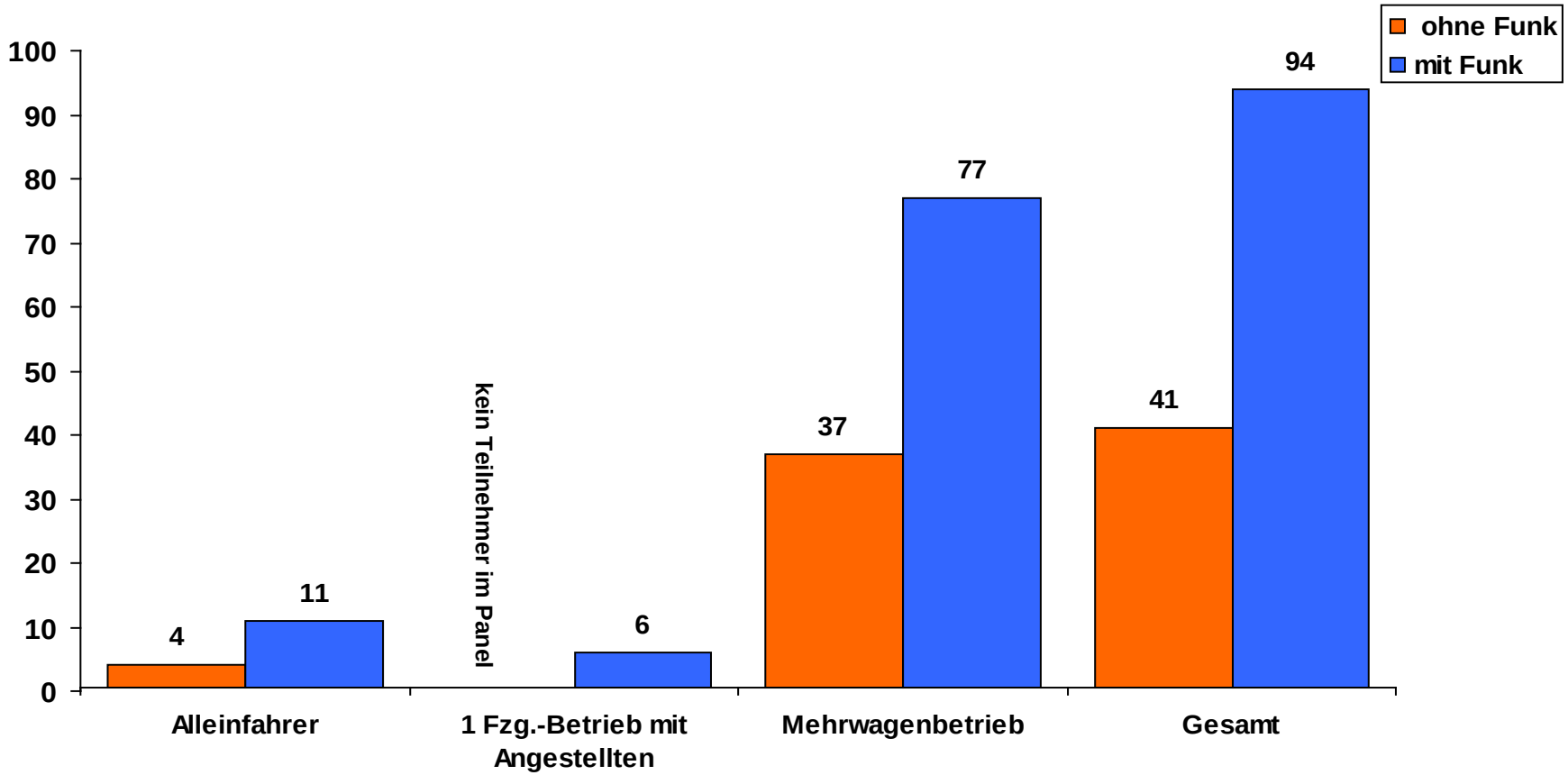
Auslastung

- Besetztkilometer: Insgesamt wurde 2011 ein leicht erhöhter Besetztanteil von 47,3% (2010: 46,9%) erreicht. Funkfahrzeuge kamen 2011 auf eine leicht gestiegene Auslastung von 47,9% (2010: 47,5%). Bei den Fahrzeugen ohne Funk stieg die Quote ebenfalls leicht von 44,6% auf 45,2%.
- Besetztzeit: 2011 waren die Hamburger Taxen zeitlich zu 27,32% ausgelastet und erreichten damit in etwa die Auslastung des Jahres 2010 (27,39%). Funkfahrzeuge fuhren mit 29,2% ein wenig ineffektiver als 2010 (29,5%). Fahrzeuge ohne Funk verbesserten mit 22,2% ihren Auslastung leicht gegenüber dem Vorjahr (21,8%).

** Alleinfahrer ohne Funk: Geringe Datenbasis(4 Fahrzeuge).*
Alleinfahrer mit Funk: Bei den Alleinfahrern mir Funk war - wie in den Jahren zuvor - eine erhebliche Zahl von Fahrzeugen aus Randzentralen im Panel vertreten. Diese hatten – wie bereits 2010 - jedoch weniger Einfluss auf das Ergebnis der Teilgruppe, da die Zugänge des Jahres 2010 aus größeren Zentralen auch im Jahr 2011 am Panel teilnahmen.

Panelstruktur

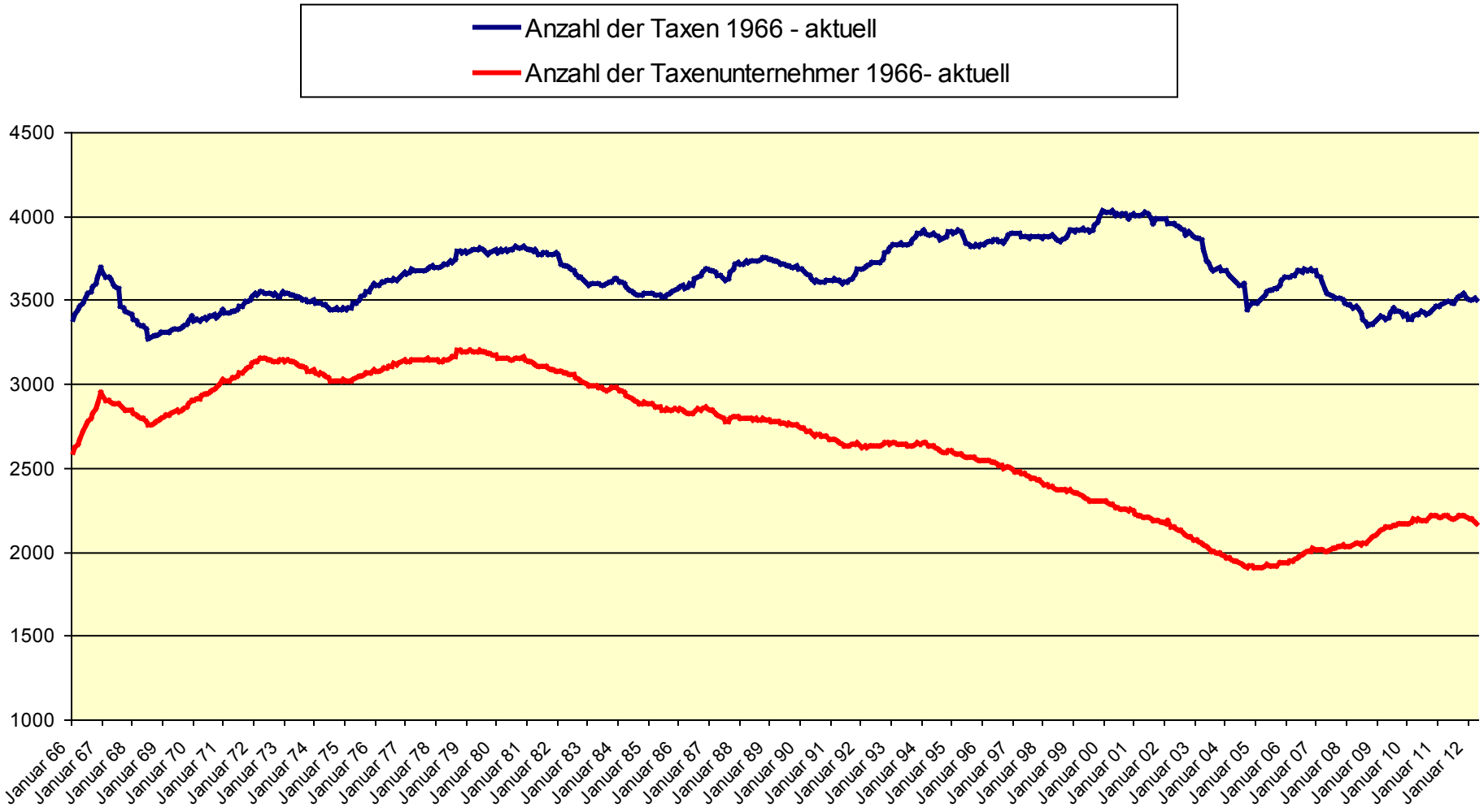
Ø Anzahl Teilnehmer 2011



Gesamtanzahl Fahrzeuge (inkl. Zu- und Abgänge) im Panel: 135

Anzahl Taxen 1966 – 2012 (April)

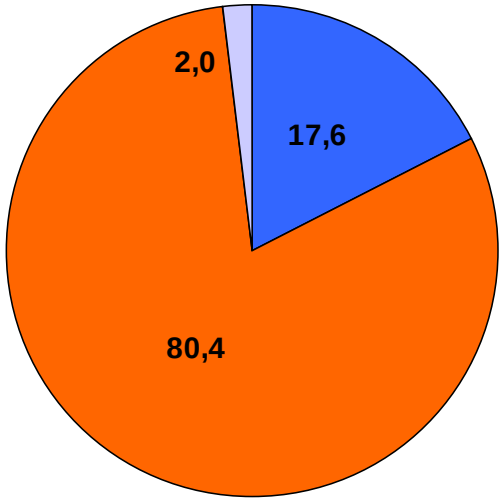
Anzahl zugelassener Taxen in Hamburg, nach Jahren



Tarifstrukturdaten 2009 – 2011

Tarifelemente in % und Euro (netto)

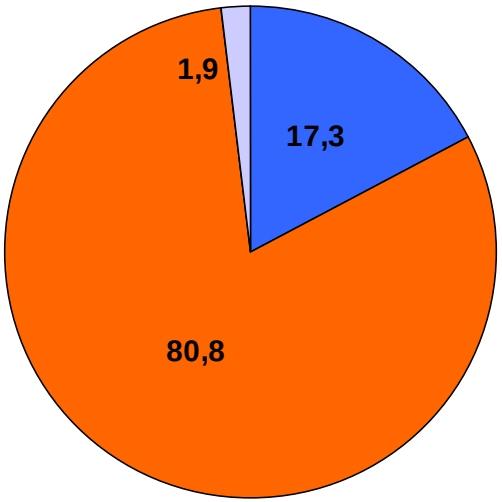
2009



■ Grundpreis ■ Fahrtpreis □ Wartegeld

Grundpreis	865.342,00 €
Fahrtpreis	3.948.033,00 €
Wartegeld	99.204,00 €

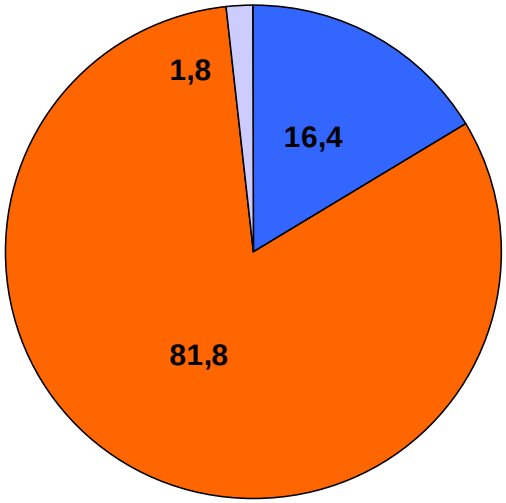
2010



■ Grundpreis ■ Fahrtpreis □ Wartegeld

Grundpreis	1.080.613,00 €
Fahrtpreis	5.047.523,00 €
Wartegeld	117.189,00 €

2011



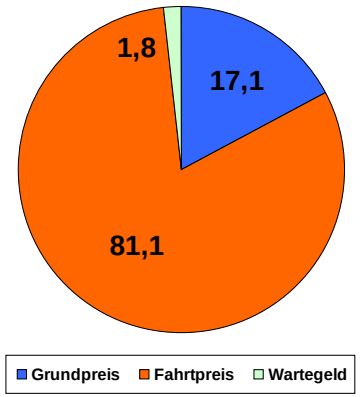
■ Grundpreis ■ Fahrtpreis □ Wartegeld

Grundpreis	958.502,99 €
Fahrtpreis	4.778.135,05 €
Wartegeld	104.156,45 €

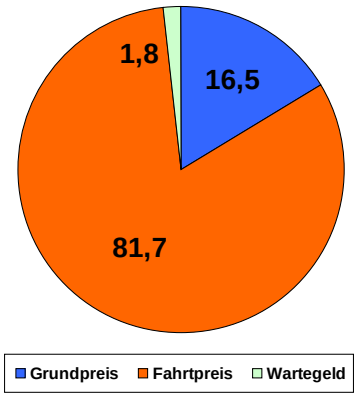
Tarifstrukturdaten 2011

Tarifelemente, je Quartal, in %

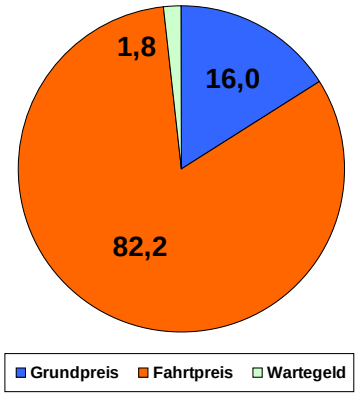
1. Quartal



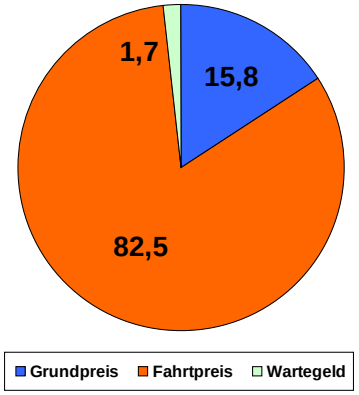
2. Quartal



3. Quartal

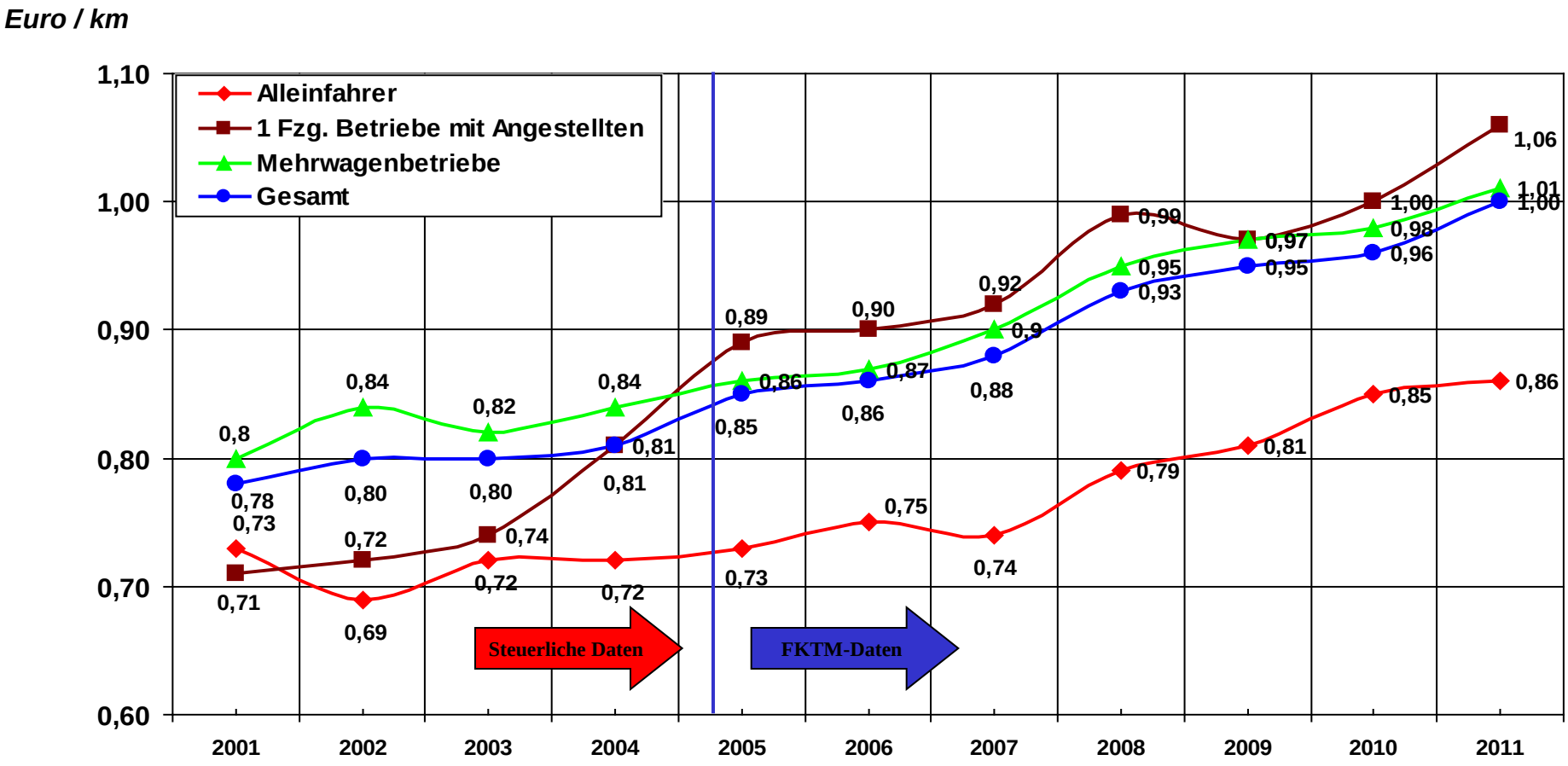


4. Quartal



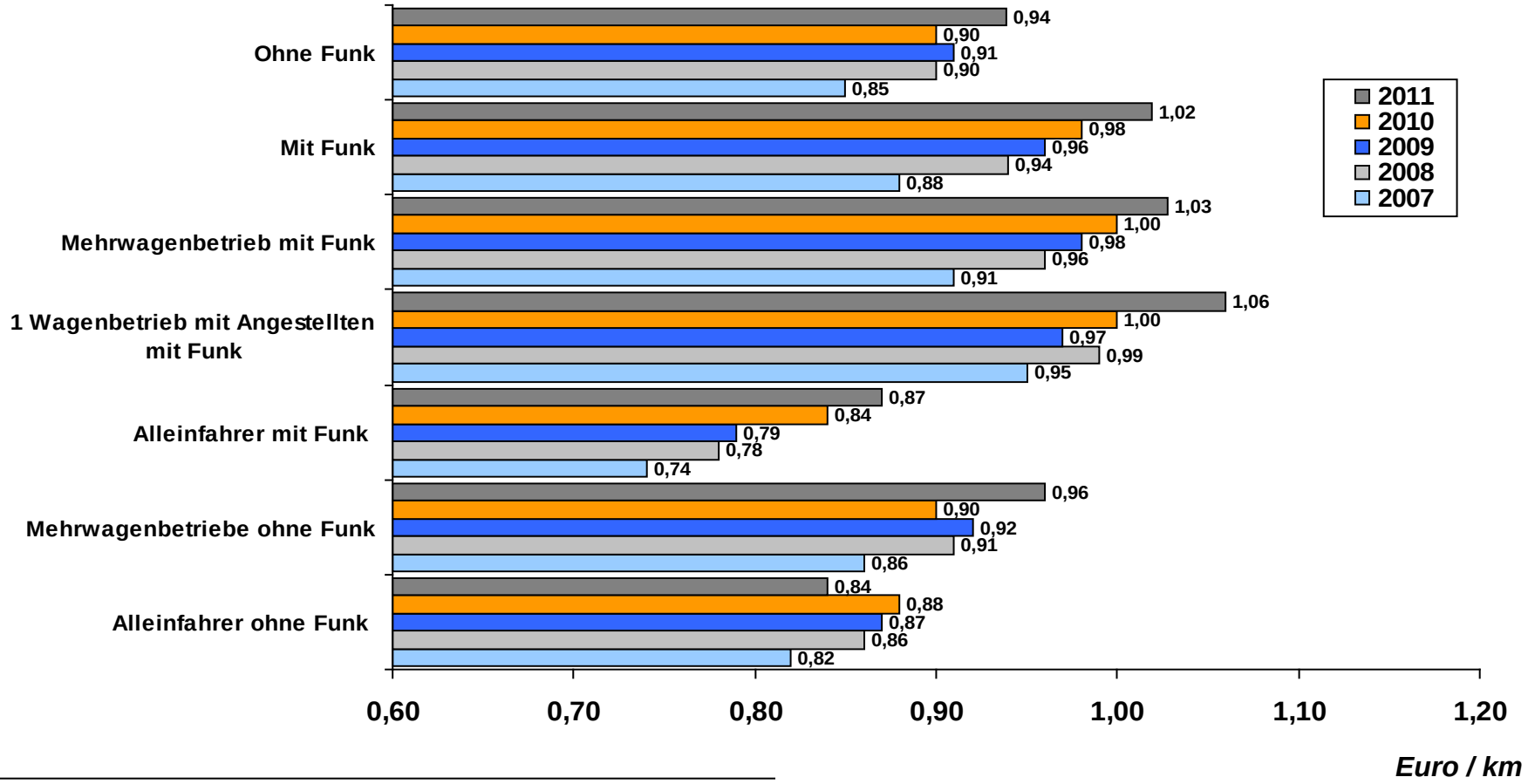
Umsatz pro Kilometer

Nach Betriebstyp, 2001 – 2011, netto



Umsatz pro Kilometer

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2007 - 2011, netto

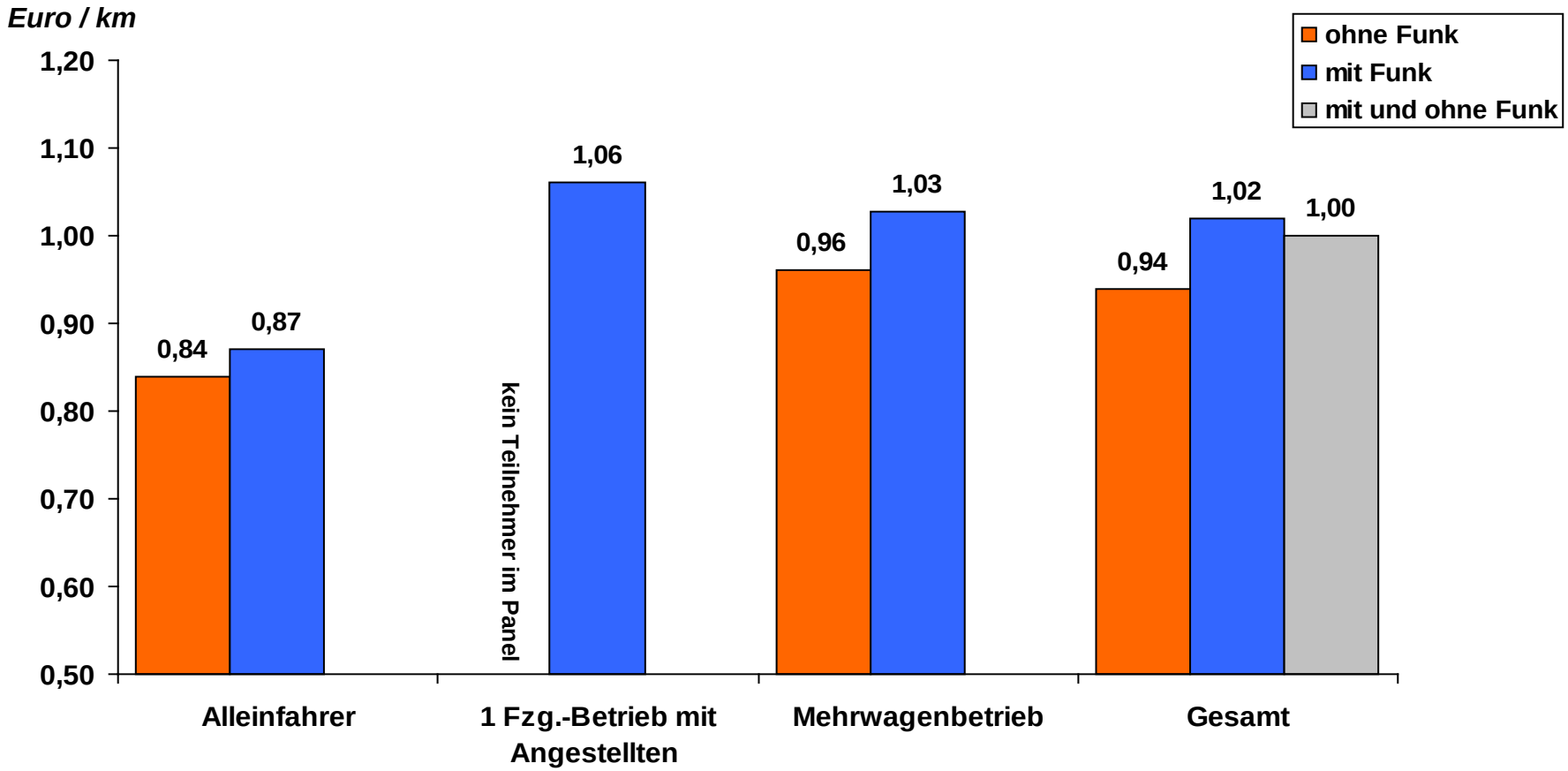


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Kilometer

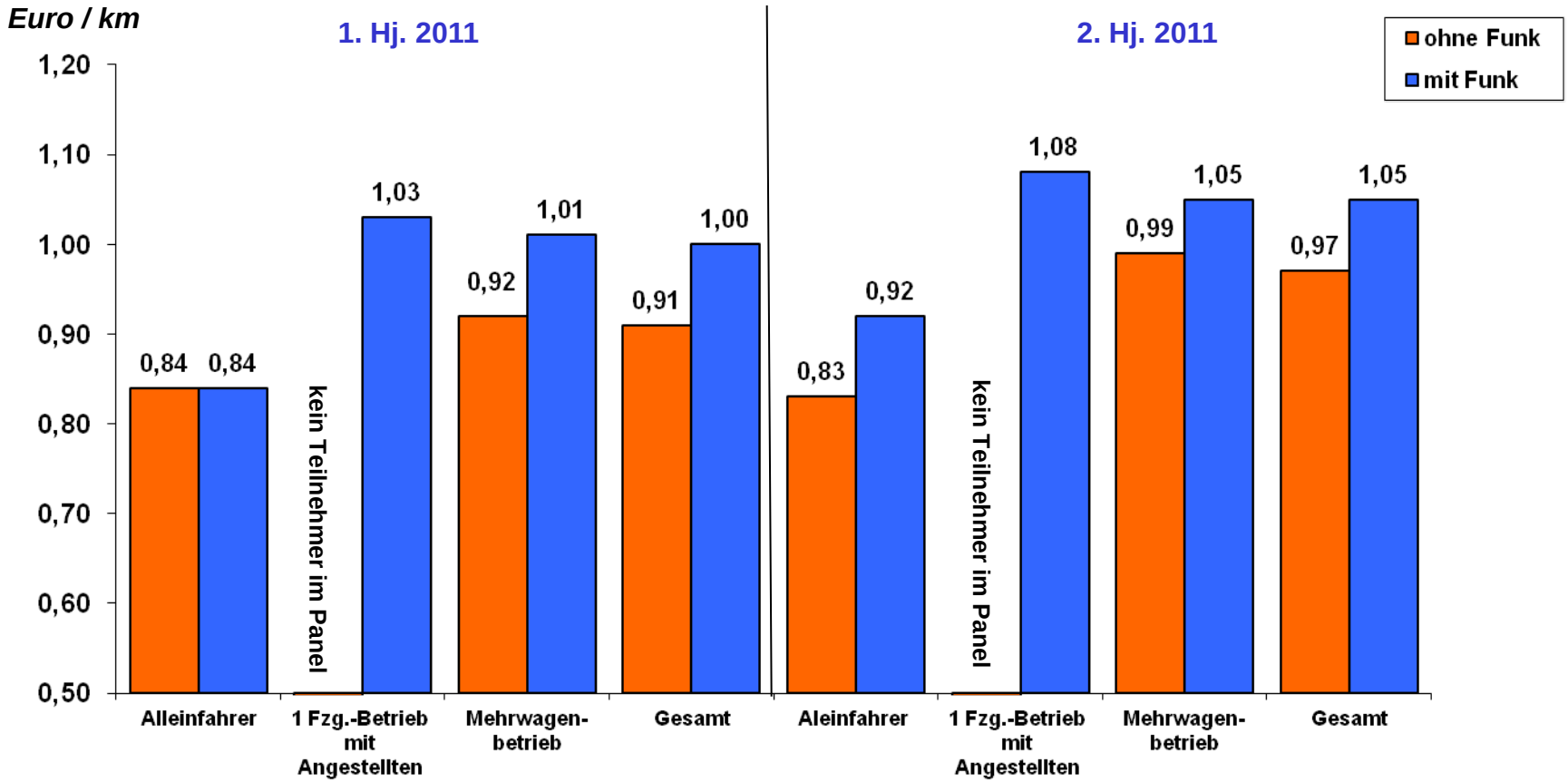
Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2011, netto



Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Kilometer

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Halbjahr 2011, netto

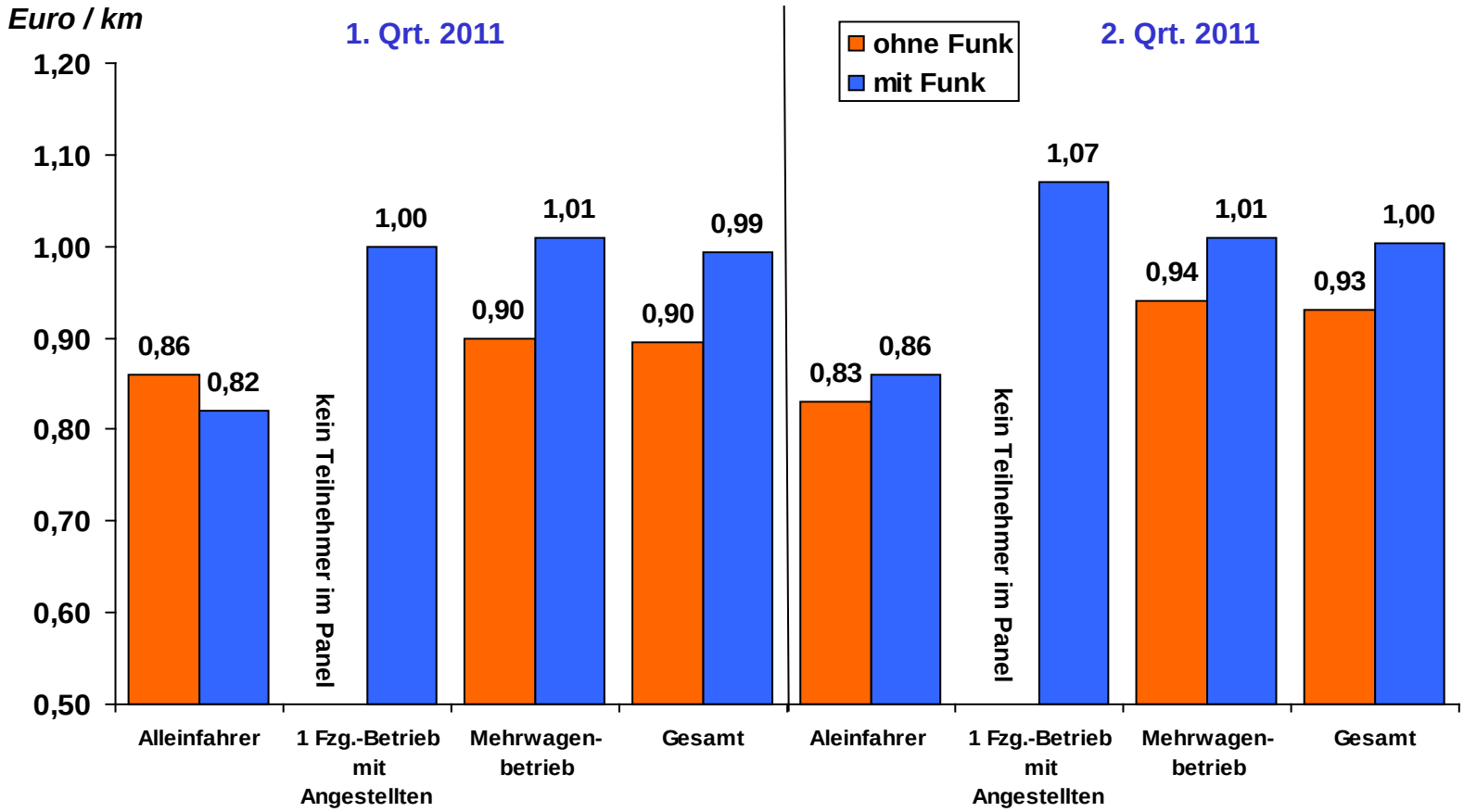


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge, 2. HJ 2011: 3 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Kilometer

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

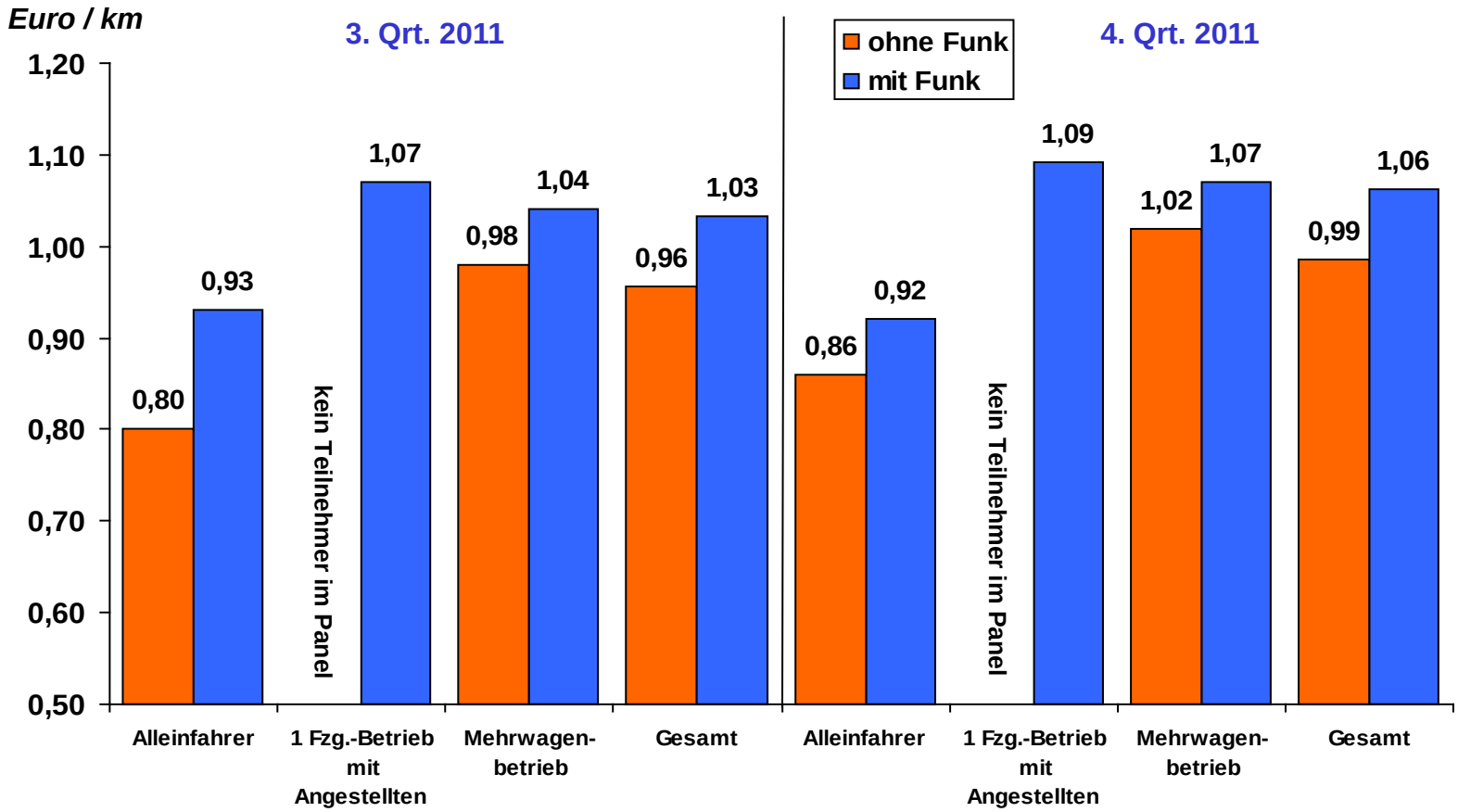


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Kilometer

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

Anpassung des Hamburger Taxitarifes zum 01.08.2011

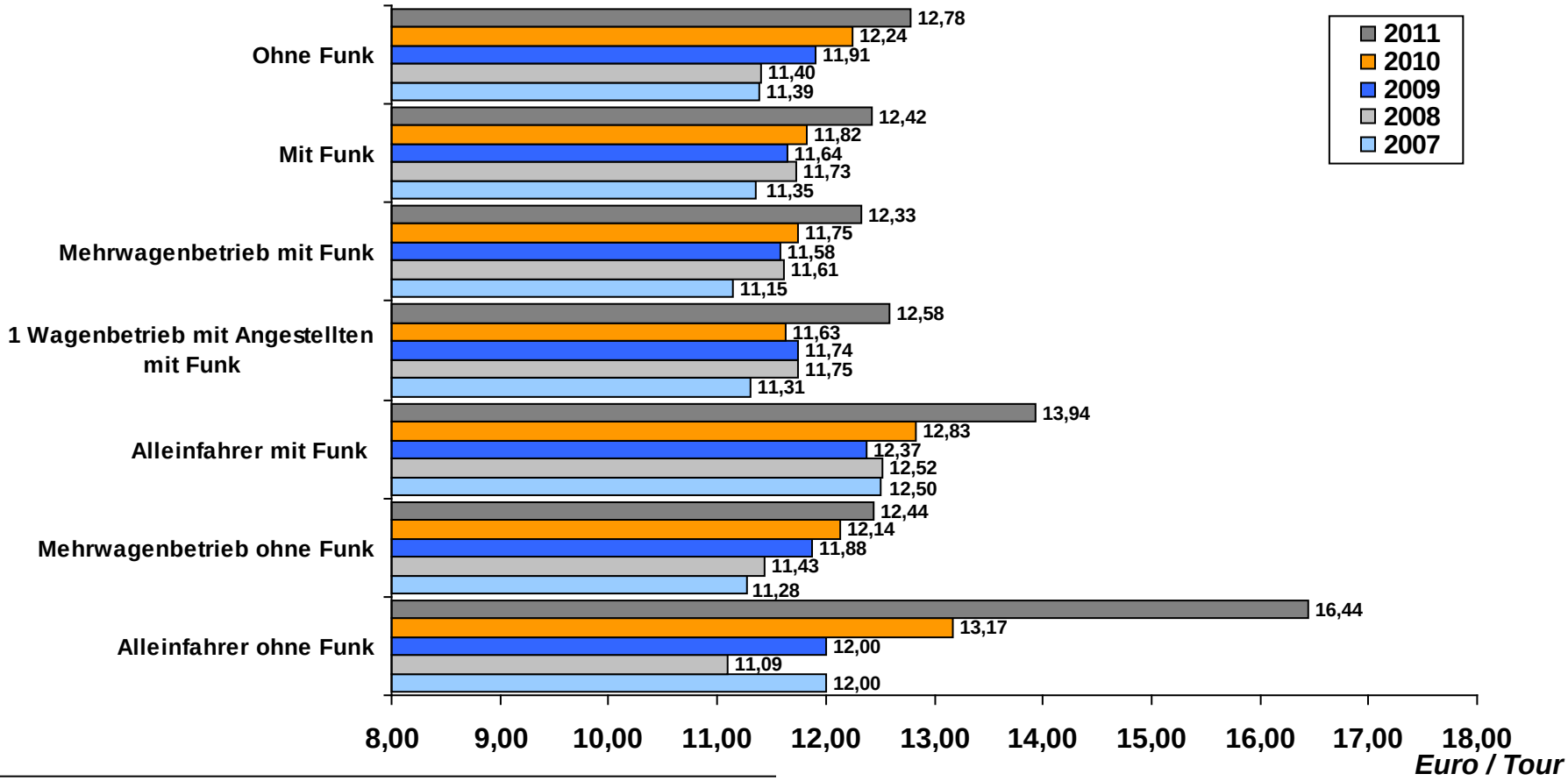


Alleinfahrer ohne Funk: *2. Halbjahr 2011 sehr geringe Datenbasis (3 Fahrzeuge). Wegfall eines vermutlich umsatzschwachen Panelteilnehmers.*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Tour

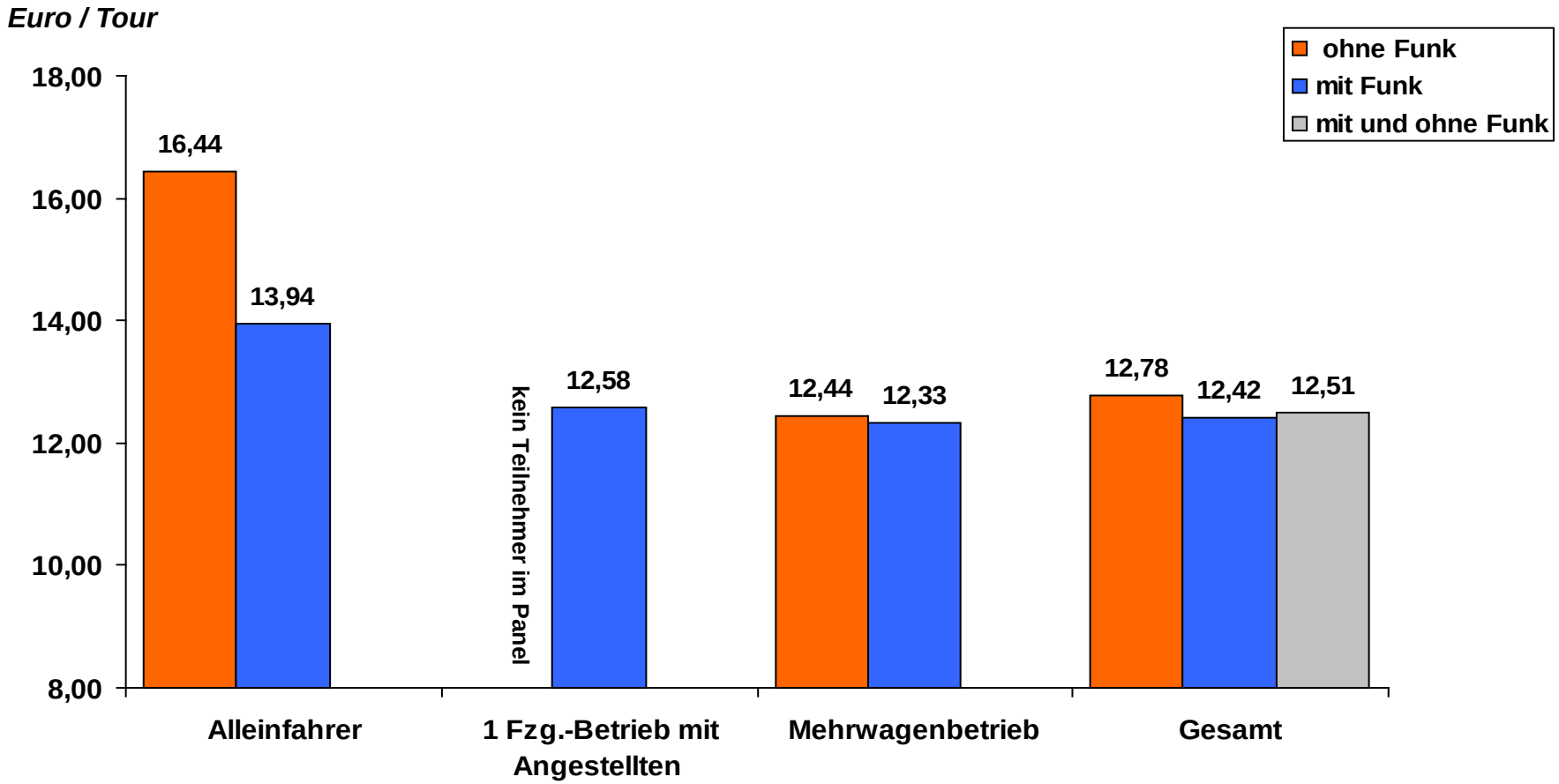
Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2007 - 2011, netto



Alleinfahrer ohne Funk: 2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)
Alleinfahrer mit Funk: verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010

Umsatz pro Tour

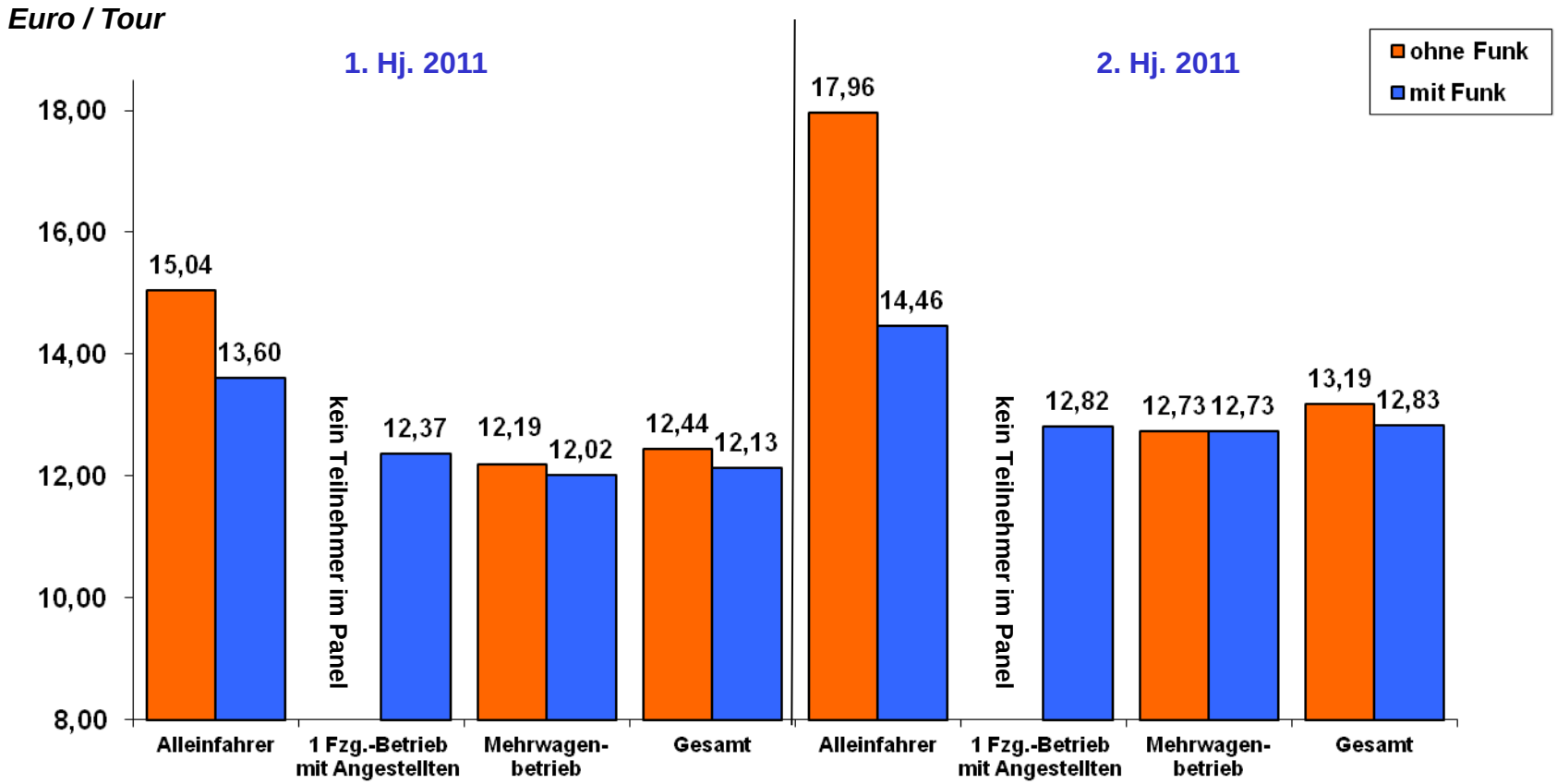
Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2011, netto



Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Tour

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Halbjahr 2011, netto

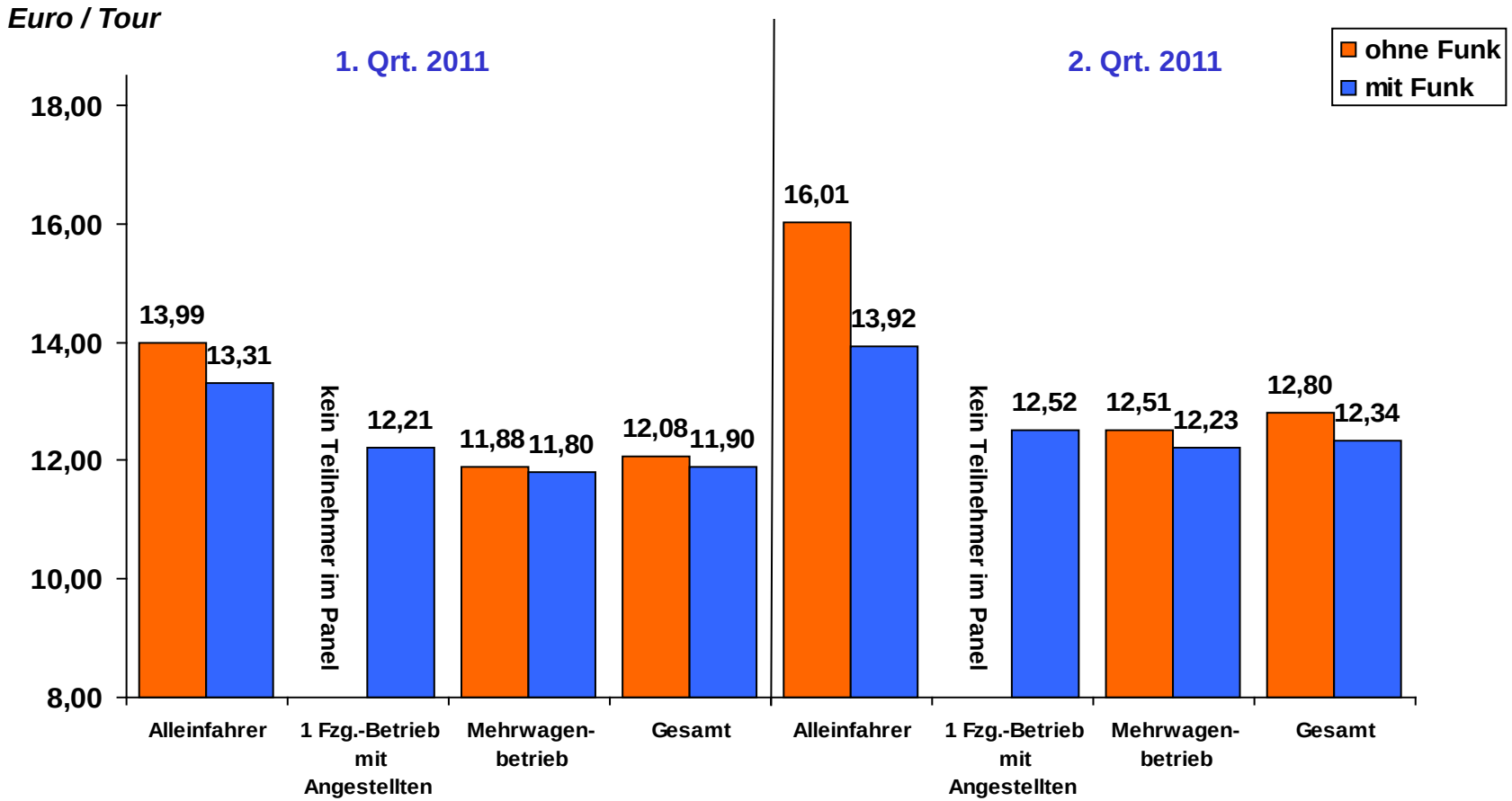


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge, 2. HJ 2011: 3 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Tour

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

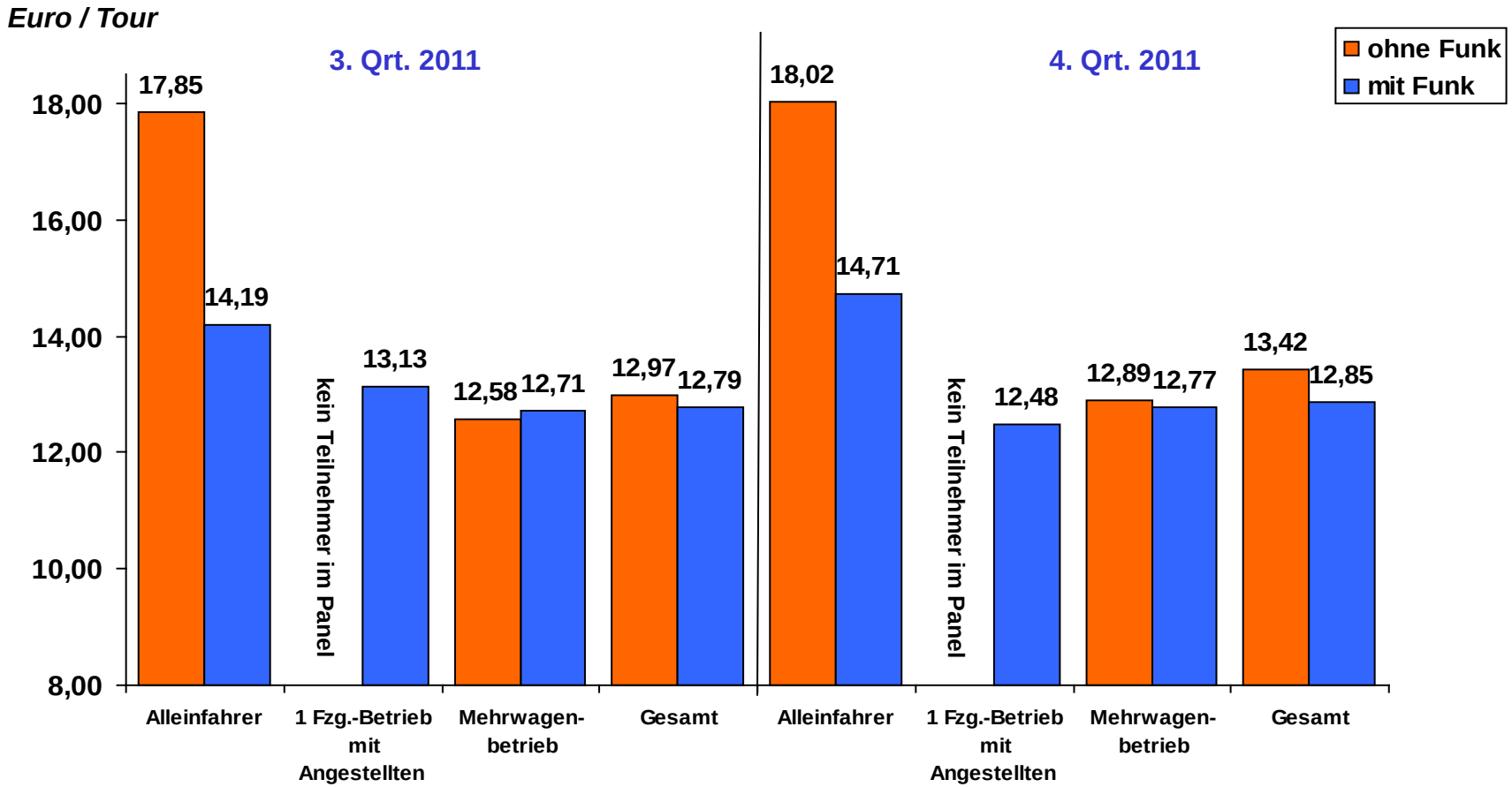


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Tour

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

Anpassung des Hamburger Taxitarifes zum 01.08.2011

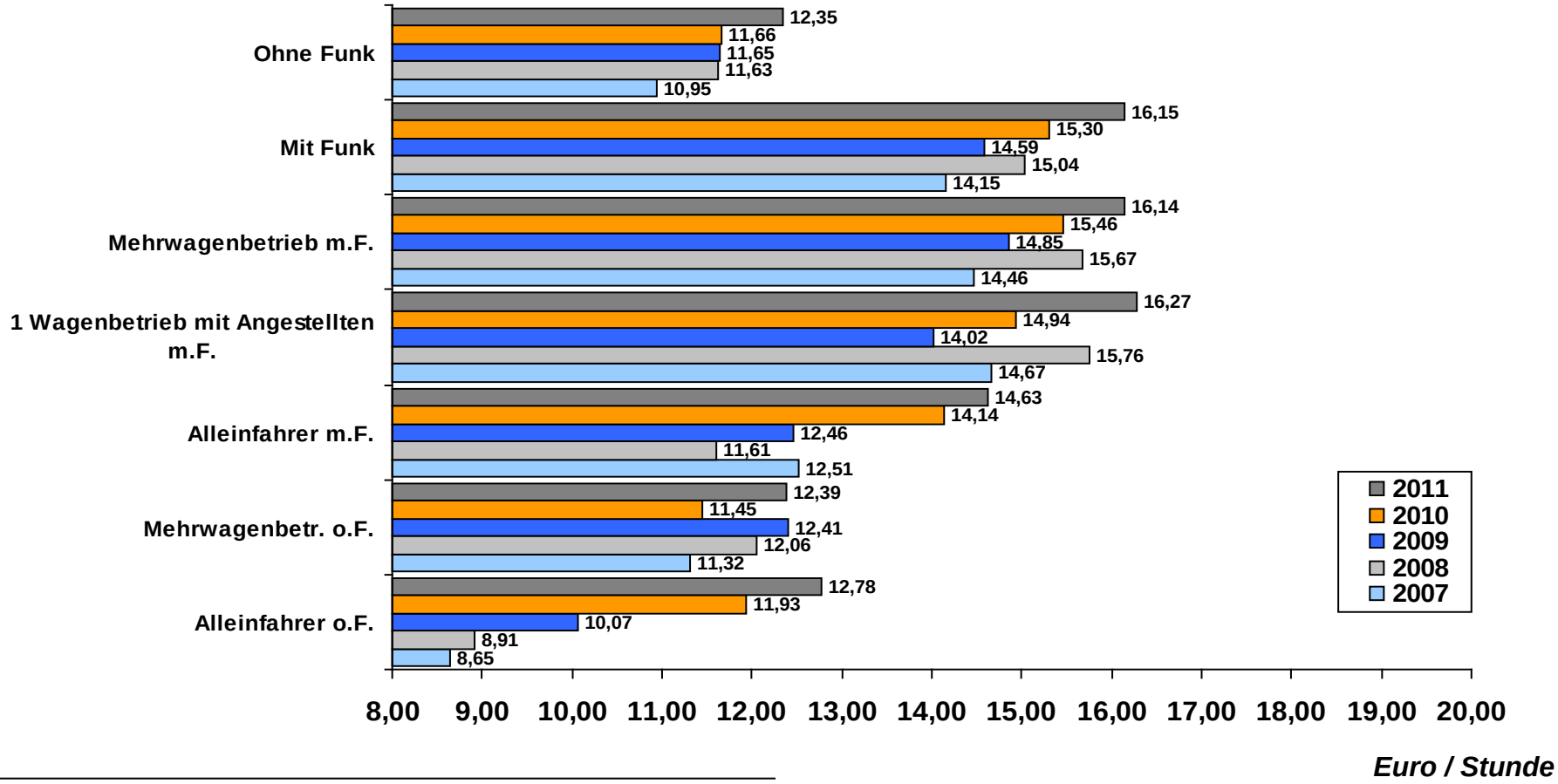


Alleinfahrer ohne Funk: *2. Halbjahr 2011 sehr geringe Datenbasis (3 Fahrzeuge). Wegfall eines vermutlich umsatzschwachen Panelteilnehmers.*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Stunde

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2007 - 2011, netto

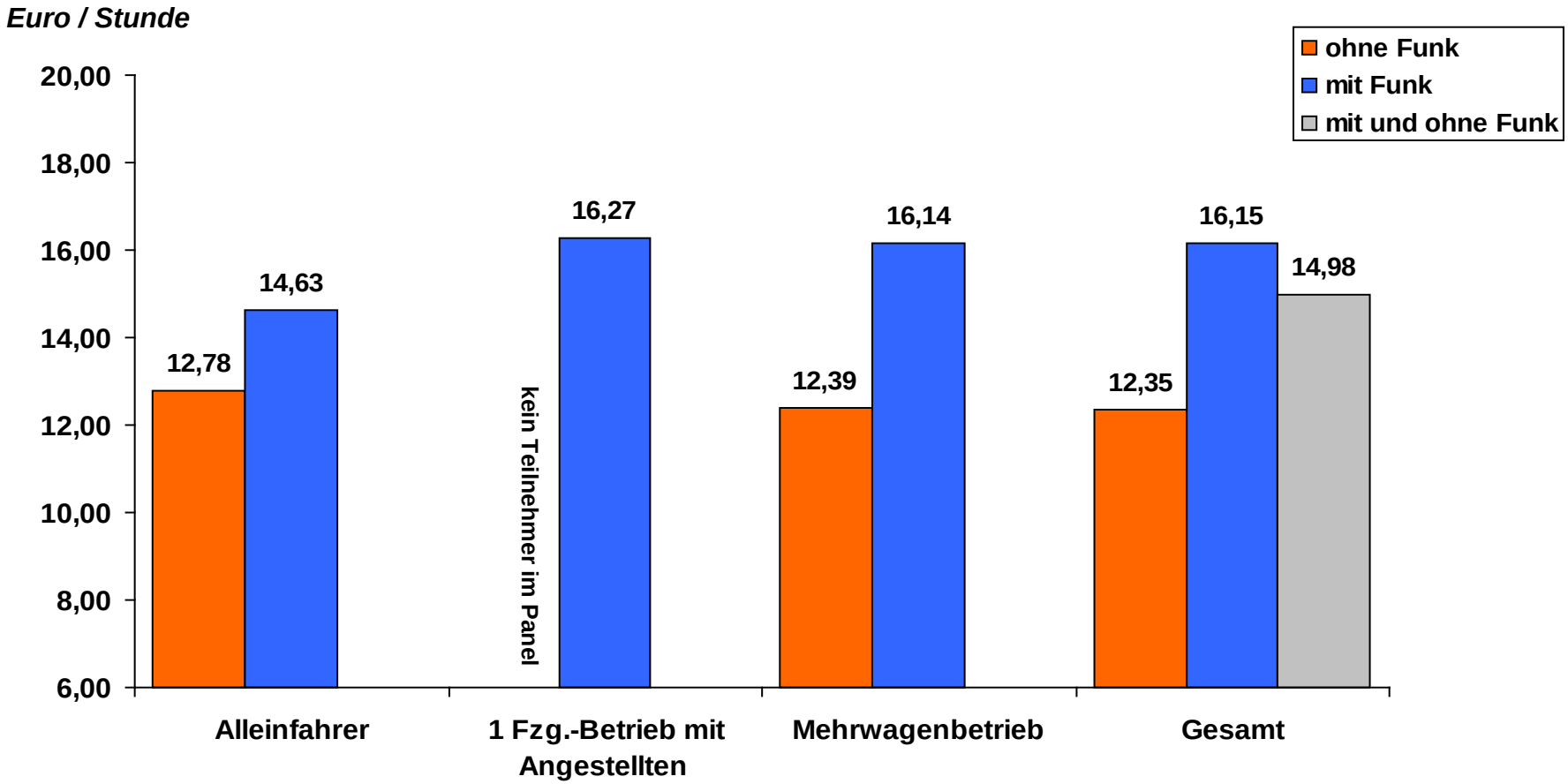


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Stunde

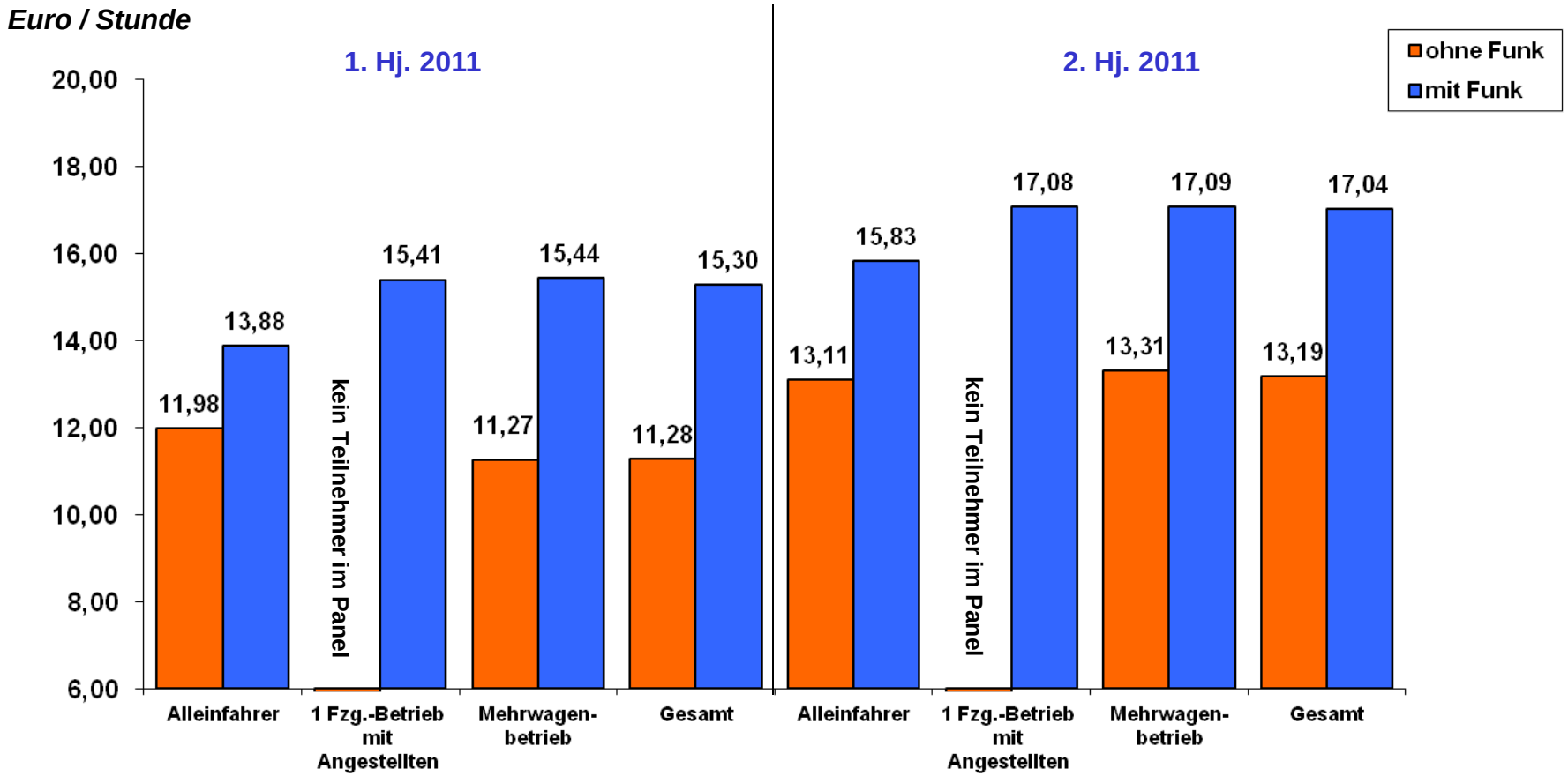
Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, 2011, netto



Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Stunde

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Halbjahr 2011, netto

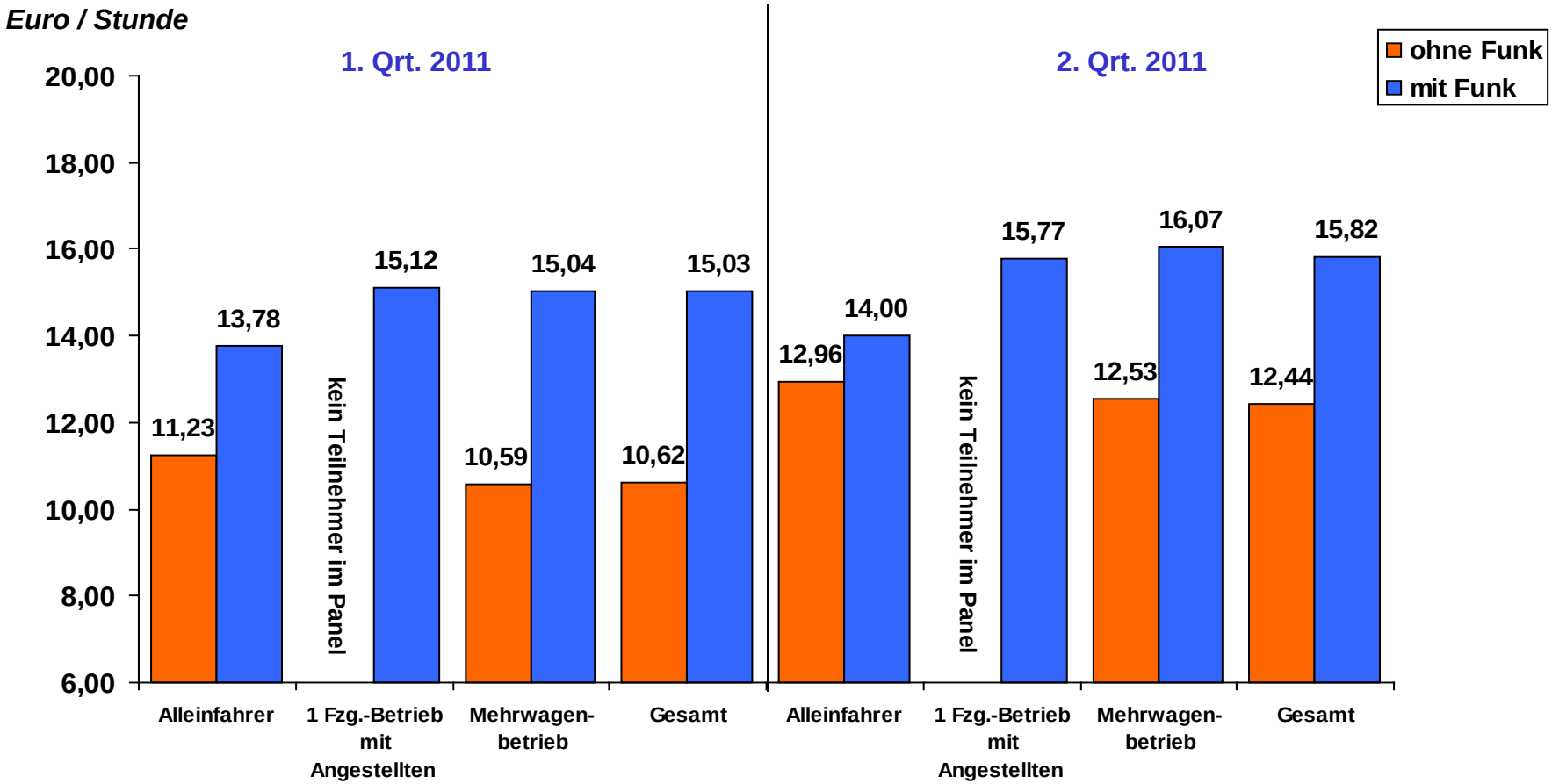


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge, 2. HJ 2011: 3 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Stunde

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

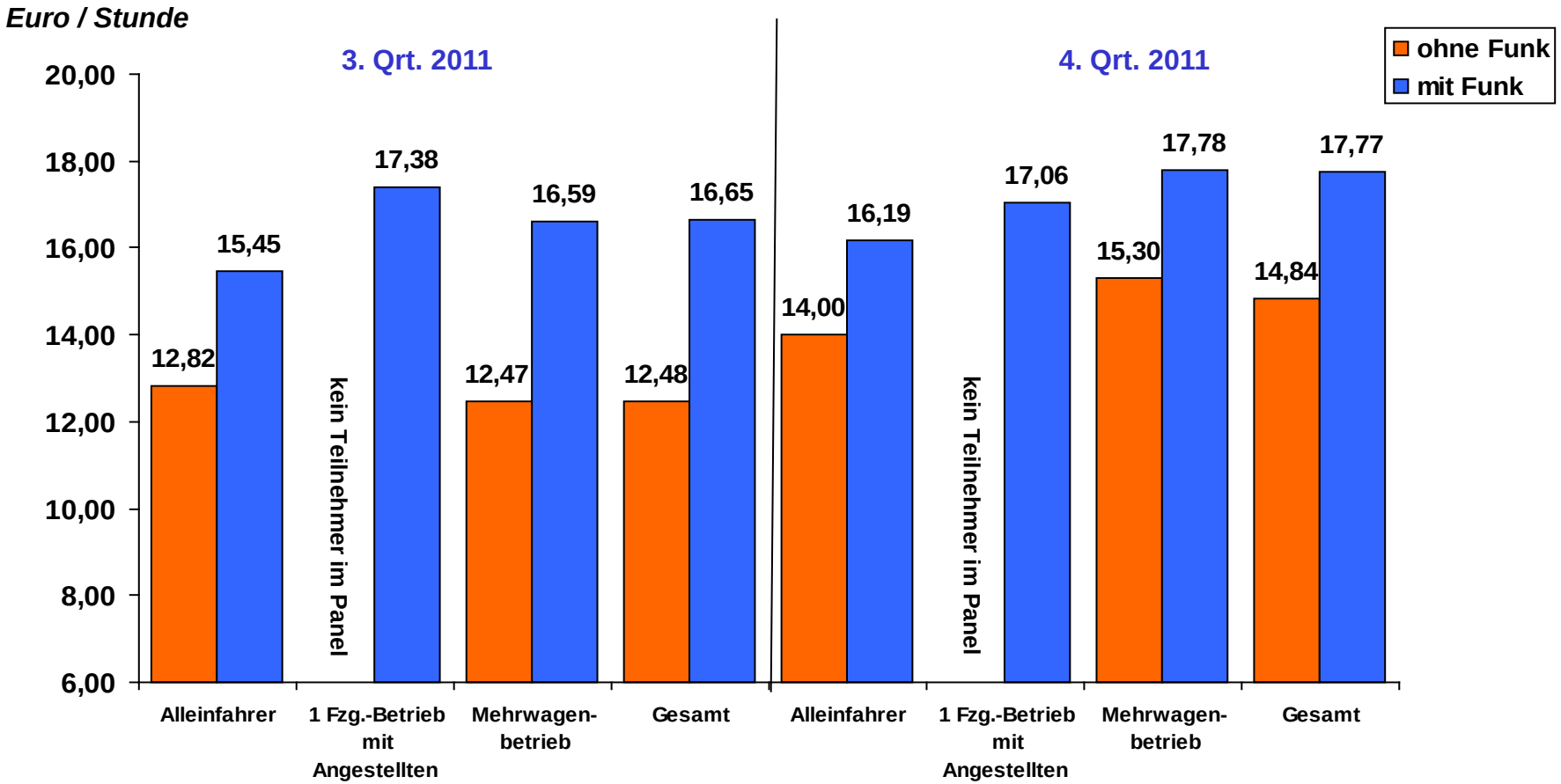


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz pro Stunde

Nach Betriebstyp, mit und ohne Funk, je Quartal 2011, netto

Anpassung des Hamburger Taxitarifes zum 01.08.2011

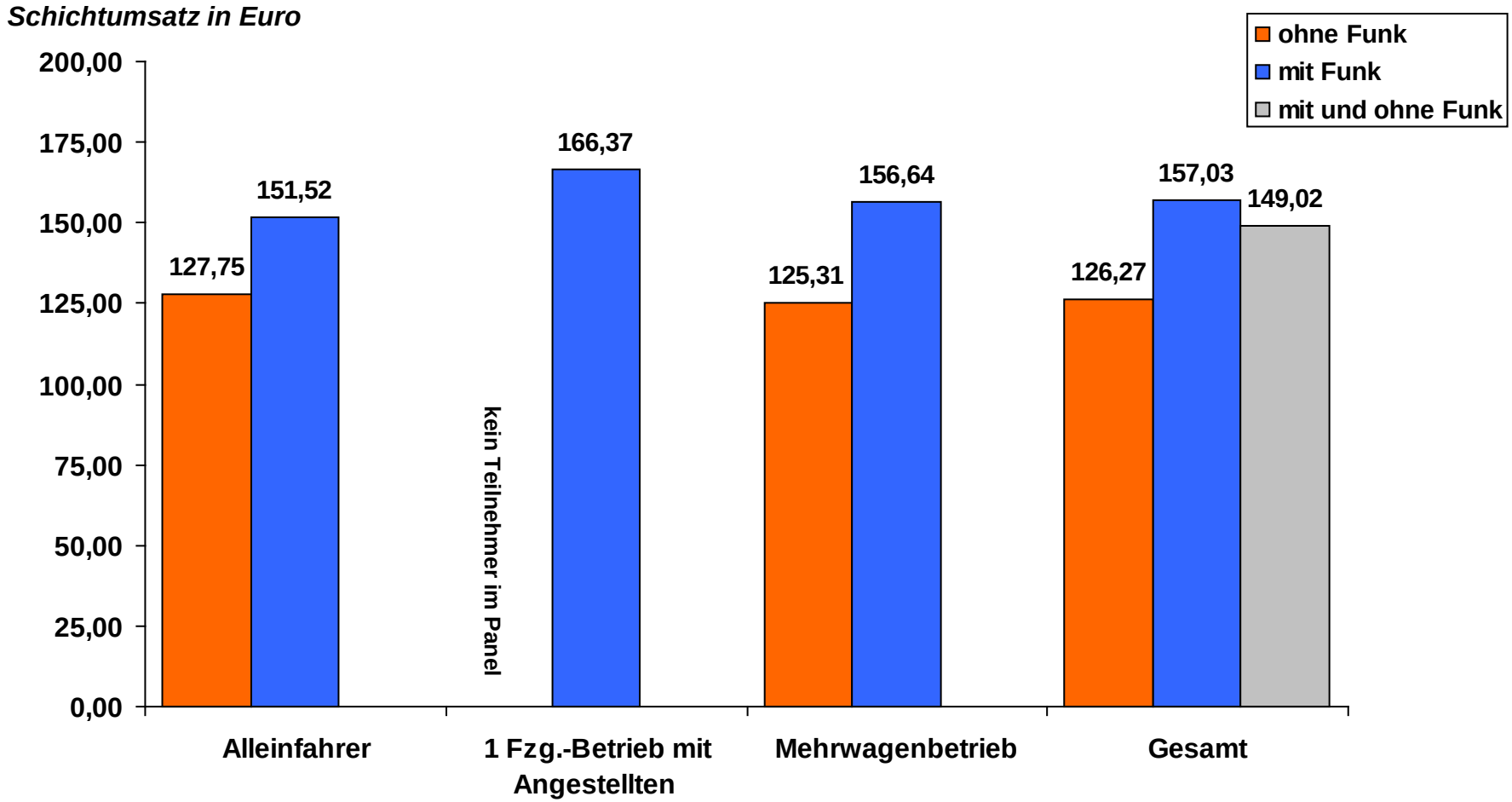


Alleinfahrer ohne Funk: *2. Halbjahr 2011 sehr geringe Datenbasis (3 Fahrzeuge). Wegfall eines vermutlich umsatzschwachen Panelteilnehmers.*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Umsatz nach Schichten

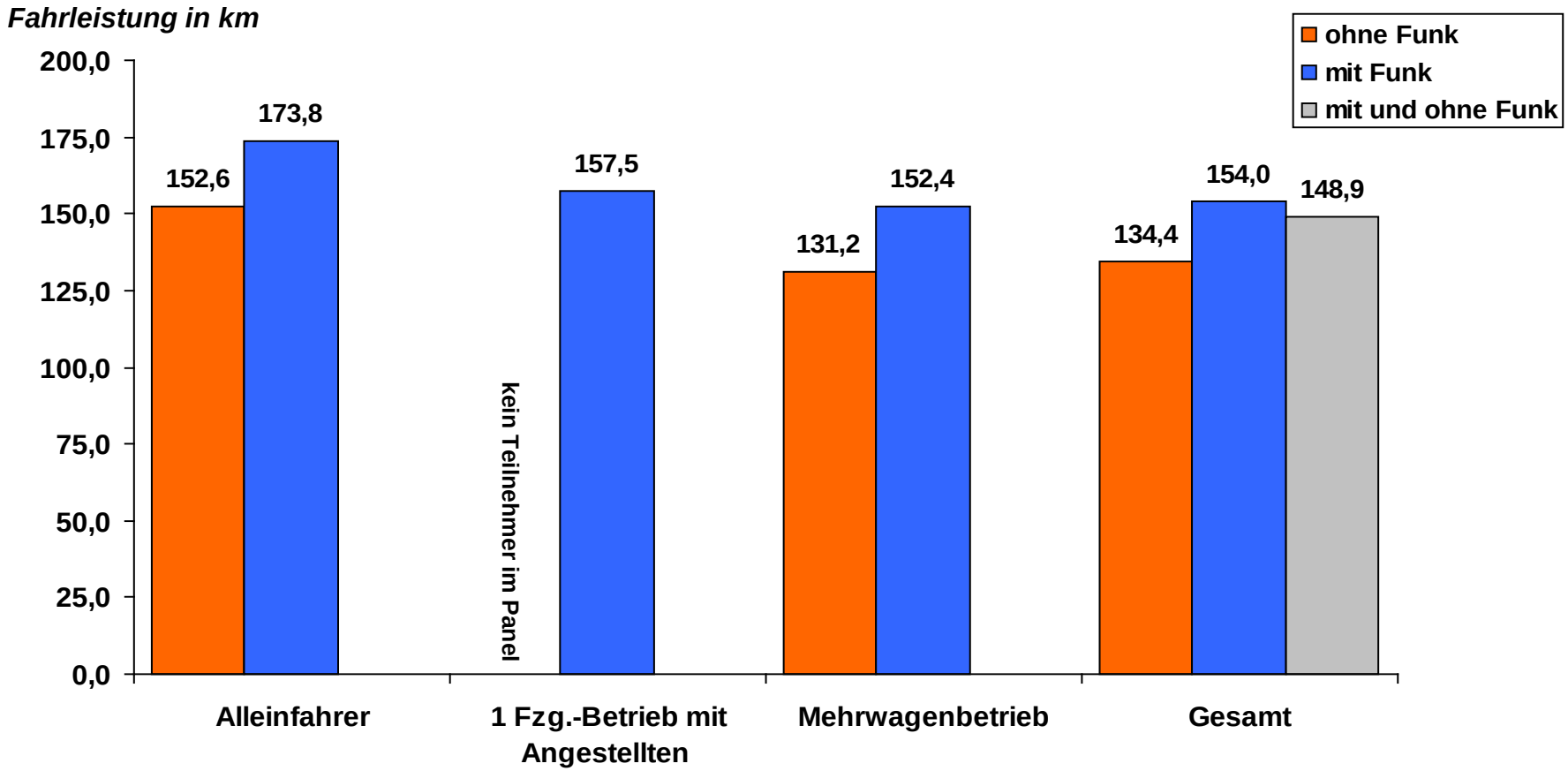
Nach Betriebstyp 2011, in Euro



Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*
Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Fahrleistung nach Schichten

Nach Betriebstyp 2011, in km

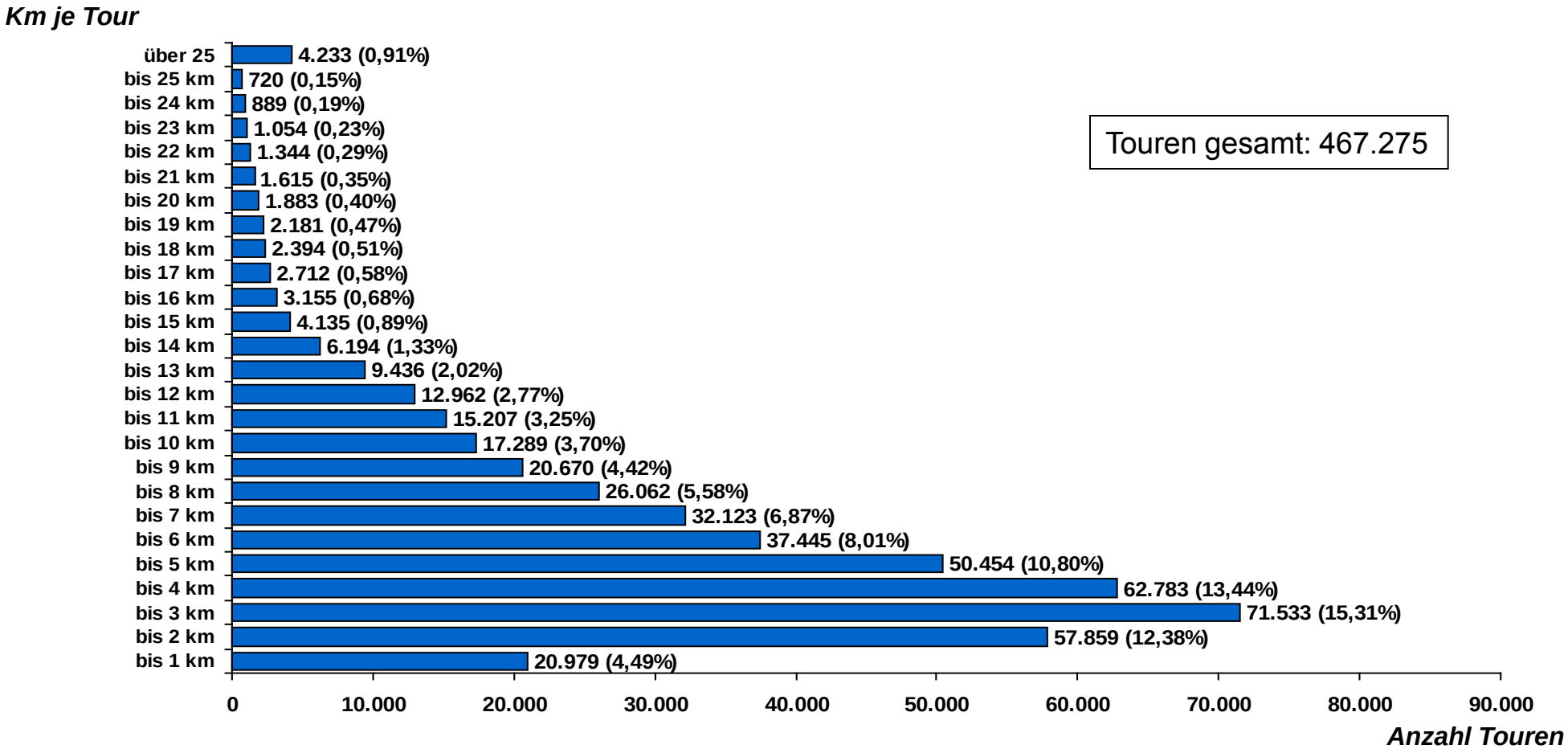


Alleinfahrer ohne Funk: *2011 geringe Datenbasis (4 Fahrzeuge)*

Alleinfahrer mit Funk: *verminderter Einfluss der Stadtteilzentralen durch Zugänge aus größeren Zentralen in 2010*

Kilometerstaffel nach Touren

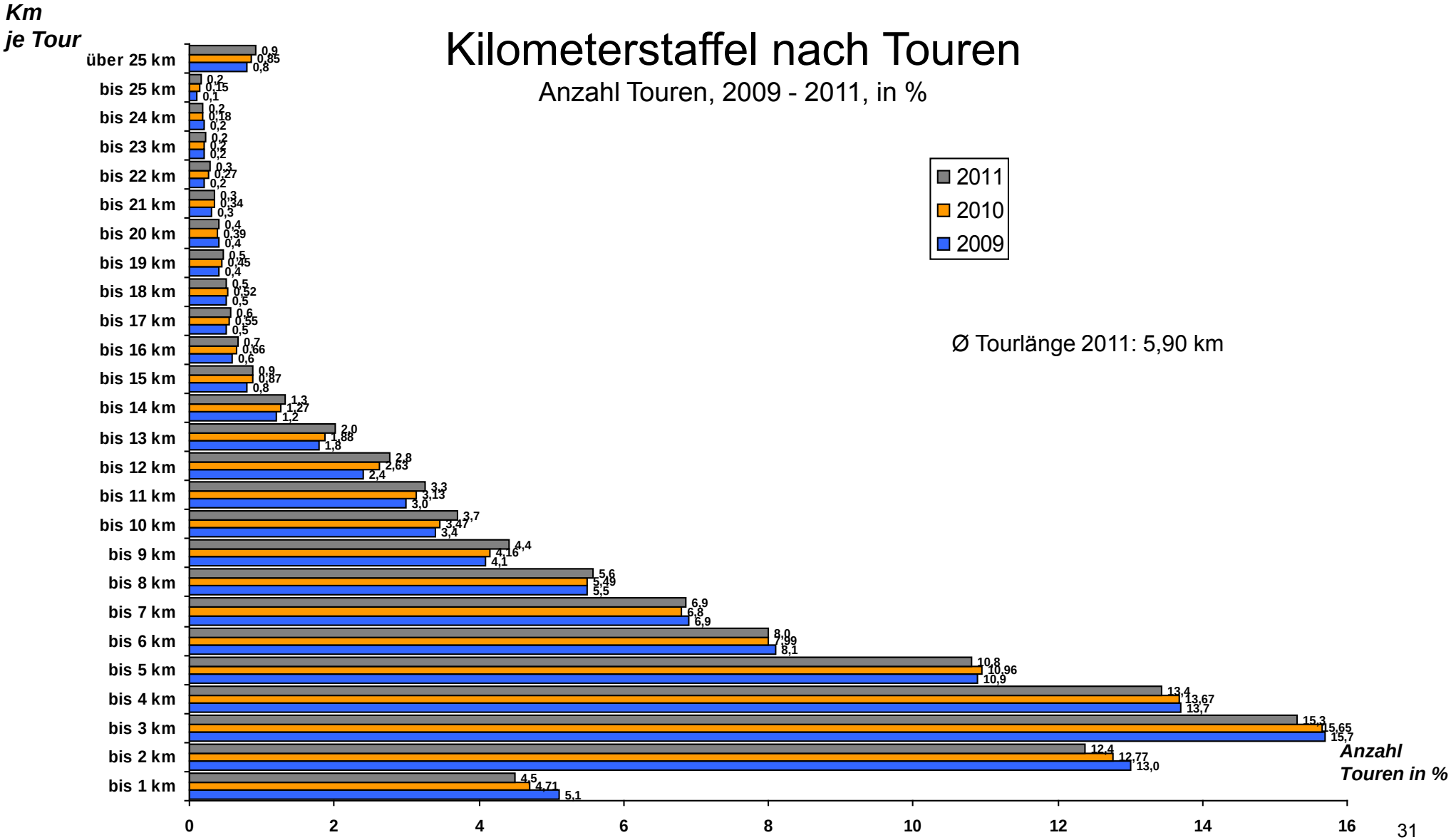
Anzahl Touren, 2011



Touren gesamt: 467.275

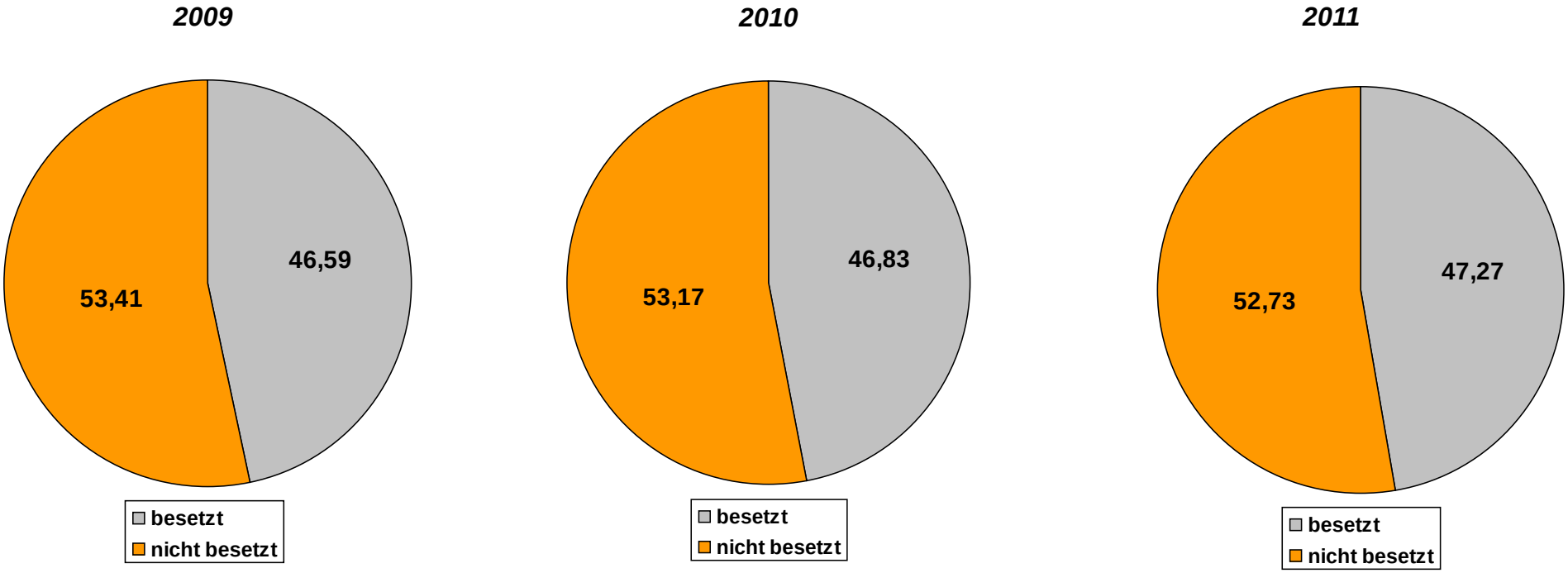
Kilometerstaffel nach Touren

Anzahl Touren, 2009 - 2011, in %



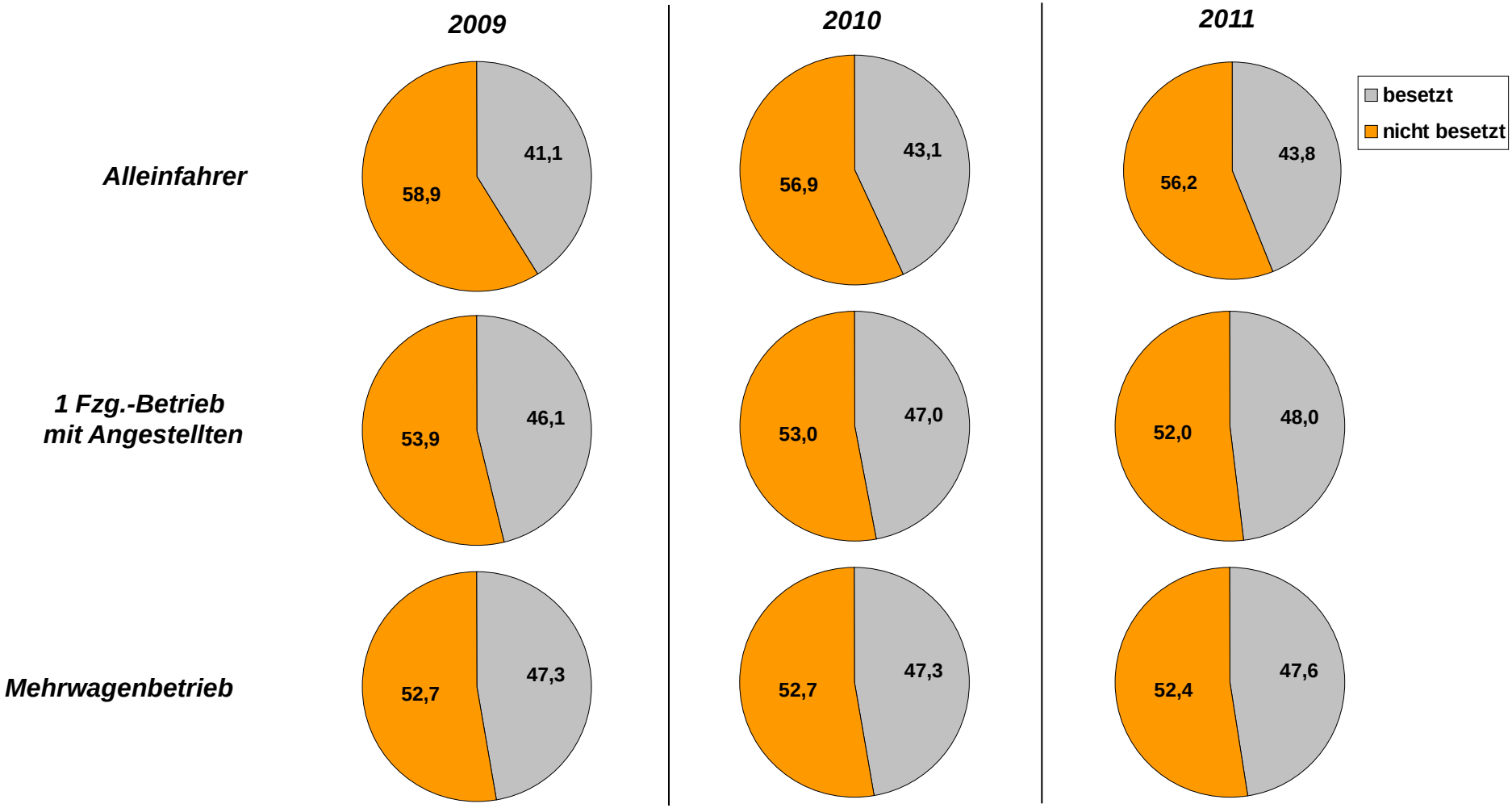
Besetztkilometer

Gesamt, 2009 – 2011, in %



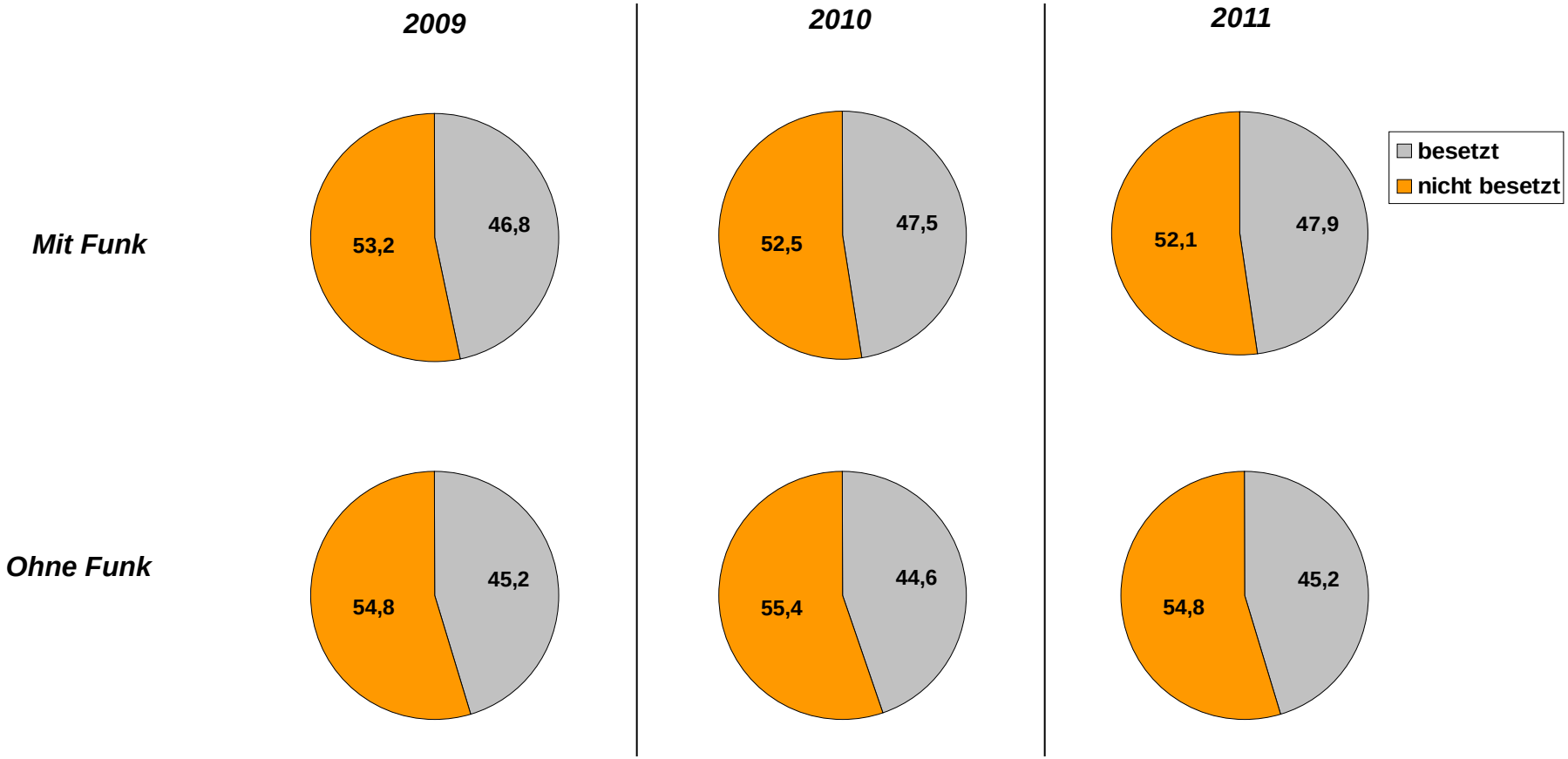
Besetztkilometer

Nach Betriebstyp, 2009 – 2011, in %



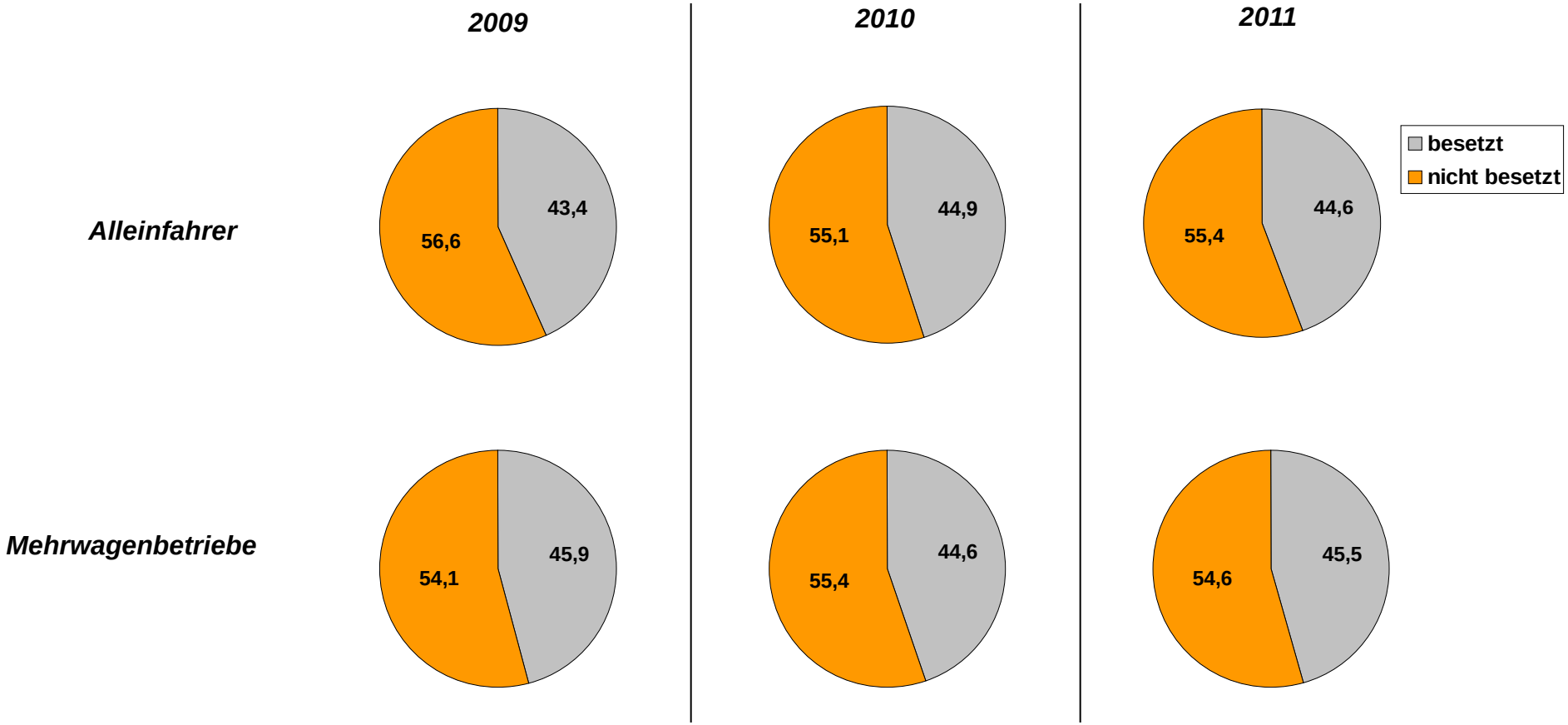
Besetztkilometer

Nach Funkzugehörigkeit, 2009 – 2011, in %



Besetztkilometer

Nach Fahrzeugen ohne Funk, 2009 – 2011, in %

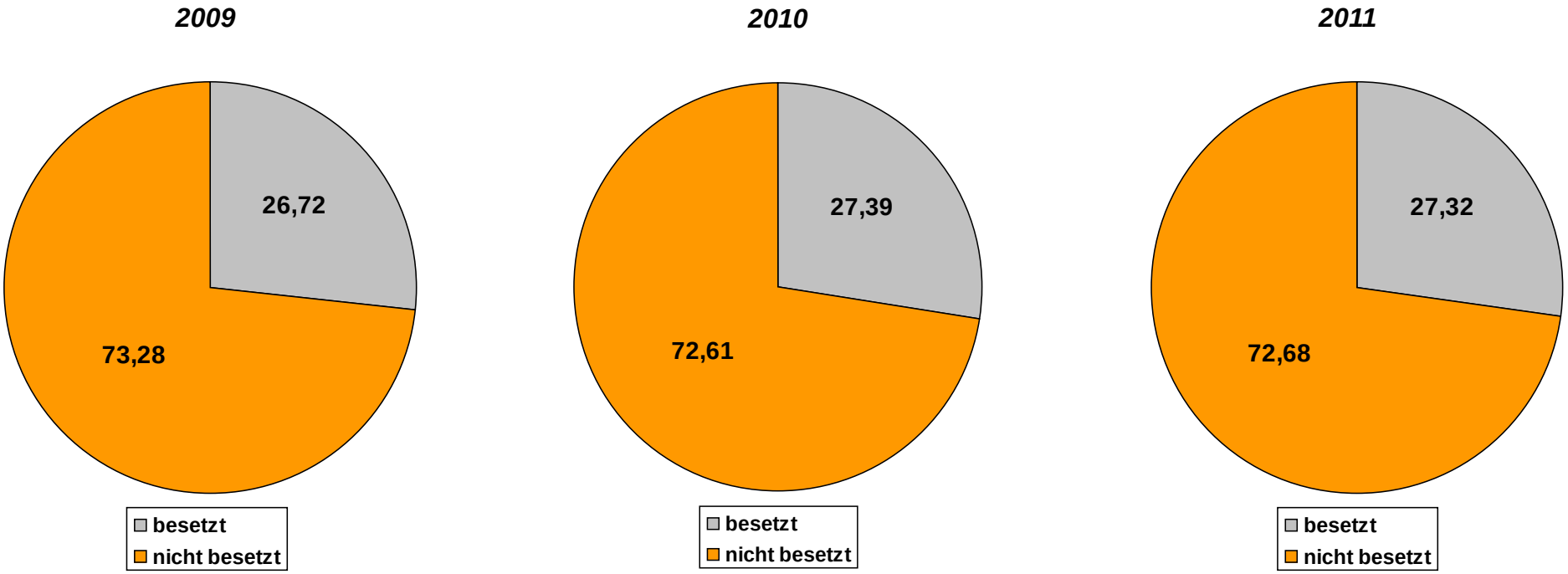


Alleinfahrer ohne Funk
1 Fzg. Betriebe mit Angestellten ohne Funk:

geringe Datenbasis
ab 2008 keine Teilnehmer mehr im Panel

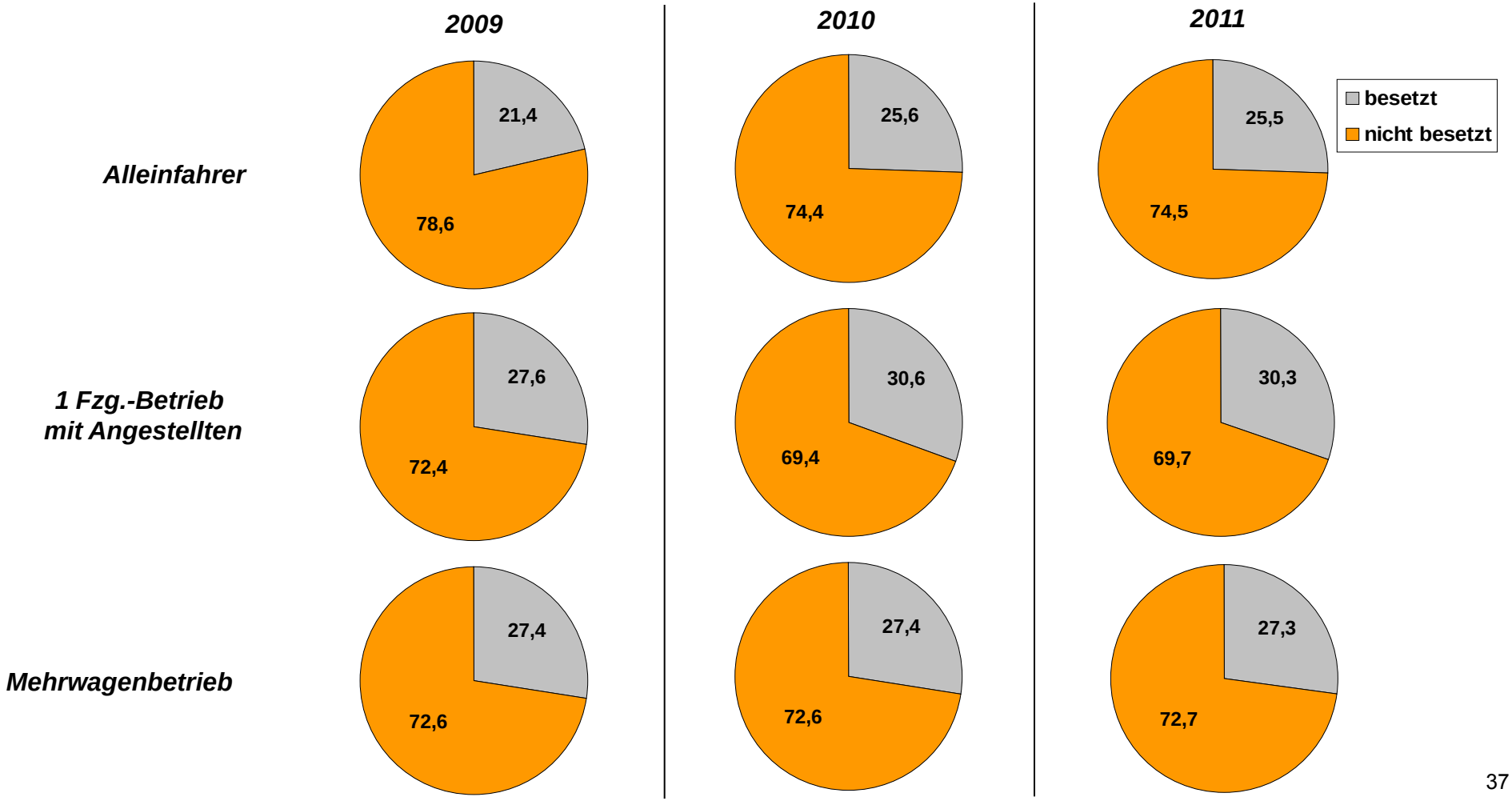
Besetztzeiten

Gesamt, 2009 – 2011, in %,



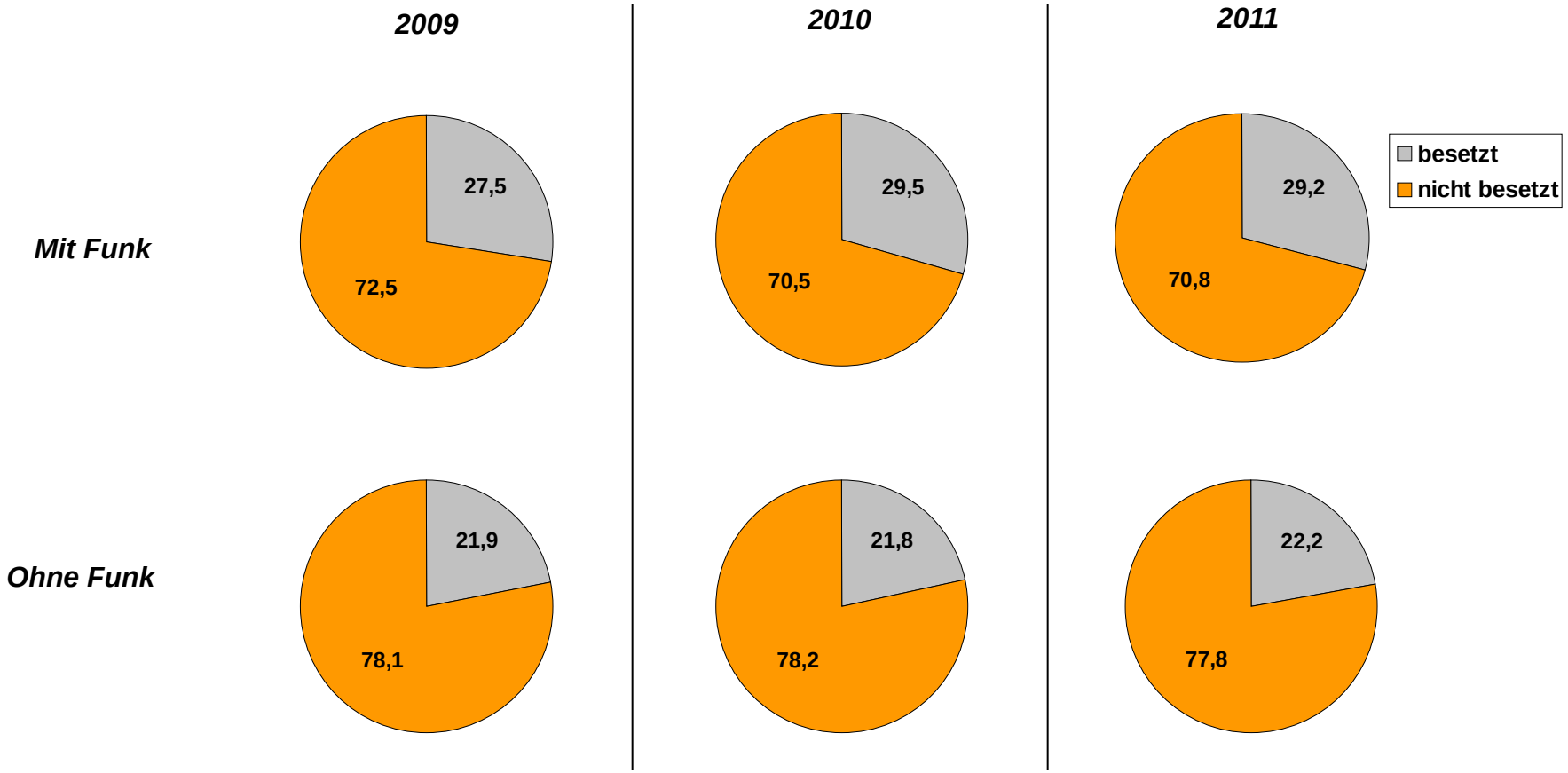
Besetztzeiten

Nach Betriebstyp, 2009 – 2011, in %



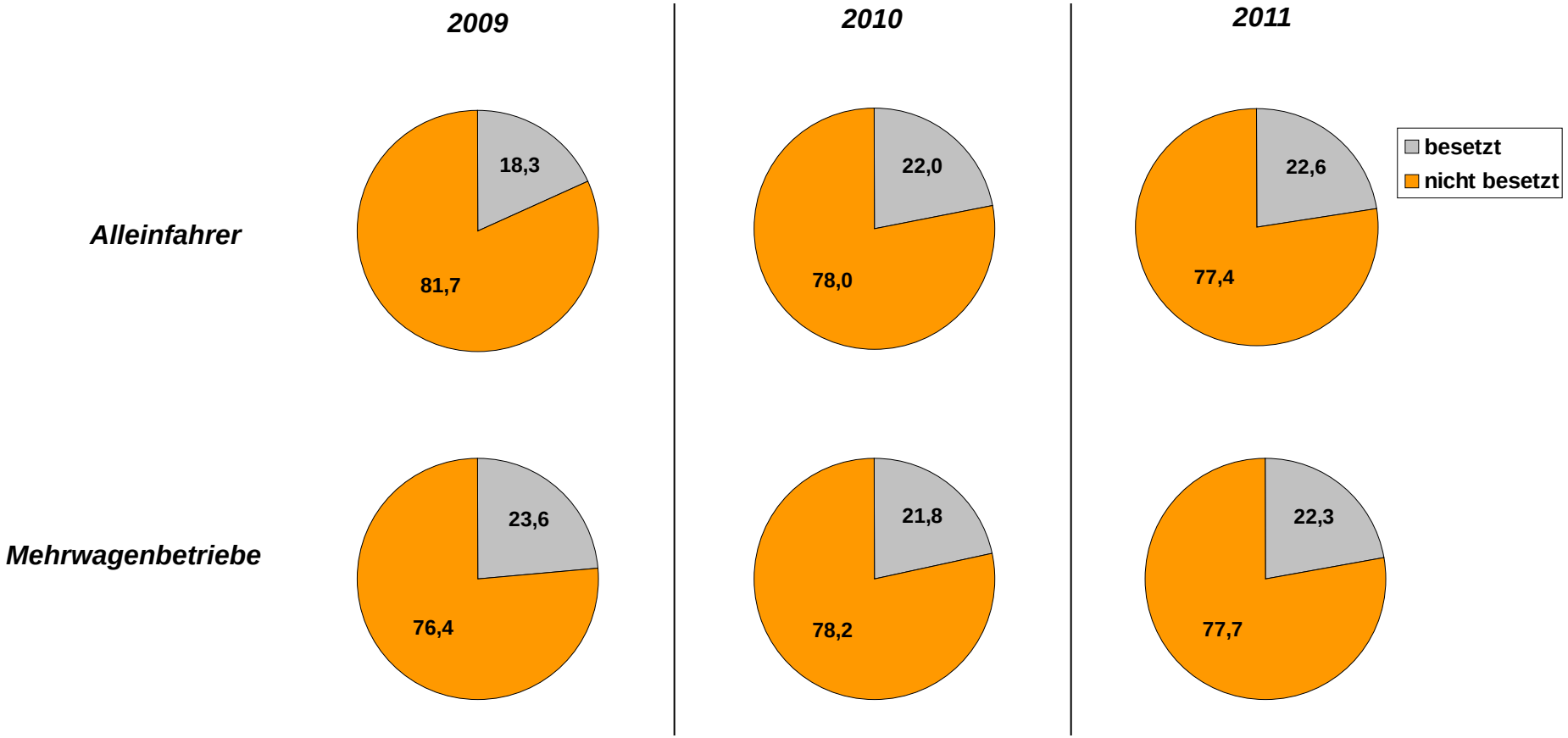
Besetztzeiten

Nach Funkzugehörigkeit, 2009 – 2011, in %



Besetztzeiten

Nach Fahrzeugen ohne Funk, 2009 – 2011, in %

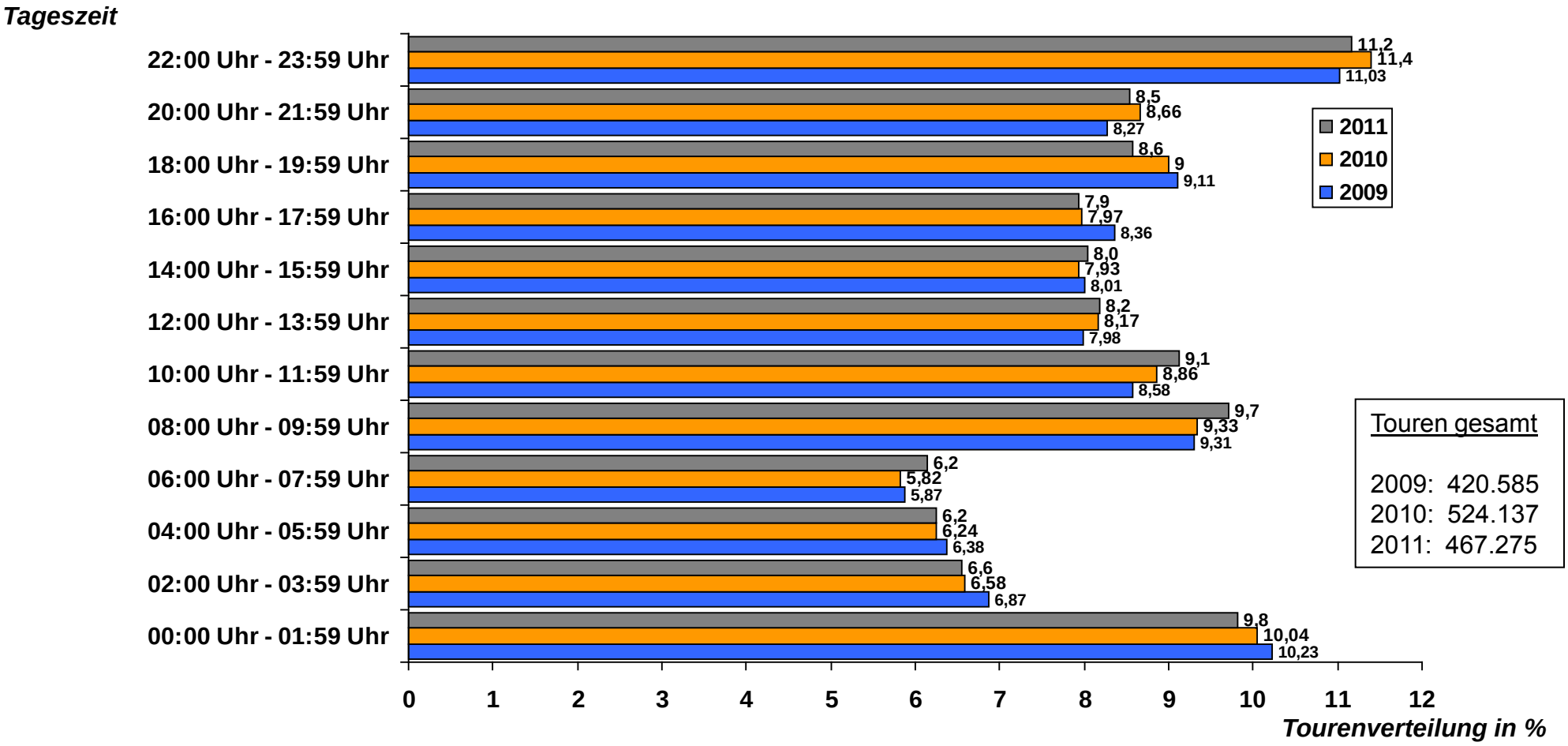


Alleinfahrer ohne Funk
1 Fzg. Betriebe mit Angestellten ohne Funk:

geringe Datenbasis
ab 2008 keine Teilnehmer mehr im Panel

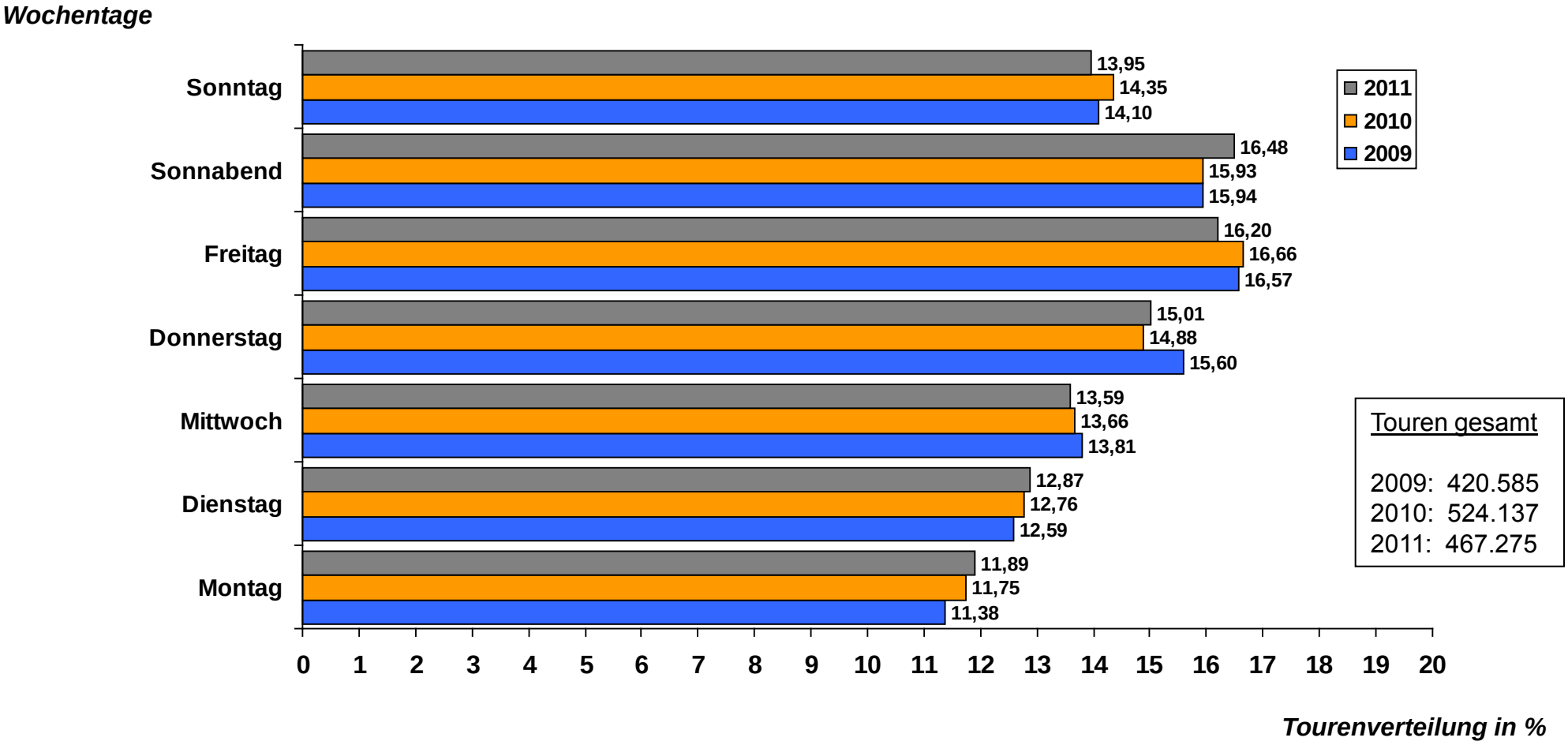
Zeitliche Verteilung der Touren

Nach Uhrzeit, Touren 2009 - 2011 in %



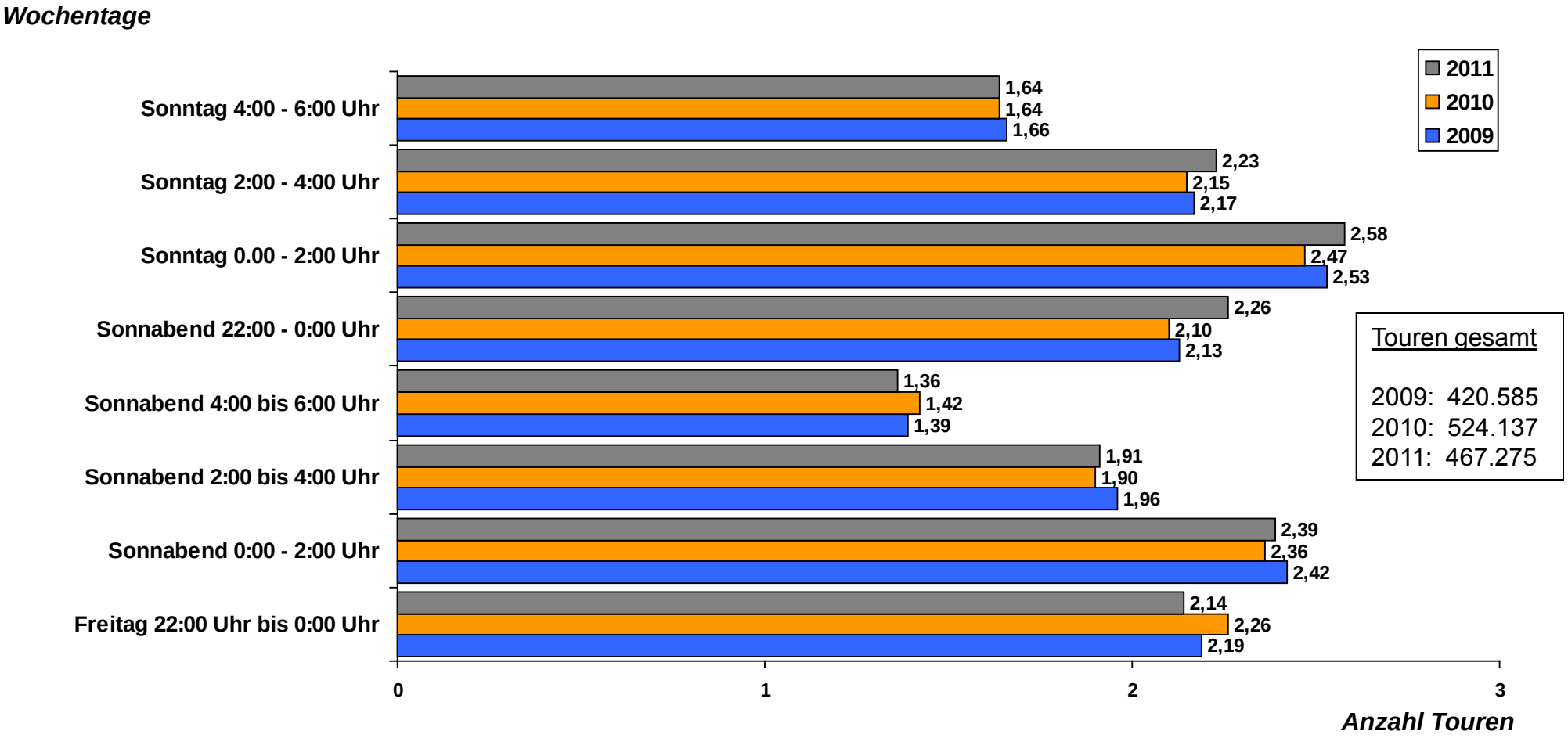
Zeitliche Verteilung der Touren

Nach Wochentagen, Touren 2009 - 2011 in %



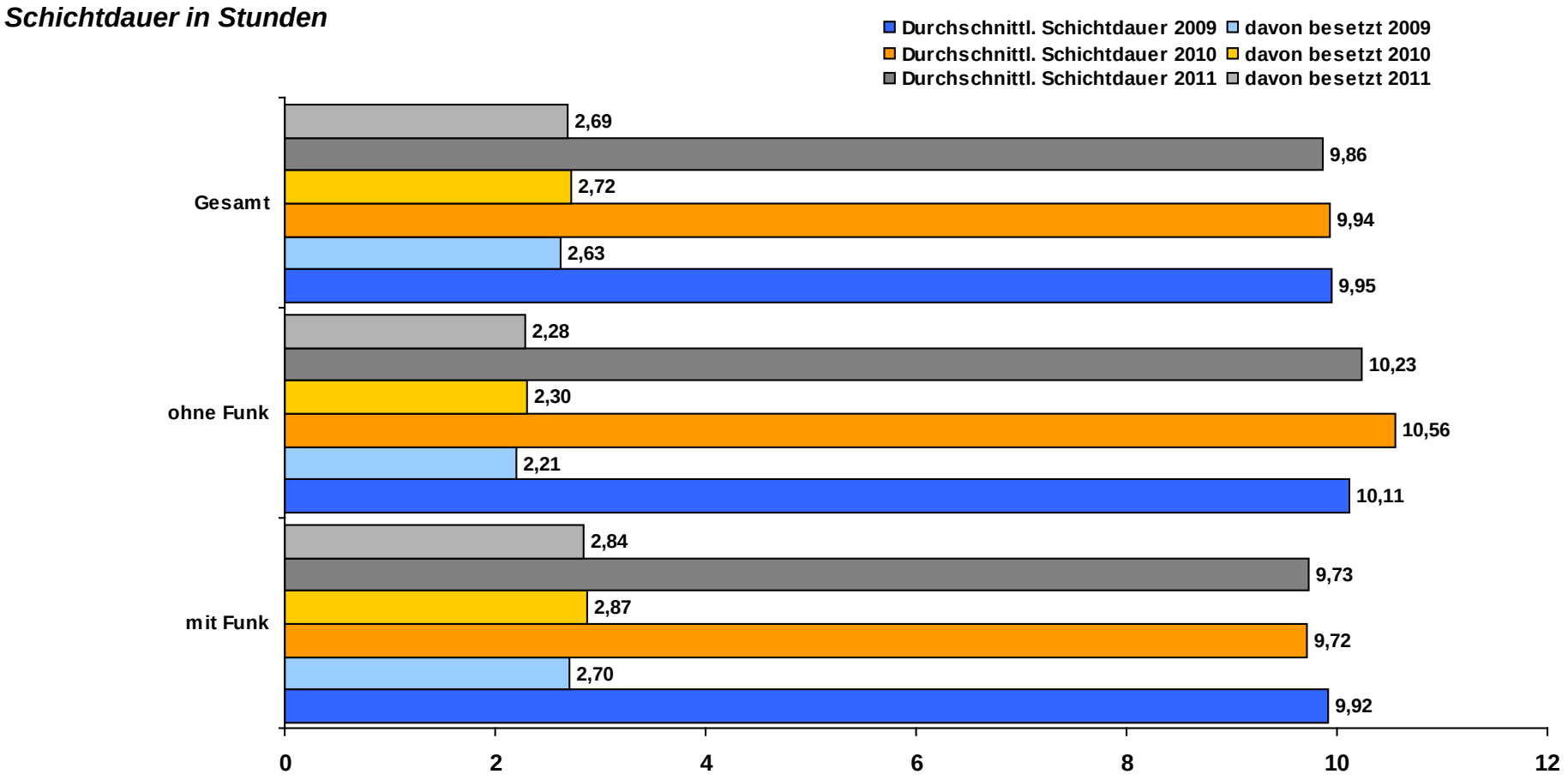
Zeitliche Verteilung der Touren

Nachtgeschäft Sonnabend und Sonntag, Touren 2009 - 2011 in % der gesamten Woche



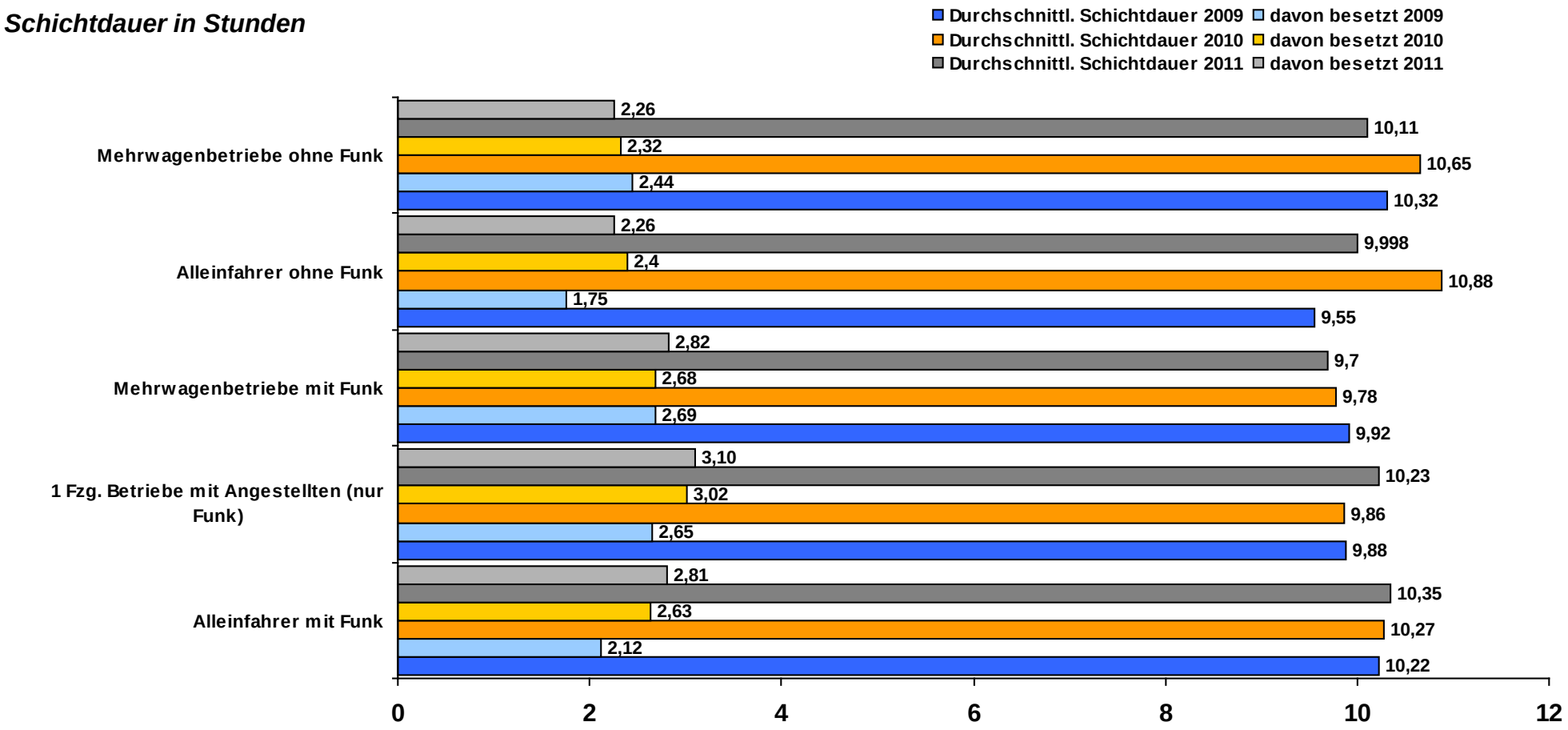
Schichten nach Ø Schichtdauer I

Nach Dauer in Stunden, Schichten 2009 - 2011



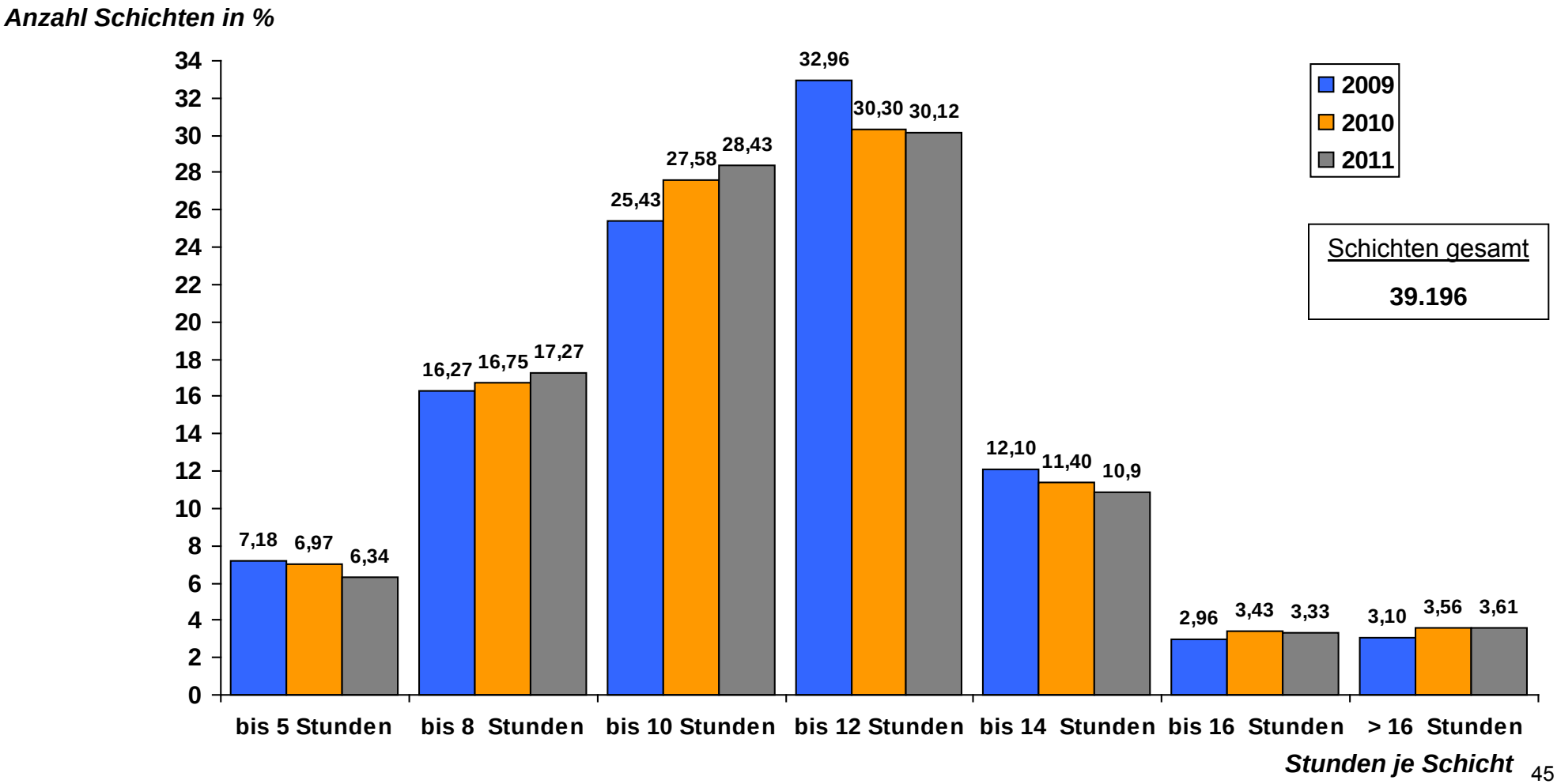
Schichten nach Ø Schichtdauer II

Nach Dauer in Stunden, Schichten 2009 - 2011



Alleinfahrer ohne Funk — *geringe Datenbasis*

1 Fzg. Betriebe mit Angestellten ohne Funk: — *ab 2008 keine Teilnehmer mehr im Panel*

Schichten nach Schichtdauer

Nach Dauer in Stunden, 2009 - 2011, in %